

個別施策

①誰もが使いやすい公共交通

※●：新規項目

※太字施策名：重点施策

※一次：第一次実施計画（H24～H26）、二次：二次実施計画（H27～H29）、三次：第三次実施計画（H30以降）

| 施策の方向性 | 施策名 | 概要 | 委員からの意見 | 市の取組み | 推進計画 | | |
|----------------------|-----------------------------|---|--|--|----------|----|----|
| | | | | | 一次 | 二次 | 三次 |
| 鉄道の利便性向上 | 鉄道の混雑率緩和 | 外房線や内房線の混雑緩和を図るため、本数の増便や車両の改善など。また、総武線については津田沼駅止まりの千葉駅乗り入れ。 | ・要望の実現性のレベルに分けて議論するべき | ・千葉県 JR 線複線化等促進期成同盟から JR に要望（H 元～） | ● | | |
| | 東京方面へのアクセス向上 | J R 内房線快速列車の浜野駅停車や J R 外房線快速列車の増発など。 | ・千葉市が千葉県の中心であると捉えて、房総方面からのアクセス性の向上 | ・千葉県 JR 線複線化等促進期成同盟から JR に要望（H 元～） ・浜野駅快速停車（H21. 3） | ● | | |
| | 京成千原線の複線化 | 京成千原線の利便性向上を図るため、沿線の開発状況に応じて、まちづくりと一体となった複線化を検討する。 | ・京成千葉線、千原線の活用（結節機能強化、地域の短トリップをカバー） | ・京成電鉄千原線整備促進検討会議で検討中（H11～） | ● | | |
| | りんかい線の京葉線乗り入れ | 幕張新都心・蘇我副都心と東京都心部とのアクセス向上のための、りんかい線の京葉線乗り入れ。 | | ・JR、東京臨海高速鉄道に要望（H13～） | ● | | |
| モノレールの利便性向上 | モノレールの延伸 | 将来需要や採算性を十分踏まえながら、県庁前から市立青葉病院前（仮称）までの延伸を進める。 | ・モノレール延伸の方向性は、客観的な評価も含めて将来にわたり検討 ・延伸するのであれば千葉寺駅を經由し、蘇我方面へのルートの方が望ましい ・稲毛方面への延伸を検討したい ・千葉駅～主要病院間の BRT 導入による輸送力強化 | ・モノレール延伸事業（H21 事業凍結） | 状況に応じて検討 | | |
| | パーク＆ライドなどの実施（モノレール駅） | スポーツセンター駅のほか、延伸に伴う新駅の整備に合わせ、パーク＆ライドやバス＆ライドを実施する。 | ・モノレール駅周辺は比較的に用地が確保できる可能性があり、パーク＆ライドの実現性が高い | | | ● | |
| | ●モノレールの車両・設備の更新 | 老朽化したモノレール車両・設備を順次新しい車両・設備に更新する。 | ・施設の老朽化による設備の更新が千葉モノレールの3つの経営課題の1つ | ・モノレール車両の更新（H24～導入予定） ・モノレール設備の更新（H19～） | ● | | |
| バスの利便性向上 | ●バス運行情報の提供（バスロケーションシステムの導入） | バスの情報案内を充実するため、バスロケーションシステムなどの導入を促進。 | ・バスロケーションシステムは、千葉市内で京成バスが一部で導入したものの、市内にはほとんど設置されていないので導入を促進すべき | ・バスロケーションシステム整備（H24～事業化予定） | ● | | |
| | バス路線の見直し | 新設道路の活用など、バス事業の経営や利用者の利便性向上を図るルートの見直しなどを地域とともに進める。 | ・必要路線とサービスレベルの見極めが重要 | | | ● | |
| 乗継ぎの円滑化 | IC カードの導入 | 公共交通サービスのシームレス化を進めるため、IC カードの導入を順次促進。 | ・千葉市内のバス会社は、運賃レベル、乗車券制度が統一されていないことが課題 ・公共交通乗継サービスの向上が必要 | ・モノレール IC カード導入：全 18 駅完了（H22 年度末） ・バス IC カード導入：89%（661/792 台）（H22 年度末） | ● | | |
| | 乗継運賃制度の導入 | バスとバスや、バスとモノレールなど複数の交通機関の乗継運賃制度の導入を検討。 | ・運賃、接続ダイヤ、案内等の共同整備 ・公共交通乗継サービスの向上が必要 | | | ● | |
| | 乗継ぎ拠点の改善 | 千葉駅ビルの再整備などにあわせ、鉄道とモノレールの乗継ぎ拠点の改善に取り組む。 | ・乗り継ぎ運割引等による利用者の増加 ・大学病院とモノレール駅が直結した接続が望ましい ・交通結節点では市が事業者間の調整役となるべき | ・JR 千葉駅の改築に合わせた交通結節点整備（H21～） | ● | | |
| 公共交通へのアクセス性向上 | パーク＆ライドなどの実施 | 駅や乗継拠点におけるパーク＆ライドやサイクル＆ライドを実施するとともに、自転車駐車場の整備などを推進。 | ・周縁部に駐車場を整備してパーク＆ライドを促進 | ・駅周辺の駐輪場整備 | | ● | |
| 公共交通の骨格的ネットワークの形成 | 幹線的バス路線の形成 | 公共交通の骨格的ネットワークの形成に向けた検討を進め、地域ニーズを確認しながら、関連道路の整備や社会実験の活用などにより、幹線的バス路線の形成に取り組む。 | ・人口や人の流れの変化を考慮した計画が必要 ・山間部の団地と沿岸部をつなぐ南北の幹線的バス路線が必要（幕張周辺） | ・幕張新都心の連節バス強化（H20～H22） | ● | ● | ● |
| | 駅前広場の改修など | 駅前広場の改修など、乗継ぎ改善によるネットワークの機能向上に取り組む。 | ・駅を中心としたサインシステムの整備が必要 ・交通結節点では市が事業者間の調整役となるべき ・駅は都市の玄関である | ・誉田駅（H15～H27） ・千葉駅西口周辺（H 元～H25） ・幕張駅（H8～H32） ・蘇我駅周辺（H17～） | ● | ● | ● |
| 公共交通を活かしたコンパクトなまちづくり | 既成市街地の再生 | 駅周辺の土地の高度利用を図るため、鉄軌道駅周辺の既成市街地を中心に市街地再開発事業などを推進。 | ・市街化区域を拡大しない（集約型都市構造） ・公共施設は移転せずに中心部に置くべき ・都心居住の促進 | ・検見川・稲毛地区（S60～H32） ・寒川第一（H 元～H35） ・東幕張土地区画整理（H8～H32） ・千葉駅西口地区第二種市街地再開発（H 元～H25） | ● | ● | ● |
| | 公共交通沿線開発 | 地区計画や条例により、JR、私鉄やモノレールの沿線開発を促進し、駅を中心とした徒歩生活圏の形成を図る。 | ・モノレール沿線の開発によって利用者増加が期待 | ・千葉市都市計画法に基づく開発行為等の許可の基準に関する条例（H18. 10. 1 施行） | ● | | |

②安全で安心して暮らせるまちを支える交通

※●：新規項目

※太字施策名：重点施策

※一次：第一次実施計画（H24～H26）、二次：二次実施計画（H27～H29）、三次：第三次実施計画（H30以降）

| 施策の方向性 | 施策名 | 概要 | 委員からの意見 | 市の取組み | 推進計画 | | |
|----------------|--------------------------|---|---|--|------|----|----|
| | | | | | 一次 | 二次 | 三次 |
| 公共交通のバリアフリー化 | エレベーターなどの整備 | JR線や京成線、モノレールの駅舎などにおけるエレベーターなどの整備を順次推進。 | <ul style="list-style-type: none"> 交通結節点や交通機関のバリアフリー化 これまで以上に高齢者や障害者の移動への配慮が必要になる | <ul style="list-style-type: none"> 鉄軌道駅舎のエレベーター等の整備（H22年度末時点段差解消：40/49駅）（H13～） | ● | ● | |
| | ノンステップバスの拡充 | 高齢者などが利用しやすいノンステップバスの導入を順次促進。 | <ul style="list-style-type: none"> 千葉市に乗り入れるバスは11社あるが、各社で車両の仕様が異なる | <ul style="list-style-type: none"> ノンステップバス整備補助37%（H22年度末時点台数：295/792台）、（H9～） | ● | ● | |
| | ●モノレール駅舎への多機能トイレの導入 | モノレールの主要駅に多機能トイレを導入する。 | <ul style="list-style-type: none"> 交通結節点や交通機関のバリアフリー化 | <ul style="list-style-type: none"> モノレール駅への多機能トイレ導入（H24～事業化予定） | ● | | |
| 道路のバリアフリー化 | 歩道の整備・改良 | 子どもや高齢者、また小さな子どもを連れた保護者・妊産婦などが安心して歩行できるための歩道整備や段差解消に順次取り組む。 | <ul style="list-style-type: none"> 歩道に緑陰ができるくらい密な植樹が望ましい 縁石、歩道、ガードレールへのバス停案内サインの設置 | <ul style="list-style-type: none"> 歩道の改良（歩道の段差解消、視覚障害者誘導用ブロック設置） | ● | ● | ● |
| 市民生活に密着した交通の確保 | コミュニティバス（退出路線対応）などの拡充 | 交通の不便な地域などで日常生活の交通手段を確保するため、コミュニティバスの導入を促進。また、デマンドバス、乗合タクシーなどの地域の状況に対応した交通の導入を検討。 | <ul style="list-style-type: none"> スペシャルトランスポートはニーズによって使い分け可能な状態が望ましい 交通不便地域のどこから取り組むべきか優先度の考慮が必要 福祉車両等の導入補助事業の推進（国） | <ul style="list-style-type: none"> 地域参加型コミュニティバスの運行検討（H24～事業化予定） | ● | | |
| | 放置自転車対策の推進 | 放置自転車対策としての自転車駐車の新設、既設の立体化などの推進。また、利用者の交通安全意識と交通マナーの向上のため、継続的な啓発を行う。 | <ul style="list-style-type: none"> 団地やニュータウンでは歩道の整備が進んでいる一方で、高齢者や子供を巻き込んだ自転車事故が頻発 | <ul style="list-style-type: none"> 放置自転車対策の推進 路上、機械式、平面自転車駐車場等の整備 | ● | ● | |
| | 自転車走行空間の確保 | 安全性の向上を図るため、既存の道路空間における整備の方向性を検証するため社会実験などを活用するとともに、その結果を踏まえた取組みを進める。 | <ul style="list-style-type: none"> 団地やニュータウンの道路を活用した、自転車と歩行者空間が分離した道路モデルの実験的導入 | <ul style="list-style-type: none"> 自転車走行空間の確保（H21～） | ● | ● | |
| | ●地域住民参画型の公共交通 | 公共交通施策の計画・実施・見直し等の各段階において、住民、行政、交通事業者を交えた検討を行う事により、地域の交通ニーズを的確に把握し、ニーズにマッチした交通サービスを、三者（地域・交通事業者・行政）協働で実施する。 | <ul style="list-style-type: none"> 地域住民が参画した運行計画が重要 住民が考えた計画であれば、その計画実現に責任を持つ 住民の負担によるバス路線の維持 | <ul style="list-style-type: none"> 地域参加型コミュニティバスの運行検討（H24～事業化予定） | ● | | |
| 災害への対応 | ●地域公共交通アドバイザー制度の導入 | 地域における公共交通維持・活性化等の取組を支援するため、取組みを行う団体に対し適切に助言等を行うことができるアドバイザーを派遣する。 | <ul style="list-style-type: none"> 地域住民が参画した運行計画が重要 住民が考えた計画であれば実現に責任を持つ 住民の負担によるバス路線の維持 | <ul style="list-style-type: none"> 地域公共交通アドバイザー制度の導入（H24～事業化予定） | ● | | |
| | 緊急輸送道路などの耐震補強 | 大規模な震災時の救助活動に大きな役割を果たす緊急輸送道路を確保するため、橋梁の構造強化を図る。 | <ul style="list-style-type: none"> 公共交通は災害への対応力を有しているものとして、市民も含めて支えていくべき | <ul style="list-style-type: none"> 緊急輸送道路等の耐震化 橋梁耐震補強 | ● | ● | ● |
| | 密集住宅市街地の環境整備 | 無秩序な市街化の進行による密集市街地などにおいて、道路や公園などの公共空間の確保を進める。 | <ul style="list-style-type: none"> 都市計画道路の見直しと合わせて土地利用計画も確認が必要 | <ul style="list-style-type: none"> 検見川・稲毛地区（S60～H32） 寒川第一（H元～H35） 東幕張土地区画整理（H8～H32） | ● | ● | ● |
| 環境負荷の低減 | ●鉄道駅耐震補強補助 | 大規模地震に備えて、利用者や通行者等、不特定多数の利用する主要な鉄道駅（「既存の高架駅」、「1日の平均利用者数が1万人以上」、「折返し設備有り又は他路線と接続」を全て満たす鉄道駅）における耐震補強を促進する。 | <ul style="list-style-type: none"> 公共交通は全体として災害への対応力を持っているべき | <ul style="list-style-type: none"> 鉄道駅耐震補強補助（H18～） | ● | | |
| | 低公害車の導入促進 | 低公害車の市公用車への率先導入を図るとともに、低公害車の導入に対する補助・融資による支援を行う。 | | <ul style="list-style-type: none"> 低公害車普及促進事業（補助）（H4～） | ● | ● | |
| | 交通需要調整の実施（公共交通利用の意識啓発活動） | 渋滞をなくし快適な移動の実現と環境負荷の低減に寄与するため、パーク&ライドやモビリティマネジメントなど、交通需要の調整を図る取組みを進める。また、客待ちタクシーの渋滞解消について、JR千葉駅におけるショットガンシステムの効果を検証しながら、検討を進める。 | <ul style="list-style-type: none"> モノレールの見学を小学校・中学校・高等学校で必修化する。 グリーン購入ならぬモノレール購入を導入すべき | <ul style="list-style-type: none"> 小学生を対象に公共交通利用の意識啓発活動（H24～事業化予定） | ● | ● | |
| 道路ストックの適切な管理 | 普及・啓発の推進 | 区民まつりや東京モーターショーなどで、低公害車やエコドライブの紹介を行うとともに、広報などにより、公共交通の利用促進に向けた継続的な意識啓発を行う。 | <ul style="list-style-type: none"> 新住民（転入時）に公共交通をPRすべき（公共交通案内、路線図等を配布） | <ul style="list-style-type: none"> 千葉市自動車公害防止計画による推進 | ● | ● | ● |
| | アセットマネジメントシステムの導入 | 費用対効果の高い維持管理を行うため、道路を資産と捉えたアセットマネジメントシステムの導入を検討。 | | <ul style="list-style-type: none"> 千葉市橋梁長寿命化修繕計画策定（H23～） | ● | ● | ● |

③まちの魅力と活力を与える交通

※●：新規項目

※太字施策名：重点施策

※一次：第一次実施計画（H24～H26）、二次：二次実施計画（H27～H29）、三次：第三次実施計画（H30以降）

| 施策の方向性 | 施策名 | 概要 | 委員からの意見 | 市の取組み | 推進計画 | | | |
|-----------------|-----------------------------|--|--|--|--|----|----|---|
| | | | | | 一次 | 二次 | 三次 | |
| 道路渋滞の解消 | ボトルネックの改善 | 交通の円滑化を図るため、交差点の改良や鉄道との立体交差などを順次進める。 | <ul style="list-style-type: none"> 運行本数の多いルートも交通渋滞等の問題を抱えている 幹線的バス路線が渋滞に巻き込まれては機能しない | <ul style="list-style-type: none"> 交差点の改良 1) 千葉大網線(ニューサンピア千葉交差点)(H23～) 2) 西千葉駅稲荷町線(リブレ京成千葉寺駅前支店前の交差点)(H23～) | ● | ● | ● | |
| | 環状道路の整備 | 千葉都心部の通過交通を排除し、都市活動の円滑化・効率化を図るため、千葉中環状道路や磯辺茂呂町線などの環状道路の整備を進める。 | <ul style="list-style-type: none"> 3都心の連携強化とアクセス性の向上 | <ul style="list-style-type: none"> 都市計画道路磯辺茂呂町線(園生町)の整備(H18～) | ● | ● | ● | |
| | 交通需要調整の実施(再掲) | 渋滞をなくし快適な移動の実現と環境負荷の低減に寄与するため、パーク&ライドやモビリティマネジメントなど交通需要の調整を図る取組みを進める。また、客待ちタクシーの渋滞解消について、JR千葉駅におけるショットガンシステムの効果を検証しながら、検討を進める。 | | | | ● | | |
| 広域・都市内ネットワークの充実 | 広域道路ネットワークの整備 | 首都圏における分散型ネットワーク構造の形成や地域の連携を支える道路として、国が策定する中期計画などを踏まえながら、地域高規格道路などの整備を進めるとともに、高速道路へのインターチェンジの設置を促進。 | <ul style="list-style-type: none"> 将来的な交通の流れを意識した上で、道路整備について検討する必要がある | <ul style="list-style-type: none"> 千葉中環状道路(地域高規格道路)の整備 1) (都) 新港横戸町線(H8～H26) 2) (都) 塩田町誉田町線(塩田町)(H20～) | ● | ● | ● | |
| | 都市内幹線道路ネットワークの整備 | 政令指定都市として自立性の高い都市を創造するとともに、バスなどの公共交通が円滑に機能するため、市内幹線的な道路整備を進める。 | <ul style="list-style-type: none"> 道路整備への投資と公共交通への投資のバランス | <ul style="list-style-type: none"> 1) (都) 塩田町誉田町線(誉田町)(H20～) 2) (主) 浜野四街道長沼線(H7～) | ● | ● | ● | |
| | 拠点アクセス道路の整備 | 駅や公共施設、インターチェンジなどへのアクセスを強化する道路整備を進める。 | | | <ul style="list-style-type: none"> 1) (主) 千葉鎌ヶ谷松戸線(H8～)・(都) 美浜長作町線(H14～H24)(武石IC) 2) (都) 誉田駅前線他(誉田駅)(H19～) | ● | ● | ● |
| | コミュニティバス(市街地循環)の導入 | 市街地における市民が求める新たなバスサービスを反映した循環バスの導入を促進。 | | | | ● | | |
| | 高速バスの拡充 | 羽田や成田空港、並びに東京都内や横浜などの周辺都市、又は京都や大阪など幅広く活用されている高速バスの拡充を検討。 | <ul style="list-style-type: none"> 電車と同程度の運賃、所要時間でダイレクトに都心と繋がるマイタウンダイレクト高速バスを運行 | | | | ● | |
| | 海上交通の活用 | 東京湾に面した本市の地理的特性を生かし、他都市や観光スポットを接続した海上交通の活用について、21世紀の船出プロジェクトなどを参考としながら検討する。 | <ul style="list-style-type: none"> 海洋交通との連携によって千葉らしさを創出 | <ul style="list-style-type: none"> 千葉みなと駅前港湾緑地・旅客さん橋等整備 | ● | ● | ● | |
| | 3都心などの魅力向上 | 都心型循環バスの導入(千葉都心) | 中心市街地の回遊性向上のため、循環バスの導入を検討。 | | | | | ● |
| | 端末物流対策(千葉都心など) | 中心市街地における人と物との混在による混雑の緩和や、安全性の向上のため、端末物流対策の一つとして荷捌き駐車スペースの確保を地元の意向などに応じて促進。 | <ul style="list-style-type: none"> 荷捌き駐車スペースを確保することで、バスの運行支援にもつながる | | | | | ● |
| | トランジットモールの実施(千葉都心など) | 魅力ある中心市街地を形成するため、中長期的なトランジットモールの実施に向けた検討を行う。 | <ul style="list-style-type: none"> 街と交通が一体となって、車を押さえ込み、人々が歩く空間をつくっていくことが重要 | | | | | ● |
| | 新しい交通システムの導入(幕張新都心) | 幕張新都心へのアクセス向上のため、JR総武線間を結ぶ連節バスの強化や、新しい交通システム(LRT、BRTなど)の導入について、新都心の発展状況に応じて検討。 | | <ul style="list-style-type: none"> 幕張新都心の連節バス強化(H20～H22) 幕張新都心から総武線方面への新しい交通システム導入検討(H20 中断) | | | | ● |
| | 拡大地区新駅の整備(幕張新都心) | 幕張新都心拡大地区のまちづくりの進捗にあわせ、新駅の設置を促進。 | | | | | | ● |
| | 寒川新駅の整備(蘇我副都心) | 公共交通を活用したまちづくりを支援するため、副都心の整備状況に即してJR京葉線寒川付近に新駅の設置を促進。 | | <ul style="list-style-type: none"> 千葉県JR線複線化等促進期成同盟からJRに要望(H元～) | ● | | | |
| | 総武線の蘇我駅乗り入れ(蘇我副都心) | 蘇我副都心へのアクセス向上のため、総武線の蘇我駅乗り入れを検討。 | | | | | ● | |
| | 回遊性の高いまちを支える交通環境づくり | 歩いて、また乗って楽しいまちづくりのため、モノレールの新型車両や新しい交通システムの導入など交通手段の魅力向上とともに、景観や沿道環境と連携した交通環境づくりを促進。 | <ul style="list-style-type: none"> 理想的な交通政策や骨格的な都市計画など、目指すべき明確な目標が必要 幕張～海浜公園をつなぐ回遊性の向上 | <ul style="list-style-type: none"> モノレール車両の更新(H24～導入予定) | ● | | | |