

千葉市総合交通政策への助言・提言書（案）

平成23年10月14日

千葉市総合交通政策会議

《 目 次 》

はじめに	1
1 構成概要	3
2 千葉市総合交通ビジョンの検証	4
(1) 交通政策のあり方	4
(2) 総合交通体系	5
3 公共交通のガバナンス	11
(1) 公共交通のガバナンス	11
(2) 交通政策の推進体制	11
4 交通不便地域と移動交通手段確保のための支援	12
(1) 交通不便地域	12
(2) 移動手段確保のための支援	12
5 モノレール	14
(1) 千葉駅～県庁前駅	14
(2) 利用促進	14
(3) 延伸事業	14
6 広域交通網	15
(1) 鉄道	15
(2) 高速バス	15
7 千葉市総合交通ビジョンの推進計画	15
参考資料	16
参考資料 1) 総合交通ビジョン抜粋 1	16
参考資料 2) 交通政策のあり方	19
参考資料 3) 総合交通ビジョン抜粋 2	20
参考資料 4) 公共交通の骨格的ネットワーク	25
参考資料 5) 公共交通のガバナンス	26
参考資料 6) 現在制度化されている地域公共交通に係る協議組織	27
参考資料 7) 交通不便地域の現状	28
参考資料 8) バス交通に係る対応方針	29
参考資料 9) モノレール営業路線・延伸事業区間図	30
参考資料 10) 広域鉄道に関する要望の概要	31
参考資料 11) 総合交通ビジョン推進計画策定の基本方針	32
審議経過	36

はじめに

近年、少子高齢化の進展やライフスタイルの多様化などにより、社会を取り巻く環境が大きく変化している。

千葉市の交通政策においても、これまでの人口増加を想定した量的な交通施設の整備拡大ではなく、まちの魅力と活力の維持向上などの総合的な視野からの取り組みが必要とされている。

千葉市の公共交通は、主に広域な移動を担うJR及び京成電鉄各線、地域内の移動を担う第三セクターであるモノレール及び民間10社によるバスが運行されている。鉄道及びモノレールの利用者は横ばいであるものの、モータリゼーションの進展により、バス利用者は減少し、さらにはバスの減便や撤退が発生している。一方、高齢者の移動手段確保などについて公共交通への依存が高まっている。

こうした中、平成19年11月に、千葉市は将来を展望した交通政策である「千葉市総合交通ビジョン」を策定した。その後、最新の交通行動の調査である第5回東京都市圏パーソントリップ調査やモノレール延伸事業の凍結を踏まえ、平成22年に、千葉市総合交通政策会議が設置され、当ビジョンを見直し、交通政策全般に対する方向性を示すこととなったものである。

本助言・提言は平成22年8月から平成23年10月までに計8回の会議を開催し、審議を重ねて取りまとめたものである。

会議に参加された各位にお礼を申し上げますとともに、この助言・提言書が今後展開される千葉市の総合交通政策にとって、有意義になることを期待したい。

平成23年10月14日

千葉市総合交通政策会議

会長 轟 朝幸

千葉県総合交通政策会議

委員名簿

会長	轟 朝 幸	日本大学理工学部社会交通工学科教授
委員	大澤 雅 章	千葉都市モノレール株式会社代表取締役
委員	小田 征 一	一般社団法人東京バス協会会長 (前社団法人千葉県バス協会会長)
委員	寺部 慎 太郎	東京理科大学理工学部土木工学科准教授
委員	二村 真理子	東京女子大学現代教養学部国際社会学科 経済学専攻准教授
委員	山本 美 香	東洋大学ライフデザイン学部生活支援学科 准教授

(敬称略・五十音順)

1 構成概要

本助言・提言の構成は、主に下記のとおりであり、今後の千葉市における総合交通政策について、その方向性を示したものである。

■ 2 千葉市総合交通ビジョンの検証

「千葉市総合交通ビジョン 平成19年11月」（以下、ビジョンという）に示されている交通政策の基本方針及び総合交通体系の方向性を審議した。

■ 3 公共交通のガバナンス

利用者のニーズを踏まえた総合交通体系を確立するための体制について審議した。

■ 4 交通不便地域と移動交通手段確保のための支援

交通不便地域の考え方や、地域特性を踏まえた移動手段確保のための方策について審議した。

■ 5 モノレール

モノレール延伸事業の凍結を踏まえ、今後のモノレールの運営について、その方向性を審議した。

■ 6 広域交通網

千葉市に係る広域交通網整備のあり方について審議した。

■ 7 千葉市総合交通ビジョンの推進計画

総合交通政策を展開していく上で、ビジョンに示されている既存施策の妥当性、追加施策及び各施策の推進スケジュールについて審議した。

2 千葉市総合交通ビジョンの検証

(1) 交通政策のあり方

千葉市における交通政策の基本方針として策定したビジョンは、「基本認識」と「取組みの基本方向」を示しており、これらについて検証した。

ビジョンでの「基本認識」は次のとおりである。

- 1) 少子・超高齢社会への対応
- 2) 地球環境問題への対応
- 3) コンパクトな土地利用への誘導
- 4) 都市の活性化と再生
- 5) 既存ストックの有効活用

1)、2)は「現状への対応」、3)、4)、5)は、「将来の考え方」を示すものである。ビジョン策定時から数年を経ているが、千葉市における交通の現状と課題を適切に踏まえており、基本認識として妥当である。

また、「取組みの基本方向」は次のとおりである。

- ア 誰もが使いやすい公共交通
- イ 安全に安心して暮らせるまちを支える交通
- ウ まちの魅力と活力を支える交通

過度に自動車交通に依存することなく公共交通の利用を促進するために定めた「取組みの基本方向」は、先の「基本認識」を踏まえており、交通政策に対する取組みの方向性として妥当である。

上記を踏まえ、「都市機能」、「交通機能」、「交通ネットワーク」、「ガバナンス¹」を考慮して、「交通政策」を推進すべきである。

- ➡ 参考資料1)：総合交通ビジョン抜粋1
- ➡ 参考資料2)：交通政策のあり方

¹行政・交通事業者・地域住民がそれぞれの役割を分担し、各役割を踏まえて公共交通計画を作成し一元的に運営すること。

(2) 総合交通体系

1) 交通政策とまちづくり

都市交通の役割には、交通政策を考慮した土地利用の誘導や都市内及び都市間をサービス水準の高い交通機関で連絡することなどがあり、「交通政策」と「まちづくり」は密接に関係している。したがって、将来の目指すべき都市像を実現するためには、「交通政策」と「まちづくり」を総合的に推進することが重要である。

2) 各交通手段の役割分担と交通ネットワーク

千葉市は、東京都市圏内の他都市と比較して自動車分担率が高いこともあり、道路混雑が顕在化し、道路を利用するバス交通において、定時性・速達性などの利便性を低下させる要因となっている。また、排気ガスによる大気汚染や、沿道周辺への騒音・振動なども問題となっている。

このような課題を解決し、誰もが暮らしやすい千葉市を実現するためには、公共交通の利用促進と自動車交通の適正な利用を一体的に実施し、鉄道、モノレール及びバスなど、各交通手段の特性に応じた適切な役割分担に基づく乗継ぎの円滑化（シームレス化）により、交通ネットワークを形成していくことが必要である。

さらに、東京や県内各主要都市方面へのネットワーク（交流軸）、3都心（千葉都心、幕張新都心、蘇我副都心）のネットワーク（連携軸）の構想も踏まえて、交通ネットワークの機能を向上させていくべきである。

☞ 参考資料3)：総合交通ビジョン抜粋2

3) 公共交通骨格ネットワーク形成

公共交通骨格ネットワークは、鉄道による「根幹ルート」、モノレールと幹線バスによる「幹線ルート」によって構築される。

ビジョンでは、各公共交通の特性と役割を踏まえ、新たに千葉市が検討すべき公共交通ネットワークの基本的な方向性を示している。

(ア) 既存幹線ルートの位置付け

ビジョンでは、新規に検討すべき幹線ルートを示しているが、既存ルートにおける幹線ルートとしての位置付けが示されていない。このため、モノレール及び利用者の多いバス路線(概ね1日100便以上)を、既存の幹線ルートとして位置付け、ルートの機能を維持・向上していくべきである。

特に、路線バスの便数が多い、「千葉駅～千城台方面(国道51号)」、「千葉駅～大宮団地方面(国道126号)」及び「千葉駅～鎌取駅方面(県道千葉大網線)」のルートは、交通渋滞などにより定時性が低下しているなどの課題があり、バス走行環境などを改善する必要がある。

(イ) ビジョンにおける検討ルートの検証

ルート① 花見川区北部(花見川団地) ～ 幕張本郷・幕張新都心方面

・ビジョンでの位置付け

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ながら、幹線バス路線の形成を検討する。

・検証

花見川区北部(花見川団地)から幕張本郷・幕張新都心方面へは、路線バスが運行されているものの、便数は多くないため、一層、アクセス性を向上させる必要がある。

ルートは、花見川区北部(花見川団地)から幕張本郷までではなく、幕張新都心まで達する幹線ルートとして検討すべきである。

ルート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

・ビジョンでの位置付け

モノレールとバスの乗継ぎ改善や、都市計画道路長作町浜野町線などを活用した幹線バス路線の形成などを検討する。

・検証

花見川区北部（こてはし台団地など）は、千葉都心方面への公共交通アクセスが弱い状況である。

しかし、京成電鉄本線勝田台駅方面へのアクセスが現実的な地域であり、幹線ルートを形成できるほどの利用客が見込めるか疑問であるため、検討ルートとしての相対的な優先度は低いと考えられる。

ルート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

・ビジョンでの位置付け

当面は、バスとモノレールの乗継ぎ改善など利便性の向上に取り組む。

また、将来的な方向性として、需要や採算性などを十分考慮しながら、モノレールを含めた交通システムの導入可能性を検討する。

・検証

モノレールみつわ台駅及び動物公園駅沿線などから東京方面への移動は、JR千葉駅を経由せず、直接JR稲毛駅やJR稲毛海岸駅に向かうルートが理想的である。

しかし、JR稲毛駅へのルートは、バスの便数は多いものの、道路混雑により速達性・定時性が低下している。

また、JR稲毛海岸駅へのルートにおいては、直通するバス路線がないため、JR稲毛駅でバスに乗換える必要があり利便性が低い。

このため、当面は、バスの速達性・定時性及び乗継ぎの改善に取り組み、将来的に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すべきである。

ルート④ 千葉都心（県庁前・青葉病院前＜仮＞）～ 大宮団地・千城台団地方面

・ビジョンでの位置付け

本ルートのうち、モノレール県庁前～市立青葉病院前（仮称）間については、将来需要や採算性などを十分踏まえ、モノレールを延伸するとともに、バスターミナル機能をもつ乗継ぎ拠点駅として市立青葉病院前駅（仮称）を整備する。

市立青葉病院前（仮称）～大宮団地・千城台駅間については、モノレールとの円滑な乗継ぎを確保しつつ、幹線バス路線の形成を検討する。

・検証

「市立青葉病院前（仮）～大宮団地～千城台」の区間は、モノレールマスタープランを踏襲したルートである。しかし、ルート周辺に「千葉駅～千城台方面（国道51号）」、「千葉駅～大宮団地方面（国道126号）」及び「千葉駅～鎌取駅方面（県道千葉大網線）」の幹線バス路線が存在している。このため、本ルートの全ての区間を幹線ルートとして検討する必要性は低いと考えられる。

「モノレール県庁前～市立青葉病院前（仮）」の区間については、将来的なモノレール延伸の可能性は残すが、当面はバスによりモビリティを確保すべきである。

「市立青葉病院前（仮）～大宮団地」の区間は、幹線ルートを形成するほどの利用者が見込めないと想定される。しかし、バス路線が全く形成されていないことから、支線ルートを検討すべきである。

「大宮団地～千城台」の区間も、幹線ルートを形成するほどの利用者が見込めないルートであり、幹線ルートとしての検討の優先度は低いと考えられる。

ルート⑤ 千葉都心 ～ 海浜ニュータウン・幕張新都心方面

・ビジョンでの位置付け

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バス路線の形成を検討する。

・検証

千葉都心から海浜ニュータウン、幕張新都心方面へのルートである。

ルート沿線には、約10万人が居住していること、また、県立幕張海浜公園、QVCマリンフィールド及び幕張メッセなど、各集客施設へのアクセス性を一層、向上していく必要があることから、幹線ルートとして検討すべきである。

ルート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）

・ビジョンでの位置付け

広幅員の道路を活用した連節バスの利便性向上を図る。また、今後の土地利用の動向を踏まえ、県などと連携しながら、モノレールにとらわれず新たな交通システム(LRT²、BRT³など)の導入可能性を検討する。

・検証

今後の幕張新都心における商業集積や住宅地拡大により、連節バスの輸送能力が飽和状態に達することも考えられるため、土地利用の動向を踏まえ、モノレールにとらわれない新たな交通システムの導入可能性を検討する必要がある。

また、検討ルートは、海浜幕張駅での結節ではなく、沿岸部のQVCマリンフィールド周辺までとすることが望ましい。

なお、千葉都心と幕張新都心を連携させるため、ルート⑤と一体的に検討することも視野に入れておくべきである。

➡ 参考資料4)：公共交通の骨格的ネットワーク

² LRT (Light Rail Transit の略称)。騒音が少なく、静かで、低床式で乗り降りがしやすいといった特長をもつ、昔ながらの路面電車を一新した乗り物のこと。

³ BRT (Bus Rapid Transit の略称)。専用レーンや連節バス、公共車両優先システムなどを活用して、定時性・速達性・快適性を高めた高速バス輸送システムのこと。

(ウ) 追加すべき検討ルート

花見川区北部から稲毛区との区境においては、公共交通による3都心（千葉都心、幕張新都心、蘇我副都心）へのアクセス性は弱い。

このため、今後、需要に応じ、アクセス性を向上させる必要が生じた場合には、花見川区北部（み春野）方面からJR新検見川駅及び検見川浜駅方面へ直通するルートなどを検討すべきである。

4) 福祉に関する交通

スペシャルトランスポート⁴などの高齢者や障害者などに関する交通手段は、ドアツードア⁵性の確保が重要である。このため、公共交通とスペシャルトランスポートは、ニーズに合わせて使い分け可能な状態が望ましい。

⁴ 高齢者、身障者などの移動に困難を伴う層を対象として行う、主にドアツードア型の送迎サービスで、リフト等の専用設備を有する車両が用いられることが多い。

⁵ 出発地の戸口（ドア）から目的地の戸口（ドア）までの移動を指し、利便性を意味する。

3 公共交通のガバナンス

(1) 公共交通のガバナンス

公共交通は、鉄道事業者、モノレール事業者、バス事業者、利用者である地域住民及び行政など、多くの利害関係者が存在しているため、所要時間の短縮、高頻度運行及びアクセス性の向上等において、必ずしも利用者のニーズに応じたサービスが提供されているとはいえない。

利用者のニーズを踏まえた総合交通体系(インターモーダリティ)を確立するためには、「行政・交通事業者・地域住民がそれぞれの役割を分担し、各役割を踏まえて計画を作成し、一元的に運営すること(ガバナンス)」により、交通政策を推進する必要がある。

これにより、運賃の共通化(乗換え時の初乗運賃の低減など)、路線再編による乗継ぎ改善、さらには、利用者の増加、過当競争の抑制など、多くの効果が期待できる。

➡ 参考資料5) : 公共交通のガバナンス

(2) 交通政策の推進体制

千葉市において公共交通ガバナンスを実現するため、現在制度化されている公共交通に係る協議組織⁶の効率的な活用と、行政内部の交通政策、都市政策、道路政策、住宅政策などに係る部局の連携により、総合交通政策を推進する組織・体制づくりを行うべきである。

➡ 参考資料6) : 現在制度化されている地域公共交通に係る協議組織

⁶ 地域公共交通会議、都市交通戦略に関する協議会、地域公共交通の活性化及び再生法に基づく法定協議会、地域公共交通確保維持改善事業協議会の4つ。

4 交通不便地域と移動交通手段確保のための支援

(1) 交通不便地域

千葉市が平成15年に設定した「交通不便地域（鉄道・モノレール駅から1km圏外かつバス停から300m圏外）」は、今後、市街化区域と市街化調整区域の相違など、地域特性を十分に考慮し、画一的な基準にとらわれることなく見直すべきである。

- ➡ 参考資料7)：交通不便地域の現状
- ➡ 参考資料8)：バス交通に係る対応方針

(2) 移動手段確保のための支援

1) 行政・交通事業者・地域住民の協働

地域の移動手段を確保していくためには、利用者である地域住民の自主的な取組みを最大限尊重する必要がある。そのため、行政、交通事業者及び地域住民が各役割を認識し、連携すべきである。

2) 地域特性を考慮した移動手段

移動手段の確保にあたっては、コミュニティバスに限らず、乗合タクシーやデマンド交通⁷など、地域特性を考慮した輸送形態、路線設定、運行頻度及び運賃体系を検討すべきである。

検討にあたっては、既存バス路線との競合を避けるなど、既存の交通機関への影響を考慮する必要がある。

3) アドバイザー制度

前述のとおり、地域の移動手段を確保していくためには、地域住民の自主的な取組みを最大限尊重する必要がある。最近では、地域住民が自ら主体的に地域の交通を維持しようとする活動も見受けられる。

このため、これらの取組みに対する支援として、適切に助言するアドバイザー制度などを検討すべきである。

⁷デマンド交通 (Demand Responsive Transport: DRT)。需要に応じて、利用者の予約を受けて運行するため、交通需要が少ないエリアなどの輸送に適している。

4) 公共交通維持のための地域住民の一定負担

公共交通の維持が困難な地域において、地域住民が地域の交通を確保する意思がある場合は、税負担の公平性の観点から、運行に対する赤字額の全てを行政が負担するのではなく、地域住民に一定の負担を求めることも検討していくべきである。

5 モノレール

(1) 千葉駅～県庁前駅

当該区間の利用者数は、千葉みなと駅～千城台駅間と比較して少ないが、微増傾向にあり、中心市街地の活性化にも寄与することから、運行廃止の議論は、現段階では行わない。

この区間をモノレールが190円、路線バスが100円で運行していることを考慮すると、運賃体系の一元化を検討すべきである。しかし、路線バスが運賃を値上げすることは、利用者の利便性が低下することから困難である。

このような運賃体系が異なる競合は、東京都内など、他の地域でも多く事例があることから、今後も議論が必要である。

(2) 利用促進

沿線人口を増加させるための施策として、沿線の市営住宅や大規模未利用地の再開発を検討すべきである。

また、沿線から離れた地域まで利用可能圏を拡大させるため、パークアンドライドやコミュニティサイクル等を進めることも効果的である。

さらに、沿線居住者以外の利用者を増加させるため、沿線集客施設の活性化を図る。

モビリティマネジメントの一環として、例えば、小中学生を対象とした公共交通の利用啓発やモノレール見学会の開催など、ソフト施策を積極的に推進することも必要である。

(3) 延伸事業

県庁前駅～市立青葉病院前（仮）のモノレール延伸については、将来事業化の検討が可能となった段階で、延伸に対する事業評価や整備手法及び都市計画との整合などを含め、総合的かつ客観的に検討していくことが望ましい。

また、モノレール延伸ルートは、既定ルートにとらわれずに、再検討すべきである。

なお、当該区間では、事業凍結中の対策として、バス輸送の強化やバス走行環境整備が必要である。

➡ 参考資料9)：モノレール営業路線・延伸事業区間図

6 広域交通網

(1) 鉄道

東京方面及び房総各方面とのアクセス性を向上させるため、これまで千葉市が実施してきた「鉄道会社間の相互乗入れ、朝夕のラッシュ時の混雑率の緩和、列車運行本数増加」などの鉄道輸送改善に関する要望活動を今後も継続的に実施していく必要がある。

☉ 参考資料 1 0) : 広域鉄道に関する要望の概要

(2) 高速バス

高速バスは、千葉市と国内及び県内の主要都市並びに羽田・成田空港を結ぶ路線などがあり、広域交通網として機能している。

今後は、一層、利便性を向上させるため、鉄道及びモノレールの駅前広場などの結節点、バス待合い環境及びパークアンドライド施設の整備を促進することが必要である。

7 千葉市総合交通ビジョンの推進計画

ビジョンに示されている既存の 4 6 施策の方向性は、今後の交通政策を展開していく上で妥当なものと判断できる。

また、これまで議論した内容を踏まえ、バスやモノレールの利便性をさらに向上させる必要があるため、新規 5 施策を追加した。

各施策の推進スケジュールについては、緊急性、実施効果、実現までのプロセスなどを踏まえ、千葉市新基本計画における第一次実施計画（平成 2 4 年～平成 2 6 年）、第二次実施計画（平成 2 7 年～平成 2 9 年）、第三次実施計画（平成 3 0 年以降）として大別した。

なお、施策の推進においては、P D C A⁸により適切な進行管理を実施することが重要である。

☉ 参考資料 1 1) : 総合交通ビジョン推進計画策定の基本方針

⁸ PDCA (Plan - Do - Check - Act の略)。Plan(計画)-Do(実施)-Check(点検・監査)-Act(見直し・改善)という PDCA サイクルを回し、施策における目標達成レベルを継続的に維持改善していくためのマネジメント手法。Plan : 問題を整理し、目標を立て、その目標を達成するための計画を立てる。

Do : 目標と計画をもとに、実際の業務を行う。

Check : 実施した業務が計画どおり行われて、当初の目標を達成しているかを確認し、評価する。

Act : 評価の結果をもとに、業務の見直し・改善を行う。

第3章 交通政策の基本方針

(1) 基本認識

これまで見てきたように、自動車利用の拡大が続いた結果、道路混雑や環境負荷の増大などの課題が顕在化しています。特に道路混雑は、バスなど道路を利用する公共交通の定時性・速達性などの利便性を低下させ、利用低迷につながる要因ともなっており、早急な解決が必要な課題となっています。これまで、道路整備を中心に対策が進められてきましたが、厳しい財政状況のもとで、今後は早急な対応が難しい状況にあります。

一方、少子・超高齢社会の到来に向け、誰もが安全に安心して快適に移動できる交通手段が求められています。また、環境負荷の低減のため、CO₂排出量のより少ない交通手段への転換が求められています。

したがって、このような課題を解決し、誰もが暮らしやすい千葉市を実現するためには、過度に自動車に頼ることなく公共交通の利用を促進することにより、自動車交通の抑制と公共交通の利用拡大を一体的に実現することが必要です。

ここで、社会経済情勢などの背景を通じて、公共交通の利用促進の必要性をはじめとする、交通政策に関する「基本認識」を改めて整理します。

1) 少子・超高齢社会への対応

日本の総人口は平成17年（2005年）に初めて減少し、今後一貫して減少基調となることが見込まれています。また、年少人口・生産年齢人口が減少する一方、老年人口は継続して増加し、かつてない超高齢社会を迎えると予想されています（参考資料p69図O参照）。

このような少子・超高齢社会に対応するため、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、誰もが安全・安心に移動できるよう、ユニバーサルデザインの考え方に基づいた快適な歩行環境や各交通手段の施設整備などが必要です。

2) 地球環境問題への対応

産業の発展や生活スタイルの変化に伴う温室効果ガスの増加により地球の気温が上昇傾向にあり、地球環境をはじめ私たちの日常生活にも大きな影響を与えることが懸念されています。日本では、京都議定書*にてCO₂（二酸化炭素）をはじめとする温室効果ガスの排出量を2008年から2012年までに1990年比6%の削減を行うことを決めました。運輸部門のCO₂排出量は全体の約2割を占め、うち約9割が自動車に起因するなど、CO₂排出量の抑制は都市交通分野が抱える重要課題のひとつとなっています（参考資料p69図P参照）。また、自動車交通は、大都市における大気汚染や沿道における騒音・振動の要因ともなっています。

このため、CO₂排出量の抑制や良好な沿道環境の保持のため、公共交通機関の利用促進などにより、自動車に過度に依存しない社会の実現に取り組むことが必要です。

3) コンパクトな土地利用への誘導

日本の都市では、戦後の飛躍的な人口増加と経済成長とともに、特に昭和40年代以降のモータリゼーションの進展に伴い、市街地の拡大が続ききました。しかし、今後の人口減少・超高齢社会においてこのまま低密度な市街地が拡大すると、公共交通機関の維持が困難となることが懸念されるほか、都市施設の維持管理など行政コストの増大、地球環境負荷の増大、中心市街地の衰退などの課題の深刻化が懸念されます。

今後、近い将来本市も人口減少の基調が想定される状況において、都市の活力や豊かな暮らしを維持・向上させていくためには、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組みが必要です。

4) 都市の活性化と再生

将来にわたっていきいきと幸せに暮らしていくためには、本市が本市らしさを保持し、都市としての魅力や競争力を高めていくことも重要です。そのためには、交通政策の分野においても、人の暮らしやすさとともに円滑で活発な経済活動を支え、都市の活性化に寄与する必要があります。

このことから、今ある本市の特長を活かしながら、利用しやすい公共交通ネットワークの形成とともに、人と物の双方がスムーズに移動できる活力あふれる都市の実現のため、交通ネック区間を解消し、放射・環状の基本的な道路ネットワークの完成を図ることが必要です。

また、都市の魅力を高めるためには、交通機関の乗り物としての快適性や楽しさの向上を図るとともに、歩いて楽しめるようなまちの仕組みづくりも重要です。

5) 既存ストックの有効活用

本市を含め、国と地方はともに極めて厳しい財政状況にあります。バブル経済の崩壊後、景気浮揚のために累次にわたり行われた経済対策や、社会保障給付の急増下での財源確保への対応の遅れなどにより、国と地方を合わせた長期債務残高は732兆円（平成16年度）に達しています（参考資料 p69図Q参照）。

また、今後の人口減少・超高齢社会では、労働力人口の急速な減少が予想され、生産性の向上が最重要課題となっています。このほか、既存の公共施設の経年変化に伴う維持更新コストの増大が見込まれています。

このような状況の中、今まで以上に既存ストックを有効活用するため、交差点改良、乗継ぎ改善やTDM*手法の活用など、ハード・ソフト施策に総合的に取り組むことなどにより、効率的・効果的・集中的な投資を行う必要があります。

(2) 取組みの基本方向

以上の基本認識を踏まえ、過度に自動車に頼ることなく誰もが快適に移動できる交通環境を実現するため、本市の今後の交通政策における三つの「取組みの基本方向」を示すとともに、取組みにあたって重要な視点を整理します。

1) 取組みの基本方向

ア 誰もが使いやすい公共交通

自動車に過度に頼らずに移動できるよう、鉄道・モノレール・バスなどの公共交通の使いやすさに加え、乗継ぎの円滑化などアクセス向上に取り組み、公共交通の利用の促進を図るとともに、まちづくりと一体となった交通政策を推進します。

公共交通の役割は、今後もその重要性を増すものと考えます。子どもや高齢者、障害者、小さな子どもを連れた保護者・妊産婦を含むすべての人々の安全・快適な移動手段として、また自動車に過度に頼らない移動手段として、さらには、公共交通自体の自立的な運用のためにも、利便性向上による利用促進を図る必要があります。

イ 安全に安心して暮らせるまちを支える交通

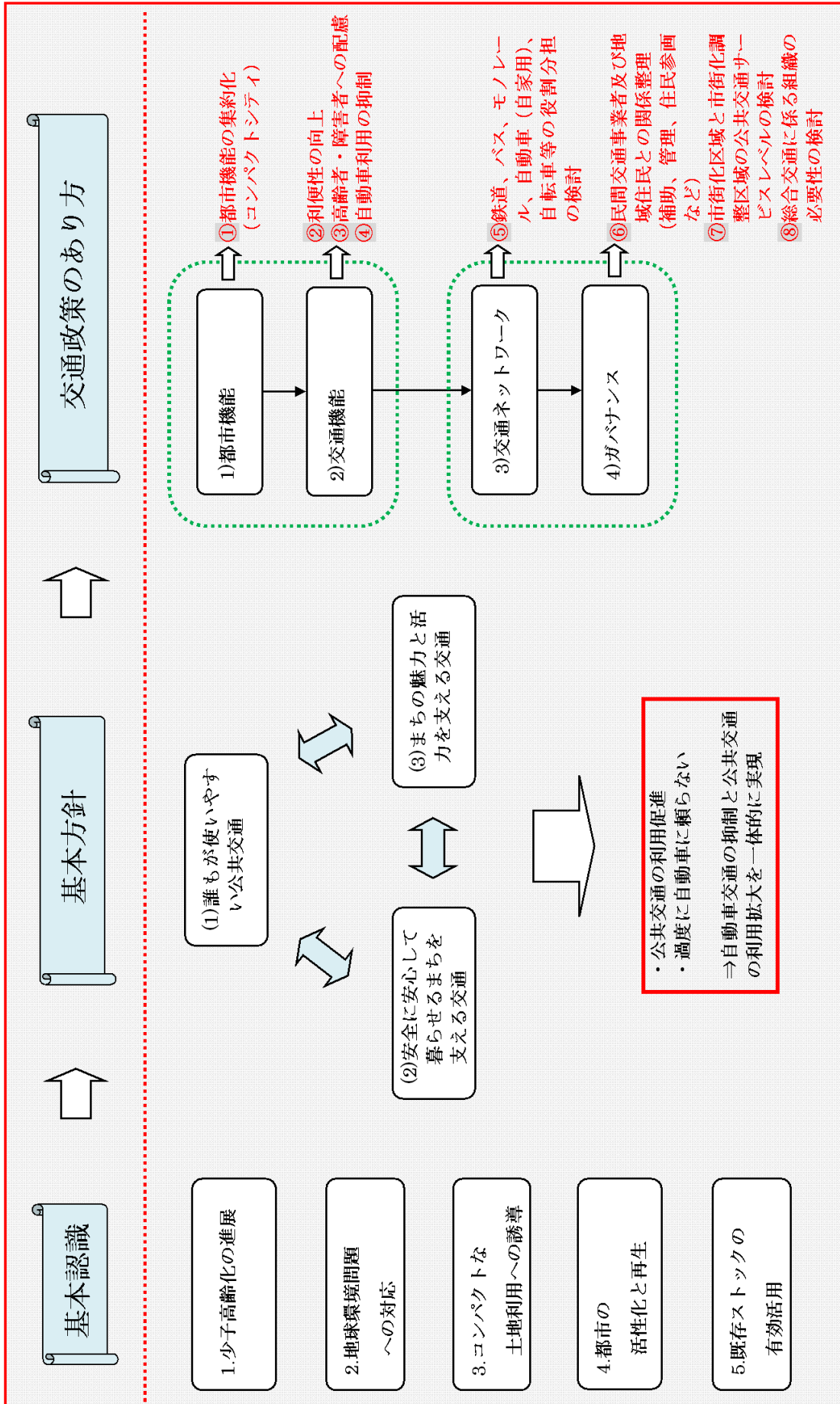
将来にわたって誰もが安全かつ円滑に移動できるよう、快適な歩行環境の整備など、公共交通や道路のバリアフリー化、市民生活に密着した交通の確保、災害への対応や環境負荷の低減などに取り組みます。

市民一人ひとりが安全に安心して日常生活を送るためには、誰もが円滑に移動できる交通環境が必要です。特に、今後の少子・超高齢社会では、より安全で安心な歩行環境と過度に自動車に依存しなくても移動できる交通環境が必要と考えます。また、元気な高齢者も増え、高齢者の生きがい活動や地域の社会活動への参画も増加する中で、このような活動意欲を支える点からも、移動のしやすさは重要です。

ウ まちの魅力と活力を支える交通

本市の特性から自動車利用の安全性・利便性の確保が欠かせないことから、まちの活力や地域間競争力の確保などを図るため、周辺都市や市内3都心、各拠点へのアクセス強化など、基本的な道路ネットワークを始めとする広域・都市内ネットワークの充実に取り組みます。また、歩いて楽しいまちや乗って楽しい公共交通の実現のため、沿道の景観形成などと一体となった取組みを図ります。

我が国の経済は長期停滞を脱し、持続的な回復軌道をたどり始めました。また、構造改革や地方分権が進展し、各地域の自主性・自立性をより求められるようになりました。このことから、地域間競争の視点からまちの魅力と活力の維持・向上に努める必要があり、交通の分野においてもこれらを支える取組みが必要です。



第4章 公共交通を活かした交通ネットワークの形成

(2) 公共交通ネットワークの形成

ここでは、各公共交通手段の特性と役割について整理するとともに、本市が形成すべき公共交通ネットワークの基本的な方向性を示します。

1) 各公共交通手段の特性と役割

最初に、公共交通ネットワークを構成する各公共交通手段の特性と役割を整理します。

ア 鉄道

専用軌道上を走行することにより、高速・大量の輸送を可能とするとともに、高い定時性を確保しています。広域的な都市間幹線として、また都市内交通ネットワークの最も基幹的な軸として、公共交通ネットワークの骨格となる交通手段です。また、CO₂排出が少なく環境負荷が低いことも特長です。

優れた輸送性能が確保される一方、固定的な線のネットワーク上の移動に制約されるため、他の交通手段による補完が必要となります。バリアフリー化については、高架などの上下方向の移動を含むホームへの移動経路における対応が必要となります。また、多額の費用を要する新駅の設置に関しては、関係者間の調整・連携が必要となります。

イ モノレール

鉄道に比べて速度や輸送力が劣るものの、専用軌道上を走行するため、バスと比べて輸送力や定時性が高く、ある程度まとまった需要量に対応できる能力を有します。鉄道を補完するとともに、市街地の広がりに対応した都市内の環状軸の一部を形成しています。また、鉄道と同様、環境負荷が低い交通手段です。

鉄道と同様、線のネットワークに制約されます。バリアフリー化についても、施設が高架であるため、上下移動を含む対応が必要となります。

ウ LRT*

モノレールと同様の中速・中量輸送機関で、バスと比べて輸送力や定時性が高くなります。地表に導入空間が必要となるため、広幅員の道路など整備には一定の条件が必要となります。なお、整備費用に関しては、道路拡幅を伴わない場合はモノレールに比べ安価となります。

また、環境負荷が低く、低床型車両のためバリアフリー対応に優れるという特性もあります。

エ バス

道路上を走行するため、鉄道・モノレールと比べて大量・高速性・定時性に劣る一方、停留所の設置・運行上の柔軟性が高く、よりきめ細かいサービスの提供が可能です。

鉄道やモノレールを補完するほか、需要のあまり大きくないエリアでの都市内幹線として、また市街地循環などの面的サービスとして、あるいは地域に密着したコミュニティバスとして幅広く機能します。なお、BRT*のように、専用の走行空間を設けて高速性・定時性を確保する事例もありますが、道路整備費用は多額となります。

バリアフリー化に関しては、ノンステップバスなどの低床型車両の導入などの対応が必要となります。また環境負荷の観点からは、モノレール・LRT対比では環境負荷が高くなるものの、自動車からバスへの転換はCO₂排出量削減に有効な手法となります。

オ タクシー

少量の人員を対象とし、高速性・定時性については道路混雑などの影響を受け不確実性が高い一方、運行の自由度が高く、個別ニーズへの適応性が高い交通手段として、都市内幹線・支線を柔軟に補完

しています。なお、CO₂排出量が一般の自動車と同様に高いため、環境負荷低減に配慮した適切な利用が求められます。

以上の記述を一覧で整理したものが、表4-2です。

表4-2 各公共交通手段の特性と役割

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 ・固定的な線的ネットワーク	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) ・固定的な線的ネットワーク	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) ・固定的な線的ネットワーク	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