

参考資料

(1) 策定経過

ア 策定までの流れ

年度	月	概要
平成13年度	—	総合交通政策のあり方に関する基礎調査実施
平成15年度	8月～	庁内検討プロジェクト設置、検討を重ねる
平成18年度	9月	交通ビジョン（骨子案）の概定
	10月	骨子案に対する意見募集（市民・交通事業者）
	19年3月	交通ビジョン（素案）の作成 交通ビジョン検討委員会の市民公募
平成19年度	5月	交通ビジョン（素案）の決定 第1回交通ビジョン検討委員会（5/24）
	6月	第2回交通ビジョン検討委員会（6/29）
	7月	第3回交通ビジョン検討委員会（7/25）
	9月	交通ビジョン（案）の決定・公表 パブリックコメント実施（9/15～10/15）
	11月	交通ビジョンの策定

イ 千葉市総合交通ビジョン検討委員会

(ア) 委員等名簿

■委員（19名）

敬称略、（ ）は前任者

区分	氏名	役職等
学識経験者	芦沢 哲蔵 ※会長	帝京平成大学大学院情報学研究科教授
	轟 朝幸	日本大学理工学部社会交通工学科准教授
	岡本 眞一	東京情報大学総合情報学部教授
	山本 美香	淑徳大学総合福祉学部専任講師
各種団体	市川 直樹 ※副会長	千葉商工会議所常議員（(株)鮎安商店代表取締役）
	山谷 恒樹	千葉青年会議所専務理事
	中谷 きよ	千葉市女性団体連絡会会長
	永田 利臣	千葉市社会福祉協議会副会長
市民代表	安達 満夫 (長井 巧)	千葉市町内自治会連絡協議会会長
	佐久間 美紀	公募委員
	高梨 和成	公募委員
	原田 正隆	公募委員
	光延 忠彦	公募委員
関係行政機関	中原 恒寛	国土交通省関東運輸局企画観光部交通企画課長
	原 俊彦 (竹林 秀基)	国土交通省関東地方整備局企画部広域計画課長
	今満 博	千葉市警察部総務課長
交通事業者	伊藤 博	千葉都市モノレール(株)運輸事業本部長
	加藤 廣	(社)千葉県バス協会常務理事
	高倉 功	千葉県タクシー協会千葉支部事務局長

■オブザーバー（2名）

敬称略、（ ）は前任者

区分	氏名	役職等
交通事業者	川合 正敏 (椿 浩)	東日本旅客鉄道(株)千葉支社総務部長
	萩原 進也 (原 圭介)	京成電鉄(株)鉄道本部計画管理部課長

(イ) 設置要綱

千葉市総合交通ビジョン検討委員会設置要綱

(設置)

第1条 千葉市総合交通ビジョン（以下「交通ビジョン」という。）の策定に関し、交通ビジョンのより一層の充実を図るため、千葉市総合交通ビジョン検討委員会（以下「検討委員会」という。）を設置する。

(所掌事務)

第2条 検討委員会は、交通ビジョン策定に関する事項について審議し、市に意見を述べる。

(組織)

第3条 検討委員会は、委員20人以内で構成する。

2 委員は、次に掲げる者のうちから、市長が委嘱する。

- (1) 学識経験者
- (2) 経済、福祉、まちづくりなどに関する団体関係者
- (3) 市民（公募を含む。）
- (4) 関係行政機関
- (5) 交通事業者

3 委員の任期は、交通ビジョン策定の日までとする。

(会長及び副会長)

第4条 検討委員会に会長及び副会長を置き、会長は委員の互選により、副会長は会長の指名により、これを定める。

2 会長は、会務を総理し、会を代表する。

3 副会長は、会長を補佐し、会長に事故あるとき、又は会長が欠けたときは、その職務を代理する。

(オブザーバー)

第5条 検討委員会にオブザーバーを置くことができる。

2 オブザーバーは、検討委員会の所掌事務について専門的な知識又は経験を有する者とする。

3 オブザーバーは、会長の求めに応じて検討委員会に出席し、専門的見地から審議に関する助言又は協力を行うものとする。

(会議)

第6条 検討委員会は、必要に応じて会長が招集し、その議長となる。

(庶務)

第7条 検討委員会の庶務は、企画調整局企画課総合交通政策室において処理する。

(補則)

第8条 この要綱に定めるもののほか、検討委員会の運営に関し必要な事項は、会長が検討委員会に諮って定める。

附 則

この要綱は、平成19年5月24日から施行し、交通ビジョン策定の日をもって効力を失うものとする。

ウ 市民意見の把握

(ア) 策定にあたり実施した、または参考とした調査 ※内容については本編20・21ページ参照

- ・ 総合交通政策のあり方に関する基礎調査（平成13年度）
- ・ バス交通対策基本調査（平成14年度）
- ・ 千葉市第2次5か年計画策定基礎調査（平成16年度）

(イ) 千葉市総合交通ビジョン（骨子案）に関する意見募集

- A. 募集期間 平成18年10月16日（月）～11月15日（水）
- B. 募集方法 郵送、ファクシミリ、電子メール及び持参
- C. 募集結果 提出者数16人、意見数126件

(ウ) パブリックコメント

- A. 募集期間 平成19年9月15日（土）～10月15日（月）
- B. 募集方法 郵送、ファクシミリ、電子メール及び持参
- C. 募集結果 提出者数20人、意見数76件

(2) 関連計画の概要

■千葉市新総合ビジョン（平成12年3月策定）～本市の21世紀の市政運営の指針～

新総合ビジョンは、21世紀を展望した市政の基本理念や基本目標を掲げた「基本構想」と2015年を目標年次とする中長期的な都市づくりの基本的方向性を示した「ちば・ビジョン21」で構成されています。

「基本構想」では、その基本目標を『人とまち いきいきと幸せに輝く都市』とし、「ちば・ビジョン21」では、2015年までの都市づくりの目標を「やすらぎをはぐくみ 未来を支える都市づくり」としました。

また、目指す将来像や将来像実現のための方向を次のとおりとしました。

【将来像】

- ①自然と共生する快適空間の広がる都市
- ②心が通い合う健やかな福祉社会が形成された都市
- ③次世代に引き継げる生活環境の整備された都市
- ④可能性をはぐくむ国際性豊かな文化的環境に包まれた都市
- ⑤時代を拓く多彩な産業社会の実現された都市
- ⑥いきいきと活動できる地域社会を支える都市

【将来像実現のための方向】

- ①緑と水辺に恵まれた多自然都市を創る
- ②地球と共に生きる循環型都市を創る
- ③安心して暮らせる健康福祉のまちを創る
- ④生活環境のゆとりと安全を確保する
- ⑤都市の機能と表現を豊かにする
- ⑥豊かな心をはぐくむ学びの場を広げる
- ⑦様々な交流から新しい文化を創造する
- ⑧躍動し賑わいを生む産業を展開する
- ⑨参加と協働の社会を創る

⑤都市の機能と表現を豊かにする

都市活動を支える拠点が機能性を高め、そして連携し、都市全体の活力や表現を豊かにするよう、千葉都心、幕張新都心及び蘇我副都心をはじめとする各拠点等の整備を推進し、これらを結ぶ鉄道・道路などの交通体系の確立を図ります。また、計画的な市街地整備、既成市街地の機能更新など良好な市街地環境の整備を進め、機能的で表情豊かな都市を創造します。

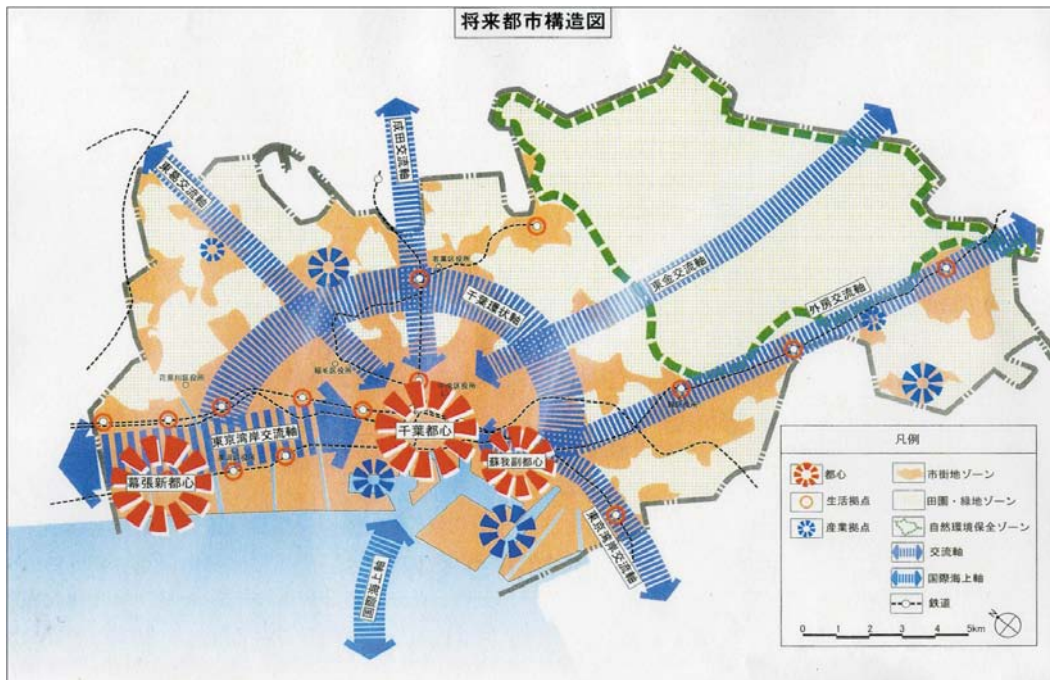
■千葉市都市計画マスタープラン（平成16年6月策定） ～本市の都市計画の方針～

「都市計画」は、都市の形成を計画的に整備・誘導し、健康で文化的な都市生活や機能的な都市活動を確保するため、都市計画法において規定され、都市づくりを行う上で重要な役割を担っています。本市では、都市づくりの目標を『やすらぎをはぐくみ 未来を支える都市づくり』とし、目標達成のため、3つの全体方針と目指す将来都市構造を定めています。

【3つの全体方針】

- ①多様な交流と賑わいを育む活力ある都市づくり
- ②環境と共生する緑豊かな住みやすい都市づくり
- ③安全・安心で心地よさを実感できる地域の特性を活かしたまちづくり

【将来都市構造】



①拠点

首都圏における広域的な拠点となる業務核都市として役割を十分に発揮しながら、行政、商業・業務、就業、文化など県都としての中核的な役割を果たすため、千葉都心と幕張新都心の整備、蘇我副都心の育成・整備を図ります。

また、主要な鉄道駅周辺で商業施設が集積する生活拠点の育成・整備や、本市の産業振興に資する産業拠点の維持・整備を図ります。

②ゾーン

将来に向けて持続的な成長が可能な都市とするため、3つのゾーニングに基づいて、都市的土地利用をできるだけ集約し、コンパクトな広がりとしながら、自然や農業等の土地利用とのバランスのとれた土地利用を図ります。

③軸

広域都市間や市内各拠点間での連携・交流を図る上での根幹をなすとともに、千葉都心、幕張新都心、蘇我副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、環状・放射の交流軸を形成します。

■千葉都市計画 都市計画区域の整備、開発及び保全の方針（平成19年3月策定）

～広域的な観点から千葉県が定める都市計画の方針～

千葉県では都市づくりの基本理念を次のように定めています。

人口安定期への移行や少子・高齢化の進展、人々の価値観やライフスタイルの多様化等、社会経済情勢の変化に対応した都市計画の取組みが急務となっている。

このような状況にあって、今後の都市づくりにおいては、多様な世代が、生き生きと豊かに暮らすことのできる生活環境の整備が求められており、バリアフリーやユニバーサルデザインに配慮しながら、「徒歩生活圏」の形成を図り、安心、快適でコンパクトな市街地の形成を目指していく必要がある。

また、市街地の質的な改善や充実、防災性の向上がますます重要となっており、今後の道路、公園、下水道などの社会資本の整備や市街地の再整備にあたっては、費用対効果などを踏まえ、既成市街地を中心に効率的、重点的な取組みが重要となる。

さらに、人々の生き生きとした暮らしの実現を図り、都市観光の振興や他地域との活発な交流を促進するため、歴史、文化など地域特性を生かし、景観や環境に配慮した魅力ある市街地の形成を図る必要がある。

■『良好な市街地及び便利で快適な都市交通をいかに実現・運営するべきか』とりまとめ

（平成15年4月）

（社会資本整備審議会 都市計画・歴史的風土分科会都市計画部会都市交通・市街地整備小委員会）

社会経済の動向や市街地及び都市交通の課題を踏まえ、今後の都市政策及び市街地整備・都市交通の基本的方向を次のように考えています。

【今後の都市政策の方向】

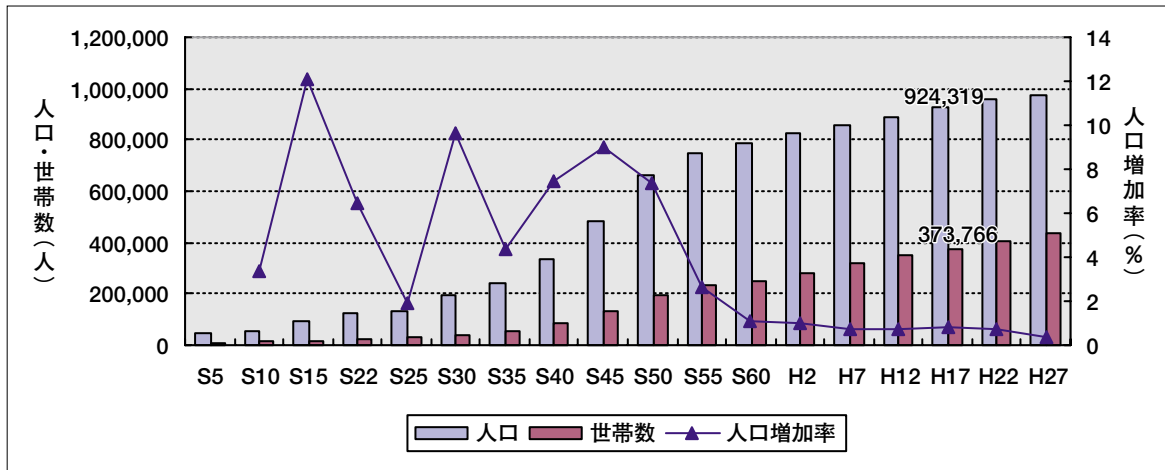
- ・地球温暖化問題などに対応するとともに、社会的・文化的な意味も含めた持続可能な都市づくりが必要です。
- ・人口減少を人々が豊かに生き生きと暮らせる魅力ある都市環境が実現できる好機と捉え、都市政策の転換が必要です。
- ・新たな社会資本整備投資額の減少に対応して、投資の重点化・効率化が必要です。

【市街地整備・都市交通の基本的方向】

- ・目指すべき都市像、市街地像は、都市毎に市民合意のもとに共有されるものです。
- ・拡散型都市構造をコンパクトで多様な機能を有する市街地に改編し、都市生活者の視点から生活空間を誰もが住みやすく造り替えることが必要です。
- ・市街地整備・都市交通施策の重点を新市街地から既成市街地に移すことが必要です。
- ・実際に移動する人のアクセシビリティを優先し、環境負荷の小さい都市交通が実現するよう、都市交通政策を転換することが必要です。

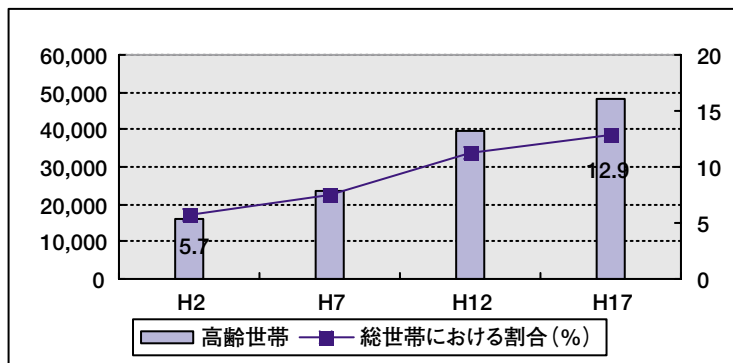
(3) 千葉市の概況・交通に関するデータ

図A 千葉市の人口と世帯数



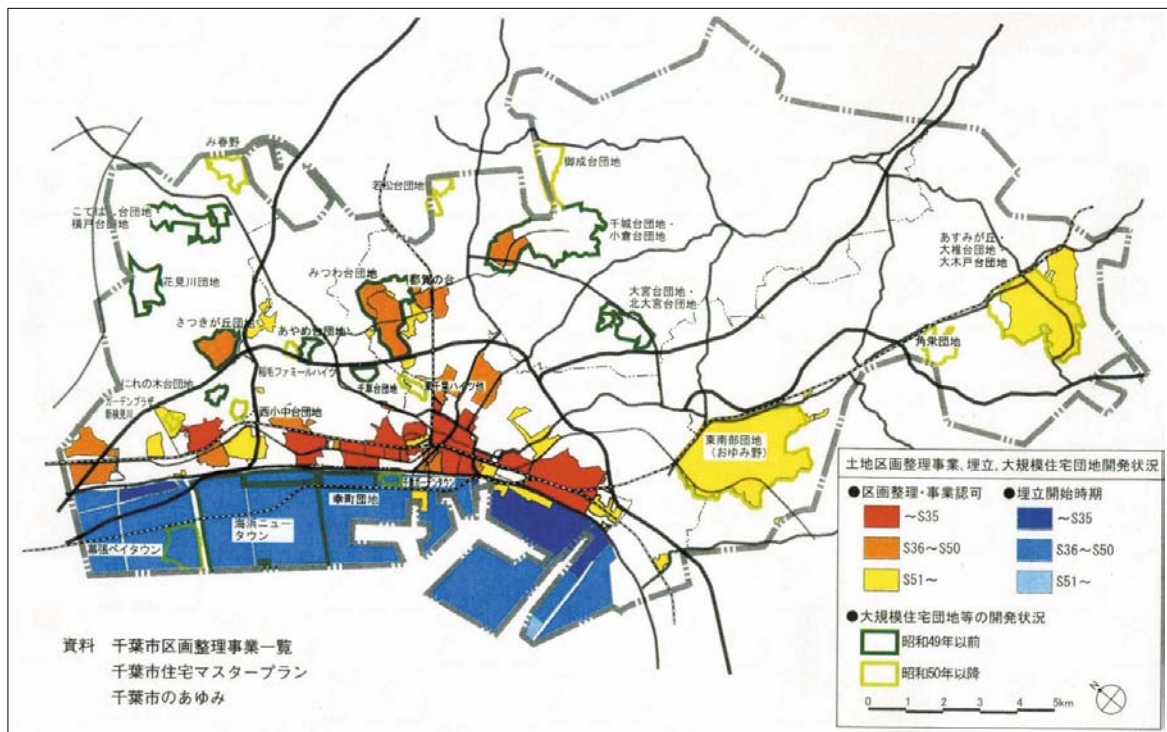
※H17までは実績値、それ以降は推計値。(出典：国勢調査、千葉市第2次5か年計画など)

図B 千葉市の高齢世帯数



※高齢世帯とは、高齢者単身世帯と高齢夫婦世帯の合計を指す。(出典：国勢調査)

図C 千葉市内の大規模住宅団地などの開発状況



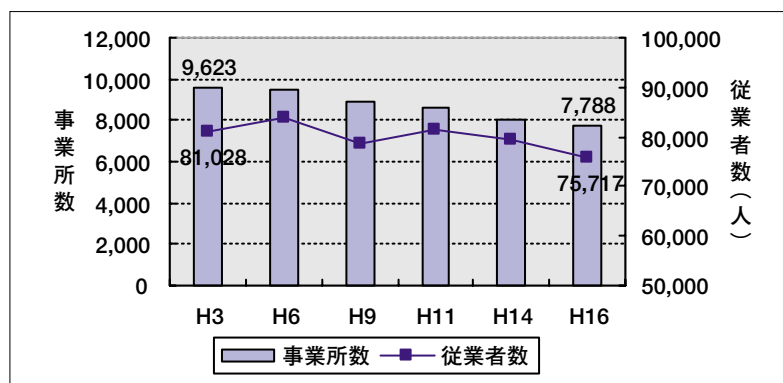
(出典：千葉市都市計画マスタープラン)

表a 千葉市内のDID面積と区域内人口

	DID面積 (km ²)	DID区域内 人口(人)	市域における割合(%)	
			面積	人口
昭和55年	92.9	634,732	34.4	85.0
60年	97.9	672,545	36.2	85.2
平成2年	111.0	728,308	40.8	87.8
7年	112.6	754,535	41.4	88.1
12年	116.5	790,574	42.9	89.1

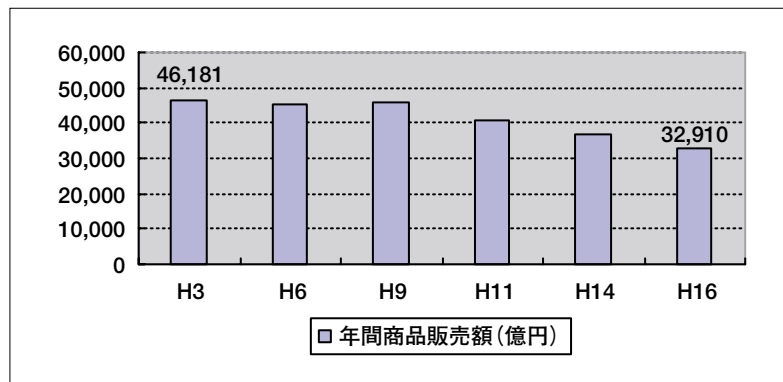
(出典：国勢調査)

図D 千葉市内の商業事業所数と従業者数



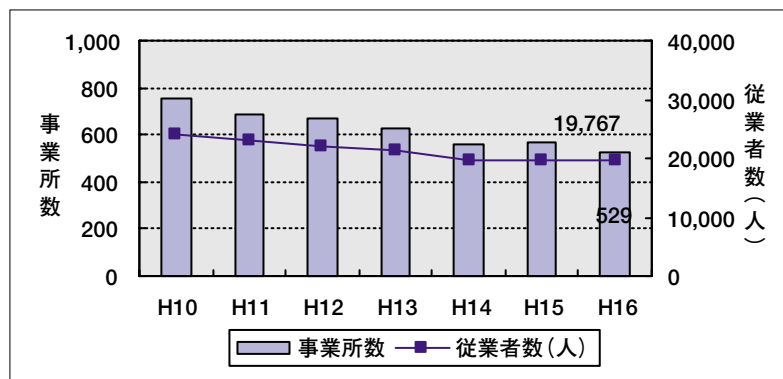
(出典：商業統計調査)

図E 千葉市内の事業所の年間商品販売額



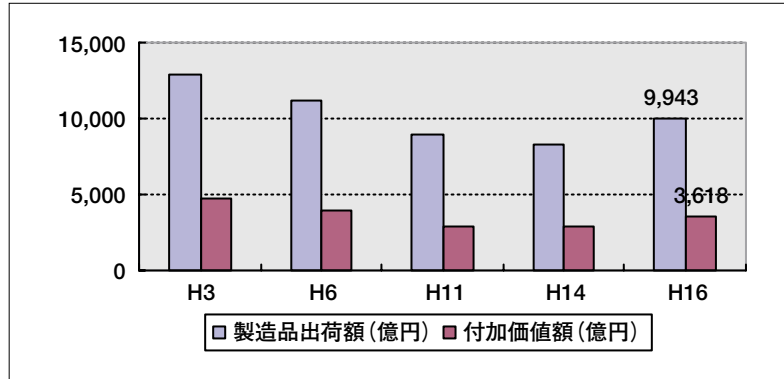
(出典：商業統計調査)

図F 千葉市内の工業事業所数と従業者数



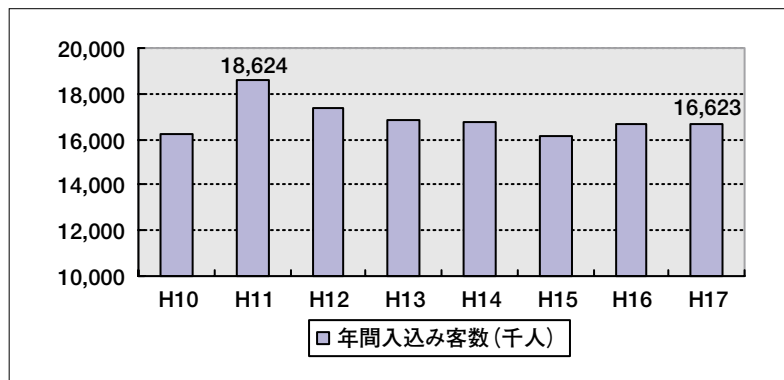
(出典：工業統計調査)

図G 千葉市内の製造品出荷額と付加価値額



(出典：工業統計調査)

図H 千葉市の年間入込み客数



(出典：千葉市調査)

表b 環境基準・環境目標値達成状況

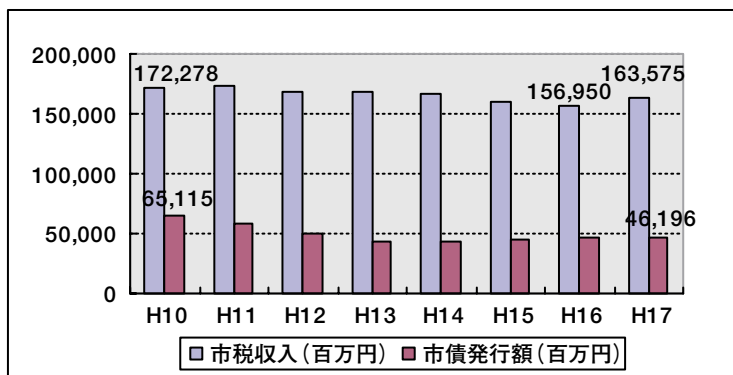
		局	H8	H9	H10	H11	H12	H13	H14	H15	H16	H17
浮遊粒子状物質	環境基準 (環境目標値)	一般局	0/20	1/20	5/20	0/20	19/20	6/20	4/19	19/20	20/20	20/20
		自排局	0/7	0/7	0/7	0/7	6/7	0/7	0/7	7/7	7/7	7/7
二酸化窒素	環境基準	一般局	20/20	20/20	16/20	20/20	20/20	20/20	19/19	20/20	20/20	20/20
		自排局	4/7	3/7	0/7	7/7	7/7	7/7	7/7	7/7	7/7	7/7
	環境目標値	一般局	1/20	1/20	0/20	3/20	6/20	4/20	6/19	11/20	11/20	10/20
		自排局	0/7	0/7	0/7	0/7	0/7	0/7	0/7	0/7	0/7	0/7

注) 環境基準：環境基本法に基づき政府が定める目標。環境目標値：千葉市が「千葉市環境基本計画」において定める目標値。

一般局：一般環境大気測定局（20局、平成14年度は19局）、自排局：自動車排出ガス測定局（7局）

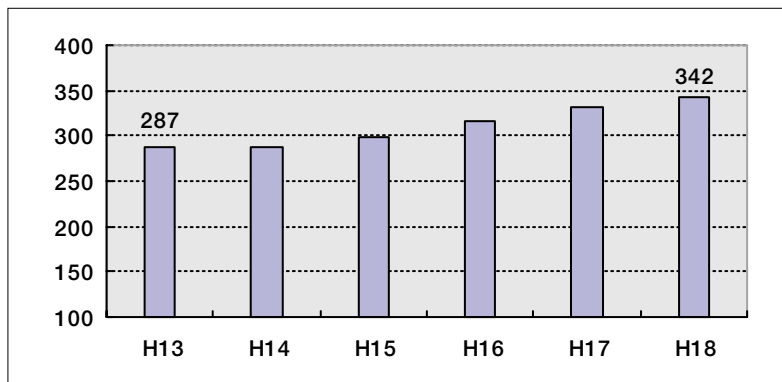
(出典：千葉市自動車公害防止計画)

図I 千葉市の市税収入と市債発行額



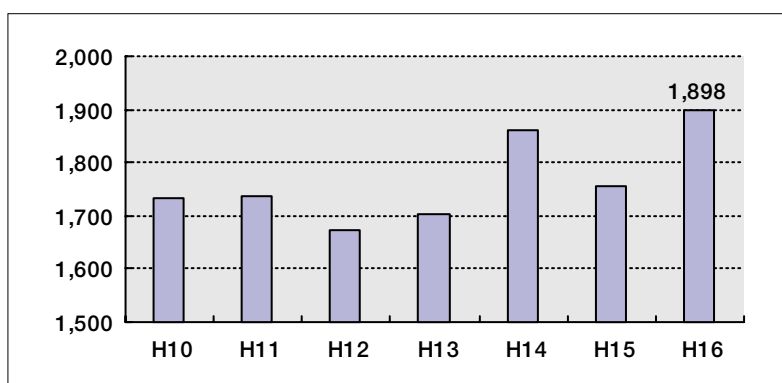
(出典：千葉市統計書ほか)

図J 千葉市内を走行するバスの系統数



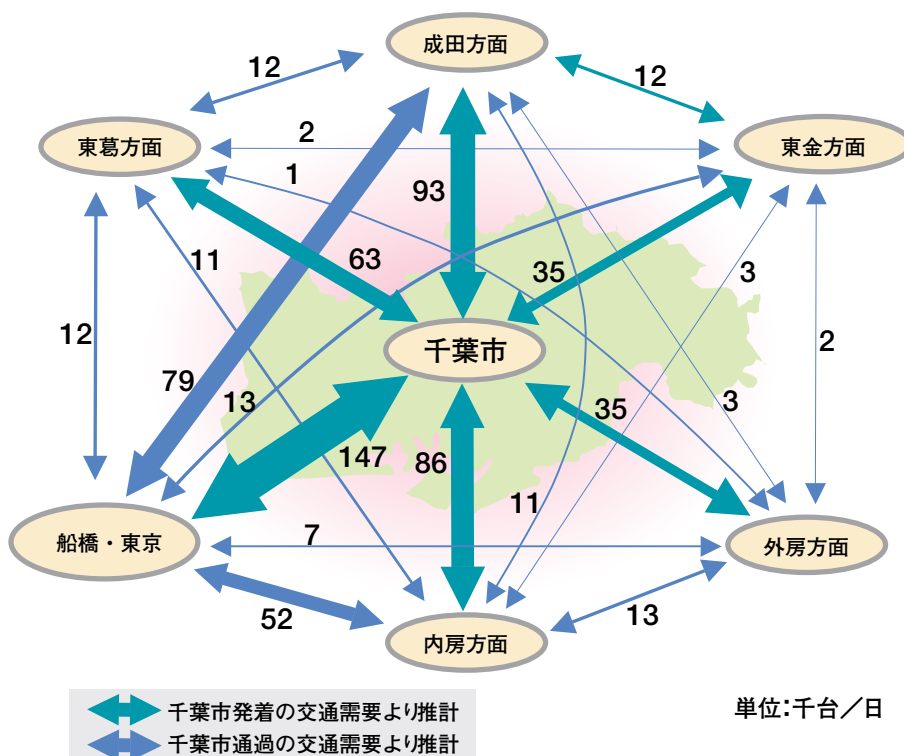
(出典：千葉市調査)

図K 千葉市内のタクシー台数



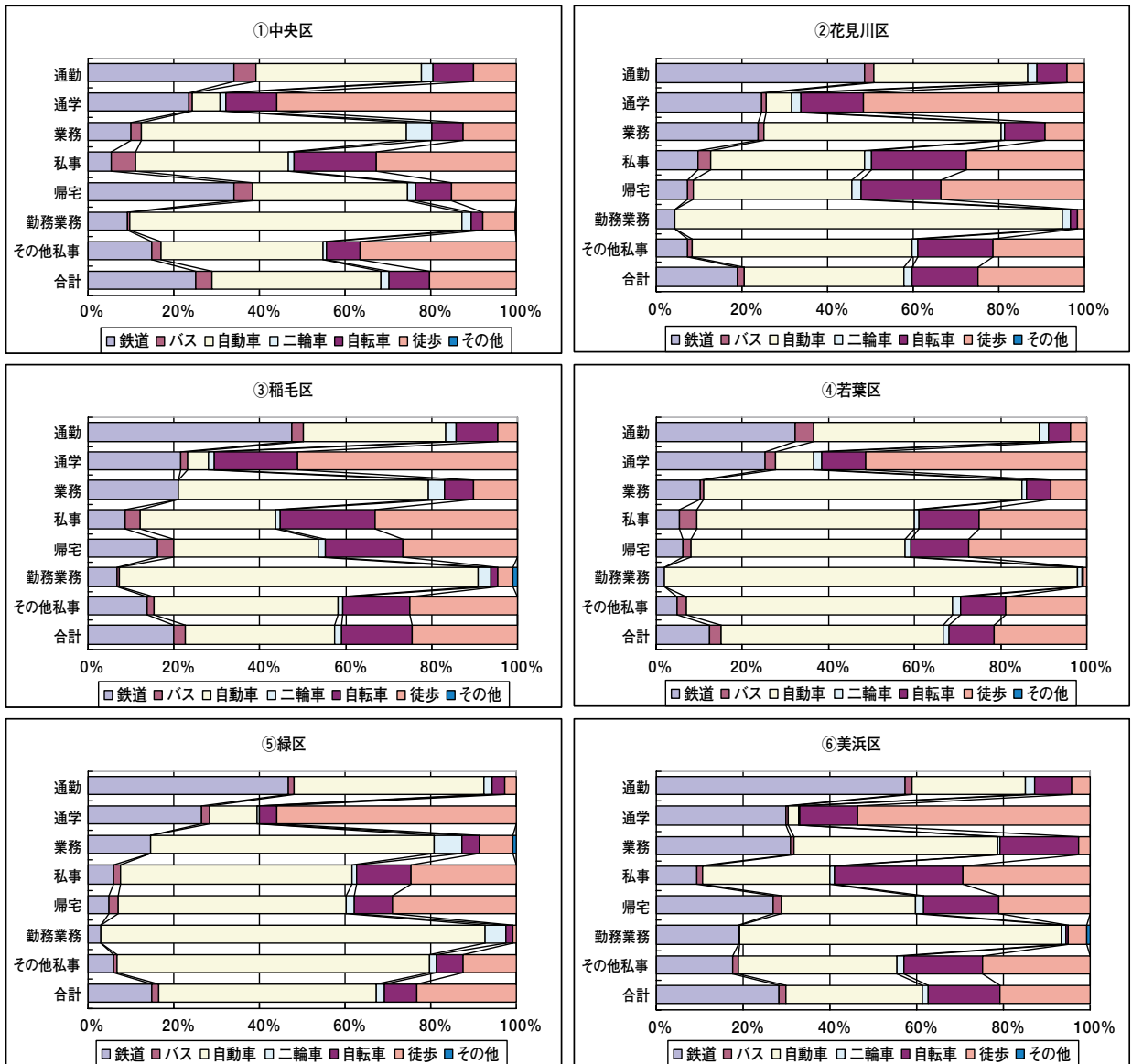
※本市に営業所を設けている事業車両。(出典：千葉市統計書)

図L 発着交通と通過交通



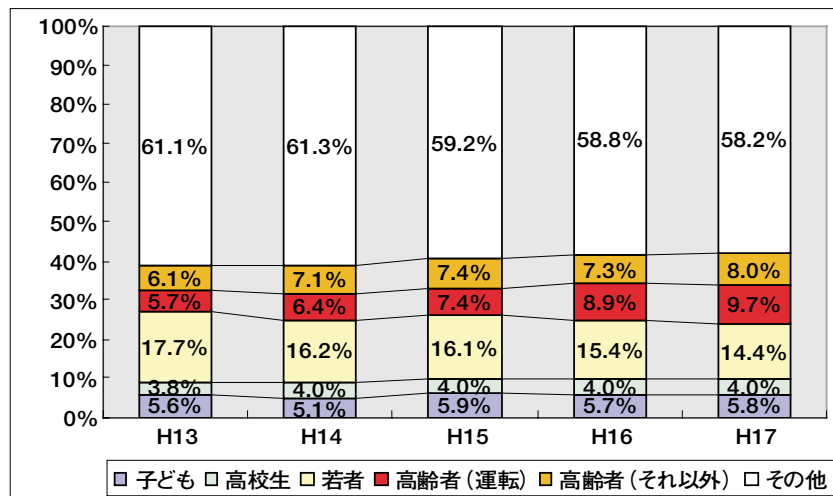
(平成11年道路交通センサスデータより作成)

図M 区別発生交通手段分担率（平成10年）



(出典：東京都市圏パーソントリップ調査)

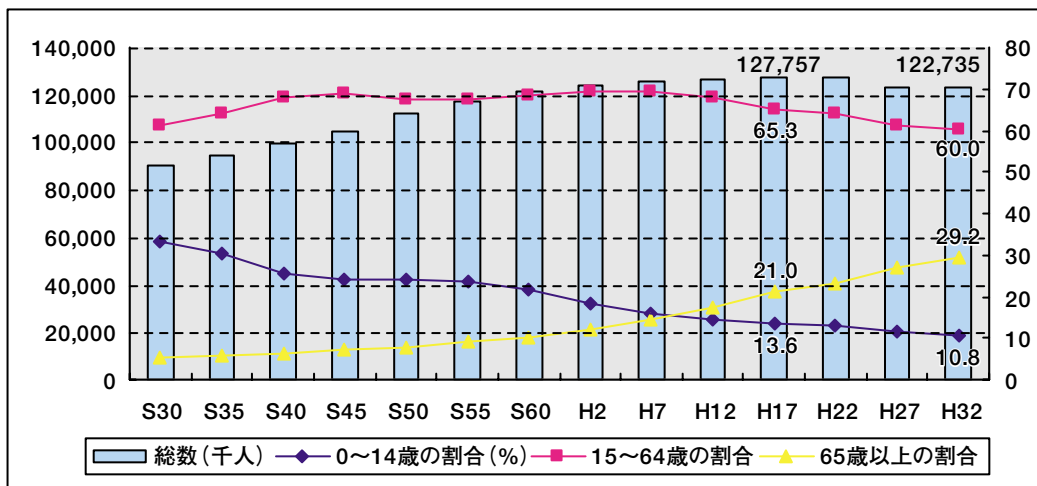
図N 交通事故発生件数に占める年代別比率



(千葉市警察部資料より作成)

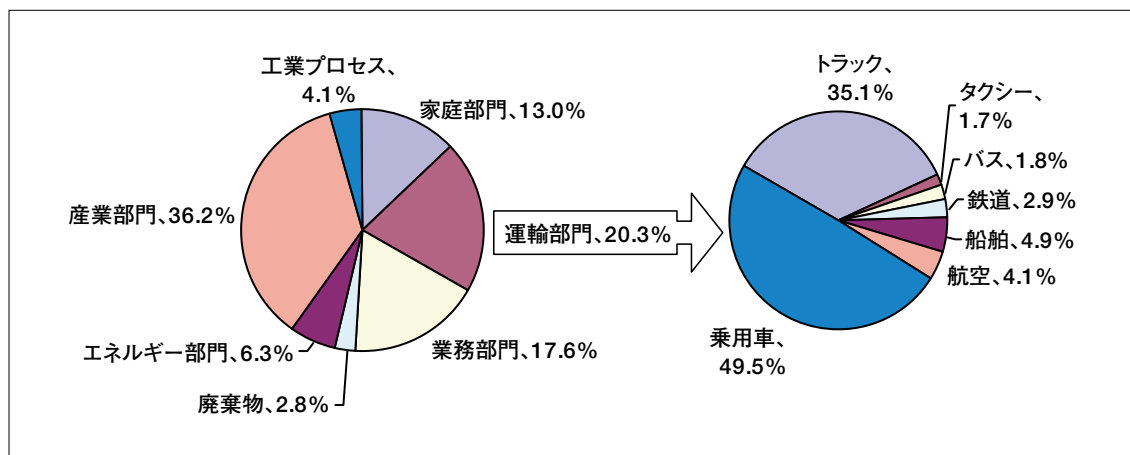
(4) 日本の社会経済情勢に関するデータ

図O 日本の人口と年齢3区分



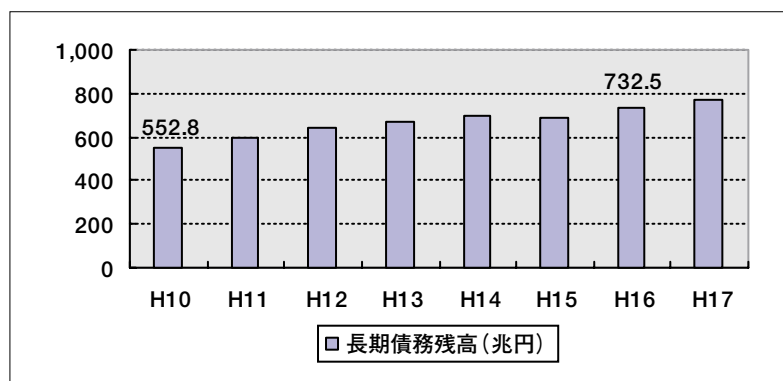
※S30～H17までは実績値、それ以降は推計値（出典：国勢調査、日本の将来推計人口〔中位推計〕）

図P 日本の部門別二酸化炭素排出量（2004年）



(全国地球温暖化防止活動推進センター資料より作成)

図Q 国及び地方の長期債務残高の推移



※H16までは決算額、H17は補正後額。（財務省資料より作成）

(5) 用語解説

五十音順

あ行

アセットマネジメントシステム

社会整備資本のライフサイクルコストを考慮した、更新時期の平準化、維持管理から更新までのトータルコスト縮減を図るための総合的なマネジメントシステムのこと。

エコドライブ

二酸化炭素(CO2)や自動車の排出ガスを減らすため、環境に配慮して自動車を運転すること。具体的には、アイドリングストップや、急発進・急加速をしないこと、迷惑駐車をしないこと、公共交通機関を利用することなど。

か行

京都議定書

平成9年に開催された地球温暖化防止京都会議で採択された各先進国に温室効果ガスの削減を義務付ける議定書のこと。

経常収支比率

財政構造の弾力性を示す指標で、経常経費に充てた一般財源の、経常一般財源に対する割合のこと。一般的に都市では75%程度が妥当といわれています。

公共車両優先システム (PTPS)

バスなどの公共車両が優先的に通行できるように支援するシステムのこと。バス専用・優先レーンの設置や、違法走行車両への警告、優先信号制御などを行い、定時性・安全性の確保による利用者の利便性向上や公共交通機関の利用促進効果が期待できます。PTPSはPublic Transportation Priority Systemの略。

混雑率

鉄道の混雑度を示す数値で、輸送人員÷輸送力で算出される。混雑度の目安は次のとおり。

100%	定員乗車(座席に着くか、吊革につかまるか、ドア付近の柱につかまり、ゆったり乗車できる)。
150%	肩がふれあう程度で新聞は楽に読める。
180%	体がふれあうが、新聞は読める。
200%	体がふれあい相当圧迫感があるが、週刊誌程度なら何とか読める。
250%	電車がゆれるたびに身体が斜めになって身動きができず、手も動かせない。

さ行

サイクル&ライド

都心部などの渋滞緩和や環境負荷の低減のため、自転車を利用して駅やバス停の近くの駐輪場に駐車し、公共交通機関に乗り換えて目的地へ向かう交通形態。

実質公債費比率

地方公共団体の標準的な財政規模に対し、地方債の元利償還金や債務負担行為の償還などの実質的な債務返済の割合を表した指標。平成18年4月の地方債協議制導入に伴い、国が新たに設定した指標。

シームレス化

シームレスとは「継ぎ目のない」という意味。すなわち交通のシームレス化とは、乗継ぎや車両の乗降といった移動に関するあらゆる「継ぎ目」を解消し、円滑な移動を確保すること。

主要渋滞ポイント

特に渋滞の著しい箇所として「千葉県第3次渋滞対策プログラム」で位置づけられ、対策事業が進められているポイント。DID*地区内においては最大渋滞長が1km以上もしくは最大通過時間が10分以上の箇所、DID*地区外においてはそれぞれ500m以上、5分以上の箇所が対象となる。

総合交通戦略

地方公共団体や公共交通事業者などの関係者が一体となって、期間内に達成すべき政策目標とその実現に必要な都市交通施策を組み合わせる短期・中期計画。地方公共団体・道路管理者・警察・交通事業者・地元団体などの関係者で構成される協議会などを組織し、立案・策定を行う。

た行

代表交通手段

出発地から目的地までの一連の移動の中で、いくつかの交通手段を乗り換えた場合、その中の主な交通手段のこと。主な交通手段の集計上の優先順位は鉄道が最も高く、次いで②バス③自動車④二輪車⑤徒歩の順となっている。

地域公共交通総合連携計画

地域公共交通の活性化及び再生に関する法律第5条に基づく計画で、地域公共交通の活性化・再生を総合的かつ一体的に推進するための計画。関係する公共交通事業者・道路管理者・公安委員会・利用者などで構成する協議会の協議を経る。

千葉市交通バリアフリー基本構想

「高齢者、身体障害者等の公共交通機関を利用した移動の円滑化の促進に関する法律」（通称交通バリアフリー法）に基づき、今後の千葉市域における交通バリアフリーに関する目標や基本的方向を示すとともに、重点整備地区（16地区）や移動経路の設定など、具体的な施策を明らかにしたもの。平成13年11月策定。

千葉都市モノレール検討調査委員会

経営難に陥った千葉都市モノレールを市民・県民の健全な公共交通機関として機能させるため、既開業区間及び延伸計画区間の運営と計画について評価と提言を行うことを目的に、千葉県・千葉市が平成14年に設置した関係分野の専門家による委員会。同年11月に提言を取りまとめた。

なお、同提言の実施状況の評価と助言を行うため、「千葉都市モノレール評価・助言委員会」が平成15年に設置され、平成16年3月に報告を行っている。

【千葉都市モノレール検討調査委員会提言（概要）】

1 基本的な考え方

本提言に述べる改善策の実施のみならず、事業の存続の是非など、残された課題に対する検討が不可欠。

2 モノレール事業

(1) 既開業区間

さらなる費用縮減と利用増進策の実施（減価償却費・人件費など経費縮減、県庁前駅をはじめとする各駅における利用増進、パーク&ライド検討、割引料金・企画乗車券の拡充、駅付近へ

の諸機能立地誘導など)

(2) 延伸計画区間

ア 既開業区間の経営改善手法の適用可能性の検討

イ 単線化や低費用駅舎など費用を大幅に縮減できる方法の実現可能性の確認

ウ 延伸部分のルートの再検討

3 モノレール事業の実施体制

(1) 千葉都市モノレール(株)が経営改善策を次々に実施していけるための経営体制強化

(2) 県・市による総合政策的な推進体制構築

(3) 国の公的支援の拡充

(4) モノレール事業支援に関する県民・市民のコンセンサスづくりと負担限度の確認、住民による直接支援の仕組みづくりの検討

(5) 本提言の実施状況の評価と助言を行う第3者機関の設置

4 残された課題

(1) モノレール事業の存廃に関する検討

(2) 公的負担を制度化したモノレールの存続方式に関する検討

(3) 公的負担のあり方に関する検討

【千葉都市モノレール評価・助言委員会報告（概要）】

1 県・市・会社それぞれの経営改善アクションプランの実施とともに、長期的視点に立ってモノレールを生かしたまちづくりを進めるべき。また県庁前駅での利用者増が千葉～県庁前間の休止、廃止・撤去に大きく関わることを認識し、可能な対策を施すべき。

2 延伸には経営上のリスクがある上、道路混雑緩和や所要時間短縮などの効果は見込まれるものの交通量としてはバス輸送でも代替できるので、延伸計画は廃止し、今後の千葉都市モノレール事業においては既開業区間の改善に専心し、延伸区間についてはバス輸送の改善を図るべき。

3 これらを講じた上で、以下の手順で会社再建を図るべき。

(1) 債務超過・破綻処理の原因と責任の明確化と、再建策に関する県市民の理解と承認を得ること。

(2) 千葉～県庁間の休止及び将来の廃止・撤去に関する判断。

(3) 安全性重視、効率的・積極的経営、県市民の声が届く経営という条件を満たす再建策の確定。

(4) 路線分離方式を基本としつつ、上下分離方式を加味した最適な再建策を得ること。

デマンドバス

基本路線以外に利用者がある場合、連絡を受けたらその場所へ迂回する弾力的な利用サービスを行うバスのこと。

トランジットモール

一般の自動車交通を排除し、バスや路面電車など公共交通機関だけが通行できるようにしたモール（歩行者用に造られた道路）のこと。

な行

21世紀の船出プロジェクト

八都県市（埼玉県、千葉県、東京都、神奈川県、横浜市、川崎市、さいたま市及び千葉市）と民間との協働による首都圏活性化の取組み。旅客船による新たな航路の運行実験などの「東京湾での新たな船

上エンターテイメント」、海上・陸上交通の連動で首都圏全域での回遊性を高める「広域周遊モデルコースの提案」などの5つのプロジェクトを試行し、東京湾を人の移動や観光振興に活用し、首都圏の活性化を図るもの。

は行

パーク&ライド

都心部などの渋滞緩和や環境負荷の低減のため、自動車を利用して都心部周辺の駅やバス停の近くの駐車場に駐車し、公共交通機関に乗り換えて目的地へ向かう交通形態。

バス&ライド

都心部などの渋滞緩和や環境負荷の低減のため、バスを利用して鉄道・モノレールなどに乗り換えて目的地へ向かう交通形態。

バスロケーションシステム

バス待ちの不快感を改善するため、バス停で運行状況を利用者に知らせるシステムのこと。

ボトルネック

ビンの口が流量を制限していることから転じて、交通の流れを制限している小さな道や交差点などのこと。

ま行

モビリティマネジメント

例えば、過度な自動車利用から公共交通や自転車などを適切に利用する方向に、個別に公共交通の情報提供を行うことや交通行動のチェックをしてもらうことなどにより、自発的な変化を促す交通施策のこと。

アルファベット順

B

BRT (Bus Rapid Transitの略称)

専用レーンや連節バス、公共車両優先システムなどを活用して、定時性・速達性・快適性を高めた高速バス輸送システムのこと。

D

DID (人口集中地区)

国勢調査において設定される統計上の地区のこと。人口密度が4,000人/km²以上の基本単位区が互いに隣接して人口5,000人以上の集団を構成する地区を言う。

L

LRT (Light Rail Transitの略称)

騒音が少なく、静かで、低床式で乗り降りがしやすいといった特長をもつ、昔ながらの路面電車を一新した乗り物のこと。

T

TDM (交通需要マネジメント)

車の利用者の交通行動の変更を促すことにより、都市または地域レベルの道路交通混雑を緩和する手法の体系のこと。海外ではTransportation Demand Managementと呼ばれ、その頭文字TDMが国際的に用いられている。