（仮称）千葉市地域公共交通計画の構成

資料3

◆（仮称）千葉市地域公共交通計画の記載事項

【序章】計画の背景　参考資料１

- 公共交通を取り巻く現状・課題
- 公共交通に取り組む意義

【第１章】計画の位置づけ

- 上位関連計画との位置づけ
- 計画区域
- 計画期間

【第２章】基本理念・基本方針

- 基本理念
- 基本方針

本資料にて提示

【第３章】目指すべき交通ネットワークの考え方

- エリア区分
- 交通ネットワーク
- 交通結節点

【第４章】目標達成のための施策と実施主体

- 施策の体系
- 個別施策
- 目標値の設定

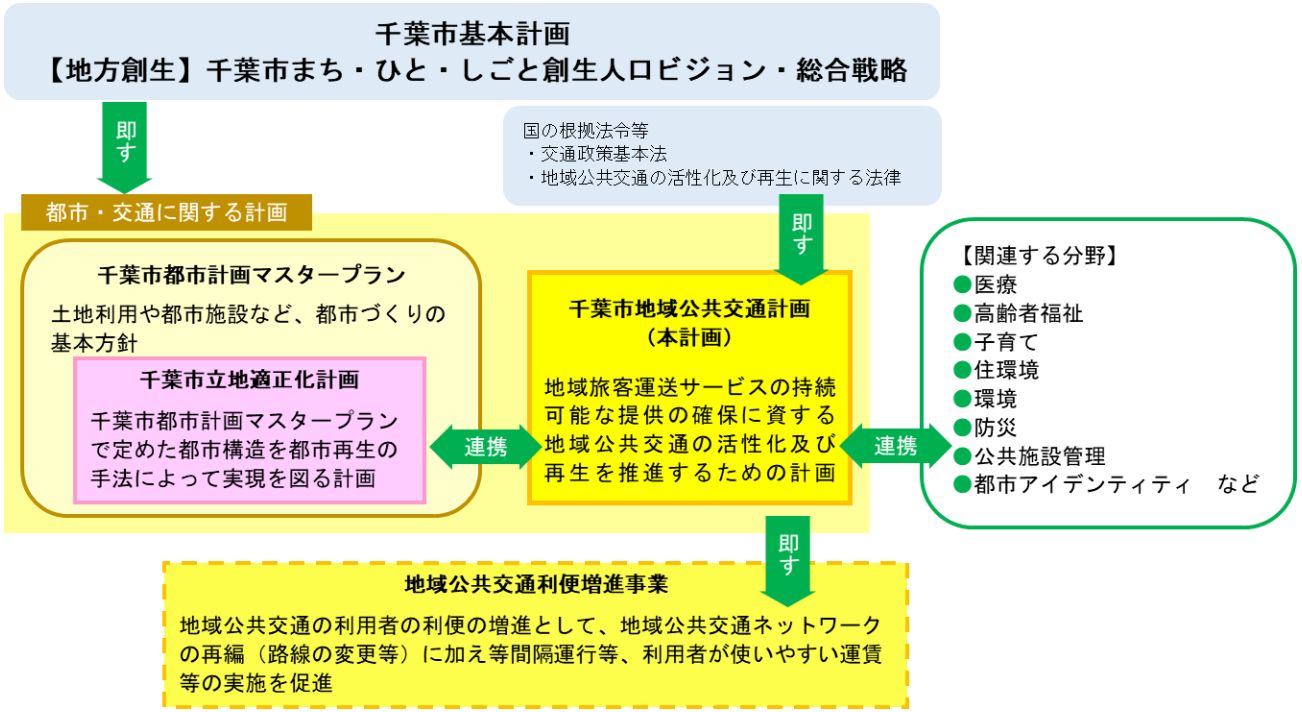
【第５章】計画の達成状況の評価

- 計画の進捗管理体制

次回（第5回協議会）にて、計画素案を提示

【第1章】計画の位置づけ

■本計画の位置づけ



■計画区域（案）

本市全域とする。

■計画期間（案）

地域公共交通活性化再生法に基づく地域公共交通計画の標準的な計画期間（概ね５年）を考慮し、**令和３年度（2021年度）から令和7年度（2025年度）までの５年間**とする。

ただし、千葉市立地適正化計画等関連計画との連携を図る必要があることから、本計画における理念・方針に関しては中長期的（概ね20年）な視点も踏まえつつ、検討した。

【第2章】基本理念・基本方針

≪都市局将来ビジョン（案）≫

◆今後10～20年における変化
- コロナ禍を契機に公共交通の利用者が減少し、維持が困難な路線増。
- ニューノーマルの浸透により、多様なモビリティのニーズが高まる。

◆今後10年間における将来施策の方向性
- 持続可能で安心・安全な都市のライフラインとしての地域公共交通
- コロナ禍を契機とした公共交通の変革

≪公共交通を取り巻く現状・課題≫

参考資料１（P.1～7）

(1)公共交通の利用状況
(2)人口減少の本格化
(3)高齢者運転の問題の顕在化
(4)高齢者の免許返納
(5)若者の車離れ
(6)新型コロナ感染症拡大による影響

公共交通の負のスパイラル
『利用者減→収益悪化→サービス水準の低下』の悪循環

参考資料１（P.8～11）

≪公共交通の取組む意義（必要性・重要性）≫
- 公共交通の正のスパイラルへの転換による市民の外出機会の創出
- クロスセクターベネフィット（医療、環境等）の視点から見る公共交通が生み出す価値
- 過度なマイカー依存からの脱却により、交通渋滞の緩和や環境負荷の低減、また市民にとって家計にやさしく、交通事故の危険減少に期待

地域公共交通活性化再生法 及び同法に基づく基本方針
- 市による計画策定の努力義務化
- 地域の移動ニーズにきめ細かく対応、利用者の目線に立った地域公共交通のあり方を検討
- 行政、交通事業者、住民の役割の明確化及び相互の連携を図る
- 新たなモビリティサービスを活用した利便性向上(例:MaaS,オープンデータ化)

公共交通とマイカーの適切な役割分担のもと『利用者目線での使いやすい交通サービスの提供』及び『積極的な公共交通の利用』を図る「公共交通環境づくり」を進める。

基本理念（案）：利用者目線の乗りたくなる公共交通環境づくり

【第2章】基本理念・基本方針

定量的なデータ（統計情報・交通事業者の運行情報等）及び定性的なアンケート調査（市民・交通事業者）等の結果から公共交通の方向性を整理した。

※第３回協議会にて提示（一部修正）

◇本市の公共交通「全体」にかかわる方向性

- ◆将来にわたり持続可能な交通サービスの提供
- ◆MaaSや自動運転等の技術革新をとりこんだ交通体系の最適化
- ◆SDGs等を踏まえた気候危機への取組
- ◆市民等の移動ニーズの多様化へのきめ細かい対応
- ◆市民等の公共交通に対する意識・ライフスタイルの変容
- ◆アフターコロナを見据えた公共交通のあり方の検討

利便性と効率性のバランスがとれた**持続可能な**公共交通の形成を図る。そのためにも、利用者が**公共交通を身近に感じる**とともに、**安全・安心に利用**できる交通サービスの提供が必要。

◇「都心部」にかかわる方向性

- ◆まちづくりと連携した既存交通軸の機能強化
- ◆主要ターミナルにおける利便性の向上
- ◆公共交通とシェアサイクル等の多様な輸送資源の活用

公共交通の効率化とともに、まちづくりと連携し、**都市の魅力向上に資する**交通サービスの構築が必要。

◇「郊外部」にかかわる方向性

- ◆従来の公共交通に加え、地域の多様な輸送資源の活用
- ◆公共交通不便地域における移動手段の導入検討
- ◆地域ニーズに即した、移動手段確保体制の構築

公共交通の維持・確保及び地域の実情に応じ、**地域の暮らしを支える**柔軟な交通サービスの構築が必要。

【第2章】基本理念・基本方針

基本方針に対応する施策例を示し、評価指標を設定する。なお、指標の選定にあたってはアウトカム指標の採用を積極的に検討する。

※現在検討中

基本方針１（案）
身近に感じ、安全・安心で、持続可能な交通サービスの実現

（市全体に関すること）

《施策例》
・バス交通データのオープンデータ化
・モビリティマネジメント
・ラストワンマイルを担うモビリティの導入
・福祉有償・高齢者外出支援　など

《指標の考え方》
・公共交通分担率など、交通に関する代表的な指標を設定
・最寄りバス停の認知度など、市民意識に関する指標を設定
・公共交通のバリアフリー化など、安全・安心に関する指標を設定

基本方針２（案）
都市の魅力向上に資する交通サービスの実現

（都心部に関すること）

《施策例》
・パーク&ライド、サイクル＆ライド
・シェアサイクルの利用促進・公共交通との連携　など

《指標の考え方》
・都心部における公共交通の輸送量及び交通モードの充実度など、都心部に関する指標を設定

基本方針３（案）
地域の暮らしを支える交通サービスの実現

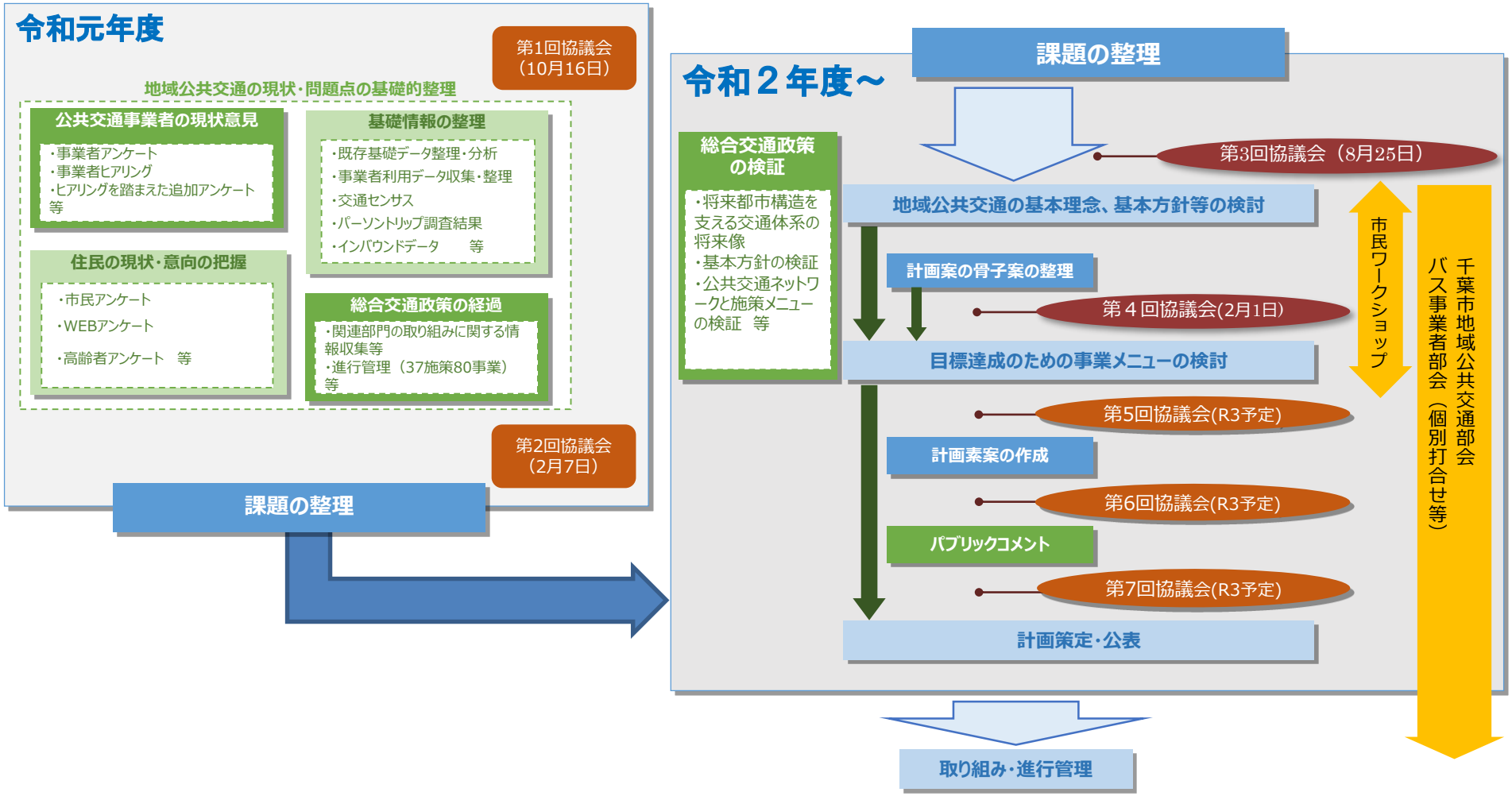
（郊外部に関すること）

《施策例》
・コミュニティバス等の公的輸送サービスの最適化
・デマンド型交通等の導入検討、実証実験　など

《指標の考え方》
・公共交通不便地域の割合減など、郊外部に関する指標を設定

（仮称）千葉市地域公共交通計画

■今後の進め方

〇計画策定に向けた今後の進め方について、以下のとおりとします。

〇次回協議会（第５回）では、施策メニュー案や指標等についてお諮りする予定としております。