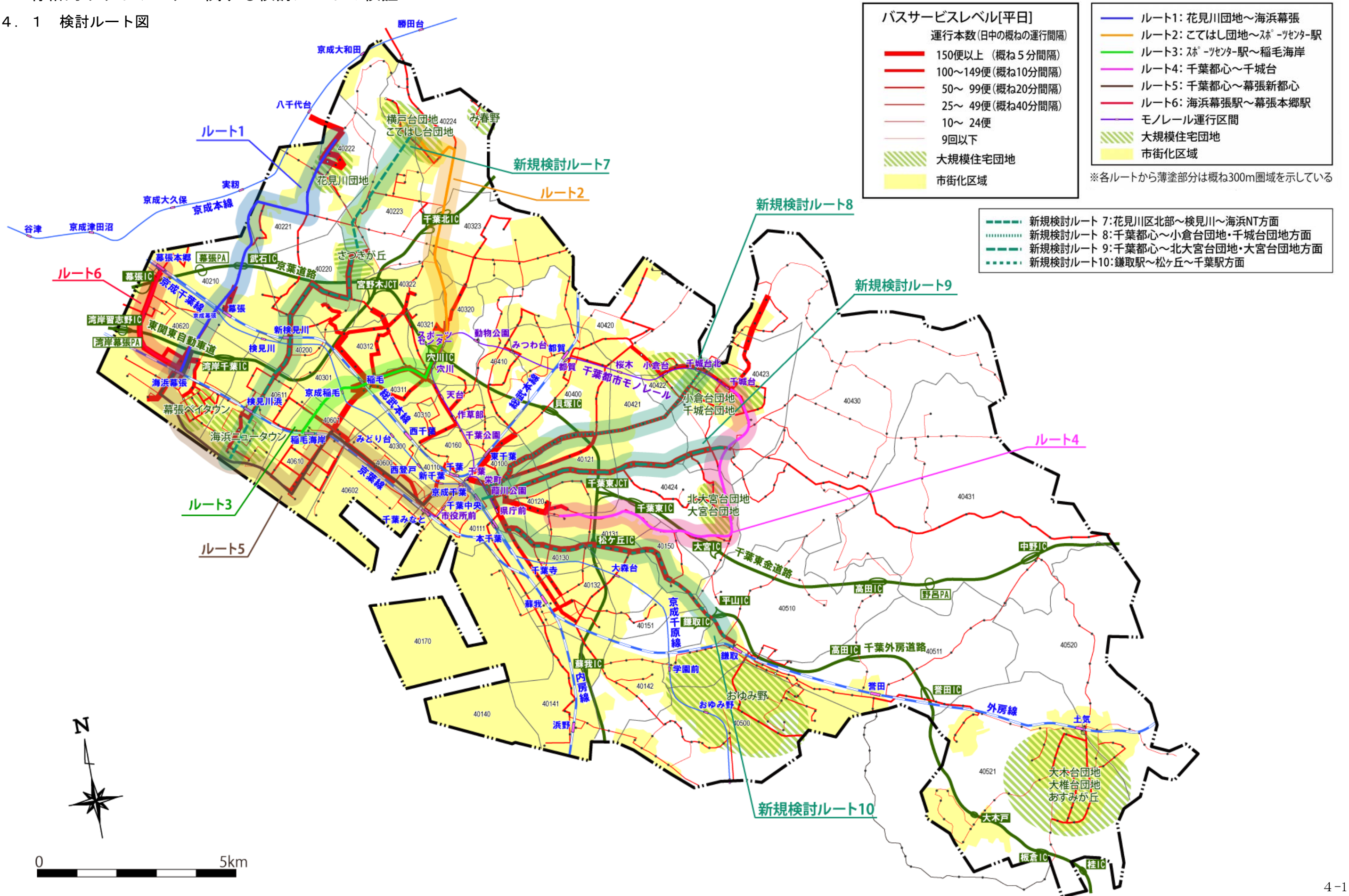


4. 骨格的ネットワークに関する検討ルートの検証

4. 1 検討ルート図



4. 2 検討ルート分析のまとめ

		ルート沿線の状況	検討の方向性
既存 検討 6 ルート	ルート1 (8.5km)	<ul style="list-style-type: none"> <li>沿線人口：3.3万人(3,905人/km)</li> <li>沿線高齢者人口：681人/km(高齢化率17.4%)</li> <li>バストリップ数：623トリップ(73トリップ/km)</li> <li>自動車トリップ数：6,002トリップ(706トリップ/km)</li> <li>交通手段分担率：バス2.9%/自動車21.6%</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>建設中の都市計画道路などを活用し、幹線的バス路線の形成を検討</li> </ul>
	ルート2 (7.1km)	<ul style="list-style-type: none"> <li>沿線人口：2.4万人(3,381人/km)</li> <li>沿線高齢者人口：768人/km(高齢化率22.7%)</li> <li>バストリップ数：215トリップ(30トリップ/km)</li> <li>自動車トリップ数：5,072トリップ(719トリップ/km)</li> <li>交通手段分担率：バス2.9%/自動車30.4%</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>モノレールとバスの乗継ぎ改善</li> <li>都市計画道路を活用した幹線的バス路線の形成などを検討</li> </ul>
	ルート3 (4.9km)	<ul style="list-style-type: none"> <li>沿線人口：2.8万人(5,701人/km)</li> <li>沿線高齢者人口：1,080人/km(高齢化率18.9%)</li> <li>バストリップ数：1,107トリップ(227トリップ/km)</li> <li>自動車トリップ数：4,388トリップ(898トリップ/km)</li> <li>交通手段分担率：バス3.6%/自動車17.0%</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>バスとモノレールの乗継ぎ改善</li> <li>将来的に需要や採算性などを十分考慮し、モノレールを含めた交通システムの導入可能性を検討</li> <li>既にバスの利用者が多い幹線的バス路線が形成されており、当面はバスの利便性を高める施策を検討</li> </ul>
	ルート4 (10.6km)	<ul style="list-style-type: none"> <li>沿線人口：2.4万人(2,271人/km)</li> <li>沿線高齢者人口：596人/km(高齢化率26.2%)</li> <li>バストリップ数：541トリップ(51トリップ/km)</li> <li>自動車トリップ数：6,030トリップ(569トリップ/km)</li> <li>交通手段分担率：バス2.9%/自動車33.0%</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>モノレール県庁前～市立青葉病院前(仮称)間は、将来需要や採算性などを十分踏まえ、モノレールを延伸し、バスターミナル機能をもつ乗継ぎ拠点駅を整備</li> <li>市立青葉病院前(仮称)～大宮団地・千城台駅間は、モノレールとの円滑な乗継ぎを確保しつつ、幹線的バス路線の形成を検討</li> <li>モノレールの延伸凍結を踏まえ、当面のバス路線形成のための施策を検討(都計道の必要性)</li> </ul>
	ルート5 (11.2km)	<ul style="list-style-type: none"> <li>沿線人口：7.3万人(6,477人/km)</li> <li>沿線高齢者人口：1,180人/km(高齢化率18.2%)</li> <li>バストリップ数：1,437トリップ(128トリップ/km)</li> <li>自動車トリップ数：12,308トリップ(1,071トリップ/km)</li> <li>交通手段分担率：バス1.9%/自動車16.0%</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>一定のアクセスが確保されていることから、モノレールにとらわれず、湾岸部の集客施設群と主要駅とを結ぶ幹線的バス路線の形成を検討</li> </ul>
	ルート6 (3.4km)	<ul style="list-style-type: none"> <li>沿線人口：0.8万人(2,488人/km)</li> <li>沿線高齢者人口：225人/km(高齢化率9.0%)</li> <li>バストリップ数：410トリップ(120トリップ/km)</li> <li>自動車トリップ数：1,856トリップ(543トリップ/km)</li> <li>交通手段分担率：バス3.0%/自動車20.9%</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>広幅員の道路を活用した連節バスの利便性向上</li> <li>一定のアクセスが確保されていることから、モノレールにとらわれず、新たな交通システムの導入可能性を検討</li> <li>既にバスの利用者が多い幹線的バス路線が形成されており、当面のバスの速達性・定時制を高める施策を検討</li> </ul>
新規 検討 4 ルート	ルート7 (11.4km)	<ul style="list-style-type: none"> <li>沿線人口：4.3万人(3,812人/km)</li> <li>沿線高齢者人口：864人/km(高齢化率22.7%)</li> <li>バストリップ数：731トリップ(64トリップ/km)</li> <li>自動車トリップ数：5,794トリップ(508トリップ/km)</li> <li>交通手段分担率：バス2.2%/自動車19.5%</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>高齢化率が高い交通不便地域の移動手段の確保</li> <li>京葉線・総武線と花見川北部を結ぶ幹線的バス路線の形成などを検討</li> </ul>
	ルート8 (6.1km)	<ul style="list-style-type: none"> <li>沿線人口：2.1万人(3,497人/km)</li> <li>沿線高齢者人口：787人/km(高齢化率22.5%)</li> <li>バストリップ数：543トリップ(89トリップ/km)</li> <li>自動車トリップ数：4,983トリップ(817トリップ/km)</li> <li>交通手段分担率：バス2.5%/自動車25.8%</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>高齢化率が高い団地の移動手段の確保</li> <li>既にバスの利用者が多い幹線的バス路線が形成されており、バスの速達性・定時制を高める施策を検討</li> </ul>
	ルート9 (6.1km)	<ul style="list-style-type: none"> <li>沿線人口：2.1万人(3,398人/km)</li> <li>沿線高齢者人口：772人/km(高齢化率22.7%)</li> <li>バストリップ数：942トリップ(154トリップ/km)</li> <li>自動車トリップ数：3,990トリップ(654トリップ/km)</li> <li>交通手段分担率：バス5.4%/自動車25.0%</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>高齢化率が高い団地の移動手段の確保</li> <li>既にバスの利用者が多い幹線的バス路線が形成されており、バスの速達性・定時制を高める施策を検討</li> </ul>
	ルート10 (7.3km)	<ul style="list-style-type: none"> <li>沿線人口：2.4万人(3,287人/km)</li> <li>沿線高齢者人口：714人/km(高齢化率21.7%)</li> <li>バストリップ数：1,341トリップ(184トリップ/km)</li> <li>自動車トリップ数：6,491トリップ(889トリップ/km)</li> <li>交通手段分担率：バス4.3%/自動車28.5%</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>交通結節点、市内の主要な医療施設をつなぐ路線の充実</li> <li>既にバスの利用者が多い幹線的バス路線が形成されており、バスの速達性・定時制を高める施策を検討</li> </ul>

※太字は、千葉市総合交通ビジョンからの追記

【参考 1：千葉市の将来都市構造（千葉市都市マスタープラン）】

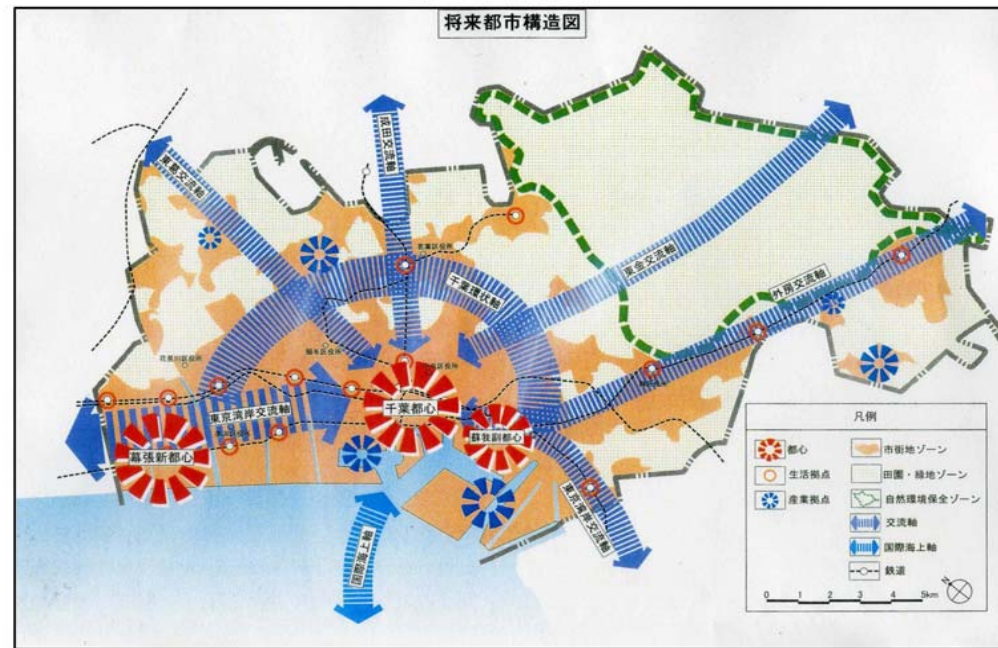
■千葉市都市計画マスタープラン（平成 16 年 6 月策定）～本市の都市計画の方針～

「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つのゾーンニングに基づいて、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。

【参考 2：既存検討ルート交通分析】

第 5 回東京都市圏パーソントリップ調査のデータから、既存ルートの交通分析を行った。

分析にあたっては、PT 調査データのほか、入手が可能な市の小ゾーン別人口（PT 調査の行われた H20.9 月末時点の町丁目人口を集約、65 歳以上人口（入手可能だった H22.3 末人口）を用いた。

表 1 既存検討ルートの基礎情報

	ルート延長	小ゾーン数	①検討ルートの総トリップ数	②沿線の現況バス推定トリップ数	③沿線の現況自動車推定トリップ数	④沿線の人口	⑤沿線高齢者人口 (65歳以上)
ルート1	8.5	4	111,436	623	6,002	33,202	5,787
ルート2	7.1	5	78,731	215	5,072	23,843	5,413
ルート3	4.9	7	122,054	1,107	4,388	27,848	5,274
ルート4	10.6	5	67,564	541	6,030	24,076	6,316
ルート5	11.2	7	230,107	1,437	12,038	72,805	13,258
ルート6	3.4	2	92,950	410	1,856	8,496	769

次の計算をルート上の各小ゾーンで行い、総和する。

【沿線総トリップ数】

①検討ルートの総トリップ数 = 沿線小ゾーン総トリップ数 × C

【沿線バス利用者数】

②沿線の現況バス推定トリップ数 = ①検討ルートの総トリップ数 × 小ゾーンバス分担率

【沿線自動車利用者数】

③沿線の現況自動車推定トリップ数 = ①検討ルートの総トリップ数 × 小ゾーン自動車分担率

【沿線人口】

④沿線の人口 = 小ゾーンの人口 × C

【高齢者人口】

⑤沿線高齢者人口 (65歳以上) = 小ゾーンの65歳以上人口 × C

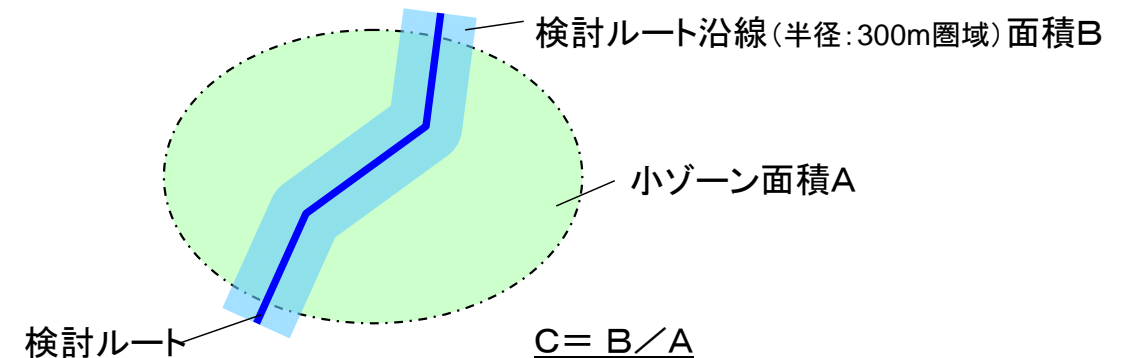


図 1 検討ルート沿線の考え方イメージ図

(2) ルート沿線の現況トリップ

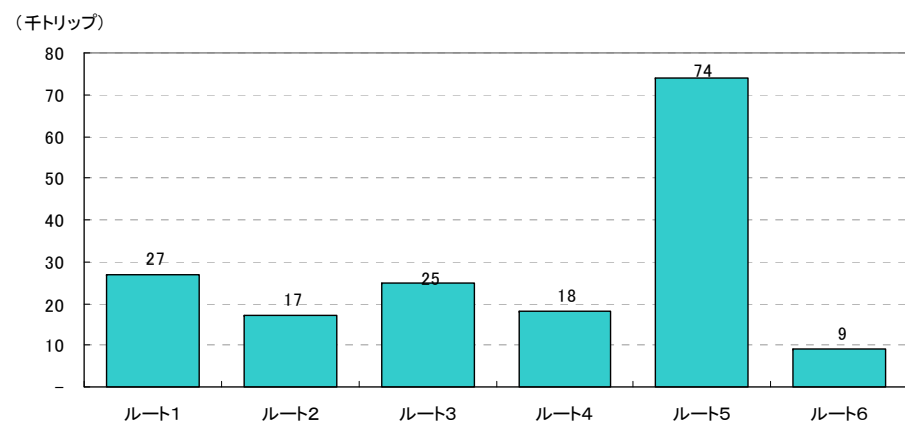


図2 ルート沿線 現況総トリップ数 (全手段)

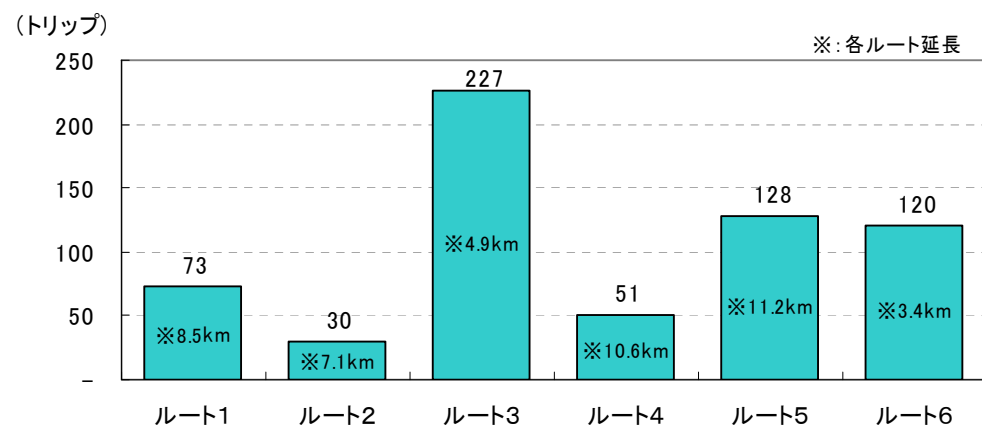


図3 各設定ルート1km当りの現況バストリップ数

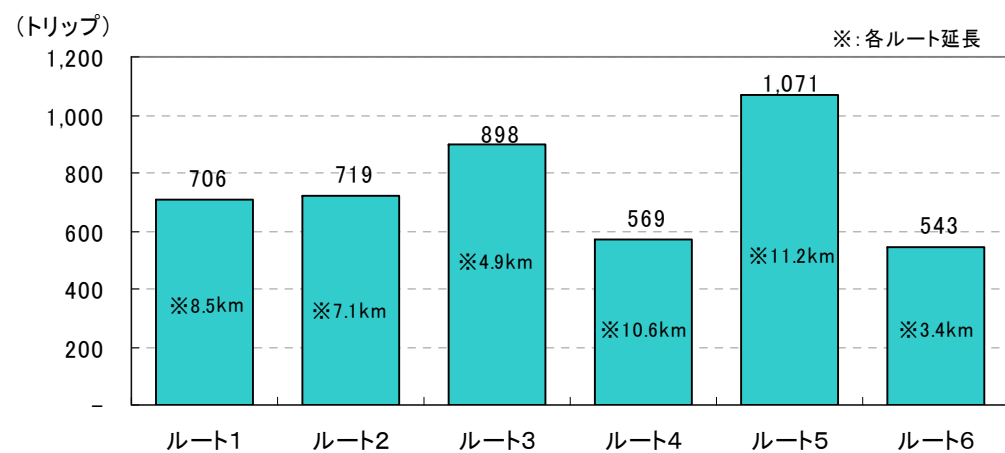
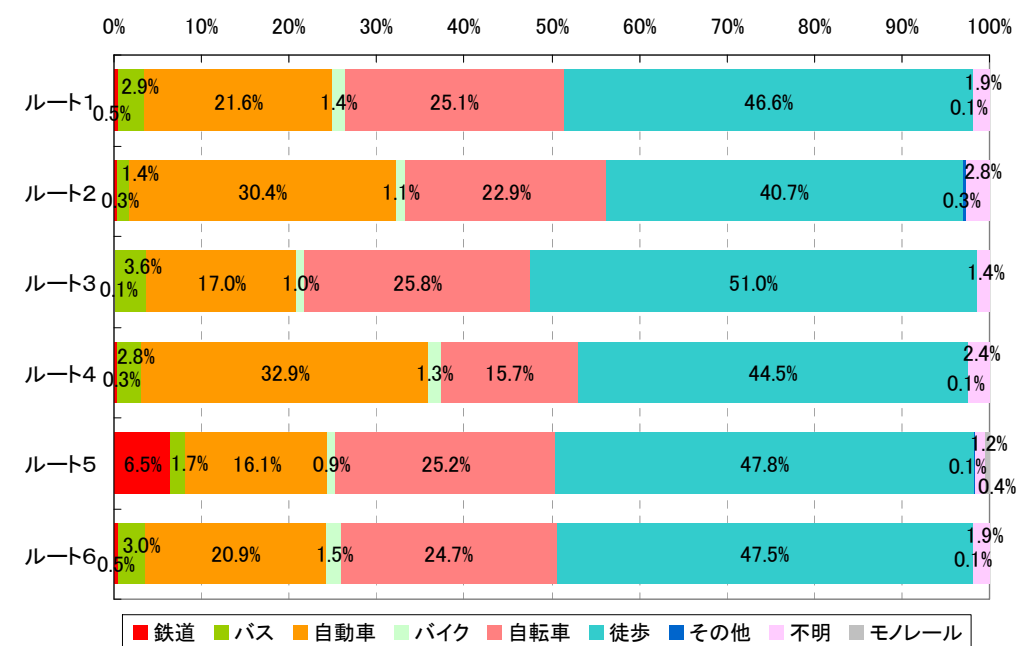


図4 各設定ルート1km当りの現況自動車トリップ数

(3) 交通手段別分担率



※各小ゾーン間の加重平均

図5 既存ルートの交通手段別分担率 (発地ベース)

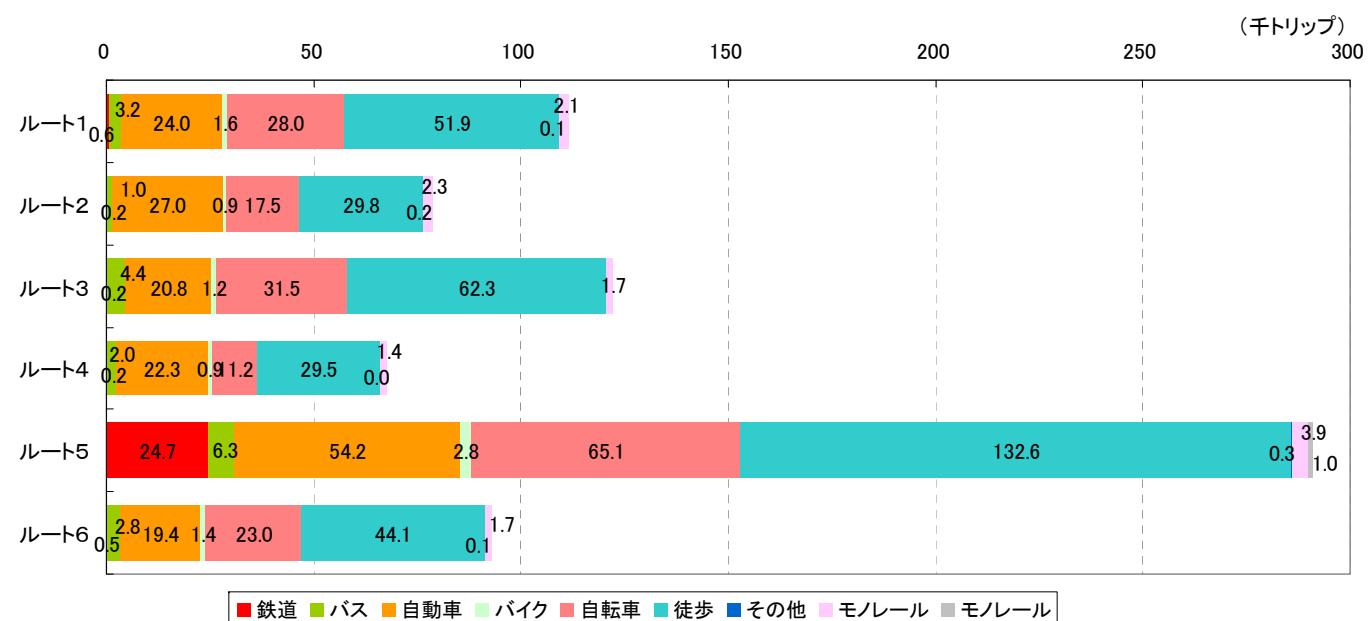


図6 既存ルートの交通手段別トリップ数 (発地ベース)

【参考3：新規検討ルートに関する検討】

(1) 住宅団地の分布

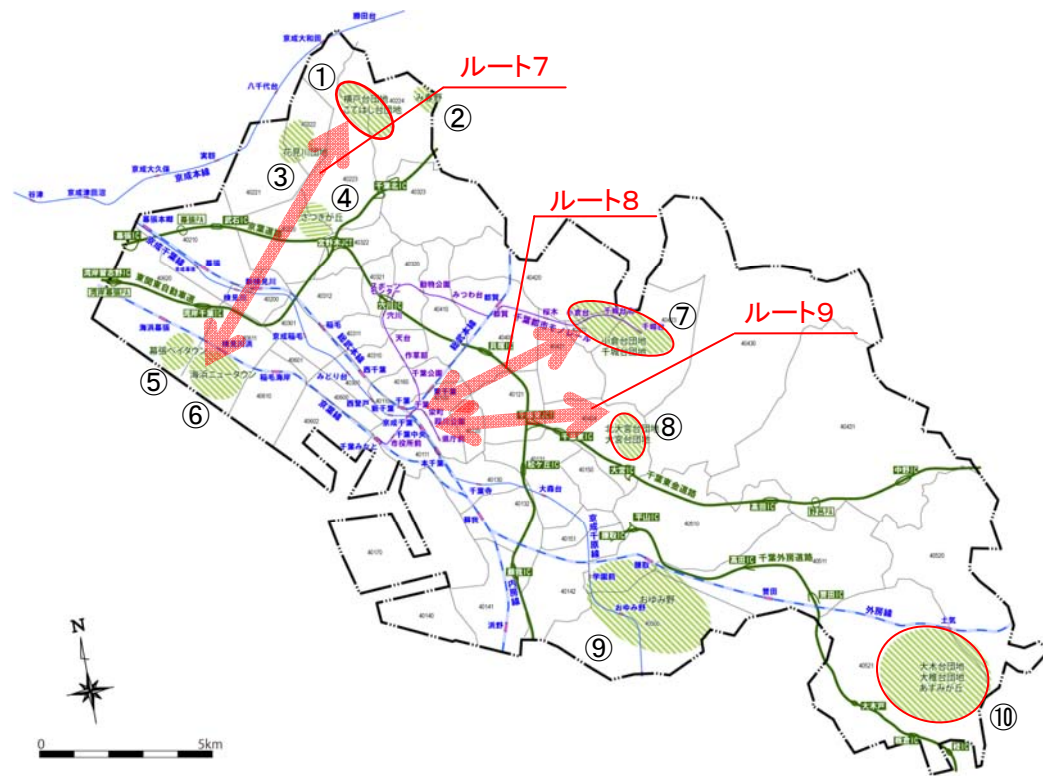


図7 市内の主な住宅団地

表2 主な住宅団地一覧

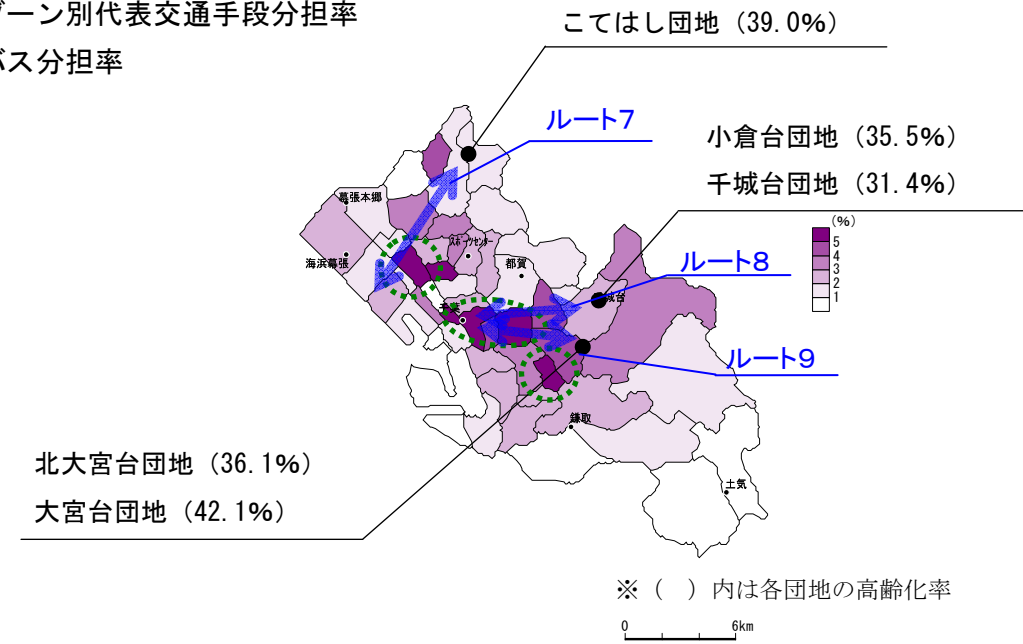
団地名	人口(H22.3)	高齢者人口	高齢化率	地区
① こてはし団地	6,782	2,647	39.0%	花見川区
② 横戸台団地	1,628	355	21.8%	
③ み春野	3,784	923	24.4%	
④ 花見川団地	15,194	4,503	29.6%	
⑤ 幕張ベイタウン	23,234	1,090	4.7%	美浜区
⑥ 海浜ニュータウン	18,377	4,549	24.8%	
⑦ 小倉台団地	6,395	2,270	35.5%	若葉区
⑧ 千城台団地	20,645	6,483	31.4%	
⑧ 北大宮台団地	1,428	516	36.1%	
⑧ 大宮台団地	4,889	2,057	42.1%	緑区
⑨ おゆみ野団地	45,130	3,718	8.2%	
⑩ 大木台団地	1,806	611	33.8%	
⑩ 大椎台団地	2,523	827	32.8%	
⑩ あすみが丘	21,897	2,834	12.9%	

【新規検討ルートの選定理由】

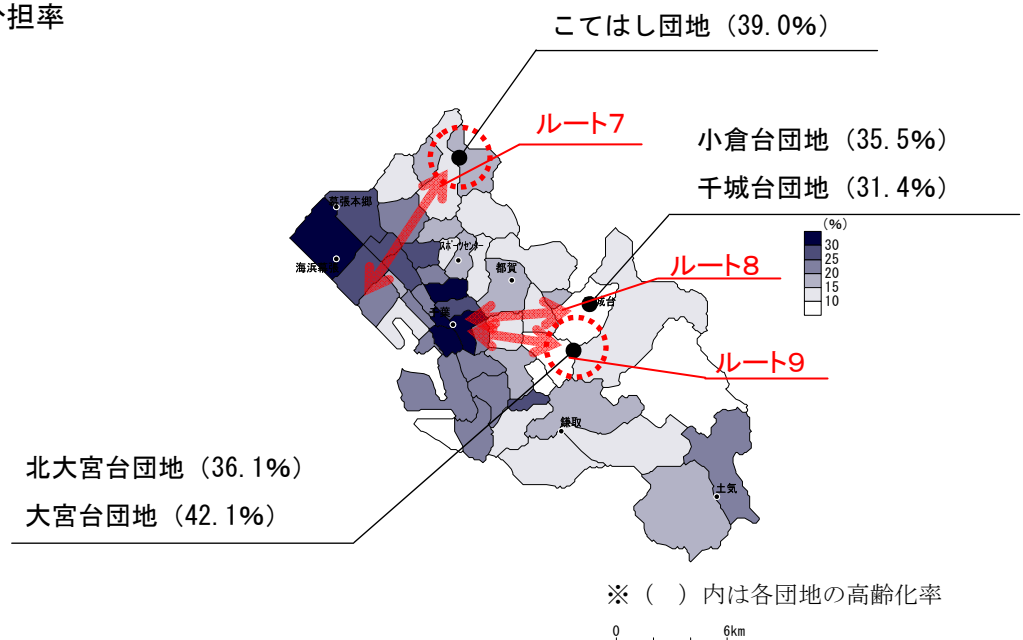
新規検討ルート7：花見川区北部～検見川～海浜 NT 方面	
選定理由	<ul style="list-style-type: none"> <li>花見川区北部に位置するこてはし台団地は高齢化率が高い。</li> <li>さつきが丘団地～海浜 NT 間等のバスの運行本数が多いが、以北のこてはし台団地周辺はバス、鉄道の分担率が低い。</li> </ul> <p>⇒高齢化率が高い団地を拠点とした公共交通による移動手段の充実</p>
新規検討ルート8：千葉都心～小倉台団地・千城台団地方面	
選定理由	<ul style="list-style-type: none"> <li>若葉区に位置する小倉台団地、千城台団地は高齢化率が高い。</li> </ul> <p>⇒高齢化率が高い団地を拠点とした公共交通による移動手段の充実</p>
新規検討ルート9：千葉都心～北大宮台団地・大宮台団地方面	
選定理由	<ul style="list-style-type: none"> <li>若葉区に位置する北大宮台団地、大宮台団地は高齢化率が高い。</li> <li>北大宮台団地、大宮台団地周辺～千葉駅間は鉄道がない。</li> </ul> <p>⇒高齢化率が高い団地を拠点とした公共交通による移動手段の充実</p>

(2) 小ゾーン別代表交通手段分担率

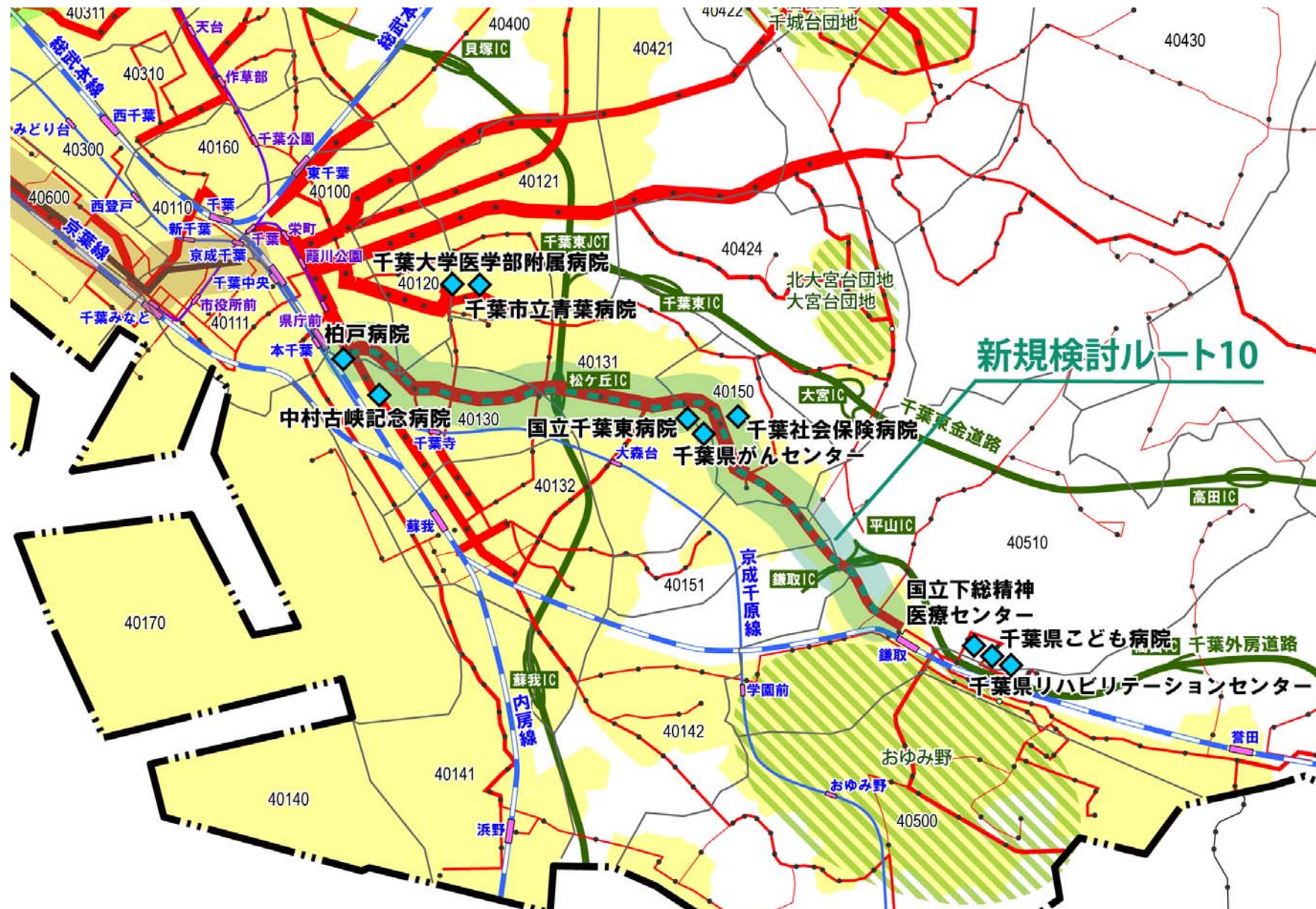
■バス分担率



■鉄道分担率



(3) 新規検討ルート10沿線の主要な医療施設



- 《主要な医療施設》
- ◎新規検討ルート10沿線
- ・ 柏戸病院
  - ・ 中村古峽記念病院
  - ・ 国立千葉東病院
  - ・ 千葉県がんセンター
  - ・ 国立下総精神医療センター
  - ・ 千葉県こども病院
  - ・ 千葉県リハビリテーションセンター
  - ・ 千葉社会保険病院
- ◎新規検討ルート10周辺
- ・ 千葉大学医学部付属病院
  - ・ 千葉市立青葉病院

図8 新規検討ルート10沿線の主要な医療施設

【新規検討ルートの選定理由】

新規検討ルート10：鎌取駅～松ヶ丘～千葉駅方面	
選定理由	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ 千葉駅～鎌取駅間は、交通結節点である千葉駅、鎌取駅と市内の主要な医療施設を結ぶ路線として選定。</li> </ul> <p style="text-align: right;">⇒交通結節点、主要な医療施設の利便性の向上</p>