資料Ａ

ＪＲ千葉駅西口駅前広場完成に伴うバス路線の配置の方針について

１　これまでの経緯

前回会議（平成２３年１０月２６日開催）において、西口駅前広場の完成後のＪＲ千葉駅の各駅前広場（東口・北口・西口）に乗り入れるバス路線は、以下の効果を見込み、方面別（東口：東部方面、北口：内陸方面、西口：臨海方面）の配置を基本とする方針が承認された。

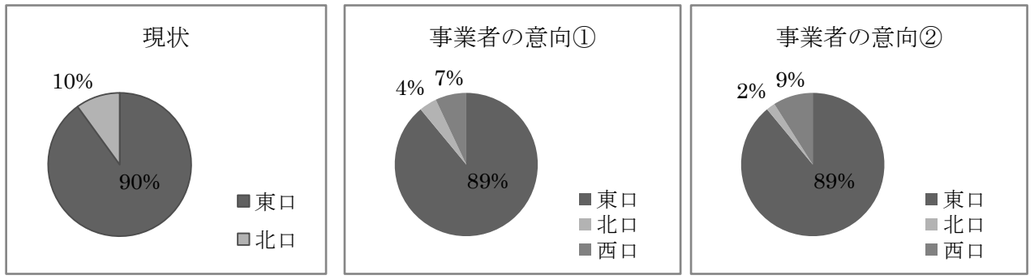
【期待される効果】

・現状の東口駅前広場の交通混雑の緩和
・利用者にとって、方面別は直感的にわかりやすい。
・目的地への効率的な経路となることによる定時制の向上や、運賃の低減
・利用者が西口・北口へ分散される事で、新たな賑わいが生まれる。

２　ＪＲ千葉駅のバス路線の現状と事業者の意向

現在、ＪＲ千葉駅を起点（発）とする路線バス（高速バスを含む）１日あたり運行本数約１，５００本（本市調べ）あり、以下のグラフ（現状）のとおり東口が９割、北口が１割となっている。

上記１の方針を受け、取りまとめられた各事業者の意向を反映し、現状路線を移行するものとして推計すると、以下グラフ（事業者の意向①、②）のとおりとなる。



【問題点】

現状で余裕のある北口から西口への移行路線が多く、東口からの移行路線が少ないため、東口の交通混雑の緩和が見込まれない。

全体的に現状維持の路線が多く、方面別のバス路線の配置となっていない。

東口と比べて北口と西口の台数が圧倒的に少ないため、利用者の分散が見込めなく、新たな賑わいが期待できない。

３　千葉市からの提案

（１）方面別の明確化

各方面の別を以下のとおり定義する。

東口：東部方面を国道14号より内陸部で総武本線より東側
北口：内陸方面を国道14号より内陸部で総武本線より西側
西口：国道14号より海側、都川より北側

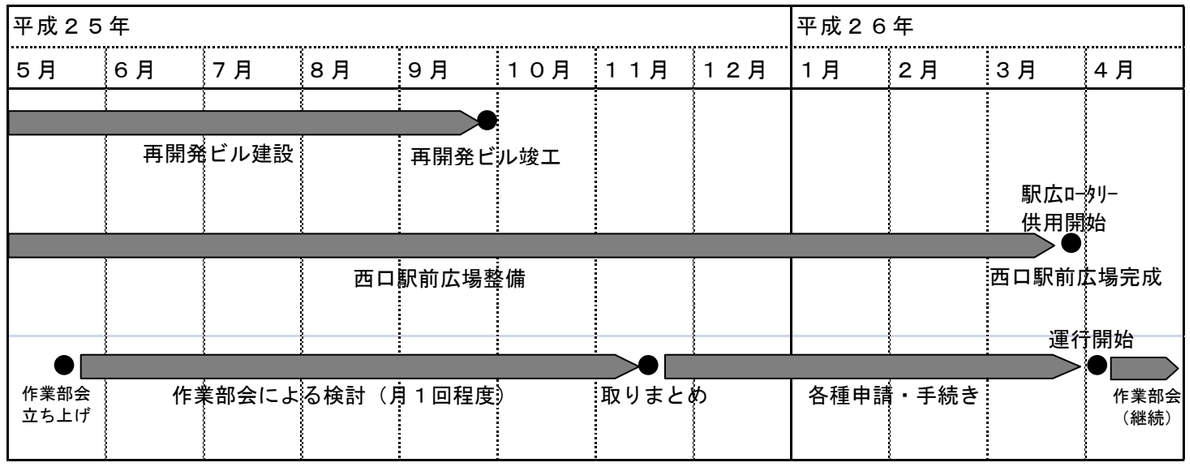
（２）作業部会の設置

本会議の下部組織として千葉市、千葉県バス協会及び各事業者の担当者レベルによる**作業部会を立ち上げ**、上記（１）に基づくバス路線の適正な配置について検討する。

（３）バス路線の方面別配置のルール化

作業部会において、移行路線及び今後の新規路線（高速バスを含む）の配置について、路線変更やバス停の集約を含めて検討しルール化する。

ルール化は、西口駅前広場完成後の状況に応じて柔軟に対応できるよう、西口駅前広場完成時とその後といったように段階的に検討する。

従って、作業部会による検討は、西口駅前広場の完成時までと限定せず、その後も継続することとする。

５　今後のスケジュール