第6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７月２８日（水）１０時００分～１２時００分

２　場　所　千葉市役所本庁舎　８階　正庁

３　出席者　≪委員≫１５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、岡部明子委員、松野由希委員、大川敦委員、
伊藤隆広委員、成田斉委員、佐久間正敏委員、佐藤義尚委員、佐谷祥一委員、
小島康夫委員、依田俊治委員、富田薫委員、佐藤ひとみ委員、青木俊委員

（代理出席：小池浩和様、青木隆明様、宮川翔太様、太田良照寿様、長瀬正一様）
（欠席者：松本真吾委員、常住昭嘉委員、風戸衛委員、豊田和広委員、大村晃委員、
植竹昌人委員、相原隆委員、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、松﨑克弥課長補佐、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
４　報告事項
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　千葉市地域公共交通計画（素案）概要版
・参考資料１　第５回協議会（5/26）からの主な変更点
・参考資料２　施策体系（全体版）

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

原案の内容で理解いただいた。

ただし、本協議会にて指摘や意見があったことから、採決の結果については大筋での了解としつつ、改めて各委員への意見募集を実施した上で、修正案を次回協議会に諮ることとし、了解いただいた。

（２）報告事項　　委員・事務局ともに、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６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、お集まり頂きましてありがとうございます。司会進行を務めさせて頂きます、交通政策課の松﨑と申します。どうぞよろしくお願いいたします。

本日は、委員２４名中、委員の方１５名、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になっております。現在のところ傍聴人の方はおりません。

また、新型コロナウイルスの感染拡大防止のため、５名の委員の方々にＷＥＢ形式での参加を頂いているところです。なお、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、ご出席のみなさまにはマスクの着用をお願いするとともに、傍聴されるみなさまには、万が一に備えまして住所等の記載についてご協力をお願いしているところでございます。また、ご発言頂く際にお使い頂くマイクにつきましては、担当職員がその都度消毒をするようにいたしますので、少々お時間を頂く場合がございます。ご了承頂けたらと思います。

みなさまにはご不便をおかけいたしますが、何卒ご協力のほどよろしくお願い申し上げます。

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頂いておりますので、ご確認頂けたらと思います。

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　千葉市地域公共交通計画（素案）概要版

参考資料１　第５回協議会（５／２６）からの主な変更点

参考資料２　施策体系（全体版）

となっております。漏れ等がございましたら挙手をお願いできたらと思います。よろしいでしょうか。

２　会長挨拶

【事務局】

それでは、初めに、当協議会の会長でいらっしゃいます日本大学理工学部教授 轟 朝幸様よりご挨拶を頂戴したいと思います。よろしくお願いします。

【轟会長】

改めまして、おはようございます。協議会の会長を仰せつかっております日本大学の轟でございます。

千葉県にもまた緊急事態宣言が出るかもというような議論がされているということを聞いております。そういった中でお集まり頂きましてありがとうございます。

人流を抑えるということがミッションになっている今この時期ですが、今後これを復活しなければいけないというのは毎回私からも申し上げていることです。それに向けてしっかりと地域公共交通を将来に向けて作っていこうということで、今日は素案を作って頂きました。今日は前回に引き続いて後半部分の具体的な施策のところまで示して頂きます。細かくなってきた部分でお気づきの点がたくさん出てくると思います。忌憚のないご意見を頂きたいと思いますが、限られた時間でありますので、ポイントを抑えた議論をしていきたいと考えております。どうぞよろしくお願いいたします。

委員紹介

【事務局】

轟会長、ありがとうございました。

続きまして、組織の役員改選に伴いまして、新たに委嘱された委員の方々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　伊藤　隆広様でございます。

続きまして、代理出席の方のご紹介をさせていただきます。

千葉都市モノレール株式会社　常務取締役　松本 真吾様の代理で、代表取締役社長　小池　浩和様でございます。

続きまして、千葉県 総合企画部 交通計画課長　豊田 和広様の代理で、青木　隆明様　でございます。

続きまして、千葉県 県土整備部 港湾課長　大村 晃様の代理で　宮川 翔太様　でございます。

続きまして、千葉県警察本部　交通部　交通規制課長　植竹 昌人様の代理で、交通規制課　警部補太田良 照寿様　でございます。本日はＷＥＢでご参加頂いております。

続きまして、千葉市建設局土木部長　水間　明宏の代理で、土木保全課長　長瀬　正一　でございます。本日はＷＥＢで参加しております。

続きまして、本日、オブザーバーとしてご出席頂いている方をご紹介いたします。

ＷＥＢでのご参加になりますが、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。

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致します。

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。どうぞよろしくお願いいたします。

「３．議題」です。本日は１つのみです。第１号「千葉市地域公共交通計画（素案）」についてです。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。それでは、議題第１号「千葉市地域公共交通計画（素案）について」ご説明を始めさせて頂きます。前回に引き続き資料が多くなっておりますので、概ね３０分程度お時間を頂くと思いますが、悪しからずご了承ください。

それでは、資料１をご覧ください。

まず１ページ目、下段の計画構成をご覧ください。

前回の第５回協議会では、第４章の１、エリア区分までをお示しいたしました。本日は、第４章の２、交通ネットワーク以降を含めた計画素案全体についてお示しするものでございます。

まず、前回の第５回協議会からの変更点についてご説明いたします。

主な変更点としてお配りしている参考資料１に一覧表としてまとめておりますが、本日は時間の関係から大きな変更点のみをご説明させて頂きます。

資料１の２ページの下段をご覧ください。

公共交通の５つのメリットについてでございます。先ほどの参考資料１ですと一番上の段のところになります。

前回の協議会でのご意見を頂きまして、頭文字の SHARE（シェア）に関する説明として、下段のところに鉄道やバスなどの公共交通はみんなで共有する旨の追記をいたしました。

続きまして、５ページの下段をお開きください。参考資料１ですと２段目のところになります。

公共交通に期待される役割についてです。

３つの役割のうちの右下、青色ハッチの部分ですが、前回は、「賢い選択」としてお示ししておりましたが、公共交通の役割として重要な「安全・安心の提供」に変更してございます。

また、これに伴いまして、６ページの下段につきましても、安全・安心の観点の内容に変更しておりますのでご確認頂ければと思います。

続きまして、３２ページ上段をご覧ください。参考資料１ですと、裏面の下から３番目のところになります。

基本理念についてでございます。

前回協議会でのご指摘を受けまして、基本理念を変更いたしました。

交通は都市や暮らしを支えるものであること、また、後ほどご説明する交通ネットワークや具体的な施策において、身近な移動手段に着目していることなどを踏まえるとともに、前回までにお示ししていた基本理念の思想を副題として加えた結果、「身近な移動手段が充実した、暮らし続けたい“ちばのまち”」を新たな基本理念案といたしまして、さらに副題といたしまして、「“地域”と“人”に着目した乗りたくなる交通環境づくり」としております。

なお、このひらがなの“ちばのまち”につきましては、本計画と連携を図る「千葉市立地適正化計画」の基本理念である、「誰もが気軽にお出かけ“ちばのまち”」を踏まえて設定したものでございます。

その他の前回の協議会からの変更点につきましては、参考資料１をご確認頂ければと思います。

それでは、今回新たに作成した第４章の２「交通ネットワーク」以降のご説明に移らせて頂きたいと思います。

３９ページの下段をご覧ください。

「２　交通ネットワーク」として、はじめに本市の移動実態についてでございます。

このスライドでは、平成３０年の東京都市圏パーソントリップ調査結果を基に、本市を出発地、もしくは、目的地とする移動のうち、「市内」「県内」「県外」の移動の割合を左の円グラフで、また、「県内」「県外」の移動先とその量を右の図面でお示ししてございます。

本市とを結ぶ線が太いほど、より多くの移動がある地域をお示ししており、本市以外では、東京都や葛南地域が多いことが確認頂けます。

続いて、４０ページ上段をご覧ください。

こちらは、市内間の移動についてでございます。

左の円グラフは先ほどと同様ですが、右側の移動先の地域を市内各区で整理してお示ししております。

全体の約７割を占める市内移動のうち、区内移動が約４８％であり、中央区との行き来が顕著に見られます。

同じページの下段をご覧ください。

こちらは市内の現状の公共交通ネットワークの図面でございます。

第２章の「本市の現状」でもお示ししているものになりますが、市内の公共交通ネットワークは、中心部から各方面へ路線が伸びていることがわかります。

一方で、線の太さなどで表している運行本数については、場所によってばらつきが見られ、郊外部などを走る路線バスの運行本数は相対的に少ないことなどから、今後の人口減少の本格化や社会情勢の変化等を踏まえると、市内すべての路線を維持していくことは困難な状況であると考えます。

続いて、４１ページの上段をご覧ください。

コラムでございます。若葉区泉地域コミュニティバスの実状から、路線バスの維持に多額の費用が必要であることを説明したものでございます。

ご覧のグラフのとおり、平成３０年度の決算ベースでは、コミュニティバス維持のため、本市が約２３００万円を補填してございます。

このコミュニティバスは、この時点での収支率が約５０％と全国のコミュニティバスの中では高い水準ではあるものの、その維持には多くの費用が必要となることについて、様々な方にご認識して頂きたく、掲載してございます。

続いて、下段をご覧ください。

市内の交通ネットワークの概念図になります。

左下の凡例の表のとおり、輸送力や交通モードごとに、根幹軸・幹線軸・支線軸の３段階での構成としております。

左側が現状のイメージ、右側が負のスパイラルからの脱却などができないなどにより、持続不可能となる交通ネットワークのイメージでございます。

軸のつながりのない公共交通不便地域や、支線軸などでつながっていた地域においても、人口や公共交通利用者などの減により運行頻度が低く、支線軸が廃止や減便され、それに伴い、市内のその他の軸にも影響が出てくるものと想定してございます。

今後、このような事態に陥らないよう、次のページで持続可能な交通ネットワークのイメージをお示ししてございます。

４２ページの上段をご覧ください。

３つの軸の方向性を左下の凡例の中でお示ししてございます。その方向性の実現に向けた施策を展開していくことで、持続可能な交通ネットワークの構築を図るものでございます。

左下の凡例の表をご覧ください。

各軸の方向性の追記を一番右にしてございます。

根幹軸の方向性としては快適性の向上、幹線軸の方向性としましては運行頻度の維持、そして支線軸の方向性としては運行の維持や、利用者の実態等に応じた運行の見直し、としております。

また、既存の公共交通ネットワークではカバーすることが困難な地域等において、“支え合い交通”を設定し、既存の公共交通の駅やバス停などへ接続をすることで、公共交通利用者のすそ野を広げるなど、既存の公共交通と調和して地域の暮らしを支えることを目指しております。

ここでいう“支え合い交通”とは、地域住民や地域の企業等が中心となって地域の移動を支え合う取組をイメージしておりまして、昨年度、桜木地域で実証調査を行いましたグリーンスローモビリティのほか、デマンド交通、その他、企業バスの活用などの多様な輸送資源を想定してございます。

公共交通が、さきにご説明したような期待される役割を果たしながら、利用される市民のみなさんへ公共交通のメリットなどを浸透させ、支え合い交通によって地域の暮らしを支えることで、接続する既存の公共交通などの活性化につなげ、ひいては、人口減少やマイカーの抑制などの効果も期待しているところです。

続いて下段をご覧ください。

支え合い交通について、イラスト等でご説明をしてございます。

支え合い交通は既存の路線の維持が困難な地域や、公共交通不便地域などにおいて、住民協働によって地域の実情に応じた移動手段の導入検討を行うものです。

ここでは、導入する地域の例として２つお示ししてございます。

上段の例１は、路線の維持が困難な地域や公共交通不便地域などについてで、想定される交通モードとしてはデマンド交通、また、病院やスーパー等の企業バスの活用などが考えられます。

続いて、下の例２ですが、公共交通不便地域には該当しないものの、スポット的に公共交通へのアクセスが困難な地域や、地域の回遊性向上が必要となる場所などについては、グリーンスローモビリティの活用などが考えられます。

これらは、あくまでも一例であり、地域の状況等によって支え合い交通は幅広く検討していくことが必要と考えてございます。

４３ページの上段をご覧ください。

続いて、支え合い交通の交通モード等についての説明になります。

支え合い交通は、地域の状況を踏まえるとともに、多様な移動手段について、特性等も考慮した上で、地域にとって最適かつ持続可能な移動手段の導入を考えます。

その中には、地域全体として支え合い交通を導入していくもののほか、例えば、かなりの高齢になられ、日常生活や社会生活上の支援を必要とする方など、利用者を特定して導入を検討する必要があるものも考えられます。

このページでは、これらを「地域を特定した運行」、「利用者を特定した運行」と大きく２つに分けて整理しており、「利用者を特定した運行」として、福祉有償運送や買い物支援サービスなどをお示ししてございます。

また、そのほかに、公共交通の補完が期待されるシェアサイクルのほか、電動キックボードや次世代型パーソナルモビリティなどの活用についても検討していくものとしております。

以上が、交通ネットワークのご説明でした。

続いて、交通結節点についてのご説明に移ります。

４３ページ下段をご覧ください。

交通結節点とは、鉄道やモノレール、バス、タクシーのほか、自動車や自転車など多様な交通手段間の接続が行われる場所を指し、本市では鉄軌道駅と駅前広場がございます。

下のグラフは、戦後の１９５０年からの市内の鉄軌道駅の数、また、１日の平均乗車人員、人口の推移を表したものでございます。

高度経済成長期による転入増や、第２次ベビーブームによる人口急増と都市の発展とともに、市内の鉄軌道駅の数は、１９５０年の１６駅から、現在は４９駅と継続的に増加して参りました。

しかしながら、今後、少子高齢化・人口減少が本格化する中、鉄軌道駅が継続的に増加することは考えにくい状況であると考えられます。

続いて、４４ページ上段をご覧ください。

交通結節点として求められる機能について記載してございます。

交通モード間の円滑な乗り入れや接続を行う「交通結節機能」をはじめ、ご覧の表のとおり、まちづくりと連携したにぎわい機能や、サービス機能、景観機能などがございます。

続いて下段をご覧ください。

本市の交通結節点の考え方として、本市の都市づくりの基本方針である「都市計画マスタープラン」における将来都市構造図でございます。

都市計画マスタープランでは、広域的なネットワークの拠点形成や大都市にふさわしい諸機能のバランスの取れた多心型の都市構造を構築するため、鉄軌道駅を中心とした拠点の育成・整備を図る旨の記載があること、また、先ほどご説明したように、新たな交通結節点となる鉄軌道の新駅などの整備は想定しにくいことなどから、凡例の赤枠内の都心、重要地域拠点、地域拠点としている鉄軌道駅を中心とした拠点を、より磨き上げていくことが必要を考えております。

続きまして、４５ページ上段をご覧ください。

先ほどの都市マスに位置づけられた１６の拠点ごとに、主な鉄軌道駅と乗降人員、利用者の主な居住地や駅までの移動手段等について一覧表でお示ししてございます。

表の左から４列目が、対象駅の１日当たりの乗降人員で、この表は、乗降人員の多い駅順に並んでございます。令和元年度時点で、市内で最も乗降人員の多い駅は千葉駅で、次いで海浜幕張駅となっております。

なお、表の一番右の列は駅までの移動手段ごとの推計利用者数をお示ししており、１６駅のうち、利用者数の多い上位３駅までを赤色で示してございます。

表のとおり、本市の都心としての位置づけのある千葉都心、幕張新都心、蘇我副都心が乗降人員の多い上位４駅に含まれており、また、３番目の稲毛駅については、乗降人員が多いばかりでなく、他の駅に比べ、駅への移動手段として徒歩の割合が極端に少なく、公共交通である路線バスやその他のどの移動手段も多いことから、多様な交通モードへの乗り換え拠点という特徴があることから、これら４か所を、本市において特に重要な交通結節点として機能強化を図っていく必要があると考えてございます。

順に、これら４つの交通結節点についてのご説明をいたします。

まず下段、千葉都心についてでございます。

千葉都心のめざすべき都市構造として、都市マスから抜粋したものを記載し、その下には千葉駅の利用者特性等を記載しております。

また、左の図面では、千葉駅発着の移動状況を色の濃さで表しており、青色で示している図面はバス

による移動の状況、赤色で示している図面は、バスも含め、タクシー、自家用車など、すべての手段の移動状況を示したものでございます。

利用者の特性については、この図面や、上段の一覧表にて整理している「駅の端末手段割合」などを基にお示ししておりますので、適時一覧表もご覧になって頂ければと思います。

さて、千葉駅利用者の特性としてですが、一覧表より、徒歩での移動が約７割を占めていること、また、図面より、利用者が広範にわたっていることがわかります。

次に、課題といたしましては、地形や鉄軌道の線路等による物理的なエリアの分断、バス乗り場や案内などのわかりにくさ、また、千葉駅を中心として、各方面への回遊性の向上や歩行環境改善などが挙げられます。

これらの課題を解決するための取組として次のスライドで整理してございます。

４６ページの上段をご覧ください。

千葉都心における交通結節点としての機能強化に向けた取組として、千葉駅を中心とし、東・西・北の３つのエリアに分けて取組を整理してございます。

まず交通結節点として大きく関係することとして、既に完了している事業でございますが、左上に、ＪＲ千葉駅駅舎・駅ビル建て替えについて、また、全体的に関わる内容として、バス案内掲示板の充実として、オープンデータ化と連動し、よりわかりやすく時刻表等を表示することや、ウォーカブル推進として、千葉駅周辺について、「居心地が良く歩きたくなるまちなか」の形成などを図るとしてございます。

そのほか、各エリアにおいて、再開発事業などに伴い、交通結節点としての機能強化を図る、としてございます。

続いて下段をご覧ください。

次に幕張新都心についてでございます。

スライドの構成は、先ほどご説明しました千葉都心と同じく、上位計画である都市マスからめざすべき都市構造を記載し、左の図面で海浜幕張駅発着の移動状況、その右に特性や課題などをお示ししております。

海浜幕張駅利用者の特性としましては、利用者のほとんど、数字で申し上げると約９割がひび野や打瀬などの駅近傍との往来であり、手段としては徒歩が８割以上を占めている状況です。

また、課題といたしましては、駅構内や駅前広場の混雑、ＪＲ総武線との接続改善などのほか、来街者の利便性や回遊性の向上などが挙げられます。

なお、幕張新都心は地区内施設などでのイベント開催時における急激な来街者の増加と、それに伴う駅周辺の混雑なども大きな課題と捉えてございます。

続きまして、４７ページの上段をご覧ください。

このスライドでは、幕張新都心の課題の１つとして掲げましたＪＲ総武線との接続改善を踏まえ、幕張新都心内への発着が多い幕張本郷駅と幕張駅の特性について整理したものになります。

はじめに、幕張本郷駅についてですが、都市マスで位置付けました１６の拠点にある主な鉄軌道駅の端末手段において、バスの割合が最も高い駅となっております。バスの発着地を見てみますと、中瀬、ひび野など、幕張新都心内が特に多く、総武線沿線から幕張新都心への接続の玄関口になっているものと考えられます。

次に、幕張駅についてですが、幕張駅周辺の居住地や幕張新都心との往来も多いものの、手段別ではバスの割合は少なく、多くは徒歩であることが大きな特徴となってございます。

下段をご覧ください。

幕張新都心における交通結節点としての機能強化に向けた取組でございます。

まず、幕張新都心内では、幕張新都心拡大地区新駅の整備や、海浜幕張駅における新改札口の設置などの駅施設に関わるもののほか、自動運転技術を活用した自動運転バスやＭａａＳなどの未来技術を活用した新たなモビリティサービスの検討などを位置づけてございます。

また、右側には、幕張新都心とのアクセスなどの面から、海浜幕張駅と幕張本郷駅を結ぶ連節バスや、土地区画整理事業によって整備が進む幕張駅北口駅前広場の整備についても位置付けてございます。

４８ページの上段をご覧ください。

続きまして、蘇我副都心についてでございます。

蘇我駅利用者の特性としまして、徒歩の移動割合が７割程度と、千葉都心と同程度ながら、自転車の移動割合が約１２％とバスより高いことや、バス移動は大多数が中央区内を発着しているなどの特徴がございます。

課題といたしましては、駅前広場において、路線バスやタクシー、一般車が輻輳し、手狭な状態であること、また、駅前広場に隣接する複数の民間建設物の老朽化や、駅周辺の未利用の解消などが挙げられます。

その課題解決に向けた取組としまして、下段にお示ししました東口地区のまちづくりとして、再開発事業の検討を位置付けてございます。

こちらの写真のとおり、バスと一般車が輻輳している状態や、周辺の民間建築物の老朽化などの課題に対し、再開発事業により周辺の街区を一体的に再編することで、副都心としての玄関口にふさわしい交通結節点としての機能強化に向けた検討を進めてまいります。

４９ページをご覧ください。

最後に、稲毛駅周辺地区についてでございます。

稲毛駅はＪＲ総武線の快速停車駅であることや、都市マスにも記載のとおり、後背地に大規模な住宅地を抱えていることなど、多くの方が利用する駅となってございます。

稲毛駅利用者の特性としましては、バスでの移動が多く、４つの拠点の中で最も高くなっております。バスの発着地としては、内陸側の長沼町やあやめ台のほか、ＪＲ京葉線の稲毛海岸駅がある美浜区高洲などの広範にわたっている状況が見受けられます。

課題といたしましては、駅前広場の出入口の混雑による路線バスの定時性の確保や、バス利用者や歩行者の錯綜などの駅前広場内の歩道混雑、一般車乗降場の飽和状態の解消などが挙げられます。

続いて、下段をご覧ください。

稲毛駅周辺の取組についてでございます。

稲毛駅東口地区のまちづくりとして、先ほどの蘇我副都心と同様に、駅前広場を含めた再開発事業の検討を位置付けてございます。

駅の乗降者数が多く、端末手段としてのバス等の利用者が多い稲毛駅の駅前広場を再整備することにより、交通結節点としての機能強化を図るとともに、駅と再開発地域を結ぶ動線を確保することで、にぎわい創出を推進いたします。

次に５０ページ上段をご覧ください。

これまでご説明しました４か所以外の交通結節点の考え方についてでございます。

これら４か所につきましては、本市の交通結節点の中で特に重要であることから、位置付けた取組を実施していく一方、そのほかの鉄軌道駅においても交通結節機能の強化や改善に向けた取組をそれぞれの課題や特性等を考慮し、適宜、検討していくことといたします。

交通結節点の機能強化に関する取組の例としましては、下の写真のとおり、パーク＆ライドやサイク

ル＆ライドなどのほか、シェアサイクルなど、今後、さまざまな展開が想定される多様な交通モードの乗り換え拠点となるモビリティ・ハブなど、交通モード間の乗り換え機能の充実が考えられます。

また、モノレール沿線においては、モノレールを活用した電力融通なども含めた交通モード間の連携なども考えられます。

以上が交通結節点についてのご説明でした。

続きまして、第５章のご説明に移ります。

５０ページの下段をご覧ください。

第５章では、目標達成のための施策と実施主体についてお示しします。

こちらについては施策体系の全体を記載したＡ３の参考資料２を用いてご説明したいと思います。

参考資料２をご覧ください。

資料の一番上に、第３章でお示ししました基本理念、その次に、３つの基本方針を記載してございます。

施策の体系といたしましては、ご覧頂いているとおり、この基本方針と、一番下の具体的取組の間に２つの項目を設けております。

まず基本方針のすぐ下に来るのが「目標」で、それぞれの基本方針の内容に基づく目標を２～３ずつ、合計７つの目標を設定しております。

次に、その目標を達成するための「施策」として、各目標に２～３ずつ、ＡからＳまでの記号を付けた１９の施策を設定しており、さらに、各施策に紐づく具体的取組を波型のカッコや黒線で関連をお示ししてございます。

この具体的取組は№１から５５まで位置付けてございます。

まず、目標についてですが、基本方針１の「身近に感じ、安全・安心で、持続可能な交通サービスの実現」に係る目標として、この基本方針の中の象徴的な単語を抜き出し、ご覧の３つの目標を設定してございます。

次に、基本方針２の「都市の魅力向上に資する交通サービスの実現」に係る目標については、快適性の向上に関する目標と、移動目的の創出に関する目標の２つを設定してございます。

最後に、基本方針３の「地域の暮らしを支える交通サービスの実現」に係る目標については、移動に困難を抱える地域と人に着目し、“地域”へのアウトリーチと“方々”へのアウトリーチの２つの目標を設定しております。

続いて、施策と具体的取組についてですが、時間の関係で、主要なものを抜粋してご説明いたします。

まず、①の目標に対応する施策としては、Ａ、Ｂ、Ｃの３つがあり、具体的取組としては、例えばNo.１として、本協議会の下部組織であるバス事業者部会でも検討しております、バス情報フォーマットによるオープンデータ化の推進や、No.４の自動運転やＭａａＳなどの技術革新を取り込んだ交通体系の検討などを位置づけております。また、No.６のモノレールのさらなる低炭素化として、新型車両の更新により、電気使用量の削減やCO_2排出削減などに寄与する環境に関する取組も位置付けてございます。

次に、②の目標に対応する施策として、Ｄの公共交通の認知度・理解度を高める、また、Ｅの公共交通の“ファン”を増やす、という２つを位置づけております。

どちらも、主にソフト的な取組内容となっておりますが、Ｄについては、まず身近な公共交通を「知ってもらう」取組として、公共交通に関するリーフレットの作製や配布などの普及啓発、そして、Ｅについては、知っている段階から、更に１歩進んで、「親しみ」を持ってもらうための取組として、例えば、No.１１のモビリティ・マネジメントでは、ワークショップなどの対話型のコミュニケーションの

実施や、№１３、１４のような交通事業者様が開催するイベント等の取組を位置付けてございます。

続いて、③の目標に対応する施策としては、Ｆ、Ｇ、Ｈの３つの施策を位置づけており、公共交通の安全性や災害への対応力を高めること、また、利用者などのマナーに関する周知・啓発に関することとして、№１５から２３までの取組を設定しております。

例えば、No.１８のマナーの周知・啓発については、公共交通は利用者同士が同じ車両等をシェアして移動するという特徴を踏まえ、利用者間のトラブルや車内転倒事故の防止などに繋がる様々な周知活動を行うものといたします。

また、No.２２では、近年、大雨などの災害によって路線バスの車庫等が水没し、災害後の公共交通の運行に支障が出ている事例が出てきていること、また本市の路線バス事業者の多くが美浜区内などの標高の低い土地に車庫を保有していることなどを踏まえ、バス車両の避難場所確保として、高潮と風水害が同時に発生した場合等に備え、避難場所を確保するものでございます。

続いて、④の目標に対応する施策としましては、Ｉ、Ｊ、Ｋの３つの施策を設定しております。

この中で、Ｊの交通結節点の強化については、先ほど第４章でご説明した交通結節点の機能強化に関する各取組を位置づけてございます。

また、Ｋの道路ネットワークの整備と道路施設のリノベーションの推進については、路線バスなどの定時性を確保する観点などから、都市計画道路などの整備やボトルネック箇所の解消を図るものでございます。

⑤の目標に対応する施策としましては、Ｌ、Ｍ、Ｎの３つの施策として、主に、目的地づくりや移動自体を楽しむための取組を位置付けております。

例えば、第４章で千葉都心の取組としてご説明した、№３２、ウォーカブルの推進や、各交通事業者様が取組んでおられるイベント列車の運行等を位置づけております。

続きまして、⑥の目標である「移動に困難を抱える地域へのアウトリーチ」に対応する施策としましては、まず、Ｏの「地域の生活路線の維持確保・効率化」の具体的取組として、若葉区泉地域で運行しておりますコミュニティバスの維持確保や効率化を位置付けたほか、施策Ｐの公共交通不便地域への対応やＱの地域に合わせた移動手段の確保においては、具体的取組として、第４章の交通ネットワークの項目においてご説明しました「支え合い交通」の導入検討などを位置付けております。

例えば、No.４３の新たな移動手段の確保に向けた検討・支援としては、公共交通不便地域に該当するエリアにおいて、地域の方々とともに持続可能な新たな移動手段として、デマンド交通や企業バスの活用などの検討を行うものです。

また、№４５では、スポット的に公共交通へのアクセスが困難な地域などにおいて、住民協働によるグリーンスローモビリティの導入手法について検討するものでございます。

最後に、⑦の目標である「移動に困難を抱える方々へのアウトリーチ」に対応する施策としましては、Ｒ「バリアフリー化の推進」とＳ「移動しやすい環境の創出」の２つを位置づけております。

それぞれの具体的取組としましては、No.４６の地区別バリアフリー基本構想の策定・推進をはじめ、公共交通におけるバリアフリー化だけでなく、No.５２のように駅係員や運転士のサービス介助士の資格の取得などソフト的な取組も位置付けております。

また、利用者を特定した運行として、No.５３、５４のように福祉有償運送事業者への支援や階段の昇り降りが困難な高齢者等への支援なども位置付けております。

以上が施策の体系、及び、個別施策についての説明でございました。

ここで、資料１の計画素案にお戻り頂きまして、５１ページをお開き頂ければ、施策の体系を２つのスライドに分けて掲載したもの、また、５２ページ以降には、個別施策の詳細をお示ししております。

ただいまご紹介した目標や施策、具体的取組について、本編ではご覧のように記載しております。

各取組の主な実施エリアや、取組の主体、役割、想定スケジュールなどを記載してございます。それぞれの詳細につきましては、時間の関係で、割愛させて頂きます。

続いて、本計画の定量的な指標の設定についてご説明いたします。

本計画では、先ほどご説明した①から⑦の７つの目標に対して、それぞれ指標を設定することといたします。

資料１の計画素案のページをちょっと戻って頂きまして、３２ページの下段をご覧ください。

計画目標の部分でございます。

目標１の「公共交通の持続可能性を高める」に対する指標としては、「公共交通の利用者数」を、目標２については、“身近に感じる”というキーワードから、「公共交通に関する認知度の向上」を、目標３については、“安全・安心”というキーワードから「市内の公共交通の事故件数」を、それぞれの指標として設定しております。

３３ページの上段をご覧ください。

目標４につきましては、“快適性の向上”というキーワードから「公共交通の快適性に関する満足度」を、目標５については、移動目的の創出に関する指標となりますので、「市民等の外出頻度」を、目標６については、“移動に困難を抱える地域”というキーワードから、「移動手段の導入に取り組む地域組織の設立数」をそれぞれの指標として設定しております。

また、最後の目標７については、本市がこれまで定期的に実施してきているまちづくりに関する１万人アンケートにおいて、バリアフリーに関しての設問があることから、公共交通機関のバリアフリーに関するアンケート調査結果を指標として設定してございます。

以上がそれぞれの目標に対する定量的な指標でございます。

なお、現状や将来の目標とする数値の設定につきましては現在検討中でございますので、本日は指標の内容についてご意見等頂けたらと思います。

続いて、ページを進みまして、７１ページの下段をご覧ください。最後の章でございます。第６章、計画の進行管理についてになります。

７１ページの右下に行程を書かせて頂いておりますが、第６章は計画の進行管理と計画の管理体制の２項目で構成されております。

７２ページの上段をご覧ください。

計画の進行管理でございます。

本計画が目標や指標の達成に向けて着実に前進していくため、計画推進の考え方について、２点、整理してございます。

１点目につきましては、PDCA サイクルを回していく旨の記載、２点目につきましては、本計画の計画期間は約５年間としておりますが、新型コロナウイルス感染症拡大による生活様式の変化などの大幅な社会情勢の変化や、上位・関連計画との整合・連携を図る場合などにおいては、必要に応じて計画の見直しを行う旨のご説明になります。

続いて、下段をご覧ください。

計画の管理体制でございます。

本協議会を中心として、各関係者が連携等しながら取組を継続的に進めていくことが重要であることから、達成状況については関係者が各取組の評価や検証を行うとともに、本協議会においては、先ほどご説明した目標に関する評価・検証を実施するとしております。

また、計画期間中に、必要に応じて計画の見直しを行う場合、本市にて見直し検討を実施し、本協議

会においてご審議頂くものといたします。

第６章についての説明は以上でございます。こちらまでが本計画素案の内容でございます。

最後に、今後のスケジュール等について、口頭でご説明させて頂きます。

本日は、ご覧のとおり、計画素案をお示しさせて頂きました。

この計画素案に関しましては、この場でのご議論のほか、バス事業者部会の委員各位にも意見照会しているところでございます。頂きましたご意見等を参考に、必要に応じて修正等させて頂き、次回の協議会にて、「計画素案」から「計画案」にブラッシュアップした状態でお示ししたいと考えております。

その後、「計画案」として、１カ月の市民意見募集、いわゆるパブリックコメントを実施させて頂きました後、改めて協議会を開催し、パブコメの結果とともに、計画の成案としてお示しさせて頂き、本協議会のご承認を頂いた上で、策定・公表して参りたいと考えております。

なお、コロナ禍で、当初想定していた策定時期から遅れ気味ではございますが、現在のところ、年内の策定・公表を目指しているところでございます。

議題第１号の説明は以上です。ご審議のほど、よろしくお願いします。

【轟会長】

ありがとうございました。それでは、ただ今最後にスケジュールを頂きましたが、今回は素案という形です。こちらについてみなさんから忌憚のないご意見を頂き、ブラッシュアップして案という形へ修正していく、こういうことであります。ですので、みなさんからさまざまなご意見を頂きたいと思います。

いかがでしょうか。どちらからでも結構ですが、ご意見、ご質問を頂きたいと思います。Ｗｅｂからも結構です。

【二村副会長】

みなさままだお考えのようなので、私から。ご説明ありがとうございました。

５ページの「賢い選択」という言葉をやめて、「安全・安心の提供」としましたというお話があったと思うのですが、そうしますと、資料の中の環境にやさしいエコロジーが抜けたなというところを指摘させて頂きます。「賢い選択」というのは、いわゆる「クールチョイス」と最近環境省が言っていますが、あれの言葉に通じる言葉でもあるし、少し前になりますが、国交省のほうでは道路系で「賢く使う」という言葉もあって、その「賢く」を持ってきているのかなと思ったところだったのですが、「安全・安心の提供」はとてもよくわかると思うのですが、環境の部分が抜け落ちましたということを一言指摘させて頂きたいと思います。

それから、３２ページの基本理念ですが、仕方がない話かもしれないですが、いろいろな思いがあって盛り込んだ結果、大変長くなったということでありまして、さっと見ただけでは一瞬あれっと思って、もう１回見直さなければいけないという点があるかなと。問題はないのですが、もしできたらどこか落とせる文言はないのかなと思った次第です。例えば「身近な」というのはどうしてもなければいけないのかとか、どこを落としたらいいかというのは先ほどからいろいろ隠して見てみたのですが、感想として長いですねということを一言申し上げます。

続いて、４３ページの上、交通ネットワークのところで、シェアサイクル、電動キックボード、次世代型パーソナルモビリティとあるのですが、一応これは公共交通に準ずるようなものというのがすべて上のデマンド交通、グリーンスローモビリティにしても含まれていると思うのですが、電動キックボート、次世代型パーソナルモビリティの扱いというのはシェアも考えているのでしょうか。個人の持ち物

でということになりますと、確かに補完交通ではあると思うのですが、シェアサイクルと同列に扱うのはいかがなものかというのはちょっと思ったところです。

【事務局】

３点ご意見を頂きました。ありがとうございます。

まず環境が抜けてしまったのではないかというご指摘ですが、確かに「賢い選択」に環境が含まれていて、それを変えたことで抜け落ちてしまっているような印象を与えてしまうところはあるかなと思います。５つのメリットの中でも環境にやさしいというところを入れさせて頂いていたり、施策の中で低炭素化の部分を入れさせて頂いたりしているところで、私どものほうは環境についての配慮というところを忘れているわけではないということを申し上げながらも、確かにご指摘どおりだなというところがございまして、ここの公共交通に期待される役割のところの次のページ、例えば６ページ、７ページにはそれぞれ具体的な説明を書かせて頂いております。その中の７ページに「様々な変化への対応」を書いているのですが、現在ここに書かせて頂いているのは、超高齢社会ですとか、コロナの話ですとか、そういうところばかりになっておりまして、今のご指摘を受けて、「様々な変化への対応」の中に最近ですと千葉市でもゼロカーボンの話とかさせて頂いているところがありますので、そういう社会変化への対応というところは「様々な変化への対応」のところに当たるのかなと思います。なので、７ページの上段のところにそのあたりを書くことでさらに意思を強固に表すというところの対応ができるかなと思っております。このあたりは検討させて頂ければと思っております。

２番目の基本理念ですが、事務局の中でも作りながら短くならないかと思いながら、結果的に思いがすごく溢れ出てしまったというところがありますので、１つずつの単語を見直しながら短くできるかどうかというところの検討はさせて頂きながら、私たちの思いがこんなにあるんだというところもご理解頂ければと思います。

最後に頂きましたシェアサイクルとキックボード、パーソナルモビリティのところの同列はどうなのかというお話ですが、確かにサイクルの前にはシェアがついていて、それ以外にはついていないという状況はあるのですが、千葉市の中でもキックボードをシェアしてみなさんで公園の中で遊んで頂いたり、移動に利用して頂いたり、そのような取組も進めているところがありますので、市の取組として完全に個人のものというわけではなく、そういうシェア化なども取組として行っている関係がありまして、この中で書かせて頂いているところがあります。ただ、最終的にこれらはすべてシェアするものなのか、その仕組みをどうするのかとか、そのあたりがまだ未整理というところがありますので、実はこの中の下の部分の文言についても、「未来技術の活用についても検討します」という言い方で示させて頂いているところがあります。このあたりは現状についてのご説明になってしまいますが、そのような状況でございます。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。基本理念に関しては私も長いなと思ってしまったので、もう少しコンパクトにして頂ければと思っています。ご検討をよろしくお願いします。

そのほかいかがでしょうか。

【依田委員】

何点か要望とお願いです。

１つは、この計画は市民のみなさんに説明するとなると、非常に言葉がわかりにくい。例えば「アウ

トリーチ」というのは私もわかりません。それから、「グリーンスローモビリティ」は何なのか、どこかまとめて語句の説明をしておいたほうがいいなと思います。私だけが知らないのならいいのですが、どうもみなさんも知らない単語がいっぱい出てくるので、そういうのは要望でございます。

それから、目標の「移動に困難を抱える方々へのアウトリーチ」の中で、「地域の生活路線の維持確保・効率化」、これが私なんかは非常に身近な問題としてあるのですが、この施策が若葉区のコミュニティバスだけなんですよね。今エリアＣとかのところに対する対応が少し薄いのではないか。難しいのはわかっています。交通結節点は非常にわかりやすくてやりやすいかもしれないですが、エリアＣ、Ｄの施策が少し薄いなという感じがして、全体のバランスから見ると、そこら辺がちょっと薄くて何かいいアイデアがないかなと思います。バス路線の存続という非常に難しい問題はあると思いますが、地域の人にとっては非常に重要な問題だと思うので、そこら辺をもう少し考えて頂ければと思っています。

【轟会長】

ありがとうございます。では、お願いします。

【事務局】

ご意見ありがとうございました。市の計画を作るに当たって、カタカナや横文字をあまり使うなというのは常日ごろ言われていながら、ついつい使ってしまってわかりにくくなってしまって、非常にここは申し訳ないと思います。表現の見直しなどは併せてさせて頂きたいと思っております。

アウトリーチの部分につきましては、行政が今まで待ちの態勢でいたところから、こちら側から手を差し延べる方向に施策を変えなければいけないという流れもありまして、そういうふうにこちらから手を差し延べるという意味で使わせて頂いたのですが、確かにわかりにくいというところのご指摘を踏まえた上で、何かほかにいい言い方がないかというところは考えさせて頂きたいと思います。

あと、公共交通不便地域など、現況、交通が非常に便利でないというか、お困りの地域に対しての施策が薄いというご指摘ですが、協議会の場でも何度かご説明させて頂きました公共交通不便地域のモデル地域である高津戸地域での取組を進めていきながら、それをモデルにどういうことができるかというノウハウを市のほうで積み重ね、ほかの地域にどういうことができるかというところを改めて検討した上でこの計画に載せていきたいというところがそもそもの思いでございました。

ただ、コロナ禍の状況の中で、地元の自治会のみなさまに全世帯のアンケートはできたものの、それの結果のご報告ですとか、みなさまとのワークショップのようなものに関しましては、コロナのワクチンを打つまでもう少し待てないかとか、いろいろなご意見を頂いて、言い訳のようになってしまって恐縮ですが、検討が進んでいない状況がございます。こちらの検討を進めた上で、実際のところ何ができるかというところはさらに進めたいとは思っておりますが、そういう状況がございまして実は今回のＡ３のほうでまとめさせて頂いております各具体的な取組の中ですと、「新たな移動手段の確保に向けた検討・支援」という表現をさせて頂いているところでございます。我々の頭の中にはデマンド交通なり企業バスの活用なり、例えばグリスロを使えるところなのかどうなのかというところの整理などもしていきたいと思っておりまして、今回この計画の中では千葉市として初めて公共交通不便地域というものを指定させて頂いたところがございますので、それについての施策につきましては、ご指摘がありましたとおり、今後も検討を重ねてまいりたいと考えてございます。

【轟会長】

よろしいでしょうか。施策に関しては、取組、具体的な地名が載っていたり、あるいはそうでないも

のといくつか熟度が違うものが並んでいるようにも見えますので、このあたりをどういう表現にしていくかというのは整理が必要だなと私も思っていたところです。ありがとうございます。

また横文字を使いたくなるというのは我々研究者も結構そうなものですから、アウトリーチというのは最近研究の分野でよく使うので、気をつけなければいけないと。学生にもよくわからないと言われますので、気をつけないといけないと思っております。ありがとうございます。

そのほかいかがでしょうか。

【小島委員】

細かなことですが、利用者の立場から言いますと、４１ページのコミュニティバスの実情というところが非常に引っかかります。当然この図で示されているように、現在はお金はかかっているけれど、利用者が少なくて収支がこんなに悪いんだよと。かつ、これだけ市が不足分を補っているんだよということの説明の図かと思うのですが、私はこの図がうまく理解できないのですが、いわゆる固定費、変動費を入れた損益分岐点の考え方で、収支がここのポイントで、現状はこうだと。だからこういうのをやるというのを示したいんだと思うのですが、この図から言うと、いわゆる燃料油脂費は我々の考え方で言うと完全な変動費ではないかと思っているのですが、これは利用者が０だろうが３０万人だろうが一定の油代はかかるということでしょうか。それから管理費も固定費だからしょうがないと思いますが、固定費、変動費の考え方が図としてどうも違和感があるのと、この図からどういうポイントを示したいのかというのがいまいち私自身理解できないので、細かなことですが、この辺を説明して頂けたらと思います。

【事務局】

４１ページ上段のところ、ご指摘頂いたとおり、バスの運行には経費がかかるんですよというところをみなさんにわかって頂きたくてお示ししたものになります。その中で、一般の路線バスのデータというのはなかなか事業者様の都合もありますので、コミュニティバスのことで書かせて頂いたというところになります。

その中で、若葉区泉地域コミュニティバスは利用者の有無にかかわらず毎日同じ便数を運行している状況がありますので、かかる油代などは固定費として変わらずという状況がありながら、また人件費とか車両費、諸費なども、車両自体は常に３路線あるものの３台、プラス予備の１～２台というところを用意して頂いておりまして、また市のほうで委託発注している関係で、ある期間で、これだけの金額で運行するというような契約上、この図の中では固定費としてずっと伸びているような状況がありまして、そのあたりから実際と食い違うのではないかというイメージを持たせてしまったのかなと思っております。

我々の趣旨としましては、実際に運行にかかる経費に対して、あまり人が乗ってくれないと動かしている側が結構大変なんですよというところがわかって頂ければよかったなと思っていますので、何かこの図のほうで変にそれが伝わらず、ほかの疑念を持たれないようなやり方があるかどうか、書き方、示し方があるかどうかは再度考えていきたいと思っています。この図の趣旨としてはそのようなところがありまして、損益均衡ラインについてはそういう意味では書きすぎたところがあるかもしれませんが、趣旨としてそのような状況になってございます。

【轟会長】

よろしいでしょうか。現状の費用、これが書いてあるというところだと思います。需要に応じてサー

ビスの水準を変えていくというのはおっしゃるとおりだと思いますが、それは今ここでは入っていないということですね。そのあたりのことを書くのか、それがいいのかなと思いながら聞いておりました。よろしいでしょうか。

そのほかいかがでしょうか。ＷＥＢのほうからもいかがですか。

【松野委員】

これまで千葉市の活動にいろいろ関わっていて、ウォーカブルの取組などに関わっていると、歩行者優先と言って車両規制をしているところに学生が停止するために警備員として立たせたことがあるのですが、そうすると１時間に５０台ぐらいの自動車がどうしても入りたいと言って入ってくるのを制止するのが本当に大変だったという感想があったり、それから八街市で交通事故が起きて、千葉市を歩いていると本当にすごい勢いで車が走っていて、例えば自転車を利用しようと思っても、自転車利用道のところのすぐ隣をものすごい勢いで走っていたりするところがあって、こういう状態を一体いつまでやるのだろうと思います。八街市のことは千葉市で起きてもおかしくないと思ったときに、ちゃんと危機感を持ってやっていく必要があるんだなと思った次第です。

例えば５５ページのところで「マイカー流入量を抑える」というので、すごくいい目的で、これって正答正解なのでぜひやっていくべきだと。じゃあそこで出てきた個別施策が本当にこれでいいのか疑問。今の状況がこれで変わるなんてとっても思えない弱さ。世界ではどういうことが起きているかというと、ピークロードプライシングをちゃんとしましょう、道路に対してちゃんと課金をしましょうということになっています。それから、自動車混雑税でやっていくことが非常に難しくなってきているので、どうしているかというと、CO_2を２０４０年までに３５％削減するなど、非常に高い基準を設けているので、自治体の中でクリーンエアゾーンというのを設けていて、その中には環境汚染の車は入ってくることができなくなっているとか、そういう世界的な流れがあって、違反すると８０００円近い罰金が取られるとか、それは自治体でできることですよね。もちろん今鎌倉市がピークロードプライシングをまだまだ頑張っていますが、そういうところの強さがなかなかここから見えないなと思いました。

自動車を結局何％削減したいんですか、それから、公共交通の利用者を何％増やしたいんですか、そういうデータに基づく議論ができてこないと、目標と言ってもすごく難しいのかなと思いました。

例えば４１ページ、さっき議論にあった損益分岐の点、これがすごく私は面白い表だなと思っていて、結局利用者を２倍に増やさないと元は取れないんですよと言っている。利用者が２倍じゃないとこうやって公金が費やされるんですよと言っており、これはすごくいい表で、これが千葉市の中で本当にどうなっているのかがわからなくて、私たちはいつもこれを聞いていて苦しい思いをしているのですが、一体利用者を何％増やさないと公共交通が維持できないのかというのが金額としてとっても入れたいなと思っているし、それから自動車を何％削減しますといっても、本当に市内の中が移動しやすいんでしょうか。この公共交通の状況で自動車を手放したら移動できるんですかというところの担保が見えないものだからみんな困っているのかなと思いました。本当に数値的に入れられればなと思っていて、ずっと数値は欲しいと思っていたので、この４１ページの表は私はとてもよいと思っています。

それから、電動キックボードについてのご指摘があって、こちらについてはイタリアとかフランスというのは自治体レベルで事業者による事業許可ができるようになっているので、そういうものを取り入れていくのであればそれはそれで面白い、世界の主流をちゃんと踏まえた施策だなと思って、面白いなと思いながら聞いていました。

それから、個別施策の１番目の「持続可能性を高める」のところで、ここでデータの統合がないと結局何％という議論ができないので、この１番目はすごく大きくて、これは本当に地道にやっていきまし

ょうよということを思っている次第です。

１番目の、結局これができればもっといろいろな議論が、この路線がどうだとか、ここが重複しているとか、もっともっとできるんだろうなと思って、ぜひそのあたりを期待しています。

【轟会長】

ありがとうございます。事務局、いかがでしょうか。

【事務局】

事務局でございます。数値的なものが必要というお話からキックボードのお話までいろいろとご意見を本当にありがとうございます。

まずご意見の中で頂きました例えばマイカー流入の抑制というところは、確かに海外ですと先進事例で都心の中に入らないようにする、もしくは入る際にはお金を払う、何かしらのリスクを負うというところをやられているところは承知しているところでございます。今回具体的施策の中で挙げさせて頂きました附置義務の台数緩和ですとか、職員のエコ通勤やマイカー流入抑制というところはその中ではファーストステップに近い、まずは小さな一歩を踏み出させて頂いたというところでございます。

実際のところ、ご指摘にもありましたとおり、マイカーを抑制して、市の中で例えばタクシー、バス、モノレール、鉄道の中で、いろいろな場所にどのように行けるかというところも本来は一緒に検討した上で、もしくは中に入ってくる車からもらう料金などをどのように充当して何に使うかとか、そういうところまで含めた検討が必要な施策だというふうにも理解しておりまして、今回この計画の策定の中ではそこまで踏み込めなかったところであり、まずはファーストステップとしてやらせて頂くというところでご理解頂けないかというところでございます。

最終的なマイカー流入の抑制というところに関しましては、CO_2の削減とかそういうところにも関係してくるところでございますので、市の環境部局ですとか他の部局のほうとどのような進め方があるのかというところは引き続き検討させて頂きたいと思ってございます。

あと、数値的なところで多分強い思いがあるのだろうなと思ったところが、実はどのぐらいの人が利用すればこの路線は維持できるかですとか、損益分岐点のような金額的なところは、今回はコミュニティバスで私たちのデータがございますので、この計画の中で明らかにさせて頂いたところがございますが、実際は各バス事業者様の経営の中でどのような判断があり、また路線によっては非常にお客様にご利用頂いていて、言い方が正しいかわかりませんが、黒字の路線がある中で、そういう黒字路線のお金を赤字路線に回して頂いて、そこの運行を維持して頂いているというところも実情としてあるというところは耳にしているところでございます。ですので、路線単位で見ていくのがいいのか、会社単位で見ていくのがいいのか、市全体として調整をするのがいいのかというところは我々も実は苦慮しているところがございます。そういうようなところの腹を割ったお話ができないかというところで、バス事業者部会も組織させて頂いて、うまく事業者様といろいろな意見交換なり、施策についての意見交換をさせて頂いているところでございます。

その中で、千葉市内は路線バス事業者は１０社いらっしゃいまして、それぞれエリアですとか運行の形態、規模、いろいろなものが異なるので、なかなかそのあたりの情報を非公開であって出しにくいという状況が事業者様としてはあるだろうなという中で、どのようなやり方でそういうところを、概念的ではなく、市民のみなさまにわかりやすく、かといって事業者様にご迷惑をかけない範囲でというところを考えながらこれからもバス事業者部会の中では意見交換していきたいと思っております。実際は運行に関してのカルテルの撤廃というところもありましたので、例えば熊本市とかですと実際そういう調

整をされながら路線の見直しなども手をつけていらっしゃるところがありますので、あそこまで一気に飛べるかどうかというところは難しいところはありますが、今後も引き続き事業者様と連絡を密に、意見交換を密に関係を築いていきながら、委員がおっしゃったようなところに到達できればなと考えているところでございます。

あとは電動キックボードの件はいろいろ海外の例などもご指摘頂きましてありがとうございます。千葉市の中でも道路を限定してキックボードの走行がどうかという実験をさせて頂いておりますので、そういうところもノウハウとして吸収しながら活用の方法を考えていきたいと考えてございます。

【轟会長】

ありがとうございます。よろしいでしょうか。

【松野委員】

どうかよろしくお願いいたします。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。大変重要な指摘を頂いて、私も実はマイカーを抑えるというのは、カーボンニュートラルをやろうと思えばマイカーを全部止めればすぐ実現できるんですよね。そういうことは無理ですが、やはり考えていかなければいけないなというのは常日ごろ思っていますし、さらに交通事業の見える化をしっかりしていかなければいけないということかなと思って聞いておりました。どうもありがとうございました。

【小池様（代理出席）】

今回の提示の部分ではなくて、前回の部分のところで１つ違和感があったので意見を申し上げさせて頂きます。

１５ページですが、本市の状況ということで、（２）で公共交通の状況を書かれてございます。２－１で公共交通ネットワークを読んでいくと、「令和元年度の１日あたりの公共交通の利用者数は増加傾向にあります」となっており、確かにここのデータはこれだけしか出ていないのでここでとどまっているのですが、実はこのパートの中で２４ページ以降に、２－５でコロナ禍における公共交通の利用状況は令和２年度のデータを掲げながらここまで書き込んでいるということは、できれば２－１は令和元年度の増加傾向にありましたが、令和２年度の状況を入れておかないと、我々公共交通機関が今非常に厳しい状況の中で千葉市の状況をしっかり記載されていないなと思われてしまうと思うので、もし変更ができるのであればご検討頂きたいという意見です。

【轟会長】

ありがとうございました。よろしいですかね。これは確かにご指摘のとおりだと思いますので、追加して頂くということで。

【事務局】

ご指摘ありがとうございます。こちらの部分は修正させて頂きたいと思います。

【轟会長】

ありがとうございます。そのほかいかがでしょうか。

【大川委員】

ＪＲでございます。個別施策のことで大変細かいところなので恐縮なのですが、よろしくお願いいたします。

お客様の安全に関するホームドアについて、弊社はある一定の基準を設ける中で今後整備をしてまいるというプレスをさせて頂いておりまして、千葉市さんとも含めて今後一緒に検討をして頂いているといったところでございます。

そういった中で、６８ページの下段にございますバリアフリー設備の整備状況の主体ですが、こちらもいろいろなところで一緒にやらせて頂きまして、整備はだいぶ整ってきたかなと考えておるのですが、こちらに書いてあるとおり、④の取組主体は交通事業者だといった形でございますし、千葉市さんも国も事業補助金を出して頂けるという認識のもとにこれも整備をさせて頂いておりました。

一方、５８ページは、まだ決まっていないところもあると思うのですが、５８ページのところでは事業主体が交通事業者だけになっております。こちらにつきましては、国の指針の中でもホームドアにつきましては国及び自治体及び交通事業者が三位一体となった形で整備をするという形になっておりますので、ぜひ先ほどのバリアフリーの設備と同じような書き方に、準拠したものになれば非常にありがたいと思っていますので、ぜひ実現可能な形でお願いしたいと思っております。よろしくお願いいたします。

【轟会長】

こちらもよろしいですかね。

【事務局】

ご意見ありがとうございます。ＪＲ様とは、先ほどご発言があったとおり、協議等をさせて頂いている中で、今現在、本市の中でホームドアに関する補助要綱等がございませんので、公表される資料の中でそのあたりのことは書き込めない状況がございます。今後もホームドアに関しましてはお互い情報の提供ですとか、協議ですとか、意見交換をさせて頂きながら終着点を見つけていきたいと考えておりますので、今後も引き続きよろしくお願いいたします。

【轟会長】

ありがとうございます。個別のところはちょっとこの時間ではすべてご確認頂けないと思いますので、後ほど私からも申し上げようと思ったのですが、持ち帰って頂いて詳細を見て頂いて、事務局のほうへご連絡頂ければと思っております。私もこれをすべて見ることが今できませんので、また後で見たいと思っています。

【成田委員】

千葉県バス協会の成田です。どうもありがとうございます。私から意見ということで述べさせて頂きたいと思います。

今回６回目の協議会で、今まで徐々に今回の素案に行くまで協議会を重ねるごとにだいぶ内容が充実してきて、本当に事務局の労苦といいますか、まとめて頂いたことにまずお礼を申し上げさせて頂きます。

その上で、大筋で特に異論はございません。ただ、ちょっと気になった点については述べさせて頂きたいと思います。

４点ほどあるのですが、順番に行きますと、３２ページの計画目標ということで、１から７まであります。私どもバス事業のほうから拝見していて、計画ができた後に指標に基づいていく場合に、事務局並びに関係するところが苦しむのではないかと思ったところは、まず目標１の公共交通の利用者数を目標の指標に掲げますと、利用者数というのは環境によって左右します。例えば現在新型コロナウイルスの感染によって利用者数は減っているのですが、この利用者数というのも鉄道とかバスとか乗り継ぎとかいろいろございますが、一概に一括りで千葉市内の利用者が増えたから公共交通の可能性を高めるということではなくて、やはり線区とか、バスでしたら路線、その状況に応じて利用者数は増えるというのもあるし、現状維持でも利用者数だけで持続可能性ということを整理していいのかどうか。

指標を見ますと、高齢者の方の運転免許返納とか、障害者の方の移動サービス、さまざまな内容がこの計画ではすべて網羅されていますので、何かほかの部分は非常に指標としてわかりやすいがゆえに、数というのはそこに至らなければ目標達成できないのではないかとされてしまうと、部分的に達成できないことでも、全部が達成できないみたいなのはどうかなというのもありまして、ほかの指標を見ると地域組織の設立数とか、外出頻度などがあり、抽象的な内容にしろということではないのですが、ただ単に利用者数が伸びれば持続可能性が高いかというと、そこは何かもう一歩あってもいいのかなというのが１つの意見であります。

次の意見は、目標の３「安全・安心への不断の取組」、これはぜひ、公共交通に従事する者にとって安全・安心は絶対です。しかし、ここで指標の中に事故件数、これも非常に数値がわかりやすくて、実はこの計画の前段で課題とかいろいろある中で、現在の千葉市内の事故がどのように起きていて、何件ぐらいあって、それをどうしようかというのがどうもあるのかなと。具体的に千葉市内の事故件数というのはこれから取れるのかどうか。千葉県の警察でもいろいろと事故件数については公表しているのですが、そうしたものを今後ＰＤＣＡを回していくときに可能なのかどうか。公共交通の安全性を高めるというのは事故の件数だけでいいのか。また平時から関係者の災害時の対応について協議するということであれば、こうした協議の数を指標として置いてもいいのではないか。あと、運転者の免許の返納もあります。ただ単に事故の件数が、今何件あって、これをもう少し減らそうというのであれば計画の形としてはすごくいいのですが、今千葉市内で死亡事故が何件あってというのが今までの協議会の中でなかったものですから、それを今後指標としてやっていいのかどうか、これについて、ほかの指標でもいいのではないかという感じがするのですが、「安全・安心の不断の取組」ということで、そういう気がいたしましたので、２つ目の点として申し上げました。

次に、今回交通結節点について非常に詳細にお示し頂いて、公共交通のシームレスな移動というのは、本当に利用者にとってみると移動の途中で何回も乗り換えるよりはシームレスは非常にいいことです。そこで４５ページについてですが、私は千葉市都市計画マスタープランを否定するものではありませんが、１日あたりの乗降人員が列記されていまして、気になったのは、例えば千葉駅でも千葉都市モノレールから千葉駅でＪＲ線に乗り換える方は実は千葉駅で降りないのですが、これはＪＲさんの乗降人員なのでしょうか。要するにその駅で単純に降りる人か、それとも幕張本郷駅に京成電鉄で来て、そこからＪＲに乗るのか。そうした数値的なものが乗降人員で、結局そのもととなる数値に端末の手段の割合でバスが何人というふうになっているわけです。ここはどういうデータを集計されたのかというのは、具体的にこの計画に書くとすると、何人以上だったら４つなのかとか、そのような指標として使われる可能性もありますし、この計画では何人以上で重点的にやるとかいうのも計画には書いてありませんから、あくまでも都市計画マスタープランの表をここに貼っただけなのかどうか、その辺が何か加工した

ようにもお見受けしたので、ここの部分は何か説明があれば伺いたいと思ったのが３つ目です。

最後は交通結節点の話で、今の各駅の交通結節点の状況と課題に応じて非常に精緻に整理されていてわかりやすくていいと思います。それで、実は少しバスのほうの話で言いますと、交通結節点の中に、千葉ではないのですが、埼玉でも起きて、有名であると新宿に新宿バスタという、バスの乗り換えの設備がありますが、今これから少し先のところを見ていくと、鉄道で千葉駅まで来た方が高速バスに乗り換えしやすくなるような、いわゆる鉄道から高速バスという結節点の考え方も、具体的に書かなくてもいいのですが、追加して頂くことがあれば今後の千葉の中でも夢が少し出るのではないかと思いましたので、４点目は特にそういうのがあればいいなという意見です。以上４点です。ありがとうございました。

【轟会長】

ありがとうございます。事務局、いかがでしょうか。

【事務局】

事務局でございます。４点ご意見ありがとうございます。

最初の目標１の利用者数の話です。あと目標３の事故件数の話、どちらも目標の指標としてのご意見を頂きました。こちらでお示しする中で、事務局でも各目標に代表的な指標として１つ例示しようということで今回このようなお示し方をしていまして、その中で、交通計画を策定した中で指標として利用者が何も出てこないのはいかがなものかという話もありまして、目標１のところに設定させて頂いているところがございます。いろいろな要因が重なって利用者が、もしくは環境が変化して利用者に影響が出るということは確かに重々承知しておりますので、例えばＰＤＣＡサイクルの中で数値だけをお示しするのではなくて、それまでの経過としてこういう状況があったというところも含めながら、最終的にはこの目標については達成したかどうかだけでなく、要因、もしくは社会の状況、そのあたりも説明してＰＤＣＡとしてお示ししていくのかなと考えてございます。

その中で事故件数は、ご指摘がありましたとおり、千葉市内だけ抜き出すというのが非常に大変だということもお話としては伺っておりまして、まず可能かどうかというところの問い合わせも今させて頂いているところでございます。今事故件数をお示ししているところは、ご指摘があった免許返納ですとか、いろいろなものをお示しするというところも案としてはございました。今回これをお示ししているのは、安全・安心というところを市民の方々が思い浮かべたときに、公共交通は思った以上に事故が少ないというところがありまして、バス事業者様にはよく車内の転倒事故のことを気にされているというお話もあり、実際どうなのかは今わかりませんが、減っていくことがもしお示しできれば、さらにメリットとして市民のみなさまに認識されればなというところもあり、今お示ししているような状況になります。

先ほど轟会長からお話を頂いたように、今回この計画素案をこの場所で個別の具体的施策まで含めてすべてみなさまにご審議をして頂くというところはかなり難しいと思っておりますので、後ほどこちらの件に関しましてはみなさまに改めて意見照会か何かさせて頂くことも考えておりますので、その中で頂いたご意見を踏まえて、またこのあたりはどうすべきか事務局で１度議論をしていきたいと思っております。

４５ページの交通結節点の表のところですが、この表自体は我々のほうで加工して作り上げた表になりますので、都市計画マスタープランに位置づけられている拠点、それぞれ１６拠点をベースにいろいろなデータを詰め込んだ表になってございます。都市計画マスタープランにこの表があるというわけで

はございません。説明が不十分でした点をお詫びいたします。

その中で、それぞれの拠点を代表するような主要駅を左から３行目のところに書かせて頂いて、その駅に関しての利用者数だけをその右に書かせて頂いているという状況になります。

主要駅を利用されている人数を単純に右から２番目の端末手段割合に掛け合わせて出てきた数字が一番右に出てきているという単純作業の表になっておりますので、一番右のところはあくまでも数字の大小というところで、どういう駅がどれだけ多いのかというところの指標のようなものになっております。その辺、注釈が非常に小さくて誤解を生んでいるようなところもあると思いますので、ここはうまく示し方は考えたいと思っております。

４点目の高速バスと鉄道との連携でございますが、どの駅であっても最初に駅に近いところには路線バスの停留所があって、高速バスはそこから離れてしまう状況があるところは承知しております。高速バスがコロナ禍でいろいろと打撃を受けながらも、移動手段として非常に重要で、みなさんよく使われているという状況も把握しておりますので、今時点ではそういう把握を我々もしておりますという現状の確認というか、お伝えする状況でとどまらせて頂きます。ありがとうございました。

【轟会長】

ありがとうございます。岡部先生、Ｗｅｂのほうで手を挙げておられます。どうぞ。

【岡部委員】

今日ご説明を伺いまして、千葉市というのは日本全国の縮図のような、非常に複雑な交通結節点を持ちながら、公共交通不便地域も抱えているということで、そういった千葉市に対してあらゆる方面に目配りしたようなきめ細かな計画に回を重ねるごとに精度が上がってきているなということに感心しております。事務局の方のご努力の賜物ではないかと思います。

一方で、そのことが利用者に伝わるのかどうか。シンプルであるということが求められます。わかりやすさということは、努力すればわかりやすくなるというものではなくて、シンプルだとわかりやすいというところがあり、そこら辺の難しさが一方であるのだろうなと思いました。これだけきめ細かだけれども、恐らく利用者のほうではこれが公共交通政策として足りないと指摘されているということが起こっているのではないかという難しさを感じました。

公共交通不便地域について、公共交通の専門家ではないのですが、日本の公共交通政策というのは、ヨーロッパに比べて遅れているとよく指摘されます。しかし、言いましたように、これだけきめ細かな計画というのがヨーロッパの場合では行われていることがないので、自信を持っていいのではないかと思います。

どこが問題として指摘されているかというと、基本的な人権としての移動の権利を保障するという意味での公共交通政策の遅れだと思います。一方で、日本の場合というのは公共交通不便地域においても民間事業者さんの努力によってビジネスとして成り立っているということはむしろ誇るべきことではないかと。ギリギリまでそれでカバーしていく。だけれども、最終的には人権としての移動の権利は保障していくんだという、そこのところが特に公共交通不便地域においてもう少し明示的に示されると良いと思います。

次に、３１ページの上段を見ますと、現状・問題、公共交通に関する課題、方向性とあるのですが、その前にどのような問題があるのかという指摘があるのですが、問題や課題の書き方が、何が問題として書いているのかというのが結構ばらつきがあるような気がいたしますので、その３つでどのように書き分けるかというのがもう少しクリアなほうが、どういう問題があって、それをどう課題として捉えて、

どういう方向性で解決していくのかというのが整理されてわかりやすくなるのではないかと思いました。

次は、小さなことですが、電動キックボードのことが話題になっておりますが、シームレスなモビリティの中で私自身は柏キャンパスにいます。柏の葉キャンパス駅前で電動キックボードのシェアを行っていますが、自転車よりも簡単に止まりやすいというメリットがあるのかなと思います。今回千葉市を訪れる観光客の視点というのはあまり入っていなくて、コロナの対応で精一杯だったのだろうと思います。特に実際これを作り込んでいく段階でコロナの状況がどんどんと変わってきて、観光客のことまで考えられなかったと思うのですが、そうしたいろいろなモビリティがあることによって観光客も利用できるようになっていくように思います。

交通弱者と呼ばれるような移動に困難を抱える人たちへのアウトリーチというのはなかなか難しくて、サービスはあるんだけれども、そもそもないと思って諦めてしまっている人たちにどのようにアウトリーチしていくかというところの言及がもうちょっとあってもいいのかなと少し思いました。

例えばそれはその人たちに特化したものではなくて、大体公共交通不便地域ですとマイカーを持っている人はほとんどマイカーに依存してしまっているのが問題なので、そういった人たちも使う機会があるような工夫といいますか、そういうことによってその人を通して実際にそれしか手段を持っていない人への周知というのがうまくいくとか、何かそうした工夫が考えられると思いました。

次は指標についてですが、指標は実際に入手できる指標と、本来この目標に合わせた指標というのが、難しいところだと思うのですが、私もあまり交通に詳しくないのでそういう指標ができるのかわからないですが、少なくとも公共交通の分担率的なものは入ってきてもいいのではないかと思います。かなり包括的な計画として公共交通政策を考えていますから、環境問題も含めるという意味で、マイカーと公共交通の分担率的なものが、例えば目標１に入ってくるですとか、持続可能性を高めるとかいうところに入ってくると、より実質的な指標になるのではないかと思いました。

最後に、いろいろな自治体で計画を作られているのを見ていますと、今までとネットワークの考え方が変わってきたかなと思っています。ネットワークというのはそれを基盤として利用して人が移動できるため、というふうに今まで私たちは捉えて公共交通政策を行ってきたけれども、つながりという視点で考えると、人と人がつながるだけではなくて、その基盤として交通があるわけでなく、人と交通がつながるというか、それが交通政策で言えばシームレスモビリティということになると思うのですが、歩くというところからいろいろな交通手段までということをカバーするという意味で、例えば公共交通になかなかアクセスできない人たち、ついに外出を諦めてしまう人たちにもここのネットワークが広がっていくというような、何か人と人をつなぐ、そして人と交通もつなぐというような視点の計画にだんだんなってきているのだなという感想を持ちました。

【轟会長】

ありがとうございます。事務局、いかがでしょうか。

【事務局】

事務局でございます。多岐にわたるご意見と、お褒めの言葉も頂きまして非常にありがたく思います。

まず観光のところを最初にお答えさせて頂きたいと思います。過去の協議会において、岡部委員から観光客に対してもいろいろ考えたほうがいいのではないかということで、例えばホテルの方々にアンケートだとかそういうところもやっていこうというところのお話を当時させて頂いたところではあるのですが、まさにご指摘のとおり、コロナの影響でアンケートを取ろうにも非常に分母が少なくなってし

まうだとか、あまりこちらの計画の中に反映しにくい状況があり、ご指摘頂いたとおり観光についてはあまり触れていないような状況がございます。ただ、市としてはウシノヒロバや若葉区のほうに緑が溢れていて、足としては若葉区泉地域コミュニティバスがあるのですが、そちらへの交通をどうするというようなお話も出ていますので、今関連部局の中でそのあたり本数が足りないのをどうするか、もしくはそれ以外のものを使っていくのかというような議論はさせて頂いているところはございます。こちらの計画の中でそのあたりが反映できていないというところは、状況からちょっと申し訳なく思いながらも今この状況というところです。

続いて、指標として分担率の件ですが、我々も分担率の指標を入れていくのはどうだろうかと検討したところがございまして、東京都市圏パーソントリップ調査のデータ自体が頻繁に出てこないというところがあり、この計画の中にどれぐらい反映できるだろうかというところを懸念しております。実際にこちらの中で分担率をどのように表せるかというところは事務局の中でもう一度考えてみたいと思っております。ご指摘のとおり、公共交通の中の例えば路線バスなり鉄道なりがどの程度使われるようになっているのかというところが持続性を表すものであるというところは理解しておるところがございますので、その旨の記載をさせて頂きたいと思います。

続いて、弱者へのアウトリーチとして、諦めている人たちという言い方が我々にはなかなか言いにくいところではあるのですが、高津戸のみなさまにお会いしている中で、我々が自治会で意見交換している人の中には、私は車でここに来られるけれども、実際に車でここに来れない人のほうが大事なんだよね、そういう人たちが困っているんだよね、というお話を頂いていて、まさにそのとおりだなと思いながら、ではその人たちの意見をどう吸い上げるかというところが非常に難しい問題だと思っております。

今月末に高津戸のみなさまとのワークショップの第１回目をやっとできるような状況が見えてきまして、２０人程度のみなさまと広い場所でやらせて頂くのですが、その２０人の方たちだけとの意見交換というよりは、その方たちとの意見がさらに地域なり家族のみなさまに広がっていって、地域の意見としての吸い上げをどのようにやっていったらいいだろうかというところのお話も地元の方としていきたいと思っております。

地元のみなさまからそういう話が出てきている状況があるので、我々としては意識が高いというか、そのあたりに意識が及んでいるみなさまが参加して頂いているので、先方のほうからそのような言い方が出てくると嬉しいなと思いながら月末のワークショップに臨みたいと思っております。

また、その地域では、イオン様が移動販売をされており、それがあるから大丈夫じゃないのというご意見もあって、我々としては人の移動を支えるための交通だと思ってはいるのですが、住んでいらっしゃるみなさまは生活に不自由がなければ大丈夫というような認識も一方であるところがありますので、例えば病院バスがこの地域の周りを通っていて、イオン様のような商業事業者が移動販売の軽トラックなどを持ってきてくれるということで大丈夫というような認識のもと、そこで一旦考えを止められてしまうのもなというところがありますので、そういう実際の現状の洗い出しと、地域のみなさま全体の意見の吸い上げみたいなところをまず頭に描きながらワークショップの回数を重ねていきたいと思っております。

公共交通不便地域を指定した後に、ここから先、どうやっていくかというところが、先ほどの薄いとのご指摘のあった区分Ｄなどの施策の重要なところですので、今後ＰＤＣＡの中ではないのですが、協議会は今後も計画を策定した後も引き続きやらせて頂きたいと思いますので、その中でご報告ができるところがあればみなさまにも情報共有して一緒に議論をして頂ければと思っております。

いろいろと意見を頂いてありがとうございます。

【岡部委員】

少し補足ですが、やはり公共交通不便地域については、先ほども言いましたが、移動の自由の権利として保障されているんだということであって、買い物ができるからいいじゃないか、生活に支障がないからいいという問題ではないという理念はしっかり示されたほうがいいのではないかと思いました。

【事務局】

ありがとうございます。我々も頭の中でそういう認識を持ってみなさまと対話をさせて頂きたいと思っております。

【轟会長】

ありがとうございました。まだまだたくさんご意見、お気づきの点もあろうと思いますし、ご提案もあろうかと思うのですが、時間が迫っておりますので、このあたりにさせて頂きたいと思います。

私もみなさんのご意見を伺っていて、私が気になったところをだいぶみなさんから頂いて、同じような意見を頂いているのですが、さっき観光客というお話があったのですが、来街者の視点がちょっと抜けているかなと。特に交通結節点のところで千葉駅も来街者は多いですし、それから特に幕張新都心のほうは世界から来るわけですよね。こういう全国から、世界から来られる方々に対してどういう移動をしてもらうか、快適に移動してもらうか。地域の方と、それから千葉県というか、周辺から来られる方と、全国、世界から来る方は全く属性が違うし、目的が違いますので、このあたりしっかりと誰に対してどういうサービス、あるいは情報を提供するかというところはちょっと考えて頂きたいと思っております。ここのところだけは私は気になりました。

それでは、先ほど申し上げましたが、まだまだお気づきの点はたくさんあると思っています。ですので、一度持ち帰って頂いて、みなさん、あるいは組織の中でも確認等を頂きまして、お気づきの点がありましたら事務局へご連絡頂きたいと思います。そういうことで事務局いかがでしょうか。

【事務局】

事務局といたしましても、先ほどご説明しましたとおり、全体像のお示しが今回初めてになりますので、また別途意見をみなさまに頂戴したく、この協議会終了後、急ぎ意見照会をメール等でさせて頂きますので、できましたら１週間後ぐらいを目安に意見を頂戴できればと思っております。

【轟会長】

ありがとうございます。では、そのような形で進めたいと思います。

それでは、審議ですのでみなさんにお諮りしたいのですが、今のような手順で進めて、素案の全体の概略についてみなさんにご承認頂きたい。そして、今日みなさんから頂いたご意見、これから頂くご意見も踏まえて反映していく、こういうようなところに関して、進め方も含めてみなさんにお諮りしたいと思います。

この素案に関して賛成の方は挙手を頂けますでしょうか。

＜挙手多数＞

【轟会長】

ありがとうございます。では、賛成多数ですので、内容について大筋のご了解をいただいたというこ

とで、またご意見等を頂いたものを事務局で精査頂いて、アップデート、ブラッシュアップ頂くということにしたいと思います。ありがとうございました。

５　閉会

【事務局】

轟会長、ありがとうございました。委員のみなさまにおかれまして長時間のご審議、大変ありがとうございました。

以上をもちまして、第６回千葉市地域公共交通活性化協議会を終了いたします。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、改めてご連絡するようにいたします。

本日はどうもありがとうございました。

上記、議事録は事実と相違ないと確認する。

会　長　＿＿＿＿＿＿＿＿＿＿＿＿＿＿＿＿＿＿＿＿＿＿＿＿＿＿＿＿