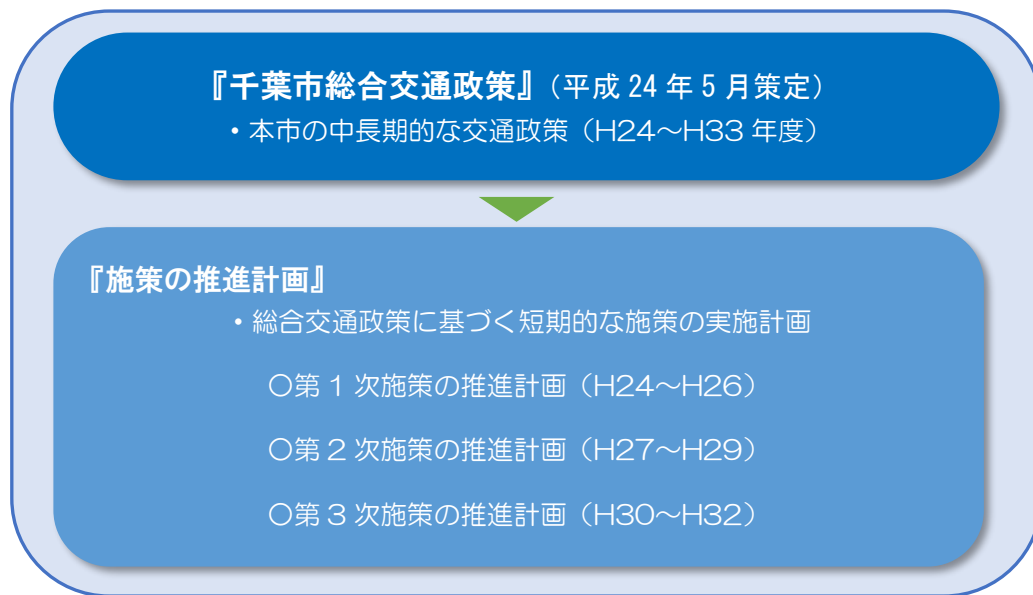


千葉市総合交通政策の経過

■「千葉市総合交通政策」の概要

- 「千葉市総合交通政策」は、本市の交通を取り巻く環境の変化を踏まえて、今後の中長期的な交通政策として平成24年5月に策定。
- 千葉市総合交通政策の施策を計画的に実施するため、短期の実施計画として、「施策の推進計画」を策定。



■「千葉市総合交通政策」の基本方針

- 千葉市総合交通政策では、本市の交通政策を取り巻く情勢を踏まえ、基本方針を「都市の魅力向上や活性化に資する交通政策」としています。

■少子超高齢社会の到来

- ⇒生産年齢人口の減少、高齢者の増加、人口減少
- ⇒若い世代が子育てしやすく、高齢者にも配慮した移動手段の確保

■環境問題

- ⇒自動車排気ガスによる大気汚染、地球温暖化
- ⇒幹線等の沿道地域における騒音・振動

■市の財政状況

- ⇒生産年齢人口の減少、景気低迷による市税の減収
- ⇒社会保障費の増加

『千葉市総合交通政策』の基本方針

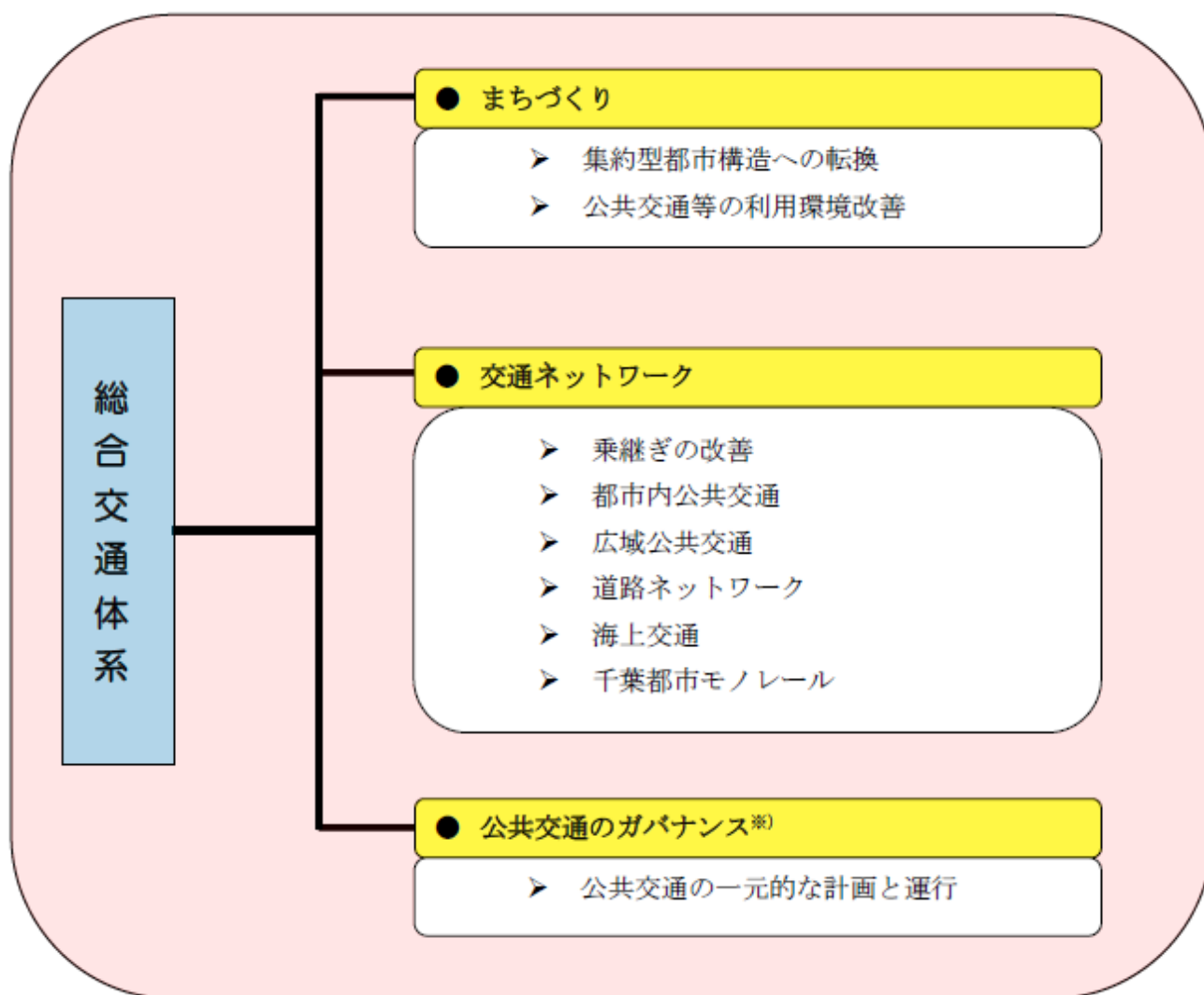
都市の魅力向上や活性化に資する交通政策

- 誰もが使いやすい公共交通
- 誰もが安全に安心して利用できる公共交通
- 環境に配慮した公共交通
- 財政状況を考慮した事業の選択と集中

公共交通の利便性を一層向上させ、都市の魅力向上や活性化に資する総合交通体系を構築

■ 千葉市総合交通政策 総合交通体系

○基本方針に基づき、都市の魅力向上や活性化に資する交通政策を推進するため、まちづくりと一体となった交通施設及び公共交通ネットワークなどの利用環境を整備するとともに、地域特性や市民ニーズを反映した行政・交通事業者及び地域住民の協働など、総合的な交通体系を確立し、公共交通の利便性を一層向上させます。



※) 利用者ニーズを踏まえた総合交通体系を確立するために、行政・交通事業者・地域住民が役割を分担し、これを踏まえた一元的な計画と運営により、交通政策を推進すること。

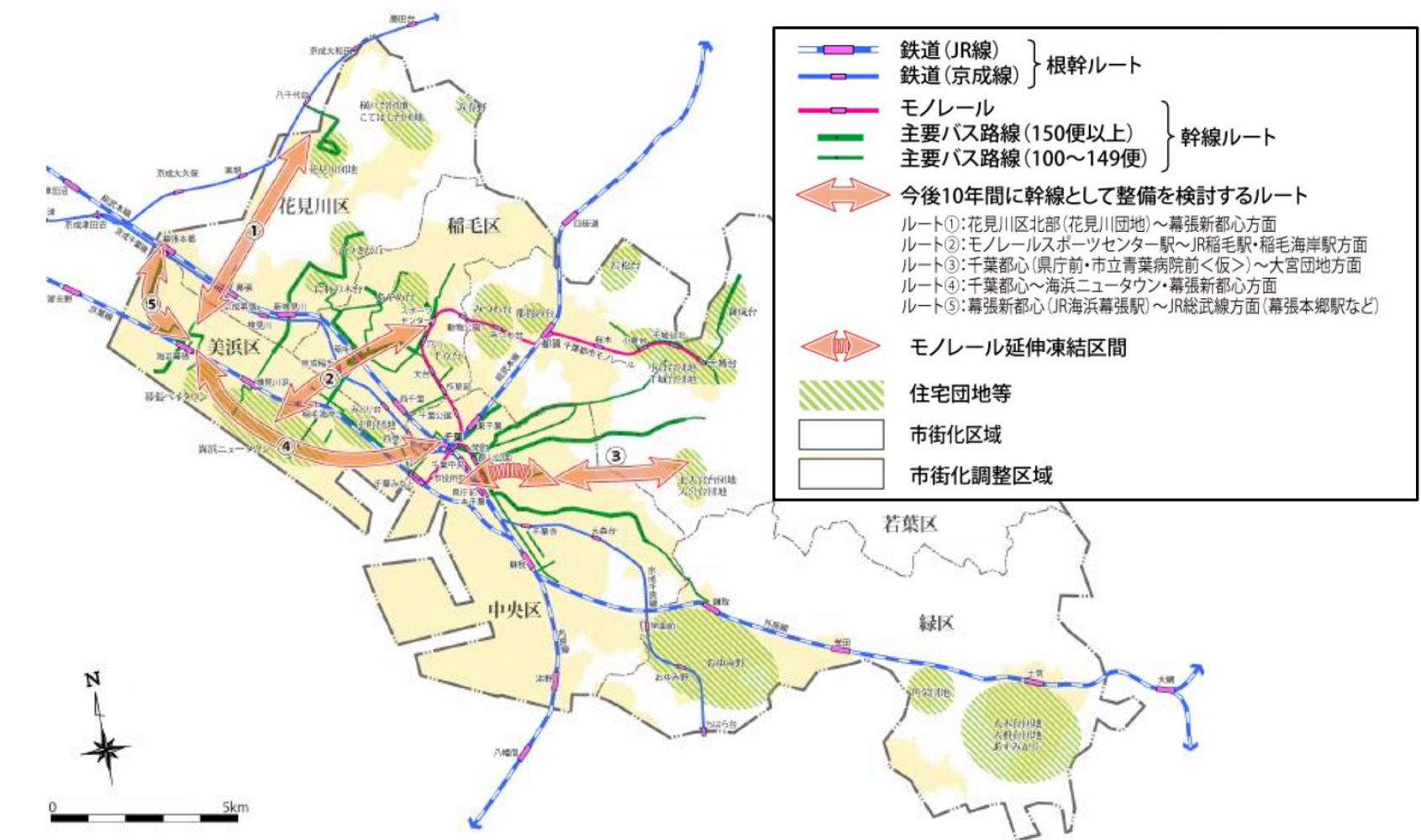
■ 千葉市総合交通政策における施策

○総合交通体系に対する方針や施策は以下のとおり。

総合交通体系		方針	施策
まちづくり	集約型都市構造への転換	既成市街地の再整備	・区画整理事業及び都市再開発事業の推進
		鉄軌道駅周辺の開発	・地区計画や条例に基づく鉄軌道周辺開発の促進
		道路施設の老朽化への対応	・橋梁などの長寿命化の推進
	公共交通等利用環境改善	バリアフリーへの対応	・鉄軌道駅におけるエレベーターなどの整備 ・ノンステップバスの導入促進 ・歩道の段差解消及び無電柱化の推進
		災害への対応	・緊急輸送道路などにおける耐震化の推進 ・鉄道駅における耐震化の推進
		環境負荷の低減	・低公害車の普及促進及びエコドライブの啓発、公共交通利用の啓発
交通ネットワーク	乗継ぎの改善	乗継拠点の整備	・駅前広場の整備推進 ・パーク＆ライドなどの整備推進
		乗継ぎの円滑化	・路線バスにおけるICカードシステムの導入促進 ・乗継運賃制度の導入促進 ・バス運行情報システムの整備促進
	都市内公共交通	幹線及び支線ルートの形成	・新規幹線路線の形成 ・新しい交通システムの導入（幕張新都心） ・支線バス路線の見直し
		公共交通の維持が困難な地域への対応	・地域住民参画型バス等の運行 ・アドバイザー制度の導入による地域住民の移動手段確保への取組みの支援
		福祉・介護に関する交通への対応	・福祉タクシーの導入促進
		自転車への対応	・放置自転車対策の推進 ・自転車走行空間の確保の推進
	広域公共交通	鉄道の利便性向上	・鉄道における混雑率の緩和促進 ・鉄道の東京及び房総方面などへのアクセス性の向上促進 ・鉄道新駅の整備促進
		高速バスの利便性向上	・高速バスの拡充促進 ・発着所の整備推進
	道路ネットワーク	道路整備	・広域道路ネットワークの整備推進 ・都市内幹線道路ネットワークの整備推進 ・道路渋滞・混雑の要因となっているボトルネックの改善
	海上交通	観光利用の促進	・千葉港海上交通促進
	千葉都市モルール	利用促進	・駅舎への多機能トイレの導入促進 ・利用者の増加への取組み
		老朽化への対応	・車両更新の促進 ・施設の維持更新
公共交通のガバナンス	公共交通の一元的な計画と運行	関係機関との協議・調整	・総合交通政策会議の運営 ・地域公共交通会議などの運営

第3次施策の推進計画は
37の施策（80事業）

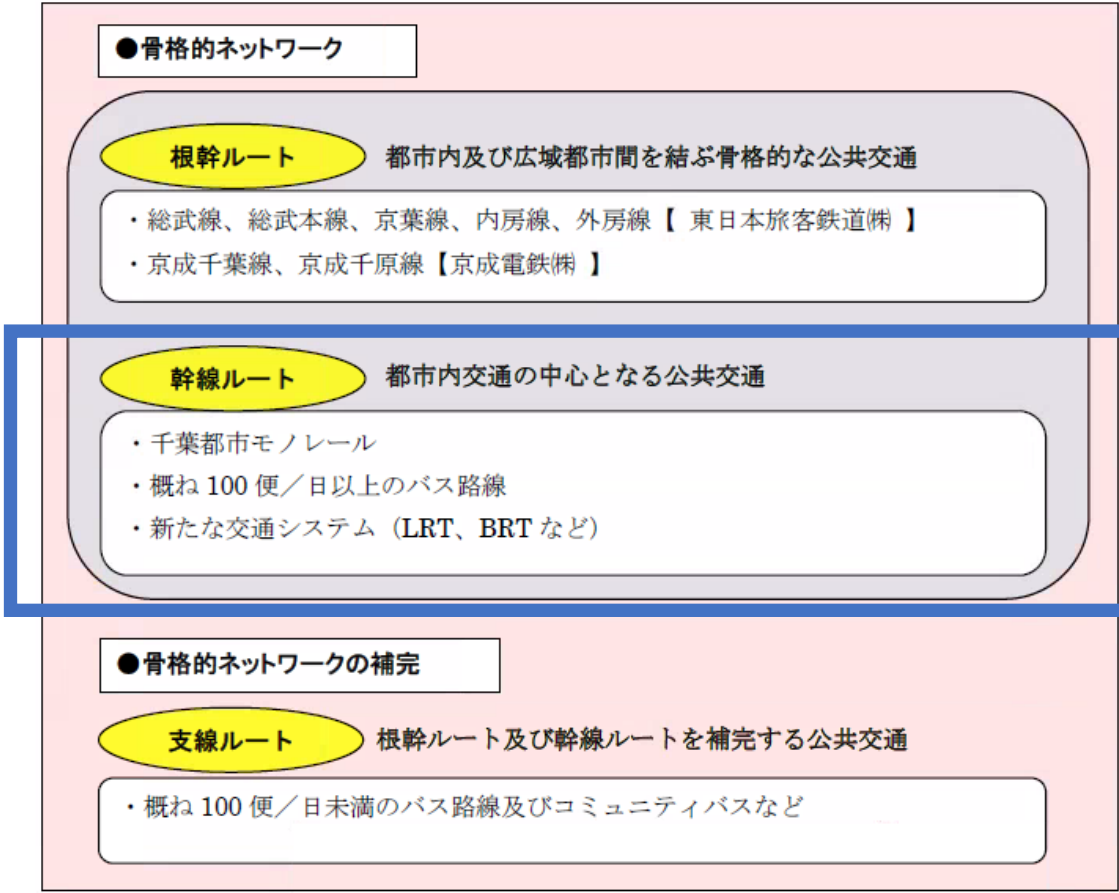
■ 千葉市総合交通政策における公共交通の骨格的ネットワーク



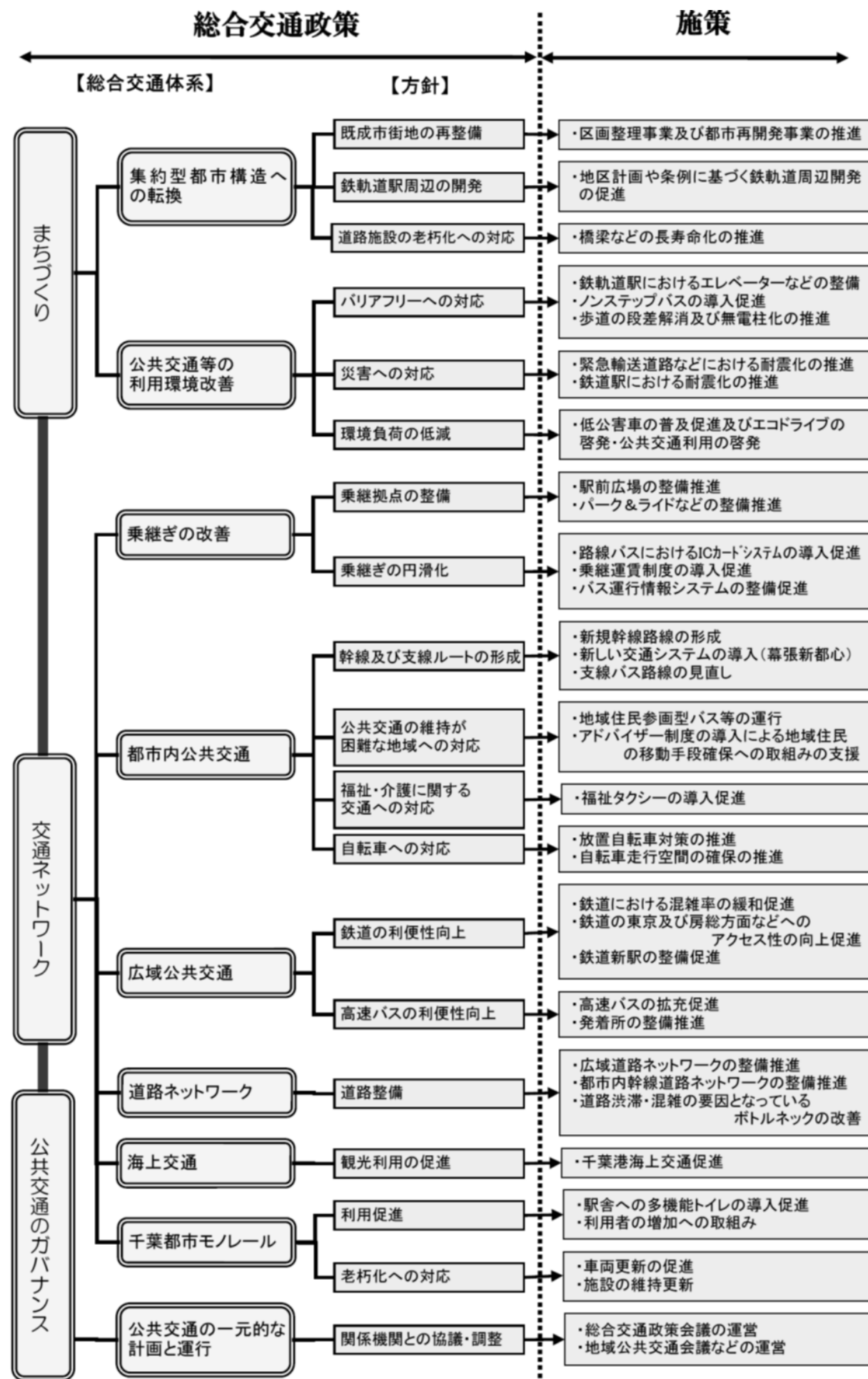
ルート	概要	交通モード
ルート①	ルート①は、 <u>路線バス</u> が運行されているが、 <u>便数が少ない</u> 。 運行環境の改善として、 <u>バスの増便</u> や <u>走行環境の整備</u> 等により <u>アクセス性を向上</u> させる。	・バス
ルート②	ルート②は、バスの便数は多いものの、道路混雑により <u>速達性・定時性が低下</u> している。また、J R稲毛海岸駅へのルートは、 <u>直通するバス路線がない</u> 。(JR稲毛駅で乗換え) 当面は、バスの <u>速達性・定時性及び乗継ぎの改善</u> に取組み、将来は、バスにとらわれず、 <u>幹線ル ートとしての機能を強化</u> する。	・バス ・モノレール
ルート③	○モノレール県庁前~市立青葉病院前(仮) <u>道路混雑</u> によりバス路線の <u>アクセス性が低下</u> している。モノレール延伸の可能性は残しつつ、バス の <u>速達性・定時性及び乗継ぎの改善</u> に取組む。	・バス ・モノレール
	○市立青葉病院前(仮)~大宮団地方面 ルート③周辺に千葉都心に向かう幹線バス路線が存在しており、新規に幹線ルートを形成する必 要性は相対的に低い。今後の需要に応じてルートを整備する。	・バス
ルート④	ルート沿線には、約10万人が居住していることや、幕張メッセなどの集客施設が集中しているこ とから、 <u>アクセス性を一層向上させる</u> ため、 <u>幹線ルートとして整備</u> する。	・バス ・新たな交通システム
ルート⑤	今後の幕張新都心における商業集積や住宅地拡大により、 <u>連節バスの輸送能力が飽和状態</u> に達す ることも考えられるため、 <u>新たな交通システム</u> の必要性も含めて <u>機能強化</u> などを検討する。	(LRT、BRT など)

○千葉市総合交通政策策定後の10年間に、公共交通の骨格的ネットワークにお
ける幹線(下図の幹線ルート参照)として新たに整備を検討するルートを設定。
○設定した5つのルートにおける概要や交通モードは左下の表のとおり。
○5つのルートの検討結果については、総合交通体系の「交通ネットワーク」に
位置付ける各施策の進行管理の結果を受けて総合的に判断します。

○「公共交通の骨格的ネットワーク」に関する網形成計画への反映については、
人口減少・少子高齢化などの社会情勢や、コンパクト・プラス・ネットワーク
の観点などを踏まえ、検討します。
○また、公共交通事業者アンケートやヒアリング等の結果を踏まえ、昨今の路線
バス事業における乗務員不足等の問題点・課題も考慮した上で、持続可能な公
共交通ネットワークの形成を図ります。
○については、令和元年度における基礎調査結果を踏まえるとともに、市民アンケ
ートの結果や市民ワークショップなどにより、住民・利用者における移動ニ
ーズと5つのルートを比較した上で、真に必要な骨格的ネットワークの構築を
検討します。



■「千葉市総合交通政策」の進行管理及び「網形成計画」における施策の考え方



○総合交通政策の進行管理について、第3次施策の推進計画にて位置付けた37施策80事業の[平成30年度実績及び令和元年度実績見込みの進行管理を実施](#)しております。

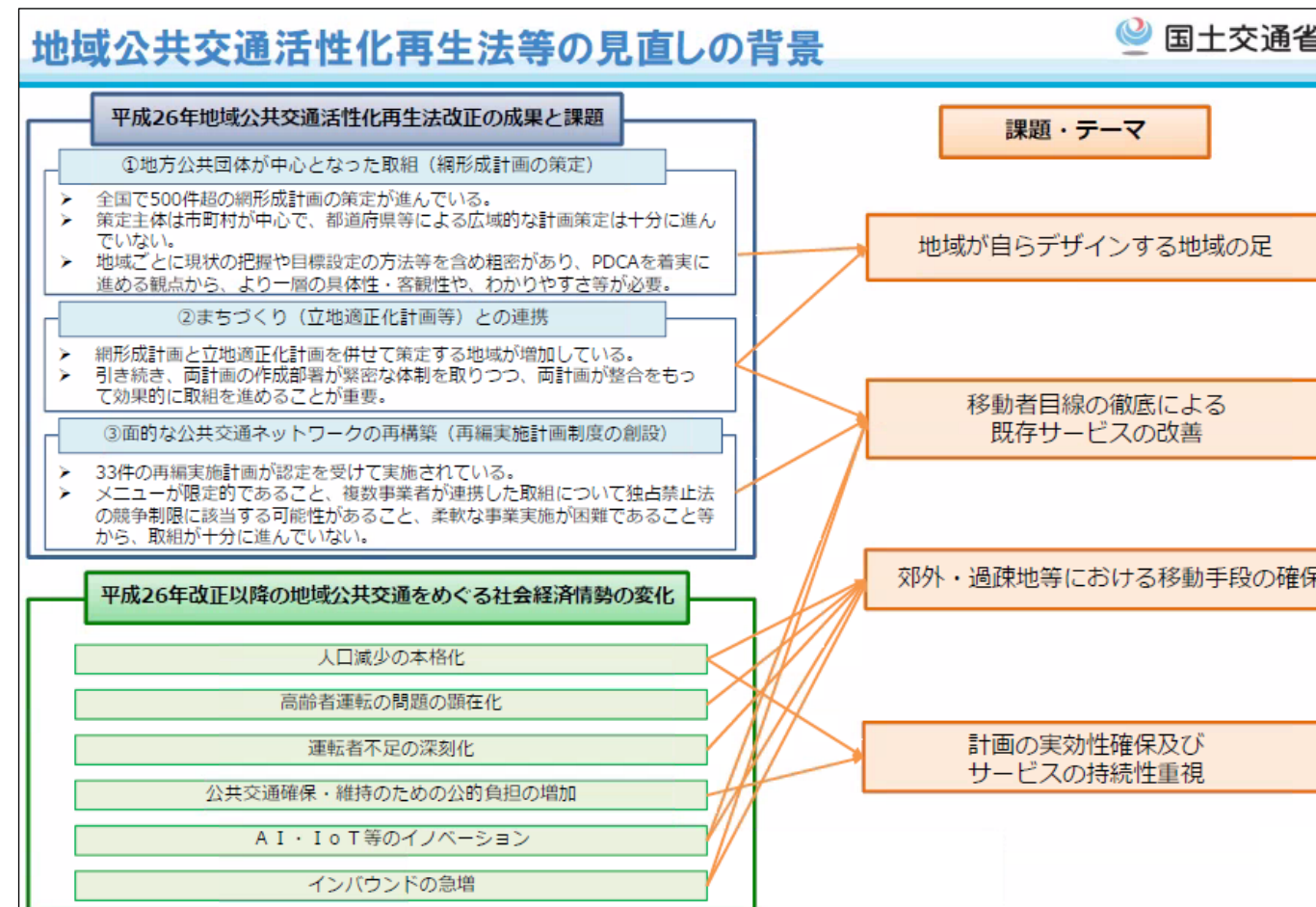
○今後は、当該進行管理結果等を基に、網形成計画へ位置付ける施策の検討を実施してまいります。網形成計画では[住民・交通事業者・行政の役割](#)を定めることや、[環境、健康、インバウンド等](#)に関することも検討していくことなどから、総合交通政策にて位置づけた施策だけでなく、その他にも必要となる取り組む事項が追加されるものと考えます。

○また、現在、国土交通省にて開催している交通政策審議会交通体系分科会 地域公共交通部会では、[平成26年の地域公共交通活性化再生法改正以降の地域公共交通をめぐる社会経済情勢の変化](#)として、

- ①人口減少の本格化
- ②高齢者運転の問題の顕在化
- ③運転者不足の深刻化
- ④公共交通確保・維持のための公的負担の増加
- ⑤AI・IoT等のイノベーション
- ⑥インバウンドの急増

が挙げられており、網形成計画ではこれらの項目についても検討していく必要があります。

○以上のことから、網形成計画における施策の検討については、網形成計画の特徴を踏まえるとともに、[近年の社会情勢や令和元年度の調査結果](#)（事業者アンケート・ヒアリング、市民アンケート）等を受けて、今後検討に取り組みます。



（参考） 出典：第19回交通政策審議会交通体系分科会地域公共交通部会