

第5回船橋市地域公共交通活性化協議会 会議録

日 時：平成21年11月13日(金)

10:00～11:40

場 所：船橋市役所 9階 第一会議室

出席者：別添名簿参照

議 長	<p>1. 開会</p> <p>それでは、ただいまから「第5回船橋市地域公共交通活性化協議会」を開催いたします。本日は、ご多忙の中、ご出席いただきましてありがとうございます。</p> <p>第1回会議でご承認いただきました、「船橋市地域公共交通活性化協議会会議運営規定」第2条第1項に基づきまして、本会議を公開することとします。</p>
議 長	<p>2. 報告について</p> <p>市の人事異動に伴いまして委員が変更になりましたので報告します。</p>
議 長 事務局 議 長	<p>3. 議事</p> <p>それでは、議事に移らせていただきます。</p> <p>(1) 平成21年度第二次補正予算案について</p> <ul style="list-style-type: none"> ・事務局より説明 <p>この件につきまして、ご質問はありますか。</p> <p style="text-align: center;">< 異 議 な し ></p> <p>この予算内容について予算を執行していきたいと思えます。</p>
事務局 議 長 委 員	<p>(2)・アンケート配布回収結果について</p> <ul style="list-style-type: none"> ・アンケート・集計結果について ・船橋市公共交通不便地区の設定(案)について <ul style="list-style-type: none"> ・事務局より説明 <p>ご質問ご意見等ございましたらお願いします。</p> <p>P5 不便回答者マップが、小さく見えにくいので、次回以降は大きめに表記をお願いします。</p> <p>アンケートの結果で、船橋市全域の交通移動特性の割合は、相対的にどのような傾向があるのかの説明をお願いします。</p> <p>協議会資料の P9 にある、交通不便地区案の設定にあたり、高齢者及び車いす利用者の歩行速度の指標を用いて計算を行っているが、高齢者や障害者が徒歩 25 分 1,500m というのは距離が非常に遠く感じます。この部分について、もう一度説明をお願いします。</p>

事務局	マップについては、文字が小さくて申し訳ございません。次回から拡大して提示します。
コンサル	交通移動特性については、事前の配布資料の P5 において確認しています。
委員	通勤通学をしていない方の移動特性はどのようなのですか。
コンサル	今回は単純集計です。クロス集計をかければ整理できるがまだしていません。
事務局	2 つ目の質問については、市内 35 駅の平均を算出すると、不便と感じる時間が 19 分であるという結果が算出されました。こちらと、移動円滑化のガイドラインの歩行速度 63m / 分を使用して、数値を出しています。
議長	委員の質問は、高齢者が 25 分 1,500m の距離を歩行するのは、長すぎるという趣旨ではないでしょうか？
事務局	高齢者および一般の方々のアンケート結果を踏まえ、あくまでも平均として出した数値を基準として用いたものです。
議長	高齢者のほうが、不便と感じる時間が長い傾向が見受けられます。その理由について、クロス集計などを用いて分析を行っていますか？
事務局	各駅について一般の方と高齢者の方の集計をしています。
委員	高齢者を 65 歳と取るか 75 歳と取るかの問題はあるが、アンケートの中の、問 6 の年齢構成を見ると、いま平均値を用いたと説明があったが、アンケートの中では高齢者の回答は 15% 程度しか占めていません。この数値で、高齢者全体の行動を把握してしまっているのでしょうか？
コンサル	協議会資料 P9 で、駅までの徒歩の所要時間が何分以上になると不便と感じるかの分析を行っています。その中で、50%の方が不便と感じている割合を不便か否かの判断基準として設定しています。回答者が、実際に駅に歩いているかいないかは別にして、不便を感じているか感じていないかという点から決めているため、駅まで歩く機会が少ないと考えられる高齢者の方は、市民の平均値より設定している関係上、高い数値になっているものと考えられます。
ワザバ-	駅まで徒歩での所要時間の回答結果を積み上げて、半数である 50% 以上を占める数値を交通不便地区として設定していますか、または、この徒歩の所要時間は、日常的には駅まで自転車を使用している人や送迎してもらっている人も含まれていますか？
事務局	含めて集計を行っています。

ワザバ-	<p>日常的には駅まで自転車を使用している人や送迎してもらっている人にとっては、歩くことはめったにないので不便と感じていないと答えている可能性もあります。そこは細かく見たほうがいいと思います。</p> <p>アンケートの配布の際に、鉄道駅の周辺を外して配布をしているが、回収結果で、不便と回答があった回答を図化する場合、アンケートの配布対象地域も図面に入れてください。不便に関するプロットが無いエリアは、便利な地域と誤解を生じる可能性があります。</p>
事務局	指摘は了解しました。図面に関しては修正します。
ワザバ-	アンケートの中で新しい公共交通の希望について、出発地と目的地の関係についての分析は行っていますか？
事務局	出発地と目的地の関係については、市域全体においては分散傾向にあり明確な傾向が出ていませんが、地区毎に集計したデータについては本日の議事4の部分で整理をしています。
委員	<p>新たな交通サービスを希望するという市民が20%というのは少ないと感じます。</p> <p>資料の中に、不便回答者のプロットがあります。船橋市南部は、人口が少ない事と、鉄道路線も多いので意見が少ないと考えられますが、北部についても回答者が少ないと感じます。何か理由はありますか？</p>
事務局	今回のアンケートは、町丁目の人口に比例するように配布枚数を設定しています。北部地域の意見が少ないことは、人口が少なく配布枚数が少ないことと、回収率が低いことが挙げられます。
委員	了解しました。
ワザバ-	交通不便地区を決定する上で大規模施設による分断を考慮しており、その大規模施設も不便地区としているが、はたして施設自体は不便地区なのでしょうか。大規模施設は不便とせず、対象外とすることも考えられますがどうですか。
コンサル	大規模施設の反対側に住んでいる人のアクセスを考慮するために大規模施設も含めて不便地区を位置づけました。大規模施設についての扱いは、事務局でもう一度詰めようと考えています。
委員	アンケートの結果、バスの運行本数は時間当たり4本を下回ると不便と感じる方の割合が多くなるということでした。実際には、鉄道にも時間当たり4本を下回る場所もあります。バスの運行頻度を高くしても接続する鉄道の本数

	<p>が少ない場合などは、どのように見たらいいのでしょうか。利用実態を見て幅を持たせて考慮をお願いします。</p>
事務局	<p>徒歩 6 分距離 300mについては、以前と同じ基準になりました。運行頻度についてはもう少し細かく分析できるか確認してみたいと思います。</p>
議長	<p>北総鉄道の運行頻度は、20 分間隔の時間帯もある。その辺との整合性について集計をお願いします。</p>
コンサル	<p>鉄道の運行頻度も絡めて分析してみます。</p>
議長	<p>バスの本数に関しては、定時性との兼ね合いもあるかと思う。15 分間隔であれば多少遅れていても我慢ができるなどはないか。</p>
コンサル	<p>仮にバスが遅延していても、利用者がバス停にいけば、15 分に 1 本の運行間隔の場合、8 分程度待てば大体バスが来る計算になります。これらにより、船橋市民の意識において不便を感じない時分というものが、アンケート結果より定量的に明確になったと感じています。</p>
委員	<p>定時性の議論については、今後は欠かせないものと考えます。</p>
委員	<p>丘陵地の高低差の移動については、補正を行っているが、きつい高低差があると高齢者はかなり遠回りをするので、傾斜が少ない道を選んで歩いている状況であります。こういった点を考慮する必要があります。</p>
議長	<p>個別の坂道までは、考えていないと思うが、事務局どうでしょうか？</p>
コンサル	<p>個別の傾斜についての対応は困難であるため、船橋市内で一律に設定をしています。その際、設定した勾配は、かなり厳しく設定（急なものとして設定）をするように、配慮をしています。</p>
議長	<p>指摘を受けた点については、次回に継続して検討していただきたい。</p>
議長	<p>（3）施策検討地区の抽出（案）について 本来なら議事 2 で不便地区を決定した上で進めるものだが、今後の方針等のイメージがしやすくなると思うので、進めたいと思います。</p>
事務局	<p>事務局より説明</p>
議長	<p>事務局から施策検討地区として 8 地区の抽出が示されたが、8 地区以外については施策を行わないわけではなく、まずはこの 8 地区からいくつか選び出し</p>

	て実証実験等を行っていくものと踏まえて、ご意見等あればお願いします。
委員	施策の検討とはどのような意味合いでしょうか？施策検討地区に入っていない地域についての検討は、今後どのように対応しようとしているのですか？
事務局	連携計画では、施策検討地区の中で様々な施策の検討を行い、その後実証運行を行います。施策の検討の中で需要や採算性なども検討することになりますが、結果的に不便地区解消の方法が無いという箇所も出てくる可能性もあります。それらを含めて、今回の8地区が全てではありません。
議長	補足説明ですが、新たな公共交通システムや乗合タクシーは、人口が多い地域で試験的に運行してみようことを想定しています。これは、需要量が多いなど、採算性や運行面で可能性のある箇所、試験的運行するというスタンスが前提にあります。
委員	具体的に、シミュレーションなどを行うことは、検討には入らないのでしょうか？
事務局	次回の協議会までに、需要や費用対効果の検討を進める予定です。
ワガバ-	交通不便地区は緑のハッチが掛かっている部分であるが、実際の施策を行うエリアは、青い四角で囲ってあるエリアの中の、緑のハッチが検討エリアという理解でよろしいでしょうか？ 施策検討地区として、人口集積地域を考慮していますが、自家用車の保有率や自家用車の通勤、通学、通院の移動特性などを検討内容に盛り込むことが可能かどうかご確認させていただきたい。
事務局	緑のハッチ内が公共交通不便地域ということであり、その中の赤い太枠内を中心として検討を進めることを考えています。(青い枠は、対象エリアを示したものではありません。) 交通不便地区を設定する要因の中に、人口集積だけでなく、自動車の保有状況、移動特性も考慮すべきという指摘かと思います。今後どのような交通特性があるのかについて、施策検討地区で分析をしていきたいと思っています。
ワガバ-	結果として、自家用車保有率が高い場合、詳細の交通施策検討地区からはずされる可能性もあるのでしょうか？
事務局	需要や採算性の点から検討から除かれるということもありうると思っています。

議 長	議事 4 . 事業計画（草案）の検討について ・事務局より説明をお願いします。
事務局	事務局より説明
委 員	<p>施策検討地区における対策案の比較検討と方針が示されているが、船橋市内の課題の把握などを整理した後、議論すべきだと考えられます。課題の整理がされる前に、施策案の議論があることに疑念を感じます。</p> <p>例えば、その場所から行きたい地区へニーズはあるが、実際の道路条件が厳しいため困難であることや、ある地区では目的地までの時間が読めないなど各地区の不満を解消するような施策についても検討を行うべきだと考えます。</p>
議 長	連携計画はどの段階まで求められるものですか？
ワザバ-	<p>連携計画は、大きな方向性を、提示するだけでもよく、個別の地区で対応する個別事業を書き出すときりが無いし、とりまとめが難しいと思いますので、市域全体の課題を踏まえた、大きな方向性を記載する方がとりまとめやすいのではないかと思います。そして国に対しての来年度の実証運行申請については、具体的に連携計画に基づいた事業計画を策定し、それを連携計画の下位に位置づけた方がよろしいと思います。</p>
議 長	今年度だけで、この地区で実証実験を行うと決定することではなく、3年間の期間で実証運行や地域と協議し、決定していくと考えているという理解をしています。事務局としてはどのように考えていますか？
事務局	そのような理解で、相違はありません。
委 員	<p>他の地域で、バスの運行計画を行った経験がありますが、検討から実際の運行まで4年費やした経緯があります。</p> <p>船橋市全域で、市内の各地の課題の整合性が取れていない段階で、唐突に事業計画案が資料に入っていたので、先ほどの意見を申しました</p>
ワザバ-	<p>資料のP35の対応案は、委員の方がイメージしやすいようにという趣旨で概要案が示されていると理解します。そこで意見ですが、平成18年の道路運送法の改正により、路線バスと新たな交通サービスによるそれぞれの対応のハードルが下がったという背景があります。例えば、定時定路線型に運行している路線バスが一部デマンド形式になったりすることも可能です。また、デマンドと呼ばれる要望があった時点で運行を始めるというサービスを、導入する自治体も千葉県下で出てきております。よって船橋市内の各地域にふさわしいシステムも検討すると地域の理解も得やすいのではと考えます。</p>

議 長	<p>連携計画の策定の段階で、地区ごとに詳細な方針を示す必要があるのでしょうか？例えば大きな方針や検討している施策メニュー等を、連携計画に盛り込んでおいたほうがよろしいのでしょうか？</p>
オブザーバー	<p>連携計画の策定上では、大まかな方針を示しておくことだけでも、了解されます。</p> <p>しかし、今年度策定した連携計画をもとに、来年度実証実験を行う場合は、事業計画の優先順位に関する資料と同時並行で議論しなければいけないと思います。</p>
オブザーバー	<p>今回の資料の構成から判断して、地区を限定して、新たな公共交通や路線バスの路線変更をすることに特化している感じが強く、新たな公共交通を運行することありきで資料が構築されている感じを強く受けます。</p> <p>連携計画を策定する上では、まずは船橋市の現状の交通課題を記述し、その諸問題に対して何を優先的に行っていくかとういことをまとめていってはとを考えます。</p> <p>交通不便地区の中で施策を行わない地区の課題も整理し、連携計画の中に記載しておく必要があると思います。</p> <p>鉄道駅の至近距離の地域に関しても課題の整理を行う必要があります。</p> <p>また、船橋市が施策への手当てを行わなければならない箇所の議論も必要です。市内の不便に関する全ての課題について、取り組むことは不可能です。周辺の人口や、道路の状況などを考慮すると優先順位が浮かび上がってくると考えられます。どのような要因で順位付けを行うのか、市の施策と照らして検討し、記述が必要だと考えられます。</p> <p>最後に、個別の地域の施策検討案について、乗合システムによる対応が多く見受けられます。直感的に、地域に1万人弱の人口が居る地域については、施策が乗合タクシーだけで需要に対応できるか判断が難しく思います。道路事情などを考慮すると止むを得ない部分もあろうかと思いますが、再検討をお願いします。</p>
委 員	<p>他の委員から指摘のあった、船橋市内で現在抱える交通課題を把握し、共通の認識として連携計画に取り組みするという流れで、異論はありません。現在、不便地区として検討されていない地区についても、別の異なる課題があると考えています。</p> <p>また、現在は不便地区と扱われていないが、今後検討を進めた段階で、施策検討が必要であることが明確になれば、個別の施策を検討し臨機応変に対応するという考え方は非常に大切だと考えます。</p>
議 長	<p>事務局へお願いします。貴重な意見が出たので、オブザーバーと各委員の指摘について、次回の協議会で反映できるように資料の構成をお願いします。</p>

<p>議 長 事務局</p>	<p>4 . その他 その他、特に今後のスケジュールについて事務局より説明をお願いします。 事務局より説明</p>
<p>議 長</p>	<p>スケジュールについて意見や質問がありますか？ < 特 に な し ></p>
<p>議 長</p>	<p>これで、第5回船橋市地域公共交通活性化協議会を閉会いたします。ありがとうございました。 以 上</p>