第5回千葉市地域公共交通活性化協議会　議事録

１　日　時　令和３年５月２６日（水）１４時００分～１６時００分

２　場　所　千葉市役所本庁舎　８階　正庁

３　出席者　≪委員≫１３名（代理出席５名）

（※下線はＷＥＢ参加者）

轟朝幸会長、二村真理子副会長、松野由希委員、大川敦委員、松本真吾委員、
成田斉委員、常住昭嘉委員、佐藤義尚委員、佐谷祥一委員、小島康夫委員、
富田薫委員、佐藤ひとみ委員、青木俊委員

（代理出席：長谷和様、青木隆明様、太田良照寿様、日暮秀訓様、長瀬正一様）
（欠席者：岡部明子委員、深井貴幸委員、風戸衛委員、佐久間正敏委員、豊田和広委員、
大村晃委員、植竹昌人委員、相原隆委員、依田俊治委員、中村浩一委員、
水間明宏委員）
（オブザーバー：国土交通省関東運輸局交通政策部交通企画課　有馬千里様）

≪事務局≫
大木戸孝也課長、勝地康裕主査、大越忠蔵主任技師、中山豪主任主事

４　議事次第

１　開会
２　会長挨拶
３　議題
　第１号　千葉市地域公共交通計画（素案）について
　第２号　第３次施策の推進計画の検証結果の報告および今後の対応方針について
４　報告事項
　（１）市民ワークショップの開催結果について
　（２）公共交通不便地域（モデル地区）における検討状況について
　（３）その他
５　閉会

５　配付資料

・次第
・協議会委員名簿・座席表
・資料１　千葉市地域公共交通計画（素案）
・資料２　第３次施策の推進計画の検証結果の報告および今後の対応方針
・参考資料１　今後の進め方
・参考資料２　施策の推進計画　取組事業一覧表

・参考資料３　市民ワークショップの開催結果
・参考資料４　高津戸町内会アンケート調査結果
・参考資料５　現行計画（総合交通政策）との比較

６　議事の概要

（１）議題第１号　千葉市地域公共交通計画（素案）について
継続審議となった。
議題第２号　第３次施策の推進計画の検証結果の報告および今後の対応方針について
賛成多数で可決された。

（２）報告事項として以下の２点の内容を説明した。
・市民ワークショップの開催結果について
・公共交通不便地域（モデル地区）における検討状況について

（３）その他
事務局・委員ともに、その他報告事項はなし。

＜会議録＞

１　開会

【事務局】

定刻となりましたので、これより「第５回千葉市地域公共交通活性化協議会」を開催致します。本日は、大変お忙しい中、お集まり頂きありがとうございます。本日の司会進行を務めさせて頂きます、交通政策課の勝地でございます。よろしくお願いします。本日は、委員２４名中、委員１３名、また代理出席者５名の出席を頂いており、過半数に達しておりますので、千葉市地域公共交通活性化協議会設置条例第７条第２項により、本会議は成立していることをご報告申し上げます。また、議事の公開につきましては、「千葉市地域公共交通活性化協議会議事運営要綱」により公開することとなっております。本日は２名の方に傍聴頂いております。

なお、本日の協議会開催にあたりまして、新型コロナウイルスの感染拡大防止のため、委員の皆様方にはＷＥＢでのご出席もご案内させていただき、４名の方にＷＥＢ出席をしていただいております。会場につきましては、テーブルや席の消毒を行った上、受付での検温と消毒液の設置、窓を開けての換気などの対策を実施しております。また、対策の一環として、ご出席の皆様にはマスクの着用を、傍聴される皆様には、万が一出席者に感染者が発生したときに備え、住所等の記載にご協力をいただいております。更に、会議中、ご発言の際にお使いいただくマイクは、担当職員の方で都度消毒をいたしますので、少々お時間をいただく場合がございます。皆様にはご不便をおかけしますが、何卒、ご協力のほど、よろしくお願いいたします。

それでは、まず、本日の資料の確認をさせて頂きます。資料につきましては事前にお送りさせていただいております。

次第、委員名簿、座席表、

資料１　千葉市地域公共交通計画（素案）

資料２　第３次施策の推進計画の検証結果および今後の対応方針

参考資料１　今後の進め方

参考資料２　施策の推進計画　取組事業一覧表

参考資料３　市民ワークショップの開催結果

参考資料４　高津戸町内会アンケート調査結果

参考資料５　現行計画（総合交通政策）との比較

でございます。配付漏れはございませんでしょうか。

２　会長挨拶

【事務局】

それでは、初めに、当協議会の会長である日本大学理工学部教授 轟 朝幸様よりご挨拶を頂戴いたします。よろしくお願いします。

【轟会長】

皆さんこんにちは。この協議会にご参集いただきましてありがとうございます。会長を仰せつかっております轟です。

先ほどもありましたとおり、コロナの中で皆さんが大変不便な生活を強いられております。交通でも同じことが起きているわけですが、早くこの状況が収束して元通りの活気ある地域になることを願ってやみません。

今日は第５回の会議ですが、これまでも事務局はじめ、皆さんにさまざまな調査等をお願いしてきているわけですが、こういった調査、あるいは調整等も非常に進め方が難しい状況ではあります。そういった状況ではありますが、しっかりとエビデンスを持ってこの計画を作り上げていただければと思っております。皆さんにはぜひ今日も忌憚のないご意見をいただきまして、よりよいものを作り上げていきたいと思っております。どうぞご協力をよろしくお願いいたします。

委員紹介

【事務局】

ありがとうございました。

続きまして、新たに委嘱された委員の方をご紹介いたします。

千葉都市モノレール株式会社常務取締役　松本真吾様でございます。

続きまして、国土交通省千葉国道事務所交通対策課長　佐谷祥一様でございます。

千葉県県土整備部港湾課長　大村晃様でございますが、本日欠席でございます。

千葉県警察本部千葉市警察部総務課長　相原隆様でございますが、本日欠席でございます。

続きまして、代理出席の方をご紹介いたします。

京成電鉄株式会社鉄道本部計画管理部鉄道企画担当課長　深井貴幸様でございますが、欠席とのご連絡を受けており、本日は代理の長谷和様がＷＥＢで参加されております。

続きまして、千葉県総合企画部交通計画課長　豊田和広様でございますが、欠席とのご連絡を受けており、本日は代理の青木隆明様でございます。

千葉県警察本部交通部交通規制課長　植竹昌人様でございますが、欠席とのご連絡を受けており、本日は代理で交通規制課警部補　太田良照寿様でございます。ＷＥＢで参加されております。

続きまして、千葉市建設局道路部長　中村浩一でございますが、欠席との連絡を受けており、本日は代理で道路計画課長　日暮秀訓でございます。ＷＥＢで参加されております。

続きまして、千葉市建設局土木部長　水間明宏でございますが、欠席との連絡を受けており、本日は代理で土木保全課長　長瀬正一でございます。

続きまして、本日オブザーバーとしてご出席の方をご紹介いたします。

国土交通省関東運輸局交通政策部交通企画課　有馬千里様でございます。本日はＷＥＢで参加されております。

それでは、これからの議事進行につきましては轟会長にお願いしたいと思います。轟会長よろしくお願いいたします。

３　議題第１号　千葉市地域公共交通計画（素案）について

【轟会長】

それでは、進行を務めます。ご協力よろしくお願いいたします。

それでは、議事次第をご覧いただきまして、「３．議題」からです。

第１号から始めます。「千葉市地域公共交通計画（素案)」についてです。事務局から説明をお願いいたします。

【事務局】

それでは、事務局からご説明差し上げます。

第１号議案「千葉市地域公共交通計画（素案)」についてでございます。資料１をご用意ください。

ご覧いただいたとおり、資料は非常に枚数が多くなりまして、ページ番号７７までございます。説明は要約して差し上げようとは思っていますが、３０分前後かかるかと思います。マスク越しでお聞き苦しいところがあるかもしれませんが、あらかじめご了承ください。

それでは、千葉市地域公共交通計画の素案のご説明です。

まず１枚目の上をご覧ください。このようにＡ４縦で作成しておりますが、ページの上段と下段に１ページずつ表示させる形としてございます。本計画策定時にはホームページ等でも公表を予定しておりますので、電子書籍のようにデータでも読みやすくなるよう考慮したものでございます。

それでは、ページの下段、ページ番号１と付してございます。こちらのほうに本計画の構成を示してございます。本計画では、「はじめに」と「第１章」から「第６章」までの構成としてございます。なお、本日の協議会では赤色の点線で囲っておりますとおり、第４章の１、エリア区分までご説明をさせていただきます。第４章の２以降につきましては現在検討中であり、特に第５章の施策につきましては各交通事業者様と調整などをしながら進めてまいりますので、次回の協議会にてお示し差し上げたいと考えてございます。

まずは「はじめに」の説明をさせていただきます。

ページ１枚おめくりいただきまして、裏面の下段のところ、ページ番号３の資料をご覧ください。「はじめに」の１項目めといたしまして、公共交通が持つ主なメリットを掲げてございます。公共交通のメリットとしてご覧の５つをお示ししております。まず初めにセーフティとして、マイカーと比較して公共交通の交通事故の確率が低いこと、次にヘルシーといたしまして、移動に伴う消費カロリーや利用している通勤手段と肥満の割合から公共交通はマイカーと比べて健康によいことを示しております。３点目はアクセスとしまして、輸送力に優れた公共交通を利用することによって渋滞の緩和につながり、アクセス性が高まること。４点目はリーズナブルとしまして、マイカーと比較して公共交通は経済的であること。最後にエコロジーとしまして、公共交通の二酸化炭素排出量はマイカーと比べ低く、環境にやさしいことをそれぞれ示してございます。

これらのメリットの概要は次のページ番号４から８までにお示ししてございますが、このあたりはお時間のあるときにご覧いただきたいと思います。

続いて、ページ番号９をご覧いただければと思います。

２番の公共交通に期待される役割の部分でございます。公共交通は市民生活や経済活動の前提基盤でありまして、欠かせない社会インフラの１つであることから、期待される役割としてご覧の３つを掲げてございます。１点目が「サービスの維持」といたしまして負のスパイラルから正のスパイラルへの転

換。続いて、２点目は、右下の「賢い選択」といたしまして、公共交通とマイカーのそれぞれの特性をうまく活用した上での適切な使い分けについて。最後の３点目ですが、「様々な変化への対応」といたしまして、近年すべての年齢階層で外出率が減少しているということや、さらにコロナ禍により人々の生活様式が大きく変化していることなどの社会の変化に対して、交通においてもカーシェアやシェアサイクルなどのほか、自動運転技術やＭａａＳなどの技術革新を見据え、利用者ニーズに対応した環境づくりが重要であることを記載してございます。

なお、こちらもそれぞれの概要はページ番号１０から１２までに記載してございます。

ページを進んでいただきまして、続いてページ番号１５をご覧ください。３個目の項目といたしまして、本計画の策定の意義をお示ししてございます。ただいまご説明いたしました公共交通のメリットや期待される役割などを踏まえまして、地域の実情に応じたあるべき姿を多様な関係者と共有するとともに、そのあるべき姿へ向かう道しるべとして地域公共交通計画を策定し、計画的な取組の実施と進捗管理や見直しを通じて、より持続可能な交通サービスへ着実に前進するものとしております。

以上が「はじめに」でございます。

続きまして、第１章についてご説明させていただきます。次のページの上段、ページ番号は１６となります。こちらをご覧ください。

第１章は「計画の概要」として、右下にお示ししております３つの構成としてございます。

下段のページ番号１７をご覧ください。１の「計画の位置づけ」についてお示してございます。本計画の上位計画や関連計画、根拠法令などをお示ししてございます。

続きまして、裏面上段、ページ番号１８をご覧ください。２番目の項目といたしまして、「計画の区域と交通手段の対象範囲」をお示ししてございます。計画の区域は市全域としております。また交通手段の対象範囲といたしましては、地域公共交通活性化再生法の改正を踏まえ、輸送資源の総動員として多様な移動手段や新たなモビリティの活用についても積極的に検討いたしますが、本計画の対象は、鉄道、モノレール、路線バス、タクシーなど既存の公共交通を中心といたします。

続いて、ページ番号２０をご覧ください。本計画の期間についてでございます。国が定める地域公共交通の活性化及び再生に関する基本方針において、５年程度を原則とすると同時に、まちづくりに関する事業の中には事業期間が長期間にわたるものもあること、また中長期的に地域が目指すべき将来像を念頭に置きつつ作成することが適当との記載もされております。これらを踏まえて、本計画は概ね２０年の中長期的な視野を持って策定するものの、計画期間は令和３年度から令和７年度までの約５年間といたします。

なお、本計画策定後につきましても、関連計画の策定状況等を踏まえつつ、適時見直しや改善を行ってまいります。

以上が第１章、計画の概要でございます。

続いて第２章についてご説明いたします。ページ番号２１をご覧ください。第２章は「本市の状況と課題」についてでございます。

まず本市の状況についてのご説明をいたします。ページ番号２２をご覧ください。本市の状況でございますが、こちらはページ数が多いため、構成をまずお示ししております。大きく３つに分けておりまして、（１）本市の人口特性等、（２）公共交通の状況、（３）関連する取組としております。

まず（１）の本市の人口特性等では、人口推移と土地利用、高齢化率や運転免許自主返納者数、若者の車離れに関する内容を図面やグラフなどを用いながら示してございます。

続いて（２）の公共交通の状況については、以前本協議会でもお示ししましたとおり、市内のネットワーク図や公共交通の利用圏の図面などを用いて本市の公共交通の状況についてご説明を差し上げて

ございます。

このあたりは過去の協議会にてご説明差し上げたので個別のページのご説明は失礼ながら割愛させていただきます。そのため、ページをしばらくおめくりいただいて、ページ番号３２、参考で各区の概況と公共交通の満足度と書かれているところをご覧ください。ここからページ番号３７までは令和元年度に実施しました市民アンケート結果に基づき、市内６区の公共交通についての満足度などについてお示ししてございます。各ページの上段では各区の公共交通に関する概況をお示ししており、その下に各区の公共交通の満足度と、満足な点、不満な点として多かった意見を示しております。

全区を見比べた上での特徴などについてご説明します。鉄道やモノレールについては、駅の数や線路の有無など、各区内の充実度合いが鉄道満足度に影響しているようです。また、路線バスについては、多くの区で５割前後の満足度であるのに対しまして、中央区と緑区は３割程度となっております。中央区においてはバス路線が充実しているものの、不満な点として、定刻どおりに発着しないとのご意見が多かったため、このような結果になったのではないかと推察してございます。またタクシーにつきましては、概ね２、３割程度が満足という結果になっておりますが、満足な点、不満な点ともに具体的なご意見は出ていない状況でございます。

続きまして、ページ番号４２をご覧ください。下の４３と合わせてご覧ください。どちらも令和元年度に実施しました市民アンケート結果から公共交通の利用頻度や利用の理由などについてお示ししております。ページ番号４２の左のグラフでは、週に３～４日以上公共交通を利用される方が３割程度いらっしゃる一方、同程度以上の方が月１回以下の利用にとどまっていることがわかります。また、利用頻度の少ない方の多くが公共交通以外のほかの手段がある中で車などを利用されている状況が見えてございます。

さらにページ番号４３をご覧いただきますと、ほかに利用できる手段がないと回答されている移動手段の選択肢が限られている方についても一定数いらっしゃることが確認できました。

続いて、ページ番号４７をご覧ください。ページ番号４７から５１までコロナ禍における公共交通の利用状況についてお示ししております。お示ししているデータは国土交通省が公表している資料と私どもが昨年度に実施いたしましたＷＥＢアンケートの結果でありまして、最新のデータが揃っているというわけではございませんが、やはりどの交通モードでも輸送人員が減少しているという厳しい状況が見えております。

続いて、ページ番号５２番をご覧ください。ここでは（３）関連する取組をいくつか掲載してございます。まず、まちづくりとの観点から立地適正化計画及びページ番号５３にウォーカブルの概要を記載してございます。下段の５３のウォーカブルですが、居心地よく歩きたくなるまちなかの形成による都市の再生を図るため、これまでの自動車中心から人中心のまちづくりへの転換を検討するものでありまして、交通政策との関連も大きいものと考えてございます。

ページをおめくりいただきまして、ページ番号５４以降についてご説明いたします。順に、公共交通のバリアフリー化と千葉市バリアフリーマスタープラン、幕張新都心の新駅や海浜幕張駅の新改札口設置、コミュニティバスやグリーンスローモビリティ、また自動運転、ＭａａＳなどについて順に掲載してございます。

続きまして、ページ番号５８の公共交通の課題整理の説明に移らせていただきます。その次の５９からご説明を差し上げたいと思います。

ページ番号５９では、本市の交通に対する問題を表のとおり分類整理したものでございます。左の表につきましては、本協議会で何度かお示ししておりますが、コロナ前に実施した調査の結果等を踏まえて作成したものであり、コロナ禍での問題が含まれていないことから、右側にコロナ禍での影響等もプ

ラスして記載をしてございます。具体的には、コロナ禍によって急速に減少した交通需要が今後穏やかに回復傾向に転じるとしても、交通事業者のサービス維持が短期間で困難になるおそれがあること、また、ニューノーマルの浸透などにより公共交通の利用者数はコロナ前と同じ水準に戻ることは想定しがたいこと、公共交通に求められる機能がこれまでの定時性、速達性にとどまらず、安心して利用できる環境整備なども重要であること、このような３点を記載してございます。

続きまして、ページ番号６０をご覧ください。１つ前の５９でお示ししました現状や問題点を箇条書きで簡単に要約し、それに対する公共交通の課題を中央に記載してございます。課題については、上から市全体、都心部、郊外部の３つに分けており、市全体の課題として、将来にわたり持続可能な交通サービスの構築、高齢化や移動ニーズの多様化への対応、市民等への公共交通に関する情報発信、ニューノーマルの浸透への対応、ＭａａＳや自動運転等の技術革新を取り込んだ交通体系の最適化、ＳＤＧｓ等を踏まえた気候危機への対応としてございます。次に、都心部の課題といたしましては、定時性の確保や混雑緩和など利用者が快適に利用できる環境整備、多様な交通サービス事業者を含めた複数の交通事業者間の連携としてございます。郊外部の課題といたしましては、地域の移動手段の維持、確保、既存公共交通の維持、多様な移動手段の活用などを含めてございます。さらに地域ニーズに即した移動手段確保体制の構築としてございます。

そして、この課題に対するそれぞれの方向性を右側に記載しております。これらの方向性が次の第３章でお示しする基本方針につながるような組み立てにしてございます。

以上が第２章、本市の現状と課題でございます。

ページ番号６１から第３章が始まります。「基本的な方針」となります。構成については、ご覧のとおり、基本理念及び基本方針、計画目標、役割分担としてございます。

では、ページ番号６２をご覧ください。ここでは基本理念、基本方針についてお示ししております。内容につきましては、前回の第４回協議会にてお示ししたものでございます。基本理念は、「利用者目線の乗りたくなる公共交通環境づくり」といたしまして、公共交通とマイカーの適切な役割分担のもと、利用者目線での使いやすい交通サービスの提供及び積極的な公共交通の利用を図る公共交通環境づくりを進めることといたします。

基本方針につきましては３つ設定しており、基本方針１として「身近に感じ、安全・安心で持続可能な交通サービスの実現」、基本方針２として「都市の魅力向上に資する交通サービスの実現」、基本方針３として「地域の暮らしを支える交通サービスの実現」としてございます。

続いて、ページ番号６３をご覧ください。計画の目標についてでございます。計画の目標につきましては、前述の基本理念、基本方針に基づいた取組の達成度を図るため設定するものでございます。なお、現時点では第５章で記載する予定の各種の施策が検討中のため未設定であり、目標や指標は施策の内容等を考慮しながら検討する必要があると考えていることから、本項目につきましては上段記載のとおり「検討中」とさせていただいております。そのため、このページでは目標設定の考え方や計画への書き方のイメージについてご説明させていただきます。

目標につきましては、３つの基本方針にそれぞれ紐づく形での設定を検討しております。

まず基本方針１についてですが、基本方針の内容からキーワードを抜き出し、３つの目標の設定を検討しております。目標１につきましては持続可能性の観点から、持続可能な公共交通の形成として、公共交通サービスの向上及び市民等の積極的な活用等により利用者数の維持を図ることとし、指標を公共交通の利用者もしくは利用頻度の維持や向上などを考えているところでございます。

次に、目標２につきましては、身近な交通の観点から、身近な交通サービスとしての認知度の向上として、公共交通に関する認知度の向上などの指標を考えてございます。

目標３以降につきましても同様に目標や指標の設定を検討してまいります。

次のページのページ番号６４につきましても同様でございまして、基本方針２及び３についても各基本方針の考えから目標と指標を設定するものといたします。

続きまして、ページ番号６５をご覧ください。こちらでは参考といたしまして他市の指標設定事例をいくつかご紹介しております。今後指標を設定する際には位置づける施策の内容や他市の事例、国土交通省の作成の手引きなどを参考にしながら設定してまいりたいと考えております。また、市民等にとってわかりやすい指標であることや、進行管理などの評価を行う際に管理がしやすい指標であることも重要と考えておりますので、ご紹介している事例の中では赤色で記載しております指標に特に注目しているところでございます。

なお、設定した指標については、可能な限り数値目標として設定したいと考えておりますので、右側の記載のイメージのとおり、現状値と目標値の記載を検討してまいりたいと考えております。

ページをおめくりいただきまして、ページ番号６６をご覧ください。交通事業者、利用者、千葉市の役割分担についてお示ししております。基本理念及び基本方針の実現や、計画目標の達成には千葉市だけではなく、交通事業者や利用者である市民、企業などの関係する主体がそれぞれの役割を果たすことが不可欠であると考えております。そこで、各主体が連携し、相乗効果を生み出すことで交通を通じて自らの暮らしや地域を守り、魅力と愛着が感じられる都市の実現に貢献することを目指します。

まず千葉市の役割といたしましては、交通事業者と利用者の双方の目線を捉え、効果的な施策を展開し、持続可能な交通サービスの実現に向けた支援等を実施することといたします。

続きまして、交通事業者の役割につきましては、利便性の高い交通サービスの継続的な提供はもとより、公共交通に関する情報の提供や抱える課題等を共有していくこととしております。

利用者の役割につきましては、公共交通の必要性・重要性について考え、自らの暮らしや地域を守るため、施策への協力やマイカーとの適切な使い分けなど主体性を持って公共交通を支えることといたしております。

なお、これらの内容につきましては、後ほど報告事項の際にご報告させていただきますが、３月に実施しました市民ワークショップで参加者の皆様からいただいたご意見等も踏まえた上で設定させていただいたものでございます。

続きまして、下段、ページ番号６７をご覧ください。第４章「目指すべき交通ネットワークの考え方」についてご説明いたします。

第４章の構成は、エリア区分、交通ネットワーク、交通結節点としておりますが、冒頭にご説明いたしましたとおり、本日はエリア区分までのご説明とさせていただきます。

ページ番号６８をご覧ください。エリア区分についてでございます。エリア区分は第３回協議会で皆様にお示しした公共交通サービス水準に基づくＡからＤまでの４つの区分についてでございます。ここでは本市全体の公共交通サービス水準についてお示ししております。こちらのグラフは国土交通省において時間的アクセシビリティ、空間的アクセシビリティ、総合アクセシビリティとして全国の自治体の公共交通サービス水準を算出したものの抜粋でございます。右のグラフの赤い点が千葉市を表しており、これより本市内の公共交通は全国的には相対的に高い水準にあると言えますが、左のグラフのとおり、市全体で見てみると、最寄りの鉄道駅までの距離が遠いこと、鉄道やバスの運行頻度が小さいなど、一部の地域で公共交通へのアクセスが不便な地域があることが予想されました。

次のページ番号６９をご覧ください。この分析結果を踏まえまして、さらにきめ細かな分析を行うため、市内の公共交通サービス水準を可視化し、本市における公共交通不便地域の特定に着手しております。ここでは、距離の利用のしやすさとして、鉄軌道駅から半径８００ｍ、バス停から半径３００ｍを

表した図面をお示ししております。

次のページ番号７０をご覧ください。続いて、条件２として、時間の利用しやすさを説明したものでございます。前回までの協議会でご説明してきましたとおり、時間を単位としたアクセシビリティ指標として、徒歩による移動時間と公共交通の待ち時間の合計としてございます。

ページ番号７１をご覧ください。これらの条件１、２を踏まえて設定した４つの区分の定義と該当する地域のイメージを表したものでございます。公共交通サービス水準は区分Ａが最も高く、Ｂ、Ｃ、Ｄと順に低く設定しております。

またページをおめくりいただきまして、ページ番号７２をご覧ください。各区分のエリアを個別にお示ししてございます。４つの区分のうち、右下の区分Ｄについては特に公共交通へのアクセスが困難な地域である公共交通不便地域として設定をいたしております。

さらに下のページ番号７３の図ですが、こちらは４つの区分の面積と人口の割合を表したものでございます。４つの区分は、路線バスの路線設定や運行本数の変更などにより水準が変わってしまうことから、区分ＡからＣでは既存交通の持続可能性を高めるため、環境整備、利用促進などの利用者目線での改善に取り組んでまいります。また公共交通へのアクセスが困難な区分Ｄにおきましては、最適な資源配分を意識しつつ、移動手段の導入検討に着手することといたします。

次のページをご覧ください。このページからは各区分の概要として、市全体に対する居住の割合と各区分の方向性などを示しております。

まずページ番号７４の区分Ａですが、区域内に市民の約７８％の方が生活しているエリアとなります。区分Ａの方向性としましては、利便性の高いエリアであり、常住人口も多いというポテンシャルを活かし、交通結節機能の強化による混雑緩和や快適性の向上、案内情報の充実などに努めることといたします。

続いて、ページ番号７５の区分Ｂについてです。こちらは区域内に市民の約１８％の方が生活しており、駅からは距離があるものの、中高密度なバス路線が近傍を走っており、利便性は比較的高い水準にあるエリアでございます。区分Ｂの方向性といたしましては、公共交通に関する認知度向上やバス待ち環境改善などを通じて利用を促し、運行頻度の維持に努めることといたします。

続きまして、ページをおめくりいただきましてページ番号７６、は区分Ｃについてでございます。区域内に市民の約３％の方が生活しておるエリアでございます。近隣のバス路線の密度は低く、利便性は低い水準にあるエリアでございます。このエリアは路線が廃止されれば公共交通不便地域である区分Ｄへ変更してしまうため、積極的な利用を呼びかけるとともに、交通事業者の協力を得ながら移動手段の確保に努めることといたします。

最後に、ページ番号７７、区分Ｄについてでございます。区域内に市民の約０．７％の方が生活しているエリアでございます。区分Ｄの方向性としましては、このエリアでは特に公共交通へのアクセスが困難であるため、移動に関するニーズを確認しながら地域の方々と共に輸送資源の活用や移動手段の導入など幅広く検討していくことといたします。

以上が第４章の１、エリア区分でございます。

エリア区分以降の交通ネットワークなどにつきましては、冒頭にご説明いたしましたとおり、現在作成中でございますので、次回の協議会以降でお示ししたいと考えております。そのため、本日の協議会につきましては、ただいまご説明させていただいた第４章の１までについてご意見をいただけたらと思います。

なお、最後に今後の進め方のご説明もさせていただきますので、参考資料１をご覧いただけますでしょうか。

参考資料１、カラーのＡ４横の資料でございます。上に「今後の進め方」と書いてございますが、計画の策定、公表に向けてご覧のような流れで進めていきたいと考えております。資料中、星マークがついている部分が本日時点を表しておりまして、お示ししているとおり、協議会において委員の皆様のご意見等をいただきながら計画素案を作成してまいりたいと考えております。最終的に計画を策定、公表する前にはパブリックコメントを実施いたしますので、その前後に協議会を開催するほか、適時各交通事業者様などと調整しながら検討を進めていきたいと考えてございます。

説明は以上でございます。

【轟会長】

ありがとうございました。これまでの資料整理、あるいは調査などを踏まえて分析してきたものをまとめていただいているということだと理解いたしました。これを計画書としてまとめ上げていただいているわけですが、今ご説明いただいたとおり、この計画素案はまだ途中だということであります。ですので、審議をして、お諮りして了承という形ではなくて、今日は継続審議という形で、また次回、後半部分も併せて最終的な審議をさせていただきたいと思っております。ですので、今日いただけるご意見等も、あるいは次回のご意見等も踏まえてまた戻って修正等もあり得る、このようにご理解いただきたいと思いますが、そのような形で進めさせていただきますが、よろしいでしょうか。

ご異議なければ、継続審議という形を取らせていただきます。

それでは、説明いただきました内容に関してご質問、ご意見等をいただきたいと思いますが、いかがでしょうか。ＷＥＢからでも結構ですので手を挙げていただければと思います。

【小島委員】

非常にわかりやすい資料でまとめていただいてかなり理解できました。ありがとうございました。

前回の協議会で感じていながら意見を言わなかったのですが、一番基本となる基本理念の言葉として「利用者目線の乗りたくなる公共交通環境づくり」という理念がうたわれているのですが、理念というのはもっと千葉市の公共交通をこういう方向に持っていきたい、こんな姿にしたいという本当の方向性や、目指す姿というものをもうちょっと落とし込んで、もう少し格好いい言葉であればいいなと。今さらではありますがちょっと感じました。これはあくまでも私なりに感じた意見ということで構いません。

【事務局】

ご意見ありがとうございます。基本理念がもうちょっと格好いい言葉に、とのご意見のとおり、確かに言葉が難しいなというのは感じるところはありますし、前回の協議会で轟会長からももうちょっと副題を入れてわかりやすくしたらどうかですとか、市の目指す姿をわかりやすくしたらどうかというご意見もいただいておりましたので、今のご意見も参考に、また次回協議会で我々も知恵を絞って、市民の方に入り込みやすいような言葉がうまくできないか検討させていただきたいと思います。決してこれをもう決まりましたということでお示ししているわけではなくて、全体的な継続審議というお話を冒頭いただきましたので、こちらについてももし委員の皆様からも、例えばこんな単語があるといいのではないかみたいなご意見をいただけたら事務局としても嬉しく思いますので、また次回の協議会に改めてご説明をさせていただきながら考え方とかお示ししたいと考えております。

【轟会長】

内容は、今のご意見も踏まえて、もう一度皆さんからももしよいものがあれば、よいアイデア、文言

も含めてあればいただいて、次回以降までに再検討いただくということでよろしいですか。

ありがとうございます。確かにおっしゃるとおり、ちょっとしっくりこない感じがしますので、ご検討いただければと思います。

その他いかがでしょうか。

【松本委員】

大変よくまとまっているなというのが第一印象でございます。アクセシビリティの考え方とか、いろいろな考え方が導入されて斬新なものだったのですが、ただ、１つだけ最後の７４ページから７７ページにかけまして、エリア区分をこのように区切っていることに全く異論はないのですが、違和感があったのは、各エリア区分、例えば区分Ａに関して、「交通結節機能強化による混雑緩和や快適性向上、案内情報の充実」となっており、恐らくこのエリア区分Ａというのはかなり充実してほとんど問題ないかと思います。外出するにも公共交通を使うのにも全く問題ないぐらいのレベルのエリアだと思うのですが、とは言ってもやはりここの中にはいろいろな課題が潜んでおり、混雑緩和もそうなのですが、やはり便数が少ないとか、行きたい方向に行けないとか、直接行けないとか、そういうものがあると思います。

それから区分Ｂですが、「公共交通に関する認知度向上やバス待ち環境改善を通じて利用を促し、運行頻度の維持に努めます」とあるのですが、この辺の書きぶりがもう少し、例えば区分Ｂであれば運行頻度の維持というよりも、運行頻度のさらなる向上とか、もっと上を目指しましょうというふうに書いた方が私は馴染みやすいなと感じます。特に区分Ａにつきましても、現状に満足することなく、さらなるもっといろいろなことを考え、例えば区分Ａにおいても運行頻度の向上があっても私はいいのかなと思います。

それから右側の区分Ｃと区分Ｄですが、区分Ｃは恐らくちょっと行けば区分Ｄに落ちてしまうようなエリアだと思いますので、この部分はもう少し危機感を持つぐらいの書きぶりにされた方が計画を作る上で課題が整理されていくのかなと思いました。

また、区分Ｄで「輸送資源の活用」とあり、新たな移動手段の導入ということかと思いますが、この辺ももう少しある程度危機感があるような書きぶりにされた方がこの次の施策を打つ上でスッと入っていきやすいのかなというのが感じたところです。現状にあまり満足しないで上を目指すという書きぶりに全体にされた方がいいのかなというのが私の意見です。

【事務局】

事務局でございます。貴重なご意見、非常にありがたく存じます。まず区分ＡからＤのうち、最後の区分ＣとＤのところで危機感をというところについてお話をさせていただきます。まさにおっしゃるとおり、説明の中でもさせていただいたようなバス路線の減便ですとか路線廃止によって区分Ｃはすぐ区分Ｄに落ちてしまいます。現状、千葉市内では０．７％の人しか住んでいないという言い方もできるかもしれませんが、区分Ｄであっても居住者が増えていってしまう可能性は十分にございまして、そのような書きぶりにつきましては当然我々のほうも検討はしていきたいとは考えてございます。

ただ、ここのエリア区分の書き方につきましては、今現在まだ施策のほうの検討を進めているところがありまして、それとの兼ね合いで悩みながら今回お示ししたようなところがございます。ですので、例えばいただきました運行頻度を向上させようというところも、正直なところ、我々といたしましてそのような気持ちは持っていながら、一方で、交通事業者様の現状のコロナの状況をいろいろ考えますと、なかなかそういったところにたどり着けないのではないかという現実的な側面と理想と、今そこをどう整合をつけようかというところで悩んでいるところでございます。

ですので、今回こういう場で委員の方からもうちょっと上を見ていいのではないかというようなご意見には非常に力強さを感じますので、またそのご意見を踏まえた上で施策と絡めたどのような書きぶりができるのか、また、それが行政の独りよがりになってしまってはどうにもならないと思います。バス事業者部会をこれまで２回開催してまいりましたけれども、その中でバス事業者の皆様ともいろいろな意見交換ができておりますので、そちらの意見交換などを重ねながら最終的な形を模索していきたいと考えております。

最後に区分Ａのところの交通結節機能の強化というところですが、言葉尻からどうしてもハードをイメージしてしまうようなところはあるかもしれませんが、今の委員のご意見にもありましたとおり、区分Ａは非常に充実しているというところがありますので、例えば乗り換えの利便性をうまく高めるための事業者間連携ですとか、区分Ｂでも考えられることかもしれませんが、バスや鉄道を待っている間の環境を充実させるだとか、そういうところを含めて考えていきたいと思っております。もちろんここには例えばオープンデータ化みたいなものも市全域のこととして考えていき、乗り換えの時間が事前にわかれば、機能強化につながるのではないかということもありますので、その辺も踏まえて検討をさらに進めていきたいと思います。重ね重ねになりますが、貴重なご意見ありがとうございました。

【轟会長】

よろしいでしょうか。そうですね、書きぶりの問題もありますがもっと積極的に攻めてもいいかなと感じました。私も区分Ａは本当に充実していますので、交通サービスの向上というか、中には前のほうに出てきたウォーカビリティだとかＭａａＳだとか、こういったものも意識をして書いてもいいかなという感じは受けました。どうもありがとうございました。

その他いかがでしょうか。

【成田委員】

千葉県バス協会の成田と申します。

私から意見を２つと、質問を１つ、事務局様のお考えをお伺いしたいと思っております。

その前にまず、今回計画の最初の「はじめに」ですが、３ページを見ると公共交通のメリットとして５つ挙げられていまして、頭文字を並べるとＳＨＡＲＥと書いてあるのですが、これは何か意図されているのかどうか気になりました。バス事業として拝見しました場合に、メリットは確かにこのとおりでありますが、ＳＨＡＲＥという考えが何なのかという説明がないので、場合によっては少し議論が出てくるのではと思いました。

さて、１点目、期待される役割についてですが、例えば１０ページですと人口減少で公共交通の維持は容易ではない。おっしゃるとおりなんですが、これは実は課題ではないでしょうか。課題とそれに対する処方箋のような話がこの中で整理されている、これをもって役割としていいのかなと。１０～１２ページというのは役割というよりも現状の千葉市における公共交通の今置かれている厳しい状況を含めて、どうしていくかが書いてあり、書いていることは間違っていないのですが、公共交通に期待される役割という定義が本文と合わないような気がしまして、ご検討いただければありがたいと思っているというのが１つ目の意見でございます。

もう１つの意見は、基本理念・基本方針についてですが、公共交通というのはバスだけでなく、鉄道もタクシーもいろいろな移動手段がありますが、まず一番大事なところというのが実は基本方針１にある安全・安心、絶対事故を起こしてはいけないというのは公共交通の使命でもございます。基本方針２と３を見ると、安全・安心という部分は書いていないのですが、基本方針３を見ますと柔軟な交通サー

ビスの構築と書いてあります。柔軟なというのは何かというのはよくわかりませんが、グリーンスローモビリティも入るのかもしれませんが、どのような場合であっても市民の方が直接命を預ける公共交通の安全・安心の部分をもう少し基本方針１だけでなく、場合によっては基本理念とか本文の中にも入れていただくことが重要ではないかと思っております。公共交通というのは安全・安心が最優先で、バスはもちろんそのようにやっておりまして、この考えをもう少しどこかに基本的な部分に入れていただくことが可能であればご検討いただけないかというのが２つ目の意見でございます。

３つ目は質問という形になるのですが、４７ページから４９ページに鉄道、バス、タクシーのコロナ禍における公共交通の利用状況、５０、５１ページに市民ＷＥＢアンケートと、いろいろ整理されておりますが、もう２年目に入っており、さらにこの４月から緊急事態宣言で今バス事業の経営自体が本当に厳しい状況になっているわけでございます。そういう意味で、これから回復したとしても状況がどうなっているのかというのがあって、満足度とかこの計画の中で触れられているすべての指標がコロナに入る前のものがスタート時点になっていますが、コロナによって利用者が少なくなって、今後ライフスタイルの変容等に伴って住んでいる場所なども変わるかもしれませんが、また提供する側もお客様の乗られる状況に応じて便数を変えたり、いろいろこれから進んでくるわけであります。いつをスタートとして計画を作っていくにしても、今途中段階なものですから、今後バスサービス自体、他のモードでもサービスの提供のあり方が変わってくるときに、この計画はこれから１年とか１年半とかかけてやっていくときに、そうした内容を軌道修正しながら最終形を作っていくのか、計画は計画で作ってしまうのか、この辺のお考え、今後の調査の計画のまとめ方の方向性をお伺いしたいなと思います。

【事務局】

事務局でございます。意見２点と質問１点いただきましたので、順にご説明差し上げたいと思います。

まずご意見いただいたＳＨＡＲＥですが、特に説明を差し上げなかったのは、ＳＨＡＲＥという言葉に皆さん感じるものが違うのかなというのもありまして、ここではあえてそこまでのご説明はしなかったのですが、基本的に５つのメリットを設定したときに近しいものになったので、ＳＨＡＲＥという言葉がここには並んでございます。特にすごく思いを込めたというわけではないのですが、例えばバスの運行に際しましては、１台のバスにいろいろな人が乗っている。これはいろんな人が１台のバスをシェアしているということが考えられるのではないか。例えばそれは鉄道に関しても同じようなものですので、公共交通はいろいろな人が１つの機関をシェアしているという考え方が一方でありながら、最近ですとシェアサイクルですとか、ライドシェアですとか、いろいろな動きが出ています。こちらにもシェアという単語が出てきています。

続いて、役割の件でございます。３点役割として書かせていただいておりますが、「賢い選択」というのが公共交通に期待されるというところで言えば、例えば利用者のほうに期待される考え方というか気持ちみたいなところが確かに入っているのはおっしゃるとおりでございます。また、「様々な変化への対応」というところは、公共交通というよりも交通全般に関して期待されるものではないかと考えてございます。確かにおっしゃるとおり、課題の部分をお示しはしているのですが、冒頭のところで、例えばメリットですとか、今後こういうふうに変わっていってほしいという強い気持ちを込めてこのような構成をしているところがありますので、「役割」という言葉が適切かという考えもございますので、このあたりも今回お預かりさせていただきたいと思います。

２つ目の意見といたしまして安全・安心のところでございますが、第４回協議会のときにはもうちょっとわかりやすくご説明差し上げていたのでこちらの不手際をお詫びするところではございますが、基本方針１、２、３と並べてございますが、基本方針１に関しましては基本的に市全域に関することとし

ての基本方針を挙げさせていただいておりました。基本方針２に関しましては都心部に関すること、基本方針３に関しましては郊外部に関すること、というところをお示しさせていただいていたのが前回第４回での協議会での資料でした。今回はそのあたりがわかりにくかったのですが、我々も公共交通が安全・安心に特に配慮しなければいけないというところは重々承知しておりましたので、市全域のことを表す基本方針１に安心・安全という単語を入れさせていただいたというところになります。

最後のコロナに関して、この状況の中、目標や指標をどうするのかというと、非常に我々も頭が痛い問題を質問としていただいたところだと思っております。正直この後コロナがどうなるのか、おそらく今ここにいるどなたにもはっきりとお答えできないでしょうし、我々も今お答えできる資料、データは何も持っておりません。ですが、この計画自体はどんなに遅くても今年度中には策定をして公表まで持っていきたいと思っております。今回指標などを皆様にお示しできなかったのは、このコロナの状況、今はまん延防止ですけれども、いつかの段階で収まるのではないか、その段階でこの指標で果たして正しいのだろうかというところも、言ってみれば皆さんにちょっとお時間をいただいたようなところになっております。ですので、特にこういう特異点という言い方は失礼かもしれませんが、なかなか世の中にはあまりあり得ない状況の中での数値を取り出していいのかどうか、このあたりも例えば国土交通省さんのお考えを伺うとか、周辺の自治体の策定状況を確認するとか、そういうところを確認していきながら定めていきたいと思っております。明確な質問のお答えにならなくて大変恐縮ではございますが、成田委員がおっしゃっていただいたとおり、我々も同じような思いを持っていて、同じような苦労をしているところでございますので、今回はこれでご容赦いただきたいと思います。ありがとうございました。

【轟会長】

よろしいですか。ありがとうございます。コロナの件については私も本当に思いますが、なかなか難しい状況だと思います。だからと言って計画を先延ばしするというのはよくないかなと私も思っておりまして、計画を立てた後、柔軟にＰＤＣＡを回す中でその状況を見極めながらということにならざるを得ないのではないかと思っているところです。

あと、ＳＨＡＲＥですが、おっしゃるとおり公共交通というのはシェアなんですよね。ですから、最近のキーワードで言えばシェアリングエコノミーのような形で、使えるものを総動員なんていうのはまさしくそういうことだと思いますので、いいかなと思っていたので、もう少し説明してもいいのではと思って私は聞いておりました。

ありがとうございます。その他いかがでしょうか。

【大川委員】

ＪＲの大川でございます。まとめていただきましてありがとうございます。本当にわかりやすい資料かと思っております。

６１ページですが、ＭａａＳによる記述がいろいろ書かれておりました。今後こちらの記述に沿った形の中で資料のほうは発展していくのかなというふうに考えております。

一方、ＭａａＳにつきましては、千葉市さんのほうでも幕張新都心でモビリティコンソーシアムという形の中で今検討されているといった形がございますので、ぜひそのような知見を踏まえた形の中で、今ご説明があったように新しいモードの話とか、使い方の話とかも含め検討していただければと思います。ＭａａＳについては発展途上なので書きにくい部分もあろうかとか思いますが、できる範囲の中で反映していただければと思ってございます。以上でございます。

【事務局】

事務局でございます。貴重なご意見ありがとうございます。お話しいただいたとおり、幕張新都心でコンソーシアム並びに自動運転､AI 運行バスなど､いろいろな取組を千葉市のほうでやっておりまして、今回我々が交通政策課としてこちらの計画を作っておりますが、例えば所管しております国家戦略特区推進課ですとか、または、本協議会に千葉市でも委員が複数名おりますのは、健康福祉、交通などいろいろな分野にまたがる計画としてこちらの計画を定めていこうと考えておりますので、常に内部で連携して、さらに新しい技術なり新しい考え方なりというところが例えば公共交通不便地域の解消につながるとか、区分Ａの強化につながるとか、そういうことは当然考えられますので、そのあたりのこともご意見をいただいたとおり、なるべく反映のほうは検討してまいりたいと思っております。ありがとうございます。

【轟会長】

よろしいですか。関連して５７ページのほうももう少し書き込んでもいいかなと思いました。ありがとうございます。

【松野委員】

わかりやすい資料、ありがとうございました。１１ページのところで､「賢い選択」ということについてはとても引っかかっていて、みんな合理的な選択をしている中で、自動車利用とかに実はなっているのではないかなと。ただ、もし賢い選択があるのだったら、そういうものが利用者にとって、自動車を使うよりも公共交通を使う方がいいんだよ、みたいなのがないと合理的な選択の中で「賢い」のほうにいけるのかなというのが難しいと思います。言いたいことは分かるのですが、賢い選択というところが利用者にとって不便だったりすると、それはマイカーの方がいいよねというふうになってしまうのかなというのが、ここが本当にいつもわからないなと思っています。例えば各区のデータを見ていて、どこの部分でマイカーから公共交通に移せていくのかというのが、こういうのを見ていてもいつもわからなくて、これをいつまでもやっていると利用はずっと減っていってしまうのではないのかなということをいつも感じていますので、何かうまい方法があるといいなというのが１点です。

それからもう１点は、７７ページで区分Ｄをお示しいただいていて、これは以前二村先生もご指摘されているのですが、５２ページにある千葉市立地適正化計画との兼ね合いがどうなっているのか、地図も縮尺も傾きとかも違いますし、立地適正化計画のほうでは居住についても緩やかに誘導するような文言があるときに、政策資源として輸送資源の活用や、また新たな移動手段の導入などをしていくことということがどのように理解できるのだろうかということ、この２点を教えていただければと思います。よろしくお願いします。

【事務局】

事務局でございます。２点ご意見ありがとうございます。

まず１点目の「賢い選択」というところですが、確かに言葉足らずなところがあるというのは自覚しているところでございます。まずマイカーの利用に関しましては、絶対駄目なんていうことは誰も言えないと思います。我々も過度にマイカーに依存しすぎない、というところからスタートするのかなと思っています。ではどういうところが過度に依存しすぎないかというところで、例えば私どもがアンケートした中では、家の近くにバス停があっても、あまりそのことをご存じなかったり、バス停の時刻表を

ネットで検索するのはちょっと面倒くさいかなみたいなお話もいただいていて、あまり路線バスを利用するというところに触手が動いていない方が一定数いらっしゃるということがアンケートの結果などからわかってきております。なので、まずはそういう方たちに対してこういう路線があって、こういう方向に行けるんですよというところの周知を始めることで、移動の選択肢の１つの中に入れていただくというところがスタートなのかなと思っています。さらにそういう情報がわかりやすい形で皆様のお手元に、今でしたらスマホとかもございますので、そういうものを使ってすぐ手に取れるような形にしていくことで皆様が選択しやすくなるのではないかということは考えている次第でございます。

また、マイカーの方が安いからとか、実は公共交通で行くと時間がかかるのではなど、実際とちょっと違う認識をお持ちの方も中には一定数いらっしゃいます。例えば車のガソリン代だけを考えれば移動に関してはもしかしたら今は燃費のいい車もあるので料金が安くなるかもしれませんが、税金や保険料など、いろいろなところに維持費が当然かかってまいります。そういうところを加味して計算すると公共交通というのは非常に低廉で移動しやすいものですというところのご紹介をしなければいけないかなというところもあって、最初に５つのメリットを出させていただいています。あとは千葉市に毎年５万人ぐらい転入者がいらっしゃるので、そういう方たちはおそらく地域のバスをあまりご存じないまま引っ越してこられる方もいらっしゃるということもありましたので、そういう方たちにこのメリットやバス路線のホームページが分かるようなものを冊子にしましてお配りするようなところから今始めているところになります。

ですので、この「賢い選択」は非常に難しいというところは我々も重々承知していながら、どこまで書き込むのか、今ご指摘いただいたところでちょっと言葉足らずなところはあるかなというところはありますので、先ほどの「役割」という言い方をどうするかというところも含めて、もう少しわかりやすくできないか検討していきたいと思ってございます。

もう１つご意見をいただきました区分Ｄですが、千葉市全体としましては当然コンパクトシティを目指していて、今現在ある程度千葉市というのはコンパクト化されているという認識はあるのですが、もっと緩やかに集約していきたいという立地適正化計画との連携ということで、我々もそのあたりは重々承知しております。ですので、区分Ｄのところで「移動手段の導入など幅広く検討」となっておりますが、基本的には地域の方々とともにというところの説明が不足しているのかもしれませんが、市と地域の方と適切な役割分担をある程度定めて、例えば利用者の方がどのぐらいのお金をどのように負担するのかとか、その負担するものに見合ったサービス水準とはどういうものなのかとか、そういうところも踏まえた上で、例えば移動手段の導入などについては検討しなければいけないのかなと考えております。

また、輸送資源の活用についても、新たにその場所に何か持ってくるというよりは、今その地域でどのような輸送資源があるのか。例えば我々が知らないだけで、地域で送迎の助け合いみたいな活動をされている方もいらっしゃって、その事態を我々が把握していないことも考えられますので、地域に入った中でまず皆様が今どうされているのか実態を把握した上で検討していくのかなと思っています。ですので、この区分Ｄを非常に便利にして、ここにいっぱい人が住んでほしいということは全くなくて、今の生活にどのようなことでお困りになっているのか。その困っていることをどう解消したらいいのだろうかというところの考えでいくと、例えば訪問販売のようなもので大丈夫となれば多分移動手段の導入というところもないのかなというふうに考えております。このあたりはそのラインをどこに持ってくればいいのかというところも今高津戸地域で行っております地域の皆様とのワークショップなどの中で１つの事例として帰結できればいいなというところが今正直なところでございます。

【轟会長】

ありがとうございます。「賢い」という言葉は耳障りはいいのですが、よく考えるとわからなくなってしまう部分もあって難しいなと思って聞いておりました。

その他いかがでしょうか。

【二村副会長】

東京女子大学の二村でございます。今日は急遽リモートでの参加となりまして申し訳ございません。

ご説明ありがとうございました。非常に色もはっきりしていますし、見やすいですし、いいものができ上がりつつあるなと思って見ております。それに伴って、ＳＨＡＲＥというのはよく頭文字をきれいに言葉にされたなというのも、私としてはかなり感動で、嬉しいなと思いながら拝見しておりました。よかったなと思います。

まずこのＳＨＡＲＥのところからいきたいのですが、５ページ目のＨ、Ｈｅａｌｔｈｙですが、どちらかというと生産年齢の方とか比較的お若い、せいぜい４０～５０代ぐらいまでの方を対象としているかなと思います。ただ、これから人口の状況を見ていると高齢者もいるわけで、高齢者にとって移動、要は車で動いてしまうのではなくて、徒歩も含めた形での公共交通がどれだけ健康にいいかということはアピールしていいのではないかと思うところです。ですから、比較的こういうものを見る機会が多いかもしれない高齢の方にもアピールするように書かれたらどうかなと思った次第です。

それから、ＳＨＡＲＥのＥ、環境関連ですが、今ゼロカーボンとかゼロエミッションの話なども出ていますので、もう少しはっきり何か書いてもいいかなというような気はいたします。要はこれが切り札なんだと。千葉市として移動から出るCO_2というのを徹底的に減らしていかなければならなくて、市民の皆さんも責任があるんですよとアピールしたいです。もちろん自由に動いていいけれど、皆さんにもそういうような責任があるということを、あまり押しつけがましくなく、やわっと書けるといいなと思った次第です。

続いて、付録的な位置づけでありましたが、市民ＷＥＢアンケートは私は大変楽しく拝見いたしました。各区の実情が結構明確に出ていて、千葉市は大きいですから、同じ一本の手法ではどうにもならなくて、それぞれに工夫をしていかなければいけないというところは私も今回これを拝見していてはっきりわかったところです。ですから、それぞれの皆さんの意向に合った形での方向性というものをこれから模索する必要があるのかなと思いました。

それから、関連する施策というところで、５２ページからいろいろな施策が出ておりますが、今の交通の動向ということで大きく捉えられているというのは分かるのですが、例えば５６ページのグリスロですとか、５７ページのＭａａＳというものを千葉市としてはどのように使っていきたいのかという、少し方向性が示されてもいいかなと思いました。ですから、もちろん実証実験の話が入っておりますけれども、どこか違う市に持っていってもこのまま使えてしまいそうなので、千葉市に合った形で何か入れていただけるといいかなというような気はいたしました。

ＭａａＳに関してもいわゆる旅行者のというよりは、生活者が要は元気に生活できるための補助としての位置づけの方が強いのかなと思いますので、要は市民の皆さんのためにこういうものがあるんですよというようなところも少し見えてくると嬉しいかなという気はいたします。

あと、ＫＰＩの設定のところですが、非常に重要であると思います。目標値ですが、何か努力をするとできることと、努力をした後に出てくるもの、アウトプット目標とアウトカム目標と２段階あります。アウトカム目標だけ設定しておくと結構厳しいところもあると思いますので、努力しているほうも努力する意欲を失ってしまってもいけないですから、まず努力したらできるというような目標を１段階作っていただき、その先に来る目標というのももう１段ステップ、というような目標と両立ててやっていた

だいた方がいいかなという気がいたしました。ハードルが高いほどいいという話も世の中ではいいかもしれないですが、やる気を失ってはいけないと思いますので、KPI の設定には工夫が必要です。これから興味深く拝見したいと思っているところです。

最後に、市民の皆さんに公共交通にこれから転換していただかなければいけないわけですが、転換のインセンティブというのは公共交通の利便性を高めていくというのが一番かなと思いますし、ちょうど若者が車離れをしています。ですので、将来の公共交通を維持するためにも、あなたたちの足を維持するための努力なんですよということもアピールしていけたらいいのかなという気がしました。

【事務局】

事務局でございます。いろいろご意見をありがとうございます。まず目標値の件は確かにおっしゃるとおり頑張ってすぐ効果が出るようなものと、出てくるまでに時間がかかるものがあると認識しております。ですので、そのあたりうまく組み合わせていけたらと思っております。

例えばグリスロとかＭａａＳについても、確かに今回の素案では公共交通を使ってねというアピールをずいぶん出していながら、自分たちの施策のところはあまりアピールしていないなというのが、後ろについてくる施策の部分がまだ不透明なところがあってなかなか書き込めないところもございますので、次回お示しできるような施策を含めた、素案の中ではそれも含めて前のほうに立ち戻って強めに表現したり、データを加えるなりというところも含めて検討させていただきたいと思っております。

あと、ＳＨＡＲＥの件は確かにおっしゃるとおり、Ｈｅａｌｔｈｙ、Ｅｃｏｌｏｇｙというところで、あまり押しすぎていないようなところ、もしくは本市の現状の中で高齢化のことに触れていながら、クロスセクターのことなどＨｅａｌｔｈｙの中で触れていなかったところもございますので、例えばこのページはまだいくつか余裕のあるところもありますので、全体の構成なども含めて追加や差し替えや、もうちょっと違う表現にするなど、引き続き検討してまいりたいと思っております。

６区のそれぞれのところは私どもも千葉市は広いなと正直思っているところがございますので、その辺施策でどううまくカバーできるかというところも含めて併せて試行錯誤していきたいと思っております。ありがとうございました。

【轟会長】

ありがとうございました。メリットのところで、セーフティのところも高齢者の事故というのを書いてもいいのかなと思いながら聞いておりました。

時間が押しておりますので、まだまだ皆さんのご意見をいただきたいところでありますが、次の議題もありますので、このあたりで先へ進めさせていただきたいと思います。もしご意見等がありましたらまた個別に事務局へお寄せいただければと思います。

冒頭にも私から申し上げましたが、これは継続審議という形で、次回しっかりとまた今のご意見も踏まえて修正いただき、それから今後の後半部分の検討をしていく中でも前に戻って加筆修正いただくということで進めたいと思います。

３　議題第２号　第３次施策の推進計画の検証結果の報告および今後の対応方針について

【轟会長】

次の議題第２号へ移りたいと思います。こちらも事務局より説明をお願いいたします。

【事務局】

事務局でございます。議題第２号、第３次施策の推進計画の検証結果の報告および今後の対応方針についてご説明いたします。

資料２をご覧ください。

現行の千葉市総合交通政策のもと、３次にわたる施策の推進計画による施策展開を千葉市は行ってまいりました。第１次及び第２次の計画につきましては既に検証を行い、結果をホームページにて公表してございます。第３次計画につきましては、令和２年度までの計画としておりましたので、今回検証結果についてお示しするとともに、現在素案作成を進めております地域公共交通計画の施策を検討する際の考え方についてご説明をするものでございます。

資料の左側にお示ししている円グラフで推進計画に位置づけた事業の達成度を示してございます。第３次施策の推進計画では全８０事業を位置づけており、そのうち目標値を設定していない５２事業については実施の有無で、目標値を設定している２８の事業については評価をＳ、Ａ、Ｂ、Ｃ、Ｄの５クラスに分けた上でお示ししてございます。円グラフでは評価Ａ以上の達成度が高い部分を赤線で囲み表示しており、第３次計画につきましては、これまでの第１次計画、第２次計画に引き続き、達成事業数が７割を超える結果となってございます。

また、資料の右側には第３次計画において完了した事業と、達成度が不十分であった事業の中から主なものを抜粋し、理由をお示ししてございます。

「２、完了した主な事業」では、モノレール車両基地の耐震補強など、安全性確保に係る事業につきまして、その重要性を鑑みて前倒しで実施するなどして事業完了を迎えております。またそのほかにも路線バスのＩＣカード対応につきましては、市内路線バス事業者１０社の皆様にご協力いただきましたこともあり、順調に導入できたものと考えてございます。

一方で、３に移りますが、緊急輸送道路沿道建築物耐震化の推進や、千葉市バスナビゲーションシステム運行検討等のように事業者の皆様との合意形成が難しかった事業や、高速バスの拡充促進のように計画策定後の状況の変化によって実施を見送った事業、また、国道５１号北千葉拡幅や交差点改良の用地買収のように用地交渉など関係者との協議が難航したことによって達成度が不十分であった主な事業について表の形式で挙げてございます。

これらを踏まえた今後の地域公共交通計画の施策の検討に当たっての考え方ですが、右下の囲み、「考え方」のところに整理してございます。

２項目めをご覧ください。国の手引きにおいて地域公共交通計画には可能な限り具体的かつ明確に施策を位置づけることとされておりますが、よりよい公共交通の構築は行政単独で実現できるものではなく、幅広い関係者の皆様と役割分担を相互に理解し、一丸となって取り組んでいくことが必要だと考えております。そのため、計画には可能な限り施策の内容、スケジュール等を明示するとともに、先ほどご意見をいただきました計画そのものや位置づける施策などにつきましても協議会などを通じて十分に協議調整した上で定めてまいりたいと考えてございます。

説明は以上でございます。

【轟会長】

ありがとうございました。今の現行計画の検証、進捗状況の報告と今後の方針についてご説明をいただきました。何かご質問、ご意見はございますでしょうか。会場、ＷＥＢどちらでも結構です。

施策に関しては、状況の変化で実施ができなかったもの等もありますし、また新しい技術等が入ってくるので変更というようなものもあります。それから、なかなか調整が難しい部分、これに関してはやはり進捗がうまくいっていない部分があるのかなと、このように思っております。これを踏まえて、状

況も変わっておりますので、それを今後の先ほど議論いただいた計画に盛り込んでいく、このように理解しております。

【成田委員】

千葉県バス協会の成田です。１枚の紙で情報をよく整理されていますが、グラフは円グラフではなく、達成事業がいくつあってというのを比較するのであれば棒グラフの方がいいかと思ったのですが。

また、第３次でどの施策がどれだけ達成したという、そういう整理になっておりますが、今後地域公共交通計画に位置づける際に、今の時代のニーズに合った新しい取組などを今後仕込んでいくのか、あるいは第３次の残りをやるのか、今後地域公共交通活性化協議会にどのように提案していただけるのか、この辺今お考えがあるのであればお伺いできればと思います。

【事務局】

事務局でございます。グラフの作り方については次回以降もう少し考えた上でわかりやすい作り方をさせていただきたいと思っております。

施策につきましては、基本的に１次、２次、３次と流れていく中で、当然完了したものが次に出てくることはございませんし、１次が終わった後に追加されたものもございます。今まではそのようにやっておりまして、今後新しく作る地域公共交通計画の中で、３次の中の未完のものをすべて載せるかというと決してそういうわけではございません。これからの目指す公共交通の姿にその施策がどう関わっていくのか、そこにこれが寄与するものなのかどうか、そのような視点を持ちながら、どの部分を載せていくのかというところを考えていきたいと思っております。

現在、交通事業者の皆様にもどんな施策を考えていますかという投げかけをさせていただいていまして、当然交通事業者の皆様には公表にできること、できないこともありますので、そのあたりのことも調整しながらどのように見せていくのかというところは考えていきたいと思っております。以上でございます。

【轟会長】

ありがとうございます。１項目めにあるように、これまでの残っているものに加え、さまざまな状況変化に的確に対応した施策と書いてあります。ここの部分ですよね。ここでもう少し具体的に検討等いかがかというふうに感じました。ありがとうございます。

その他いかがでしょうか。よろしければ、これに関しては審議ということで皆さんにお諮りをしたいと思います。議題第２号「第３次施策の推進計画の検証結果の報告および今後の対応方針」について、承認ということで賛成の方、挙手をいただけますでしょうか。

＜挙手多数＞

【轟会長】

では、賛成多数ということで、原案どおり承認といたします。

ありがとうございました。

４　報告事項（１）市民ワークショップの開催結果について
報告事項（２）公共交通不便地域（モデル地区）における検討状況について

【轟会長】

それでは、続いて４の報告事項へ移ってまいります。（１）市民ワークショップの開催結果、（２）公共交通不便地域（モデル地区）における検討状況、これは一緒にまとめて事務局より報告をお願いします。

【事務局】

事務局でございます。それでは報告事項をご説明させていただきます。まずは参考資料３をご覧ください。

報告事項（１）「市民ワークショップの開催結果」についてでございます。

計画策定の参考とするため、幅広い市民の皆様の率直なご意見を伺うため、記載のとおり、Ｚｏｏｍを活用して３月下旬にリモートによるワークショップを開催しております。

日時は記載のとおりで、２日間の午前午後で延べ２７名の方にご参加いただきました。

ワークショップでは、まず対話１で話しやすいテーマとして、公共交通で困っていることについてお話しいただき、続いて、公共交通が社会インフラとして重要であることを認識していただくため、対話２で公共交通が無くなるとどうなるのかなどについて議論していただきました。そして最後の対話３では、将来の公共交通がどうなっていてほしいのかという期待についてお話をいただきました。

では、次のページをお願いいたします。こちら、対話１、千葉市の公共交通で困っていることについていただいた意見になってございます。①から⑤までいくつかの意見を頂戴しておりますが、その中でバスに関するご意見をいくつかいただいているところでございました。バスが身近に感じられている結果なのではないかということも思っているところでございます。

また、シェアサイクルなど公共交通を補完する交通モードに関するご意見についてもいただいたところでございました。

次のページをお願いいたします。続いて対話２についてです。公共交通がなくなると、免許を持っていない方や高齢者、学生、生徒、児童などの子どもたちが困るというご意見をいただいております。誰もかれもがマイカーを使ってしまうと結果的に道路混雑につながり、社会全体への損失が大きくなるのではないかというご意見をいただいているところでございます。

次のページをお願いいたします。対話３についてでございます。ご覧のとおり、子育て、住まい、コミュニティなど、さまざまな切り口で公共交通の未来について期待を込めたご意見が寄せられておりまして、中には地域での交通支援についてのご意見も頂戴してございます。

次のページをお願いいたします。最後になりますが、市民の皆様からワークショップで心に残ったことや今後千葉市の交通の未来に向けた自身の行動についてどんな考えを持ったかというところで伺ったところ、ご覧のようなご意見をいただいてございます。①から④につきましては利用者、事業者、行政のそれぞれに立場はあるものの、相互理解を図っていくことが重要で、利用者の正しい理解、またそのための事業者からの現状の発信、そして行政はその橋渡しとして相互理解を進めていくべきではないかというようなものでした。また、⑤のように交通を単に移動手段として捉えるだけではなく、付加価値をつけることや、移動の目的となる拠点なども含めたまちづくり全体で考えていくことが必要ではないかというご意見も頂戴してございます。最後に、議論の内容そのものではありませんが、⑥のように参加していただいた方からこのような議論の場が大事であることに改めて気づいたとのことで、①から④でお示ししましたような相互理解を進めるためにもぜひ今回のような意見交換の場を継続していってほしいとのご意見もいただいております。

このような前向きなご意見をいただいたことや、公共交通の現状等の相互理解推進のため、市では今

年度より市政出前講座のテーマに新たに公共交通に関するテーマを新設いたしまして、引き続き市民の皆様との対話の機会を設けているところでございます。

説明は以上になります。

続きまして、参考資料４をご覧ください。報告事項（２）「公共交通不便地域（モデル地区）における検討状況」についてのご説明をいたします。

前回の第４回協議会にてご説明しましたとおり、公共交通不便地域での施策を検討するため、モデル地区を設定した上で、移動実態や問題点・課題等を把握するためのアンケート等を実施しているところでございます。

モデル地区につきましては緑区の高津戸町を設定させていただきましたが、前回の協議会の後、地域の町内会の方々と調整し、モデル地区の状況把握などに努めております。

その取組の１つとして、２月から３月にかけて、高津戸町内会の全世帯を対象にアンケート調査を実施しましたので、その結果についてご報告させていただきます。

本アンケート調査の目的は、公共交通不便地域である当該地域における移動実態や移動ニーズなどを把握するために実施したものであり、町内会長様や各組の組長様などにご協力いただきました結果、約６割の回収率となってございます。

結果概要をご説明いたします。２ページをご覧ください。

（３）「鉄道、バス、タクシーの利用状況」でございます。公共交通不便地域のため、近くに駅やバス停がないことから、利用頻度はかなり低い結果となっております。

続いて、３ページをご覧ください。移動ニーズに関してでございますが、移動したい方面は、最寄り駅である土気駅や土気駅周辺の施設が半数以上を占めており、目的といたしましては買い物が約７０％と高くなってございます。

次の４ページをご覧ください。「普段の移動実態」についてでございますが、②に移動先としてまとめてございますとおり、買い物の行き先といたしましては、土気駅周辺が大多数を占めてございます。表の中の黄色いハッチがかかっているところでございます。続きまして、③の移動手段につきましては自動車が多い結果となってございます。

最後に、５ページをご覧ください。地域の移動手段の検討の場への参加意向について伺ったところ、７０名の方から「参加したい」との回答をいただいております。

今後、公共交通不便地域の移動実態や課題をさらに深掘りしていくため、当該地区内で勉強会のような会議を開催していく予定でございます。

また、本取組につきましては、モデル地区での検討状況に応じて、地域公共交通計画への記載を検討しておるところでございます。

説明は以上になります。

【轟会長】

ありがとうございました。冒頭にも申し上げましたが、大変コロナ禍で難しい中でこのようなことをしていただいております。それでは、この２点、報告事項ではありますが何かご質問、ご意見はございますでしょうか。

【成田委員】

千葉県バス協会の成田です。参考資料４で概要版ということではあるのですが、非常によくまとまっていまして、それでちょっとお伺いしたかったのは、高津戸町内会が公共交通不便地域のモデル地区と

して選ばれたときにほかにも候補としていくつもあって、こうした取組内容を途中から他の地域で共有していくというような取組のご予定も伺っていたのですが、そのような取組は今既に始まっているのか、今後予定するのか、この辺をお伺いできればと思います。

【事務局】

事務局でございます。前回の協議会の中でご説明させていただいたとおり、確かに公共交通不便地域を１４地域に分けて、その中のモデル地区として高津戸を選択させていただいた上で今取組を進めているところでございます。当初我々のほうの思い描いていたスケジュールと若干地域の方たちとの勉強会のようなもののスケジュールに遅れが出てきてございます。これはコロナの状況であったり、自治会などの役員が代わるタイミングというのが重なってしまったことから地元との調整に期間を要しているものです。ですので、結論を先に申し上げますと、ほかの地区への展開というのは今現在やっている状況ではございません。まずはこの地域で、ある程度勉強会が進捗した段階でどうしていくのかというのを考えていきたいと思っておりますので、もう少し先になるかなというのが正直なところです。以上でございます。

【轟会長】

その他いかがでしょうか。よろしいですか。

では、ありがとうございました。報告事項（1）と（2）は以上とします。

５　報告事項（３）その他

【轟会長】

事務局からその他はありますか。

皆さんから何か関連して報告等はございますでしょうか。よろしいでしょうか。ＷＥＢのほうも大丈夫ですか。

では、特段ございませんので、３の議題と４の報告事項はこれですべて終わりましたので、活発にご議論いただきましてありがとうございます。また事務局においてもこれらの貴重なご意見をいただいたものを意識いただいて、次回までしっかりと検討いただければと思います。よろしくお願いいたします。

では、私の役割は以上といたします。進行を事務局へお返しいたします。どうもありがとうございました。

【事務局】

轟会長、ありがとうございました。

長時間のご審議、どうもありがとうございました。以上をもちまして、「第５回千葉市地域公共交通活性化協議会」を終了させて頂きます。なお、次回の協議会の開催日程につきましては、詳細が決まり次第、改めてご連絡をさせていただきます。本日はどうもありがとうございました。