

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
第一次	第二次	第三次			
鉄道の利便性向上	鉄道の混雑緩和	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など。	・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～）	★	
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に、沿線の開発状況に応じて、まちづくりとともに、千原線の複線化を検討する。	・京成千葉線、千原線の活用強化、地域の短トリフォーラムをカバー）	・京成電鉄子会社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・蘇我駅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～）	・モノレール延伸事業（H21事業終結）	★	
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こと。	・モノレール延伸の方向性は、客観的な評価も含めて、蘇我方面へ将来にわたり検討するのであれば千葉寺駅を経由し、蘇我方面へのルートの方が望ましい	★	
●モノレールの車両・設備の更新	パーク＆ライドなどの実施（モノレール駅）	スボ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。	・千葉駅～主要病院間のBRT導入による輸送力強化	・モノレール車両の更新（H24～導入予定）	★
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導入）	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。	・モノレール駆け出しによる設備の更新が千葉モノレールの性があり、パーク＆ライドの実現性が高いため	・モノレール設備の更新（H19～）	★
バス路線の見直し	ICカードの導入	バスの情報を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整備（H24～事業化予定）	★	
乗継ぎの円滑化	バスの見直し	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。	・一部で導入したもの、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	★	
乗継ぎ拠点の改善	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。	・必要路線とサービスレベルの見直めが重要	★	
乗継ぎ拠点の改善	乗継ぎ拠点の改善	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。	・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	・モノレールICカード導入：全18駅完了（H22年度末）	★
公共交通へのアクセス性向上	公共交通の骨格的ネットワークの形成	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り継ぎ拠点の改善に取り組む。	・大学病院とモノレール駅が直結した接続が望ましい	・バス ICカード導入：89%（661/792台）（H22年度末）	★
公共交通へのアクセス性向上	幹線的バス路線の形成	駅や乗継拠点におけるパーク＆ライドやサイクリング＆ライドを実施するとともに、自動車駐車場の整備などを推進。	・交通結節点は市が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	★
公共交通へのアクセス性向上	駅前広場の改修など	公共交通の骨格的ネットワーク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。	・駅を中心としたサイクルシステムの整備が必要	・駅周辺部が心の通節バス強化（H20～H22）	★
公共交通を活性化させたいところ	既成市街地の再生	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。	・人口や人の流れの変化を考慮した計画が必要	・千葉駅西口周辺（H15～H27）	★
公共交通沿線開発	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とした再開発事業などを推進。	・駅を中心とした移転せずに中心部に置くべき	・幕張駅（H8～H32）	★
		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、駅を中心とした歩生活圏の形成を図る。	・都心居住の促進	・幕張駅周辺（H17～）	★
		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図る。	・市街化区域を拡大しない（集約型都市構造）	・千葉駅西口周辺（H8～H32）	★
		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図る。	・公共交通施設は移転せずに中心部に置くべき	・千葉駅周辺（H1元～H25）	★
		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図る。	・都心居住の促進	・東葛羅土地区画整理（H8～H32）	★
		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図る。	・駅を中心とした歩生活圏の形成を図る。	・千葉駅西口周辺（H1元～H25）	★
		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図る。	・公共交通施設は移転せずに中心部に置くべき	・再開発（H1元～H25）	★
		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図る。	・公共交通施設は移転せずに中心部に置くべき	・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（H8.10.1施行）	★

）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：第二次実施計画（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への整備を順次推進。	・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。	・鉄道駅舎のエレベーター等の整備 ・40/49駅（H22年度未時点段差解消：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推進。	・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	・ノンステップバス整備補助37% （H22年度未時点台数：295/792台）、（H9～）	★	★	
●モノレール駅舎への多機能 トイレの導入	モノレール駅舎への多機能トイレを導入する。	子どもや高齢者、また小さな子どもをも運ぶために歩道整備や段差解消に順次取り組む。	・交通結節点や交通機関のバリアフリー化 ・歩道に障害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	・モノレール駅への多機能トイレ導入（H24～事業化予定） ・歩道の段差解消、視覚障害者誘導用ブロック設置	★	★	
	歩道の整備・改良	景観の向上と憩い空間の創出を図るために、電線類の地中化を順次促進。	・電線類の地中化 14路線（17地区）延長 4,920m	・電線類の地中化 14路線（17地区）延長 4,920m	★	★	
道路のバリアフリー化	電線共同溝の整備	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。	・スペシャルトランステラン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組すべきか優先度の考慮が必要	・地域参加型ミニデバイバスの運行検討（H24～事業化予定）	★		
	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	・福祉車両等の導入補助事業の推進（国） ・福地やミニユ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	・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	★	★	
●地域住民参画型の公共交通	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場の新設、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。	・自転車走行空間の確保	・自転車走行空間の確保（H21～）	★	★	
	自転車走行空間の確保	安全性の向上を図るために、既存の道路空間における整備の方向性を検証するため、その結果を踏まえた取組みを進める。	・既存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	・地域参加型ミニデバイバスの運行検討（H24～事業化予定）	★		
●地域公共交通アドバイザー 制度の導入	公共交通の計画・実施・見直し等の各段階において、住民、行政、公共交通事業者を交えた検討を行なう事により、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。	・住民の負担によるバス路線の維持 ・住民の負担によるバス路線の維持 ・住民が考えた計画であれば実現に責任を持つ	・公共交通アドバイザーモードの導入（H24～事業化予定）	★			
	災害への対応	地域ににおける公共交通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。	・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 ・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	・緊急輸送道路等の耐震化 ・橋梁耐震補強 ・検見川・福毛地区（S60～H32） ・寒川第一（H元～H55） ・東寒張土地区画整理事業（H8～H32） ・鉄道駅耐震補強補助（H18～）	★	★	
●鐵道駅耐震補強	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。	・公共交通は健全として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 ・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 ・橋梁耐震補強 ・検見川・福毛地区（S60～H32） ・寒川第一（H元～H55） ・東寒張土地区画整理事業（H8～H32） ・鉄道駅耐震補強補助（H18～）	・低公害車普及促進事業（補助） （H4～）	★	★	
	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こと。	・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）	・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） ・千葉市自動車公害防止計画による推進	★	★	
環境負荷の低減	低公害車の導入促進	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る鉄道駅（既存の高架駅）、「1日 の平均利用者が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）における耐震強化を促進する。	・公共交通は健全として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 ・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 ・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	・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）	・千葉市自動車公害防止計画による推進	★	★
	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、ペーカク＆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める。また、駅待ちタクシーの渋滞緩和について、JR千葉駅におけるリヨットガンシステムの効果を検証しながら、検討を進めよう。	・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	・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）	・千葉市橋梁長寿命化修繕計画策定（H23～）	★	★
道路スタッフの適切 な管理	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。					

)まちの魅力と活力を与える交通

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	二	三	
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める。	・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。	・交差点の改良 1) 千葉大網線(ニューアサヒ千葉交差点) (H23～) 2) 西千葉駅周辺町線(アレ京成千葉寺駅前支店前の交差点)(H23～)	★	★	★
環状道路の整備	交通需量調整の実施（再掲）	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、ハーフ&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ます。また、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、検討を進めます。	・3都心の連携強化とアクセス性の向上	・都市計画道路(園生町)の整備(H18～)	★	★	★
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などとして、国が策定するとともに、高速道路へのインターンジングの整備を進めます。	・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	・千葉中環状道路(地域高規格道路)の整備 1) (都) 新滩掛戸町線(H8～H26) 2) (都) 塩田町・菅原町線(塩田町)(H20～)	★	★	★
都市内幹線道路ネットワークの整備	拠点アクセス道路の整備	政策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ます。	・道路整備への投資と公共交通への投資のバランス	1) (都) 塩田町・菅原町線(菅原町)(H20～) 2) (主) 田野四街道長良線(H7～)	★	★	★
コミュニティバス（市街地循環）の導入	高速バスの拡充	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。	・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	1) (主) 千葉県谷松戸線(H8～)、(都) 美浜長作町線(H4～H24)(武石IC) 2) (都) 菅原町前線他(菅原町)(H19～)	★	★	★
海上交通の活用		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。	・海洋交通との連携によって千葉らしさを創出	・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(千葉都心など)を実施する。	・荷物を駐車スペースを確保することでの、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います。	・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ることが重要	・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)	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。	・公共交通を活性化するために、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。	・千葉県JR線複線化等促進期成同盟からJRに要望(H元～)	★	★	★
寒川新駅の整備 (蘇我副都心)	回遊性の高いまちを支える交通環境づくり	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。	・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	・モノレール車両の更新(H24～導入予定)	★	★	★

審議経過

	日 時	場 所	主 要 議 題
第1回	平成22年8月23日 午前10時～	千葉中央 コミュニティセンター	・会長及び会長職務代理者選任 ・会議の概要とスケジュール
第2回	平成22年11月8日 午後6時～	千葉中央 コミュニティセンター	・委員プレゼンテーション ・フリーディスカッション
第3回	平成22年12月27日 午後2時～	千葉中央 コミュニティセンター	・委員プレゼンテーション ・フリーディスカッション
第4回	平成23年4月6日 午後6時～	千葉中央 コミュニティセンター	・プレゼンテーションとりまとめ ・フリーディスカッション ・アンケート
第5回	平成23年5月27日 午後6時～	きぼーる	・交通政策のあり方 ・総合的な交通体系の検討と整理 ・総合交通ビジョン検討ルートの 検証
第6回	平成23年7月22日 午後6時～	きぼーる	・モノレール ・公共交通のガバナンス ・千葉市に係る広域鉄道網
第7回	平成23年8月24日 午後3時～	きぼーる	・交通不便地域と移動手段確保の ための支援 ・総合交通ビジョンの推進計画策 定の基本方針
第8回	平成23年10月7日 午後6時～	千葉中央 コミュニティセンター	・助言・提言