

第5回 千葉市総合交通政策会議 議事

- 1 日 時 平成23年5月27日(金) 18:00
- 2 開催場所 千葉市中央区千葉港 4-5-1 きぼーる 13F
「千葉市ビジネス支援センター 第一会議室」
- 3 出席者 (委員)
大澤委員、小田委員、轟委員、二村委員、山本委員 *敬称略、五十音順
(オブザーバー)
池田首席運輸企画専門官(輸送監査)
(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) これまでの会議の経緯について
 - (2) 交通政策のあり方について
 - (3) 総合的な交通体系の検討と整理
 - (4) 総合交通ビジョンの検討ルートの検証
 - (5) その他

資料

- | | |
|-----|----------------------|
| 資料1 | これまでの会議の経緯について |
| 資料2 | 交通政策のあり方(案) |
| 資料3 | 総合的な交通体系(案) |
| 資料4 | 検討ルートの検証(案) |
| 資料5 | 千葉市新基本計画の実施計画における事業案 |
| 資料6 | インターネットモニターアンケート調査票 |

千葉県総合交通政策会議 名簿

委員

(ふりがな) 氏 名	役 職
(おおさわ まさあき) 大澤 雅章	千葉県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 国際社会学科 経済学専攻 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

オブザーバー

(ふりがな) 氏 名	役 職
(いけだ かずひろ) 池田 和弘	国土交通省 関東運輸局千葉運輸支局 首席運輸企画専門官（輸送監査）

（敬称略、五十音順）

議事

(事務局)

本日の議題はお手元の次第のとおり、これまでの会議の経緯、交通政策のあり方、総合的な交通体系の検討と整理、総合交通ビジョンの検討ルートの検証となっております。では進行の程、よろしくお願い致します。

(轟会長)

それでは議事を引き継ぎたいと思います。第5回の総合交通政策会議にご出席頂きまして、ありがとうございます。先程お話がありましたとおり、「その他」を含めて5つの議題を準備していただきました。これから総合交通ビジョンを作成していくわけですが、それに向けての基本的な部分に関して議論をしていきたいと思います。委員の先生方、どうぞよろしくお願い致します。

では議題に入る前ですが、本日は傍聴者がいらっしゃいます。大変恐縮ですが、傍聴の方へのお願いとして、配布の傍聴要領の記載内容に留意いただき、携帯電話は電源を切るかマナーモードに設定して頂くようお願い致します。それでは、議題1から進めたいと思います。これまでの会議の経緯について、事務局より資料の説明をお願い致します。

(事務局)

【資料説明 資料1】

これまでの会議の内容等をふまえ、おさらいの意味を含めて経緯を整理しております。

・平成22年度

3回の会議を開催し、主に、各委員からのプレゼンテーションやフリーディスカッションを行いました。

・平成23年度

前回(第4回)の会議では、キーワードを掲げてプレゼンテーションをまとめ、フリーディスカッションを行いました。今後もこの論点を元に会議を進めてまいります。

本日の会議(第5回)では3つの議題を用意しております。第6回、第7回と続き、最後の第8回は9月末を目処に開催したいと考えております。

(轟会長)

ありがとうございます。では、資料1について何かご質問、ご意見はございますか。

(山本委員)

今更の質問となりますが、全8回の会議による総合交通政策への助言提言ということで、どこを対象とした助言提言という意味でしょうか。

(事務局)

前回の会議でも説明しましたが、本会議は総合交通政策と総合交通ビジョンについてまとめていきます。それらへの助言提言という2つの大きなお願いをしております、その中で総合交通政策を練り上げていこうと考えております。

(轟会長)

対象が2つあるということですね。重要な政策ですので、市のあるべき姿といった内容と、実際の施策を含んだビジョンがあるということでしょうか。

(轟会長)

その他、何かございますか。

本日の議題として具体的な検討ルートの話が出てきますが、全体的な将来の展開を含め、最終的にどのように計画を進めていくかという事に関しても議論をしていくということになります。よって本日の会議では根本的な政策のあり方について委員の方々の合意をある程度得たい、特に交通体系のあり方についてしっかりと議論し、ルートを議論していきたいと考えております。

では早速、交通政策のあり方ということで、議題の2に入ります。事務局より説明をお願い致します。

(事務局)

ビジョンで示している基本認識、基本方針をふまえた上で、交通政策のあり方をまとめています。以下の内容についてご意見をお聞きしたいと考えております。

[基本認識]

1. 少子高齢化の進展
2. 地球環境問題への対応
3. コンパクトな土地利用への誘導
4. 都市の活性化と再生（千葉らしさ）
5. 既存ストックの有効活用

[基本方針]

ビジョンを受けて、自動車交通の抑制と公共交通の利用拡大を一体的に実現

[交通政策のあり方]

「1）都市機能」、「2）交通機能」が政策の基盤となり、「3）交通ネットワーク」、「4）ガバナンス」について検討することで、交通体系が形成されていく

(轟会長)

ありがとうございます。

資料2について説明して頂きましたが、この資料はこれまでの我々のフリーディスカッションの内容と、基本的な市全体の方針、そして社会の要請等をまとめて頂いたという事だと思います。認識が違う点や、加えた方が良い文言等があれば、是非ご意見を頂きたいと思います。基本方針にあります公共交通の利用促進や一体的に実現していく点等が政策を実現していくために合意をはかる必要がある部分です。細かく見ていくと、都市機能、交通機能、交通ネットワークがありますが、これらを発揮するためのガバナンス（運用）をどのようにしていくかを考えていく必要があるという整理だと思います。ご意見やご質問があればお願いします。

(山本委員)

おそらく内容に含まれている点だとは思うのですが、以前プレゼンテーションをした時に「障害者の方々」ということで、外出ニーズ等の色々な状況があるというお話をさせて頂きました。

現在、障害者に関しては、施設から脱施設という動きになっており、地域に住むということが政策的にも進められていますので、身体障害の方のみならず、まだまだ少ないですが、精神障害の方や知的障害の方も地域にどんどん戻って来ているのだと思います。このような地域移行があるという事を考えると、恐らくこれまで以上にソフトの部分やサービスの向上といった部分で障害者に対する配慮が必要になると思います。

例えば「交通政策のあり方」の中で、交通機能、高齢者等への配慮とありますが、もし可能であれば、障害という言葉が入るともう少し内容に膨らみが出るのではないかと思います。全てを含むという意味で「高齢者等」と記載しているのかお聞かせ下さい。

(事務局)

山本委員からプレゼン中で移動制約者のお話をして頂きました。ここでは「等」ではなく「障害者」についても明確に示すようにいたします。

(轟会長)

その方が明確だと思います。「等」に含まれるとも考えられますが、やはり明確にしておいた方が良いでしょう。それが基本方針（1）にあるように、「誰もが使いやすい公共交通」に関してくると思いますので、修正頂ければと思います。

その他、いかがでしょうか。

(二村委員)

基本認識として5つの項目がありますが、「1 少子高齢化の進展」、「2 地球環境問題への対応」は社会が直面している事実です。一方、「3 コンパクトな土地利用への誘導」、「4 都市の活性化と再生」、「5 既存ストックの有効活用」は千葉市としての意思であり、両者には違いがあるのではないかと思います。

これは少子高齢化の進展、地球環境問題への対応という所から、次の段階としてコンパクトな土地利用へ誘導するという段階の違う話ですので、並列に整理しない方が良いのではないのでしょうか。

(事務局)

ご指摘のように、1～2は事実、3以降は千葉市に限定するものではないですが、都市の特性だと思います。特に千葉市に限ってという位置づけはしておらず、全国的な流れということで位置づけております。

(轟会長)

移動しやすさという意味でコンパクトな土地利用が必要ということだと思いますので、並列ではなく、直列に繋がるような関係かと思います。

(二村委員)

個人的に違和感があるだけですので、他の委員からのご指摘が無いようであればコメントとさせていただきます。

(轟会長)

やはり同列としての整理することは難しいので、工夫をお願い致します。

(事務局)

基本的に1～2は現状を、3～5は将来の考え方を示す言葉ですので、分類、整理の方法に関して工夫をいたします。

(轟会長)

「交通政策のあり方」と同様のイメージで「基本認識」も整理するイメージだと思います。

その他いかがでしょうか。概ね、プレゼンテーション、フリーディスカッションを通して皆様このような認識だと思います。このように「交通政策のあり方」を進め、次回以降、議論が深まってきた中で、再度この政策のあり方に戻って修正していくこともあると思います。

それでは、総合的な交通体系の検討と整理という事で、この政策のあり方を受けて千葉市としてどのような交通体系を築いていくかといった点についてご説明をお願い致します。

(事務局)

[P. 3-1]：プレゼンテーションの分野別整理

総合交通ビジョンの最終目標である総合交通体系の確立について、これまでの会議における議論を基に、大きく3つに整理しました。

①交通計画と土地利用計画の総合性

②各種交通手段の総合性

③行政・交通事業者・地域の役割の総合性

[P. 3-2]：総合交通体系

P. 3-1 の内容を細分化して整理すると総合交通ビジョンが示す方向性と関連していることが分かります。

①交通計画と土地利用計画の総合性

都市が抱える問題への効果的な対処、まちづくりと一体となった交通政策

②各種交通手段の総合性

徒歩、自転車、自動車、公共交通を適切に分担し、バリアフリーに対応した各手段の円滑な接続

③行政・交通事業者・地域の役割の総合性

地域ニーズの把握と情報共有、事業者間連携、公共交通への意識啓発

[P. 3-3]：各種交通手段の総合性

特に各種交通手段の総合性についてですが、都市内交通ネットワークの考え方として、幹線と支線に役割分担した上で、これらの手段をつなぐ結節点整備が必要だと考えております。

○幹線的ルート：鉄道、モノレール

○支線的ルート、端末ルート：自動車、自転車、徒歩

また、各公共交通手段の特性を輸送形態と利用者特性を軸に整理した場合、鉄道からマイカーまでの配置が直線的になることが理想であり、各公共交通手段が適切な役割を分担するように、サービスレベル（所要時間、費用等）が向上するように公共交通ネットワークを構築することが望ましいと考えています。

[P. 3-4]：望ましい総合的な交通体系

都市機能、交通機能、交通ネットワーク、ガバナンス等の切り口で検討することで、望ましい総合的な交通体系につながると考えております。

（轟会長）

ありがとうございます。それでは議論に移りたいと思います。

先程は「交通政策のあり方」という事で、少しぼやけていて分りにくいと思っていたのですが、今のご説明で明確になったように感じます。やはり、「一体」や「総合」といったキーワードが重要な意味を持つということが理解できました。総合交通体系という言葉は古くからあり、新しいとは言えないかもしれませんが、以前から継続して言われ続けてきたにもかかわらず、実現されていないことが一番の問題です。そこで、これらを実現するために、「総合」とは何かを紐解いていくべきだと思います。私はこのような理解ですが、皆様からご意見やご質問を頂きたいと思います。

（大澤委員）

百年に一度の大震災を経験したにもかかわらず震災を踏まえた記述がないことは、この時期の成果として少しもの足りないと感じています。特に、「公共交通は全体として災害への対応力を持っているも

のだ」といった言葉が初めにあっても良いと思います。ところが、現在千葉市で運行している公共交通はベクトルが疲弊する方向に向っており、このまま推移していくと公共交通全体が防災への対応能力を失い、営利目的に注力している状態が理想だと言われかねないと思います。このままではいけません。もう少し公共交通全体として、大災害が発生した場合でもバスはすぐに運行し、桁が落ちない限りモノレールは走り続ける、そしてこの交通を市民も含めて支えていこうという記載が含まれると良いと思います。

また、コンパクトシティという言葉がありますが、これは空間的にすぐに縮まろうということではないと私は理解しています。鉄道でいえば駅、バスでいえばバス停、このような能力を維持・発揮し続けている輸送力、交通能力の高い地域に周辺から市民自身に移り住むことでこの地域の密度が上がっていき、それ以外の地域は密度が徐々に低下するという理念を明確にした上で理念を語るならば、都市機能集約化の意味がより伝わるように感じます。

その他に連携と協力という言葉や、役割分担という言葉があります。日常的には優良な競争が行われており、より良いサービスを出来るだけ低い単価で提供するという考え方は正しいのですが、やはりお互い何か協力し合わなければ解決出来ない問題は、事業者の枠を越えて協力する仕組みや体制が必要だと思います。ガバナンスという方向で集約するかもしれませんが、事業者の努力であり、事業者と住民の間の努力であり、さらに行政も交えた努力であるということをもう少し明確に記載して頂けると良いと思います。

(事務局)

3月11日に震災が発生し、モノレールは運休、バスも道路渋滞という状況にありました。震災に関する記載の方法を考えさせて頂きたいと思います。また、コンパクトシティについては市街化調整区域のバスサービスレベルの低さも関連してくると思いますので、相談しながら進めるということでもよろしいでしょうか。そして、モノレールとバスの連携に関してはガバナンスも切り離せない内容ですので、これを具体化した段階で何が出来るかを考えていきたいと思います。助言提言の中にこのような事が組み込まれれば良いかと考えています。

(轟会長)

ありがとうございます。

震災関連の内容は、どこにどのように組み込むべきかを考えておりましたが、災害時の対応については、「行政・交通事業者・地域の役割の総合性」の中で地域をどのようにバックアップしていくか、あるいは最近の流行で言うならばBCPではないでしょうか。このような内容として組み込まれると良いと思います。基本方針の中では安全・安心とありますが、交通体系の中に入っていません。思いつきで発言しましたが、この点について検討をお願いします。

コンパクトシティの件ですが、「各種交通手段の総合性 (P.3-3)」に示しているところの市街化区域がコンパクトシティの概念かと思っています。ですので、このタイトルを変更し、もう少し具体的な交通の利便性の高い地域に人が住むという方向へ持っていくといったご意見かと思って聞いておりました。

た。この点に関してもご意見を踏まえた上で、変更して頂きたいと思います。

そして「競争」という言葉も出てきましたが、競争や連携というところが利便性の向上につながると思っていますので、この点についても少し加えて頂きたいと思います。

その他、いかがでしょうか。

(小田委員)

高齢社会の中で、主要都市における公共交通機関の「敬老乗車券制度」がどの程度取り組まれているかをバス協会で整理した資料です。5月27日付けの資料は、特別区や政令指定都市における取組みの実施状況をまとめています。例外もありますが、現状としてほとんどの政令指定都市において高齢者への補助制度があります。また、全国的な取り組み状況も整理しています。資料の説明は以上です。

本日の議論を聴いていると、このような総合交通体系はどの市で議論をしても同じようなものになるのではないかという印象を受けています。相場的なものが悪いわけではないですが、千葉市の交通体系、そして総合交通ビジョンとなるので、相場的では済まない観点も切り口としてはあるのではないかと思います。例えば千葉市であれば、多くの人数が東京に通勤している、いわば通勤都市のような状況にあります。また、市民の居住体系は高層住宅や集合住宅、団地などが中心となっています。そして千葉市は海を有しており、このような活力につながる素材を交通政策の中に取り込み、展開していくかといったビジョンがあってもおかしくはありません。自動車で10分ほど移動すれば港に到着するので、船のような海上交通との連携は千葉市らしさがあると思います。幕張メッセ周辺に今後どのような施設が整備されるかは分かりませんが、千葉市らしさを自慢できるような施設を幕張メッセ周辺に集積させ、交通体系をどのように進めていくかという点も議論の切り口としてあるのではないのでしょうか。

地理的な特徴以外にも、千葉市の総合交通体系のセールスポイントという考えがあっても良いのではないのでしょうか。例えば、団地だとかニュータウンは道路の核がしっかりと整備されています。このように道路が整備されている状況においては、歩道上での高齢者や子供を巻き込んだ自転車に関連する事故が頻繁に生じています。そこで、このような特徴を有した千葉市として自転車と歩行者の空間が分離した道路モデルのような地域を整備できるのではないのでしょうか。このような切り口も、交通体系の議論としては重要な要素になると思います。

千葉市の交通政策ではありますが、成田空港や羽田空港、あるいは東京駅に向かい多くの移動が生じていることも事実です。このような移動の利便性も交通体系の中にも含まれていてもおかしくはないと思います。土地活用の観点からは駅前のターミナル整備以外に、道の駅のターミナル整備のようなものがあるとおかしくはありません。少し間口を広げましたが、千葉市の交通体系として特色が出るようなポイントを取り入れても良いのではないのでしょうか。

(轟会長)

ありがとうございました。

バスに関しては行政と交通事業者、あるいは地域の役割として、誰が負担するかという内容が関連してくると思われました。千葉らしさに関しては、確かに必要ではないかと思えます。何か事務局からあり

ますか。

(事務局)

東京へ向かう通勤の話題がありましたが、今回の会議の中で鉄道、都市間輸送等についてご提示する予定で考えておりました。海上交通に関しては、総合交通ビジョンの施策の中に位置づけております。また、成田空港、羽田空港、東京駅に関しては鉄道網として、どのように位置づけていくかを考えていきたいと思っております。

(轟会長)

現時点では広域の観点が抜けていると思っておりますので、交通ネットワークの中に広域との連携が組み込まれていても良いかと思っております。鉄道・バス・自動車だけではなく、海上交通についても含む必要があるかもしれません。重要なことは集客だと思っております。観光というキーワードの方が重要で、住民だけではなく市外からの来訪が地域活性化に繋がると思っておりますので、具体的に「どこに」という判断は難しいですが、ご検討頂ければと思っております。

(二村委員)

「誰がバスの負担を」という話がありましたが、「民間交通事業者及び地域住民との関係整理」に関連してくると思っております。バス路線の負担については、交通局のような発想から長期的に公共交通を統合して必要な路線を運営するという考えもあると思っております。近年は比較的撤退が容易に出来る制度があるので、当然地域住民が話題になると思っております。

例えば、バス路線の撤退や減便といった場合、住民がどうしても維持したいのであれば、住民自身に多少の負担をお願いするべきだと思います。バス路線を維持するかどうかの決定権を住民に与えようという視点が必要です。維持する場合は、その赤字路線を住民が100%負担するということは現実的ではないので、一部を市が負担というような手法があっても良いのではないかと考えます。

(事務局)

地域住民参加型のバス路線の運営に関しては、負担するということを住民がどのように捉えるか悩んでいたところですので、住民が負担することを条件として公的に負担する必要があるかと思っております。

(轟会長)

ありがとうございました。

このような内容も加えたほうが良いと思っております。まだまだ追加すべき事項があると思っておりますが、負担のあり方は重要な内容ですので、現在の負担のあり方も合わせた記載が良いかと思っております。現状でも大まかに含んでいますが、重要な話だと思っております。

(小田委員)

平成14年2月に乗合バスが自由化される以前はバス事業者ごとにエリアがあり、法律に守られるような形で安心して運営していました。赤字になりそうな路線であっても、要望があれば他の路線とトータルで黒字になれば良いという考えが随分強くあり、全路線合計の収支によって判断していました。

しかし、自由化されたことで担当エリアのような考え方は無くなり、赤字路線に責任を持って対応する事が難しくなりました。法的な流れでは自由化に合わせて地域協議会制度が制定され、事業者が離れた赤字路線に関しては地域と相談して、自治体主導で検討する仕組みとなっています。最近では交通基本法の改訂を背景として赤字路線を含む地域の公共交通を改善する動きがありますが、このような背景もふまえた検討が必要です。

私も経験しましたが、思い切った路線の廃止や大幅な減便をするとすると住民が「何とかしよう」と本気になって動き出します。実際の事例として、地元町内会、市議会議員、警察等と一緒にバスの運営や利用者増加への様々な施策を検討したことでバス路線が再生した地域もあります。地域が本気で考え、工夫をすることに対して、行政が手助けをし、民間バス事業者が責任を持って運行する。このような仕組みが必要になってきていると思います。千葉市内を運行しているコミュニティバスに関しても、もっと工夫をすれば利用者が増加する可能性が潜在的に隠れていると思います。

(轟会長)

ありがとうございます。

事例を挙げて頂きましたが、民間事業者の競争という部分の良い面もあるので、その競争や住民の力を上手く引き出すことが重要だと思いました。これから総合交通体系をまとめていく中で、「行政・交通事業者・地域の役割」や連携、あるいは責任感・意識改革も含めて関係性があるかと思っています。

(小田委員)

資料3に「バス路線の維持の補助を行う場合はバス路線の重要度を見極め、最も効率的に運営できる会社を選択して補助するなどの工夫が必要」と記載がありますが、個人的には効率的な運営は危険を含んでおり、利便性や快適性といった接客接遇のレベルが非常に重要だと思っています。効率とは大きな要素の一つに過ぎず、効率を優先すると間違いが生じることがあると思います。

(轟会長)

この点は解釈の仕方が色々あるかと思っています。

(二村委員)

以前、この点について発言した時は、効率とは価格だけではなく、質と価格という観点でお話しました。しかし、どうしても経営に必要以上のお金がかかる可能性があるため、旧国鉄がJR化したことで無駄が少なくなったようにコストを抑えるというような気持ちは必要だと思っています。

(轟会長)

誤解がないように少し表現を検討していただければと思います。戻って話をする事も出来るので、もし何も無いようでしたら次の議題に進みます。先程小田委員からご提案があったモデル事業のようなものは、「千葉初」として実現したいと思いますので、また別の機会に議論できればと思います。それでは資料4「総合交通ビジョンの検討ルートの検証」に関して説明をお願い致します。

(事務局)

千葉市の骨格的ネットワークについて整理しております。幹線的ネットワークとして10ルート位置づけることで、将来的に整備を進めていくことを考えております。全10ルートを幹線的ネットワークとして位置づけることで、交通手段の乗り継ぎやフィーダー的な手段の課題に対しても合わせて対策を実施していけるのではないかと考えております。

[検討ルート図] (P. 4-1)

千葉市における幹線的ネットワークとして10ルートを示しております。

ルート1～ルート6までは総合交通ビジョンの中で、検討ルートとして公共交通を総合的に整備する骨格的ネットワークとして既に示されているルートです。

ルート7～ルート10は、千葉市の現状をふまえて、骨格的ネットワークとして新たに追加すべきルートとして設定しております。

[検討ルート分析のまとめ] (P. 4-2)

各ルート沿線の状況と検討の方向性を整理しております。ルート1～ルート6に関しては、総合交通ビジョンに示している内容に現状を踏まえ追記してまとめています。

- ・ルート1：建設中の都市計画道路などを活用し、幹線的なバス路線の形成を検討
- ・ルート2：こてはし団地周辺からスポーツセンター駅間の交通機関の乗り継ぎ改善を検討
- ・ルート3：モノレールの南側ルートと重なるが、当面はバスの利便性向上を検討
- ・ルート4：モノレールの延伸凍結をふまえ、当面はバス路線形成のための施策を検討
- ・ルート5：京葉線と並行している区間ではあるが、湾岸部を結ぶバス路線の形成を検討
- ・ルート6：連節バスや様々な施策が実施されており、継続的に施策実施を検討
- ・ルート7～9：高齢化率の高い団地から都心方面への移動手段の確保を検討
- ・ルート10：交通結節点と主要な医療施設をつなぐ路線の充実を検討

[参考1：千葉市の将来都市構造] (P. 4-3)

千葉市都市計画マスタープランでは、将来の都市構造として3都心をつなぐ7つの交流軸が設定されています。この交通軸は都心間の連携強化を図るための環状・放射の交流軸として計画されています。

[参考2：既存検討ルートの交通分析] (P. 4-3～)

総合交通ビジョンで設定されている検討6ルートはこれまで数値的な検討が行われていなかったため、最新のパーソントリップ調査データをもとに、現状の交通状況を検証しました。

現況の参考データとして、通過する小ゾーンのデータを元に面積で按分し、各ルート沿線の移動量

やバス、自動車の分担率をルートごとに比較・整理しております。

[参考3：新規検討ルートに関する検討] (P. 4-5～)

総合交通ビジョンで示されている検討6ルートと同様に設定する新規4ルートの選定理由を整理しております。

ルート7～9に関しては、市内の主な住宅団地のうち、高齢化率が30%を越えている団地に着目し、その団地から都心方面への移動といった観点からルートを設定しております。さらに、各ルートの現況把握として、市内の交通手段分担率と重ね合わせて検討しました。

ルート10に関しては、少しマクロ的になりますが、市内の主要な医療機関の利便性向上という視点で検討しております。ルート10は現況でもバスの運行本数が多いですが、自動車の交通量が多いことで交通渋滞が発生し、バスの運行に影響が出ているため、ルートとして設定することで、運行状況の改善を考えております。

(轟会長)

ありがとうございます。

具体的なルートが示されましたが、議論に入る前に確認です。骨格的ネットワークは鉄道やモノレールは当然含まれていて、加えて検討ルートとしているバスの幹線ルートを位置づけるという事によるのでしょうか。次回で結構ですが、鉄道・モノレールを含めて骨格的ネットワーク、幹線のネットワークはどこを指すのかを明確に出来るような図があれば良いと思います。今回はモノレールについての議題がありますので、引き続きこの議論をしますが、ご意見、ご質問はいかがでしょうか。

(大澤委員)

これまでの総合的な議論からいきなり話題が変わったので唐突感が否めませんが、何を議論するのか繋がりがよく分かりません。ここで骨格的バスネットワークを位置づけると何が起き、何を目指して位置づけるのかももう一度説明をお願いします。

(事務局)

資料3にある「各種交通手段の総合性」の模式図に公共交通の骨格的なネットワークと幹線的ルートを示しております。総合交通ビジョンの中でこのような考えを示してきたのですが、実際に幹線的ルートが全て鉄道駅にアクセスしているのかというと、なかなかそうはいきません。そこで、現実的に人の動きや将来的な課題を検討し、骨格的な幹線ルートとして模式図にあるような概念を考えた方が良いのではないかと考えております。例えば、幹線的な新規ルート8～10は現状として多くのバスが運行していますが、バス交通以外の影響を受けていることが課題として考えられます。そこで、この路線を将来的に模式図にあるような概念に近づけられたらという方向性で整理した結果です。

(轟会長)

模式図から急に具体的な検討に入るので考えにくいですが、模式図に示されている幹線的ルートに当てはまるルートが、千葉市のネットワークのどこに該当するか検討すると資料4のようなルートが考えられ、これまでこのような位置づけがないので、明確に位置づけるという理解でよろしいでしょうか。

(事務局)

模式図の考え方で既存の6ルートを示していたのですが、現状を確認すると、さらに新規ルートとして4ルートを加える必要があるのではないかとこの考え方です。既存ルートとは同一のレベルではありませんが、ある程度の課題を抱えているルートだと考えております。

(轟会長)

前回の総合交通ビジョンでは、人の流動を考慮して検討ルートとして強化した方が良いでしょうという形で検討ルートを議論しましたが、幹線的ルートとして議論はしていません。既存の6ルートは基本的に現状としてルートがない人の流動に対応しましょうという点だけで考えていました。そこで、既存6ルートにおいても幹線とするならばこのルートではないかといった点を明確にしたと捉えていたのですが、いかがでしょうか。

(大澤委員)

資料3の「望ましい総合的な交通体系」の中に「交通ネットワーク」の記載があります。交通体系の一部分について議論をしようとしているのか、あるいは骨格的ネットワークを位置づけなければ交通体系の具体的な議論にはならないという意味で位置づけようとしているのか、どちらでしょうか。

さらに言うと、ガバナンスについてこれから議論していくにあたり、このバス幹線ネットワークがガバナンスの対象として繋がるということでしょうか。

(事務局)

そのようなイメージではありません。骨格的ネットワークを10ルート位置づけた上でガバナンスの対象とするよりも、骨格的ネットワークの位置づけた上で、交通体系の具体的な議論をするという意味合いが強いです。

(大澤委員)

以下、意見です。それは考えが違うと思います。要するに「望ましい総合的な交通体系」を具体的に議論するために、骨格的ネットワークを先に位置づけなければガバナンスの議論ができないという内容のように感じます。

(轟会長)

そのようなストーリーもあると思います。ご意見のとおり、このルートをどのように位置づけるか、またこのルートを位置づけたことでどうなるのかという点が不明確だと思います。ルートを位置づけた後にどうしたいという考えがあればご説明をお願いします。

(事務局)

骨格的ネットワークとガバナンスはある程度切り離して考えていただきたいです。

(轟会長)

ガバナンスは幹線だけでなく全ての交通に関連すると思いますが、幹線として交通量の多い道路においてバスの利便性を追求すべきかと思いますので、そのような方向に向って行くのではないかと考えています。また、道路の走行環境改善や事業者間の連携強化によって、幹線がひとつの路線でなくとも、結節点での乗継ぎによって幹線となるのであれば良いと思います。この点に関してはまだ議論が必要だと感じます。

(二村委員)

恐らくこれまでは理想論について議論をしており、荒野を切り開いて「どのような街を作り、どのような鉄道やバス路線にしようか」ということであれば、新しい何かが必要だと思います。しかし、すでに大きな街があり、交通網も整備されている状態の中で現状を確認した時に、この路線は今後も幹線として必要となるはずであるという視点でルートを設定したのではないかと捉えています。ルートが確立していない地域にはルートを加え、最終的に千葉市の総合交通体系になっていくということで、まずは現状認識をしたという位置づけで考えていますが、いかがでしょうか。

(事務局)

既存の6ルートは、ルートがない地域にルートを引くという方向で検討しております。しかし、現実の数値的な根拠がないことが気にかかっていました。そこで、パーソントリップ調査の結果から現状を確認いたしました。その結果バスの分担率は3%か4%ですが、将来的にはさらに落ち込むだろうと予測されており、何とか維持・回復させていきたいと考えております。そのためにどんな問題があるかということ整理しており、現状認識であり課題として捉えています。

(轟会長)

二村委員の意見のとおり、この「検討ルート」や「新規検討ルート」という言葉が曖昧になっているように感じます。新規検討ルートは既にバス路線があるルートで、検討ルートは前ビジョンで強化が必要と示したルートなのでむしろ新規のように思います。言葉の使い方を整理すると、もう少し分かりやすくなると思いますのでご検討下さい。

(事務局)

私は、前回の総合交通ビジョンにも若干かかわっておりましたが、前ビジョンで示している「検討ルート」は千葉市の構造を考慮した上で、このようなルートが整備されても良いのではないかという視点で設定いたしましたので、パーソントリップ数を用いて実際にどの程度の需要があるかといった検証はしておりません。ただし、千葉市の南から北へ向うラインを交通の一つのネットワークとして確保していく検討が必要ではないかといった視点における議論の中で既存の検討6ルートが示されております。

一方で今回追加してご提示したルートは現状を確認し、需要があるラインから更に何か施策を展開すべき箇所ということで選定しております。現状を確認した上での追加という意味合いになりますので、前ビジョンで示している検討ルートと同じレベルにせず整理をしていきたいと思っております。

ガバナンスに関しましては、これまで全く既存のルートが無い箇所を示している検討6ルートにおいて、どのような役割分担で運営していくかという議論も含まれると思っております。

(轟会長)

ありがとうございます。

次回も引き続き議論する内容ですので、その点をしっかり整理して分かりやすい資料にして頂ければと思います。

(山本委員)

この検討ルートを設定することで、何をしようとしているのかをもう少し分かりやすく説明して頂けると意見が出しやすいと思っております。

(轟会長)

検討ルートを設定するとどうなるのか、また、検討ルートは何に使うのかといった点が極めて重要だと思います。

(事務局)

住宅団地の高齢化率はどんどん高まっている中で、どのように住民の移動手段を確保していくかと考えると、高齢化率の高い団地を拠点として公共交通を考えていく必要があるのではないかという考えからルート7～10を設定しております。このような観点を次回までに上手く整理したいと思っております。

(轟会長)

ルートを検討する目的をしっかりとご説明頂いただき、その上で次回議論をしたいと思っております。個人的には市内の「幹線」を決めるということだと思っておりますが、よろしいでしょうか。

このルートが幹線ネットワークで、このルートを徹底して強化していくという宣言を千葉市がする

のかなと思いつながら聞いていたのですが、その点も踏まえて次回、再度資料の提示をお願いします。

(小田委員)

どのルートにおいても市の総合交通ビジョンのどこに合致した計画であるかをきちんと整理していく必要があります。これまでの議論の内容を基にしたルート設定ではないことに違和感がありますが、ルート7～10は現状も幹線として多くの利用者がいる路線ですので、設定する意味はあるとは思いますが、ルートを設定した場合にこれまでの議論をふまえた内容をどのように付け加え、改善していくかという点だと思います。会議の中で理想を追求しながら意見を出し合っているので、その理想にどこまで近づけられるかだと思います。

また、バス路線の大きな問題である、高齢者への対応、鉄道やモノレールとの乗継ぎに関しては今後当然触れなくてははいけません。ルートの位置づけを明確にした上で、このような問題に議論が繋がっていくのであれば良いのではないかと考えています。

(轟会長)

ありがとうございました。

大澤委員からご意見にあった「前段との繋がり」と同様だと思います。ルートの必要性がこれまでの議論を踏まえて結びつくようなロジックを次回資料の中でご説明をいただければと思います。それでは、「その他」に移ります。

(事務局)

千葉市全体の事業計画である千葉市新基本計画の実施計画を、現在、策定しております。本来ならば、この千葉市総合交通政策会議の助言、提言を受け、総合交通ビジョン推進計画を策定した後に、具体的な交通施策を講じていくのですが、千葉市総合交通政策会議の助言、提言の前に、この千葉市新基本計画の実施計画が策定されますので、平成24年度～平成26年度の3年間で、千葉市として取り組みたいと考えている施策について、ご意見をお伺いします。

資料は、種々の施策をビジョンの方針につながるように整理しております。これらの施策のうち、平成24年度～平成26年度にかけて重点的に取り組みたいと考えている施策を赤字で示しております。継続的に取り組んでいる施策は今後も継続的に実施し、6つの施策（モビリティマネジメントの導入、駅舎への多機能トイレの導入、バスロケーションシステムの導入、幹線的バス路線の形成、地域住民参画型への対応、バス運行アドバイザー制度の導入）について新しく取り組んでいこうと考えております。

平成24年度～平成26年度に取り組むべき施策についてご意見をお願いします。

(轟会長)

千葉市の新基本計画が昨年度策定され、今年度は実施計画を立てるという事になっているのでしょうか。その実施計画が来年度から動き出すタイミングを考慮して、先に実施計画を立てたいというこ

とだと思います。提案を頂いた内容を実施計画とし、平成24年度に実際に取り組むことについてご意見を頂きたいという事だと思うのですが、ビジョンの議論とは異なりその先の内容ですが、今後のビジョンを受けて変更する可能性もあると思います。

(大澤委員)

モビリティマネジメントという言葉が、「歩行者・自転車」に関する項目にあることに対して少し違和感があります。一般市民向けのモビリティマネジメントは全国で随分事例が増えてきており、一定の成果は出ていますが時間の経過とともに効果がなくなることが研究者の中でも問題・課題として認識にされつつあります。そこで、これまでの取組みと同じ事をするのではなく、自発的な行動変化を求める非常に心理学的・社会的に興味深い実験を、子供を対象として幼心に植えつけるような取組みであればモビリティマネジメントを実施する価値があると思います。

また、モノレールに関連する部分は言葉が省略されており、千葉駅施設への乗り入れや延伸という2文字では内容が分かりません。現時点ではこのようにしか記述できないということであれば構いませんが、可能であればもう少し具体的に記述して頂いた方が良いと思います。市長の凍結という発言がこの会議の始まりにあるので、延伸とこの会議で答申したと捕られる可能性もあると思います。

(轟会長)

前ビジョンで示されている内容が黒、本会議の議論の内容が白、事務局の考えが赤で示されています。この内容は今後の見直しによって増減するので、この内容がオーソライズされるという事ではないと思います。

(大澤委員)

パークアンドライド関連の言葉が「交通結節点整備」に関する項目にあります。千葉市の中でパークアンドライドを具体的に展開できるのはモノレールだけだと考えています。既存の鉄道駅の周辺には空間的な余地がありません。しかし、モノレールの駅の周辺はそれなりに空間の余地があり、具体化しやすいことを考えると、パークアンドライドについては「モノレール」の項目に入れて頂いた方が今後役に立つと思います。

また、都市構造のコンパクトシティ論については、都市構造の集約化と記載がありますが、他のページでは都市機能の集約化とあります。構造と機能という言葉がありますが、商業だけでなく、住宅を含めて集約するという趣旨を主張して頂きたいです。その時にまず取り組む必要がある問題は、市営住宅の問題だと思います。JRの社宅や公務員宿舎が始めにコンパクト化されていくべきであり、リニューアルされるべき場所であるということを交通側はもう少し主張した方が良いと思います。市営住宅は老朽化が進まなければ建て替えられないという論点になっているので、交通として公共交通沿線の住居に取り組む主張をするべきです。

(轟会長)

今のご意見は今後会議の中でも議論していく内容だと思いますので、ご意見として承り引き続き議論したいと思います。

(事務局)

この資料にあります前ビジョンの項目については今後継続して議論する内容です。千葉市基本計画策定後の平成24年から3年間の実施計画を検討する上で、赤で示している内容に取り組んでいきたいと考えているのですがいかがでしょうか。

(小田委員)

安全に安心して暮らせるまちを考えると、どうしても自転車に照準を合わせていかなければならないと思います。自転車自体の構造も見直されておりますが、携帯電話を見ながらの走行等、様々なところで危険性を含んでいます。海浜ニュータウンの歩道は自転車を降りて通行するようにといった看板が設置されています。この看板は非常に好評で、無秩序だった自転車が車道を走行するようになったり、歩道上では降りて歩くようになったりしています。市内には歩行者と自転車が混在しているヒヤリ・ハット箇所が多くあります。看板設置のような対策は労力や資金が比較的にかからない対策だと思いますので、安全に安心して暮らせるまちということで、平成24年からの実施計画に自転車の問題を取り上げ、モデル的にPRをしながら実験をすると市民の信頼が得られると思います。

(事務局)

自転車につきましては色々な施策を実施しておりますので、その対策と調整を図った上で後日ご報告いたします。

(轟会長)

「バスロケーションシステムの導入」という項目がありますが、「利便性の向上」にある「駅を中心としたサインシステムの整備」と似ていると思います。同時に実施できると思いますので、赤に加えても良いのではないかと思います。ご検討をお願いします。

(池田オブザーバー)

バリアフリーの施策については国土交通省でも推進しており、ノンステップバスの導入と共に福祉車両やユニバーサルタクシーの導入補助事業を充実しております。これが自治体の施策になれば各事業者が補助を受けられないという実態も生じる可能性があるため、可能であれば追加をお願いします。

(大澤委員)

「地域公共交通会議」という項目が資料の中で示されていないのではないのでしょうか。ユニバーサルタクシーの件のように、地域公共交通会議に位置づけられていないものは基本的に予算

化されないのでしょうか。

(事務局)

予算化されないわけではありませんが、現在ある地域公共交通会議が上手く機能していないこともあり、交通施策の推進組織と絡めながら地域公共交通のあり方を考えたいと思います。位置づけていなければ実施できないというわけではありません。

(轟会長)

体制の一部として見て来ましたが、ご検討頂ければと思います。
よろしいでしょうか。赤で示している項目を先行して平成24年度から具体的にしていける事業とだという事をご確認頂ければと思います。

(事務局)

これまでの会議の中でご意見を頂いた、インターネットモニターアンケートに関するご報告です。公共交通の赤字路線に関する設問、マイカー規制に関する設問、震災時の対応に関する設問を省略し、設問数を7問に調整した上で、5月25日から実施しております。

(轟会長)

資料6に関しては、ご報告という事でご確認下さい。

(轟会長)

次回の会議は、7月22日（金）の18時からとします。それでは事務局にお返し致します。
ありがとうございました。

(事務局)

委員の皆様には、長時間に渡りご議論を頂きありがとうございました。今後、資料を整理させて頂き、最終的には助言・提言を頂く形でまとめて参りたいと思います。次回は引き続きビジョンの検討ルートの整理、そしてモノレールについてもご議論頂きたく考えておりますので、引き続きよろしくお願い致します。