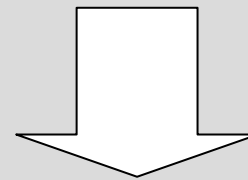


3. 総合的な交通体系（案）

3.1 プレゼンテーションの分野別整理（第4回会議 資料2）

① 交通計画と土地利用計画の総合性

- 【委】 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？
- 【委】 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。
- 【委】 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）
- 【委】 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）



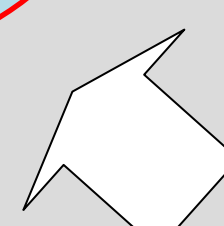
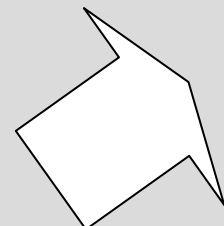
総合 交通体系

③行政・交通事業者・地域の 役割の総合性

- 【委】 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。
- 【委】 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。
- 【委】 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。
- 【委】 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。
- 【委】 地域住民不在の路線は失敗する。
- 【事】 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。）
- 【事】 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？
- 【事】 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？

②各種交通手段の総合性

- 【委】 モノレールはモノレール、バスはバスという役割分担を認識し、相互に連携すべき。
- 【委】 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働整備が重要。
- 【事】 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」、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。



3.2 総合交通体系

① 交通計画と土地利用計画の総合性

1) 都市における土地利用と交通の一体的な検討

都市が抱える問題に効果的に対処する。

2) まちづくりと一体となった交通政策への取り組み

都市の活力や豊かな暮らしを維持・向上させる。

② 各種交通手段の総合性

1) 徒歩、自転車、自動車、公共交通の適正分担

各交通手段が持っている特性（輸送量、移動距離、所要時間、定時制、回遊性など）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。

2) 公共交通ネットワークの構築

公共交通のサービスレベル（所要時間、費用など）が向上するように、各交通手段を組み合わせる。

3) 交通結節点の整備

異なる交通手段の円滑な接続によって移動の連続性を確保するため、バリアフリーに対応した駅前広場などの整備を行う。

③ 行政・交通事業者・地域の役割の総合性

1) 行政

- ・各主体の取り組みや連携に対する支援
- ・交通結節点の改善
- ・地域ニーズの把握と情報の共有化
- ・地域（利用者）に対する啓発

2) 交通事業者

- ・地域ニーズを満たす輸送サービスの提供
- ・事業者間の連携・協力の強化

3) 地域（利用者）

- ・自動車利用の抑制と公共交通の積極利用
- ・継続的な意識啓発

⇒各役割を認識しつつ、相互連携をより深めるため、関係者の参画による交通政策推進組織の創設などが必要。

・「①～③」は、
総合交通ビジョンの方向性と一致している

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。
(総合交通ビジョン P24 交通政策の基本方針)

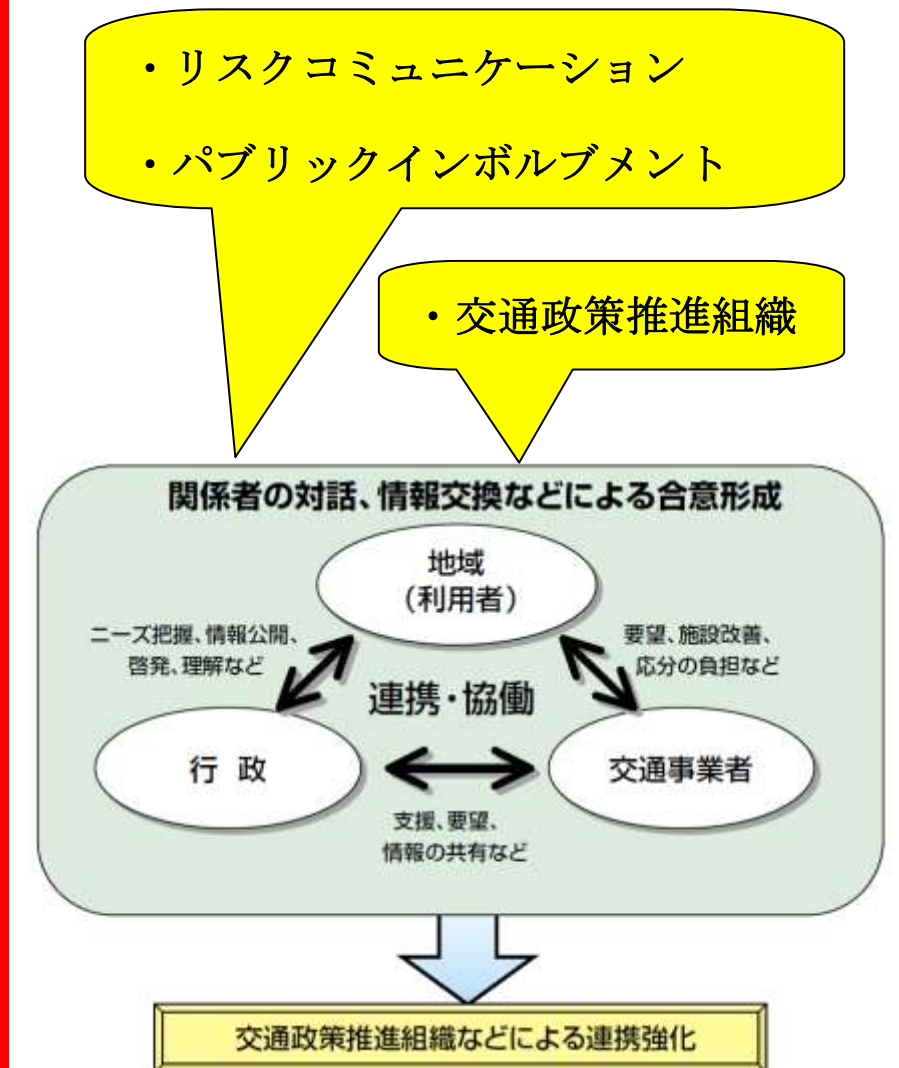


図. 連携と協働の関係
(総合交通ビジョン P56)

3.3 各種交通手段の総合性

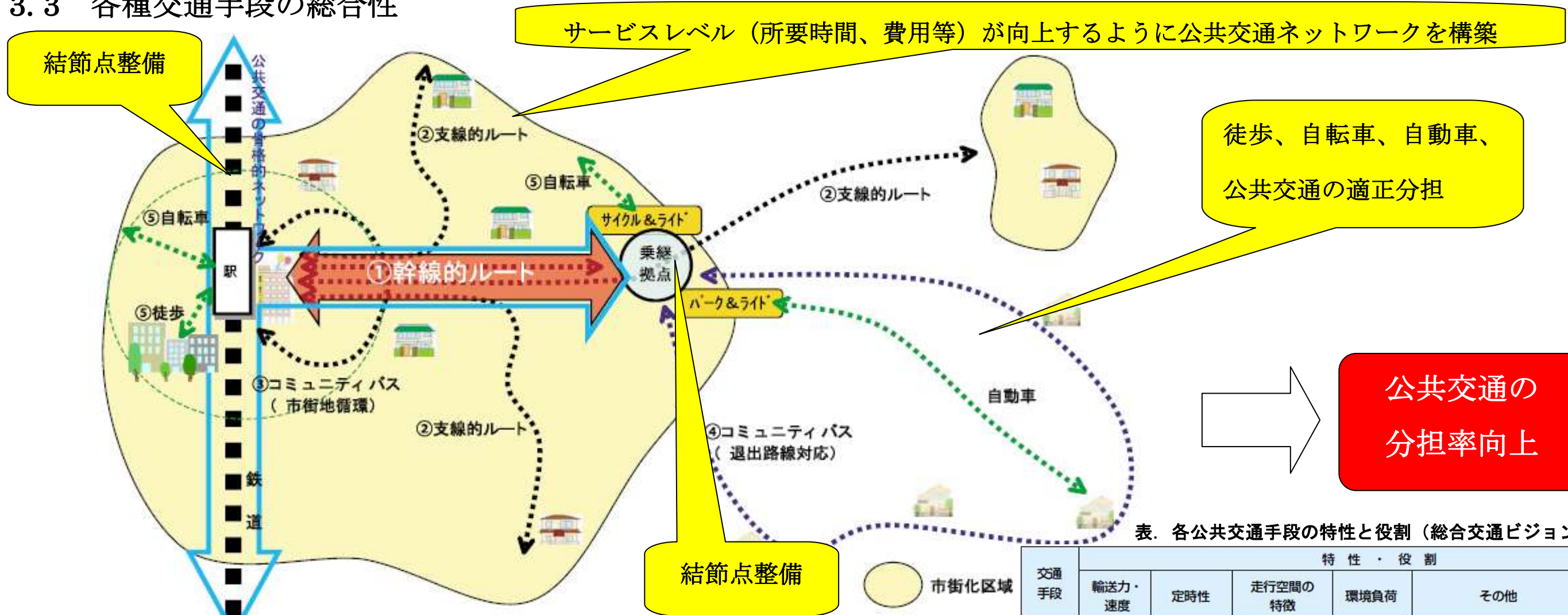


図. 都市内交通ネットワークの概念 (総合交通ビジョン P35)

表. 各公共交通手段の特性と役割 (総合交通ビジョン P33)

交通手段	特性・役割					主な役割
	輸送力・速度	定時性	走行空間の特徴	環境負荷	その他	
鉄道	大量 高速	高	・専用軌道 ・固定的な線のネットワーク	低い	・バリアフリー化には上下移動への対応が必要 ・新駅設置には関係者間の調整・連携が必要	都市間幹線、 都市内幹線
モノレール	中量 中速	高	・専用軌道(高架) ・固定的な線のネットワーク	低い	・バリアフリー化には上下移動への対応が必要	都市内幹線
LRT*	中量 中速	高~中 ※バス対比 高い	・地表に導入空間が必要(広幅員道路など) ・固定的な線のネットワーク	低い	・バリアフリー対応の低床型車両 ・道路拡幅を伴わない場合はモノレールに比べ建設費・運営費が安価	都市内幹線
バス	中~少量 中~低速	中~低 ※道路状況に依存	・道路 ・柔軟性の高い面的ネットワーク	自動車より低く、鉄道・モノレール・LRTより高い	・ノンステップバスの導入などによるバリアフリー化 ・幹線的な交通から地域に密着した交通まで幅広く機能 ・専用の走行空間を設ける場合、道路整備費用は大きい	都市内幹線・ 支線
タクシー	少量 中速	中~低 ※道路状況に依存	・道路 ・柔軟性の高い面的ネットワーク	高い	・個別ニーズへの適応性が高い	都市内幹線・ 支線の補完

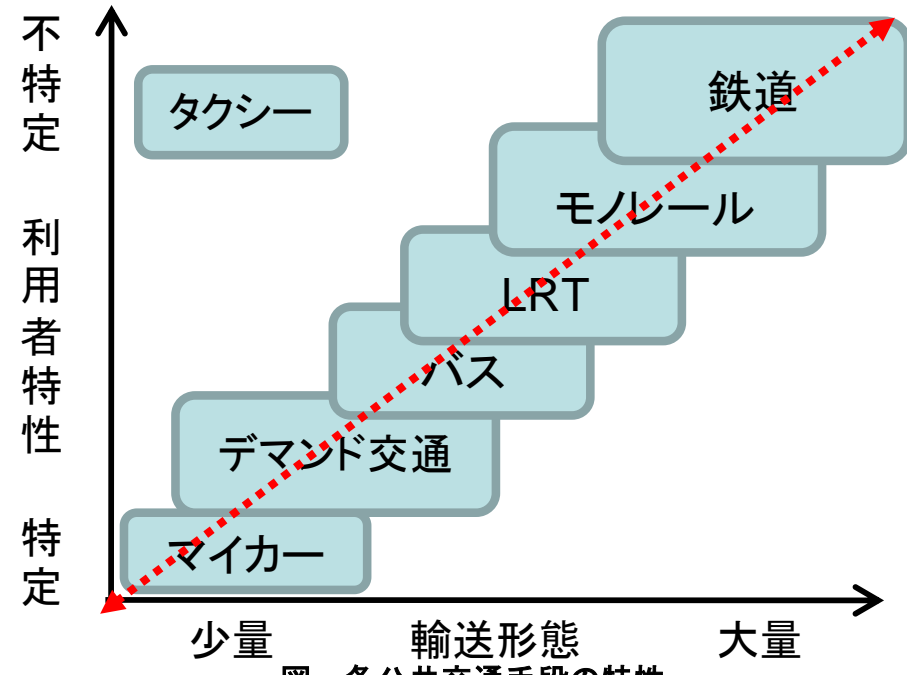


図. 各公共交通手段の特性 (青森県「生活交通ハンドブック」、pp. 9-14、2007年に加筆修正)

3.4 望ましい総合的な交通体系

