

公共交通の骨格的ネットワーク(2)

No 公共交通によるネットワーク化を検討すべき幹線的ルート	現状	目的	方針
① 花見川区北部(花見川団地) ～ 幕張本郷・幕張新都心方面	<ul style="list-style-type: none"> ・花見川団地(人口約15,100人、高齢化率30%) ・市外の京成本線(八千代台駅)方面は、路線バスの利性が確保されているが、幕張本郷、幕張新都心方面への路線バスの本数は不十分 	<ul style="list-style-type: none"> ・沿線住民のモビリティ向上 ・市内外交流及びまちの活性化 ・幕張新都心へのアクセス向上 ・幕張新都心の発展促進 	<ul style="list-style-type: none"> ・都市計画道路美浜長作町線、主要地方道千葉鎌ヶ谷松戸線などを活用した幹線的バス路線を形成
② 花見川区北部(こてはし台団地など) ～ モノレールスポーツセンター駅方面	<ul style="list-style-type: none"> ・こてはし台団地(人口約6,800人、高齢化率39%) ・隣接団地【横戸台団地(約1,600人、高齢化率22%)、み春野(約3,800人、高齢化率24%)】 ・市外の京成本線(勝田台駅)方面は、路線バスの利性が確保されているが、千葉都心方面の公共交通アクセスが極めて弱い 	<ul style="list-style-type: none"> ・沿線住民のモビリティ向上 ・市内外交流及びまちの活性化 ・千葉都心へのアクセス向上 ・千葉都心の活性化 	<ul style="list-style-type: none"> ・都市計画道路長作町浜野線などを活用した幹線的バス路線を形成 ・モノレールとバスの乗継ぎ改善
③ モノレールスポーツセンター駅 ～ JR稲毛駅・稲毛海岸駅方面	<ul style="list-style-type: none"> ・モノレールマスタープランのルート ・みつわ台(人口約14,700人、高齢化率16%) ・萩台町(人口約1,500人、高齢化率32%) ・JR稲毛駅に向かうバスの本数が多いが、スポーツセンター駅からJR稲毛海岸駅への直通バス路線がない ・稲毛駅や穴川周辺を中心としたマンション開発などにより、交通需要の増加が見込まれる 	<ul style="list-style-type: none"> ・沿線住民のモビリティ向上 ・市内外交流及びまちの活性化 	<ul style="list-style-type: none"> ・当面は、バスとモノレールの乗継ぎ改善 ・将来は、モノレールを含めた交通システムの導入可能性を検討
④ 千葉都心(県庁前・市立青葉病院前<仮>) ～ 大宮団地・千城台団地方面	<ul style="list-style-type: none"> ・モノレールマスタープランのルート ・大宮団地(人口約4,900人、高齢化率42%) ・千城台団地(人口約20,600人、高齢化率31%) ・大宮団地及び千城台団地からの千葉都心方面のバスは、道路混雑により速達性、定時制が低下 ・モノレール千城台、千城台北駅からのアクセスは、穴川を経由するため速達性が不十分 	<ul style="list-style-type: none"> ・沿線住民のモビリティ向上 ・市内外交流及びまちの活性化 ・既存モノレールを補完する環状軸の形成 	<ul style="list-style-type: none"> ・モノレール県庁前～市立青葉病院前(仮)間は、将来のモノレールの延伸の可能性を残す ・上記区間は、当面、バスで代替 ・市立青葉病院前(仮)～大宮団地、千城台駅間は、モノレールとの乗継ぎ改善と幹線的バス路線を形成
⑤ 千葉都心 ～ 海浜ニュータウン・幕張新都心方面	<ul style="list-style-type: none"> ・モノレールマスタープランのルート ・千葉都心と幕張新都心は、モノレール(千葉駅～千葉みなと駅)、JR京葉線、JR京葉線からのバス路線などの乗継ぎ利便性が低い ・上記都心間の相互連携強化 ・上記都心間に生活する約10万人の交通アクセスの強化 	<ul style="list-style-type: none"> ・沿線住民のモビリティ向上 ・市内外交流及びまちの活性化 ・千葉都心と幕張新都心間のアクセス向上と都心間連携による相互活性化 	<ul style="list-style-type: none"> ・モノレールにとらわれず、湾岸線の集客施設群と主要駅を結ぶ幹線的バス路線を形成
⑥ 幕張新都心(JR海浜幕張駅) ～ JR総武線方面(幕張本郷駅など)	<ul style="list-style-type: none"> ・モノレールマスタープランのルート ・既存バス路線(連節バス等)は、輸送能力が飽和状態 	<ul style="list-style-type: none"> ・総武線方面から幕張新都心へのアクセス向上 ・幕張新都心の魅力向上と発展促進 	<ul style="list-style-type: none"> ・連節バスの利便性向上 ・モノレールにとらわれず、新交通システム(LRT、BRTなど)の導入可能性を検討