

第6回 千葉市総合交通政策会議 議事

- 1 日 時 平成23年7月22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、寺部委員、轟委員、二村委員、山本委員 *敬称略
(オブザーバー)
岩崎
(事務局)
鈴木都市局長、河野都市局次長、増田都市部長、森田技監、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) 総合交通ビジョンの検討ルートを検証
 - (2) モノレールについて
 - (3) 公共交通のガバナンスについて
 - (4) 千葉市に係る広域鉄道網整備について
 - (5) その他

資料

- | | |
|-----|--------------------------|
| 資料1 | 公共交通の骨格的ネットワークの形成(1)について |
| 資料2 | 公共交通の骨格的ネットワークの形成(2)について |
| 資料3 | モノレールについて |
| 資料4 | 公共交通のガバナンスについて |
| 資料5 | 千葉市に係る広域鉄道網整備について |
| 参考1 | 公共交通の現状 |
| 参考2 | 総合交通に係る組織の必要性について |
| 参考3 | 会議の進め方 |

千葉県総合交通政策会議委員名簿

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 前会長
(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

オブザーバー

(ふりがな) 氏 名	役 職
(いわさき えいいち) 岩崎 英一	国土交通省 関東運輸局千葉運輸支局 首席輸送企画専門官 (企画調整担当)

(敬称略、五十音順)

議事

(事務局)

それでは第6回千葉市総合交通政策会議を開催させて頂きたいと思っております。冒頭に連絡事項等がございます。先月小田委員が千葉県バス協会の会長を退任され、東京都バス協会の会長に就任されました。小田委員は、これまで千葉県のバス事業に携わっておられ、公共交通に対して大きな知識を有しているということから引き続き会議に参加して頂きたいと思っております。よろしくお願い致します。

次にオブザーバーの方ですが、千葉運輸支局の池田様の代理として、同じく首席運輸企画専門官の岩崎様にお願いしたいと思っております。よろしくお願い致します。

(轟会長)

それでは本日の議事に入りたいと思っております。本日の議題は総合交通ビジョンの検討ルートの検証、モノレール、公共交通のガバナンス、千葉市に係る広域鉄道網整備、その他の5つです。これらについて議論をしていきたいと思っております。

では、議題1の総合交通ビジョンの検討ルートの検証について、事務局より説明をお願い致します。

(事務局 資料説明)

【資料1 公共交通の骨格的ネットワークの形成(1)について】

前回の会議に引き続き、骨格的ネットワークについて再度整理しました。

- ・JR線と京成線は根幹ルートとして位置づける
- ・モノレールと主要バス路線(150便以上、100~149便)については、既に幹線的な役割を果たしているのではと考え、幹線的ルートとして位置づける
- ・将来的に交通の流れが発生するのではないかという考えのもとで、今後検討していく幹線的ルートとして6ルートを位置づける

今後検討していく幹線的ルートについては、総合交通ビジョンから3年が経過し、新たなパーソントリップ調査結果やモノレール延伸が凍結になっている状況も踏まえて、どのようにしていけば良いかを会議の中でお話して頂きたいと考えております。

【資料2 公共交通の骨格的ネットワークの形成(2)について】

[ルート1]

- ・花見川北部(花見川団地)~幕張本郷・幕張新都心方面を結ぶルート
- ・花見川団地の高齢化率が30%、八千代台方面への移動が多く、千葉都心や幕張方面へのアクセスが弱い
- ・沿線住民のモビリティ向上や幕張新都心の発展を目的として、将来的に主要地方道等を活用した幹線的バス路線の形成を目指す

[ルート2]

- ・花見川区北部（こてはし団地など）～モノレールスポーツセンター駅方面を結ぶルート
- ・モノレール沿線に駅前広場をバスアンドライドとして、都心に人を運ぼうという構想のもと、スポーツセンター駅に駅前広場が整備されているが、バス路線が上手く結節していない
- ・人の動きとして八千代台方面への動きが多い
- ・ルート沿線のモビリティ向上を目的として、モノレールとバスの乗り継ぎ改善を目指す

[ルート3]

- ・モノレールスポーツセンター駅～JR稲毛駅・稲毛海岸駅方面を結ぶルート
- ・モノレールのマスタープランで定められており、みつわ台等の団地からJR稲毛駅を經由して海岸方面へアクセスするルート
- ・稲毛駅にバス路線が集中しており、アクセス性は高い
- ・当面はバスとモノレールの改善に取組み、将来的にはモノレールを含めた交通システムの導入検討可能性を検討

[ルート4]

- ・千葉都心（県庁前・市立青葉病院前<仮>）～大宮団地・千城台団地方面を結ぶルート
- ・モノレールのマスタープランで定められているルート
- ・大宮団地や千城台団地から千葉都心へ向かうバスが大上街道や126号線を運行しているが、バスのアクセス性は向上していない
- ・都市計画道路が16号バイパスに抜けて大宮団地まで整備されることで、大上街道や126号線のアクセス性の向上が見込まれる（将来的にはこの都市計画道路によって大宮団地方面から青葉病院にアクセスが可能）

[ルート5]

- ・千葉都心～海浜ニュータウン・幕張新都心方面を結ぶルート
- ・モノレールのマスタープランで定められているルート
- ・京葉線から海岸方面に向かう横方向のバス路線は少ない
- ・モビリティ向上、千葉都心と幕張新都心間のアクセス向上を目的として、将来的にはモノレールにとらわれず幹線的バスについて検討

[ルート6]

- ・幕張新都心（JR海浜幕張駅）～JR総武線方面（幕張本郷駅など）を結ぶルート
- ・運行している接続バスが新たに強化されたこともあり、当面は接続バスで移動を確保
- ・幕張地区は開発のポテンシャルが増加し、常に業務と居住の側面を有している
- ・当面は接続バスの利便性向上、将来的にはモノレールにとらわれず新交通システムの導入可能性について検討

【参考1 公共交通の現状】

千葉市における公共交通の現状について整理しました。

- ・本数が100便以下のバス路線が千葉市域を満遍なく運行している
- ・本数が150便以上、100～149便のバス路線に関しては、市として補助金は出さないまでも基本的には維持していく方向で検討
- ・継続的に交差点改良等のバスの走行環境を高める事業を推進している

第4回の政策会議において、花見川北部から海岸まで南北に縦断するルートを検討してはどうかといったご意見を頂きましたが、幹線的ルートに関する1つの提案として考えております。

(轟会長)

ありがとうございます。ただいまご説明頂いた内容について議論を進めたいと思います。検討ルートの1つずつに対して議論するか、それとも方針として今後を見極めながら検討を進めていくのがよろしいでしょうか。

(事務局)

定量的評価を行った上で、これらのルートを検討したわけではなく、あくまで定性的に判断し、将来このような動きとなるだろうと考えた結果を描いたものです。本日は一定の方針を議論して頂ければと考えております。

(轟会長)

全体の方針として、提案を頂いている6ルートの考え方が良いかが重要だと思っております。整理すると、鉄道に関しては市の中で広域交通との接続として重要なルートである根幹ルートです。次の段階としてモノレール、バスが既に150便以上、あるいは100便以上走っている箇所は既に主要なルートとしての役割を担っているということで幹線ルートと位置づけます。更に、現在それほど主要なバスが運行していないものの、6つのルートに関しては政策的な意味も含め、幹線的ルートに育てていくような検討をしていきたいというご提案だと思っておりますがよろしいでしょうか。ではこれに関して、皆さんとディスカッションしていきたいと思っております。

(寺部委員)

ルート2は都市計画道路を活用した幹線的バス路線ですが、都市計画道路はちょうどルート2のように伸びているのですか。進捗率はどの程度でしょうか。

(事務局)

長作町は花見川団地周辺にあり、浜野町は内房線の浜野駅周辺に位置しております。16号バイパスも兼ねておりまして、花見川団地からあやめ台スポーツセンターまでの区間は確保していますが、拡幅や交差点改良は進んでおりません。

(寺部委員)

参考1をみると、バス路線が花見川区と稲毛区の境界で切れているようになっているが、そのような路線になってしまっているのでしょうか。花見川団地からさつきが丘の上を通過し、区界から迂回した形でスポーツセンターに入っています。

(事務局)

迂回するように京成バスさんの営業所に集中している状況ですが、現道は直進です。

(寺部委員)

どうしてこのような話をしたかという、ルート2は都市計画道路を活用した幹線的バス路線を形成するとしながら、現状としてバスが運行していない路線を一生懸命プッシュしようとしても難しいので、ルート2はやや優先度が低くなるのではないかと思います。

(事務局)

政策的には都心へのアクセスという意図がありますが、バスは運行していないという点ではそれ程需要はないのではないかと思います。このようなルートを幹線と位置づけて良いかについてはもう少し議論をしたいと思っていました。

(小田委員)

ルートが6つありますが、ルート2は渋滞が生じる箇所もあり、実際にこのような流れにお客様が集中するかという疑問はあります。花見川団地は千葉市に属する一番大きな団地で、現在は京成に乗り継がなければいけません。新検見川や幕張へ向かうバスも本数が少ないので、絶対数は多くはないものの、根強く花見川団地から千葉都心に向かう要望は、いまだにあると思います。

ただし、仮にルート2の矢印のような広域道路が整備されたとしても、実際にお客様が大量に利用するかどうかは極めて疑問に思います。他のルートと比べても必要度のレベルが低いという認識です。

(山本委員)

高齢化率の高い箇所を幹線的ルートとしていますが、何か意図があるのですか。また、「このような目的で幹線的ルートに設定する」ということがあれば教えて頂きたいです。

(事務局)

高齢者の方から病院や買い物に出かける際に不便になってきているというご意見が上がっています。このような大規模な団地は、交通面で高齢者に対応しなくてはならないので、幹線的ルートとして位置づけた上で、バスを整備していきたいと考えております。

(山本委員)

団地から病院に繋ぐような形で考えられているという認識でよろしいでしょうか。

(事務局)

ルートの全てが団地と病院を繋ぐというわけではなく、ルートによっては交通機関を乗り継ぐような形で繋がるという事も考えています。高齢化、まちづくり、団地をどうしていくかという課題がありますが、やはり最低限の交通の輪を繋いでいくことは考え方として残しておきたいです。

(轟会長)

そういった視点もある施策かもしれませんが、公共交通が高齢者の足になるという視点に意図があるのではないかと思います。

(大澤委員)

コンパクトシティについて前回の議論にもありましたが、千葉市の居住区域と交通に関する議論は一致していなければならないと考えていました。今後、全体的に人口が減少する中で、市街化区域に人口が集るように交通と併せて主張していく必要があるのではないかと考えています。そのような移り変わりを交通が誘導できるかということが公共交通の骨格的ネットワークとして大変重要です。

ルート1、ルート2、ルート4は市街化調整区域の区間が多く、これらのルートを位置づけることは市街化調整区域がいずれ市街化区域に変わるのではないかと考える可能性があります。コンパクトシティ論を前提に議論している公共交通ネットワークとしては、これらのルートは外すことが正しいのではないかと考えています。

ルート4は直接モノレールと関係しますが、ルート4の北側に現況バス路線が2本あります。この2本の路線はモノレールが環状化する事を前提とした場合、いずれなくなる予定だったのではないかと思います。大宮台団地の人口は現在4900人と、モノレール環状線化を議論していた当時の想定よりも少ない状況にあり、計画的な開発が想定のようにならなかった大宮台団地がルートに含まれていることは市民に誤解を招くのではないかと思います。公共交通ネットワーク図を作成するのであれば、2本の路線を含んだ大きな軸があり、大宮台団地、千城台団地方面に分かれていくT字の矢印が示されている方が望ましいのではないかと思います。

ルート5、ルート6に関しては、是非実現して頂きたいと思っています。ルート5、ルート6は海浜幕張駅に終点があるかのようなイメージとなっていますが、終着点はQVCマリンフィールドではない

かと思えます。鉄道駅との結節ではなく、QVCマリフィールドまでのアクセスが不十分であるという事をきちんと位置づけて示す意味でも、ルート6は海までつながっている方が良いと思えます。

ルート5もQVCマリフィールドがイメージできるように示した方が良いと思えます。ルート5沿線にある中央卸売市場が地方卸売市場になると同時にできる空スペースに1,000台や2,000台の駐車場を整備し、QVC方面から運行させた幹線的なバスもしくは将来的にはLRTと、こてはし団地、さつきが丘を経由したルート2、さらに千葉港からつながるモノレールが新しく出来上がる大規模な交通ターミナルに結節するといったイメージが伝わる図に更新して頂ければと思えます。そして、QVCから稲毛海岸に整備される新しい交通結節点は海洋の機能を持っていて、蘇我方面に向かって海上交通を運行させようという社会実験があると聞いていますので、このような海洋交通もイメージできるようなルートが含まれていると、将来に向けて拡大していくと感じています。

(轟会長)

分かりやすいところから話を進めると、ルート6に関しては既にルートのベースがあるので、海浜幕張駅を越えた形でマリスタジアムまで延長していた方が良いと思えます。

(事務局)

ルート5とルート6の終点到特に意図はありませんが、ルート6を海浜幕張駅までとしている部分は、駅前広場等の交通結節点機能があるということで止めています。QVCにもバスターミナルがありますが、こういう施設の中でのバスターミナルが上手く確立されていないということも含めてそこまで伸ばしてはいませんでした。

(轟会長)

ルートが決まっているわけではないので、表現が少し難しいですが、ここは弾力的に今後の検討に繋がるようなイメージがあると良いと思えます。ルート5に関しては、それほど異論はないと思えますが、外来者の交通という点もルート周辺は多いので、それを含めて千葉都心からのアクセスも必要です。

また、海洋交通の件は幹線には入れられませんが、どこかにそのような魅力的な交通の話があるということは重要かと思えます。ご検討頂ければと思えます。

ルート4をどのように捉えるかについて皆様からの議論を頂きたいと思えます。ご指摘を頂いているのは市街化調整区域を通過している事についてどう考えるかという点です。確認したいのですが、今ここに住んでいる方はどういうルートで千葉都心に出ているのですか。

(事務局)

千城台団地周辺からはモノレールがあります。大宮台団地周辺からは、126号、大網街道のバスを利用して千葉都心へアクセスしています。鎌取駅方面へのバス路線もありますが、それほど多くはない状況です。

(轟会長)

ルート4の上下にある126号、大網街道のバス路線に集中している中で、それに加えてルート4を強化する必要があるのかといったあたりはいかがでしょうか。

(大澤委員)

1つ補足させて下さい。ルート4付近の運行本数が多い路線は、市街化調整区域の中にあります。市街化調整区域の中にある現状ルートを位置づけることは少し違うように思います。位置づけを与えるのであれば、市街化区域内に留めるべきです。

(轟会長)

今のご意見も一理ありますが、様々な考え方があると思います。市街化調整区域を快速のように抜けていくような幹線もあるのではないのでしょうか。大宮台や千城台方面へ枝分かれをしています。その集合点から快速のように市街化調整区域を抜けるイメージはあるのではないかと思います。この幹線ルートの周辺はどのような状況ですか。

(事務局)

このルートは大網あるいは東金、成田という千葉市域だけでなく、他の都市も結ぶルートになっており、次の議論になるかもしれませんが、千葉市だけを見た場合には大澤委員のような考え方もあるかと思いますが、広域的なルートにもなるということでこういう形で路線が運行されています。

(轟会長)

様々な考え方があるとは思いますが、そういう意味合いもあって更に広域のことも考えてということでもよろしいでしょうか。

(山本委員)

今のところが理解出来ないので、もう少し易しく教えて頂けませんか。

(轟会長)

地図上の白い箇所は市街化調整区域であり人が住んでいない地域です。そこに路線バスを運行しなくても良いのではないかと、さらに市としてその路線を位置づけなくても良いのではないかとということです。現在は路線が運行しているので幹線的ルートに指定しようというのが事務局からの提案ですが、市街化調整区域にそのような幹線的ルートを指定しなくても良いのではないかとのご意見がありました。事務局からの回答として、この路線は東金、成田方面へ広域的に抜けていくバス路線となっているので、そういった意味を持ったルートとしてここは重要であり、市街化調整区域を運行していても幹線的ルートではないかという意見です。

(二村委員)

市街化調整区域にも係らず、現時点で幹線と判断できるほどの本数が運行しているということはその地域に多くの方が住んでおり、今後市街化調整区域という枠を更新する可能性はあるのでしょうか。

(事務局)

このルート周辺に関しては、市街化調整区域から市街化区域に変更するという考えは基本的にはなく、千葉市としてはコンパクトシティの考え方から、現在の市街化区域を今後拡大していくということは考えておりません。ただし、運行本数がこれほどあるという事は、人口がそれほど多くない市街化調整区域ではなく、東金、大網、成田方面から千葉都心に向かう需要が大きいのではないかと考えられ、長距離の深夜便が運行しているルートでもあります。運行しているルートは国道であり、道路としても幹線的な部分となっています。

(轟会長)

参考1をみると、市街化調整区域に網の目のように本数が少ない路線があり、それらが結ばれている状況です。ある意味ではターミナルのような形になっていると思われれます。

ルート4については、優先度が低いかあるいは現状のルートをむしろ強めていく方が良いのかという事ですがいかがでしょうか。このルート4はモノレールに関連するルートではありますが、少なくとも千城台団地まで結ぶ必要は無いのではと感じます。ただし、大宮台団地から126号の路線を多く利用しているのであればルート4を外してしまうという可能性もあると思います。優先度は少し低いのではないかと感じております。

(寺部委員)

大宮台団地から青葉病院の間を残すという案と、上下に現在の主要バス路線、幹線的なルートがあるので十分としてルート4を外してしまうという案の2つの考えの間で揺れています。どちらかと言うと後者の方が強いように思います。大宮台団地と千城台団地を結ぶルートは無くても良いと思います。

(事務局)

事務局としての意見ですが、先程高齢化の話もありましたように現時点の考え方としては青葉病院もしくは大学病院と大宮団地を繋ぐ事は何らかの形で考えていきたいと思っています。

(轟会長)

今後の道路整備や、高齢化による需要の変化にもよりますが、高齢者が幹線的なバス路線を利用するかどうかは少し疑問でもあります。幹線ではなくても良いのではというかんがえもありますが、優先度は下がると思います。ルートを外すというのではなく、今後の動向を見ながら優先度が少し下がるという認識をいただければと思います。

(小田委員)

千葉市にある住宅団地が立ち上がった当時は、住宅公団や供給公社などから最寄の鉄道駅まで高頻度の輸送の要請がありました。道路整備が要請に沿った形で整備がされるという前提はありますが、花見川団地から八千代台駅、さつきが丘から新検見川駅、大宮団地から126号を通過して千葉駅までというように最寄駅までの移動を充実させるようにバスを運行させていました。しかし、それだけでは住民のニーズを全て満たすことはできず、そのルートから外れた学校や病院、区役所等にもバスを運行してほしい意見が多くなり、いまだに解決されない状況で課題が残っています。住民の声は強く、実現しなければならないことですが、全てが幹線への要求というわけではありません。

ルートの優先順位として、ルート2は先程議論した通り低くなると思います。ただし、議論をしていて感じるのですが、運行本数の多い緑の路線は需要もあり充実しているように見えて、かなりの問題を有しています。例えば、大網街道は依然として渋滞が激しい中で、利用者は他の交通手段が無いとため、利用せざるを得ない状況です。このような問題はビジョンの中でどのように扱うべきでしょうか。

同じような事例として、126号(東金街道)は大宮団地方面、東金方面、千城台方面からのバスが合流し、多くのバス路線が集まっているため、バスの交通量が多い道路ですが、渋滞が激しく、千葉駅に向う場合には相当時間がかかります。今後、何とかして物理的に交通手段のレベルのアップを検討していく必要があるという現実の問題があると思います。同様な事例は他にもあり、現在既に幹線的なルートとなっているものはそれで出来上がりということではなく、かなり問題を抱えており、どのように解決していくかという点も議論が必要だと思います。

残りのルートに関しては、まずルート6は連節バスが運行しており、多くの利用者がいます。新習志野周辺にイオングループの商業ゾーンや、QVCの本社が建設されるなどによって需要が拡大し、連節バスの能力を超えた状態になった場合にどのようなサービスを提供するかという大きなテーマがあると思います。

ルート5に関しては、住宅地を通るルートであり、大きな意味があると思います。千葉市の将来を見据えた計画を立てるのであれば、日本一とも言われる海浜公園を活かしたものであってほしいと思います。幕張本郷からスタジアムや幕張メッセ、海浜公園をつなぐという構想は将来的に欠かせないルートです。

ルート1に関しては、花見川団地から幕張を抜けるように海までのバス必要があると思います。同様に、さつきが丘から新検見川を抜けて海まで、そしてスポーツセンターから稲毛を抜けて海までといった3本の縦の骨格作りは千葉市にとって極めて重要だと思います。山間部、沿岸部の両者にとって必要です。これらのルートも運行する道路に問題を抱えており、道路の問題に対してどのように取り組んでいくか検討が必要です。

(轟会長)

具体的なお話をいただきましたが、運行本数が多い緑のラインを幹線的に位置づけるという事はバスの走行環境を整備するという事でよろしいでしょうか。

(事務局)

そのように考えております。バスは民間事業としてやっておりますので、完璧なサービスになかなか及ばないところもありますが、その部分については維持していきたい。そういう対策は現状も取り組んでおり、今後も継続していきたいと考えています。

(轟会長)

この会議の中でもこの内容について議論をしなくてはならないと考えておりますので、是非ご検討頂ければと思います。これまでの議論をまとめるまでには至りませんが、ルート2とルート4に関しては少し優先度が落ちるという事を感じました。やはり市街化調整区域を通るという意味では優先度が落ちるように思います。サービスが提供されれば利用者も増えるのではないかというご意見もありました。

ルート6、ルート5、ルート3に関しては需要もあり、特にルート5は住宅地と市の主要施設が集中しているルートであり、それらを上手く活用した形で、連携していくことも重要だと思われま

す。では次に議題2に移りたいと思います。

(大澤委員 資料説明)

【資料3 モノレールについて】

[1. 千葉駅～県庁間の数値データ]

本来は、千葉みなと～県庁前間が1号線、千葉～千城台間が2号線という位置づけです。

栄町と葎川公園と県庁前の3駅の千葉～県庁前間は、延長が1.7km、列車キロ（列車の距離と距離×運行回数）が250km/日、3駅の合計利用者数は3,800人/日となっています。モノレール路線の合計は延長が15.2km、列車キロは3,440km/日、1日当たりの利用者数は45,300人という状況です。

路線別収支は計算が非常に難しく、設定次第となってしまうところがありますが、栄町、葎川公園、県庁前の収支を延長比で換算すると赤字という結果になる一方で、列車キロをもとに換算すると収支は赤字とはいえなくなります。千葉～県庁前間は赤字という固定的観念が行政、議会、市長の中であるようですが、延長を前提として考えると、区間分の能力が発揮されていないとモノレール会社は捉えています。

千葉～県庁前間は終日15分に1本程度の運行で、1時間に4本です。一方、千葉みなと～千葉間はラッシュ時には1時間に10本運航しており、昼間の時間帯でも相当な本数が運行しています。運行するだけの利用者があるのであれば収入は上がるので、延長分の能力を発揮していない状況はもったいないという考え方になると思います。

もう1点大切なことは、千葉～県庁前間に1日あたり3,800人の利用者があることです。1日あたり3,800人の利用者に対して、「もう利用しないで下さい」、「経営上赤字なので会社がこの3駅を廃止します」といったことは決して言える人数ではないと考えています。

[2. モノレール沿線のまちづくり]

沿線のまちづくりはモノレールの増客の要です。様々なサービスの提供によって利用者が増えるという発想はありますが、駅周辺に人が住むことが利用者増加の基本となります。

例えば天台駅にある JR 施設や千城台地区、千城台北駅地区の市営住宅など、駅周辺に人が住むような開発に対して市行政としての背中への押し方があるのではないかと考えております。16 号線や穴川インターチェンジがあるスポーツセンター駅周辺も同様です。モノレール会社としても当然努力し、利用者目線でのサービス改善や、安心して安全な輸送、経費の節減、地球環境への配慮と合わせて、沿線まちづくりを進めていきたいと考えています。

沿線まちづくりとモノレールの努力が合わさって初めて利用促進の働きかけに関する議論に進むことができ、その後関係者の協働事業として、小学生や幼稚園児、学校に出向き公共交通を大切にしましょうといった活動へ展開するのだと思います。

参考として、中期経営計画（H23～25）行動計画に関する資料を付けております。

行動計画の経緯として、何年間かの準備期間を経て昭和 54 年 3 月にモノレール会社を設立し、昭和 63 年 3 月に営業を開始しました。以降約 20 年間経営を行ってきておりますが、色んな事情から大きく溜まった累積赤字を解消するために県と市で検討した再建計画に沿って経営上の努力をし、会社再建の 5 ヶ年が経過した今年の 3 月に計画通りの経営を達成しました。

この 5 ヶ年を支えた会社としての考え方は、3 つの企業理念と 5 つの行動指針に代表されています。昨年の 6 月 30 日から社長に就任し、供給側の考え方として整理されている増収や経費削減といった内容に間違いはないのですが、公共交通として時代のニーズに対応していないのではないかと考えまして、地域と一緒に働いていくこと、お客さま利用者の目線をもっと意識することという考え方を社内に展開し、「つなぐ」、「めぐる」、「つどう」といった 3 つの動詞を掲げてモノレールのあり方を整理しました。

そのモノレールのあり方について具体的に示したものが今年から始まった中期経営計画の第二次に当たる 3 ヶ年の行動計画となっております。行動計画の中身として 20 の施策がありますが、これらの施策を散りばめて、お客さまの目線を大切にしながら地域と協働を果たしていく会社になっていこうと考えています。3 ページには、20 施策のタイトルと 3 つの企業理念、5 つの行動指針を示しています。

(轟会長)

ご説明を頂いたように、モノレールをどのように活かしていくかということがポイントではないかと思っています。そういった観点で議論をして頂きたいと思います。

(寺部委員)

県庁前から千葉駅までの3駅は業績が悪いだらうと先入観を持っていたので、今の説明を聞いて驚きました。かなり健闘されている印象を受けました。この路線を廃止するのは実にもったいないと思います。ただ、都心部にあるこの路線がもう一つ稼げていないのは少し残念ですが、千葉駅の改装によってモノレールの利便性が高くなることで若干改善するののかという期待もありました。是非、ここは一つ頑張ってもらいたいと思います。

(轟会長)

私も想像以上に収入が多いという感想を持ちました。なかなか難しいところですが、このモノレール路線の下には非常に多くのバス路線が運行しており、運賃も100円です。民間事業者同士の話ですので難しいですが、一方が100円でもう一方が190円ではどう考えても勝ち目はありません。ただし、収入の面から考えるとさらに難しいところですが、この点は非常に難しい内容ですが、検討に値するのではないかと思います。要するに、運賃会計を一元化していくような検討をいずれはしても良いのではないかと考えております。モノレールだけではなく、路線バスなどの色々な交通を含めてどのように捉えていくかが重要です。

アクセスのしやすさという点ではバスの渋滞の話もありましたが、モノレール駅へのアクセスのしやすさ、渋滞がなくアクセスの出来る環境、あるいはパークアンドライドを利用しやすい駅前広場といった支援が出来るのではないのでしょうか。

(大澤委員)

資料1のネットワーク図に県庁前から市立青葉病院前に向かう延伸凍結区間がありました。モノレール会社の意見として受け止めて頂ければ十分ですが、このルートは平成16年頃の県と市の協議で決定しました。単線構造を前提としていることは聞いていますが、このルートを決める過程で、運行する立場の意見が反映されていないと理解をしています。もしその時点で運行事業者として意見を求められていたならば、絶対にこのルート案に賛成はしていなかったらうというのが会社としての見解です。

その理由として、単線で運行すると分岐構造を多く作る必要が生じます。分岐ルートは建設費が非常に高く、分岐が1箇所あるだけで、複線と変わらないような建設費が発生する。さらに分岐は、経験上非常に故障が多く、故障があれば路線は全く機能しなくなります。会社の中で評定速度を計算したようですが、このルートを運行するとなると表定速度は約12kmです。自転車より遅い交通機関を無理に建設しても赤字になるだろうというのが当時会社として検討していたことのようにです。

しかし、県庁前で路線が止まったままで良いのかということ、その能力を發揮しきれていない勿体無さがあるので、延伸の構想は何らか位置づけて頂きたいのですが、その場合には県庁前から千葉寺駅直進する当初のルートを位置づけて頂けないかというのが会社としての考え方です。千葉寺駅まで延びていれば、蘇我を中心として大きく発展させようとしているエリアや海岸に向かって延伸する可能性が残り、運営する会社としては望ましいと考えております。

(轟会長)

延伸ルートに関しては、なかなかこの会議で議論を深めるわけにはいかないもので、1つのご意見とさせていただきますが、モノレールの延伸は当然検討に値する内容だと思っているので、どのような延伸の方向性があるのか、コストを抑えながら需要の多い地域へつないでいけるかといった点に関しては客観的な評価も含めて継続的に検討して頂ければと思います。

(二村委員)

大澤委員からの意見を聞いて驚きましたが、事業者が不在の計画は良くないと思います。今後延伸計画を立てる場合には、PFI方式も含め、きちんと事業者としての意見を聞きつつ、運営しているノウハウを頂いた上で、都市計画との摺りあわせが重要なのではないかと思います。

モノレールの中期経営計画に「買い物電車」とありますが、これは何ですか。

(大澤委員)

千葉市にQVCが来たこともあり、世界を相手に商売している方々と上手に手を組めないか考えています。何をやるかはこれからの議論ですが、通販では商品を実際に触らせることが出来ないというジレンマを常に持っているので、例えば昼間のモノレールの利用者が少ない時間帯に車両の中で通販商品を展示し、その車両に乗って頂ければ商品の現物を確認できるといったことで手を組めないかなと考えております。

(二村委員)

京都では鉄道と宅急便が協力し、京都市内から嵐山方面への電車で宅急便が台車のまま乗車して荷物を運んでいるという事例があります。昼間にスペースがあるのであれば、物流関係業者との連携は可能ではないかと思います。

(轟会長)

色々と複合的に使っていくことが重要かと思います。札幌でも地下鉄に物流を取り入れています。渋滞に巻き込まれることもなく、駐車場を探す必要もありません。

(小田委員)

先程バスとモノレールの運賃の話がありました。運賃の問題を考える場合には、時代の情勢もありますが、値上げをすることは難しいです。値上げをして運賃を調整することは事業者間の調整ごとであったとしても、利用者が離れてしまう場合もあるので、気をつけなければなりません。

また、東京23区など、地下鉄が運行している地上でバスが運行している地域は多くあり、バス、鉄道の両者とも利用されている状況です。地下鉄が運行していても、駅間の長さや乗車までの上下移動を好まない高齢者は比較的にバスを利用する傾向にあるといった特色もあります。

このように利用者によって反応は異なるので、一概に運賃や路線を調整することは簡単ではありません。利用者のニーズ、利用しやすさ等を念頭において、運賃や物理的な高低差を解決していかなければ利用者は納得しないと思います。

(轟会長)

2つの意見を頂きました。まず、運賃の値上げは難しく、値上げをする場合にはサービスレベルを上げる必要があると思っています。サービスレベルを上げることで高い料金徴収が可能になると思いますが、この点に関してはいずれどこかで議論したいと思います。

乗り継ぎに関しても難しいことはご指摘の通りですが、今後どのように改善していくかについては、乗り継ぎの拠点のあり方、ターミナルのあり方を物理的な施設だけではなく、接続するダイヤも含めて考えないといけません。無理に実施することではないと思いますので、可能性のある箇所、効果的な箇所をいずれ検討するべきではないでしょうか。

では次に議題3に移りたいと思います。

(事務局 資料説明)

【資料4 公共交通のガバナンスについて】

前回会議においても公共交通のガバナンスについて議論がありましたが、これまでの議論を資料4として整理し、ガバナンスの実施イメージを裏面にまとめております。

公共交通のガバナンスについては、利用者本位のサービスの実現に向けて利用者、交通事業者、行政の3者すべての立場にとって利点があるという内容の議ご意見を議論の中でいただいております。

今回ご提案する内容としては、(4)交通政策推進組織イメージです。ガバナンスの機能を果たすことが出来る組織として既存の4つの会議を想定しております。これらの会議の共通点として、利用者、行政、そしてバス、モノレール等の交通事業者が参加しており、運輸局、警察等の関係者を介しているため、上手く活用することでこれらの会議がガバナンス機能を果たすことが出来るのではないかと考えています。

・地域公共交通会議

→バスとタクシーを対象としており、例えばコミュニティバスの計画や路線バスのダイヤ、運賃を検討する会議

・都市交通戦略に関する協議会

→鉄道、モノレール、バス、タクシー等の全ての交通事業者が関係しており、交通事業とまちづくりが連携して交通事業を実施する会議

・地域公共交通の活性化及び再生に関する法定協議

→協議会の参加要請応諾義務を有したかたちで鉄道、モノレール、バス、タクシー等の全ての交通事業者が関係しており、計画作成等の提案制度や協議会参加者の協議結果の尊重の義務がある
(協議会が事業を実施可能)

・地域公共交通確保維持改善事業に係る協議会

→本年度から開始した協議会として、鉄道、モノレール、バス、タクシー等の全ての交通事業者が関係しており、上記の協議会のほとんどが集約されているサバイバル戦略

これら4つの会議を上手く活用することで、より良い地域交通を実現し、地域に適した交通を確保するための組織としてありたいと考えています。また、補助が受けるための組織や、バスを運行させるための組織ではなく、関係者が集って議論し、合意形成を得られるようなガバナンスの機能を有した推進組織を考えております。

【参考2 総合交通に係る組織の必要性について】

都市活性化対策調査特別委員会は平成19年から約4年間にわたり蘇我周辺に関する事項や中心市街地活性化、総合交通に関する事項について議論して参りました。その結果として提言が3月4日に提出されました。

資料中央に、「当局におかれましては二元代表制の一翼を担う会議としての意思を示した本提言を十分に参酌し、施策に反映されるよう要望いたします」とあり、続いて総合交通に関する提言があります。路線バス利用者の減少（平成2年：23万～24万人、平成22年：15万人）、団地の高齢化と免許返納による公共交通への依存、路線バスの減便や撤退といった社会的背景の中で、総合的な交通施策の意思決定を可能とする組織の必要性について議論をしてきました。

（轟会長）

資料のご説明を頂きました。交通政策会議での推進組織というものを動かしていきたいというご提案ですが、これについて何かありますか。

（山本委員）

資料4にある4つの会議を全て立ち上げるということでしょうか。または、どれか1つに絞るということでしょうか。

（事務局）

「地域公共交通会議」はすでに立ち上げております。そして、「地域公共交通の活性化及び再生に関する法定協議会」も存在しています。「都市交通戦略に関する協議会」、「地域公共交通確保維持改善に係る協議会」はありませんが、これらについても状況に応じて立ち上げたいと考えています。4つの会議とも関係者は同じですので、上手く兼ね合いが出来ればと活用していきたいです。

(オブザーバー)

事務局から説明があったように、4つの会議を全部立ち上げなくてはならないということではありません。「地域公共交通会議」が一番古く、その後に「都市交通戦略に関する協議会」、「地域公共交通活性化及び再生に関する法定協議会」、「地域公共交通確保維持改善に係る会議」という順に出来上がっていますので、地域公共交通の活性化及び再生に基づくことをしたい場合には、規定しているメンバーが「地域公共交通会議」の中に存在していれば新たに準備しなくても構いません。「地域公共交通会議」の中で特記事項を追加するというだけでも構いません。「地域公共交通確保維持改善に係る協議会」も同様に基準で示していますので、特にこの名前に固執することはありません。

事務局で良く整理されていますが、補助を受けることを目的としている組織が多くあります。しっかりとした目的を持った組織であることが重要です。

(轟会長)

1つの会議としている場合や、地域によって会議を分けている場合など、運用の仕方は色々とありますが、目的に応じてそれぞれの会議を立ち上げている所が多いのではないかと思います。

千葉市としては、この4つの会議を基本的に別々に立ち上げていこうということですか。

(事務局)

このような会議は多く立ち上げないようという原則がありますので、兼ねられるものは兼ねたいと思っています。

(轟会長)

これらの会議は少しずつ目的が異なるので、全体のコンセンサス、ビジョンについての議論をどこでしようと考えているのですか。実はこの会議でも全体的な議論をしているのですが、このメンバーだけではなくて全体の議論をする場があった方が良いと思っています。

(事務局)

この会議は条例化された会議として、委員の皆様から助言提言を頂き、全体のビジョンや方針を決めていくための会議だと考えております。

(轟会長)

どこかで議論する場が必要だと思っています。更にその場が参加するメンバー全てで共通した合意をはかる場であれば良いと思います。

(事務局)

推進体制についての補足です。これらの4つの会議はそれぞれの目的が異なるので、ガバナンスの機能を果たす組織はこの4つの会議に至る前段にあり、それぞれの交通をどうしたら良いかという内容を統合的に議論するような新たな協議をする場を、4つの会議のメンバーに、行政、地域住民、交通事業者、関係省庁、警察等を交えた形で立ち上げていくのかなという観点で考えております。

(轟会長)

要するにこれらを活用しながら組織を作っていくということですね。

(寺部委員)

その通りだと思います。総合的な会議をする組織が出来上がり、ある時は地域公共交通の内容を議論しますというように様々な議題が入ってくるイメージです。このような組織を立ち上げ、いわばワンストップサービスの会議とし、その会議に出席すれば関係機関があるので話が早いといった状況は非常に重要だと思います。

このような会議を立ち上げるためには事務局が必要になると思いますが、総合的な交通について議論するための事務局機能としては千葉市の中で交通政策課だけでなく、道路や都市計画、住宅関係や開発関係の部署との連携が取れるような事務局が望ましいと強く思います。

参考2にある提言の中で、交通局と同等の機能を果たす組織が必要であるということは、少し勘違いされていて、交通局ですと事業者になってしまうので、むしろ交通政策推進組織あるいは総合交通、公共交通だけに留まらない道路や街路も含めたような交通政策を考えるチームが求められるように感じます。

(轟会長)

なかなか難しい条件ですが、いかがでしょうか。

(事務局)

確かに道路や住宅関係の機関と連携した組織を作っていけるかということと確実ではありませんが、連携した組織での検討ということが大切だと思います。

(轟会長)

道路を抜きにしては議論が出来ませんし、施設整備等も重要な観点ですので、是非連携した事務局機能を形成していただければと願っております。

その他いかがでしょうか。

(山本委員)

福祉においても地域福祉計画を策定する場合には必ず地域住民が入っており、どのような計画においても地域住民の意見は取り入れられています。このような交通政策の場合、地域住民とはどのような立場の人が参加するのですか。例えば、モノレールやバスの路線を考える場合には住民のエゴのような意見を言われるとそれは違うと思います。一般論として千葉市民としてこうあるべきだという事を意見するだけなのか、少し違う意味合いがあるのか、教えて頂きたいです。

(事務局)

地域住民の選定は色々な方法がありまして、町会やNPO法人の代表者、あるいは地域公共交通会議の場合は公募もありました。男女一名ずつということでしたが、約 20 名の応募がありました。ケースによって選定方法は変わりますが、自分の住んでいる地域を便利にという考えも否定はできませんが、千葉市全体を便利にしていきたいという意見が上がっています。

(轟会長)

様々な立場の住民が参加している現状だと思います。私も市民の立場で発言をする事もありますし、色々な方が参加している事は、議論をしていく材料にもなりますので、立場ごとの意見を聞くということが役割ではないかと思います。

(オブザーバー)

関東運輸局では関東地方交通審議会が設置され、局長宛頂いた答申に基づいて 10 年間の交通プランを作っています。その 10 年間のプランに基づいて立ち上げた推進部会の中で各部署の部長が参画する形で考えを持ち寄りながら有識者の先生方に議論をして頂いています。各部署に分かれている関係で、組織の縦横はありますが、部署ごとにビジョンに基づいて取組みを行い、毎年度PDC Aサイクルを回してフィードバックをしていくという形で施策を実施しております。その結果につきまして来週プレス発表をしますので、そちらをご確認いただければどのように進んでいくかが分かると思います。

(轟会長)

色んな事例を参考にして、どういう形で事務局機能があるべきかについての議論も活発に行いたいと思っております。

(小田委員)

市民と事業者と行政、これらが今まで以上に密度を増して話し合っていくことが必要な時代になっているのは間違いありません。このようなメンバーが出席する協議会では、大きな国の枠組みを最大限利用した上で、個別のテーマについて市民や事業者が話し合うという意味合いになると思います。ただし、国の枠組みに当てはまらない内容もあると思うので、そのような内容を千葉市としてどのように捉えて

いくつか考えなければなりません。

資料4(5)に示している望ましい組織と望ましくない組織に関しては、望ましくないとされているような目的の組織であったとしても、住民からの強い要望があり、コミュニティバスやBRT、LRTが必要だということから組織として真剣に動き出すということもあるのではないかと、「こういう事を考えてはいけない」とまとめてはいけないのではないかと直感的に感じました。

(轟会長)

補助を受けることが目的で組織を立ち上げるのではなく、良い交通を実現するために組織を立ち上げることが本質にあり、交通を機能させるためには補助が必要だという考えもあるかもしれませんが、機能するためにというタイトルが少し合わないように感じます。このような補助があれば当然インセンティブになりますので、やはり活用すべきだと思います。国としても当然それを活用して欲しいので有効に活用した方が良くと思います。

(二村委員)

「地域公共交通確保維持改善事業に係る協議会」が立ち上がり、その他の会議と内容が重なる部分もあるというお話がありましたが、国としてもこれらの会議を統廃合するという考えはあるのですか。

(オブザーバー)

予算の話をする、「地域公共交通確保維持改善事業に係る協議会」は今年度から始まった補助を計画するために必要な協議会です。「地域公共交通会議」は道路運送法、「地域公共交通の活性化及び再生に関する法定協議会」は活性化及び再生に基づく法律に関連しており、それぞれ本質が異なるので国の方では統廃合を示すことはありませんが、会議の機能について統廃合することは自治体の考え方によると思います。

(事務局)

活性化再生法に基づく補助は昨年度で終了しておりますが、法律は継続しておりますので協議会を作ることは可能です。

(小田委員)

国の動きとして、地域公共交通確保維持改善事業に他の3つの会議をまとめるような形で予算措置をしており、従来よりも約1.4倍に予算を増やし、平成23年度には305億となっています。そういう意味で他の3つの会議は基本的にメニューとして「地域公共交通確保維持改善事業に係る協議会」に入っていて、具体化する際にそれぞれの会議に分かれて処理していくというイメージで捉えた方が良くはないでしょうか。

(轟会長)

予算枠としてはそうなっておりますが法律としては残っていますので、複合的に「地域公共交通確保維持改善事業に係る協議会」の中で取り組んでいくことが現実的だと思います。

それでは議題の4について議論を進めていきたいと思います。

(事務局 資料説明)

【資料5 千葉市に係る広域鉄道網整備について】

高速バスを除いた千葉市に係わる広域的なネットワークについて整理いたしました。

[総武線普通列車の運行区間の延伸と増発]

東京メトロ東西線が総武線の線路を使用する関係で、総武線は朝時間帯、西船橋駅止まりとなっております。また、津田沼に車庫がある関係上、津田沼駅止まりとなっている場合もあります。これらをなるべく千葉駅まで延伸して欲しいという要望が過去何年かにわたり届いております。

[総武線快速列車の運行区間の延伸と増発]

総武線の快速電車は普通列車と同様に、車庫の関係上、津田沼駅止まりの運行となっているがありますが、千葉駅まで運行して欲しいという要望があります。

[京葉線とりんかい線との相互乗り入れ]

りんかい線が平成14年10月に大崎～新木場間で開業したと同時に埼京線とりんかい線が約55%の確率で相互乗り入れしています。そこで、県と市、幕張新都心のまちづくりの企業では数年前から、りんかい鉄道と京葉線が相互乗り入れをするように要請しています。ICカードの問題がありますが、引き続き要望していきたいと考えています。

[総武線・京葉線接続新線]

総武線・京葉線接続新線として、津田沼駅から新浦安駅を鉄道で繋ぐ構想がありました。まだ実現していませんが、今後どのように進めていくかを検討していきたいと思います。

[京葉線の中央線方面延伸]

着工はしておりませんが、京葉線の東京駅から三鷹駅方面への中央線延伸という構想があります。

[総武線普通列車の運行区間延伸]

総武線普通列車の運行区間は千葉駅着となっておりますが、運行区間を延伸し、千葉駅着から蘇我駅着としたいという要望をしていきたいと考えております。

[総武本線の普通・快速列車の増発・増結]

総武本線は現在、1時間に1～2本程度しか運行していないため、地域住民から運行本数を増やして欲しいという意見が寄せられています。

[京葉線、外房線、内房線の普通・快速列車の増発・増結]

総武本線と同様に、京葉線、外房線、内房線の普通・快速列車についても増発・増結への要望があります。

[その他]

京成千原線に関しては、運賃が割高になっており、特に千葉中央駅～ちはら台駅間において運賃について要望をしております。京成千葉線に関しては、部分的な問題はありますが路線全体としては特に要望はしていません。

(大澤委員)

過去にこのような要望活動をしてきたと事の紹介として理解します。長い期間をかけている会議としては、東京中心の思考を千葉市として発信することは時代的には終わるべきではないでしょうか。やはり千葉市は千葉県の中心ではないかと発信する会議ではないかと個人的な意見を持っております。

(轟会長)

東京方面への利便性を高めることは重要だと思っておりますが、房総方面に対してもっと要望しても良いのではないかと思います。千葉市中心を整備することで房総から東京方面へ直接人が流れてしまうと千葉市は落ちてしまうという危惧があるので、東京方面だけではなく、千葉市を中心として房総方面への改善要望も強調して頂きたいです。

(二村委員)

事業者の協力によって実現するような短期間で出来る事と、かなりの投資が必要となり非現実的なレベルの要望など、段階があると思います。そこで、要望は実現性のレベルに分けて議論した方が良いのではないかと思います。

(轟会長)

この点について整理をお願い致します。

(小田委員)

総武線幕張駅南側の再開発は、事実上無くなったのですか。幕張メッセまで歩いてでも行けますが、肝心の所までは繋がっていません。非常に価値の高い結節だと思います。

(事務局)

幕張駅南側の現状として地権者の方々も再開発は難しいということで諦めている状況にあり、議論はすでに無くなっておりますが、幕張駅東側または山側においては区画整理事業に取り組んでおります。少し時間がかかっておりますが、市長からの指示では区画整理事業を利用して駅前広場を整備し、バスの拠点として幕張新都心に乗り入れるルートを活用していけるような事業整備を進め、なるべく短期間の内に形にしようということで区画整理事業の推進方策を検討している段階です。

(轟会長)

サービスの向上はすぐにできるとはなかなか言いにくいですが、整備費用をかけずにできるものだと思いますので、是非協力的に働きかけをして頂きたいと思います。勿論対策によって利用者が増えるということが重要になるので、アクセス等の様々な課題を改善していく事を前提としてサービスを向上させていく事が重要ではないかと思います。議題5、その他として何かありますか。

(事務局)

参考3の資料をご覧下さい。次回の会議日程について事前に調整させて頂いた結果、8月24日に本日より同じ会場で開催する事に決まりましたので、よろしくお願い致します。

次回会議の議題としまして、モノレールに関しては大澤委員から本日ご説明を頂いた資料で概ねよろしいかと思っておりますので、今回は「交通不便地域と地域交通の確保」について、さらに「総合交通ビジョンの推進計画策定の基本方針の検討と整理について」議論をして頂きたいと思っております。ビジョンで示している46施策を実施するためのスケジュールを推進計画と呼んでおり、この場で少し時間をかけて議論をして頂きたいと考えております。以上です。

(轟会長)

次回会議は8月24日の午後3時からということで宜しくお願い致します。

(事務局)

本日は長時間にわたり内容の濃いご議論をして頂きありがとうございました。今後の取りまとめにあたり非常に重要な議論を頂いたと考えております。また、市長にこれまでの議論の中間報告をさせて頂きましたが、色々の良い議論をして頂いていると感想を述べております。引き続き第7回、第8回の会議につきましても、市長の期待が大きいという事でよろしくお願いしたいと思います。

これもちまして第6回千葉市総合交通政策会議を終了いたします。ありがとうございました。