

第7回 千葉市総合交通政策会議 議事

- 1 日 時 平成23年8月24日(水) 15:00
- 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 *敬称略
(オブザーバー)
池田オブザーバー
(事務局)
鈴木都市局長、河野都市局次長、森田技監、永名道路計画課長
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) 交通不便地域と移動手段確保のための支援について
 - (2) 総合交通ビジョンの推計計画策定の基本方針について
 - (3) その他

資料

- | | |
|-----|---------------------------|
| 資料1 | 交通不便地域と移動手段確保のための支援について |
| 資料2 | 総合交通ビジョンの推計計画策定の基本方針検討と整理 |
| 資料3 | モノレールについて |
| 資料4 | 千葉市インターネットモニターアンケート調査結果 |
| 資料5 | 助言提言までの進め方 |
| 参考1 | 平成23年度主な事業中の路線図(道路部) |
| 参考2 | 会議の進め方 |

千葉県総合交通政策会議委員名簿

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	一般社団法人東京バス協会会長 (前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

関係者

(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)

それでは第7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。山本委員は所用により、欠席との連絡が入っております。前回の会議では総合交通ビジョンのルート検証、モノレール、公共交通のガバナンス¹、また広域鉄道網について議論をして頂きました。一定の方向性が見えたものと考えております。最終の助言提言に向けて、二つの議題を予定しておりますので、よろしくお願い致します。

(轟会長)

本日の議題は、その他を含めて3つです。フリーディスカッション形式で進めてきたわけですが、本日はフリーディスカッション形式での議論が最終回となります。本日のテーマは、1つ目が交通不便地域と移動手段確保のための支援について、2つ目が総合ビジョンの推進計画策定方針について。この2つが議題テーマとなっております。では本日も、活発なご意見を頂きたいと思っております。それでは議題1、交通不便地域と移動手段確保のための支援について、事務局よりご説明お願い致します。

(事務局 資料説明)

【資料1 交通不便地域と移動手段確保のための支援について】

- ・千葉市では、平成15年に「バス交通に係る対応方針」を作成しています。その中で鉄道駅から1km、バス停から300mより遠い地域を交通不便地域としています。
- ・一方、平成23年度に開始した国土交通省の新たな補助制度、サバイバル戦略では、鉄道駅、バス停から1kmより遠い地域を交通不便地域としています。千葉市は4箇所ほどありますが、住宅が連たんしておらず国の基準に該当する交通不便地域はありません。
- ・これまでのように交通不便地域を決めて画一的な施策を講じるのは、必要ないのではないか、見直すべきではないかと考えております。
- ・具体的には、既存の「平成15年バス交通に係る対応方針」を廃止し、新たな方針を検討したいと考えています。地域住民、交通事業者、行政の協働、地域ごとの特性を考慮して、地域住民に移動手段の選択してもらいます。そのために地域住民の方々に対するアドバイザー制度を確立し、地域住民が路線バスの運営が厳しい交通不便地域であってもよりよい公共交通サービスを望むのであれば、ある程度地域住民の方に運行経費を負担して頂きたいという方針にしていきたいと思っております。ご意見を伺います。

(轟会長)

今、ご説明頂いた内容を議論していきたいと思っております。まずは平成15年10月にできた「バス交通に

¹利用者のニーズを踏まえた総合交通体系を確立するために、行政・交通事業者・地域住民がそれぞれの役割を分担し、各役割を踏まえた計画の作成と、一元的な運営により、交通政策を推進すること。

係る対応方針」を説明頂きましたが、ポイントとしては平成 15 年に定めた交通不便地域と、国のサバイバル戦略の定義との関係をどのように考えれば良いかという点。もう一つは、後で詳しくご説明頂ければと思いますが、今走らせているコミュニティバスのある場所は現状で走っているので交通不便地域ではないが、なければ交通不便地域となるのか、その辺を確認しながら今後コミュニティバス等を走らせる場合の負担のあり方、もっと広く言うと一般の路線バスに関しても何らかの形で地域が支える必要もあります。私自身は住民負担もあってよいかとも思いますが、皆様からご意見を頂きたく思います。まずは交通不便地域の定義に関して、皆様のご意見を頂きたいと思います。

(寺部委員)

国土交通省の言っている半径 1km というのは、おそらく日本トータルで過疎地みたいな所も含んでいると思います。千葉市にそんな過疎な所はないと思うので、バス停まで 1km というのは、かなり過疎のイメージがあるため、そこまで緩くする必要があるのかと思います。千葉市は政令市でもあるし、駅まで 1km、バス停まで 300m という定義で良いと思います。

(轟会長)

2つを同じ言葉で交通不便地域というのも気持ちが悪く思うので、言葉を変えた方が良い気がしないでもない。

(事務局)

各政令都市の事例を調べてみたのですが、バス停まで 500m、1km、300m などまちまちです。交通不便地域を決めても、特に施策を講じていない自治体もあります。

(寺部委員)

横浜市はどうでしょうか。

(二村委員)

確か駅、バス停まで徒歩 15 分という決め方をしていたと思います。

(寺部委員)

横浜市は交通不便地域ではないエリアが 97%と、かなり高かった。なぜ、そんなに成績が良いのかなと思った記憶があります。千葉市の図を見ると、かなり市街化区域が残っていて状況は少し違いますよね。

(轟会長)

今、バス停までどれ位の距離だというご議論を頂きましたが、論点としては今後高齢化が進む中でどう考えるか。高齢化が進む中でバス停まで1kmは結構遠いとも思うがどうでしょうか。

今の話に関連しますが、工業地域は別として、市街化調整区域は住居がないわけではないですけど、どう考えるべきか。

(二村委員)

感想的な意見ですが、今ここで300mではなく250mにしようとか、数字の話ではない気がします。本当に数字の話をするのであれば、例えば何mに設定するとこれだけ交通不便地域が減りますよとか、新たなデータが必要ではないかと思って聞いておりました。当初私が報告させて頂いた時はきちんと定義づけておいて、これに合わなければ市が補助というようなイメージでお話したと思うのですが、方針の中で要は地域住民と協働して彼らが本当に必要であると思うのであれば、距離に関係なく、働きかけさえあればともかく話し合いの場は提供しますよというシステムはありかなと思います。

(轟会長)

ご指摘の通り決して距離を決めようというのではなく、感覚としてどういうものかということでご意見をお願いしたいのですが、平成15年「バス交通に係る対応方針」をご意見のように外すのもありかなと思うのですが、難しいところですね。

(寺部委員)

平成15年の「バス交通に関する対応方針」はどのようなふうにしたのですか。

(事務局)

規制緩和等によるバスの撤退などの話がございまして、結果的には撤退はなかったのですが、関係者が合意形成できるところでつくったものです。

(寺部委員)

これは千葉市の中で独自に決めたわけですね。議会とか住民を交えてといったものではないのですか。

(事務局)

そういうものではありません。

(寺部委員)

今日の今後の方針で廃止と書いてあるから簡単に我々の中で廃止する意見を出して良いのかという

意味で、これの重みを知りたかったのです。どれくらい尊重しなくてはいけないのか、住民のきちんとした思いが入っているなら簡単に廃止しなさいとは言えない。

(事務局)

方針を作ってから運行を開始したコミュニティバスは3路線あります。これがずっと続けられるのかという点ですが、そういう方針を決定したので千葉市が運行していますが、やはり住民の方々が主体的でなければという思いもあります。アンケートを取ると、確実に乗りますという数が凄く来るのですが、実はそんなに利用者はいないというのが実態です。

(轟会長)

この対応方針をどうするかについて、今後のプロセスはどのように考えていますか。

(事務局)

地域で自主的にコミュニティバスを引きたいというグループがいくつかあるのは事実でして、そういう方にアドバイスをして、コミュニティバス導入を進めていきたい。ただ、片方は市が100%出す、片方は一部補助で一部住民負担というアンバランスが生じる可能性もある。最終的にはやはりコミュニティバスに限らず、それらに対して赤字の半分位の補助は出すということもあるかと思います。

(轟会長)

私からの意見ですが、平成15年のバス交通に係る対応方針を読んでも、いくつか気になる点がありました。いくつか断定している部分があり、乗合バスへの支援を行わない、というのは一つの考え方としてこういう考え方もあるとは思いますが、場合によっては補助金の方が効率的な場合もある。断定しなくても良いのではないかと思います。2つ目は、路線バス以外というのはコミュニティバスに限ったことでなく、色んな手段が出てきております。3つめはこの中に交通不便地域を定義しなければならないのは何故かと考えたのですが、要するに、既存バス路線が走っているが、もっとこっちに欲しいという要望が出てきた時に要望があるからと言って作ったのでは既存路線への影響がある。交通不便地域で縛る方法もあれば、路線バスへの影響で縛る方法もある。決して路線バスに100%影響を与えてはいけないということではないと思いますが、共倒れになってはよくない。それからもう一点は撤退の基準を付けた方が良いでしょう。

(大澤委員)

今、コミュニティバスが走っている、この広大な範囲の地域住民と行政と交通事業者がどうやって協働するのか、その具体のイメージが沸かない。現在の長い路線に地域住民の意見、といわれてもまとめてくれる人が居ない。まとまらないので意見がなかったという取り扱いになってしまうというのを見越

しているとしたら公共交通を守ろうとしている立場からすると、どうかなという気がします。私も身近に、うちの団地にコミュニティバスが欲しいという人の話を聞くことがあるが、上の絵のほとんど見えない位の小さいシミのようになっているくらいの範囲の議論をしている。小さいエリアでのバス問題と、この絵でも出てくる広い範囲の問題は、考え方とルールは違っているのではないか。

(轟会長)

確かにご指摘の点がありますね。広い地域、それぞれの集落からのまとまった意見をどうするかは難しい。

(小田委員)

行政もそうだと思うが、バス会社の方に寄せられる要望は色々あるわけです。今移動手段がない、だから何かしてくれというようなものもあれば、今あるけど1km以内にしろ、300m以内にしろ、というもお客さんがあまり居ないことを忘れたようなものが混ざって寄せられる。今後の移動手段確保のための支援ということになると、移動手段を確保しなければならない地域というのはどういう所を指すのかということ、一つは国が数量的な事も含めて基準を作ったということ。その定義だけでは市民の要望と乖離してしまう部分が大分残ってしまう。国が確保すべき地域はこういう地域だとしても、千葉市の市民生活を考えた上でやっていくには、それからはみ出す部分も不便だから何とかしてくれという形は一杯あるわけで、この検討会を考えると、両方に網をかけるような形の仕事をすべきではないか。バスに関する対応方針は、知らないわけではないけれど、今こうやって見るとこれを作った当時はこういう時代背景があり、これがまともな考え方だった。あるいは、これからはこうやっていくのだ、という新しさもあって、色々意味があったわけですね。この対応方針で、例えばコミュニティバスをやるということで、コミュニティバスが広がったわけですが、その大きな弊害は、既存のバス路線との競合問題があちこちに起きた。今生きている国土交通省の通達では、既存のバス路線と重なるのは避けなさい、あるいは事実上作るべきではないという指導も出ている。民間のバス業者が持ちきれないような路線は止めたり、大幅に減らしたりして、それを穴埋めする形で、助成つきコミュニティバスをやる。この場合、大体料金が下がるわけです。下がった料金で既存バスの路線も走る、こうしたことは千葉県や千葉市の問題だけでなく、全国的にそういうことがあり、そのために国土交通省が見直しの通達を出してきた。そういう副産物も生み出したが、これはこれで、方針がない時に比べれば、ある種の目安だった。現在、交通不便地域、移動手段を確保すべき所は、国が全国を睨んで一つの基準を出したが、それはそれで一定の妥当性はあると思う。そういったものについて、千葉市にあてはまるかどうか議論して、基準をつくれればいい。平成15年の「バス交通に係る対応方針」は、今、見ると古く、これからのものにはふさわしくない。新たな方針の②とか⑤は非常に大胆なものだと思う。このような考え方で総論としては対応できていくのではないか。ただ、対応の仕方が微妙で、心意気をきちんと持たないと、上手くいかない面はありますが、考え方としては賛成です。住民と交通事業者と行政、地域住民は様々なスタ

イルがあるが、協働は欠かせない。例えば1日50便ある路線が40便になり、それを「不便になった、どうしてくれるんだ」というのは、バス会社と地域の住民がやりとりすることが以前のやり方。極端に問題化している所は、やはり解決するなら皆が入って話し合っ、その中に地域住民に関する問題もあれば、行政の金銭的な問題もあるかもしれない。公安委員会を含めて、そういうものが全部出揃ってそこを話し合えば解決できる。暗礁に乗り上げる可能性も強いが、それは関係者の熱意、議論をして解決してきた例があちこちにある。解決できないのは関係者の熱意と努力が不足していると。結果的に前よりも上手くいった。運賃についても100円にすれば良いけどそれでは赤字になるから150円にするべきだとか、そういう部分も含めてやっていこう。これから良い例が出てくるのではないか。良い例が出てくれば、その例をまねして次につながる。あいまいで抽象的ではあるが、良いと思う。バスネットの話は、国の言っている地域のレベルの問題と、それを編み出して入れている問題と、区別した方がいい。

(轟会長)

交通不便地域の定義は、皆様のご意見を伺うと、独自のものがあってよい、という意見だと思います。範囲については今後つめていけばいいと思います。平成15年の「バス交通に係る対応方針」を見直すことに関しては、概ね賛成、そこに何を加えるかは小田委員からあったように、私も同じで、地域ごとに特性がありますので、きちんと見極めて議論をして、そこに合ったシステムをという気がします。それにはアドバイザー制度も必要かもしれません。

(事務局)

色々とお話を聞かせて頂いた中で、平成15年の「バス交通に係る対応方針」は時代にそぐわなくなってきたということだと思います。ここでは廃止とありますが、それは調整してつめて行きたい。小田委員のお話もありましたように地域の問題として千葉市は市街化区域と調整区域が半々くらい、市街化区域と市街化調整区域が一律の基準で交通不便地域とするのは無理かなと思います。市街化区域の中でもコミュニティバスなり自分達の移動しやすいバスを要望される方もいるし、調整区域で交通の足がない方もいる。そういう実情からするとあえて交通不便地域というのも千葉市としても持つというよりは、地域ごと特性を考えて、それぞれの地域に合わせた対応を考える。それが市街化区域の中ではどういものとか、調整区域の中ではどういものとか、もう少し分けて良いのかなというのが、ご意見を頂いた中で印象です。

(轟会長)

都市のあり方、市街化区域、調整区域、コンパクトシティ、その辺もしっかり踏まえた上で地域特性と考えてほしい。それでは2つ目の議題に移りたいと思います。総合交通ビジョンの推計計画策定の基本方針について、ご説明をお願い致します。

(事務局 資料説明)

【資料2 総合交通ビジョンの推計計画策定の基本方針について】の説明(事務局)

- ・資料2の黄色い部分で書いてあるのは全て総合交通ビジョンに記載してある部分、緑の部分が今回まとめた、交通政策のあり方(都市機能、交通機能、ネットワーク、ガバナンス)、それを噛み砕いて総合交通体系(交通計画と土地利用計画、各種交通手段の総合性、行政と交通事業者と地域の役割)で整理した。
- ・ガバナンスに関係する推進体制は、既存の国土交通省の制度を用いて、交通政策推進組織とし、コントロールしながら整えていく。
- ・個別施策は当初44個(白丸)に新たに5個(黒丸)を追加しています。この51施策について概略を説明します。

【参考1 平成23年度主な事業中の路線図】の説明(道路部)

- ・交通政策であっても道路整備計画の視点も必要ということで、H23年度時点で事業をしている箇所を説明。
- ・環状道路等の幹線道路整備やボトルネックの改善等の事業を進めています。
- ・東日本大震災で認識を新たにしなければならないと考えています。震災で千葉市内の高速道路は最大33時間にわたり通行止めになりました。さらに災害に強い道路づくりを強化する必要があり、事業の即効性を高めて、震災時の輸送道路等の確保に力を入れていきたいと考えています。
- ・限られた事業予算の中で、既存道路施設構造強化や環状道路等の整備による幹線道路のネットワーク化を重点的に事業を進める方針です。

(轟会長)

4年前のビジョンをベースに今回の議論を資料2の1頁目と2頁目を繋ぎ合せている。これを元に皆さんにご意見いただきたいのは、個別施策を見て頂いて新たに追加すべきものがないか、逆にこれはもしかしたら時代が変わってきて「いらぬ」というものもあるかもしれない。更にその上で優先順位を考えて頂いて次の頁以降についても、ご意見頂ければと思います。非常に多岐に渡りますし、今回初めて道路状況についての説明も頂きましたので、その状況も踏まえて、道路と公共交通のバランスもご意見いただければと思います。

(大澤委員)

個別施策については、この会議の議論の評価を経て我々が合意したとか、立派なものだと考えたとかいうことまで、この委員会は役割を担っているのかどうかによると思います。

(轟会長)

時間も限られるので、一つずつ議論するのは難しいと思いますが、実は前回のビジョンを策定する時にある程度は議論して、ただその時は優先順位を付けずに漏れのないように列挙しようという記憶があります。今回もどちらかと言うと漏れがないようにというのが中心かという気がしています、そういう観点で見て頂ければ良いと思っています。

(大澤委員)

モノレールに関連する所を中心に見ると、7点か8点位意見を述べさせて頂きたい気持ちはありますが、今からだと数十分かかりますので、ここは事務局に個別に聞いてもらうという事で承いただきたい。

(轟会長)

では、個別な意見は事務局に個別に出していただくということでお願いします。

(大澤委員)

前回の委員会で提案した意見として、海浜エリアの活用、モノレールやバスに関する構想が落ちているので、是非、明確な位置づけをしてほしい。あとは船の話題も挙がりましたが、落ちていると思います。

(轟会長)

P4の下に海上交通の話が載っております。幕張への交通に関しても、言葉としては入っているようです。

(事務局)

大澤委員からも前回、骨格ネットワークの検討ルートの部分でそういうお話を頂いたので入っております。

(轟会長)

言葉としてはもう少し足していただいた方が良いでしょう。

(事務局)

P4で回遊性の高いまちづくりの交通づくりということで、これは一番下に幕張から海浜公園への回遊性の向上、こういったものを捉えられていますので、ここでも読めないわけではない。

(二村委員)

今、海上交通の話が出たので、もしかしたら逆のことをいうかもしれませんが、P4の海上交通は、日常の移動交通の需要というよりは観光としての交通になっているのですよね。もしも観光というような視点を入れるのであれば、全部に関していれるべきではないかと思います。観光メインの海上交通は、むしろ入れなくても良い気もします。今回の内容というのは千葉市の交通システムをどうしていくか、単に人と物を上手く裁いていくかというようなことだと思いますので、もしも観光を入れるのであれば積極的にいれるべきだと思います。

(轟会長)

難しい所ではありますが、ぱっさり切るのも惜しい気がします。他の所でももう少し観光を意識したものがあっても良いかなという気がします。P4の下は回遊性の高いまちのあたりかもしれません。

P4の3に、都心の項目がありますので、ここに入れるかもしれない、そちらもちょっと考えた方が良いでしょう。

先程、大澤委員からもありましたが、運用的な所を強化するという観点では、都心への流入規制、駐車場規制のようなものもあるかもしれません。この所でどうかな、と思っていたのですが、これは皆さんのご意見も伺いたいと思います。

(轟会長)

トランジットモールは少し文言を変えて、適正な役割分担とするのもあるかもしれない。

(小田委員)

資料2のP1の一番右に、23年度以降新たに取り組むとあるけど、この個別施策を目玉施策と通常の施策、急ぐものと時間をかけるもの、一種の優先順位というかスケジュールというか、そういうものに落とす必要があるのではないかな。

(事務局)

今回、推進計画というのが一番右側の欄に一次、二次、三次と記載されていますが、ここですぐに取り組むべきものと違うものといった時点の優先度を示しております。小田委員がおっしゃった目玉的なものは、太字で示しております。

(小田委員)

P2の一次、二次、三次とあり、例えば一次は言い方を変えれば急いでやるという意味でしょうか。それにしても一次が一杯ありますね。

(事務局)

要望的にやっているものも含めております。特に鉄道はほとんど要望です。

(小田委員)

P2 の下の交通政策推進体制とありますが、それは一次、二次、三次で言うと何に当たるのでしょうか。

(事務局)

交通政策推進体制は入れてないのですが、できるだけ早くおこなっていききたい。

(小田委員)

資料 2 の P1 に利便性向上の所にバスロケーションシステムとある。これが東京都内では 100%、逆に千葉市は遅れている、外から見るとそういうイメージ。それから IC カードの導入というのは、スイカやパスモがあるが、24 年度から 25 年度にかけてオールニッポンで相互利用に向けて進められております。公共交通のバリアフリーでノンステップバスとあります。これは東京都内ではほぼ 100%、千葉市内で言うと 30%という話もありましたが、お年寄りや身体の不自由な人やあるいは乳母車、ベビーカーで乗り降りする時に、都会では常識になっている。電車のホームと車両の段差がほとんどない。バスもそれに近い形の車両にすれば出来上がるかという、歩道と車道、縁石ブロックの高さの問題、道路の形状が問題であり、東京都内でも色々直して頂きました。先程、道路整備を進めていく上での 1 つの視点かと思う。もう一つ道路関係で言うと、私が是非目玉にして欲しいと思うのは、自転車の問題。これは自転車対自転車、自転車対歩行者、自転車対自動車、重大な問題だと思います。運転マナーの問題もある、携帯メールを読みながら走ったりなどの問題はあるが、交通ビジョンの中で十分に目玉になりうらと思う。それから観光の話が出ました。今、千葉市に何とか観光客を増やしたい、それに対しては市長も民間任せ、あるいは観光協会もお金がない。こういう中で交通ビジョンが足の仕組みとしてどうするかというのは欠かせない。市の行政の中で観光の分野が重要なパーツだとしたら、それに関する交通問題というのはやはりある種のビジョンが必要。いかに市民に見えるものができるかだと思う。

(事務局)

二点、道路に関することをお答えします。ノンステップバスのバリアフリーに対する歩道の関連ですが、千葉市はこれまでマウントアップ型という事で、車道より 20cm 位高い歩道を作っておりました。しかしながら家屋等の出入りがありますので、その部分だけ切り下げるため、歩道が波打つようになって、ここが非常に歩行の弊害となっています。現在、歩道の改良もしておりますが、新しくつくる歩道はセミフラット型ということで、車道と歩道の高さが 5cm にしております。その中でノンステップバスが来る所については、バス停の付近だけをマウントアップするような処理を、全てではありませんが心がけております。ただ、歩行者にとってみると、そのすりつけ区間の斜路も車いすとか足の悪い方には

不便だということで、一長一短があります。新たなバス停の整備の際は、そういった所に気をつけながら整備しているところです。自転車についても事務局から話がありましたが、当初、千葉市は自転車レーン、自転車歩行者道、自転車道の三つの方針で事業を始めました。しかしながら今は自転車レーンを整備する方向に転換いたしました。自転車利用者の安全の確保のため、歩道に自転車を走らせ自転車に事故がないようにしたのですが、あまりにもルールを守らないので逆に歩行者が自転車に追いやられる状態である。そこで思い切って自転車レーンに方向転換しました。なぜ自転車道にしないかという、新たな用地の確保が困難などの理由から、自転車レーンを率先して整備しております。新たに道路をつくる場合、今までは幅員 3.5m の歩道で計画していたものを極力幅員 2.5m の歩道にして幅員 1.5m の自転車レーンを作るという方向でやっています。

(事務局)

今説明したのが、これが自転車レーンと呼ばれているもので、歩道と分離している。それから自転車走行位置の明示は、歩行者と自転車を分けている。ここで色々と事故やトラブルが起きている。自転車レーンは、現在、延長 3km 位ですが、これにシフトしていく。

今後、千葉市は自転車レーンの整備には力を入れていくつもりで建設局としては進めています。

(寺部委員)

幅員 3.5m の自転車歩行者道を、幅員 2.5m の歩道と幅員 1.5m の自転車レーンにするのですか。

(事務局)

幅員 3.5m の自転車歩行者道を幅員 2.5m の歩道と、1.0 m に路肩 0.5m を加えて 1.5m の自転車レーンにするというものです。

(轟会長)

そうすると、歩道と自転車レーンの間はどうなっているのですか。

(事務局)

歩車道境界ブロックで分けられます。車道側に自転車レーンです。これに力を入れて行きたいと思っています。

(轟会長)

そういう風にイメージできるわけですね。昔の 3.5m の歩道から見ると、自転車が車道側に追い出されたイメージですね。

(事務局)

これが今、千葉市で一番長い自転車レーンですが、だいぶ分かってくれて走り始めている。

(ちば市政だより 2011年6月15日発行の自転車特集で説明)

(轟会長)

方向は規制していますか？

(事務局)

方向は規制しています。自転車レーンは一方通行、車と同じです。交通量が少ない片側2車線の都市計画道路で1車線を自転車道にかえた道路もあります。

(二村委員)

そこにバスが通っていた場合、バスはどのようになるのですか。

(事務局)

たまたまそこは、バス停がない区間です。バス停がある場合は、もう少し歩道をセットバックし、ここに交通島のようにします。バスを待つ人の場所を自転車道と車道の間で作らざるをえない。千葉市の場合、自転車道にバス停がある区間というのはありませんが、車道と自転車道の間にはバス待ちの島をつくるのが基本だと思います。

(小田委員)

ご存知だと思いますが、美浜区の歩道に「自転車の方は自転車を降りて通行しましょう」という看板が最近何箇所か付いた。それだけで抑止効果があって、自転車利用者は後ろめたいわけです。今まで通り乗ったまま歩行者にぶつかりそうになりながら、見ていると結構危ないし、車道おりて走ったりとかするので、今おっしゃったことは最終的にきちっと行われるのは私も大賛成ですがケースバイケース。出来るところからはじめるということになるのではないかと。

(大澤委員)

鉄道、モノレール、バスという言葉が出てきていますよね。公共交通という言葉が全体的に平たい。モノレールは京成バス、JR、京成電鉄と違って市民の持ち物。一交通手段ですと書いてあるので、違和感がある。もっと使い倒すという感じでモノレールを捉えられないだろうか。文字を増やせとかボリュームを増やせという意味ではありません。今の自転車の話もそうだしバスロケーションシステムもそうだし、ICカードの事も全部そうですが、バスはバスでやれば、モノレールはモノレールでやれば、ということではなく、千葉市の市民が全員税金を出し合って所有している乗り物が現にあるわけですから、

モノレールでは何が出来るのか出来ないのか、と考えるのであれば書きぶりは多分違うと思う。これは次回の提案に入れて頂ければ良いですが、バスとモノレールの運賃の一体化やそれに伴う IC カードの利用方法とか、もっと知恵を入れて時間もかかりますが、乗り越えていかななくてはならない重要なテーマですので、他の施策の中の一つという書きぶりではないというものを目指して頂きたい。個人的な意見ですが。市民自身の持ち物だという主旨を理解してもらえれば、書きぶりが若干違う所があるべきではないかという気がしました。

(轟会長)

P1 の下の方に書いてあります。施策の方針の下から 4 つ目、道路ストックの適切な管理⇒アセットマネジメントシステムの導入とありますが、道路だけでなくモノレールも同じようなことがあるのではないかと聞いていました。やはり所有しているという意味で道路だけでなくモノレール、場合によっては鉄道も民間のものですが、サポートしていくという意味では同じ。

(大澤委員)

ここは誤解があってはいけないので追加します。サポートするイコール税金が無条件に投入されることではなく、そこはバス会社もモノレールも同じで良いと思う。役割を終えたものであれば、止めるという判断があるかもしれない。せつかく持っているものだから、使い倒そうという感覚になるといいと思います。

(寺部委員)

道路とバスで 4 つ聞きたいことがあります。前回のルート 4 で大宮台団地が確か何度か話題になりましたが、参考 1 の図でいくと 45 番の交差点改良だけでバス路線が上手く入っていくのでしょうか。

(事務局)

ルート 4 のラインは都市計画道路がありますが、一部、国道 16 号の内側は計画もなく現道のみでかなり狭隘している路線です。モノレールを置いておいてもやはり道路はあるべきだと考えております。

(事務局)

道路整備状況は 23 年度事業中の箇所ですので、長期的な必要性は認識しております。従来どおりの財源がどれくらい入るのか、なかなか言えない時期になるのでそれがいつ出来るのかは言えない状況です。幹線道路については、ここ 10 年は、現在事業中の路線の整備を進めるというのが現状かと思いません。

(寺部委員)

それから、バス優先信号とかいう議論は千葉市の中ではやっているのですか。

(事務局)

県内には PTPS を導入している箇所が 3 箇所あります。稲毛スポーツセンター、市川から松戸、あと幕張の接続バスでも優先信号を行っています。

(小田委員)

千葉県はほとんどありません。全国の都道府県の中で下から 3 番目か 4 番目くらいの導入状況。そういう意味では道路整備がそういうことを許さない道路状況とも言える。東京都内では百何十キロのバス優先レーンはあるものの、これはこれで問題があるけれど。PTPS も県警と相談して 3 箇所作らせて頂いた。稲毛のスポーツセンターから稲毛駅に一つある。これは片側二車線ですから比較的効果は出ました。もう一つは市川から松戸に向かって県道があり、ここもかつては日本で最大のバス路線でバス交通が盛んなところでした。それが今落ち目になっており、それは松戸市川線の県道が慢性的な渋滞で PTPS もやったが片側一車線であまり効果はでなかった。やはり道路事情とある程度マッチしないと効果は出ない。それでも稲毛スポーツセンター、これは県警のシステムですが、住民もある程度評価していると思う。

(寺部委員)

バスベイですが、大網街道など 1 車線でも、用地に余裕があればそういうのを作るのも交通の流れを阻害しない対策になります。

(事務局)

大網街道は、確か、片側の車線の幅員は 2.75m ですが、バスベイがない。病院だとか公益機関前などにバスベイの設置を個別にお願いしています。民地へのバスベイの設置は地主さんの了解が得られないとできないのでできる所からやっていく。ただ、バスベイの設置は地主さんの了解とバス事業者さんの了解が必要で結構困難です。バス路線はずっと直線ではなくカーブする。カーブした所にバスベイを設けると、バスがバスベイから出るときに大変なので運転手さんが非常に嫌がる、ということもあります。位置を変えると変更の手続きが必要、そういった課題はあるものの片側一車線のバス停では極力地元の協力を得るようにお願いしているところです。

(小田委員)

おっしゃったように大網街道や東金街道は今既にバスの幹線となっているが片側一車線。お客さんも多いしバスの便数も多い。その分バスも余計に走っているのですその後に皆繋がる。なかなか追い越せな

い。そういう意味では見通しの良い所ではある効果的。バスベイがあれば、後の車が追い越し可能で、メリットの方が大きいことは明らかであり、片側一車線の道路だと必要性はかなり高い。

(轟会長)

PTPSに限らずバスの走行環境整備ということが必要かと思います。

(二村委員)

バスの乗り継ぎの所では、ぜひ待つ場所や屋根付き停留所の整備をお願いします。バスロケーションシステムで大体何分後に来るとというのが分かって、それで雨風がよければ快適だと思います。

(轟委員)

コミュニティバスの話がありましたが、施策の真ん中辺りの退出路線は古い意見のため消して、コミュニティバスを入れておいた方が今後色々なシステム改良の可能性があります。緑枠で囲っている部分で観光ということからいうと生活交通と観光交通の観光は交通計画、土地利用計画、総合性の中にあると良いのかなと思います。さらに、唐突に思えるのが環境の問題。環境の問題というのはどこかに頭だしをしたほうがいいのではないのでしょうか。その辺りが線で結ばれてきますので、相互性があるようにキーワードの漏れがないようにお願いします。大澤委員からもありましたが、個別にまだまだ細かい部分でご意見をお持ちかと思いますが、それは事務局へ個別に出していただければと思います。それでは議題3のその他について事務局よりご説明お願い致します。

(事務局 資料説明)

その他ということで、まず資料3について大澤委員から第6回会議についてご説明ということでしたので、お願い致します。

【資料3 モノレールについて】の説明(大澤委員)

前回提示した資料について訂正させていただきます。

1号線の利用者数の欄ですが、千葉～県庁前の利用者数は3,800でなく1,900人です。合計の45,300は乗った人の数。割合は4.2%。延長が11%ある中で、利用者は4%しかないというのが従来主に捉えられてきた数字で、これは無駄ではないかという観点だと思います。ところが運賃収入の計算をしてみると総収入の7%位をこの区間であげているわけです。ものの見方は色々ある中の一つというのが前回お話しした主旨です。結論は変わっておりません。

(轟会長)

これについて何かありますか。なければ資料4について説明をお願いします。

(事務局 資料説明)

【資料4 千葉市インターネットモニターアンケート調査結果】

- ・市民インターネットアンケートの実施概要について説明
- ・結果概要について説明
- ・設問は7問、①公共交通の利便性の高いまちづくりを行うべきであるか、②利用者が少なく運行継続が困難なバス路線があり、減便や廃止が想定された場合、どのように運行を継続していけば良いと考えますか、③移動手段として公共交通を利用する理由は何か、④鉄道を利用する上で不便だと思えるエリアをお選び下さい、⑤モノレールについて不便だと思えるエリアをお選び下さい、⑥バスについて不便だと思えるエリアをお選び下さい、⑦貴方は車を運転するか

(轟会長)

何かご意見、御質問はありますか。先程の交通不便地域の参考になる数値もあったと思います。幅を持っているのでなかなか難しいですね。

(寺部委員)

P5の問3、なぜ公共交通を利用するかで、運転しない人でも駐車場の心配がないというのが結構多い。運転する人は公共交通を利用する理由として駐車場の心配がないが30%あるのは分かるが、運転しない人が駐車場の心配がないから公共交通を利用するというのはちょっとしっくりこない。

(事務局)

恐らく主婦のアンケート回答者がおおいので、日中、車に乗っていた時のことなどあるかなと思います。

(寺部委員)

それからこれは7問だけの結果で他の設問があるのでしょうか。

(事務局)

他の部局の設問も結構ありました。本来は単独でやりたかったのですが、なかなかそうはいかなかったのが実態です。

(寺部委員)

他の部局で交通関連、自動車所有のありなしとか聞いているのでしょうか。

(事務局)

関係するものはなかったと思います。所管が結構チェックしておりますので。

(轟会長)

これは参考程度に考えて頂いて、何か不明な点はありますか。

(事務局 資料説明)

【資料5 助言提言について】

- ・ 助言提言の構成の項目案の説明
- ・ 今日頂いたご意見は適宜検討させて頂きたいと思いますが、いよいよ次回は助言提言を頂くという事を掲げていただきたいと思います。
- ・ 次回の会議は10月末を予定しており、助言提言を私共で案として皆様から頂いたご意見を助言提言案として作成したいと思います。
- ・ 時間の都合上、こういう会議の場でやると時間がかかりますし、事前に案を皆様にご説明に伺いましてご意見を聞きたい。それで第8回の会議に臨んでいきたいと思っています。
- ・ 助言提言のイメージをA41枚に作ったのですが、最初は総合交通政策を作る上での助言提言。それから個別の施策とスケジュールを示した推進計画。この二つを対象としております。
- ・ 項目としては(1)～(6)。総合交通ビジョンの検証として交通政策のありかた、総合交通体系、それから二回に渡ってやりました骨格的ネットワーク形成のための検討ルートはどうあるべきか。そしてガバナンスのお話、それから前回やりましたが広域鉄道網の状況、会長の方から内房外房の話を入れた方が良いとありましたが、この辺も網羅していきたいと思っています。モノレールについては大澤委員からお話がありましたので、それから沿線のまちづくり、特に老朽化している市営住宅がありますので、これをどうするかを考えていきたいと思っています。そして今日議論いただきました交通不便地域等、地域の公共交通の移動手段の確保の支援はどうあるべきか、それから最後の議題のビジョン推進計画について。こういったものを助言提言書として作っていきたく思っております。
- ・ あくまでもイメージしているのは文章だけでなく、これまで使ってきた資料とかあるいは各委員からのプレゼンの内容、こういったものを活用して助言提言書にまとめていきたく思っております。
- ・ 最終的には助言提言を経て今年度末に策定する。

(轟会長)

いよいよこれらをまとめて助言提言という形にする段階です。なかなか助言提言のイメージが沸きにくい部分もありますが、非常に多岐に渡る議論をしてきたので、まとめも難しいと思います。これに関して何かご意見ありますか。

(大澤委員)

運賃問題とか維持管理に関する部分とか経営の部分についてどこまで書くつもりでしょうか。JRの運賃は我々がどういってもしょうがないが、バスとモノレールについてはもしかしたら議論の対象かもしれない。

(事務局)

そういう解釈をしております。維持管理までは想定していません。

(大澤委員)

税金の投入の所まで議論は進まないということになるのでしょうか。

(轟会長)

方針、考え方は入れられる部分もあるかもしれません。事務局でとりまとめをよろしくお願い致します。また委員の皆さんには次回の最終会議に前に事務局が意見を伺うとのことですのでよろしく申し上げます。活発なご議論を頂きましてありがとうございました。

(事務局)

ありがとうございました。

これもちまして第7回千葉市総合交通政策会議を終了致します。ありがとうございました。

以 上