

平成 20 年度第 2 回東葉高速鉄道地域活性化協議会議事録

1 日 時 平成 21 年 3 月 25 日 (水) 10:00 ~ 11:10

2 場 所 八千代市総合生涯学習プラザ 3 階 第 1・2 研修室

3 出席者

(会長) 八千代市	総務企画部長	清宮 達三
(委員) 船橋市	企画部長	鈴木 俊一
東葉高速鉄道(株)	常務取締役	春日 敬三
〃	〃	橋本 淳
千葉県	総合企画部 交通計画課 事業調整室 副主幹	大野 一美 (代理)
(オブザーバー)		
関東運輸局	鉄道部 計画課 専門官	篠崎 修也 (代理)
関東運輸局	千葉運輸支局 総務企画 運輸企画専門官	齊田 育男 (代理)
東京地下鉄(株)	経営企画本部 経理管理部 次長	野焼 計史

4 事務局から

本日は、年度末でご多忙の中、本会議にご参加いただきありがとうございます。

なお、千葉県総合企画部交通計画課長加藤岡委員の代理で千葉県総合企画部交通計画課大野様が、また、オブザーバーの国土交通省関東運輸局鉄道部計画課長作原様の代理で国土交通省関東運輸局鉄道部計画課専門官篠崎様が、同じくオブザーバーの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奈良様の代理で国土交通省関東運輸局千葉運輸支局運輸企画専門官齊田様が出席となっております。

それでは、議長よろしく申し上げます。

5 議 事

議案第 1 号 東葉高速線地域公共交通総合連携計画素案について

〔議長〕

おはようございます。本日はお忙しい中，お集まりいただきまして，ありがとうございます。本日の会議につきましては，次第のとおり，議題が三点ございます。早速ですが，会議を始めさせていただきます。

議案第 1 号「地域公共交通総合連携計画素案について」，事務局よりご説明いたします。

〔事務局〕

（資料 - 1 ， 2 ， 3 により事務局から説明）

〔議長〕

ただいま，地域公共交通総合連携計画素案につきまして，事務局説明がありました。何かご意見等ございましたら，お願いします。

〔東葉高速鉄道株〕

資料 1 の 6 1 ページの 6 - 2 東葉高速鉄道活性化総合連携計画の目標に（ 3 ）として，イベント来場者人員の増加目標があるが，（ 1 ）として，定期外乗車人員の増加目標に集約されている事項なのに，イベント来場者人員を目標に掲げる必要があるのか。

〔事務局〕

イベント来場者人員の増加目標には，平成 2 1 年度から 2 3 年度の 3 年間で 2 0 % 増やすこととしている。アンケート調査を行って，色々な利用者の動向を把握していく中で，利用促進を進めていくためには，増収という利益の部分もあるが，それに関わる増加人員を達成していくことが重要であり，そのための具体的な目標として，イベント来場者人員の増加目標を設定している。

〔東葉高速鉄道株〕

このように項目として載せると，イベントの来場者人員の増加目標が達成できなかったというような話にもなってくるし，要するに最終的には（ 1 ）の定期外の乗車人員を平成 2 1 年度から 2 3 年度の 3 年間で 7 パーセント増加することさえ達成すれば，イベント来場者数が多少達成されていなくても，そんなに大きな問題とはならないと思う。

〔事務局〕

色々なことをやりながら，人員を増加させていきたいという意欲の表れとして，具体的な目標を掲げた上で，乗客を増加させていきたいと考えている。

〔東京地下鉄株〕

資料1の70ページ(2)他路線利用者の東葉高速鉄道への転換利用を促進するための施策に 割安感のある多様な割引乗車券等の導入・拡充の企画乗車券について、東葉東京メトロパスは非常に好評で、当初想定を上回り、非常に喜んでいる。ここにも書いてあるように、現在販売促進キャンペーンを実施しているが、今後も引き続き、企画乗車券の販売について、力を入れていこうと考えている。そこで確認したいが、この販売増加目標は誰に課されるのか。東葉高速鉄道株だけになるのか、当社も関係あるのか、それとも沿線の自治体に協力をいただけるのか。その辺りの主体について、確認したい。

〔事務局〕

この目標については、一義的には活性化協議会の目標となるが、基本的には東葉高速鉄道株の努力目標ということになる。

〔関東運輸局〕

質問になるが、議題2で制定予定のパブリックコメント要綱に基づいて、パブリックコメントが実施されるわけだが、その際にはどのような形のものを提示してコメントをいただくのか。資料1となっている素案の全てを提示して、意見をいただくのか、概要(ダイジェスト版)を提示して、意見をいただくのか。

〔議長〕

私もこれだけのボリュームのある計画の全てをパブリックコメントする必要があるのかは疑問がある。概要版を提示して、パブリックコメントを行う方が良いと思うが、そのような考え方はあるのか。

〔事務局〕

資料1の東葉高速線地域公共交通総合連携計画の全てとダイジェスト版の両方を予定している。資料1の連携計画の本編は82ページあり、ボリュームがあるので、本編を見ることが難しい方は概要版を見てコメントをいただければ良いのかと考えている。

〔船橋市〕

ホームページについても同様か。

〔事務局〕

ホームページの中でパブリックコメントを予定している。

〔東葉高速鉄道株〕

年度別の事業計画もパブリックコメントとして提示するのか。

〔事務局〕

資料3については、参考として協議会でご検討いただく上での事務的な資料なので、連携計画のパブリックコメントとしては、提示しない。

〔東葉高速鉄道株〕

例えば資料1の82ページのバリアフリー事業の整備予定については、利用者からも早く整備してほしいとの要望も強い。また、計画を提示することで納得していただければいいが、補助金の絡みもあるので、ここまで具体的に年度別の事業計画を掲載する必要があるのかは疑問がある。

〔船橋市〕

資料1の82ページのその他事業として、土地区画整理事業、バリアフリー事業が掲載されている。船橋市の例で言うと、平成22年に飯山満駅のエレベーターの整備計画が予定されている。計画年度であるが箇所づけが微妙なところもあり、東葉高速鉄道株としても、實際上問題はないのか。この事業年度で確実に補助金を支出してエレベーター整備事業が実施できると思われると、市の財政状況との関係もあり、厳しいところもある。このようなことを公表すると影響も大きいと思う。

〔議長〕

予定通り事業が進めば良いのだが、市の予算との関係で難しいところもあると思う。資料1の81、82ページの「目標を達成するために行う事業及びその実施主体とスケジュール」については、参考として掲載しているのか。

〔事務局〕

資料1の81、82ページについては、この総合連携計画書の中には地域公共交通活性化・再生総合事業に基づく計画事業と、それ以外の鉄道駅のバリアフリー化の補助事業、周辺の区画整理事業の関係など、その他の事業も網羅された上での連携計画となっているので、この頁で事業の仕分けを行っている。この部分を掲載しないと、この連携計画書に掲載されている事業が全て地域公共交通活性化・再生総合事業補助金の対象となっている計画書に見えてしまうので、最後の81、82ページの2ページでそれぞれの整備手法、利用する国の補助制度を仕分けしている形となっている。今回の法律に基づく地域連携計画を作成の上で、国土交通省の制度を活用していこうという部分の計画になるので、81ページが今回の地域公共交通活性化・再生総合事業に基づく事業の一覧、82ページがそれ以外での事業で推進していく事業ということでの仕分けを行っている。今回の地域公共交通活性化・再生総合事業補助に係る部分の制度活用については、実施年度、事業主体、どのようなことを具体的にやっていくかを明確にすることが求められているため、その他の事業についても、ある程度同様の形を取った方が良いということから、事務局案としては、各年度の仕分けを記載している。

〔議長〕

事務局としては、努力目標というような意味合いでこのような表記で原案どおりとしたいとのことだが、どうか。

〔船橋市〕

例えば資料1の82ページの八千代緑が丘駅のエレベーターの整備については、東葉高速鉄道(株)が事業主体で、実際の整備では国・自治体・事業者が3分の1ずつの負担がなければ事業を実施できない。その場合、八千代緑が丘駅に平成22年度に確実に補助ができるのか。船橋市の事情からすると微妙な情勢で、例えば事業実施年度が具体的に入っていると、確実に実施すると思われるかもしれない。バリアフリー事業として、エレベーターを整備するのは間違いないが、平成22年度に確実に事業実施できるのかということである。

〔議長〕

八千代緑が丘駅のエレベーター整備は、本来であれば今年度に事業実施しているはずだった。そのように諸々の事情もあるので、この年度の表記の部分については、記載方法を再度検討するか。

〔事務局〕

バリアフリー事業として掲げているエレベーターの整備については、国のバリアフリーに対する助成が、平成22年度までとなっており、その関係でこのような年度をそれぞれの自治体の部分で掲載している。船橋市の委員からもあったように、八千代緑が丘駅については、今年度予算措置ができなかったが、基本的にはこのような状況の中で、国土交通省の補助を活用して整備をしていきたいという計画の中で進めている。逆に平成23年度以降については、バリアフリーに対する補助の部分が想定されていないので、八千代市内では村上駅がバリアフリーに対する補助とは別の話で平成23年度に予定されている。基本的に予算が措置できるか、できないというシビアな話になると、予算を措置したいという考え方のもとに、今回の連携計画書には記載しているということになる。

〔議長〕

国土交通省の方には、バリアフリーの事業年度計画を提出しているのか。

〔事務局〕

東葉高速鉄道(株)と八千代市では、八千代市の都市計画課が窓口となって、事業年度の調整はしており、平成22年度まではこの計画で予定されている。バリアフリーに対する補助制度がなくなる平成23年度以降は、国の補助制度とは別の考え方の中での村上駅のエレベーター整備となっている。

〔東葉高速鉄道(株)〕

事業期間の部分を除くのはどうか。不確定要素があるので、エレベーターの整備年度を具体的に記載して、この計画どおり実施できると思われるのは、あまり具合がよくない。

〔船橋市〕

国のバリアフリー事業の補助制度の期限が切れても実施すべきだという認識は持っている。極端なことを言えば、平成23年度以降は市の単独でも実施すべきだと思う。しかし、平成22年度までの国のバリアフリーに対する補助がある協調の補助期間に、法律で示されている一日の利用客が5,000人以上の駅でエレベーター未整備の駅は、船橋市に7箇所残っている。これらの駅を平成22年度までに実施するのは、非常に難しい。議会等でもこの辺りのところの箇所付けはシビアになっているので、引っかかっている。村上駅が平成23年度からとなっているので、八千代緑が丘駅と飯山満駅も平成23年度まで伸ばしても、問題ないと思う。

〔事務局〕

バリアフリー新法の中では、エレベーター施設を整備する補助対象駅は1日辺り5,000人以上の駅と規定されており、村上駅は5,000人に達していないため、平成22年度以内に入っていない。そのため、平成23年度に考えたいということが入っている。また、八千代市の総合計画の中でも平成23年度の計画は計画自体が策定されていないため、まったく一つの参考例として、村上駅のエレベーター設置を入れている。

〔東葉高速鉄道株〕

バリアフリーに対する国の補助事業は、平成22年度で終了する可能性が高いと考えている。平成23年度以降にエレベーターを整備する際には国庫補助金がない状況で執行しなければならない。また、バリアフリー事業を行う場合に両市に協議を申し入れている。例えば協議の段階で、東海神駅は5,000人に満たなかったが、最近では5,000人以上の乗降人員に達している。本来から言えば、会社としては東海神駅も国のバリアフリーの補助期間内に入れ込みたいと考えていたが、バリアフリー計画策定時点で5,000人に満たなかったため、平成24年度と設定している。補助制度があるうちに、整備について進めていくことが、沿線の利用客の増加や利便性の確保に繋がるので、是非ともご協力をいただきたいと考えている。

〔議長〕

それぞれ事情があり、また、予算取りとの関係もあると思うが、何か事務局で良い妥協案はあるか。

〔事務局〕

オブサーバーである関東運輸局に確認したいが、地域公共交通総合連携計画・再生総合補助事業に盛り込んでいくためには、ある程度事業期間も明確にしていく必要が

あると思うが、その他で進めていく事業についてまで、年度の実施予定等の具体案を表記・併記する必要があるのかというところを伺いたい。

〔関東運輸局〕

既に決まっている計画であれば、具体的に記載した方が良いと思うが、まだはっきりしていないのであれば、記載しなくても良い。また、連携計画については、毎年変更・見直しがあれば、その都度必要な見直しはできるので、今回事業を決めて、3年間実施することも良いし、さらに色々な見直しを図って、細かく決めていくものがあれば、連携計画の見直しということで、変更は可能である。事業年度については、なくては駄目というものでもないが、できれば具体的に年度入れてもらった方が良く考えている。

〔関東運輸局千葉運輸支局〕

今後、協議会でパブリックコメントを手続要綱も制定して、実施する予定となっているが、「地域公共交通の活性化及び再生に関する法律」では、パブリックコメントを実施しなければならないとなっているわけではなく、「利用者の意見を反映されるような措置を講じなければならない」となっている。そのための例示として、パブリックコメントがある。パブリックコメントを実施するに当たっても、千葉県内には既に「地域公共交通の活性化及び再生に関する法律」を活用している自治体はいくつもあるが、連携計画書の全てを出しているところ、一部を出しているところ、また、パブリックコメントに変わる別の措置を講じているところ、各自治体事情に応じて、考えて実施している。あくまで趣旨は「実際に利用する方の声」というところで、多様な主体の声を反映させるために協議会形式をとっているが、更に利用者の声を反映させる措置も取ることの一環なので、計画が止まるような部分まで公表する必要はないと思う。実際にスケジュールを入れなくてはならないという話であるが、連携計画については協議会形式をとっているものの、自治体（船橋市・八千代市）が共同で提出するものであり、市が主体となってくるので、これについては概要的なもので充分ではないかと考えている。その上で連携計画の個別の事業について、認定の申請を行い、補助金の交付を受けるという形になるので、利用者からの意見をどのように受けられるのかという部分を中心に考えて、公表についてはより良い計画を進めていくために、どのように行っていくかというような視点で考えれば良い。エレベーターの整備年度については、必ずしも必要ではないと思うが、期間は66ページにも6-5目標を踏まえた具体的な施策の（1）現東葉高速鉄道利用者の継続的な利用を確保するための施策の 駅施設内のバリアフリー整備の推進にも出てきており、全体にかかっているので、公表については、概要的なものがある程度メインになってくるのかと思っている。

〔議長〕

前段でパブリックコメントを実施するに当たって、連携計画の本編か概要版で実施するかの議論にも関連するが、この辺については、事務局として少し詰めるか。

〔事務局〕

地域公共交通総合連携計画を作成すると、計画書自体が公表されるので、その他事業分については、この素案自体でエレベーターの整備年度を付記するのもしないのかを、素案の修正ということで、ご協議いただきたい。

〔議長〕

パブリックコメントの段階でこの連携計画の全てが公表されるということか。

〔事務局〕

パブリックコメントが終わり、船橋市・八千代市で計画を決定して、連携計画を作成すると、計画全てがホームページ等を通じて公表されるので、それであれば素案自体の修正案ということでご協議いただきたい。

〔船橋市〕

資料1の81ページでは、年間のスケジュールとして、平成22年度から23年度でも良いような形になっている。平成22年度というのはバリアフリー事業の制度としては、一つの区切りとなっているが、一般の市民の方が見た場合には、平成22年度に一つのボーダーがあるとはわからない。船橋市の場合でもパブリックコメントを実施する場合には、議会に報告することになっている。基本的な考えはこれで良いと思うが、東海神駅が平成24年度というのは、現段階では約束することは難しい。

〔東葉高速鉄道株〕

エレベーターの設置年度等を除いたかたちにはできないのか。

〔船橋市〕

エレベーターの整備については、年度の記載を外して、平成21年度から23年度中に実施するような形にできないか。また、一日の乗降客が5000人未満の駅であっても、例えば京成の海神駅は、一日の乗降客が約4,600人くらいであるが、陳情や署名等が一番多く寄せされており、その辺のことからも何年度にエレベーターを設置すると対外的に示すことは、非常にデリケートな問題であると思っている。

〔事務局〕

委員の意見を受けた上でバリアフリーに関するエレベーターの整備年度については、年度を削除するというような修正案とよろしければ。

〔議長〕

資料1の66ページ、82ページについては、事務的に再度協議をいただいて、修正を行うということによろしいか。

（異議なし）

〔議長〕

この部分について、どのような表記方法が良いのか、事務的に検討を進めることにする。また、修正後はどのような手続きにするか。

〔事務局〕

委員の方に修正点をご確認いただいて、事務局なり、会長なりの一任をいただくという方法もあるかと思う。

〔議長〕

パブリックコメントを実施した上で、市民等から意見が出れば、今後修正も出てくることも考えられるか。

〔事務局〕

当然想定される。

〔議長〕

この部分については、事務的に詰めて、後日委員の方にご了承をいただくということで、よろしいか。

（異議なし）

〔関東運輸局〕

細かい部分になるが、連携計画の構成として、「計画期間」という項目が地域公共の交通の活性化及び再生に関する法律で謳われているが、文章で目標を平成21年度から23年度の3年間ということが、調整会議の段階では記載してあったと思ったが、抜けているようであれば、「計画期間」ということで入れておいてほしい。

〔事務局〕

事前の調整会議の資料の中には、計画期間を盛り込んでいたが、修正過程で削除してしまっているので、計画期間を一項目建てた上で、修正させていただきたい。

〔議長〕

本来記載してあったものが、修正過程で落ちてしまったということなので、「計画期間」を追加して修正するというので、ご了承をいただきたいと思います。

その他、特にないようであれば表決に入らせていただきます。先ほどの船橋市、及び東葉高速鉄道(株)の各委員からのご意見等を踏まえた上で、事務局でこの計画素案に修正を加え、後日ご確認をいただき、素案とするということによろしいか。

(異議なし)

〔議長〕

ありがとうございました。第1号議案については、バリアフリー事業のエレベーター整備の具体的な整備年度の記載を修正すること、計画期間を記載することとして、協議会素案とすることで了解され、東葉高速線地域公共交通総合連携計画素案を決定されました。

議案第2号 東葉高速鉄道活性化協議会パブリックコメント手続実施要綱の制定について

〔議長〕

次に、議案第2号「東葉高速鉄道活性化協議会パブリックコメント手続実施要綱の制定について」、事務局、説明願います。

〔事務局〕

(資料 - 4 により事務局から説明)

〔議長〕

ただいま、パブリックコメントに関する要綱について、事務局より説明がありましたが、何かご意見等ございますか。

(なし)

〔議長〕

特になければ、表決に入ります。議案第2号「東葉高速鉄道活性化協議会パブリックコメント手続実施要綱の制定」について、ご異議ございませんでしょうか。

(異議なし)

〔議長〕

ありがとうございました。議案第2号につきまして、原案どおり決定されました。

議案第3号 平成21年度東葉高速鉄道活性化協議会予算について

〔議長〕

次に、議案第3号「平成21年度東葉高速鉄道活性化協議会予算について」、事務局の説明を願います。

〔事務局〕

（資料 - 5 により事務局から説明）

〔議長〕

ただいま，平成 21 年度東葉高速鉄道活性化協議会予算について，事務局より説明がありました，何かご意見等ございますか。

（なし）

〔議長〕

特になければ，表決に入ります。議案第 3 号「平成 21 年度東葉高速鉄道活性化協議会予算」について，ご異議ございませんでしょうか。

（異議なし）

〔議長〕

ありがとうございました。議案第 3 号につきまして，原案どおり決定されました。

〔議長〕

以上で議題につきまして，全て終了いたしました。

その他について

〔議長〕

その他になにかございますか。

〔東葉高速鉄道(株)〕

連携計画の認定は今年度中を予定しているのか。

〔事務局〕

パブリックコメント終了後の確定版を持って，認定申請をさせていただきたいということで，国土交通省とは事前に相談している。

〔東葉高速鉄道(株)〕

時間的にはどれくらいかかるのか。

〔事務局〕

パブリックコメントを通常一カ月程度実施するので，修正箇所等を直して，パブリックコメントをすぐに実施できたとしても，概ね 4 月の一カ月間が，パブリックコメ

ントの期間になるのかと思う。その後整理して、修正等を行い、最終決定となり、申請という形になる。

(なし)

〔議長〕

以上、皆様のご協力によりまして、本日の議事が終了しました。
今後とも、ご協力を賜りますようお願い申し上げます。

以上