

## 第8回 千葉市総合交通政策会議 議事

- 1 日 時 平成23年10月7日(金) 18:00
- 2 開催場所 千葉市中央区千葉港2番1号 千葉コミュニティセンター8F  
「会議室(千鳥・海鷗)」
- 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  
(事務局)  
徳永副市長、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) 助言・提言について
  - (2) その他

### 資料

千葉市総合交通政策への助言・提言書(案)

## 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

(副市長挨拶)

副市長の徳永です。

当会議は昨年8月に第1回がスタートし、本日8回目を迎えます。これまで長期間にわたるご議論とご審議を頂いたことに対しまして、心よりお礼申し上げます。

千葉市では集約型の都市構造を目指していくため、地域特性を踏まえた公共交通をまちづくりと一体となって進めていく必要があります。過度に自動車交通に頼らず、誰もが移動しやすい交通を目指すことが不可欠であります。身近な交通サービスとして大変重要な役割を担っているモノレールとバスを中心に、ご議論頂いた公共交通政策への助言・提言は、今後の千葉市の公共交通政策に十分反映させていきたいと考えています。

また、今年3月に発生した東日本大震災の際は、市内の駅に多くの帰宅困難者が集中した中で鉄道がストップしてしまい、バスが市民の移動を支えるという状況になりました。このような災害時の交通につきましても今後の課題と認識しております。

会議の冒頭なのでまだ早いとは思いますが、千葉市公共交通政策について今回提言頂いたものを具体化していく際や災害時の課題等、色々な検討をしていく際にはご意見を伺う等ご協力をお願いすることもあるかと思っておりますので、その際はまたよろしく願いいたします。

最後に、皆さまのご健勝とご多幸を祈念いたしまして、挨拶とさせていただきます。

(轟会長)

当会議は本日で最終回の見込みとなります。ご出席頂きましてありがとうございます。私からも御礼申し上げます。また、事務局には提言書(案)を作成する際にご尽力頂きましてありがとうございました。

本日は事務局で作成して頂いた提言書(案)を基に、皆さまと最終的な確認をしていきたいと考えております。事務局から委員の皆さまに事前にご意見を伺ったと聞いておりますが、よりよいものにしていきたいと考えておりますのでよろしくお願い致します。

先ほど申し上げた通り、議題はこの助言・提言書(案)についてです。事務局より会議資料の説明をお願いします。

(事務局 資料説明)

事務局より会議資料の説明。

(轟会長)

本日は、助言・提言書の案をとりたいと思います。お気づきのところがあれば、ご意見、ご指摘ください。

(寺部委員)

P14の「5 モノレール(1) 千葉駅～県庁前駅」についてですが、文章の最後にある「運賃体系が異なる競合は、東京都内など、他の地域でも多く事例があることから、今後も議論が必要である」という部分はどのような意味でしょうか。今後も議論が必要ということについては賛成ですが、他の地域の事例があるから議論が必要、ということでしょうか。

(二村委員)

関連して気になる箇所があります。運賃体系の一元化を検討すべきである、と記載されているところがあります。再検討はあってもいいと思いますが、一元化についてもこの会議で言う必要があるのでしょうか。

(事務局)

二村委員からのご質問について、「一元化」という文言は委員のご発言をそのまま引用していました。「再検討」という言葉で問題なければ、修正いたします。

(轟会長)

全てのところで一元化されていれば問題ないという意味合いだったかもしれません。この一部分だけ抜き出すのであれば「一元化」ではなく「再検討」がよいかと思います。皆さま、修正するということがよろしいですか？それでは修正するという方向にしたいと思います。

(事務局)

寺部委員からの質問についてですが、現在、東京都は東京メトロ、都営地下鉄など交通が発達しており、地上には都営バス、民間バスが走っています。その点では東京都でも千葉と同じような事例があるということを以前、委員の方が話されていたので、そういった事も視野に入れて議論をしていく必要があるのではないかと考え、記載しました。

(轟会長)

寺部委員がおっしゃるように、確かにこの表現はつかみにくいと思います。今後の動向を踏まえながら、という意味合いでしょうか。動向を踏まえる必要はないような気がします。

(事務局)

他の事例も参考にしながら議論を進める、という文章に変更いたしますか？

(寺部委員)

その文章であれば問題ないと思います。

(轟会長)

それでは、「東京都内など、～多く事例がある」という部分は削除でよろしいでしょうか。上の文章にある「モノレールと路線バス」に限らず、乗り継ぎ等が発生する場合などでは、同じように競合が起きている可能性はあるかもしれません。

(事務局)

「運賃体系が異なる競合は、他の地域の事例も参考にしながら、今後も議論する必要がある」という文章でいかがでしょうか。

(寺部委員)

良いと思います。

(轟会長)

変更をお願いします。

他に、P 1 4についてご意見ご指摘ありますか。

(大澤委員)

P 1 4の一番下にある「参考資料9)モノレール営業路線・延伸事業区間図」など、参考資料は最終的に提言書につけるのですか。それとも今日の会議用でしょうか。

(事務局)

助言・提言書にも添付予定です。

(轟会長)

これまでの会議で提示してきた資料ですか。

(事務局)

新しい資料は追加していません。また、これまでの会議資料に手を加えずにそのまま添付しています。

(大澤委員)

分かりました。

P30の「参考資料9)モノレール営業路線・延伸事業区間図」に、モノレール延伸事業区間が破線で示されているのですが、ここは既定ルートにとらわれずに再検討をしていくと会議で評価する前の資料ですので、このように添付されていると誤解を招いてしまいかねません。この図があるのは良くないのではないかと思います。

(事務局)

この図面は会議資料の図を見やすいように拡大したものです。現在の営業路線と現在予定している延伸事業区間をあらわしているので、「現段階の」或いは「既存の」という言葉をタイトルの冒頭に付けるのはいかがでしょうか。公表しているのはこのルートですので、これを踏まえての助言・提言と考えています。

(大澤委員)

説明の意味は分かります。ここは延伸凍結が宣言された区間なので、言葉の使い方を含めて丁寧に資料を確認して頂く必要があると思います。用語の理解を助ける資料というよりは、助言・提言後の図が添付されていたほうが一般的には理解しやすいのではないかと思います。

(轟会長)

他の部分も含めて、この資料がどういう位置づけなのか、ということが重要です。今までのビジョンや検討されてきた資料に対しての助言・提言なのか、助言・提言であがった内容を盛り込んだ資料にするべきかが混在してしまうとややこしくなってしまうと思います。どちらの位置づけでしょうか。

(寺部委員)

平成19年のビジョンから抜粋したものについては、「平成19年のビジョンより抜粋」というように出典を記載したら分かりやすいのではないのでしょうか。P30のモノレールの延伸事業区間図についても平成19年のビジョンからの抜粋でしょうか。

(事務局)

ビジョンの図を拡大したものです。

(寺部委員)

出典を記載することによって、この会議で議論した結果の図ではないということは伝わると思うので、例えば「モノレール延伸事業区間(現在凍結中)」や「モノレール延伸事業区間(H19年時点)」という表現が良いと思います。根幹ルートや幹線ルートについては平成19年のビジョンからある言葉です

ね。

(事務局)

凡例がありますので、「現在凍結中」という表現を加えるという方向でいかがでしょうか。

(轟会長)

過去の資料ははっきりと引用したことを表記するということですね。P 16～P 24までは囲みがあり、ビジョンから出典したことがわかります。P 25以降の資料はこの会議で新しく提出したということですね。そして、P 30が過去の資料を引用しているのであれば、それを表記する必要があります。

(事務局)

P 30についてですが、路線バス100～149便、150便以上を主要の幹線ルートと示しています。今回新しく位置づけたという意味が強いので、現段階では、平成19年の図面というよりは新しく位置づけたということで、タイトルの「モノレール営業路線・延伸事業区間図」に、赤字など強調する形で「現在凍結中」と付け加えるのが良いかと思います。いかがでしょうか。

(大澤委員)

事務局の説明の意味・内容はとても良く分かりました。私はP 30の図面はいらないのではないかと考えます。いまご説明された趣旨はP 25に含まれているのではないのでしょうか。そして、P 25でモノレールに関しては「延伸凍結区間」という凡例を使用されており、区間についてあまり具体的に示さずに、延伸するというような表現が入っているので、この図があれば本文中の説明は十分で、むしろP 30は誤解を招くのではないかと思います。

(事務局)

この会議でP 25とP 30が重複している部分が多いということであれば、P 30は除きます。

(轟会長)

P 30はP 25の図を拡大したものということですが、P 25の凡例にある赤い破線「モノレール延伸凍結区間」は図中には無いですね。

(事務局)

P 25の凡例の赤い破線「モノレール延伸凍結区間」を削除します。

(轟会長)

モノレールについての議論をしたという意味でP 30を残すのであれば、最初に大澤委員から話があったように、ルートは再検討するという意味で太い矢印などで表示するのがいいのではないのでしょうか。

(事務局)

P 3 0は削除します。P 1 4の最下行にある「参考資料9)」を「参考資料4)」に変更し、P 2 5を参照という形にします。

(轟会長)

ではそのように資料の修正をお願いします。資料番号については一つずつずれていくので、修正をお願いします。

(二村委員)

P 1 1 (1) 公共交通のガバナンスの文章で「行政・交通事業者・地域住民が」～の部分はかぎ括弧がついていますが、何からの引用ということでしょうか。

(事務局)

引用ということではないのですが、会議でのプレゼンテーションからきたものです。かぎ括弧は削除します。

再度確認し、「一元的に運営すること(ガバナンス)により」を「一元的な運営(ガバナンス)により」と変更してもよろしいでしょうか。

(轟会長)

よろしいかと思います。

他にご意見はありますか？

(大澤委員)

P 9の「ルート⑤・ビジョンでの位置づけ」の文章で、「モノレールにとらわれず」と記載されています。しかし、その下にある「検証」の文章では敢えてモノレールという言葉が消えていて、「幹線ルートとして検討すべきである」と記載されています。この「幹線ルート」の定義は数ページ前にあって、「バスもモノレールも新しい交通システムも含む」という文章が正しいのでしょうか。

(事務局)

その通りです。

(大澤委員)

それを踏まえると、P 9のルート⑥の検証の文章は敢えて「モノレールにとらわれない新たな交通システム」という言葉を使っています。会議の中では交通システムについての話はあまりしていなくて、



バス、モノレール、LRTなど将来の公共交通を担うものは全て幹線ルートとして議論してきたような気がしますので、⑥の文章は「モノレールにとられない新たな交通システムの導入可能性を検討する必要がある」ではなく、⑤の表現と合わせて「幹線ルートとして検討すべきである」としたほうがよいのではないかと思います。

(事務局)

ご指摘の通り修正いたします。

(轟会長)

モノレールについて他の箇所でも気になった文章がありました。

(事務局)

確認します。まず、⑥の箇所は⑤の表現に合わせて修正します。

(轟会長)

P6～P10について、他に質問等ありますか。

(二村委員)

P8の文章の最後に「幹線ルートとしての検討の優先度」とありますが、この表現でいいのでしょうか。「幹線ルートの優先度」とするとすっきりすると思います。

(轟会長)

「検討の優先度」という表現は何か意図があったのでしょうか。

(事務局)

「検討」を削除し、幹線ルートとしての優先度という表現に修正します。

P7ルート③の文章の最後に「将来的にはモノレールを含めた交通システムの導入可能性を」と記載しましたが、ここはいかがでしょうか。現在のビジョンでは、「モノレールを含めた交通システム」とあるので残していた箇所です。

(轟会長)

この部分はモノレールが接続している部分なので、先ほどの話とは少し異なります。

これまでの議論では、この部分はモノレールの延伸を再検討する事を念頭におきたいという認識もありましたので、敢えて残すという考え方もあるかと思います。

(大澤委員)

この部分は色んな方向に延伸する可能性があるのですが、どちらかというと濃淡無くちりばめられている表現のほうがモノレール会社としては懐広く構えておくことが出来ます。もしよろしければ、先ほどの話と同様に「幹線ルート」という表現で統一して頂ければと思います。

(轟会長)

先ほど申し上げた、文章が気になる場所というのがまさにここでした。他は「モノレールにとらわれず」になっていますが、この箇所だけ「モノレールを含めた」になっています。

(小田委員)

モノレールの延伸については長年にわたって、専門の機関や専門の委員会で検討された結果から今のこの凍結という方向になっていると思います。モノレールの延伸や廃止についてデータも議論の積み重ねもない中で簡単に触れるべきではないと思います。少なくとも現在営業しているモノレールの中でベストを目指すにはどうあるべきか、ということが会議のテーマの一つであると思います。私の意見を言うとしたら、延伸や廃止に関しては意見を持ち合わせておりませんし、材料ない、議論も尽くしていない、という立場だと思っています。

(轟会長)

ご指摘の通りで、我々はそのようなデータも議論もありませんのでなかなか難しい問題です。ビジョンの中で書いてあるのでそのまま残しているようですが、P7の最後の文章を「幹線ルートとして」と表現すると、将来的にニュアンスが違ってきてしまうと思います。そう考えると、この文章は全体的に書き換えないといけないように思います。

(二村委員)

この文章をそのまま生かすのであれば、「何らかの交通手段」と表現するのはいかかでしょうか。

(寺部委員)

⑤⑥と合わせて、「幹線ルート」と表現したほうがいいのではないのでしょうか。

P7の文章で「このため、当面は、バスの速達性・定時性及び乗り継ぎの改善に取り組み、将来的にはモノレールを含めた交通システムの導入可能性を検討すべきである。」となっているところを、「このため、バスの送達性・定時性及び乗り継ぎの改善に取り組み、幹線ルートとして検討すべきである」としてはいかかでしょうか。

(轟会長)

前の文章と合わせても問題はなさそうですが、いかがでしょうか。

先ほど小田委員からご指摘があったように、我々はモノレールが良い悪いといった細かい議論はしてきていません。そして、大澤委員からの確認があったように、「幹線ルート」という言葉にはモノレールも含まれているということですので、そのように変更させて頂きたいと思います。

(山本委員)

内容についてではなく、文章の書き方についてです。

P 4を見るととても括弧が多く感じました。もちろん必要な部分はあると思いますが、例えば「上記を踏まえ、」から始まっている行にある「交通政策」にはかぎ括弧は必要ないと思います。全てのページを見ていませんが、いくつかありましたので括弧について精査されると良いなと思います。

ガバナンスという言葉は概念がとても難しいと思うのですが、何回か出てきていて、「公共交通ガバナンス」、「公共交通のガバナンス」、P 11にある「(ガバナンス)」等、どれがガバナンスなのか難しいのではないかと思います。

また、英語が沢山使われていて専門的な知識がない人にとっては意味が理解できないところがあるので、丁寧に表現して頂ければと思います。

(轟会長)

山本委員のおっしゃる通り、確かに英語が多いですね。

(事務局)

括弧については精査いたします。ガバナンスについては「公共交通のガバナンス」に統一させていただきます。

(轟会長)

確かに、「ガバナンス」と「公共交通のガバナンス」では意味が違ってきてしまいます。

(事務局)

P 11の「ガバナンス」、「インターモダリティ」、P 5の「シームレス化」は削除してもよろしいでしょうか。

(轟会長)

削除して問題ないと思います。

P 11の表題に「ガバナンス」が使われていますがこれはどうしましょうか。

(事務局)

このようにタイトルで公表しているの、このまま残したいです。

(大澤委員)

P 4の脚注とP 11の本文中にある文章が、ほぼ同じだが少し違っているので、統一したほうがいいのではないのでしょうか。

(轟会長)

そうですね、調整をお願いします。「ガバナンス」についても丁寧な説明をお願いします。

なるべく日本語を使うようにして、カタカナでの表記が必要な場合は脚注を入れるようにお願いします。

(二村委員)

P 5の文章が長くて分かりづらいと感じました。色々な言葉が盛り込まれていますが、少し言葉を落としたほうが伝わりやすいのではないかと思います。

また、「このような」から始まる文章に「各交通手段の特性に応じた適切な役割分担に基づく乗り継ぎの円滑化」とありますが、「適切な役割分担」という表現は理解が難しいのではないかと思います。

(事務局)

「各交通手段の特性に応じた適切な役割分担に基づく乗り継ぎの円滑化」という文章の中で「特性に応じた適切な」を削除するのはいかがでしょうか。

(轟会長)

その文言は無くても大丈夫ですか。

(二村委員)

幹線と支線の役割分担に基づいて乗り継ぎを円滑化するという意味なのであれば、具体的に何をすると円滑化するのかというイメージがつかみづらいです。

(寺部委員)

加えて発言させて頂くと、「基づく」という言葉がありますが、「役割分担」を前提にすると、乗り継ぎは円滑にはなりません。その上で、円滑にしないといけないという意味を「基づく」という言葉に込めてしまっているので日本語が分かりづらいのだと思います。

(轟会長)

二村委員からのご指摘の通り、過度なネットワークになっているところで役割分担をすると、自然と乗り継ぎに支線と幹線が生じるので、そこを円滑にするということを含めているのではないかと思います。別にそういうことが関係なくても各交通手段での乗り継ぎの円滑化は普通にあることです。

(事務局)

大澤委員からご意見もありましたが、この部分は総合交通ビジョンの文章を一部抜粋し、書き方を変えて掲載しています。ビジョンには「各交通手段が持っている特性を踏まえ、適切な役割分担に基づき、ネットワークを形成することが重要です。」と記載されています。

(轟会長)

役割分担に基づいたネットワークということですね。「乗り継ぎの円滑化」という言葉が入ってしまったことで分かりにくくなってしまっているように思います。

言いたいことが複数あって、それを一つの文章に盛り込んでしまっていると思うので、内容を明確にして文章をくぎったり、表現を変えたりが必要です。

役割分担に基づいたネットワーク、このネットワークを支える手段としての乗り継ぎ円滑化、というように文章を区別するなど分かりやすく変えて頂ければと思います。

今この議論の中で良い文章が浮かばなかったのも、みなさんの意見を踏まえて、後ほど事務局と調整したいと考えています。

P 4以降の「2 千葉県総合交通ビジョンの検証」について、他に何かご意見ありますか？

(山本委員)

P 5に記載されている「交通ネットワーク」と「ネットワーク」は違う意味の言葉なのでしょうか。また、「ネットワーク（交流軸）」と「ネットワーク（連携軸）」の違い、使い分けた意味合いを教えてくださいたいです。

P 12の最後に「アドバイザー制度」という言葉がありますが、文章を見ると「これらの取り組みに対する支援として、適切に序言するアドバイザー制度など」となっています。これは、誰が序言、アドバイスをするのでしょうか。

(事務局)

P 5の「交通ネットワーク」と「ネットワーク」は、違うものと考えています。先に「交流軸」「連携軸」については、ビジョンに示してあり、各3都心から放射方向（成田、東葛、内房・外房など）に向かうもの、環状方向に回っていくものを交流軸としています。そういう関係上、交通ネットワークと、都心の軸はネットワークということで分けています。

「アドバイザー」は、行政側がアドバイスをする制度と考えています。

(轟会長)

この部分もカタカナで記載しているので分かりづらいのですが、P 5の下3行は「交通」のない「ネットワーク」だと思います。県外への繋がりという意味でのネットワークです。

「交流軸」というのは「東京や県内各主要都市方面」を含んだネットワークを指しているようです。3都心のネットワークが「連携軸」ということです。

先ほど括弧が多く分かりづらいという意見がありましたが、ここは括弧をつけたほうが分かりやすいかもしれません。ビジョンからの引用という事で変えにくいとは思いますがご検討ください。

P 1 2のアドバイザー制度は、行政がアドバイスをするという事でよろしいですか。

(事務局)

具体的な事については現在検討しているのですが、行政側が実施する制度ということですか。

(轟会長)

制度を作るのは行政だと思うのですが、実際にアドバイスをするのは誰になるのでしょうか。

(事務局)

この分野における専門的な方(学識経験者)になると思います。こういった制度は他にもあるので、それらを活用して制度を作っていきます。

(轟会長)

文章に「専門家等」を加えると主体がはっきりすると思うのですがいかがでしょうか。

(事務局)

P 1 2の「これらの取り組みに対する支援として、適切に序言するアドバイザー制度など」の「適切に」の前に「専門家等」という言葉を追加します。

(轟会長)

P 1 2の「2) 地域特性を考慮した移動手段」の下にある「検討にあたっては、既存バス路線との競合を避けるなど」の部分は、確かに国のコミュニティバス水準にも同様の文言があります。しかし、文章を見ると、路線バスが競合することがよくないように思われるが、交通システムも色々なバリエーションがあるので、敢えて「競合」の言葉を入れなくてもいいのではないかと思います。

(事務局)

この部分はオブザーバーからの意見もあり、このように記載しています。「既存バス路線との競合を避けるなど」という文章を削除するということではいかがでしょうか。

(轟会長)

そのようにお願いします。

P13の「税負担の公平性の観点から」という部分が気になります。この部分は無くてもいいと思うのですが、敢えてあったほうがいいのでしょうか。

(二村委員)

今後、地域住民に一定の負担を求めることの理由付けとして、この一言が必要とすれば理解できますが、公共交通の維持の話をしているところに突然「税金」という言葉がでてくると、逆に分かりづらくなってしまわないかと思います。この一言はいらないのではないかと思います。

(寺部委員)

最初は「税負担」という言葉がなく、ただ「公平性の観点から」と書かれていたので、何の公平性なのかと質問したところ、負担を求めることの基は税金である、ということでした。ここはこのままでもいいように思います。何で地域住民に一定の負担を求めるのかを問われたときの説明になると思います。

(轟会長)

このように記載すると、ある地域にだけ負担を投入するということは不公平と言われてしまう可能性があります。

(二村委員)

公平という言葉をごどのように理解するかだと思います。ある人は千葉市民であれば全員が公平に公共サービスを受けられるべきであると主張する可能性がありますが、ここに「税負担の」という文章が入ると、都市計画税を納めている都市部の人がそれ以外の人よりも納める税金が多いので、少ない人たちに対して追加的な財政措置をとるという議論にもなります。知っている人は「税負担の」という言葉が入っていてもすぐに理解できますが、一般の人にはそこまでの理解はできないと思います。そこで疑問や誤解が生じるのであれば、この言葉はないほうがいいのではないかと思います。

(轟会長)

今の説明で私も理解しましたが、「税負担」という言葉が入ってしまうのであれば、やはり一定の負担を求める理由が必要なのではないでしょうか。

(事務局)

会議の中で委員の方々にご紹介頂いたとおり、地域住民が負担するバスの事例がいくつかあります。地域住民の負担を求める理由が必要だと思います。

(轟会長)

各地で地域住民が支える仕組みが出来ているということは承知しているのですが、これが果たして、税負担の公平性の観点からだけで議論がされているのでしょうか。地域の交通を地域で支えようという積極的な姿勢が一番にあるのだと思います。

(事務局)

路線の撤退が増えてきたことで財政負担がかさんできているため、やむを得ず地域の方に負担を求めているところがあります。明確になぜ地域負担を求めるかということを開示している行政はありませんので、おそらくそうだろうと考えています。

(小田委員)

「税負担の公平性の」から「負担するのではなく」という箇所を削除するのはどうでしょうか。生活路線の維持というのは、利用客が少なくても廃止できず、その地域の公共交通を守るために税金を投入しているというのが実態です。路線を維持するということは、ある意味で不公平な税金の使い方をして、地域公共交通を守るという事になります。地域の状況は様々で、極端に税金を投入する必要があったり、そうでない場合もあったりするので、税負担の公平性の観点からということ述べても、地域住民に一定の負担を求めることも検討するという言葉は残しておくべきだと思います。

(轟会長)

今のお話にある通りで、2行目の「運行に対する赤字額の全てを行政が負担」の部分と「地域住民に一定の負担を求める」という言葉は、逆の言葉で同義を示しているので、2行目の部分を削除するとすっきりする可能性がありますね。

(寺部委員)

税負担の公平性の観点は、交通不便地域にのみ税金が投入されて路線維持されている、ということを目指して不公平といっているのですか。

(事務局)

会議の初めに視察した地域は調整区域であり、路線バスが撤退して不便だったということで多大な税金を投入し、交通手段を維持していて、このようなことも含めて述べています。



(二村委員)

もし全員が同じ額の税金を納めている時に、交通サービスに差があって、著しく不便な地域に集中して税金を投入するという話であれば一部の人の税金を投入しているとして不公平が生じています。さらに、不便地域というのは通常あまり人が住んでいない市街化調整区域であり、不便なので交通手段がほしいとした場合、都市計画税を払っていない税負担が少ない地域に税金を投入することになり、2つ目の不公平が起こっているという議論になります。

(事務局)

小田委員が提案された通り、「税負担の公平性の」から「負担するのではなく」まで削除します。

(轟会長)

お願いします。

その他に何かご意見等ありますか。

(小田委員)

平成19年に千葉市総合交通ビジョンが作られ、今回この会議を通じて提言し、これも千葉市総合交通ビジョンと呼んでいます。資料を参照するにしてもとても分かりづらく、区別がわかりにくいと思います。

(事務局)

本日の助言・提言を受けて、「総合交通ビジョン」ではなく「総合交通政策」と「推進計画」を策定する予定です。

(小田委員)

先ほども話がありましたが、参考資料の新旧の区別が分かりづらいです。総合交通ビジョンで使った資料と、今回の会議資料として作成した資料が、タイトルや図中の言葉が似ており、会議をしている自分たちですら分かりづらいと感じます。区別を明確にして、資料のページ数を記載するなど整理したほうが良いと思います。

(事務局)

ご指摘の通り、ビジョンから抜粋した部分と今回の会議資料が両方あって分かりづらいので、参考資料の表示の仕方を工夫します。

(轟会長)

表示の仕方をもう一度見直して頂いて、平成19年度のビジョンを指しているのであれば、分かりやすくする工夫もご検討ください。そして、それに係らない新しい資料に対してビジョンと呼んでいるところがあればそれは使わないようにして下さい。

(事務局)

P16のタイトルに「総合交通ビジョン抜粋」と記載しているのですが、ここは「千葉市総合交通ビジョン 平成19年度」のように分かりやすく記載します。その他の資料も、年度などを正しく記載するようにします。

(轟会長)

一般の方が見ても分かりやすいように、文言の修正や構成の見直しをして頂きたいと思います。その他に何かありますか。

(大澤委員)

P25の図は我々が一番時間をかけて議論したところだと思います。会議の途中の資料として提出したもののそのままではなくて、助言・提言の文章に合わせた図にするのが正しいと思います。

(事務局)

この部分に関しては政策に盛り込むべきで、議論の過程としての図を掲載したいと考えています。従って、大澤委員からご指摘頂いた図の変更は政策に反映させます。

(轟会長)

これを元に議論をした、検討会の資料であるということを知りやすく表記して頂きたいです。

(事務局)

掲載している資料の全てに、第〇回会議資料と明記します。

(轟会長)

平成19年度のビジョンや、会議内で事務局から提示された資料を元に、本編の部分を指摘したというスタンスということですね。読んだ人に誤解が無いような表記にして頂ければと思います。

(山本委員)

P 1 5 の内容の続きがあるのかと思いページをめくると、いきなり参考資料が載っていると感じたのですが、このような助言・提言は「おわりに」や「まとめ」といったページはなくていいのでしょうか。何か終わりの雰囲気があるページが欲しいと思います。

(事務局)

P 1 に「はじめに」というページを設けて会長の挨拶を掲載したのですが、そのコメントの中に「おわりに」という意味が入っています。

(轟会長)

今までそれほど気にしていなかったのですが、終わりのページは無いと思います。

(寺部委員)

1 0 月以降の今後の予定を書くのはいかがでしょうか。

(事務局)

「はじめに」のページに記載してあります。今後の予定としては政策を作り、個別のプランを進めていきたいと考えています。

(轟会長)

基本的に終わりのページはなくてもいいかなと思うのですが、本文と参考資料の間に1ページ入れたら色紙を挟んだりすると分かりやすいかもしれません。

(山本委員)

「7 千葉市総合交通ビジョンの推進計画」に「今後の交通政策を展開していく上で妥当なものと判断できる」という未来の話が書かれているので、「6」の項目とページを分けて、「7」で「おわりに」という雰囲気をだすのはどうでしょうか。

(轟会長)

工夫をお願いします。

(大澤委員)

先ほど、今後の政策で議論すべき内容は参考資料に載せないという趣旨の話がありましたが、参考資料のP 3 2 「総合交通ビジョン推進計画策定の基本方針」以降のページの取り扱いについても、同じと考えてよろしいでしょうか。

(事務局)

P 3 2以降についても他の参考資料と同じで、以前会議に出した時のものと変えていません。ここは結論を急いだ部分ではなく、実施計画の構成上このようにさせて頂きました。

(轟会長)

この部分に関しては一つ一つを細かく議論したわけではなく、提示頂いた資料を元に我々が議論したので、これは会議資料だということを明確にしてください。

(小田委員)

P 1 1の「交通政策の推進体制」の最後は「総合交通政策を推進する組織・体制づくりをおこなうべきである」と結んでいます。色々なところで「体制づくり」について強調していますが、体制作りに関する方向性はP 3 2の下にあるイメージでしょうか。

(事務局)

その通りです。

(小田委員)

そうであれば、P 3 2の「交通政策推進体制」では、議会名がただ並んでいて隣に千葉市があるだけにみえます。どのような組織・体制づくりを方向づけているのでしょうか。

(事務局)

この会議は条例のとおり、助言・提言をもって役目を終えるのですが、親となる会議として残し、いま図中で「千葉市」と表現しているように4つの会議を活用していきたいと考えています。今後の政策で出したいと思います。

(轟会長)

P 2 7とP 3 2について、4つの協議会の上に交通政策推進組織を作るという認識でよろしいでしょうか。

(事務局)

「交通政策推進体制」については、図で示したような体制でいきたいというイメージです。この4つの会議を全て動かすというよりは、それぞれの良いところを活用していきたいと考えており、これまでは法定会議や要項会議をうまく活用していなかったところがあるので、うまく運用していきたいと考えています。その上に本論やロジックを話し合うような会議が恒久的にあってもいいのではと考えています。

(小田委員)

以前話したかもしれませんが、市民からの公共交通に対する要望などが4つの会議のテーマにそぐわなくても、その意見をすくい上げるような形が必要ではないでしょうか。それが4つの会議の上にあるべきか並列にあるべきかの議論はあるかもしれないが、そのような手立ては必要だと思います。

(轟会長)

図をみると4つの会議が並んでいるので今までと変わらないのではないかという事ではなく、これは会議資料ですので、P 1 1 本文の内容から解釈して頂くという事だと思います。

誤解が生じやすい部分もあると思いますので、そういったところは資料内で丁寧に説明が出来るようにして頂きたいですし、場合によっては脚注を付けるなど、工夫をお願いします。

(事務局)

わかりました。

(轟会長)

他にご意見はありませんか。

まだ他にもあるかもしれませんが、今回の会議を踏まえて最終的に修正していくことになると思います。再度目を通して頂いて、おかしなところがあれば私か事務局に至急連絡を頂ければと思います。

大幅な変更はしないということが前提ですが、文言の修正など改善したほうが良い箇所があれば修正したいと思いますので、ご意見があればご連絡をお願いします。

今日皆さんから頂いた意見については、事務局のほうで修正し、その確認については、僭越ですが私に一任頂いてもよろしいでしょうか。

それでは、助言・提言書を、今後どのようにしていくかについて、事務局からご説明をお願いします。

(事務局)

会長に一任ということでご承認頂きましたので、早急に調整して内容を確定していきたいと思います。確定後については、轟会長から直接市長に助言・提言書を手交することを予定しておりますがいかがでしょうか。

(轟会長)

私が代表して助言・提言書を市長に手交させて頂くということでよろしいでしょうか。

それでは私が代表してお渡しさせて頂きます。日程等が決まりましたら事務局よりご連絡して頂ければと思います。

それ以降についての流れのご説明をお願いします。

(事務局)

先ほども少し説明させて頂きましたが、総合交通政策と推進計画を今後早急にまとめて、パブリックコメントをもらうことを考えております。今年度末にはその作業を終えたいと考えております。

(轟会長)

今回のこのような提言を踏まえて、より良い交通政策を作って頂ければと思います。また機会がありましたら皆さまからのアドバイスを頂ければと思いますし、私からも何らかのお手伝いが出来ればと思います。

(1) 助言・提言については以上となりますが、議題(2)その他については何かありますか。

それでは、これで議題について終わりとなりますが、これまで8回にわたり皆さまに活発な議論を頂き、本日最終的なご審議頂いて助言・提言書という形でまとめることができました。本当に皆さま真摯に議論頂けたかと思えます。感謝申し上げます。今後の千葉市の交通政策に活かされることを期待して、私の会議での役目は終えさせて頂きたいと思えます。

それでは事務局にお返しします。

(事務局)

本日も長時間にわたり、ご議論を頂きましてありがとうございました。

昨年8月から1年2ヶ月、計8回にわたって、委員の皆さまには活発な議論をして頂きまして本当にありがとうございました。本日、助言・提言に向けての目処が何とか立ち、本当に感謝申し上げたいと思っております。3月11日の大地震を同じ場所で共有したということもありましたが、私どもにとってもこの交通政策会議は非常に印象深く、また重たいものとなったと考えております。今後はこの助言・提言書を踏まえて交通政策及び推進計画に反映させて頂きます。内容については、皆さまのお手元に届けさせて頂きます。委員の皆さまには今後もアドバイス、助言頂ければと思います。

終わりにあたりまして、委員の皆さまの益々のご活躍、ご健勝を祈念いたしまして挨拶とさせて頂きたいと存じます。ありがとうございました。

以 上