

# 千葉市総合交通ビジョン

交通政策の基本指針

概要版



千葉市



THE FLOWER CITY - CHIBA  
花の都・ちよ



## 序章

### (1) 交通ビジョン策定の背景と目的

- ・従来の施設の量的な拡大への取組みから、社会情勢の変化に的確に対応するとともにまちの魅力と活力の維持向上を含む総合的な視点からの取組みへ。
- ・本市の今後の交通政策における取組みの方向性を明らかにし、総合的かつ効率的・効果的な交通政策の推進を目指す。

### (2) 交通ビジョンの位置づけと構成概要

#### 1) 位置づけ

- ・本市のまちづくりの方向性などを踏まえた上で、今後の「交通政策の基本指針」とする。

#### 2) 構成概要

- 第1章 千葉市の概況
- 第2章 交通の現状と課題
- 第3章 交通政策の基本方針
- 第4章 公共交通を活かした交通ネットワークの形成
- 第5章 施策の方向と主な取組み
- 第6章 取組みの推進にあたって

## 第1章 千葉市の概況

### (1) 位置及び地勢

- ・千葉県ほぼ中央、東京都心から約40kmに位置。

### (2) 人口・世帯数

- ・人口924千人、世帯数374千世帯。近年は漸増傾向だが、近い将来人口減少が予想される。
- ・高齢化率16.5%。全国平均より低いが今後急速な増加が見込まれる。

### (3) 市街地の広がり

- ・市街化区域：約47%、市街化調整区域：約53%。

### (4) 経済

- 1) 商業……………事業所数・従業者数・年間商品販売額は減少傾向。
- 2) 工業……………事業所数は減少、従業者数と製造品出荷額は増加傾向。
- 3) 中心市街地…歩行者通行量・事業所数・年間商品販売額など減少。
- 4) 観光……………毎年1,600万人を超える観光入込数。

### (5) 通勤・通学

- ・市内居住者…市内へ約283千人（59%）、東京都内へ約106千人（22%）、  
県内西北部へ約44千人（9%）が通勤・通学。
- ・市外居住者…本市への通勤・通学者は約174千人（うち県内他都市からが約151千人）。

### (6) 環境

- ・2010年度の温室効果ガス総排出量を2000年度の94%に抑制するよう取り組む。

### (7) 財政

- ・財政需要が増加、厳しさが年々増している。

## 第2章 交通の現状と課題

### (1) 千葉市を取り巻く人と物の動き

- 1) 人の動き…東京都や千葉西北部への流動が多い。また中央区への流動も多い。
- 2) 物の動き…多くの貨物自動車が通過交通として市内幹線道路に流入。

### (2) 公共交通・都市内交通の現状と課題

#### 1) 公共交通

- 鉄道……………利用者は近年横ばい。JR約440千人／日(18駅)、京成約43千人／日(13駅)。ピーク時は東京都内にとどまらず千葉駅以南でも混雑。利便性・快適性の向上が課題。
- モノレール…利用者は約45千人／日(1,624万人／年)。減少傾向→増加傾向へ。千葉都市モノレール(株)が経営再建を進めるとともに、本市が平成18年度から主体となって事業推進。県庁前～市立青葉病院までの間の延伸に向けて調査・検討中。経営安定化、乗継ぎ改善などの利便性向上、魅力向上が課題。
- バス……………全て民間事業者、主要鉄道駅を中心にほぼ市内全域に及ぶ。利用者は自動車利用の増加などに伴い減少、運行の維持が厳しい路線も発生。定時性の確保など快適なバス利用の実現や需要の少ないルートでの運営のあり方が課題。
- タクシー……市内に約1,900台。客待ちタクシーに起因する交通渋滞などが課題。

#### 2) 自転車・徒歩

- 自転車……歩行者との接触事故、駅周辺の放置自転車などへの対応が課題。
- 徒歩……超高齢社会を見据えた、誰もが安全に安心して利用できる歩行空間の確保が課題。

### (3) 自動車交通の現状と課題

#### 1) 幹線道路の状況

- 自動車交通量……………湾岸部を主体とする道路の交通量が多い。東関東自動車道、R14・R357など。
- 混雑状況……………特に混雑度が高い路線：R16・R51・R357・(主)千葉大網線など。ピーク時混雑：R126、(主)浜野四街道長沼線、(市)磯辺茂呂町線など。
- 都市計画道路の整備状況…整備率約69%だが依然として混雑。計画的な市街地を除き、円滑・安全な移動のための道路空間が不足。今後の整備には相当の時間・コストが必要。

#### 2) 自動車利用の状況

- ・保有台数は年々増加。自動車分担率は約40%と東京都市圏内では高い水準。郊外からの移動や千葉市外から市内への移動などで自動車利用が多い。
- ・市内で依然多くの交通事故が発生。高齢者の運転などによる事故が増加。

### (4) 市民意識

- ・公共交通の利便性向上、生活に密着した視点からの自動車の適切利用や交通安全対策など。

### (5) 公共交通への財政支出

- ・市営交通を持たない本市は、事業者支援や交通結節点の整備等、公共交通の利便性を側面から支えている。
- ・今後は、公共交通の利用者減少への対応やコンパクトなまちづくりが求められる中で、公共交通の連携強化・利便性向上による利用促進に向けて、本市の役割を明確にする必要がある。

### (6) 現状・課題のまとめと解決への方向性

- ・公共交通の課題 …… 利用の減少傾向への対策の必要性
- ・自転車・徒歩の課題 …… 移動空間の安全性・快適性
- ・自動車交通の課題 …… 高い自動車利用の割合と深刻な道路混雑
- ・自動車利用の拡大に伴う交通環境の悪化に対応するため、公共交通重視の施策展開が必要。

## 第3章

## 交通政策の基本方針

## (1) 基本認識

- ・自動車利用の拡大に伴う道路混雑への早急な対応が必要。一方、少子・超高齢社会への対応や環境負荷の低減のため、誰もが安全・安心・快適に移動できる交通手段、CO<sub>2</sub>排出量のより少ない交通手段への転換が求められている。
- ・したがって、公共交通の利用促進による自動車交通の抑制と公共交通の利用拡大が必要。
- ・社会経済情勢などの背景を通じて、交通政策に関する五つの「基本認識」を整理。

- 1) 少子・超高齢社会への対応
- 2) 地球環境問題への対応
- 3) コンパクトな土地利用への誘導
- 4) 都市の活性化と再生
- 5) 既存ストックの有効活用

## (2) 取組みの基本方向

## 1) 取組みの基本方向

## ①誰もが使いやすい公共交通

自動車に過度に頼らず移動できるよう、公共交通の利便性向上・乗継ぎの円滑化に取り組み、利用促進を図るとともに、まちづくりと一体となった交通政策を推進。

## ②安全に安心して暮らせるまちを支える交通

誰もが安全・円滑に移動できるよう、公共交通や道路のバリアフリー化や市民生活に密着した交通の確保、災害への対応や環境負荷の低減などに取り組む。

## ③まちの魅力と活力を支える交通

まちの活力や地域間競争力の確保などを図るため、周辺都市や市内3都心、各拠点へのアクセス強化など、基本的な道路ネットワークをはじめとする広域・都市内ネットワークの充実に取り組む。

## 2) 取組みにあたっての重要な視点

- 各交通手段の特性を踏まえた適切な役割分担
- 行政・交通事業者・市民の協力・連携

## (3) 交通ネットワークの形成

- ・総合的な視点からの取組みへ向けて、個々の交通手段を超えた「交通ネットワーク」という視点から捉えるとともに、過度に自動車に頼らない、公共交通を中心とした交通ネットワークの形成が必要。

## ○公共交通ネットワーク

既存ネットワークの利便性向上（個々の利便性向上やハード・ソフト両面の乗継ぎ改善）、新たなネットワークの形成によるネットワーク全体としての充実が必要。

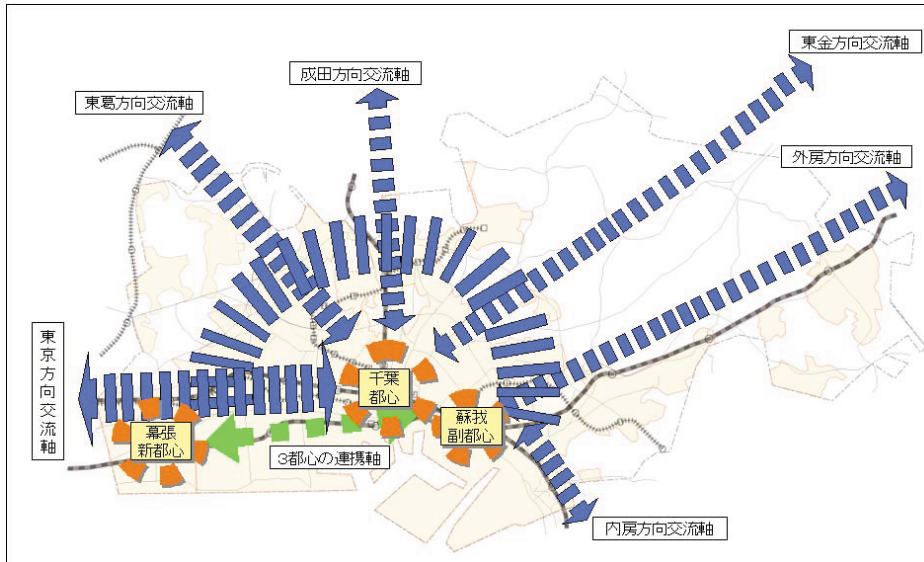
## ○道路ネットワーク

従来の交通容量拡大を主眼とした整備に加えて、バス・モノレールなどの公共交通を支える観点からのネットワーク形成が重要。

# 第4章 公共交通を活かした交通ネットワークの形成

## (1) 方向別交通ネットワークの課題

- ・ 広域都市間や市内各拠点間の連携・交流を図る上での根幹をなすとともに、市内3都心などの拠点を連携し育成を図るための交通網として、放射・環状の「交流軸」及び「3都心の連携軸」を示す。
- ・ 道路の混雑、鉄道の混雑、バスの定時性、乗継ぎなどが課題。



## (2) 公共交通ネットワークの形成

### 1) 各公共交通手段の特性と役割

公共交通ネットワークを構成する各公共交通手段の特性と役割を示す。

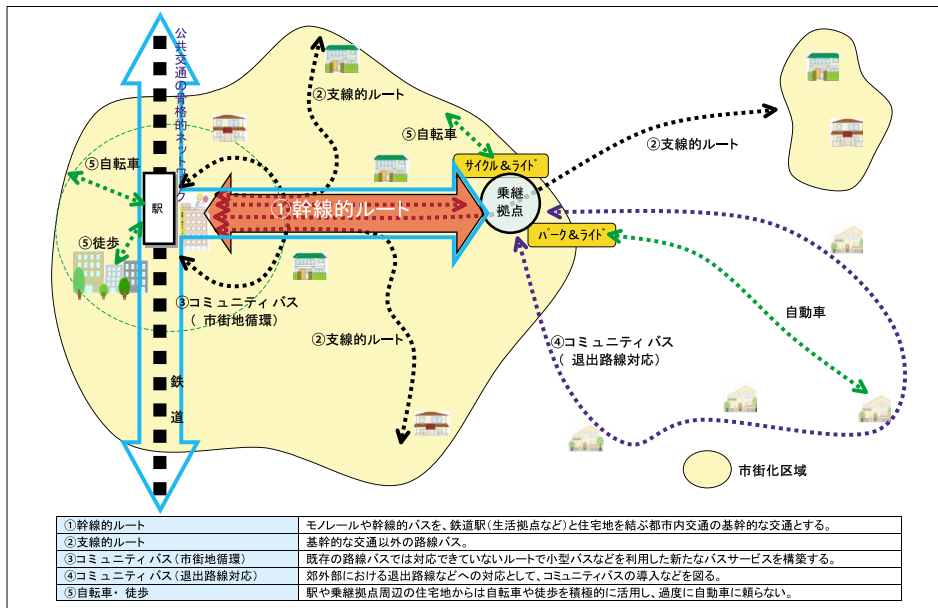
### 2) 公共交通ネットワーク形成の基本的方向

#### ○公共交通ネットワークの基本的考え方

■公共交通ネットワーク…①骨格的ネットワーク（鉄道、モノレール及び幹線的バス）

②都市内交通（支線のルート、コミュニティバス〔市街地循環・退出路線対応〕）

■公共交通ネットワークを支える交通行動…自転車・徒歩の積極的な利用、自動車の適切な利用



## 第4章

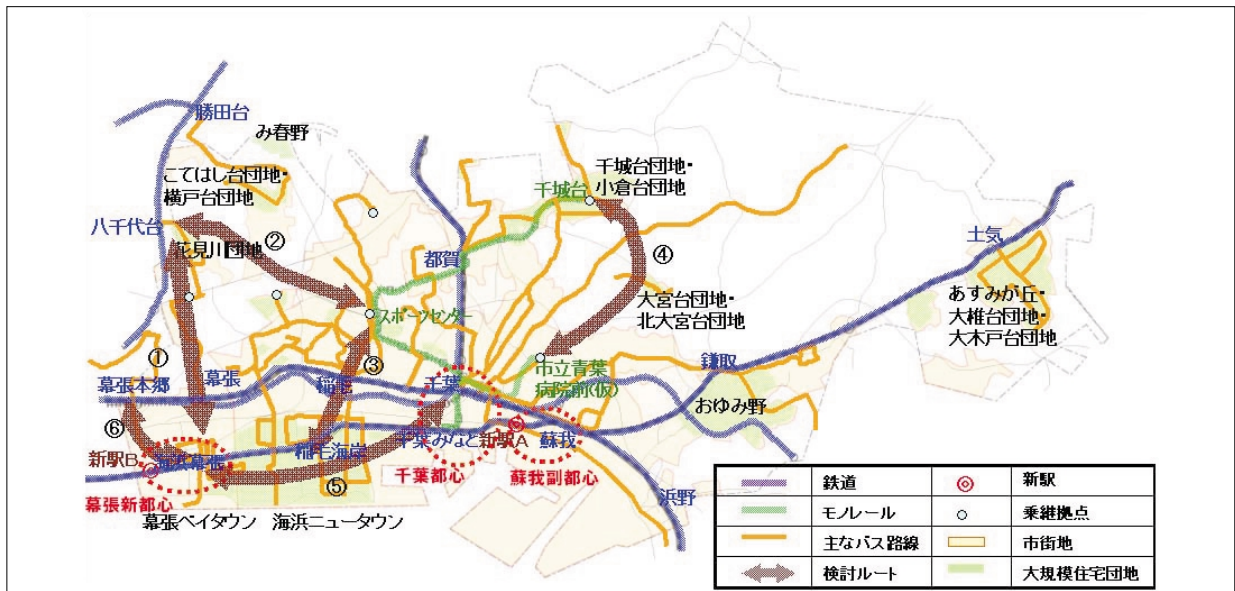
# 公共交通を活かした交通ネットワークの形成

### ○公共交通ネットワーク形成における本市の主な役割

- ・本市の公共交通は民間が事業主体であるため、個々の交通手段の枠を超えた公共交通ネットワークの形成に関する各交通事業者の取組みに対する支援や、交通結節点の整備などを推進。

### 3) 公共交通の骨格的ネットワーク

- ・本市における公共交通の骨格的ネットワークの現状と方向性を示す。
- ・モノレールマスタープランで提示されていたルートを含め、公共交通によるネットワーク化を検討すべき幹線的ルートを「検討ルート」として位置づけ、各ルートの現状・課題と今後の検討の方向性を示す。



検討ルート、新駅	検討の方向性
①花見川北部(花見川団地)～幕張本郷・幕張新都心方面	幹線的バス路線の形成
②花見川北部(こてはし台団地など)～モノレールスポーツセンター駅方面	モノレール・バスの乗継ぎ改善、幹線的バス路線の形成
③モノレールスポーツセンター駅～JR稲毛駅・稲毛海岸駅方面	モノレール・バスの乗継ぎ改善、将来的なモノレール等整備可能性検討
④千葉都心(県庁前・市立青葉病院前〔仮〕)～大宮団地・千城台団地方面	モノレール延伸(県庁前～市立青葉病院前〔仮〕) 幹線的バス路線の形成(市立青葉病院前〔仮〕～大宮団地・千城台駅)
⑤千葉都心～海浜ニュータウン・幕張新都心方面	幹線的バス路線の形成
⑥幕張新都心(JR海浜幕張駅)～JR総武線方面(幕張本郷駅など)	連節バスの利便性向上、新しい交通システムの導入可能性検討
新駅A 寒川付近、新駅B 幕張新都心拡大地区	発展状況を踏まえて設置を促進

### (3) 道路の基本的なネットワークの形成と公共交通

- ・これまでの基本方針に加えて、バス・モノレールなどの「公共交通を支える道路整備」という視点からの整備を推進。

#### 道路整備の基本方針

- ①広域ネットワークの整備
- ②市内のネットワークの整備
- ③ボトルネックの解消
- ④道路の質の向上
- ⑤交通需要の調整

#### 強化する視点

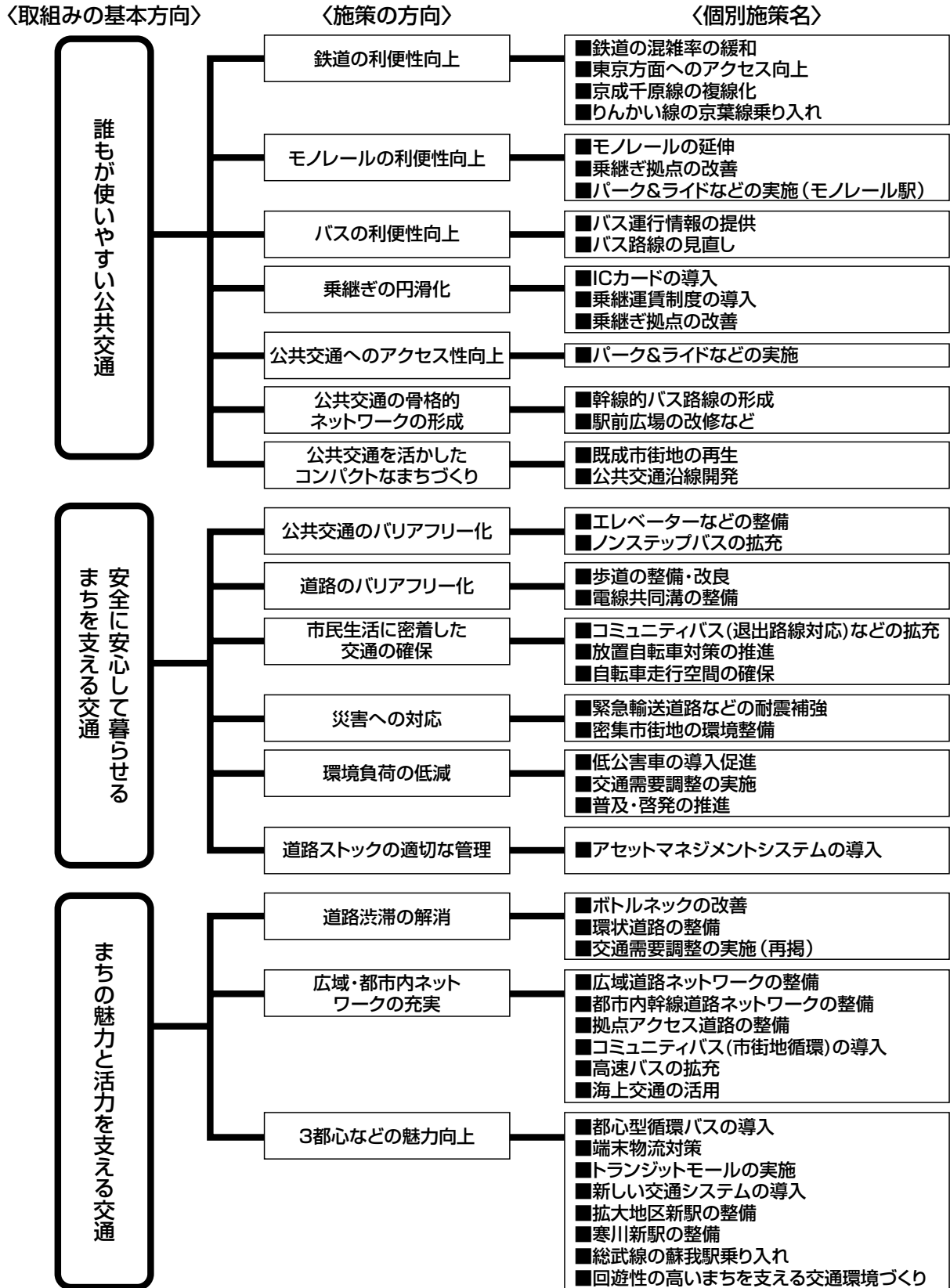
#### 公共交通を支える道路整備

バスの走行環境改善、駅前広場整備による交通結節機能向上など、公共交通の利用を促進する道路整備を推進。

# 第5章 施策の方向と主な取組み

施策の方向や取り組むべき主な個別施策を、取組みの基本方向に沿って示す。

## (1) 施策体系



## 第5章

# 施策の方向と主な取組み

### (2) 主な取組み（抜粋）

#### 1) 誰もが使いやすい公共交通

施策の方向	個別施策名	概要
モノレールの利便性向上	モノレールの延伸	将来需要や採算性を十分踏まえながら、県庁前から市立青葉病院前（仮称）までの延伸を進める。
	乗継ぎ拠点の改善	千葉駅駅ビルの再整備などにあわせ、鉄道とモノレールの乗継ぎ拠点の改善に取り組む。
	パーク&ライドなどの実施（モノレール駅）	スポーツセンター駅のほか、延伸に伴う新駅の整備に合わせ、パーク&ライドやバス&ライドを実施する。
バスの利便性向上	バス路線の見直し	新設道路の活用など、バス事業の経営や利用者の利便性向上を図るルートの見直しなどを地域とともに進める。
公共交通の骨格的ネットワークの形成	幹線的バス路線の形成	第4章で述べた公共交通の骨格的ネットワークの形成に向けた検討を進め、地域ニーズを確認しながら、関連道路の整備や社会実験の活用などにより、幹線的バス路線の形成に取り組む。
	駅前広場の改修など	駅前広場の改修など、乗継ぎ改善によるネットワークの機能向上に取り組む。

#### 2) 安全に安心して暮らせるまちを支える交通

施策の方向	個別施策名	概要
公共交通のバリアフリー化	エレベーターなどの整備	JR線や京成線、モノレールの駅舎などにおけるエレベーターなどの整備を順次推進。
	ノンステップバスの拡充	高齢者などが利用しやすいノンステップバスの導入を順次促進。
道路のバリアフリー化	歩道の整備・改良	子どもや高齢者、また小さな子どもを連れた保護者・妊産婦などが安心して歩行できるための歩道整備や段差解消に順次取り組む。
	電線共同溝の整備	景観の向上と憩い空間の創出を図るための、電線類の地中化を順次促進。
市民生活に密着した交通の確保	コミュニティバス（退出路線対応）などの拡充	交通の不便な地域などで日常生活の交通手段を確保するため、コミュニティバスの導入を促進。また、デマンドバス、乗合タクシーなどの地域の状況に対応した交通の導入を検討。

#### 3) まちの魅力と活力を支える交通

施策の方向	個別施策名	概要
広域・都市内ネットワークの充実	都市内幹線道路ネットワークの整備	政令指定都市として自立性の高い都市を創造するとともに、バスなどの公共交通が円滑に機能するため、市内幹線的な道路整備を進める。
	コミュニティバス（市街地循環）の導入	市街地における市民が求める新たなバスサービスを反映した循環バスの導入を促進。
3都心などの魅力向上	トランジットモールの実施（千葉都心など）	魅力ある中心市街地を形成するため、中長期的なトランジットモールの実施に向けた検討を行う。
	新しい交通システムの導入（幕張新都心）	幕張新都心へのアクセス向上のため、JR総武線間を結ぶ連節バスの強化や、新しい交通システム（LRT、BRTなど）の導入について、新都心の発展状況に応じて検討。
	寒川新駅の整備（蘇我副都心）	公共交通を活用したまちづくりを支援するため、副都心の整備状況に即してJR京葉線寒川付近に新駅の設置を促進。

# 第6章 取組みの推進にあたって

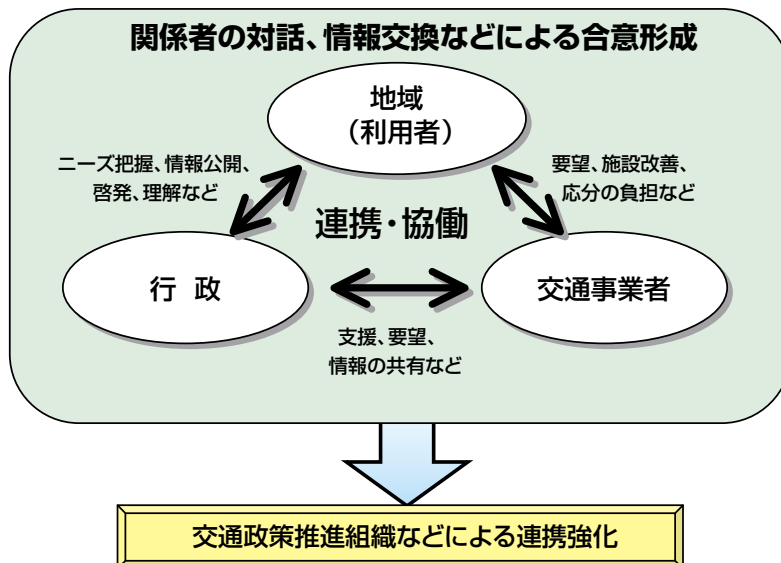
## (1) 各主体の役割と連携

### 1) 役割

主 体	役 割
行 政	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ 各主体の取組みや連携に対する支援</li> <li>・ 交通結節点の整備</li> <li>・ 地域ニーズの把握と情報の共有化</li> <li>・ 地域（利用者）に対する啓発</li> </ul>
交通事業者	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ 地域ニーズを満たす輸送サービスの提供</li> <li>・ 事業者間の連携・協力の強化</li> </ul>
地域（利用者）	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ 自動車利用の抑制と公共交通の積極利用</li> <li>・ 継続的な意識啓発</li> </ul>

### 2) 連携

・ 三者をはじめとする関係者の参画による交通政策推進組織の創設などが必要。



## (2) 具体的な取組みの進め方

### 1) 「総合交通ビジョン推進計画（仮称）」の策定

- ・ 交通ビジョンで示した施策の全体的な推進スケジュールなどを示す。
- ・ 必要に応じて、内容を次期5か年計画（平成23～27年度）に反映。

### 2) 個別計画の策定

- ・ 状況に応じて、総合交通戦略など、まちづくりと一体となったパッケージ型の計画を策定。
- ・ 社会実験などのトライアルも積極活用。

### 3) PDCAサイクルに基づく進行管理

- ・ 関係者の適切な連携のもと、PDCAサイクルに基づく進行管理を実施。
- ・ 情報公開や市民参加など、各段階における透明性を確保。

### 4) 庁内の連携・協力体制の強化

- ・ 交通政策担当組織の見直しも含めた連携・協力体制の強化を図る。

### 5) 交通ビジョンの見直し

- ・ 社会経済情勢の変化などの要因変化に基づき、適宜見直しを行う。

千葉市総合交通ビジョン ―交通政策の基本指針―

概要版

発行年月 平成19年11月

企画・編集 千葉市企画調整局企画課

発行者 千葉市

〒260-8722 千葉市中央区千葉港1番1号

電話 043-245-5111 (大代表)

