

第4回 千葉市総合交通政策会議 議事

- 1 日 時 平成23年4月6日(水) 18:00
- 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(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)
鈴木都市局長、河野都市局次長、増田都市部長、佐藤交通政策課長、
松本主幹、森永主査、中川主査、西山主査、橋本主任技師、初芝主任技師
- 4 議 題
 - (1) プレゼンテーションのとりまとめ
 - (2) フリーディスカッション
 - (3) 平成23年度の会議の進め方
 - (4) アンケートについて
 - (5) その他

資料

- | | |
|-------|-------------------------|
| 資料1 | プレゼンテーションのまとめ |
| 資料2 | プレゼンテーションの分野別整理(案) |
| 資料3 | プレゼンテーションの分野別整理(案)の参考資料 |
| 資料4 | 都市活性化に関する提言 |
| 資料5 | 総合交通政策会議における助言提言イメージ(案) |
| 資料6-1 | 会議の進め方(案) |
| 資料6-2 | 平成23年度の議題項目(案) |
| 資料7 | アンケートについて(案) |

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

<p>(ふりがな) 氏 名</p>	<p>役 職</p>
<p>(おおさわ まさあき) 大澤 雅章</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) 小田 征一</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) 寺部 慎太郎</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) 轟 朝幸</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) 二村 真理子</p>	<p>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</p>
<p>(やまもと みか) 山本 美香</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 開会

2 議題

(1) プレゼンテーションのとりまとめ

*これまでの議論の整理について事務局から説明。（資料1）

(2) フリーディスカッション

*委員、事務局によるフリー形式のディスカッション。（資料2～4）

(3) 平成23年度の会議の進め方

*今後の会議の進め方に関するディスカッション。（資料5～6）

(4) アンケートについて

*市民の意識調査方法、設問等に対する意見交換。（資料7）

(5) その他

*第5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	プレゼンテーションの取りまとめ
資料2	プレゼンテーションの分野別整理（案）
資料3	プレゼンテーションの分野別整理（案）の参考資料
資料4	都市活性化に関する提言
資料5	総合交通政策会議における助言提言イメージ（案）
資料6	今後の進め方（案）
資料7	平成23年度の議題項目（案）
資料8	アンケートについて（案）

議事

(事務局)

ただいまより第4回千葉市総合交通政策会議を開催させていただきます。

それでは会議に入る前に、4月1日付で事務局の職員が変わっておりますので、御紹介させていただきます。都市局長の鈴木、都市局次長の河野、都市部長の増田、そして担当主査として新任が二人、森永、西山です。

それでは、会議に入ります。

第2回と第3回の会議では、委員の皆様からプレゼンテーションを頂きました。本日はこのプレゼンテーションの中から論点を幾つか事務局の方で整理してきましたので、それに基づきディスカッションをして頂きたいと思っております。その後、今年度の会議の進め方を協議して頂き、構成を考えていきたいと考えております。

それでは、よろしくお願い致します。

(轟会長)

それでは皆様、遅い時間にお集まり頂き、ありがとうございます。

震災以来、色々な苦労がある中で、ご出席頂きましてありがとうございます。一ヶ月遅れの会議となりますので、思い出しながら会議を進めていきたいと思っております。

本日は事務局の方でこれまでの論点をまとめて頂きました。それを基にディスカッションをしていきたいと思っております。

今回は、「何かをまとめよう」ということではありませんので、方向性と皆様の考えを少し深く議論していこうと思っております。

それでは早速、議題(1)に移ります。プレゼンテーションのとりまとめについて、事務局より願います。

(事務局)

【資料説明 資料1】

プレゼンテーションの取りまとめ

これまでの議論の内容を、公共交通、モノレール、路線バス、コミュニティバス、交通基本法、交通不便地域、超高齢社会、まちづくりの方向性、実施体制の9つのキーワードにまとめ、更に細分化した16項目に分類・整理しております。

(轟会長)

ありがとうございました。

どの項目においても、なかなか難しい部分もあるかと思えます。何か間違い等がありましたらご意見を頂きたいと思えます。

これまでの内容が網羅されておりますが。またお気づきの点があれば、事務局の方にお伝え下さい。

このとりまとめを受けまして、議題（２）に移ります。「フリーディスカッション」ということで、今度はこの中から幾つか論点を抜き出しています。資料２～４の説明をお願いします。

(事務局)

【資料説明 資料２】

プレゼンテーションの分野別整理（案）

- ・これまでの議論を踏まえて、５つの論点に整理しました。

[論点１] 総合交通から見た市の将来像はいかにあるべきか。

[論点２] 超高齢社会・交通基本法案を見据えた千葉市の公共交通サービスをどう考えていくか。

[論点３] 公共交通の骨格的ネットワークを形成するには、モノレールとバスの役割分担は、どうあるべきか。

[論点４] モノレールは将来的にどうあるべきか。

[論点５] 千葉市におけるバスサービスは、官民の役割分担、ガバナンスの視点からどうあるべきか。

- ・論点に関連する内容を、千葉市新基本計画として位置づけているもの（◎）、総合交通ビジョンに位置づけているもの（○）、プレゼンテーション及びディスカッションで出された意見（□）、事務局の考え（△）としてまとめています。

- ・５つの論点に関する参考資料を資料３にまとめています。

【資料説明 資料３】

プレゼンテーションの分野別整理（案）の参考資料

[P. 1]：論点１

- ・千葉市新基本計画（素案）として、千葉市を３つのゾーンに位置づけ、まちづくりの方向性を５点掲げています。

[P. 2]：論点１

- ・総合交通ビジョン（平成１９年１１月策定）では、千葉都心、幕張新都心、蘇我副都心の３都心に向けて６軸の放射と環状の交通の流れがあるような理想的な方向別交通ネットワークを示しています。

[P. 3] : 論点 1

- ・千葉市の 3 都心における主要駅（千葉駅、蘇我駅、海浜幕張駅）周辺の交通手段分担率は、横浜駅や川崎駅と比べてみると自動車の分担率が大変大きくなっています。本来であればバスが担うべきところをマイカーに依存してしまっていることが分かります。

[P. 4] : 論点 2

- ・鉄道駅から 1km 以遠、バス停から 300m 以遠の地域を示した場所を示した交通不便地域図です。市街化調整区域を緑、市街化区域を黄色で示しており、緑が残っている地域は市街化調整区域における交通不便地域、黄色が残っている部分は市街化区域における交通不便地域となります。

[P. 5] : 論点 2

- ・パーソントリップ調査を基に分析した各交通機関のアクセス圏域です。バスについては利用者の 77% が 300m（5 分）圏域内に住んでおり、600m（10 分）圏域内が 94% となっています。モノレールは 300m（5 分）圏域が 51%、600m（10 分）圏域が 84% となっており、300m（5 分）圏域が 51% と意外と少なくなっています。鉄道は 600m（10 分）圏域で 70% と妥当な数字ではないかと考えています。

[P. 6] : 論点 2

- ・交通基本法は現在国会にて法案が審議中ですが、「交通に関する施策を総合的かつ計画的に推進するため、交通に関する施策について、基本理念を定め、及び国、地方公共団体、事業者等の責務を明らかにするとともに、交通に関する施策の基本となる事項等について定める」とし、基本的な施策は、国及び地方公共団体が講ずる交通に関する基本的施策について定めることとなる見込みです。

[P. 7] : 論点 3

- ・総合交通ビジョンを示した都市内交通ネットワークの概念図の中で、駅と乗継拠点をつなぐ幹線的ルートが示されていますが、これは主要幹線道路の路線バス、高速バス、あるいはモノレールを意味します。そして、乗換拠点においてパークアンドライド、支線的ルートやコミュニティバスといったフィーダー的役割が入っています。また、ビジョンでは将来的に整備すべき 6 本の骨格的ルートを示しています。昭和 51 年に作成したモノレールのマスタープランの内、進捗状況として約 15km が完成している状況です。

[P. 8] : 論点 3

- ・モノレール駅間移動（OD）は、現在運行しているモノレール駅の状況について分析した結果を示しています。千葉駅が全体の 22%、都賀駅が 15%、千葉みなと駅が 12% を占めており、いずれも JR 駅と接続しています。モノレール駅別 OD 表をみると、稲毛区の主要駅である天台駅、穴川駅からの乗客のほとんどは千葉駅と千葉みなと駅に向かっていることが分かります。また、若葉区にある主要駅からの乗客のほとんどが都賀駅で降車している状態です。モノレールが長距離の移動手段として利用していただければ、収益の増加につながるのではないかと考えています。

[P. 9] : 論点 3

- ・モノレール利用者について発着地点を分析した結果です。千葉市内に発着地点を持つ内々トリップが半数を占めており、残りは千葉市外に出ています。注目すべき点として、モノレールを利用して東京方面に向かうトリップの半数以上が若葉区から出ていることがわかります。

[P. 10] : 論点 4

- ・市内駅の駅端末交通手段分担率として、モノレール駅 18 駅、市内の鉄道駅 31 駅の分担率を示しています。千葉駅、都賀駅、千葉みなと駅は、モノレールから鉄道に乗り継いでいる割合が多くなっています。千城台駅、スポーツセンター駅はバスへの乗換えが 18%あるものの、よりバスの分担率を向上させていかなければなりません。市内の鉄道駅については稲毛駅など駅前広場が整備され、バスのアクセスがしやすい状態となっている駅はバスの分担率が高くなっています。京成線では、京成幕張駅～大森台駅は、駅前広場が整備されていないため、バスの利用率は低く、徒歩の割合が高いという結果になっています。

[P. 11] : 論点 5

- ・バスのサービスレベル（運行本数）を図に示しています。バス路線の便数ごとに 6 段階に分けています。この図から千葉駅は東側からのアクセスが多くなっていることが分かりますが、蘇我へのアクセスはそれほど多くありません。また、千葉市の西部は縦軸のバス路線が多く、特に総武線、京葉線にアクセスする路線が多くあります。花見川団地からの路線は千葉駅や沿岸部への路線は少ないですが、京成八千代台駅方面へアクセスが多くなっています。

[P. 12] : 論点 5

- ・コミュニティバスの概要として、さらしなバスは経費に対する収益が 35%と利用者が低迷しております。おまごバスは経費に対する収益が 55%、どちらかという右肩上がりの状況です。いずみバスは運行して 3 年目となりますが、経費に対する収益は 37%と低迷している状況です。

【資料説明 資料 4】

都市活性化に関する提言

- ・都市活性化に関する提言が 3 月 4 日、市長に提出されました。
- ・4 年間で、臨海の開発に関する事項、中心市街地活性化に関する事項、総合交通に関する事項の 3 点について議会で取り組んだ成果です。
- ・総合交通に関する事項として 5 つの提言、千葉都市モノレールに関する事として 1 つの提言が提出されました。

(轟会長)

ありがとうございました。

資料2で論点を5つに絞って頂きました。これは我々がプレゼンテーションした内容に事務局の考え方、あるいは千葉市の元々の考え方、他の計画との関連を加えています。これに基づいて議論を進めていきます。

5つの論点を見ると1つ目の「総合交通から見た市の将来像はいかにあるべきか」、2つ目の「超高齢社会・交通基本法を見据えた千葉市の公共交通サービスをどう考えていくか」といった辺りが、交通のあるべき姿についての議論かと思います。この2つについて、まず議論を進めていきます。

続いて論点3、論点4がネットワークに関連する論点です。そして、論点5は全体として総合交通をどのように運用していくかということだと思います。

それではまず論点1の「総合交通から見た市の将来像」、に関連して公共交通サービスをどのように考えていくかについてディスカッションしていきたいと思います。ご意見、ご質問等をお願い致します。

(寺部委員)

交通不便地域をどのように捉えるかという問題では、委員らの提言にもありましたが、「見直しを検討すべき」というのは、どちらの方向への見直しなのでしょうか。

(事務局)

距離的なものではなく、バスが1日に1便でも通っていれば、また1日に1~2往復でも運行していれば不便地域とされていないというところに問題があるのではないかと考えています。1日に6~7往復運行していれば不便地域ではないかもしれない。しかし、1日に1往復でも通っていれば「不便地域ではない」という考え方は問題があるのではないかと指摘を受けました。

(寺部委員)

300mや1km等の距離だけではなく、運行頻度を考えて定義すべきだと定義した場合、不便地域はもっと広がるのでしょうか。

(事務局)

広がる場所もあります。以前、川崎市では運行頻度(34便以上/日)で不便地域を定義していたという事例があります。

(寺部委員)

私もその点については同感です。

さらに、不便地域と市街化調整区域の関係をしっかり見ないといけないと思います。千葉市内に色分けをして、不便地域とそうでない地域を区別したとしても、市街化調整区域の不便地域と市街化区域の不便地域とは意味が異なります。この辺りは難しいですが、今後どの不便地域を優先的に整備していくかを見極めなければなりません。

(轟会長)

資料3(P.4)に交通不便地域図がありますが、これも市街化区域と市街化調整区域との区別があります。これを見ると市街化区域は港湾部を除いて、ほぼカバーしています。ただし、この中にもサービスレベルの低いものがあります。市街化調整区域の問題は難しく、市街化調整区域だからといって全く人が住んでないわけでもありません)

(山本委員)

市街化調整区域のサービスをどうするかということは「バス等を走らせるか」ということを考えているのですか。

(事務局)

バスというよりは、乗合の小型タクシーやデマンド交通といった手段もあり得るのではないかという意見もあります。

(小田委員)

論点1に関連しますが、新基本計画はH24～H33の10年間という期間の計画を具体化していくものであり、10年間という期間のイメージを持つ必要があります。鉄道、モノレール、バス(LRTを含む)、またはデマンド交通、そして自転車という交通手段がある中で、10年間という将来像の中で具体化していくかという考え方をすると、鉄道やモノレールを整備することは難しいかもしれません。モノレールに関しては、10年間でどこまで議論と計画を進めるのかを検討したほうが良いと思います。

バスは非常に即効性が高いので、モノレールの延伸が計画の段階でも、この前段としてバスを整備することは可能です。また、バスは幹線的な役割やフィーダー的な役割を持たせることも可能となるので、10年間のスキームで実現性という観点から考えると、バスとなるのではないのでしょうか。

ただし、路線バスは車体の大きさから一定の幅員がある道路でないと運行できないので、どうしても融通の利かない部分もあります。その点では、コミュニティバスやマイカーを活用したデマンド交通、さらには自転車の利用も考えられます。現在でも自転車の利用者はかなり多く、事故が多発していることも事実です。自転車を推進する場合には、自転車通行帯の整備や、走行空間の明確化も検討する必要があります。

このように 10 年間というスキームの中で、交通手段の特性に合わせてプランを検討することはビジョン作りの中で欠かせない視点です。今後は超高齢化の問題が生じてくるので、やはり公共交通を充実させようとする姿勢が求められると思います。

新しい交通基本法では、地方自治体が権限を持ち、地域の交通のあり方を考えていくことが求められると思います。現在は、民間のバス事業者がほぼ自己責任で運行していますが、千葉市が千葉市のバス交通はどのような姿にすることが望ましいのかというプランをしっかりと持たなければなりません。10 年という期間の中で、公共の関与の方法についても構想の中に盛り込むべきだと思います。

(轟会長)

ありがとうございました。

重要なポイントとして、公共交通へシフトしていくのは間違いないというお話がありました。以前、二村委員から「自動車をいじめる」というご意見もありましたが、この点についても議論をしておくことが、今後を考えていく上で重要かと思います。

(二村委員)

前回「自動車をいじめる」というお話をしましたが、どのように行うべきかという話があります。都市活性化に関する提言が 3 月 4 日に提出されたそうですが、この中で総合交通に関する事項として、「自動車流入規制が必要である」という提言がなされている以上、基本的に自動車を抑制していく方向で考えるべきだと思います。このように考えると、やはり公共交通にシフトをするという流れが当然だと思います。

(轟会長)

ありがとうございました。

この意見に関してはおそらく皆さんが同じ思いではないかと思います。

(小田委員)

千葉駅を中心とした核となる市街地は、他の大都市に比べてマイカーの流入量は比較的に少ないという報告が前回ありました。例えば、さつきが丘やあやめ台、千草台などの団地では高齢化が急ピッチで進んでおり、空き家が多くあります。このような高齢者はマイカーを所有していても運転免許証の返納も考えなければならない。京成バスでは免許返納のアシストとして半額パスを発行しているが、マイカーを運転することが難しくなる住民が増えてくることは間違いありません。このような人達がどのように移動するのかを考え、その対策を今後の 10 年間の計画の中に入れる必要があると思います。

(轟会長)

ありがとうございました。公共交通へシフトする流れと合わせて、更に高齢化社会への対応があります。論点2になるかと思いますが、何かご意見はありますか。

(山本委員)

論点2のシルバーパスのような制度は必要かという点ですが、シルバーパスというのは交通事業が発行するのではなく、福祉(行政)として発行されると思います。現在は発行されていますか。

これに関連して、近年では「高齢者のひきこもり」が問題となっています。仮にシルバーパスのような制度があれば、低所得の高齢者がひきこもることなく、外出できるような環境が整うのか、あるいはシルバーパスは、「ばらまき」のようになってしまうので必要ないというなるのでしょうか。その点を、どのように考えていけば良いのかということは私自身も検証をしていません。

(事務局)

色々な事情からモノレールかバスを選択できる高齢乗車券がありましたが、現在は発行していません。やはり財政的な問題が一番大きいかと思います。このような状況で、モノレール株式会社や京成バスが交通事業者としてもパス等を実施しています。今後の高齢化を考えると、やはり高齢者が外へ出るための支援としてこのような金銭的な支援をするべきではないかという考えはあります。

(轟会長)

関連する研究やデータがあれば判断が出来ると思います。もし外出することが健康増進にも繋がるなどの効果が確認できるのであれば、福祉の面だけでなく、都市活性化にも繋がると思います。

(小田委員)

全国的にみると、高齢者支援のようなパスや乗車制度は様々な事例があります。東京都ではシルバーパス制度として、都バスを含めたバス10社に毎年、年間150億円を投入しています。現在では、利用者から所得に合わせて多少の資金をもらっていますが、高齢者はこの制度を有効に利用しており、高齢者の健康面や外出頻度の向上といった効果を生んでいます。

京成バスでは、65歳以上の利用者に「ダイヤモンドパス」という、フリーパスを販売しておりますが、とても好評です。料金が安くとも利用して頂ければ良いのではないかと割り切っていますが、今後はこのようなサービスがより必要になるのではないかというふうに認識しています。

(轟会長)

ニーズは本当にあるのではないかと思います。

今後はさらに誰に対してのサービスを考えるかということも議論のポイントになるかと思います。

(大澤委員)

論点1に「集約的都市構造を目指すべき」とありますが、交通の将来像というよりも土地利用のように感じます。総合交通とする場合には、交通と道路に関する考え方が同時に整理されなければ、総合ということにはならないと思います。千葉市は都市計画道路の整備率がまだまだ低いため、道路を整備する必要があるという考えを、おそらく道路関係者は持っていると思います。しかし、人口が減少し、バスやモノレールがいずれ赤字経営に陥る状況の中で、交通と道路全体の資金をどのように分配するかという議論が必要だと思います。これはガバナンスの議論でもあり、最終的には千葉市の将来像をどのようにしていくかという議論と繋がります。環状道路や放射方向の道路を整備し続ける限り、公共交通を軸にした集約型都市構造という方向に議論を進めることは出来ないので、将来的な交通の流れを意識した上で、将来の土地利用を計画するという考え方を提言する必要があると思います。

論点2は交通不便地域をどう捉えるかということに関連しています。市街化調整区域内のサービスを民間事業者を求めることは無理だということを事業者から発信しなければなりません。公的な支援がなければサービスを維持・向上することは出来ません。モノレールにしてもバスにしても、従業員の給料を運賃収入から捻出し、さらに設備投資の資金も捻出しなければならなくなった瞬間に、今の運賃体系では事業を継続できなくなります。厳しい状況の中で交通不便地域のサービスという概念が加わると、今の民間事業者では運営できないことは明らかです。そのためには市民の合意が得られるかどうか最も重要となるので、理解を頂いた上でこの議論を進める必要があると思います。

(轟会長)

まず1点目として、集約都市構造についてのご意見を伺いたいということ、2点目として、市街化調整区域におけるサービスを民間が維持しようとする、どうしても経営の問題から集約せざるを得ない状況になるということだと思います。1点目の意見に関しては同じように考えており、公共交通の話だけではなく、当然道路も含めて考えていかないといけないと思っています。

次に、論点3と4について進めていきたいと思っています。ここでは、総合的なネットワークをどう考えるべきか、その中でモノレールの実現は千葉市として重要な問題だと思いますので、これについてご意見をお願いします。

(大澤委員)

これまでの会議の中で、交通局に代わるような意思決定権限を有した組織（ガバナンス）を検討すべきだというご意見がありましたが、もしこのような組織に対する議論があり得るのであれば、モノレール会社は是非賛同させていただきたいと考えています。バスとモノレールが、本当の意味で協力し合い、市民のために何が出来るのかという議論を事業者という立場を離れてできるようになれば、それは一つの理想型だと思います。

モノレールの将来像に関しては、当初10年間で整備まで出来ないという意見に異存はありませんが、10年という期間で準備を開始する、または具体的な検討に入るべきモノレールの路線については示していかなくてはいけないと思います。

千葉駅～県庁前駅間の問題として、現在の利用者数は非常に少ないですが、増加傾向にあります。特に、葭川公園駅の利用者数が増えてきております。1日に約2千人の方が栄町、葭川公園、県庁前の3駅を利用しています。1日2千人に使われている公共施設は少ないのではないのでしょうか。そうした中で、簡単に路線不要論が唱えられることは非常につらく、このような事実を市民の方にももっと宣伝をしたいと考えています。そこで、この会議の中で今後どのように進んでいくべきかを是非議論・検討して頂きたいと思っています。

(轟委員)

ありがとうございます。

交通局については、交通局があるから総合的な施策になっているかということ、そうとは限りません。東京都や横浜市でも同様ですが、交通局は交通局、民間事業者は民間事業者という状態にあることは少し違うのではないかという思いがあります。ここで言いたいことは、全ての交通機関あるいは事業者を統合した、組織（ガバナンス）が必要だということだと思っております。

(二村委員)

モノレールの延伸に関して、利用者が多く今更やめるわけにはいかないような状況にあるのであれば、延伸について議論することになると思います。延伸に対して、投資金額以外にネックになっているものは無いのでしょうか。市民の反対等はあるのでしょうか。

(事務局)

県庁から市立青葉病院までの区間の延伸について、反対という住民も若干いるかとは思いますが、まとまった反対意見がある状況ではありません。一方で、千葉大学病院関連では、モノレールを延伸して欲しいという意見に変わっており、青葉病院も同様な考えもあると思います。延伸区間は2kmとなるので、財政面の部分が大きいです。

(大澤委員)

現状の1号線、2号線から延伸するとなると、千葉市内6区のうち3区(中央区、稲毛区、若葉区)内でのサービスしか提供していない状態が続き、その中で数百億円の公共投資として千葉市全体で議論するというのが大きな問題ではないかと思えます。美浜区、花見川区、緑区を含めた千葉市全体でのサービス提供というモノレールの将来像にはなかなか辿り着きません。このような前提にある将来像は、なかなか市民の声とならないということではないでしょうか。

(小田委員)

モノレールについて、延伸した方が良く、または延伸しないほうが良いという議論をするためには、データやこれまでの経緯などを総合的に考えなければなりません。県から市へと運営が変わった経緯、モノレールを運営している市の思い、資金的な問題などを提示していただきたい。例えば、大学病院方面に移動する方は、延伸に賛成すると考えられるが、モノレール路線がない区の住民は反対意見が多くなるのかもしれませんが。情報を開示した中で議論することが重要です。

(轟会長)

この問題に関しては今後もしっかりと議論をしていきたいと思えます。必要なデータやこれまでの経緯といった資料を踏まえて議論を進めるべきだと思います。現状のモノレールをどのように活かしていくか、またモノレールと他の交通機関をどのように位置づけていくかという観点が重要になります。

その他に議論したい点は、論点3の骨格的ネットワークについてです。幹線交通と支線交通を区別するといった点が議論の中身になると思えます。千葉市の場合、幹線や支線として、モノレールやバスをどのように位置づけていくかといった点に関して、ご意見はありますでしょうか。

(事務局)

資料3に都市内交通ネットワークの概念図があります。鉄道に接続するような幹線ルートとしては、モノレールまたは幹線道路を運行しているバス(150便以上運行)となるのではないのでしょうか。それ以外については、拠点の有無に関らず、支線的な役割を担うといった区別をしています。

(轟会長)

バスの中にも2種類あり、分けて考えた方が良くと思えます。更に、道路整備にも関係してくると思えます。幹線ルートでは道路も整備されていなければならない、そうでなければ渋滞に巻き込まれてしまい、意味がありません。

(事務局)

千葉市の都市計画道路の整備率は7割弱です。環状道路の整備が遅れていたため、約20年間で内環状線、中環状線の整備に力を入れてきました。放射道路上の渋滞対策としてもボトルネックの解消が終わっていない箇所もまだあります。渋滞があることでバスの定時性等に影響し、サービスが低下してまいります。道路でも未整備の路線がまだあるので、道路側の意見との調整を進めていきたいと思っております。

(轟会長)

ネットワークを考えていく上で、このような点を考えていかないといけないと思っております。

その他いかがでしょうか。

(小田委員)

論点3に「公共交通の骨格的ネットワークを形成するには」とありますが、現在ある骨格的ネットワークは、自然発生的に利用者が多いルートが形成されたという考え方も出来るのではないかと思います。しかしこれからの10年を期待して骨格的ルートを検討するのであれば、どのような流れを骨格的にする必要があるのかという考え方を持つ必要があると思っております。

例えば、千葉市は千葉、蘇我、幕張の3都心が核となります。現在では各都心からの移動経路はありますが、この3つの核を有機的に結びつけ、連携を充実していく必要があるのではないかと思います。このような方向性はモノレールのマスタープランの中で計画されておりました。稲毛方面から海浜公園に向かい、海沿いからマリスタジアム、海浜幕張、幕張本郷へたどり着くような動線はまちをつなぐという意味からも重要であり、必要だと思っております。

もう1点挙げるとすれば、千葉駅から病院までのルートがあります。モノレールの計画はありますが、モノレールを建設する場合には10年以上の期間を要するので、その間どのような高密度のサービスを提供するかを検討し、重要な幹線の1つに位置づける必要があります。

また、千葉市における渋滞は総武線をはさんで発生しています。総武線の北側には大きな団地があり、たくさんの住民が住んでいます。しかし、総武線と京葉線間の流れが滞っており、また沿岸まで南北につながるルートがありません。そこで、市の南北をつなぐルートも幹線のひとつとするべきだと思っております。

このように骨格的ネットワークをイメージせずに、自然発生的に集中している箇所を位置づけるだけでは、今後の10年間で大きな変化はないと思っております。

(事務局)

貴重な意見をありがとうございます。

現ビジョンの中では、自然発生的に集中している6つのルートを公共交通の骨格的なネットワーク、将来こうあるべきルートとして示しております。いただいたご指摘を参考に、現在または今後のトリップを考慮した望ましいネットワークを検討したいと思っております。

(轟会長)

骨格的ネットワークとして整備していくのであれば、バス路線の再編はどうしても避けられないように感じます。そしてもう1点、幹線を強化していくということは、支線とのターミナル性を持っていかなければなりません。現在、3都心は勿論ターミナル拠点となっていますが、それ以外にも小さなターミナルを作り、ネットワークとノードの関係として、そこを幹線で結んでいくようにしなければなかなか難しいと思います。

このような再編をすすめる場合には、何らかの形で統合的に意思決定する機関が存在し、調整をしながら計画をしなければなかなか実現しないのではないかと思います。もしこのように進めなくとも、市街化調整区域のようにサービスの密度が薄い地域、需要が少ない地域は何らかの形で取り組んでいかなければネットワークを形成出来ないと思います。論点5について何かご意見はありますか。

(大澤委員)

モノレール沿線は、高齢化が進んでいます。行動も変化しており、かつて千城台から東京方面に通勤していた人は、5分でも早く東京に着けることを強く望んでいましたが、最近では60代の方が増え、必ずしも東京方面に向かうことが交通行動の全てではなくなってきています。

千葉都心に便利に出でられるような公共交通を作ることが市民にとっては必要なのではないかと考えています。東京方面へ向かうための乗り継ぎの悪さへの批判は徐々に少なくなっていくということが事業者側の感想ですので、次の10年間、沿線の人口構成や主な行き先が変化する可能性も十分見極めた上で、ネットワークの議論を進めて頂ければ良いと思います。

(轟会長)

需要が変化している可能性は高く、今後も変化していくと思いますので、その点をしっかりと見極めて各公共交通機関の役割を検討する必要があると思います。

(小田委員)

今後の高齢社会を見据えると、公共サービスを充実させていかななくてはならないと思います。

バス交通ではこれまで国土交通省とバス事業者が協力し、そこに自治体加わるという流れでしたが、このような流れは既に変化しており、今後は権限も委譲されると思います。従って、千葉市が千葉市内の交通に対してどのような体制で関与していくかといった姿勢は欠かせません。

このような変化がバス事業者に良い影響も悪い影響も与えると思います。しかし、市民へのサービスが向上するのであれば、結果的にバス事業者にとってもプラスがあるので、より多く利用して頂ける仕組みをどのように作っていくかということ、そして千葉市の関与の方法についてしっかりと準備しておく必要があります。

交通局がどうかという議論ではなく、どのように今の仕組みの良い所を活かし、そこにうまく行政が関与して、必要な地域に必要な交通サービスが提供されるかを検討するべきだと思います。

(轟会長)

ありがとうございます。

千葉市として今後どのように取り組んでいくか検討しておく必要があると思います。

(山本委員)

論点 1 の中で、自分達で考えた計画であれば、市民も実現に責任を持つのではないかとありますが、地域福祉計画等の会議の場では、市民から多くの意見が寄せられて、時には「絵に描いた餅のような計画を作ってどうする」とご指摘をいただくこともあります。

都市交通の検討では、市民の姿が見えにくいと感じるのですが、住民との意見交換が出来るような取り組みは行われているのでしょうか。

(事務局)

第 1 回、第 2 回の会議で資料を提示しましたが、交通に関しては多くの要望や苦情があり、コミュニティバスを要望する意見も多く寄せられています。住民の方々にお集まりいただいて話し合う機会はないのですが、そのような機会をつくるべきだと考えています。

意見としては要望ベースのものが多くありますが、一部では自分達で交通手段を考えている地域もあります。自分達で運営するところまで考えたいということで、実際に活動されています。現市長の考え方として、ただ要望を聞き、税金を投入してサービスを提供していくのではなく、どれだけ地域の方が自分達で取り組んでいけるか、さらに行政としての役割、支援のあり方についても議論しています。そこで、この会議の中でも行政の支援という部分についての議論を深めていきたいと思っております。

(轟会長)

サービスを供給する側の議論になりましたが、当然市民を巻き込む形で計画作りをする必要があると思います。幹線的なバス路線はまだ良いのですが、コミュニティバスのような路線は、住民が自分達で支えていくという気持ちが必要になると思います。全国でもそのような事例がありますので、参考にしていけば良いと思います。

まだまだディスカッションをしたいところではありますが、時間もございますので、これまでの議論をどのようにまとめるかというところで、議題の (3) にあります「今年度の会議の進め方」について説明をお願い致します。

(事務局)

【資料説明 資料5】

総合交通政策会議における助言提言イメージについて

[助言提言を頂く内容]

- ①総合交通政策
- ②現ビジョンにある46施策
- ③施策の推進計画（短期・中期・長期的な施策の位置づけ）

・これら3項目の助言提言を基に、最終的には平成23年度策定を予定している総合交通政策、施策の推進計画を検討したいと考えています。

【資料説明 資料6-1】

平成23年度の会議の進め方について

- ・全4回の会議を9月末までに実施したい。
- ・昨年度、今年度計8回の会議を基に、助言提言をまとめます。
- ・パブリックコメントを実施し、総合交通政策に関する推進計画を策定したいと考えています。

【資料説明 資料6-2】

平成23年度の議題項目について

- ・以下の6項目について議論をしていただきたいと考えています。
 1. 交通政策の在り方（ガバナンスやネットワークなど、将来の交通の在り方について）
 2. 総合的な交通体系の検討と整理（交通機関の連携等について）
 3. 総合交通ビジョンの検討ルートの検証（骨格的ネットワークの検証等について）
 4. モノレールについて（延伸、または延伸が望まれない場合の代替案や整備計画について）
 5. 総合交通ビジョンの推進計画策定の基本方針検討（推進計画の基本的な方針の整理について）
 6. 助言・提言（これまでの議論のまとめ）

(轟会長)

今後議論を深めていき、最終的な成果として総合交通政策に対する助言、提言をしていくことが我々に求められた使命であります。

まず、総合交通政策の在り方についてということですが、これに関してはすでに議論が出来てきていると思いますので、これまでの意見を整理したものを前提にします。これが次回の会議でまとめる事項かと考えています。

その後に関しては、政策の在り方が定まったことで、政策の実現に向けて何をするかということになります。資料5にあります「総合交通ビジョンの施策（46項目）」は同ビジョンに列挙されている46個の施策です。ここでは施策が同列に列挙されていますが、この46施策をもとに、優先順位をつけたり、

あるいは「これは必要」とか「更に加えるべき」といった議論が必要になるかと思います。政策を実現するために必要となる施策を決め、どのように実行、推進するのかといったところが中心になると思っています。このように会議を進めていこうと考えておりますが、何かご質問やご意見はありますか。お気づきの点があれば、事務局の方へお申し出下さい。

続いて議題の(4) アンケートについてご説明をお願いします。

(事務局)

【資料説明 資料7】

千葉市民の交通行動に関する調査の実施について

[対象] 千葉市インターネットモニター (約2千人)

[実施時期] 5月25日～ 約1週間

[実施方法] 7～8問の設問に対して、選択形式で回答

[内容] 公共交通の利用、交通不便地域、マイカー規制等公共交通に関する住民の意識を調査

- ・ これまでにも、新基本計画に関する意識調査などでもこのインターネットモニターを活用しており、限られた設問数の中で、少し踏み込んだ公共交通に関するアンケート調査を予定しています。
- ・ 委員の皆様にご承認いただければ、5月25日からのインターネットアンケートを実施したいと思ひ提案させていただきます。

(轟会長)

このアンケート調査についてご意見等がありますでしょうか。

(山本委員)

設問3と6について、「負担してでも」、「マイカーを規制してでも」というように文章中に「でも」という言葉がつかわれている点が気になりました。「でも」という言葉は必要ないのではと思います。

(事務局)

この言葉遣いは担当者とも議論した点です。参考にさせていただきます。

(寺部委員)

このアンケートの回答は全て選択形式ですか。

(事務局)

「どちらとも言えない」、「どちらかと言えばそう思う」といった回答を加えた8つの選択肢から選んでいただく形式を考えております。

(寺部委員)

設問3は、「～すべきだと思いますか」という問に対して8問で選択してもらうのですか。

その選択肢の中には、費用負担に関するものも含まれるのですか。この設問は、費用負担の賛否を問うわけではないのですか。

(事務局)

設問3についても他の設問と同様に8つの選択肢を考えておりますが、今のところ5つ程度しか煮詰まっていない状況です。

地域の負担によって公共交通を維持すべき、利用者のみで公共交通を維持すべき、あるいは市のみで維持すべき、地域や市全体の税金で公共交通を維持するべきといった様々な組み合わせで聞いてみようと思います。

(寺部委員)

厳しく意見を聞き、本当に白黒付けたいという意図があれば、「分からない」という選択肢は設けない4件法が望ましいと思います。この方がよりはっきりとした回答が得られます。

(轟会長)

短時間でご意見を頂くのは難しいかと思えます。選択肢の設定もあると思えますので、個別にご確認いただき、ご意見を頂きたいと思えます。

(寺部委員)

モニターは、市が独自で集めているのですか。

市政等に意識の高い人がホームページから登録するのであれば、サンプルとして多少の偏りが生じるかもしれません。

(事務局)

現在 2045 人の方々に登録していただいておりますが、モニターの年齢層として高齢者が少し少なくなっております。

(寺部委員)

このアンケートでは、市のモニター全員に対して「ご回答下さい」とアンケートをばらまくイメージですか。となると、アンケートの母数が2千人になるのですか。

(事務局)

登録していただいているモニター全員にアンケートが渡ります。

ホームページ上でクリックして回答していただく形式ですが、このアンケートを回答していただくと動物園のチケット等がもらえるといったプラスがあります。インターネットを使える環境や、意識の高い人といった偏りが生じる可能性があることを前提として調査を実施したいと考えております。

(寺部委員)

高齢化に関連するアンケートとして、30代や40代の女性の回答者ばかり多いことは望ましくないと思います。もしそのようになるのであれば、30代や40代の女性には1/2の確率でアンケートが届くようにする、または頂いた回答を半分にして集計するといった方法があり得るのではないかと思います。

(轟会長)

サンプリングの方法についてはしっかりと検討が必要ということだと思います。

設問が8問と限られている中で、なかなか難しいのですが、その他にこれは聞いておいたほうが良いといったご意見は何かありますか。

(寺部委員)

回答者の居住地は判別できるのですか。

(事務局)

資料7裏面に示してありますように、区単位で判別可能です。

(轟会長)

では、また個別に選択肢も含めてご確認いただき、事務局へご意見を頂くようにしたいと思います。それでは、その他についてお願いします。

(事務局)

「その他」ということで、2点あります。

1点目は、今後のバスサービスに関連する議論も生じてくると思いますので、バスに関するオブザーバーとして関東運輸局千葉運輸支局の担当の方に会議に参加して頂きたいと考えております。この点について委員の皆様のご意見をお聞きしたく思います。

(轟会長)

いかがでしょうか。

オブザーバーということで、今後の議論の中で国の動向も関連すると思いますので、是非ご参加いただき、ご意見を伺いながら進めていきたいと思っています。

(事務局)

では次回の会議からオブザーバーとして参加していただきます。

2点目は、次回の会議の日程です。次回は5月中の開催を考えております。

それでは、5月27日金曜日18時～、よろしくお願いいたします。

(轟会長)

その他、何かありますでしょうか。

今年度も継続して、もう少し踏み込んで議論しながらしっかりとした提言をまとめていきたいと思っています。

(事務局)

本日は広範囲に渡ってご意見頂きましてありがとうございました。

今後の千葉市の公共交通について議論して頂くわけですが、何とか10年後、20年後の千葉市の公共交通の姿を改めて示していけるように、まとめていきたいと思っています。

本日は誠にありがとうございました。これもちまして、第4回総合交通政策会議を終了いたします。