

平成23年度第1回千葉市地域公共交通会議議事録（議事要旨）

1 日時：平成23年10月26日（水） 午前10時00分～午前10時55分

2 場所：中央コミュニティセンター8階 若潮

3 出席者：（委員）

榛澤委員、池田委員、嶋田委員（代理 太田良氏）、花崎委員、土屋委員、岡澤委員、市角委員、鳥越委員、増田委員

（オブザーバー）

中台土木部長

（事務局）

交通政策課 松本主幹、森永主査、橋本主任技師

西口再開発事務所 加藤主幹、地引係長、水上主任技師

4 議題

(1) 千葉市地域公共交通会議設置要綱の改正について

(2) JR千葉駅西口駅前広場におけるバス路線の考え方について

5 議事の概要

(1) 千葉市地域公共交通会議設置要綱の改正について

事務局から変更案を説明し、案のとおり承認された。

(2) JR千葉駅西口駅前広場におけるバス路線の考え方について

事務局からバス路線の考え方を説明し、質疑応答の後、案のとおり承認された。

6 会議経過

<事務局 松本主幹>

おはようございます。

定刻になりましたので、ただいまより平成23年度第1回千葉市地域公共交通会議を開催させていただきます。委員の皆様には、公私ともに御多忙の中、ご出席賜りまして誠にありがとうございます。私、交通政策課主幹の松本と申します。私が本日の司会を務めさせていただきたいと思っております。

なお、本日の会議は公開の会議ということで開催させていただきます、また議事要旨とお手元の資料につきましても公開ということになりますのでよろしく願いいたします。

それでは、会議に先立ちまして、榛澤会長よりご挨拶をお願いしたいと思います。よろしく願いします。

<榛澤会長>

皆さん、おはようございます。

朝早くからご多忙のところ、この千葉市地域公共交通会議にご出席いただきましてどうもありがとうございます。委員の皆様方には、日頃より市政全般にわたり多大なご協力を頂きまして感謝を申し上げます。

さて、この地域公共交通会議は、平成18年10月の改正道路運送法で位置づけられ、千葉市では、公共交通の現状や今後の方針を考慮して平成19年6月にこの会議を設置いたしました。これまで3回開催しておりますが、過去の会議では民間バス路線の退出

に伴うコミュニティバスの運行計画などについてご協力いただきました。

今回の会議は要綱の改正、及び現在事業中の千葉駅西口再開発事業における駅前広場計画の路線バスに関する議題でございます。千葉都心の中心であるJR千葉駅は現在、建替え事業が進んでおり、数年後には駅周辺も含めて大きく変貌するところでございます。私も古くから千葉市の都市計画や交通計画に関わっておりまして、この西口再開発事業というのは恐らく千葉駅関連の最終事業でなかろうかと思っております。

委員の皆様方には、専門的な見地から忌憚のないご意見を賜りたいと思っております。どうぞご協力よろしくお願いいたします。

簡単ですがご挨拶とさせていただきます。

<事務局 松本主幹>

ありがとうございました。

続きまして委員の皆様のご紹介をさせていただきたいと思っております。私のほうから紹介いたします。

会長の日本大学名誉教授、榛澤先生でございます。

千葉県バス協会専務理事、花崎様でございます。

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、池田様でございます。

千葉県警察本部交通部交通規制課長嶋田課長様代理で、太田良警部補様でございます。

千葉県タクシー協会専務理事、土屋様でございます。

千葉県私鉄労働組合連合会副執行委員長、岡澤様でございます。

それから市民の代表といたしましてお二方ご紹介いたします。

中央区町内自治会連絡協議会会長、市角様でございます。

続きまして美浜区町内自治会連絡協議会会長、鳥越様でございます。

それから行政の方の代表としまして千葉市都市局都市部長、増田様でございます。

それからオブザーバーといたしまして千葉市建設局土木部長、中台様でございます。

続きましては職員の方の紹介をいたします。私、交通政策課主幹、松本と申します。

それから私左側から主査、森永様でございます。

同じく交通政策課、橋本様でございます。

それから後列になりますが西口再開発事務所主幹、加藤様でございます。

同じく左側西口再開発事務所係長、地引様でございます。

同じく西口再開発事務所、水上様でございます。

以上で職員の方の紹介を終わらせていただきます。

それでは、さっそく議題に入りたいと思っております。榛澤会長、お願いいたします。

<榛澤会長>

座らせてもらって進行させていただきます。

まず、議題1の「千葉市地域公共交通会議設置要綱の改正について」事務局より説明よろしく申し上げます。

<事務局 松本主幹>

私から議題1、要綱の改正をご説明いたします。

資料1をお開け頂きたいと思っております。A4が1枚とA3が1枚付いております。右上に資料1と打つてあると思っておりますが、A3のほうを見てもらいたいと思っております。

左側が新しい今回改正案として審議頂く改正後、右側が旧の要綱です。今回、変更をしたいのは、この公共交通会議というものは、先程、会長の方からもお話がありましたが、道路運送法の規定で平成19年の6月に私どもが設置したものでございます。

地方自治法の138条の附属機関と位置づけて当初行っていたものですが、附属機関の見直しなどもございまして、今は任意の会議となっております。今回改正したい内容は、第3条のところでもございまして、第3条の旧の方を見てもらいたいのですが、第3条の2項の(6)、市民のところ(公募を含む)となっておりますが、平成19年に作った時は公募委員でやっていたのですが、その後、交通会議を運営するなかで、市民の公募委員でありますと、なかなか地域の公共交通まで詳しく実情を理解しているというわけではなく、そのあたりが反省点であり、変更したいところでもあります。今回は、この市民の委員は残すものの、公募は含まないと思っております。

今日は、市角委員と鳥越委員をお呼びしておりますが、地域の実情を認識されているということで、その地域の代表者の方が今後入って頂き、公募をしないとして、このようにしたものでございます。

それから、(7)のところ、「経済、高齢福祉に関する団体を代表する者」となっております。当初、商工会議所や老人福祉連合会の会長様が入っていたのですが、今後、幅広くやっていきたいと思ひまして、左側の2のところでもございますが、「必要があると認めるときは前項各号に掲げる者のほか、交通会議の運営上必要と認められる者を委員として加えることができる」というように、今後、幅広く考えていきたいという改正案となっております。

それから「委員の任期は、2年以内とし、再任を妨げない」としていたわけですが、それぞれ地域の公共交通を話し合う場で、地域の代表者として出ていただくとなると、議題によって新委員が入れ替わると考えられますので、第1項第6号規定する者を除き、他の方は2年として再任を妨げない、と規定したいと思っております。それから、「ただし、委員が欠けた場合における補欠委員の任期は、前任の残任期間とする。」規定が欠けておりましたので追記して改正したいと思ひます。当初、交通会議は第3条、「交通会議は、委員13人以内で組織する。」と規定しておりましたが、この関係上、こういったものを含めまして委員13名は規定しないこととしたいと思ひます。

また、交通会議は半数以上が出席しなければ開催することができないというところでもございますが、これは「委員の」という言葉が欠落しておりまして、ここを追記したいと思ひます。

それから、私ども平成20年度から組織が変わりまして、第8条のところでもございますが、当初「都市交通課」という名前でもございましたが、これを「交通政策課」に改めようと考えております。

今日、ご承認いただければ本日からこの設置要綱について発行したいというように考えております。

以上でございます。

<榛澤会長>

はい、この要綱がこの会議で承認させていただきますと、今日の日付ということでよろしいでしょうか。

<事務局 松本主幹>

そのように考えております。

<榛澤会長>

以上が要綱の改正のご説明であります。何かこの点について質問がありましたらよろしくお願ひしたいと思います。

<榛澤会長>

特によろしいですか？

それではご承認いただいたという事に致します。

<榛澤会長>

それでは第2の議題でございます「JR千葉駅西口駅前広場におけるバス路線の考え方について」事務局より説明願ひます。

<事務局 森永主査>

それでは事務局より配布資料についてご説明いたします。まずはじめにお手元に配布してございます資料の確認をお願いいたします。右上に資料2と表記してございますA3横カラー3枚とじのものが一部、資料3と右上に表記してございますA3縦1枚の2種類の資料を使いまして説明させていただきます。

それでははじめにJR千葉駅西口駅前広場におけるバス路線の考え方について、JR千葉駅及び千葉駅周辺の動向について資料の1番から説明をさせていただきます。

JR千葉駅についてでございますが、JR千葉駅は明治27年に開業し、その後、昭和38年に現在の位置に移転してございます。一日平均の乗降人員は約21万人でございます。また現在JR千葉駅及び駅ビルの建て替えが行われておりまして平成28年度に駅が開業、更には平成29年度から30年度にかけてまして駅ビル・エキナカの開業が予定されております。これによりましてコンコースが3階部分となり、東口・西口が同じフロアで繋がるとともに、東口から千葉モノレール千葉駅への接続がスムーズに行えるよう、連絡通路が新設される予定でございます。図に示してございます、上の方が千葉駅、そして駅ビルの平面図の橋上3階コンコース部分を図にしたものです。左側が上り方面、右側が下り方面、更に赤線で囲んでございますところが建物の範囲ということになります。建物については地上7階地下1階の予定でございます。上側に北口広場、下側に西口広場という配置になっています。さらにその下に計画建物のイメージとして写真を載せてございます。従前、高架下で天井が低くコンコースとして狭いところでしたが、このように橋上化になりますことで天井が高く解放的なものとなる予定でございます。また東口と西口が従来、別フロアでわかりにくいという問題がございましたが、これも同じフロアで接続されます。さらにモノレール駅との乗り換えが不便という問題もありましたが、モノレールとの接続施設を整備することによってこの問題が解消される予定でございます。

次に千葉駅の周辺についてご説明させていただきます。最初に西口の再開発事業でございます。千葉臨海部への玄関口として、駅前広場等の公共施設とともに施設建築敷地及び施設建築物を整備し、土地の合理的かつ健全な高度利用と都市機能の更新を図り、千葉駅西口駅前地区にふさわしい市街地形成を図るものでございます。現在、計画施設のうち、A棟延床26,000㎡、A1棟店舗・事務所、A2棟店舗・ホテル、A3棟

店舗・事務所の建築が進められ、平成25年度秋の完成を目指しています。その下に写真が出てございますのが完成後のイメージ図です。さらにその右側は計画図となっております。詳細につきましてはA3縦の資料3をご覧ください。こちらが千葉都市計画事業千葉駅西口地区第二種市街地再開発事業の配置図でございます。まず再開発事業の区域につきましては赤線で囲っています部分になります。中央区の新千葉2丁目及び中央区新千葉1丁目にまたがる区域でございます。図の上側に北口がございます。JR千葉駅西口自由通路を通りましてJR千葉駅を越え、西口の駅前広場、再開発ビルのA棟、すなわち緑色の部分、3つを表示しているA棟に入ります。さらにA棟の左側、B棟、そこは施設の建築用地でございます。さらに西口の駅前広場に目を転じますと中央に緑のおむすび型で真ん中に位置しているのがタクシープールの予定地でございます。ここに約20台、さらに、このタクシープールの周りを囲むように道路がございますが、バス停留所を3カ所設置の予定でございます。さらに西口の駅前広場につきましては千葉港黒砂台線の整備を進めております。こちらが主要なアクセス道路になる予定でございます。千葉港黒砂台線につきましてはこのように西口駅前広場から図でいうと下側、南側の京葉線あるいは臨海部、国道14号方面に向かってタッチしていく予定でございます。西口の駅前広場から京成千葉線高架下を通過しまして中央区登戸2丁目あるいは中央区新町、こちらの間を通過して14号に接続する配置となっております。続きまして資料2に戻りまして、千葉臨海部について簡単に説明いたします。

今説明したように都市計画道路千葉港黒砂台線によって直結する千葉臨海部にも多くの変貌がございます。まず平成25年度完成予定の旅客船棧橋、千葉中央港、それに伴う施設、新業務地区、中央港・問屋町における業務・商業・居住機能の建設などが進められております。また大規模マンションの建設により中央港、問屋町の人口は平成13年で約50人ございましたが平成23年現在で約5,000人になり人口の集中が進んでおります。

またさらにJRの千葉支社ビルの建て替えがございます。現在JRの千葉駅南西側に位置するJR千葉支社は現在、老朽化や耐震性を理由にJR千葉駅の北東側、弁天2丁目に地上8階の建て替えを行っておりまして、平成24年秋の完成を目指しているということです。なお、現千葉支社跡地の利用計画は明らかにされておられません。

それでは資料めぐりまして、千葉駅を中心とするバス路線の現状についてご覧ください。

最初に駅前広場の現状でございます。写真はJR千葉駅上から撮影いたしました航空写真となります。上方に北口、左側西口、さらに右側東口という配置です。

東口の駅前広場でございますが、面積約13,700㎡、表玄関的な存在であります。交通結節点として有用に機能しておりますが、非常に限られた区域のため、バス、タクシー、自動車による混雑が従来から問題となっているところでありまして、バス停留所につきましては21か所でございます。

北口の駅前広場でございます。面積約4,800㎡、こちらは弁天土地区画整理事業、平成15年2月換地によって整備されております。バス停留所は3か所でございます。

次、右側の西口の駅前広場でございます。面積約6,300㎡、先程ご説明いたしま

したように、再開発ビルA棟の建築、平成25年度の秋完成予定に合わせて、JR千葉駅西口駅前広場の整備が行われているところでもあります。バス停留所3か所設置の予定でございます。

さらにバス路線の現状について説明させていただきます。JR千葉駅を起点とします路線バス、高速バスを含んで1日あたりバス運行本数約1,450本、そのうち東口駅前広場を起点とする運行本数が約1,300本と千葉駅発本数全体の約9割を占めております。一方、北口の駅前広場でございますが、約150本、その多くがJR総武線を跨いで臨海方面に向かうかたちになっております。また、全体を行先方面別で見ますと、東部方面が約72%、臨海方面が約16%、内陸方面が約12%という現状となっております。

方面別につきましては下の図をご覧ください。大きく内陸方面、東部方面、臨海方面と記載してございます。この方面別の考え方につきましては、現在、JR線総武本線それと総武線に囲まれている部分を内陸方面、更に総武線、内房線より海側を臨海方面、更に内房線と総武本線で囲まれている広い地域を東部方面というふうに方面別を考えております。

それでは次のページをご覧ください。次に駅前広場におけるバス路線の考え方でございます。最初に(1)でございますが、千葉市総合都市交通施設整備事業計画策定時の駅前広場の考え方についてでございます。

高度経済成長期以来、本市は人口の急激な増加と商業、業務機能の集積、モータリゼーションの進展とがあいまって種々の都市問題が生じたため、千葉都心部の将来あるべき総合的な交通体系と、これに基づく施設整備計画として千葉市総合都市交通施設整備事業計画書(昭和55年)が策定されております。この中で、千葉駅の乗降客の増加を見込んで、駅前広場は従来の東口を中心とし、西口及び北口駅前広場が機能の一部を分担すべきと記載がございます。四角で囲んでおります下記の部分については、整備構想からの抜粋になります。ここをご覧ください。

まず、東口の駅前広場ですが、記載のとおり歩行者とバスを主体に整備し、モノレール施設との一体化を図るという記載がございます。

また、2つ目に西口の駅前広場でございますが、臨海部の新業務地をひかえ、将来発展が見込まれ東口同様重要な駅前広場となるため、東口駅前広場の機能分担として、タクシー、自家用車を主に整備するが臨海部を受けもつバス路線網も併せて整備する。

更に北口の駅前広場でございますが、東口駅前広場の機能分担として、歩行者、自転車を中心に整備するが、西千葉駅方面を受けもつバス路線網も併せて整備するという記載がございます。

更に(2)として社会情勢の変化について簡単に見てまいりたいと思います。事業計画が策定されましたのは昭和55年です。その当時から見た構想である将来像と現在とでは、千葉駅乗降客数や土地利用といった面で差が生じてございます。下の表をご覧ください。こちらの表は計画策定当時のものと、真ん中の計画策定時の構想として考えられたもの、そして現在、これを右側に三段階で図にしております。

まず最初に人口でございますが、計画策定当時約74万人ございました。策定時の構想としては近い将来100万人になる見込みだと考えられております。現在は約96万人となっております。

更に千葉駅の乗降客につきましては当時約17万5千人でございました。想定としてはH12想定で35万人になるものと考えておりましたが、現在、約21万人の乗降客

数に留まってございます。

更に、東口の土地利用につきましては、オフィス街・大型商業施設が当時でございました。これが更にその他商業施設が生まれてくると考えられておりました。これは現在のそのようになっているかと思えます。

更に、北口・西口の土地利用につきましては、計画策定時には駅前商業地、飲食街等が発展する見込みだというように考えておりましたが、現在はオフィスビル中心となっております。

更に、西口の後背地につきましては、当時、官庁街、業務街、更にこれに業務・流通センターが加わるものというふうにご考えておりました。現在ではこれに加え、官庁街、業務街更にマンションの建設が進んで臨海部方面の人口集中が進んでいるという事でございます。

事業計画当時から東口駅前広場の混雑は顕著で、東口の改良、及び北口・西口の整備によって東口の機能分担を図るとしてまいりました。その後の社会情勢の変化によって、現在は、市の人口や土地利用等で計画策定時の構想には達していないが、交通需要の増大に伴う交通量の増加により、駅前広場に与える負荷は当時を上回っております。

したがって、現在においても駅前広場の適正規模を確保し、各広場への機能分担、バス路線の方面別配置を図るという当初の計画事業の考え方を踏襲する事が最良と考えております。

続いてバス路線の考え方についてでございます。

まず、今申しましたように、各駅前広場において機能を分担する効果でございます。

最初にバス利用者への適切な案内表示を行う事によりまして、円滑な誘導が可能となります。更に2つ目、現状の東口駅前広場の交通混雑（特にバス）が緩和されることが期待されるかと思えます。試算では、路線の方面別配置が移行できれば東口駅前広場のバスは路線比較で約2割減となる見込みでございます。3つ目に目的地への効率的な経路となる事によって、バスの定時性・速達性が向上し、また運賃の低減が期待されると思われまゝ。最後にバス利用者の西口・北口の分散によりまして、それぞれの駅前広場に新たなにぎわい・回遊性が生まれるという効果を考えております。

そして最後でございますが、千葉市の考え方についてご説明いたします。

西口駅前広場完成後の千葉駅の各駅前広場に乗り入れるバス路線は、バス利用者への総合的な効果や駅前広場の適切な管理を考慮し、方面別、つまり東口は東部方面、北口は内陸方面、西口は臨海方面といった配置を基本とします。

新規バス路線はこれに従った計画とし、また既存のバス路線においても路線を再編します。なお、高速バスはこれには限らないというふうにご考えております。

以上で説明を終わります。

<榛澤会長>

どうもありがとうございました。

実はこの会議と並行して自治会長さんが出席する会議がありますが、両会長は途中で中座されますか？そうでしたら先にご意見を頂こうと思えます。大丈夫でしたら他の委員から先に意見を頂きますがいかががいたしましょうか？

<鳥越委員>

私ども1時間ぐらいであればと思っております。

<榛澤会長>

それではこのまま継続いたします。ただいまの説明に関しまして御質問がありましたらお願いいたします。

では池田さんの方から何かありましたらお願いします。

<池田委員>

お話を聞かせていただいて大変良い考え方だと思っております。ただ、現在、バスの事業につきましてはご存じの通り入退出がバス事業者の自らの計画によって自由になっておりますので、できれば事業者、千葉市、道路管理者、交通管理者も入られた上で説明や意見交換ができる場を設置されたらいかがかと思っております。そこは一つお考え頂ければと思っております。

あとは基本的な自治体の考え方を示すことによって、乗り入れている社が複数おられますので是非協議をする場を設けることが一番重要ではないかと思っております。以上です。

<榛澤会長>

そうしますと、この考え方についてはよろしいということですね。ただそれを進めるときに事業者と自治体とできればこの会議の方も入って、フリートーキングしながらみんなで協議していったらいかがですかというご提案ですね。(はい)

それでは県警の方、お願いします。

<太田良代理>

東口のバスの状況を見ていると非常に混雑していると重々わかっておりますので、それを分散させるという事であれば非常に良い考えではないかと思っております。

<榛澤会長>

それでは土屋さんにかありましたらお願いします。

<土屋委員>

一点、意見ですが、今回東口の一極集中を北口、西口に分散させるということですが、是非今後利用される方がどこに行けばそのバスに乗れるかという案内表示が必要ではないかと思っております。当然それにはJRのご協力もいただかなければいけないですが、案内表示を十分に頂く事をご検討いただくことが必要と思っております。

<榛澤会長>

はい、どうもありがとうございます。では岡澤さんの方からお願いします。

<岡澤委員>

電車を利用していただ方には方面別というのは非常に分かりやすく良いと思います。しかし、現在、バス利用者の中には東口で乗り換えて病院に向かう利用者がかなりいます。そうしますと西口から東口にうまく人の流れが確保できて利便性が保たれるのであればこのやり方は非常に良い方法だと思います。東口のバスはあふれているという状態まではいかないものの、渋滞はありますので、そういったものが緩和されることによって定時性や利便性が確保できるのであればこの考え方は非常に良いと考えております。

<榛澤会長>

はい、どうもありがとうございます。それでは市角さんお願いします。

<市角委員>

市民の代表という立場で、西口の事業は千葉駅関連のなかで最後になった整備であり、地元としては非常に夢をもっています。もっと立派な広場になってほしいなど思っています。本件に関してこの整備案は賛成です。

<榛澤会長>

ありがとうございました。鳥越さん、なにかございますか。

<鳥越委員>

私も地元の利用者としましては、先ほど土屋さんがおっしゃたように、やはり方向別できちんと分けていただきたい。つまり東口は東部方面、北口は内陸方面、西口は臨海方面という事をはっきりと表示していただいた方が、東口の負担も相当軽減されると思います。できた当初はだいぶ悩むかもしれませんが、そういう所をきちんとされれば、千葉市の考え方としての方向性がきちんと出てくるのだと思います。

ぜひこれでやっていきたいなと思っております。

<榛澤会長>

ありがとうございました。

説明がございましたように、将来計画をたてましたときに機能的な面を考えて分散させた方がよかろうということで後々の土地利用も考えながらやってきたわけです。しかし変化に対応しなければいけないということで基本的なことは変えないでいこうではなかろうかという市の考え方だと思います。

バス協会として何かありますか？

<花崎委員>

私どもの考え方ですが、海側の集合住宅にお住まいの方たちが千葉駅を利用する際、一部の路線は東口行きとなり、その東口までに時間がかかってしまうということもあります。また、現在、海側を結ぶバスの多くは北口に入っております。今回、西口がオープンするとバス停が3バースになるようですが、基本的には、現在、北口に入っている路線を西口にシフトするのが妥当かなと思っております。それと先の述べた東口の海側を結ぶ2、3ある路線かと思いますが、そういうものも基本的には西口に変更してもらおう。それと、土屋委員がおっしゃったように案内表示ですけども、駅前にはバス協会が案内システムを設置しておりまして、北口のバスについてはこの案内システムを使って誘導できると思うんですけども、西口は新たにできる広場ですから、そのところは単なる案内表示で良いのか、それともエキナカという画期的なものができるということなので、案内については十分に完備していかなくてはならないのかなと思っております。それと、臨海部方面が西口に移ってしまうわけですから、開いてしまう北口のバス停についてはシフトが可能な系統があるならば、事業者は新たに北口に誘導して入ってくると思いますので、その辺は先程、池田委員がおっしゃったようにある一定の時点で情報開示いたしまして、方面別の考え方はコンプリートという事で更に北口に従来どおりの3バースをフルに活用できるようにいろいろ意見交換していきたいと思っております。

<榛澤会長>

どうもありがとうございました。

今お聞きいたしますと、基本的には市の考えの方面別に分けて、この2枚目に書いているような臨海方面、内陸方面、東部方面に分散させることについて皆さん合意頂いたと思います。次はバス路線の再編になっていくわけですけど、その再編については今お話がございましたように、市としては関係者と交えながら先程池田委員がおっしゃった

ような事もお考えのようでございますので、そんな方向でいけば良いということで当協議会では進め、また決定させて頂いてよろしいでしょうか。

基本的な事は決まったので、あとは市の方でイニシアチブをとって、これに沿って実施して頂きたい。

<花崎委員>

そうですね。

<榛澤会長>

これ以外に問題がありましたらご意見いただきたいと思います。

<池田委員>

あとタクシーの考え方も、できればバス路線だけではなく、せっかく西口にモータープールを作って、そこに誘導するという事ですから先程土屋委員がおっしゃったようにJRと組んでどういうふうの中で案内できるか、逆に東口から臨海部へ行くよりもタクシー利用の方は西口から利用された方がコスト的には安くなります。同じように北口から誘導されるという事であれば、北東部方面についても利用者にとって有利になる。こちらへんも含めて案内というのは重要だと思いますので、これからJRがどのような案内を立てるかという事についても、場合によっては案内についての市の考え方についてぜひJR方へ前向きにお知らせする機会を設けていただければ良いと思います。タクシー事業者に参画頂いて、計画的な配車も含めて協議いただきたい。夜間については東口でショットガン※の実施について、市の方には業界も含めてご協力いただいているところですが、産業道路方面、内房方面に帰る人達は西口から出た方が多少安くなる可能性もある。20台しか入らないという事ですけども、今後は計画的な配車も含めて上手く業界と詰めていただければなと思いますので、ぜひタクシーについても検討をお願いいたします。

※ショットガンとは、駅周辺における客待ちタクシーの待機列を解消するため、駅乗り場から離れた第2プールを活用し、タクシーの駅乗り場への流入を調整すること。

<土屋委員>

いま池田委員の意見に関連しまして、タクシー業界といたしましてはこれからの西口広場の具体的なレイアウト等検討されると思いますけども、ぜひタクシー業界といたしましてはタクシーをご利用頂くお客様の中には高齢者の方、体の不自由なお客様、たくさん利用していただいておりますので、できるだけ駅から近い場所に乗り場を設置していただければと思っております。特に東口の駅前については一度階段を下りてまた上ってタクシーをご利用いただくということで、大変使い勝手が悪いという事で、体の不自由な方に対する専用乗り場をあとから作っていただいたという経緯もございますので、今回の西口駅前整備につきましてはできるだけ駅に近い場所にタクシーの乗り場を設置して頂ければありがたいと思っております。それと、先程池田委員からもございましたように、タクシーの計画配車等もございますので、できるだけ駅前の駐車プールにつきましても御配慮頂ければと思っております。以上でございます。よろしく申し上げます。

<榛澤会長>

今の要望ですが、それに対して何かお考えがあったら市の方からお願いしたいと思い

ます。

＜事務局 松本主幹＞

いくつかご意見をいただきまして、基本的にはご了解いただけたと考えております。また、土屋委員の方からありましたサインの関係につきましては、西口が完成後、駅ビルができるのは恐らく2年後ぐらいとなっておりますので、そのあいだにJRと協議を進め、駅構内あるいはコンコースでサイン計画が表せるようにしていきたいと考えております。それから、乗継のお話が岡澤委員からございましたが、このように乗り継ぎをされているお客様もいると思いますので、ここの部分につきまして、バス会社と調べてどのように扱うのか、例えば東口でうまく乗り継ぎができていたのが、今度西口に入って東口に行かれると歩行時間が相当長くなります、歩行動線もありますので、そこをどうするのかこれもバス会社と協議したいと思います。

それから基本的に西口の駅前のレイアウトについてはバスが3バース、タクシープールが20台と考えておりますが、詳細については今後関係機関と協議して決めていくところがございますので、タクシーのお話などもこの辺十分検討をしてみたいと思います。

基本的に今日のお答を頂いた段階での少し細かいところにつきましては、バス会社と直接協議する事になると思いますけども、この辺のルールを作ったり、どういった場をもつべきかというのも今後検討してみたいと思っております。以上でございます。

＜榛澤会長＞

おそらく今日の公共交通会議の方はこの基本的な西口駅前広場のバス路線の考え方を提案してご承認いただくという事ですので、その目的は達したのではないかと思います。また、実際にはこれから利用する方の事業者の意見を取り入れながら配置等が出てくると思います。西口の整備についてはバスの路線が入る時に交通問題が起きてくるわけですので、信号等警察のご協力を得ながらやっていかなければならないと思います。そういうところは総合交通体系のところでも検討されると思いますので、今回は、この公共交通会議についてはその方向性だけ定めていただきました。今日の議題はこれによろしいと思いますが、如何でしょうか。

＜市角委員＞

この機会に千葉市内の港に客船埠頭をつくる計画が進んでいるようですけども、それに関連して定期観光バス、大きな街には必ずあるのに千葉はないなど。土日限定でも観光半日・1日コースなどできてもいいのではないかと感じを持っております。

バス関係の方ではそういう計画はおありになるのでしょうか？

＜花崎委員＞

バスの関係はポートタワーに多少運行しておりますが、それを拡大展開したことはありません。例えば千葉市内をめぐる、あるいは千葉市とどこかを結んでやるようなそういうルートで必要性があれば、もしくは必要性があるという前提論であれば、バス会社に問いかける事は可能かと思いますが、確かにはないことは…。

＜市角委員＞

千葉市の大きさから言えば、土日の限定でも滑りだしても良い時期ではないかという感じがしています。

<池田委員>

過去にはあったんですね。千葉市が政令市になった時に、確か定期観光バスを市からの要望でバス会社が動かして、動物公園を回ったり市内各所を回ったというのがあった。ただ利用がなかったものですから、需要と供給のバランスでなくなってしまったと思います。

今、国土交通省の中でもあちこちで観光タクシーみたいなものを1つメニューとして提案をしている実態があります。横浜市内でもタクシー事業者が観光タクシーという形で始められて、専属のドライバーを養成してやっているといった実態もございますので、市内にもっと観光客をどう誘客するかという市の観光のセクションとも協議をさせていただきながら業界を交えて、ぜひそういうメニューができるのであれば業界の方に働きかけてもらえれば良いのではないのでしょうか。

<土屋委員>

タクシー協会でございますが、今、ご意見を頂きましてありがとうございます。もし具体的にこういった場所があるからこういった所を廻ったらどうかという提案を頂ければ、ぜひうちの方もそういったことで検討させて頂ければと思っております。当然そういった話になれば自治体の協力も頂戴しなければならないと思いますので、ぜひそういったお考えがあれば、ご提案を頂ければ私どもも検討させて頂きますのでよろしくお願いいたします。

<榛澤会長>

増田委員なにか？

<増田委員>

私も前に定期観光バスがあったのは確かだと思います。ポートタワーや、動物公園、郷土館を回るルートがあった。当時の観光関係をやっている経済部の方で行っていたと思いますが、最終的には需要と供給の問題で残念にもなくなってしまいました。しかし、先程お話にありました港の埠頭の計画、ただ外への航路が確定したわけではないので東京湾内の遊覧みたいな形になると思いますけども、それは新しい観光資源ができるということなので、この機会にき・ぼーるなど当時なかった施設などもありますので、そういった観光の対象となる施設をもう一度洗い直しして、経済部と一緒に検討してみたいと思います。

<榛澤会長>

鳥越委員の方から何か？注文があれば、この際ですからどうぞ

<鳥越委員>

今、観光バスの話が出ましたけど、本当によその県から見るとそういうところが千葉県には無いのです。どうしても千葉市というよりは千葉県で見た方がずっと早くなってしまって、お客様を仮に千葉に呼んでも、行くところは決まってしまうんですね。ですからそういう観光にもう少し市全体で力を入れられなければいけないのではないかと思いますよね。

<榛澤会長>

ほかに何かございませんでしょうかね。

それではこれで今日の議題について終わらせて頂きたいと思います。事務局その他何

かございませんか。

いろいろお話がありましたけど、今後また方向が決まりますと公共交通会議に諮る事もあると思いますので、その時にはご尽力お願いしたいと思います。

今日はこれで締めさせて頂きたいと思います。ありがとうございました。

<事務局 松本主幹>

委員の皆様、貴重なご意見を賜りまして、ありがとうございました。

基本路線については合意していただいたと考えております。今後、今日頂きました課題など整理させて頂いて、今後ご相談等させて頂きたいと思います。

以上をもちまして、平成23年度第1回千葉市地域公共交通会議を終了させていただきます。どうもありがとうございました。