

千葉市地域公共交通計画 CHIBA CITY Mobility Plan2021-2025 【概要版】



前回から修正した箇所を緑色で着色しています。
(図の修正やスライドを追加などについては、
当該箇所を緑色の枠で囲んでいます。)



目次

- 地域公共交通計画(マスターplan)を策定する意義 P.1
- «第1章» 計画の概要 P.2~3
- «第2章» 本市の状況と課題 P.4~10
- «第3章» 基本的な方針 P.11~14
- «第4章» 目指すべき交通ネットワークの考え方 P.15~17
- «第5章» 目標達成のための施策と実施主体 P.18~24
- «第6章» 計画の進行管理 P.25

地域公共交通計画（マスタープラン）を策定する意義

□ 公共交通の5つのメリット

なぜ公共交通が私たちの生活に大事なのか。

公共交通の有する多面的な効果（クロスセクター効果）も踏まえた、公共交通が持つ主なメリットは、以下の5つがあげられます。

S

safety【セーフティ】 交通事故の確率が減少

プロの運転手が運転している公共交通は、交通事故の確率が低い移動手段。

H

healthy【ヘルシー】 健康により

公共交通の移動に伴う消費カロリーは車の2倍以上。

A

ccess【アクセス】 目的地までの移動を快適に

公共交通を利用することにより、通勤時の交通渋滞の緩和などが期待。

R

easonable【リーズナブル】 家計にやさしい

公共交通の場合は、利用するときに運賃を払うだけなので、出費が節約。

E

cology【エコロジー】 環境にやさしい

マイカーではなく、鉄道・バス等の公共交通を利用すればCO₂排出量は減少。

SHARE!
(シェア)

□ 公共交通に期待される役割～欠かせない社会インフラ～

高齢者や障害者等を含む不特定多数の方が利用する公共交通は市民生活・経済活動の前提基盤であり、欠かせない社会インフラの一つ。そのような公共交通に期待される役割は以下の3つがあげられます。

サービスの維持・向上

“負のスパイラル”から
“正のスパイラル”への転換

様々な変化への対応

ニーズの変化に対応した
利用者目線の交通環境づくり

安全・安心の提供

公共交通の特性を活かした
様々なメリットの享受

“鉄道やバスなどの車両をみんなで利用する”など、
公共交通は皆さんで利用（シェア:SHARE）するものです♪

□ 地域公共交通計画の策定意義

- “公共交通のメリット”や“公共交通に期待される役割”などを踏まえて、地域の実情に応じた「あるべき姿」を多様な関係者と共有します。
- また、共有した「あるべき姿」へ向かう道しるべとして、地域公共交通計画を策定し、**計画的な取組の実施と進捗管理・見直しを通じて、より持続可能な交通サービスへ着実に前進**します。

持続可能な交通サービスの実現に向けた道しるべ

地域公共交通計画

持続可能
(sustainable)

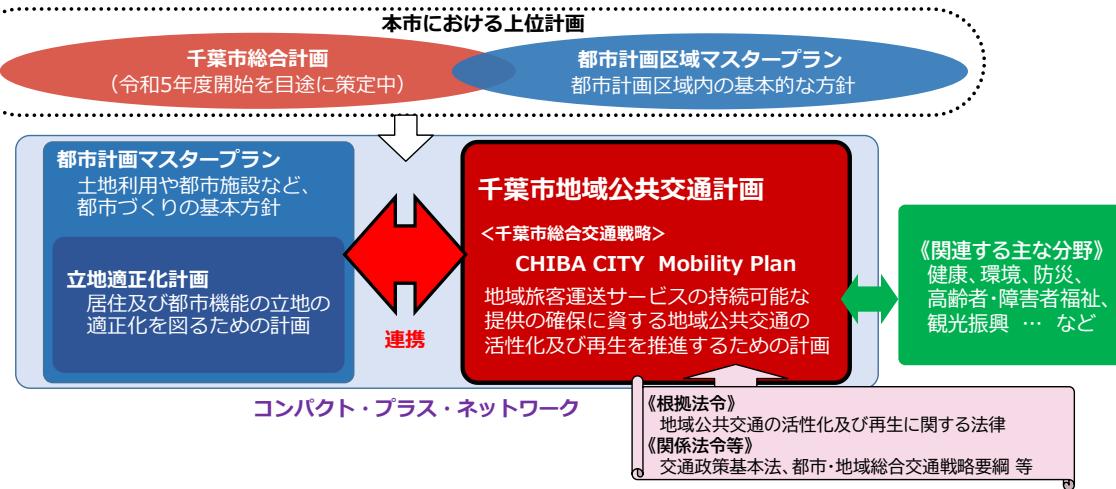


持続不可能
(unsustainable)



＜第1章＞計画の概要

1 計画の位置づけ



- 本計画は、上位計画である本市の総合計画や都市計画区域マスター・プランのもと、都市計画マスター・プラン・立地適正化計画と連携した計画です。
- また、地域公共交通の活性化及び再生に関する法律(以下、法という)に基づく、法定計画とします。

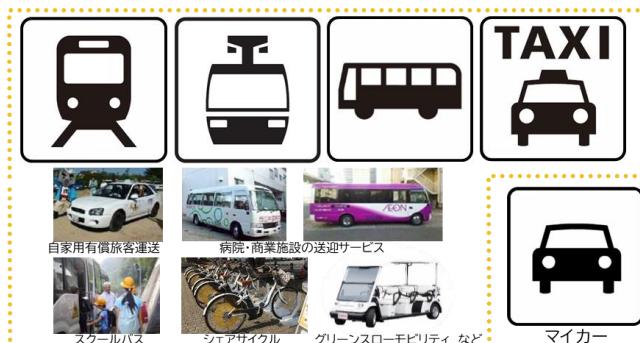
2 計画の区域と交通手段の対象範囲

■計画の区域



- 対象区域: 千葉市全域
- なお、市民等の移動は市域にとらわれず、広域に及ぶことを踏まえ、近隣市等との連携も含めた検討を行います。

■交通手段の対象範囲



出典: 国土交通省の資料を基に千葉市作成

- 法改正の趣旨を踏まえ、多様な移動手段の活用も検討します。 ("輸送資源の総動員")
- さらに、新たなモビリティの活用についても積極的に検討します。
- 計画の対象は鉄道、モノレール、路線バス、タクシーなど既存の公共交通を中心とします。

＜第1章＞計画の概要

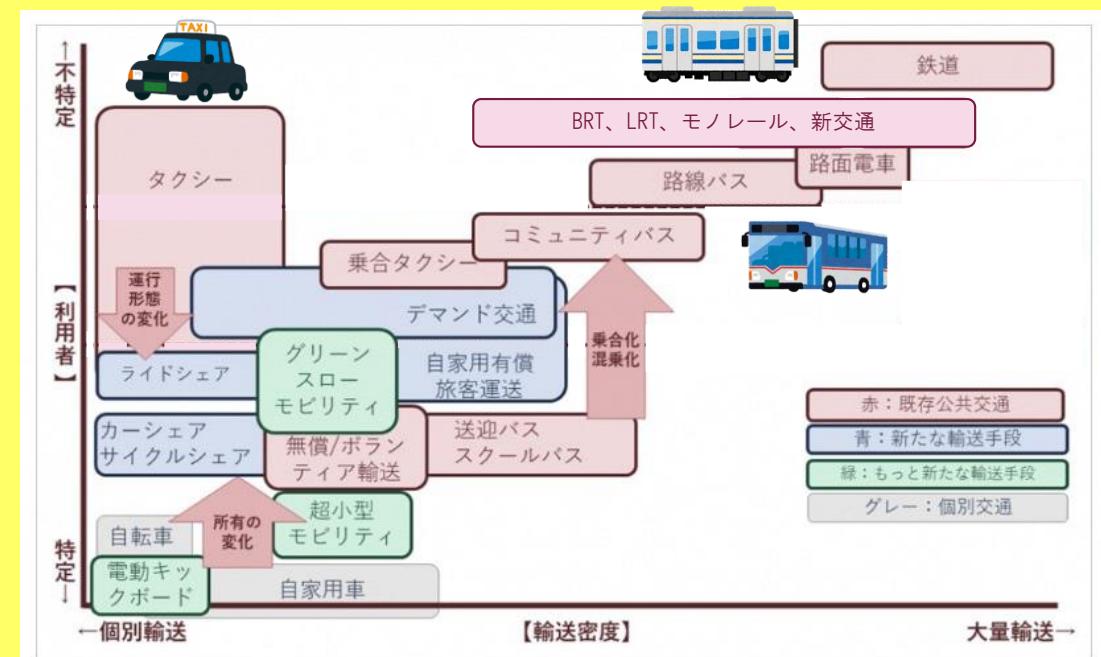
3 計画の期間

- 計画の期間については「地域公共交通の活性化及び再生に関する基本方針」において、「5年程度を原則」とすると同時に、「まちづくりに関する事業の中には、事業期間が長期間にわたるものもある」、「中長期的に地域が目指すべき将来像も念頭におきつつ、作成することが適当」とも記載されています。
- これを踏まえ、本計画は中長期的(概ね20年)視野を持って策定するものの、**計画期間は令和3年度(2021年度)から令和7年度(2025年度)までの約5年間**とします。
- なお、関連計画の策定状況等を踏まえつつ、適宜、見直しや改善を行います。

	2019年	2020年	2021年	2022年	2023年	2024年	2025年	2026年		
	令和1年	令和2年	令和3年	令和4年	令和5年	令和6年	令和7年	令和8年		
上位計画 (総合計画)	千葉市基本計画					次期千葉市基本計画（2023年～）※計画期間：10年				
						実施計画（2023年～）※計画期間：3年				
	千葉市都市計画マスターplan（2016～2025年）					改正 千葉市都市計画マスターplan（2023年～）				
関連計画	千葉市立地適正化計画（2019～2040年）					改正 千葉市立地適正化計画（2023年～）				
本計画						千葉市地域公共交通計画（2021～2025年）				

【参考】各移動手段の特徴

- 各移動サービスの特性を整理すると下記のとおりです。
- 各手段の特性を踏まえ、適材適所に検討していきます。



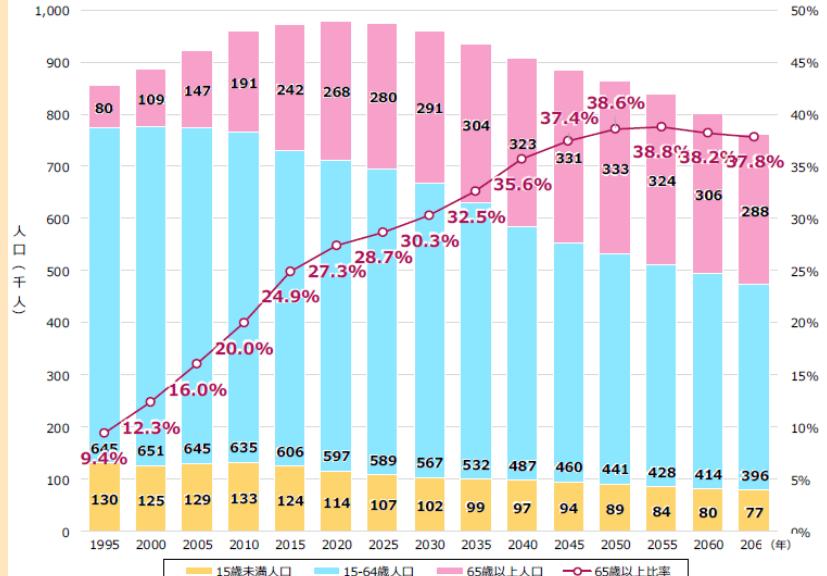
出典: 国土交通省「地域公共交通網形成計画及び地域公共交通再編実施計画作成のための手引き入門編」(トリセツ編集会議加筆)を基に千葉市加工

《第2章》本市の状況と課題

1 本市の状況

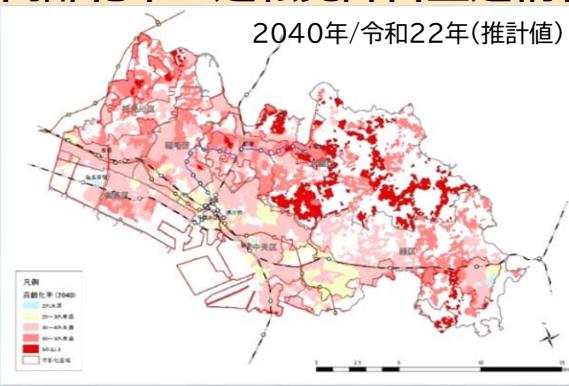
(1) 本市の人口特性等

《人口推移》



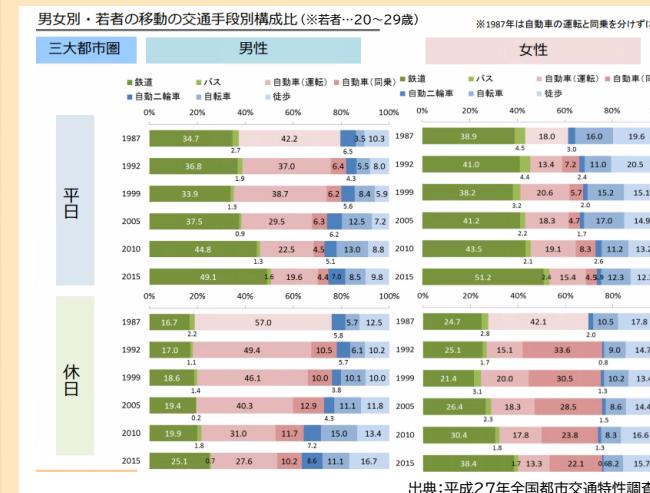
- 本市の人口は、今後、減少傾向となる見通しです。
- 年少人口(15歳未満)、生産年齢人口(15歳以上65歳未満)が減少するのに対し、高齢者人口(65歳以上)は2050年/令和32年まで増加する見通しです。
- 高齢化率は、2055年/令和37年をピークに38.8%まで上昇する見通しです。

《高齢化率と運転免許自主返納者数》



➤ 将来(2040年)においては、
本市のほぼ全域で高齢化率が30%以上となる見通しです。

《若者の車離れ》



- 運転免許保有者に対する高齢者の割合は全国的に増加傾向にあり、本市でも同様の傾向が見られます。
- 一方、**高齢者の運転免許自主返納件数も増加傾向**にあります。



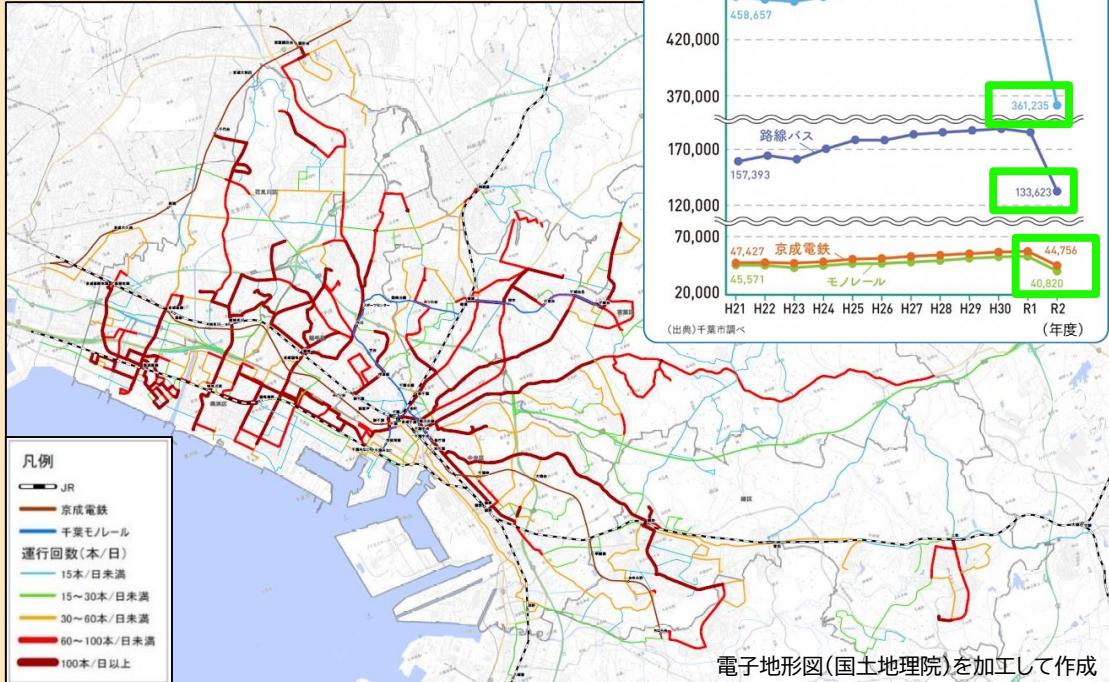
- 市内の若者(30歳未満)の運転免許保有割合は微減傾向です。
- 全国都市交通特性調査(平成27年)の結果から、若者の交通手段別構成比を経年で見ると、三大都市圏(千葉市含む)では鉄道利用の割合が増加していますが、**自動車の利用割合は減少**しています。
- このことから、運転免許は保有しているものの、**主な交通手段は公共交通(鉄道等)を利用**しているものと考えられます。

《第2章》本市の状況と課題

1 本市の状況 (2)公共交通の状況

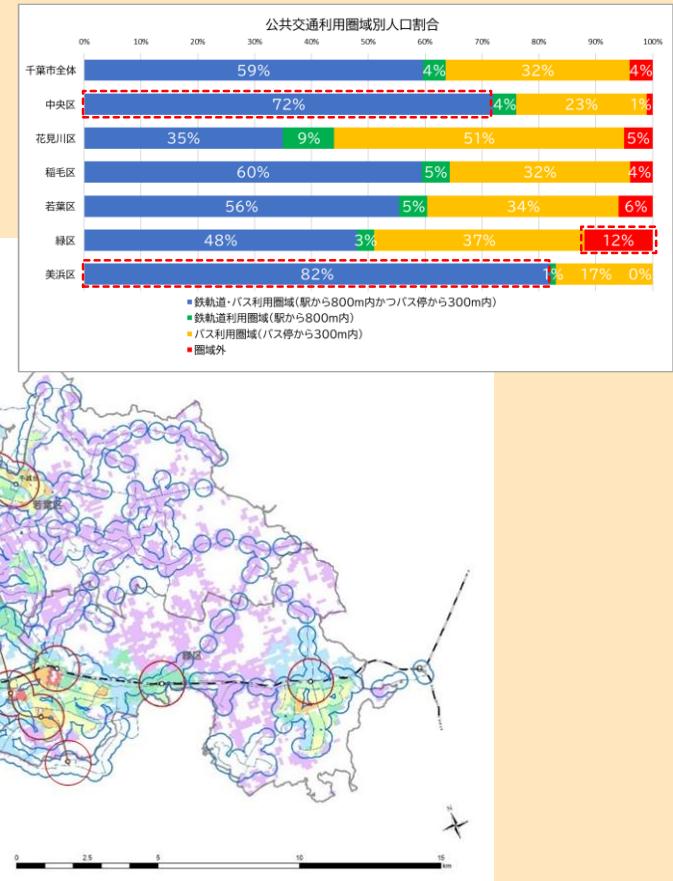
《公共交通ネットワーク》

- 鉄道 31駅 (JR:18駅、京成電鉄:13駅)
- モノレール 18駅
- 市内路線バス事業者 10社



- 千葉市では鉄道・モノレール・バス等の路線が中心部から各方面に向けて張り巡らされており、**市街化区域内を中心に高い運行頻度で運行**しています。
- これまでの**1日あたりの公共交通の利用者数は増加傾向**にありましたが、**新型コロナウイルス感染症の拡大**に伴う外出自粛等の影響から、令和2年度の利用者数は大きく減少しております。

《公共交通の利用圏と人口密度》

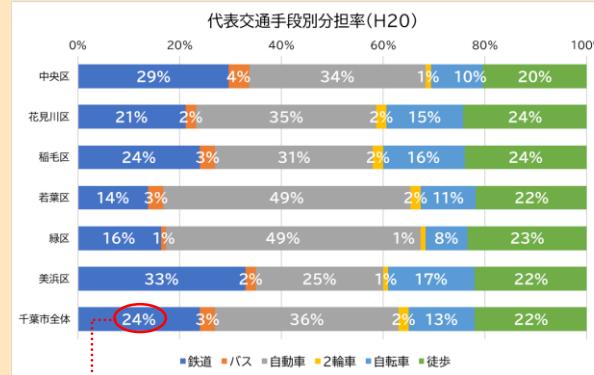


- 鉄軌道駅やバス停の利用圏域(駅から800m内、バス停から300m内)別人口割合を見ると、行政区ごとに特性があります。
- 特に**中央区**や**美浜区**では「鉄道・バス利用圏域内」の人口割合が**大部分**を占めています。
- 一方、**緑区**の「鉄道・バス利用圏域外」の人口割合は、他区と比べて**高い傾向**にあります。

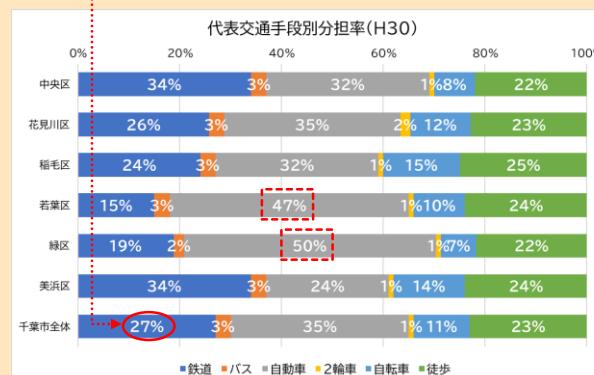
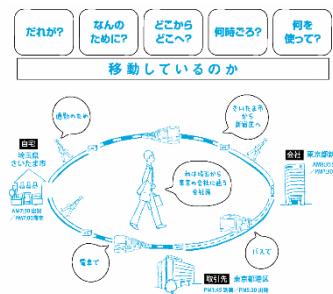
《第2章》本市の状況と課題

1 本市の状況 (2)公共交通の状況

《移動特性【東京都市圏パーソントリップ調査(平成30年)】》



(参考)東京都市圏パーソントリップ調査とは



- パーソントリップ調査は、「どのような人が」「どのような目的で」「どこからどこへ」「どのような交通手段で」移動したかなどを調べるもので。そこからは、鉄道や自動車、徒歩といった各交通手段の利用割合や交通量などを求めることができます。
- パーソントリップ調査は、人の移動に関する内容についての調査であり、ある人の平日の1日の動きを調査しています。

- 東京都市圏パーソントリップ調査(平成30年)の結果より、**本市全体及び各区**ともに、**鉄道の分担率の増加**がみられます。
- 移動手段ごとに目を向けると、**若葉区や緑区の市内陸部**においては、**自動車の分担率が50%程度**を占めており、**自家用車への依存度**が高さが見て取れます。

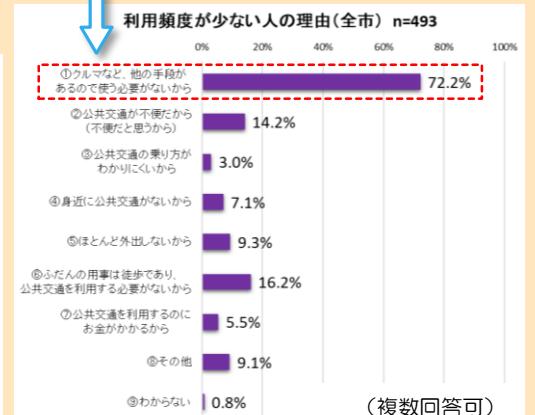
《市内の移動に対するアンケート調査結果(令和元年)》

公共交通全体に関する設問(利用頻度)



- “主にクルマを利用する人”、“主に公共交通を利用する人”とともに、「ほかに利用できる手段がないから」と回答する人が一定数います。

利用頻度が少ない理由として、何れの区でも、クルマ等があるから使わないという人が大半。(⑥「月に1日」、⑦「年に数日以下」、⑧「乗ったことがない」の回答者が対象)



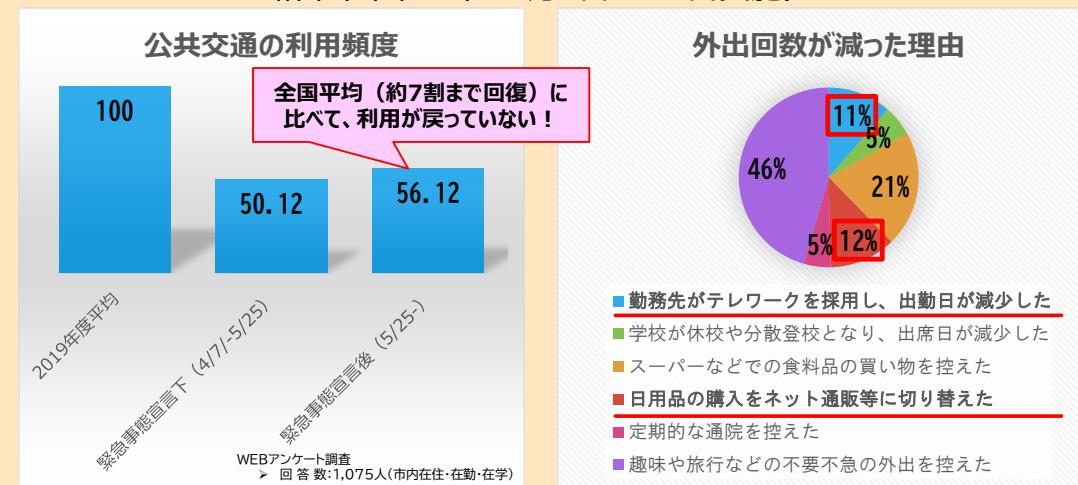
(参考)市内の移動に対するアンケート調査とは
➤ 調査対象:無作為に抽出した市内在住15歳以上の約4,500人を対象
➤ 調査期間:R1.12.1~R2.1.25
➤ 回答数:1,617人(36%)

《第2章》本市の状況と課題

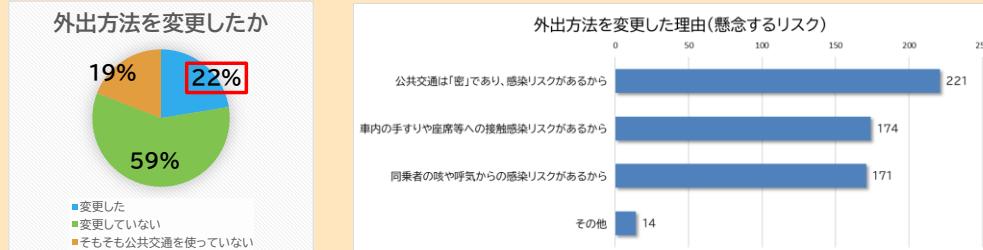
1 本市の状況 (2)公共交通の状況

《コロナ禍における本市の移動実態》

WEBアンケート結果(令和2年12月1日~10日実施)



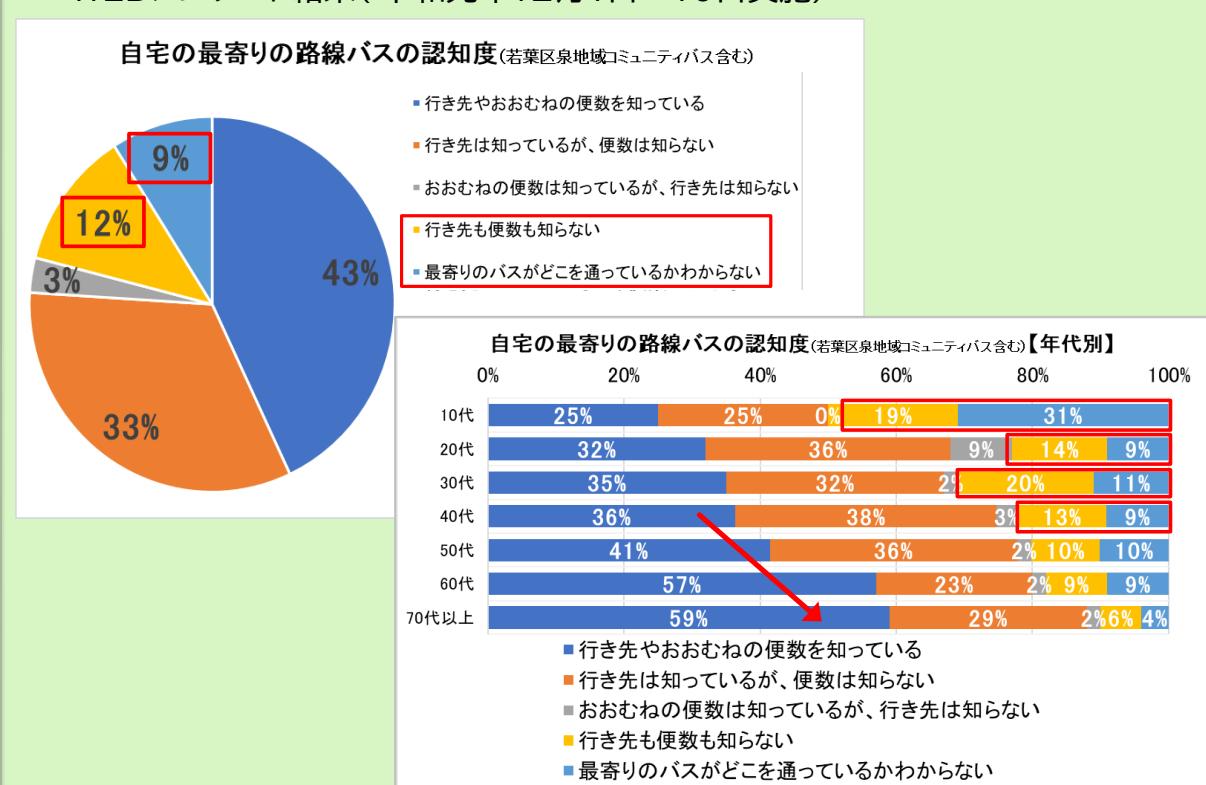
- 特に通勤や買い物目的の外出の減少には、今後も回復が見込めない要素が含まれています。



- 利用を避けた理由として「公共交通は密だから」や「接触感染リスク」、「咳等からの感染リスク」等に加え、「自身が無症状者だと媒介する懸念」や「咳マナーが悪い方・都内通勤者への抵抗感」を上げる声もありました。

《参考》自宅の最寄りの路線バスの認知度

WEBアンケート結果(令和元年12月1日~10日実施)

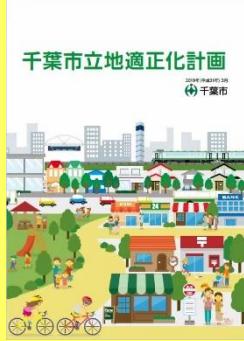


- 年代別に見ると、若い世代のバスに関する認知度は低く、高齢の世代になるほど、認知度が高い傾向にあります。
- また、自宅の最寄り駅の路線バス(若葉区泉地域コミュニティバスを含む)の認知度について、「行き先も便数も知らない」、「最寄りのバスがどこを通っているかわからない」は2割程度を占めています。

◆第2章◆本市の状況と課題

1 本市の状況 (3)関連する取組

◆千葉市立地適正化計画



市町村が、都市計画区域内を対象に、居住及び都市機能の立地の適正化を図るために作成する計画です。

本市では平成31年3月に立地適正化計画を策定しました。

※令和2年7月 軽微な変更あり

◆新駅、海浜幕張駅改札口

幕張新都心の新たな交通結節点及び交通結節機能強化。



JR東日本千葉支社提供

京葉線海浜幕張駅における新改札口設置



幕張新都心拡大地区における京葉線新駅
(令和5年春開業予定)

◆ウォーカブル推進

「居心地が良く歩きたくなるまちなか」の形成による都市の再生を図るため、これまでの「自動車中心」から「ひと中心」のまちづくりに転換し、多様な価値観・多様な ライフスタイルにおける道路・公園など公共空間の利活用の可能性を検討。



千葉都心ウォーカブル推進社会実験の様子

◆コミュニティバス、グリーンスローモビリティ



若葉区泉地域において、
コミュニティバスを運行。



環境への負荷が少なく、狭い路地も通行が可能で、高齢者の移動手段の確保や観光客の周遊に資する「新たなモビリティ」として期待。

※直近の交通政策に関する取組(一部)

◆公共交通のバリアフリー化と 千葉市バリアフリーマスターplan



優先的にバリアフリー化の促進が必要な地区について、面的・一体的なバリアフリー化の方針を示すため、本市では令和3年3月にバリアフリーマスターplanを策定。

◆幕張新都心モビリティコンソーシアム

多様な主体による新しいモビリティサービスを実現するため、幕張新都心モビリティコンソーシアムにおいて、実証実験やサービス導入に向けた検討、会員間の連携促進に関する活動を実施する。

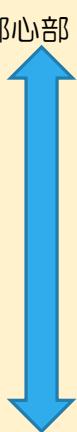
(令和3年2月設立)



≪第2章≫本市の状況と課題

2 公共交通の課題整理

- 令和元年度に実施したアンケート調査結果等から本市の交通に関する問題を「市全体」、「都心部」、「郊外部」のそれに分類・整理しました。
- また、ニューノーマルの浸透によって、新たに直面している課題について列記しました。

	交通事業者の現状・視点から	地域・公共交通の状況から	市民の実態・視点から
千葉市全体に 関わる事項	<ul style="list-style-type: none"> バス事業者間の連携は図られていない バス停での利用客のマナーが悪い 外国人への対応（各社異なる対応） 鉄道の終電時刻延長、直通運転、パリアフリーの要望が多い バス離れに対し市民の意識、イメージを変えることが必要 サービス向上、利用PR等の取組は各社個別対応 	<ul style="list-style-type: none"> 人口減少の本格化、超高齢社会の進展 市内の移動及び東京への移動が多い <p>・本市区内の移動は、徒歩・自転車、マイカー利用が特に多い（高齢者も同様） ・本市地区や東京都内へは、鉄道、マイカーの利用が多い（バスは少数） ・路線やダイヤがわかりにくい（高齢者と若年層は調べる手段が異なる） ・ターミナルの案内所、HPの案内情報等が各社個別で対応</p>	<ul style="list-style-type: none"> 公共交通の利用頻度が少ない人が一定数存在（クルマ等があるため必要ないと理由が多い） 鉄道の満足度が高く、バスの不満度がやや高い傾向（鉄道の満足理由は便数が多いことや駅が近いことが多い） （バスの不満理由は便数が少ないと定時性についてが多い） （満足度について、わからないと回答する人も一定数存在）
都心部 	<ul style="list-style-type: none"> 路線バスの一部区間で利用客が増加（乗務員不足で増便不可も） 渋滞によるバス遅延（利用客のバス離れ、運転手の労働時間に影響） バス路線が送迎バスと重複するケースあり バスロータリーが飽和状態 ラッシュ時の電車内が著しい混雑（改善の要望） 鉄道の終電遅延等のバス待ち合わせは一部のみ 団地等の高齢化によりバス、タクシー利用客が減少 収支の悪いバス路線が存在（減便等の対応と利用客のバス離れの悪循環） タクシーの営業所の多くが市中心エリア（配車に時間がかかり利用客から改善要望が多い） 	<ul style="list-style-type: none"> （市全体のまちづくりの方向性） <ul style="list-style-type: none"> ●集約型都市構造への転換 ●少子高齢化対応、低炭素社会に向け、過度にクルマに頼らない生活に転換 ●公共交通利用を促進し、利便性の向上、郊外の地域公共交通を維持・確保（多様な分野での検討） （その他各分野のまちづくり） <ul style="list-style-type: none"> ○駅周辺の賑わい創出 ○健康、環境、賑わい、暮らし等の分野の観点から、徒歩・自転車・公共交通の利用促進が必要 <p>・主要駅・ターミナル等が、不慣れな高齢者、来訪者にとってわかりにくい ・朝夕のラッシュ時間帯に、鉄道、路線バスの利用客が集中</p>	<ul style="list-style-type: none"> 最寄りの路線バスについて知らない人が一定数存在（身近な交通手段としてバスに対する意識醸成等が必要） バスの定時性（渋滞による遅延）への不満が多い ・鉄道車内の混雑に対する不満が多い ・運行本数や乗換え改善への要望が多い ・バスの利用客は少ないが一定の利用は存在（バスを必要とする高齢者等が一定数存在） ・将来的に運転免許の自主返納を考えている人が一定数存在
郊外部			

交通事業者アンケート(令和元年)
ヒアリング(令和元年)結果等より

千葉市統計データ等より

パーソントリップ調査(平成30年)結果、
市民アンケート(令和元年)結果等より

➤ 新型コロナウイルス感染拡大によるニューノーマルの浸透などにより、公共交通の利用者数をコロナ前と同じ水準に戻すことは、難しい。

➤ 今後、交通需要が緩やかに回復傾向に向かっても公共交通サービスの維持が困難な路線も想定される。

➤ 公共交通へ求められる機能がこれまでの、定時性・速達性にとどまらず、安心して利用できる環境整備なども重要。

≪第2章≫本市の状況と課題

2 公共交通の課題整理

➤ これまでの課題整理を踏まえ、「市全体～都心部～郊外部」の方向性は下記のとおり。

現状・問題

- ・人口減少、高齢化
- ・最寄りのバス停の認知度
- ・交通事業者間の連携
- ・鉄道車内の混雑
- ・バスの定時性
- ・運行本数、乗換改善
- ・公共交通の利用頻度
- ・公共交通の満足度
- ・路線やダイヤのわかりやすさ
- ・運転免許自主返納
- ・コロナ禍への対応

公共交通に関する課題

①本市の公共交通「全体」にかかる課題

- ・将来にわたり持続可能な交通サービスの構築
- ・高齢化や移動ニーズの多様化への対応
- ・市民等への公共交通に関する情報発信
- ・ニューノーマルの浸透への対応
- ・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対応

②「都心部」にかかる課題

- ・定時性の確保や混雑緩和など、利用者が快適に利用できる環境整備
- ・多様な交通サービス事業者を含めた複数の交通事業者間の連携

③「郊外部」にかかる課題

- ・地域の移動手段の維持、確保(既存公共交通の維持、多様な移動手段の活用など)
- ・地域ニーズに即した、移動手段確保体制の構築

方向性

- ◆利便性と効率性のバランスがとれた持続可能性の高い公共交通の実現
- ◆利用者が身近に感じられ、安全・安心に利用できる交通サービスの推進

- ◆公共交通の効率化
- ◆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への変革

- ◆公共交通の維持・確保
- ◆地域の暮らしを支える交通サービスの構築

＜第3章＞基本的な方針

1 基本理念・基本方針

- 利用者(市民)の移動ニーズに的確に対応し、千葉市等も効果的な施策投入を継続しつつ、交通事業者によるサービスが持続的に提供される好循環が生まれることを目指します。
- 目指す方向を関係する皆様と共有するため、【基本理念】と【基本方針】を以下に掲げます。

【基本理念】

身近な移動手段が充実した、暮らし続けたい“ちばのまち”
～“地域”と“人”に着目した乗りたくなる交通環境づくり～

“地域”に対しての交通サービスと“人”に対しての交通サービスに着目し、身近な移動手段が充実することで、長く住み続けられる“ちばのまち”を推進します。

【基本方針1】

身近に感じ、安全・安心で、持続可能な交通サービスの実現

- 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られ、安全・安心に利用できるサービス提供が必要。

【基本方針2】

都市の魅力向上に資する交通サービスの実現

- 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。

【基本方針3】

地域の暮らしを支える交通サービスの実現

- 公共交通の維持・確保及び地域の実情に応じた、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。

※全体として、“地域”及び“人”に着目している中で、各基本方針で想定している地域は以下のとおり

＜第3章＞基本的な方針

2 計画目標

▶ 前述の基本理念・基本方針に基づいた取組の達成度を測るため、計画目標(指標・数値目標)等を設定します。

【基本方針1】

目標1 公共交通の持続可能性を高める

持続可能な公共交通とするため、「より使いやすい公共交通」に向けて着実に前進します

目標2 “身边に感じる”仕掛けをちりばめる

市民等の公共交通に関する認知度や理解度を向上するため、様々な場面でPRを展開します

目標3 安全・安心への不斷の取組

公共交通の安全性を高めるとともに、平時から関係者の災害時の対応について、協議します

目標4 混雑緩和等による快適性の向上

課題を抱える交通結節点の強化とともに、混雑緩和等公共交通の快適性を向上します

目標5 移動目的の創出～目的地づくりと楽しい移動～

移動プラスアルファの価値を探求し、「楽しく」、「快適な」移動を創出します

目標6 移動に困難を抱える「地域」へのアウトリーチ

住民協働による、地域の生活路線の維持確保・効率化を行います

目標7 移動に困難を抱える「方々」へのアウトリーチ

ハード・ソフトのあらゆるバリアフリー化を推進し、移動しやすい環境を創出します

【基本方針2】

【基本方針3】

≪第3章≫基本的な方針

2 計画目標

※現状値が記載されていないものは、令和3年10月実施のアンケート結果を反映します。

目標1

目標2

目標3

指標1 公共交通等の利用者数

現状値(令和元年度)：791,103人/日 ⇒ 目標値(令和7年度)：令和元年度の水準への回復

指標2 路線バスに関する認知度

現状値(令和3年度)：●●% ⇒ 目標値(令和7年度)：認知度向上

指標3 外出時の移動手段で公共交通等を最も利用する人の割合

現状値(令和3年度)：●●% ⇒ 目標値(令和7年度)：利用割合向上

目標4

目標5

指標4 公共交通等の満足度

現状値(令和3年度)：●●% ⇒ 目標値(令和7年度)：満足度向上

指標5 通勤・通学以外での外出時の移動手段で公共交通等を最も利用する人の割合

現状値(令和3年度)：●●% ⇒ 目標値(令和7年度)：利用割合向上

目標6

目標7

指標6 “支え合い交通”的導入に取り組む地域組織の設立数

現状値(令和3年度)：2地域 ⇒ 目標値(令和7年度)：5地域以上

指標7 公共交通のバリアフリーが進んでいると感じる割合

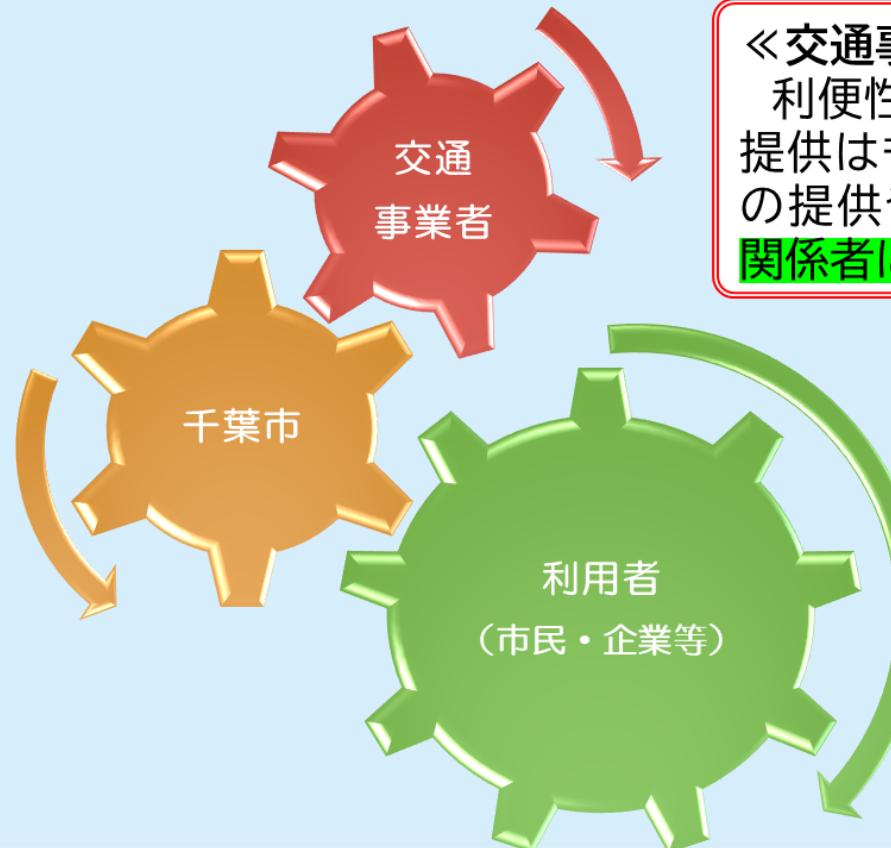
現状値(令和3年度)：●●% ⇒ 目標値(令和7年度)：割合向上

《第3章》基本的な方針

3 役割分担(交通事業者、利用者(市民・企業等)、千葉市)

- 基本理念・基本方針の実現や、計画目標の達成には、千葉市のみならず、交通事業者や利用者である市民や企業など、関係する主体が各々の役割を果たすことが不可欠です。
- 特に利用者(市民・企業等)については、交通サービスを享受するだけにとどまらず、自らの暮らしや地域を守るため、これまで以上に公共交通に対して積極的に関わることが期待されます。

《千葉市の役割》
交通事業者と利用者の双方の目線を捉え、効果的な施策を展開し、持続可能な交通サービスの実現に向けた支援等を実施します。



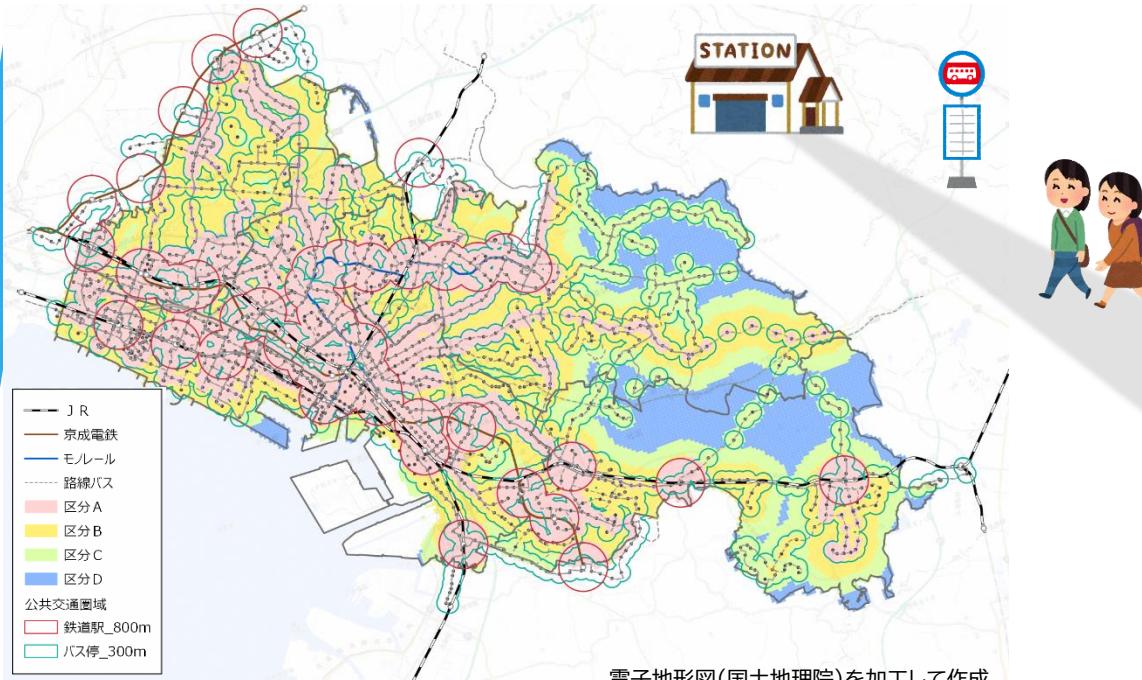
《交通事業者の役割》
利便性の高い交通サービスの継続的な提供はもとより、公共交通に関する情報の提供や**交通事業者の抱える課題等**を**関係者に共有**します。

《利用者(市民・企業等)の役割》
公共交通の必要性・重要性について考え、自らの暮らしや地域を守るため、施策への協力やマイカーとの適切な使い分けなど、主体性をもって公共交通を支えます。

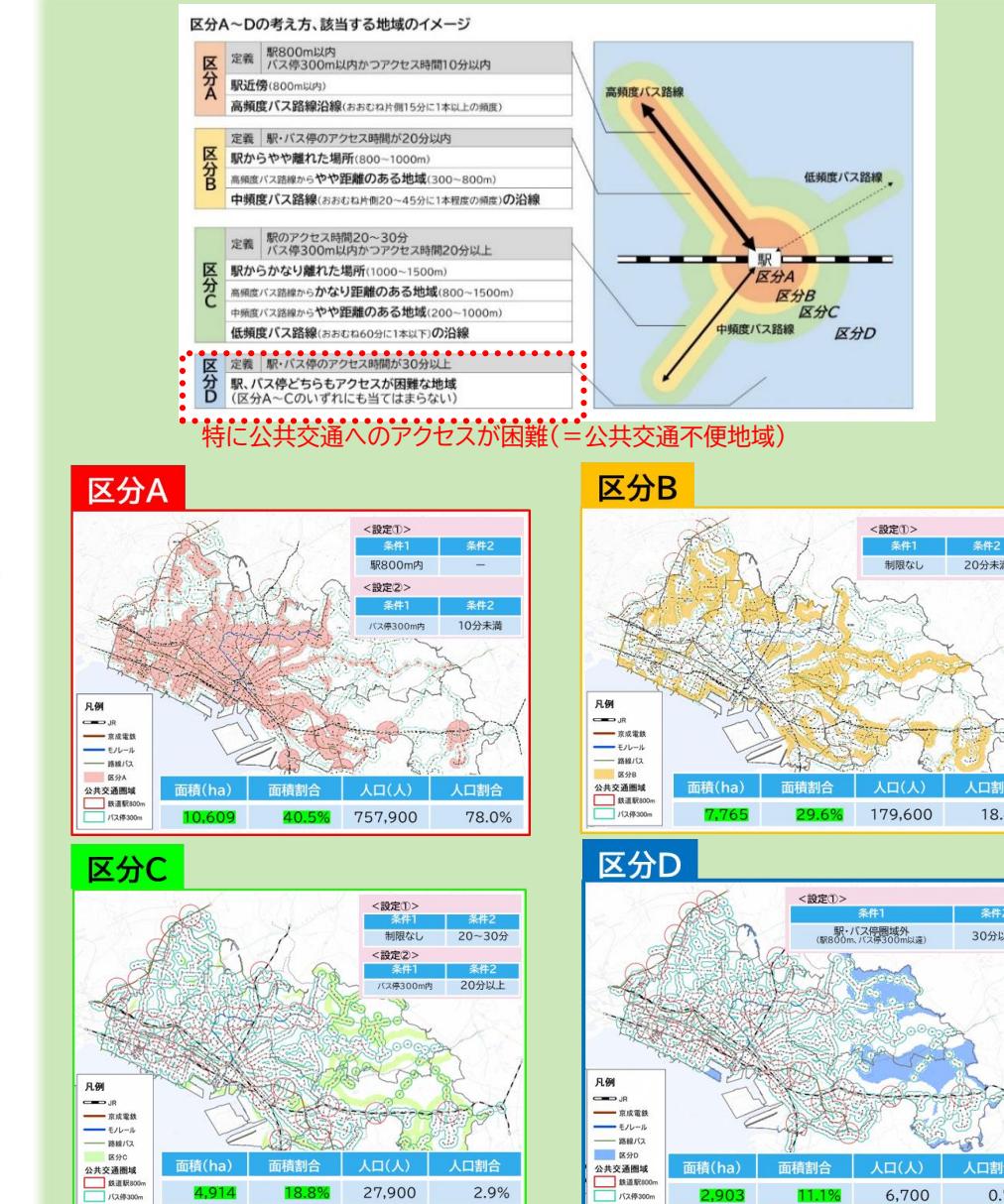
《第4章》目指すべき交通ネットワークの考え方

エリア区分（公共交通の利用しやすさ）

- きめ細かな分析を行うため、「距離による利用しやすさ」と「時間による利用しやすさ(アクセシビリティ指標:A指標)」を活用し、市域を4分類し、本市における「公共交通不便地域」を特定。



- 4区分は、路線バスの路線や運行本数が変更されると、即座に変わってしまいます。
- 区分A～Cでは既存交通の持続可能性を高めるため、「利用者目線での改善(環境整備、利用促進等)」に取り組みます。
- そもそも公共交通へのアクセスが困難な区分Dでは、最適な資源配分を意識しつつ、「移動手段の導入検討」に着手します。



*企業等の大規模私有地であり、かつ、進入禁止など公共交通が通行できないエリアについては除外します
電子地形図(国土地理院)を加工して作成

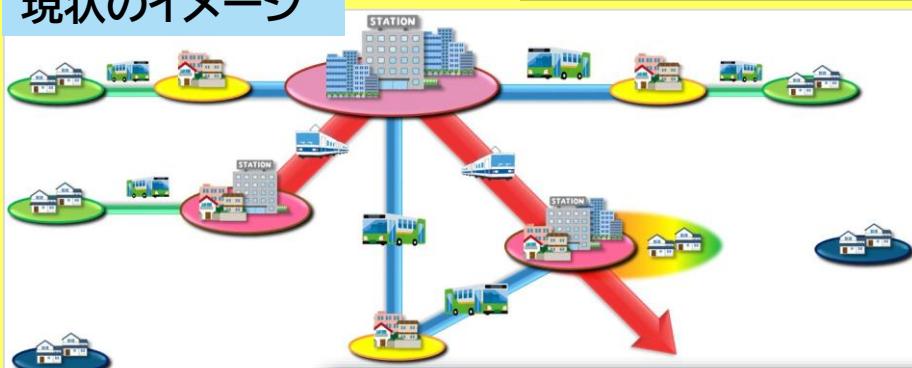
《第4章》目指すべき交通ネットワークの考え方

交通ネットワーク

- 公共交通の特性を踏まえ、現状の市内の既存の交通ネットワークを概念化します。
- 輸送力やモード毎に、“根幹軸”、“幹線軸”及び“支線軸”的3つで構成されており、今後の社会情勢等を踏まえた各軸の方向性を示すものとします。

	輸送力	モード
根幹軸	大	鉄道・モノレール バス(運行頻度:高)
幹線軸	中	バス(運行頻度:中)
支線軸	小	バス(運行頻度:低)

現状のイメージ

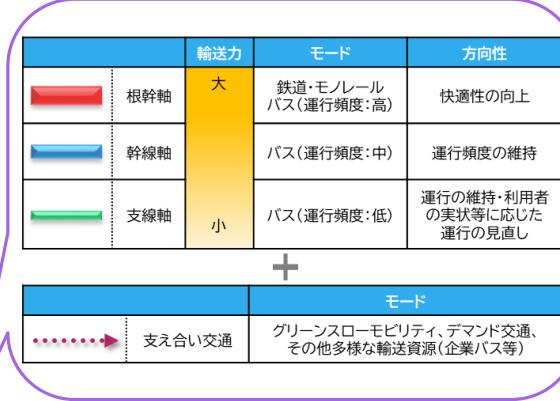
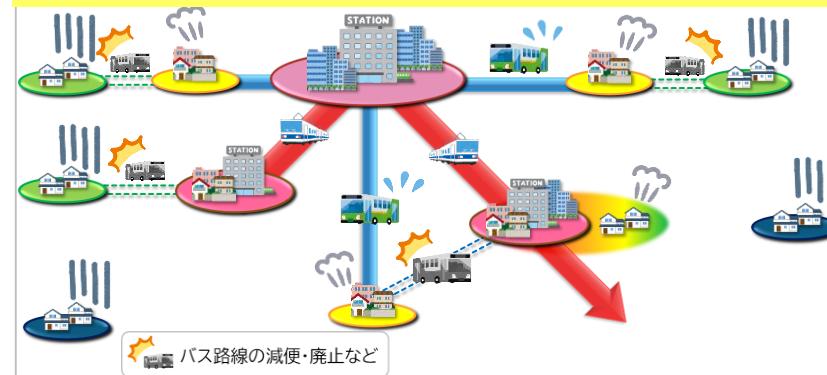


“公共交通に期待される役割”を果たしながら、市民の皆さんへ“公共交通のメリット”を浸透させ、共に持続可能な交通ネットワークの実現を図ります。

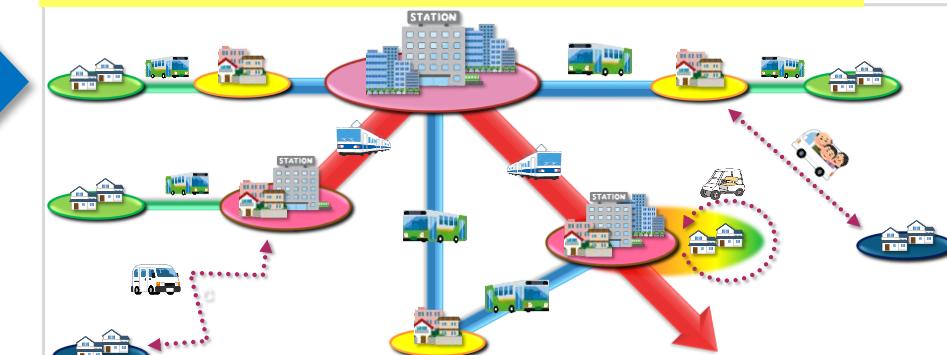
“支え合い交通”により、既存公共交通の活性化や交通モード間の切れ目のない移動手段の確保を図ります。これに伴い、持続可能な交通ネットワークが構築されることで、人口減少やマイカー利用の抑制等などの効果も期待されます。

- 交通ネットワークの各軸の方向性を示し、その方向性の実現に向けた施策を実施していくことで、持続可能な交通ネットワークの構築を図ります。
- また、既存の交通ネットワークではカバーすることが困難な地域等においては、“支え合い交通”を設定します。支え合い交通とは、行政、交通事業者、地域住民等が協力して支え合うことにより、既存公共交通と調和して地域の暮らしを支えます。

持続不可能な交通ネットワーク(イメージ)



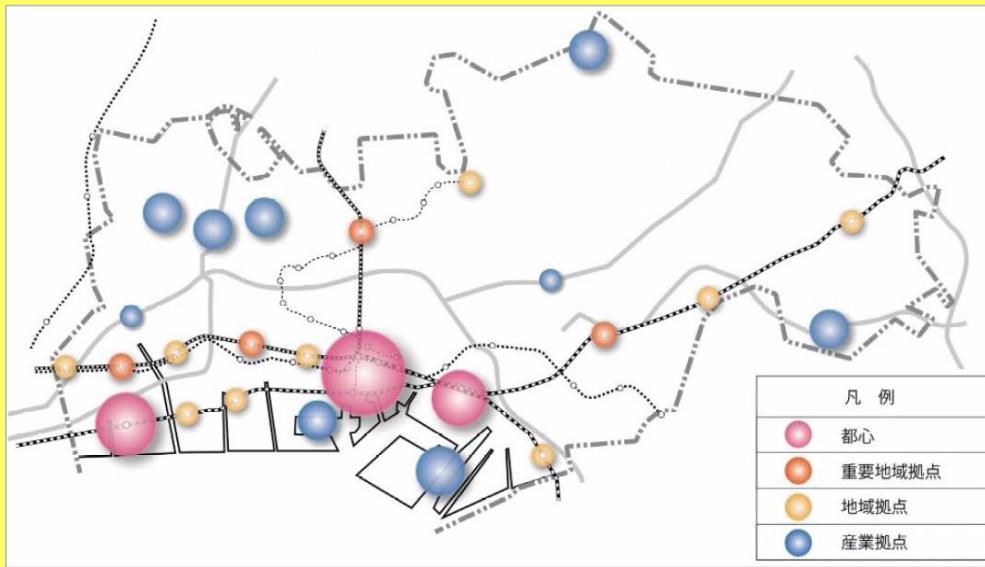
持続可能な交通ネットワーク(イメージ)



《第4章》目指すべき交通ネットワークの考え方

交通結節点（電車、バス、タクシー、自動車、自転車など、交通手段間の接続が行われる場所）

- ▶ 「千葉市都市計画マスタープラン(以降、都市マス)」においては、「首都圏の主要な拠点都市として、また、県都として広域的なネットワークの拠点形成や大都市にふさわしい諸機能のバランスのとれた多心型の都市構造を構築するため、**鉄軌道駅を中心とした拠点の育成・整備を図ること**としています。



※産業拠点は交通結節点(鉄軌道駅等)を持たないため、本計画の対象外とする

交通モード間の円滑な乗り入れ・接続を行う**「交通結節機能」**に加え、まちづくりと連携し、にぎわいのある空間を創出する**「地域の拠点・にぎわい機能」**など、多岐にわたる機能を磨き上げていくことが重要。

- ▶ 都市マスに位置づけられた拠点にある主な鉄軌道駅より、“**3都心(千葉都心、幕張新都心、蘇我副都心)**”及び路線バス、タクシー、自家用車への乗換のいずれも多い**“稻毛駅周辺”**の4か所は、本市の交通結節点の中でも特に重要です。

千葉都心(主な鉄軌道駅:JR千葉駅)

■課題

- ・物理的なエリアの分断とバス乗り場や案内等のわかりにくさ
- ・各方面への回遊性の向上・歩行環境改善 など

幕張新都心(主な鉄軌道駅:JR海浜幕張駅)

■課題

- ・駅構内や駅前広場の混雑
- ・JR総武線との接続改善
- ・回遊性の向上 など

蘇我副都心(主な鉄軌道駅:JR蘇我駅)

■課題

- ・駅前広場周辺は路線バスやタクシー、一般車の輻輳し、手狭な状態など

稻毛駅周辺(主な鉄軌道駅:JR稻毛駅)

■課題

- ・駅前広場出入口の混雑による定時性の確保
- ・駅前広場内の歩道混雑(バス利用者と歩行者の錯綜) など

- ▶ 前述の4か所以外の交通結節点についても、交通結節機能の強化や改善に向けた取組を、それぞれの課題や特性等を考慮し、適宜、検討していきます。

《第5章》目標達成のための施策と実施主体

- 第3章で掲げた基本理念や基本方針を実現するため、また、第4章の目指すべき交通ネットワークの考え方を踏まえ、必要となる施策を示します。

基本理念

身近な移動手段が充実した、暮らし続けたい“ちばのまち”
～“地域”と“人”に着目した乗りたくなる交通環境づくり～

基本方針

身近に感じ、安全・安心で、持続可能な交通サービスの実現

都市の魅力向上に資する交通サービスの実現

地域の暮らしを支える交通サービスの実現

目標

①公共交通の持続可能性を高める

②“身近に感じる”仕掛けをちらりぱめる

③安全・安心への不斷の取組

④混雑緩和等による快適性の向上

⑤移動目的的づくりと楽しい移動～

⑥移動に困難を抱える
「地域」へのアウトリーチ

⑦移動に困難を抱える
「方々」へのアウトリーチ

施策

A. より使いやすい公共交通を実現する

B. 脱炭素社会の実現に向けた取組

C. マイカー流入量を抑える

D. 公共交通の認知度・理解度を高める

E. 公共交通の“ファン”を増やす

F. 利用等の者マナーの周知・啓発に努める

G. 災害への対応力を高める

H. 災害への対応力を高める

I. 混雑緩和・乗継利便性向上

J. 交通結節点を強化する

K. 「道路ネットワークの整備」と
「道路施設のリノベーション」を推進する

L. 歩きたくなるまちなかをつくる

M. 移動プラスアルファの価値を探求する

N. 自転車等をまちづくりに活用する

O. 地域の生活路線の維持確保・効率化

P. 公共交通不便地域等への対応

Q. 地域に合わせた移動手段の確保

R. バリアフリー化の推進

S. 移動しやすい環境を創出する

《第5章》目標達成のための施策と実施主体

施策テーマ：①公共交通の持続可能性を高める

□ 標準的なバス情報フォーマットによる オープンデータ化の推進

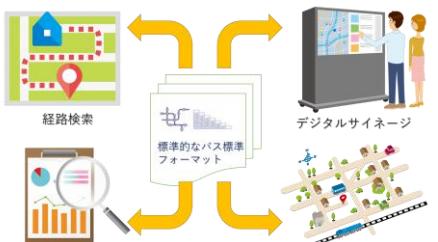
千葉市

交通事業者

市民・企業

その他

バスの運行情報を経路検索サービスなどに適切に反映させ、バス路線の認知度向上による潜在需要の掘り起しへを図るため、国土交通省が定めたフォーマットでバス運行情報を作成し、オープンデータ化する。



ワンソース・マルチユースのイメージ

◇ 事業に関連する交通モード



◇ 実施スケジュール R3(2021)～順次、導入

□ モノレールの更なる低炭素化

千葉市

交通事業者

VVVFインバーター制御装置を搭載した新型車両に更新します。新型車両は減速時等に生み出す回生電力を他の車両で再利用が可能であり、電気使用量の削減やCO₂排出削減に寄与します。

また、回生電力をより有効活用するため、電気を蓄えたり放出することができる電力貯蔵装置を整備し、朝晩のラッシュ時におけるピークカットや停電時に最寄りの駅舎まで走行させることを可能とします。



新型(0形)車両

◇ 事業に関連する交通モード



◇ 実施スケジュール R3(2021)～順次整備、運用

《第5章》目標達成のための施策と実施主体

施策テーマ：②“身近に感じる”仕掛けをちりばめる

□ モビリティ・マネジメント

千葉市

交通事業者

市民・企業

その他

学校の授業や市政出前講座、ワークショップ等を定期的に開催し、対話型のコミュニケーションを実施するとともに、実際の公共交通の利用につながるよう乗り方講座等も織り交ぜつつ、自発的な行動変容を促す。

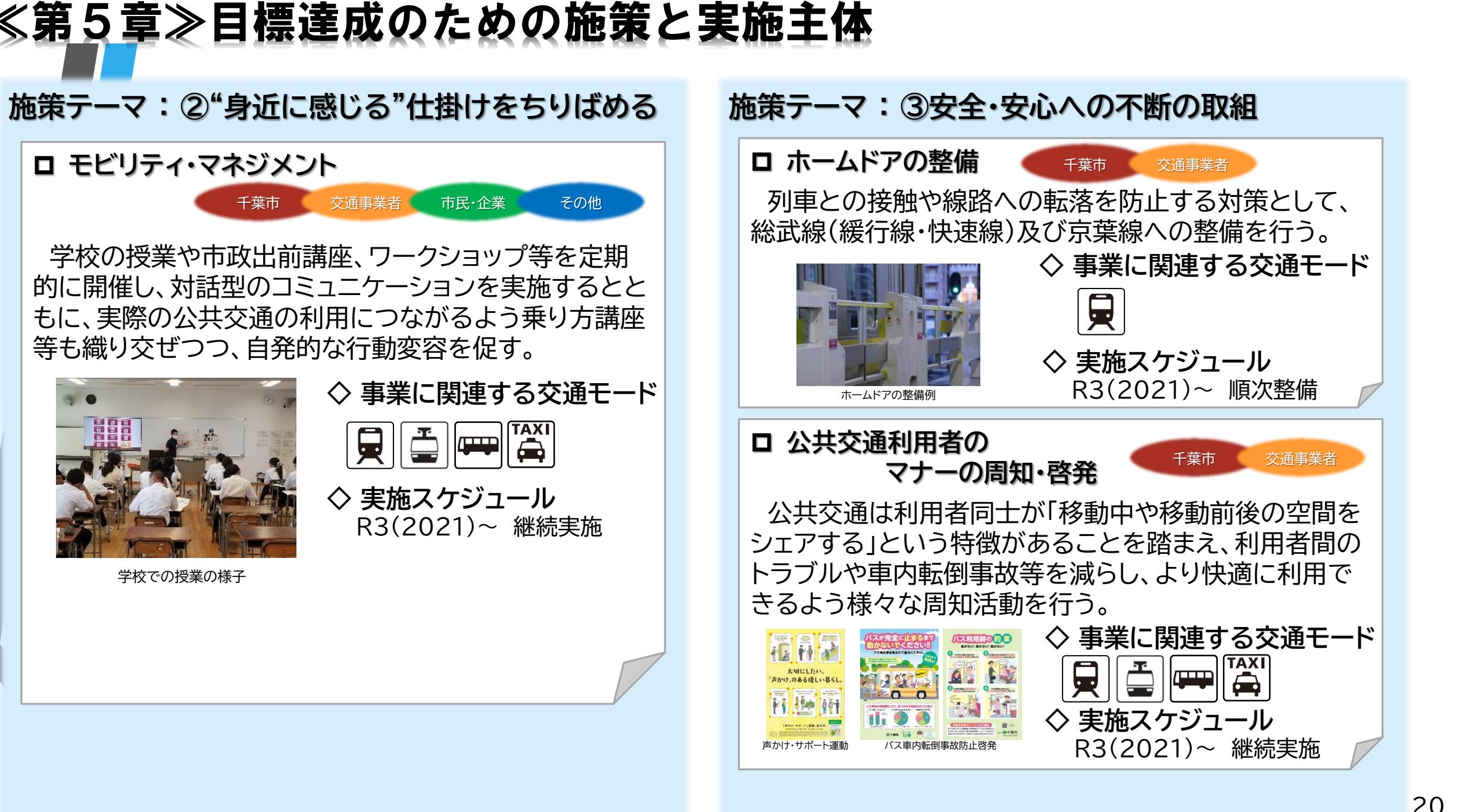


学校での授業の様子

◇ 事業に関連する交通モード



◇ 実施スケジュール R3(2021)～ 継続実施



《第5章》目標達成のための施策と実施主体

施策テーマ：③安全・安心への不斷の取組

□ 事業者間の連絡体制構築

鉄道・モノレール・バス等が災害時に機動的に連携できるよう、平時から市域内や広域的な視点も持ちつつ、運休等の情報についての連絡体制を構築する。



千葉市

交通事業者

◇ 事業に関連する交通モード



◇ 実施スケジュール

R3(2021)～ 検討・運用

□ バス車両の避難場所確保

多くのバス事業者が美浜区内等の低地に車庫を保有していることから、高潮と風水害が同時に発生した場合にそなえ、避難場所を確保する。



千葉市

交通事業者

◇ 事業に関連する交通モード



◇ 実施スケジュール

R3(2021)～ 検討
R4(2022)～ 運用・適宜見直し

車庫が水没した様子(ちばグリーンバス様提供)

□ 災害時におけるモノレール施設から

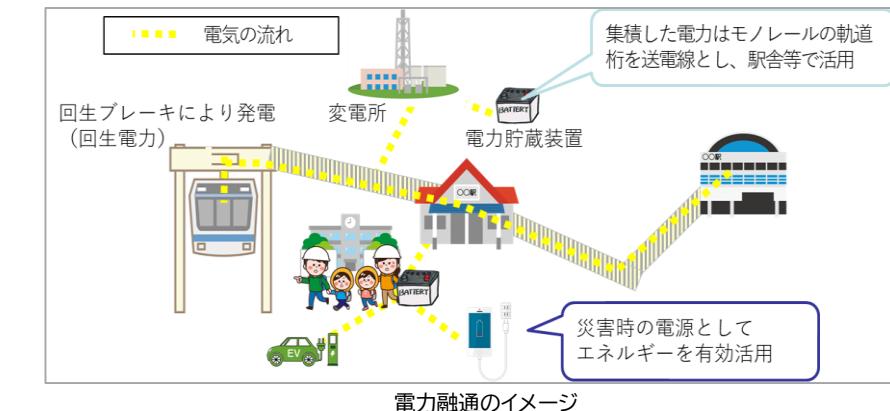
沿線施設への電力供給

千葉市

交通事業者

市民・企業

軌道桁や駅舎等モノレールインフラを活用し、災害の停電時に電力貯蔵装置等から沿線避難施設等へ電力を供給する。



◇ 事業に関連する 交通モード



◇ 実施スケジュール

R3(2021)～ 検討・設計・工事
R6(2024)～ 運用・見直し

《第5章》目標達成のための施策と実施主体

施策テーマ：④混雑緩和等による快適性の向上

□ 幕張新都心拡大地区新駅整備の推進

千葉市

交通事業者

その他

幕張新都心全体における都市機能の強化や交通機能の分散化を図ることを目的として、京葉線新駅をJR及び幕張新都心拡大地区新駅設置協議会(※)が設置する。

また、千葉市において新駅設置と同時期に駅前広場を整備する。

(※)幕張新都心拡大地区新駅設置協議会

千葉県、イオンモール(株)、千葉市(事務局)で構成

幕張新都心拡大地区新駅イメージパース



JR千葉支社提供

◇ 事業に関連する交通モード



◇ 実施スケジュール

R3(2021)～ 設計・工事
※R5(2023)春開業予定

□ 蘇我駅東口駅前地区的まちづくり

千葉市

交通事業者

市民・企業

蘇我駅東口周辺の土地利用の細分化やビルの老朽化などの都市機能の低下がみられる地域において、市街地再開発事業により土地の合理的かつ健全な高度利用と都市機能の更新を図る。

また、駅前広場等との一体的な整備を行うことで蘇我副都心の玄関口として都市基盤の強化を目指す。



現状:バス一般車の輻輳



現状:民間建築物の老朽化

◇ 事業に関連する交通モード



◇ 実施スケジュール

R3(2021)～ 繼続

《第5章》目標達成のための施策と実施主体

施策テーマ：④混雑緩和等による快適性の向上

□ 稲毛駅東口周辺のまちづくり

千葉市 交通事業者 その他

稻毛駅東口周辺の土地利用の細分化やビルの老朽化などの都市機能の低下がみられる地域において、市街地再開発事業により土地の合理的かつ健全な高度利用と都市機能の更新を図るため、駅前広場等との一体的な整備を行うことで重要地域拠点として都市基盤の強化を目指す。

また、周辺の大規模遊休地との連携も含め検討する。



現状:バスと一般車との輻輳



現状:バス利用者と歩行者の錯綜

◇ 事業に関連する交通モード



◇ 実施スケジュール R3(2021)～ 継続

施策テーマ：⑤移動目的の創出 ～目的地づくりと楽しい移動～

□ ウオーカブル推進

千葉市 交通事業者 市民・企業

都市計画マスタープラン等の関連計画に「ウォーカブル推進の方向性」を位置づけ
(千葉都心)

- ・現在実施中の「千葉駅西口駅前、千葉公園通り」の社会実験を継続実施。
- ・「駅前大通り」をはじめとした他エリアにおいて、社会実験を通じた検討を実施。
(幕張新都心 および その他のエリア)
- ・市民や民間事業者が主体となった官民連携によるウォーカブル推進の検討。



千葉都心ウォーカブル推進社会実験の様子

◇ 事業に関連する交通モード



◇ 実施スケジュール R3(2021)～ 継続実施

《第5章》目標達成のための施策と実施主体

施策テーマ：⑥移動に困難を抱える 「地域」へのアウトリーチ

□ グリーンスローモビリティ導入検討

千葉市 交通事業者 市民・企業 その他

地域の生活交通を確保するとともに、コミュニティの活性化を図るために、住民協働によるグリーンスローモビリティの導入手法について検討する。



◇ 事業に関連する交通モード



◇ 実施スケジュール

R3(2021) 協議・検討
R4(2022)～ 試験運行・手引き(案)作成
R7(2025)～ 本格運行

□ 交通不便地域等における移動手段の確保に向けた 検討・支援

千葉市 交通事業者 市民・企業 その他

公共交通不便地域において、地域の方々とともに新たな移動手段の導入・検討を行う。



◇ 事業に関連する交通モード



◇ 実施スケジュール

R3(2021)～ 繼続実施

施策テーマ：⑦移動に困難を抱える 「方々」へのアウトリーチ

□ 階段の昇り降りが困難な 高齢者等への支援

千葉市 その他

単独で階段を昇り降りすることが困難な高齢者等を対象に階段昇降のサポートを行うNPO法人等に対して、階段昇降機の取得・運用経費等の助成を実施する。



階段昇降機イメージ
(公益財団法人テクノエイド協会様提供)

◇ 事業に関連する交通モード



◇ 実施スケジュール

R3(2021) 制度の検討
R4(2022)～ 効果検証・見直し
R6(2024)～ 新たな制度の導入

□ 地区別バリアフリー基本構想の策定

千葉市 交通事業者 市民・企業

・促進地区のうち、バリアフリー化の優先度が高い地区を、重点整備地区として設定するため、「地区別バリアフリー基本構想」の策定を進める。



バリアフリーまち歩き点検ワークショップ

◇ 事業に関連する交通モード



◇ 実施スケジュール

R3(2021)～ 順次策定

≪第6章≫計画の進行管理

1 計画の進行管理

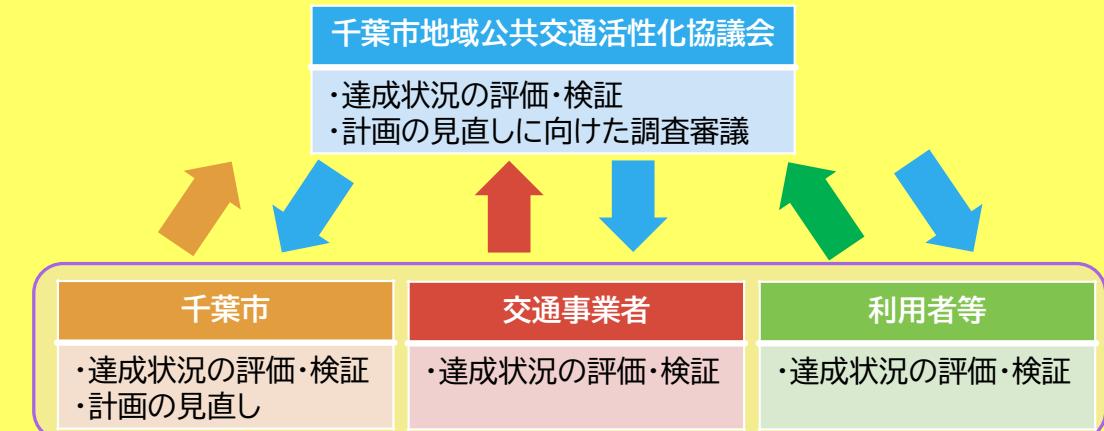
【計画推進の考え方】

1. 計画の策定(Plan)、事業の実施(Do)、進行管理・評価の実施(Check)、評価結果を受けた見直し・改善(Action)を繰り返すPDCAサイクルを回します。
2. 計画期間は、約5年間としておりますが、新型コロナウイルス感染症拡大による生活様式の変化などの大幅な社会情勢の変化や、それに伴って上位・関連計画との整合・連携を図る場合などにおいては、必要に応じて計画の見直しを行うものとします。



2 計画の管理体制

- 千葉市地域公共交通活性化協議会を中心として、関係者(千葉市・交通事業者・利用者等)が、個々に、あるいは連携して、取組を継続的に進めていくことが重要です。
- 達成状況については、関係者が各取組の評価・検証を行うとともに、協議会にて計画目標に関する評価・検証を実施します。
- 社会情勢の変化等を受けて、計画を見直す場合には、千葉市にて見直し検討を実施し、協議会において調査審議を行うものとします。



千葉市地域公共交通計画 概要版

発行年月

●年●月

編集・発行

千葉市 都市局 都市部 交通政策課

住 所

〒260-8722 千葉市中央区千葉港1番1号

電 話

043(245)5351

F A X

043(245)5568

メール

kotsu.URU@city.chiba.lg.jp