

第3章

交通政策の基本方針

(1) 基本認識

これまで見てきたように、自動車利用の拡大が続いた結果、道路混雑や環境負荷の増大などの課題が顕在化しています。特に道路混雑は、バスなど道路を利用する公共交通の定時性・速達性などの利便性を低下させ、利用低迷につながる要因ともなっており、早急な解決が必要な課題となっています。これまで、道路整備を中心に対策が進められてきましたが、厳しい財政状況のもとで、今後は早急な対応が難しい状況にあります。

一方、少子・超高齢社会の到来に向け、誰もが安全に安心して快適に移動できる交通手段が求められています。また、環境負荷の低減のため、CO₂排出量のより少ない交通手段への転換が求められています。

したがって、このような課題を解決し、誰もが暮らしやすい千葉市を実現するためには、過度に自動車に頼ることなく公共交通の利用を促進することにより、自動車交通の抑制と公共交通の利用拡大を一体的に実現することが必要です。

ここで、社会経済情勢などの背景を通じて、公共交通の利用促進の必要性をはじめとする、交通政策に関する「基本認識」を改めて整理します。

1) 少子・超高齢社会への対応

日本の総人口は平成17年（2005年）に初めて減少し、今後一貫して減少基調となることが見込まれています。また、年少人口・生産年齢人口が減少する一方、老年人口は継続して増加し、かつてない超高齢社会を迎えると予想されています（参考資料p69図O参照）。

このような少子・超高齢社会に対応するため、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、誰もが安全・安心に移動できるよう、ユニバーサルデザインの考え方に基づいた快適な歩行環境や各交通手段の施設整備などが必要です。

2) 地球環境問題への対応

産業の発展や生活スタイルの変化に伴う温室効果ガスの増加により地球の気温が上昇傾向にあり、地球環境をはじめ私たちの日常生活にも大きな影響を与えることが懸念されています。日本では、京都議定書*にてCO₂（二酸化炭素）をはじめとする温室効果ガスの排出量を2008年から2012年までに1990年比6%の削減を行うことを定めました。運輸部門のCO₂排出量は全体の約2割を占め、うち約9割が自動車に起因するなど、CO₂排出量の抑制は都市交通分野が抱える重要課題のひとつとなっています（参考資料p69図P参照）。また、自動車交通は、大都市における大気汚染や沿道における騒音・振動の要因ともなっています。

このため、CO₂排出量の抑制や良好な沿道環境の保持のため、公共交通機関の利用促進などにより、自動車に過度に依存しない社会の実現に取り組むことが必要です。

3) コンパクトな土地利用への誘導

日本の都市では、戦後の飛躍的な人口増加と経済成長とともに、特に昭和40年代以降のモータリゼーションの進展に伴い、市街地の拡大が続ききました。しかし、今後の人口減少・超高齢社会においてこのまま低密度な市街地が拡大すると、公共交通機関の維持が困難となることが懸念されるほか、都市施設の維持管理など行政コストの増大、地球環境負荷の増大、中心市街地の衰退などの課題の深刻化が懸念されます。

今後、近い将来本市も人口減少の基調が想定される状況において、都市の活力や豊かな暮らしを維持・向上させていくためには、都市の拡大から都市の成熟度の向上にまちづくりの方向性を転換し、過度に自動車交通に頼らない、徒歩や公共交通をより活用した既成市街地の再編や郊外部の秩序ある土地利用の維持に取り組むことが重要であり、まちづくりと一体となった交通政策への取り組みが必要です。

4) 都市の活性化と再生

将来にわたっていきいきと幸せに暮らしていくためには、本市が本市らしさを保持し、都市としての魅力や競争力を高めていくことも重要です。そのためには、交通政策の分野においても、人の暮らしやすさとともに円滑で活発な経済活動を支え、都市の活性化に寄与する必要があります。

このことから、今ある本市の特長を活かしながら、利用しやすい公共交通ネットワークの形成とともに、人と物の双方がスムーズに移動できる活力あふれる都市の実現のため、交通ネック区間を解消し、放射・環状の基本的な道路ネットワークの完成を図ることが必要です。

また、都市の魅力を高めるためには、交通機関の乗り物としての快適性や楽しさの向上を図るとともに、歩いて楽しめるようなまちの仕組みづくりも重要です。

5) 既存ストックの有効活用

本市を含め、国と地方はともに極めて厳しい財政状況にあります。バブル経済の崩壊後、景気浮揚のために累次にわたり行われた経済対策や、社会保障給付の急増下での財源確保への対応の遅れなどにより、国と地方を合わせた長期債務残高は732兆円（平成16年度）に達しています（参考資料 p69図Q参照）。

また、今後の人口減少・超高齢社会では、労働力人口の急速な減少が予想され、生産性の向上が最重要課題となっています。このほか、既存の公共施設の経年変化に伴う維持更新コストの増大が見込まれています。

このような状況の中、今まで以上に既存ストックを有効活用するため、交差点改良、乗継ぎ改善やTDM*手法の活用など、ハード・ソフト施策に総合的に取り組むことなどにより、効率的・効果的・集中的な投資を行う必要があります。

(2) 取組みの基本方向

以上の基本認識を踏まえ、過度に自動車に頼ることなく誰もが快適に移動できる交通環境を実現するため、本市の今後の交通政策における三つの「取組みの基本方向」を示すとともに、取組みにあたって重要な視点を整理します。

1) 取組みの基本方向

ア 誰もが使いやすい公共交通

自動車に過度に頼らずに移動できるよう、鉄道・モノレール・バスなどの公共交通の使いやすさに加え、乗継ぎの円滑化などアクセス向上に取り組み、公共交通の利用の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します。

公共交通の役割は、今後もその重要性を増すものと考えます。子どもや高齢者、障害者、小さな子どもを連れた保護者・妊産婦を含むすべての人々の安全・快適な移動手段として、また自動車に過度に頼らない移動手段として、さらには、公共交通自体の自立的な運用のためにも、利便性向上による利用促進を図る必要があります。

イ 安全に安心して暮らせるまちを支える交通

将来にわたって誰もが安全かつ円滑に移動できるよう、快適な歩行環境の整備など、公共交通や道路のバリアフリー化、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みます。

市民一人ひとりが安全に安心して日常生活を送るためには、誰もが円滑に移動できる交通環境が必要です。特に、今後の少子・超高齢社会では、より安全で安心な歩行環境と過度に自動車に依存しなくても移動できる交通環境が必要と考えます。また、元気な高齢者も増え、高齢者の生きがい活動や地域の社会活動への参画も増加する中で、このような活動意欲を支える点からも、移動のしやすさは重要です。

ウ まちの魅力と活力を支える交通

本市の特性から自動車利用の安全性・利便性の確保が欠かせないことから、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始めとする広域・都市内ネットワークの充実に取り組みます。また、歩いて楽しいまちや乗って楽しい公共交通の実現のため、沿道の景観形成などと一体となった取組みを図ります。

我が国の経済は長期停滞を脱し、持続的な回復軌道をたどり始めました。また、構造改革や地方分権が進展し、各地域の自主性・自立性をより求められるようになりました。このことから、地域間競争の視点からまちの魅力と活力の維持・向上に努める必要があり、交通の分野においてもこれらを支える取組みが必要です。

2) 取組みにあたっての重要な視点

「取組みの基本方向」に基づく具体的な取組みにあたっては、次の点に十分留意することが重要です。

ア 各交通手段の特性を踏まえた適切な役割分担

利用しやすく、持続可能な公共交通を実現するためには、各交通手段が持っている特性を踏まえた適切な役割分担に基づき、ネットワークを形成することが重要です。また、ネットワークの機能を更に高めるためには、スムーズに乗継ぎのできる交通結節点などを整備することも重要です。

イ 行政・交通事業者・市民の協力・連携

三位一体の改革など地方分権の進展に伴い、地域自らがその特色を生かし、自主的・自立的な行財政運営により、魅力あふれるまちづくりを行うことが求められています。

そのためには、交通施策の分野においても、行政・市民・交通事業者・企業など多様な主体がそれぞれの役割を果たしつつ、知恵と力を出し合い、これまで以上に協力・連携することが必要です。

(3) 交通ネットワークの形成

従来の分野別中心の取組みから総合的な視点からの取組みへの転換にあたっては、交通を、個別の交通手段を超えて、「交通ネットワーク」という視点から総合的に捉えることが重要となります。また、自動車利用の増大や少子・超高齢社会への対応、コンパクトな土地利用への誘導、都市の活性化などを図るためには、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となります。

公共交通ネットワークについては、鉄道・モノレール・バスなど各交通手段の特性に応じた適切な役割分担に基づき、個々の利便性向上や相互の連携・協力に基づくハード・ソフト両面からの乗継ぎ改善による既存ネットワークの利便性向上や、新たなネットワークの形成により、ネットワーク全体としての充実を図る必要があります。

また、道路ネットワークについては、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という観点からのネットワーク形成が重要となります。

この交通ビジョンでは、続く第4章で、公共交通を中心とした本市の交通ネットワーク形成のあり方や検討の方向性について詳述します。