

プレゼンテーションの分野別整理（案）

- 凡例
- ◎：千葉市新基本計画
 - ：総合交通ビジョン
 - ：プレゼンテーション、ディスカッションでのご発言
 - △：事務局の考え

論点 1. 総合交通から見た市の将来像はいかにあるべきか。

◎千葉市新基本計画（平成24年度～平成33年度）

◇まちづくりの方向性

- ・方向性 1 豊かな緑と水辺を活かした、自然とともに生きるまちへ
- ・方向性 2 支えあいが安らぎを生む、あたたかなまちへ
- ・方向性 3 ひと・モノ・情報がつながる、生活基盤の充実したまちへ
- ・方向性 4 豊かな心が育ち、新たな価値が生まれるまちへ
- ・方向性 5 ひとが集い働く、魅力と活力にあふれるまちへ

○総合交通ビジョン（平成19年11月）：「誰もが使いやすい公共交通」

「安全に安心して暮らせるまちを支える交通」

「まちの魅力と活力を支える交通」

□千葉市において自動車交通をどのように考えるべきか？

中心部はあまり混雑していないという状況で、どの程度抑制されるべきか？

□集客都市を目指し、そのための交通のあり方を考えていくべきではないか。

□集約的都市構造を目指すべき。（市街化区域を拡大すべきではない）

（郊外に公共施設を移転すると、公共交通の利用者は減少する）

□市民が望む将来像は？（自分達で考えた計画であれば、市民も実現に責任を持つ）

資料 3

- ①千葉市新基本計画
- ②総合交通ビジョン
- ③千葉市 3都心駅周辺の交通手段分担率

論点2. 超高齢社会・交通基本法案を見据えた千葉市の公共交通サービスをどう考えていくか。

- 福祉交通を交通サービスのなかでどう位置づけるか？
- 公共交通の水準をスペシャル・トランスポート・サービスまで引き上げるためには、相応の公的支援が不可欠。
- 京成線の地域密着型路線への転換や市街地での駐車場政策、他都市の鉄道整備（短絡線などの整備）を見据えた対策が必要では？
- 移動制約を抱える高齢者や障害者は、乗り継ぎや交通機関利用そのものの問題を抱えている。
- 既存の交通機関の乗換え抵抗削減、所要時間の短縮が必要では？
- △千葉市の交通サービスの観点から、交通基本法案をどう捉えるべきか？
- △高齢者支援のシルバーパスのような制度は必要か？
- △交通不便地域をどう捉えるか？
(既存の定義である「駅から1km以上」または「バス停から300m以上」の距離がある地域は妥当か。鉄道、バス運行本数などのサービス水準も考慮すべきか。)
- △行政の補助などにより、市街化区域と市街化調整区域で同じ交通サービス水準を維持することは妥当か。
- △交通手段選択の意思決定過程を定量的に分析する必要があるのではないか。
(交通手段分担率の要因の定量的な分析)

資料3

- ③千葉市 3都心駅周辺の交通手段分担率
- ④交通不便地域図
- ⑤駅端末徒歩アクセス圏域 (H20PT 集計)
- ⑥交通基本法の動き

論点3. 公共交通の骨格的ネットワークを形成するには、モノレールとバスの役割分担は、
どうあるべきか。

- モノレールはモノレール、バスはバスといった役割分担を認識し、相互に連携しなければならない。
- モノレールとバスの乗り継ぎ運賃や接続ダイヤ、車内アナウンスなど事業者間の協同整備が重要。
- △総合交通ビジョンでは、「鉄道＋モノレール、幹線的バスで、骨格的ネットワークを形成」としており、それを補完する都市内交通として「支線的バス、コミュニティバス」を位置づけている。

資料3

- ⑦都市内交通ネットワークの概念図
- ⑦総合交通ビジョン p 34、 p 35 の「公共交通ネットワークの形成の基本方針」
- ⑧モノレール駅間移動 (OD)
- ⑨モノレール利用者の移動

論点4. モノレールは将来的にどうあるべきか。

□ 延伸区間（県庁前～市立青葉病院）の事業は現在凍結されているが、将来的にはどうするべきか？

千葉駅～県庁前の区間を含めて議論されるべき時期にきている。

□ 延伸区間の当面の対応として、大学病院方向はバス交通の強化を図るか。

（バス交通の強化には、公共でできるバスベイの改良、荷捌きなどによる短時間駐車対策等と、民間でできる雨天時バスダイヤ等、公共と民間の協力が必要。）

□ モノレールマスタープラン（S51）では、環状線化、稲毛方面を經由して幕張方面へのネットワーク計画となっている。

モノレール会社としては、もし延伸を検討するならば稲毛方面もありうる。

□△ 延伸区間の事業が凍結している一方、大学病院等への交通サービス向上策が求められているが、当面の千葉駅～大学病院方面のサービス向上策をどうするか。

△ 今後、モノレールの経営に関する客観的評価を実施していくべきである。

資料3

- ⑧モノレール駅間移動（OD）
- ⑨モノレール利用者の移動
- ⑩市内駅の駅端末交通手段分担率

論点5. 千葉市におけるバスサービスは、官民の役割分担、ガバナンスの観点からどうあるべきか。

- 将来的に官民の役割分担、ガバナンスの観点からどうあるべきか。
- 現在は民間バス事業者（10社）の努力の範囲で運営している。
- 公共が主体のサービスは、民間が主体のものよりも運営費用が高く、サービスレベルは低い。
- バス路線の維持の補助を行う場合は、バス路線の重要度を見極め、最も効率的に運営できる会社を選択して補助するなどの工夫が必要。
- 地域住民不在の路線は失敗する。
- △一部、コミュニティバス（3路線）を市が運行主体となって運営。
(運行経費の50%以上を市が負担しており、この手法は今後も適切かどうか。)
- △市街化調整区域等への対応を図るべきか否か？
対応するならば、誰が負担して運行するのか？
- △バス利用者増加、公共交通サービス向上、バス運行の最適化のため、複数のバス会社のバス路線再編を市が主導で行うべきか否か？

資料3

- ⑪バスサービスレベル図
- ⑫コミュニティバス4線（うち1路線は事業者自主運行）の概要