

千葉市幕張新都心地域都市交通戦略

平成 21 年 3 月

千葉市

目 次

序章 背景と目的	1
1 計画立案の背景と目的	2
2 計画条件の設定	2
3 千葉県幕張新都心地域都市交通戦略	3
(1) 都市交通の現状と課題	3
(2) 千葉県幕張新都心地域都市交通戦略の目標	9
(3) 目標を実現するための施策パッケージ	10
(4) 施策展開の方針	13
4 今後の交通戦略の進め方	15
(1) PDCAサイクルに基づく進行管理	15
(2) 今後の課題	15

序章 背景と目的

本市では、今後の交通施策の方向性を定め、総合的かつ効率的な都市交通体系を整備するため、その基本指針となる「千葉市総合交通ビジョン（平成19年11月）」を策定し、公共交通の利便性向上や乗継の円滑化などをはじめとする様々な施策を総合的に示し、交通事業者や関係機関、各種団体の方々との連携・協働のもと、総合的な交通政策の推進に取り組むとこととしています。

そして、本市三都心の一つとして位置づけられた「幕張新都心」は、「JR幕張本郷駅～海浜幕張駅」間の輸送をバス輸送のみで対応しており、その輸送力の維持・強化が課題となっています。幕張新都心へのアクセス向上のためには、「JR幕張本郷駅～海浜幕張駅」間を結ぶ連節バスの強化などについて、新都心の発展状況に応じた交通アクセスを検討する必要があります。

平成20年8月、公共交通事業者より「地域公共交通の活性化及び再生に関する法律」7条に基づく、連節バスのBRT化、各種情報提供の導入など公共交通の利便性向上等に係る提案があり、本法律の趣旨に鑑み、国や市、公共交通事業者等関係者で構成する協議会を設置しました。本協議会では地域や公共交通の活性化、利用促進、それを支える都市施設等についての改善等に係る必要な調査・協議等を実施し、ハード・ソフト両面からの取組について、計画を実現する複数の施策とその展開を予め定め、これに基づいて事業実施、施設の管理・運営を行っていくこととしました。

1 計画立案の背景と目的

「千葉市総合交通ビジョン」では、過度に自動車交通に頼らずに、誰もが快適に移動できる社会の実現を目指し、「誰もが使いやすい公共交通」「安全に安心して暮らせるまちを支える交通」「まちの魅力と活力を支える交通」という三つの取組みの基本方向を定め、公共交通の利便性向上や乗継ぎの円滑化などをはじめとする様々な施策を総合的に示すとともに、将来の骨格的な公共交通ネットワークの構築に向けた取組みの方向性を定めています。今後は、このビジョンに基づき、市民の皆様をはじめ、交通事業者や関係機関、各種団体の方々との連携・協働のもと、総合的な交通政策の推進に全力で取り組んでいくため、交通ビジョンの方向性に基づき、施策のより効果的・効率的な取組みの展開を図るため、「総合交通ビジョン推進計画（仮称）」を策定し、各個別施策について、緊急性・実施効果・実現までのプロセスなどを踏まえた優先度に基づき、全体的な推進スケジュールなどを示すこととしています。そして、各計画間の整合・連携に十分留意するとともに、状況に応じて「総合交通戦略」や「地域公共交通総合連携計画」など、地域（利用者）・交通事業者など関係者との適切な連携、まちづくりと一体となったパッケージ型の計画を策定する必要があります。

2 計画条件の設定

「総合交通戦略」は、計画期間を今後5年～10年の中・長期的対策として、一方「地域公共交通総合連携計画」は、事業期間を3年間の短期対策として策定するもので、都市圏レベル（市域を超える範囲）、都市レベル（市全域）、特定地域を対象地域とすることができ、交通事業者や関係機関、各種団体の方々との連携・協働のもとに策定し、施策に取り組むことになります。

今般、交通事業者より、千葉市幕張新都心「新都心・幕張線（幕張本郷駅～海浜幕張～マリンスタジアム）」沿線対象区域とした「千葉市幕張新都心地域公共交通総合連携計画」の作成の提案があり、国や市、公共交通事業者等関係者で構成する協議会を設置し、本協議会において、地域関係者、交通事業者、関係機関、各種団体の方々との連携・協働の体制の下、関係機関との連携を強化し、対象区域の交通に関連する複数の施策を組み合わせることで総合的に取り組むこととなりました。

本協議会では、「千葉市幕張新都心地域公共交通総合連携計画」は、事業期間を3年間とする短期対策として、計画的かつ効率的・効果的な実行に取り組む一方、この協議会を活用し、中期的な計画として、「千葉市幕張新都心地域都市交通戦略」を策定し、5年から10年後の中期に達成すべきハード・ソフト両面からの取組について、目標を明示し、その実現に必要な交通施設と関連する施策を組み合わせる事業実施、施設の管理・運営を行っていくこととしました。

3 千葉市幕張新都心地域都市交通戦略

本市の「三都心」の一つである幕張新都心地域は幕張メッセの平成元年10月オープン以来、業務研究ビル、ホテル、住宅、学校、公園の整備や国際会議、文化・交流活動の展開など「職・住・学・遊」の複合機能が集積し、約4万9千人（企業庁アンケートにより調査）の就業人口を誇り、日々14万人が活動するまちです。特にビジネスエリアにおいては、国際的な業務機能、本社機能、先端技術産業の研究開発機能等の集積が進み、440社を超える企業が立地しています。

（1）都市交通の現状と課題

○輸送力の確保と環境負荷の軽減

幕張新都心地域への都市交通を利用したアクセスはＪＲ京葉線海浜幕張駅から徒歩によるものが6割、ＪＲ総武線、京成千葉線幕張本郷駅からバスによるものが3割（幕張新都心まちづくり協議会アンケート調査）を占めています。

幕張新都心地域においては複数のバス会社が運行を行っていますが、幕張本郷駅から幕張新都心地域へのバス輸送は、京成バス(株)が昭和60年の幕張本郷駅～免許センター間での運行開始後、路線延長、系統新設により、ビジネスエリアを経由し幕張本郷駅～海浜幕張駅を結ぶ「新都心・幕張線」として運行しています。

当初、首都圏各地から幕張新都心地域へはＪＲ京葉線海浜幕張駅から徒歩でのアクセスが多いものと想定されていましたが、ＪＲ総武線幕張本郷駅からのアクセスが想定以上に多く、この需要に対応するため、増便を繰り返し、輸送力の増強を図ってきました。しかしながら、将来的な就業人口増加（計画人口15万人）が見込まれ、駅前広場の構造的な制約上、増便に限界があることから、平成10年に一般路線バスとしては全国で初めて、輸送力、環境、輸送コスト面で有利な連節バスを導入するに至りました。

現在「新都心・幕張線」のバス運行本数は530便/日にのぼり、約20,000人/日の輸送を行っています。今後、幕張新都心地区の文教地区及び拡大地区等を中心にまちづくりが予定されており、更なる利用者増加が予想されます。さらに、自動車NOx・PM法の車種規制（以下NOx法規制）による現行の連節バスの使用期限が平成22年までと迫っています。通常的大型バスより輸送効率が良い連節バスによる環境負荷の軽減も考慮し、規制に従った車両への更新、当該地域の輸送力を担保する交通手段の確保が必要となっています。

表 1 連節バスの現況（平成20年11月現在）

導入台数	10台
全長	18m
輸送量	大型バスの2倍（定員：大型バス80人、連節バス140人）
運行内容	①幕張本郷駅⇒海浜幕張駅、幕張メッセ、マリンスタジアム 平日：83便（7～9時に急行運行）、土日祝日：50便 ②海浜幕張駅、幕張メッセ、マリンスタジアム⇒幕張本郷駅 平日：31便、土日祝日：40便
他都市での導入事例	藤沢市、厚木市、バンクーバー（カナダ）、クリチバ（ブラジル）、ソウル（韓国）

バス路線「新都心・幕張線（幕張本郷駅～海浜幕張～マリンスタジアム）」沿線を図1に示します。

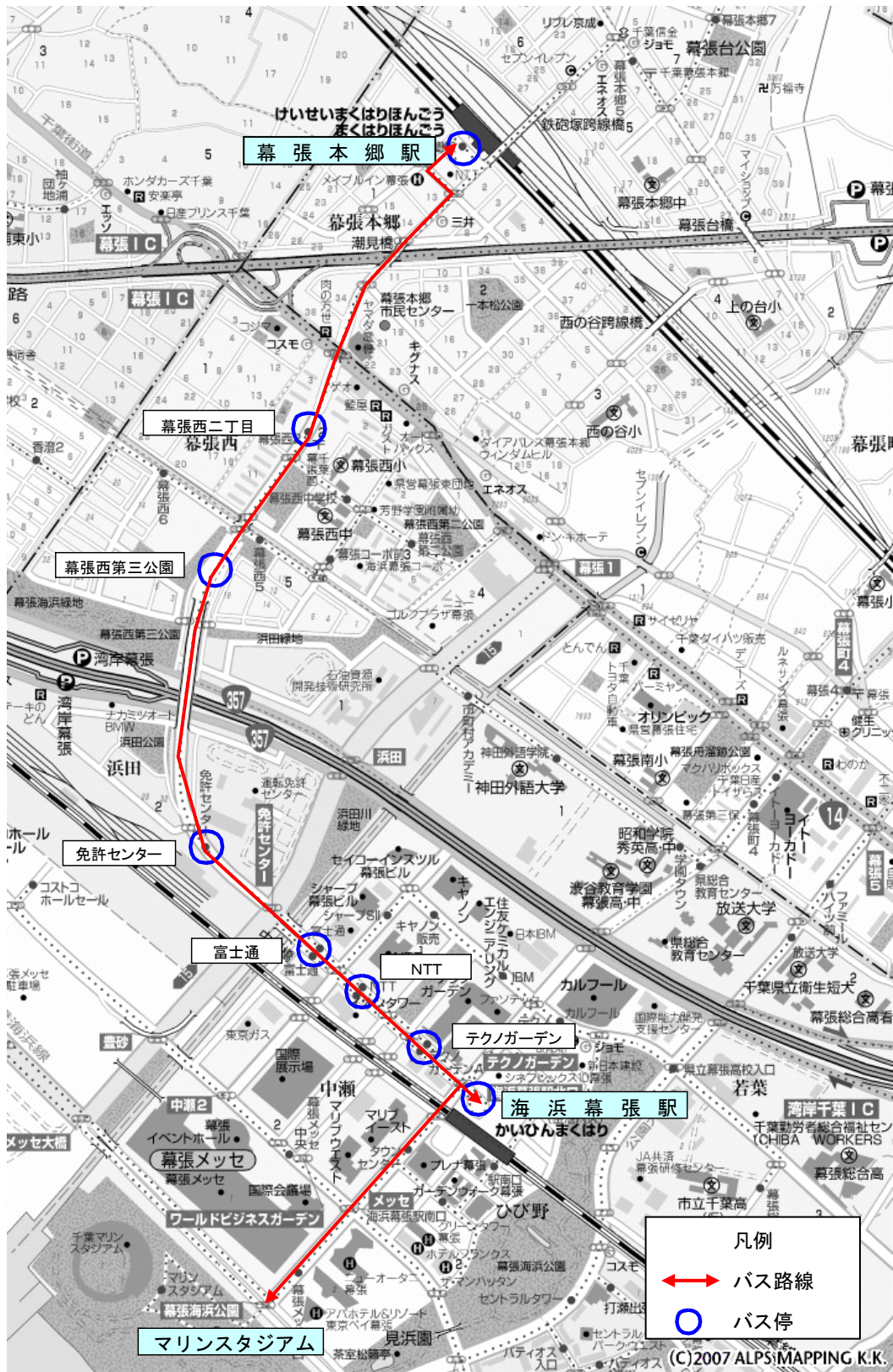


図1 バス路線「新都心・幕張線（幕張本郷駅～海浜幕張～マリンスタジアム）」沿線

○バス運行の定時性の確保

平成20年11月、バス旅行時間※の調査を実施しました。

＜実態把握調査結果＞

「新都心・幕張線」は幕張本郷駅～海浜幕張駅間の約3.5kmを予定所要時間12分（朝ピーク時間帯の急行運転時（7：42～9：42）の全連節バス及び通常大型バスの一部）で運行しています。

調査結果では、朝ピークにおいて幕張本郷駅から海浜幕張駅に向かうバスは概ね予定所要時間※以内の運行となっていますが、信号待ちでの停車時間が長い場合に予定所要時間を若干上回る状況が発生しています。また、夕ピークにおいて海浜幕張駅から幕張本郷駅に向かうバスは乗降に要する時間が長い場合に予定所要時間を上回る状況が発生しています。

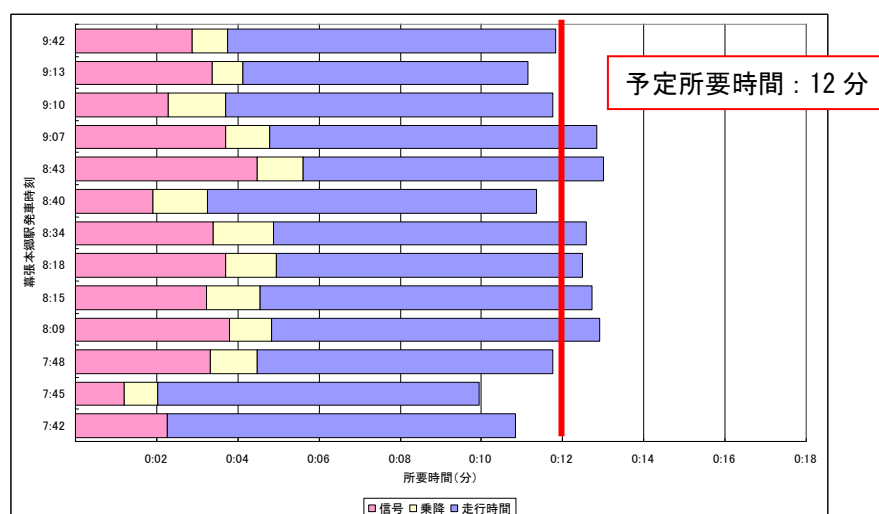


図 2 バス所要時間（幕張本郷駅⇒海浜幕張駅：朝ピーク）

（出典：バス旅行時間調査【平成20年11月】）

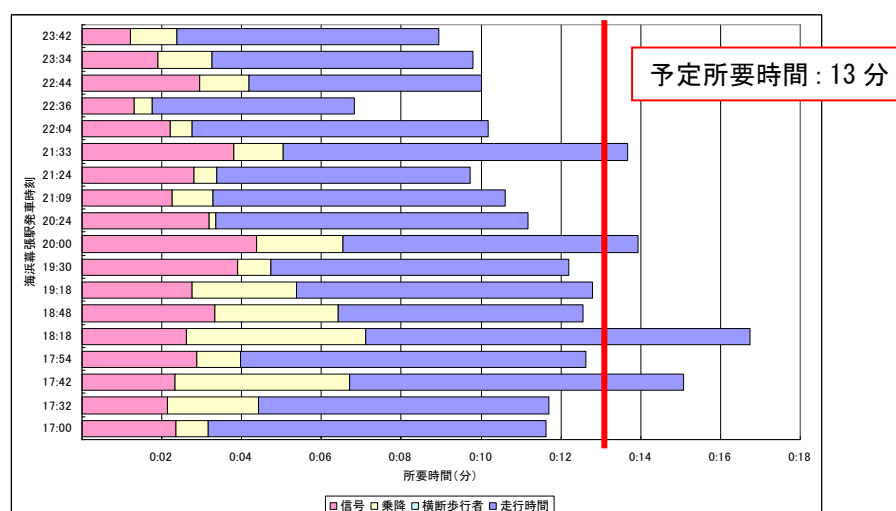


図 3 バス所要時間（海浜幕張駅⇒幕張本郷駅：夕ピーク及び夜間）

（出典：バス旅行時間調査【平成20年11月】）

※バス旅行時間：信号・乗降等による停車時間を含めた移動時間（所要時間と同義）

※予定所要時間：京成バス運行表より算出

○利便性向上へのニーズ

平成20年11月に公共交通利用者のニーズに関するアンケート調査を実施しました。

＜アンケート調査結果＞

バスを利用していて困っていること、不便に感じることを、「道路混雑により遅れることがある」ことを挙げる意見が多く、バス交通の速達性・定時性向上へのニーズは高いと考えられます。

また、バス停で受けられると便利に感じるサービスとしては、「バス到着までの時間の表示」、「屋根、ベンチ等のアメニティ施設」、「鉄道の運行状況の表示」を挙げる意見が多く、バス車内で受けられると便利に感じるサービスとしては、「鉄道の運行状況（発車時刻、遅延・事故状況）の情報配信」を挙げる意見が多く、利便性向上に資する付加サービスへのニーズは高いと考えられます。

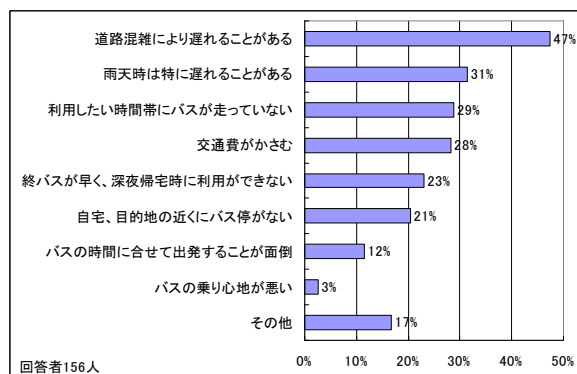


図 4 バスを利用していて困っていること、不便に感じること

(出典：公共交通利用者に対するアンケート【平成20年11月】)

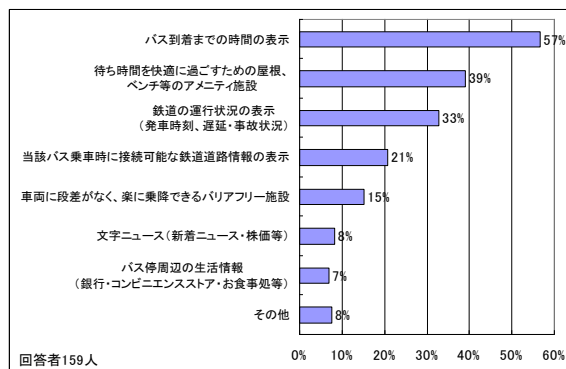


図 5 バス停で受けられると便利に感じるサービス

(出典：公共交通利用者に対するアンケート【平成20年11月】)

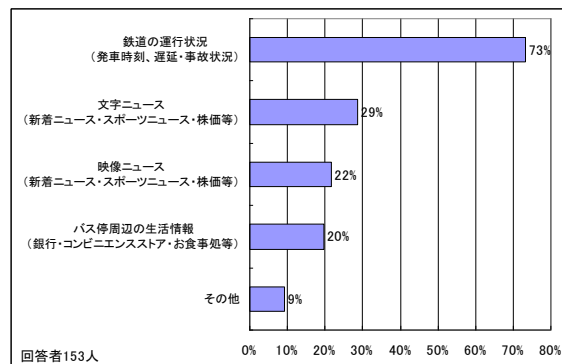


図 6 バス車内で受けられると便利に感じるサービス

(出典：公共交通利用者に対するアンケート【平成20年11月】)

○調査・分析からの課題と対応

今回実施したバス旅行時間調査、公共交通利用者に対するアンケート調査の結果から明らかとなった課題・ニーズを以下に示します。

1) 信号交差点における赤信号による停止時間の短縮

朝ピークにおいて幕張本郷駅から海浜幕張駅に向かうバスは信号待ちでの停車時間が長い場合に運行予定時間を上回る状況が発生している。

2) バスの乗降時間の短縮

夕ピークにおいて海浜幕張駅から幕張本郷駅に向かうバスは乗降にかかる時間が長い場合に運行予定時間を上回る状況が発生している。

3) バスの速達性の向上に対するニーズ

バスを利用して困っていること、不便に感じることをして、「道路混雑により遅れることがある」ことを挙げる意見が多い。

4) 付加サービスによる利便性の向上

バス停で受けられると便利に感じるサービスとしては、「バス到着までの時間の表示」、「屋根、ベンチ等のアメニティ施設」、「鉄道の運行状況の表示」を挙げる意見が多く、バス車内で受けられると便利に感じるサービスとしては、「鉄道の運行状況（発車時刻、遅延・事故状況）の情報配信」を挙げる意見が多い。

5) 輸送力の向上

今後、幕張新都心地区周辺で文教地区及び拡大地区等を中心としたまちづくりの進展が予定されており、更なる利用者増加が予想される中、輸送力の確保が必要である。

6) 環境負荷の軽減

NO_x法規制による平成22年までの連節バスの使用期限が迫っており、規制に従った車両への更新が必要となっている。

これらの課題・ニーズに対応するための方策として「Ⅰ 速達性・利便性の向上」、「Ⅱ 輸送力の向上・強化」、「Ⅲ 環境負荷の軽減」が考えられ、各課題・ニーズと方策との対応状況を表 2 に示します。

表 2 課題・ニーズに対する対応方策

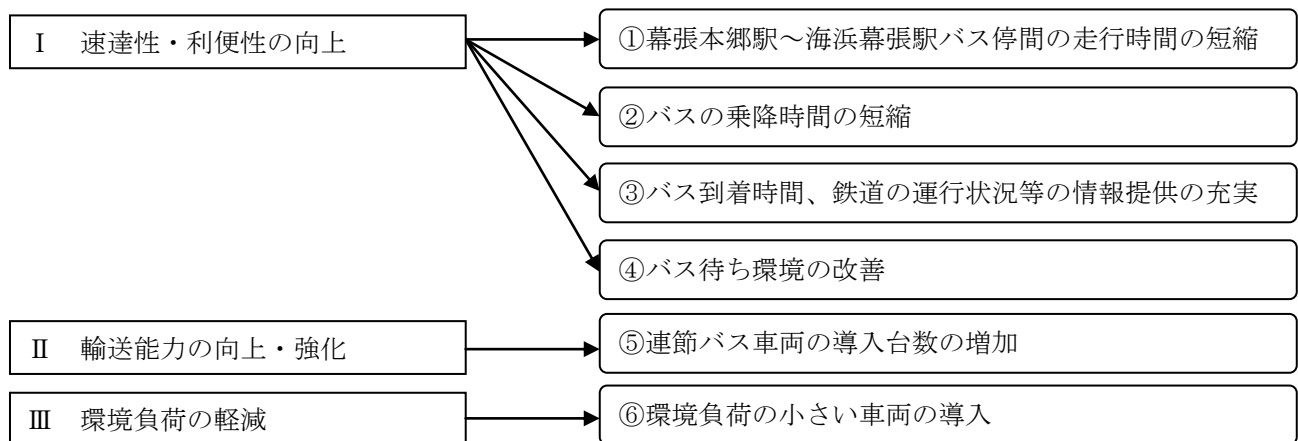
		対応方策		
		Ⅰ 速達性・利便性の向上	Ⅱ 輸送能力の向上・強化	Ⅲ 環境負荷の軽減
課題・ニーズ	1) 信号交差点における赤信号による停止時間の短縮	○	○	○
	2) バスの乗降時間の短縮	○	○	○
	3) バスの速達性の向上	○	○	○
	4) 付加サービスによる利便性の向上	○	—	—
	5) 輸送力の向上	○	○	—
	6) 環境負荷の軽減	—	—	○

○：方策を実施することで課題・ニーズへの効果が期待できるもの

—：方策を実施しても、課題・ニーズへの効果が期待できないもの

(2) 千葉市幕張新都心地域都市交通戦略の目標

本計画では、J R総武線・京成電鉄千葉線から幕張新都心への基幹的な都市交通手段である連節バスの速達性・利便性の向上、輸送能力の向上・強化、環境負荷の軽減に取り組みを目標として位置づけることとします。



(3) 目標を実現するための施策パッケージ

○事業・計画の考え方

「千葉市総合交通ビジョン」では、幕張新都心地域などの三つの都心におけるシームレスな公共交通ネットワークの構築やアクセスの強化、公共交通機関の利便性の向上を図ることとしています。これまで官民それぞれの立場で工夫しながら公共交通機関の利用円滑化のための様々な取組みを行っていますが、本交通戦略の事業として位置づけ、これらの取組みについて協議会構成員が連携して継続・発展させます。

なお、事業・計画期間中においては、事業効果や社会情勢などを的確に把握し、絶えず柔軟に対応し、事業を充実させていくこととします。

○目標を達成するための事業及び計画

目標を達成するための事業及び計画を下表に示します。

表 3 目標を達成するための事業及び計画

名称	概要及び計画の目標との対応
バス走行環境の改善事業・計画	幕張本郷駅～海浜幕張駅バス停間のバスの所要時間の短縮を図ります。 (①幕張本郷駅～海浜幕張駅バス停間の所要時間の短縮)
I Cカードシステムの追加導入事業	連節バスにI Cカードリーダーを別途追加で設置し、乗降時間の短縮を図ります。 (②バスの乗降時間の短縮)
バスロケーションシステムの導入事業	新都心・幕張線にバスロケーションシステムを導入し、バス到着時間情報の提供を行います。 (③バス到着時間、鉄道の運行状況等の情報提供の充実)
鉄道の運行情報提供事業	バス停及び連節バス車内のディスプレイでJ R線・京成線の運行情報を表示するシステムを導入します。 (③バス到着時間、鉄道の運行状況等の情報提供の充実)
バス待合環境整備事業	バス停に幕張新都心地区の洗練されたイメージに合わせた上屋を設置し、バス待合環境の改善を図ります。 (④バス待ち環境の改善)
連節バス車両の更新事業	現行の連節バスを廃止し、新たにヨーロッパで最も厳しい排出ガス基準を満足したノンステップ連節バスを現行よりも多くの台数を導入し、輸送力の強化及び環境負荷の軽減を図ります。 (⑤環境負荷の小さい車両の導入、⑥連節バス車両の導入台数の増加)

○事業の内容

「千葉市総合交通ビジョン」では、将来の骨格的な公共交通ネットワークの構築に向けた取り組みの方向性を定めています。幕張新都心とＪＲ総武線方面の公共交通アクセスは、連節バスの強化を図り、新しい交通システムの導入について、新都心の発展状況に応じて検討することとしていることから、以下の事業・計画を施策に位置付けます。

なお、「検討の結果、実現性が高いと判断された施策」を事業、「今後、状況に応じ適用の可能性を検討する施策」を計画とし、計画期間内で事業化すべき計画は事業化し、実施します。

１）バス走行環境の改善事業・計画

幕張本郷駅～海浜幕張駅間の連節バスの走行環境の改善を図り、速達性や運行の定時性を確保するため、各種事業・計画を講じます。なお、計画期間内で事業化すべき計画は事業化します。

<事業>

- ・隣接する信号交差点の連携動作の最適化による信号待ち停車時間の短縮
- ・幕張本郷駅入口交差点の右折専用現示の追加による右折待ち時間の短縮

<計画>

- ・海浜幕張駅北口交差点歩行者などの交通ルール啓発
- ・バス（連節バス以外のバス）ルートの見直し
- ・工事等にあわせたバス優先レーンの明確化
- ・連節バス２両の同時発着が必要となった時点におけるバス停などの改修の検討
- ・幕張本郷駅～海浜幕張駅バス停間の公共車両優先システム（ＰＴＰＳ）の将来展望
- ・幕張本郷駅周辺の道路改良の将来展望 など

２）ＩＣカードシステムの追加導入事業

<事業>

連節バスにＩＣカード専用の乗降口を別途設置し、現金・バス共通カードの乗降客とＩＣカードの乗降客の２列同時の乗降を実施することで、乗降時間を短縮し、連節バスの速達性・利便性の向上を図ります。



3) バスロケーションシステムの導入事業

<事業>

バスの待ち時間の有効活用を可能にする
他、バス到着までの間のイライラ感を改善す
るために、バス停及び連節バスの車内にバス
到着予定時刻を表示することにより、バス利
用者の利便性向上を図ります。



4) 鉄道の運行情報提供事業

<事業>

当該バス路線は J R 総武線・ J R 京葉線・京成電鉄
千葉線から幕張新都心への基幹的な公共交通手段であ
り、多くの利用者が鉄道との乗換えを行っています。
そこで、鉄道の運行情報をバス停及び連節バス車内で
案内し、鉄道への乗換え時間の有効活用を可能とする
他、鉄道の事故等による運行停止情報を事前に周知し、
目的地までの経路や時間を判断することができるよう
にすることで、バス利用者へのサービス向上を図りま
す。

幕張本郷駅電車乗り換え案内			
現在時刻	16:35	到着予定	16:50
総武線		京成線	
行先	発車時刻	行先	発車時刻
中野	17:00	上野	17:02
三鷹	17:07	津田沼	17:12
三鷹	17:13	松戸	17:22

ます。 人身事故の影響により、ただいま総武線は約15分遅

5) バス待合環境整備事業

<事業>

幕張本郷駅～海浜幕張駅の途中バス停に幕張新都
心地区の洗練されたイメージに合わせた上屋を設置
し、バス待合環境の改善を図ります。さらに、前述の
バスロケーションシステムと併せて、バス停の高機能
化を図ります。



6) 連節バス車両の更新事業

<事業>

今後の利用者増が予想される新都心・幕張線の輸送力の確保・強化を図るために、連節バス車両
の更新・導入台数の増加を図ります。車両更新の際には「人と環境にやさしいバス」を目指し、高
齢者や車椅子利用者等へ配慮したノンステップ車両、色弱者へ配慮した車内の配色(手すり、床面、
座席)、環境負荷の小さいエンジンを搭載した車両の導入を図ります。

車両デザイン(イメージ)



(4) 施策展開の方針

施策展開の方針として、事業・計画の実施主体と実施手順並びに実施年度を示します。

表 4 事業及び計画の実施主体と実施手順

名称	実施主体	実施手順
バス走行環境の改善事業・計画	千葉市 国土交通省関東運輸局 京成バス（株） 千葉県警 （社）千葉県バス協会	各実施主体が連携し、バス走行環境の改善事業を行います。 計画については、今後の状況に応じ適用の可能性を検討し、計画期間内で事業化すべき計画は事業化し、実施します。
I Cカードシステムの追加導入事業	京成バス（株）	I Cカードシステムの追加設置のプログラムを構築し、連節バスに設置します。 ・海浜幕張駅→幕張本郷駅 本郷駅降車客（I C利用）に限り専用ゲートを利用し、その他区間のI C利用者及び現金・バスカード等利用者を現在の運賃箱で収受することで、2列での乗車が可能となります。 ・幕張本郷駅→海浜幕張駅 本郷駅乗車客（I C利用）に限り専用ゲートを利用し、その他区間のI C利用者及び現金・バスカード等利用者を現在の運賃箱で収受することで、2列での降車が可能となります。
バスロケーションシステムの導入事業	京成バス（株）	バス停表示器にバス到着予定時間を表示するとともに、車内液晶ディスプレイに終点の到着予想時刻を表示するシステムを構築し、設置します。
鉄道の運行情報提供事業	京成バス（株）	鉄道運行情報を入手し、鉄道運行情報表示形式へのデータ編集、表示を行うシステムを構築し、機器を連節バス及びバス停に設置します。 ・連節バス 鉄道駅への到着時刻及び接続可能な鉄道時刻表をバスの位置情報により算出し、車内モニターにリアルタイムで表示します。 また、鉄道の運行状況も併せて表示します。 ・バス停 バス停のバスロケーションシステム表示器に鉄道の運行状況を表示します。
バス待合環境整備事業	京成バス（株）	幕張新都心の洗練されたイメージに合わせた広告付き上屋の設置箇所を歩道有効幅員や現場の利用者の状況などから選定し、設置します。なお、広告収入は上屋設置費や維持管理費に充当します。
連節バス車両の更新事業	京成バス（株）	車両を更新後、I Cカードシステム等の各種機器を設置します。

表 5 事業及び計画の実施年度

名称	実施年度		
	平成 21 年度 ～ 平成 23 年度	平成 24 年度 ～ 平成 25 年度	平成 26 年度 ～ 平成 30 年度
バス走行環境の改善事業・計画	事業 → (計画から事業化された事業の実施) 計画 → (計画の事業化検討)		
I C カードシステムの追加導入事業	→		
バスロケーションシステムの導入事業	→		
鉄道の運行情報提供事業	→		
バス待合環境整備事業	→	→	→
連節バス車両の更新事業	→		

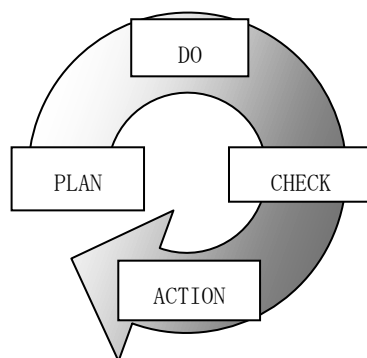
4 今後の交通戦略の進め方

「千葉市幕張新都心地域都市交通戦略」を推進し、より実効性のあるものとするためには、その実現に必要な交通施設と関連する施策を組み合わせた事業の実施、事業の進捗管理や運営を行っていくことなど、戦略の進行管理を行うことが重要です。

また、施策効果や社会情勢などを的確に把握し、施策の見直しや中長期施策の前倒しあるいは新たな施策の導入など、絶えず柔軟に対応し、内容を充実させていく必要があります。

(1) PDCAサイクルに基づく進行管理

取組みの推進にあたっては、地域（利用者）・交通事業者など関係者との適切な連携のもと、PDCA（Plan－Do－Check－Action）サイクルに基づく進行管理を行います。また、情報公開や市民参加など、各段階における透明性の確保を図ります。



(2) 今後の課題

○土地利用と都市交通

研究開発、学術・教育機能、コンベンション施設が集積する幕張新都心では、文教地区の約28haの未利用地に居住機能などを新たに取り入れ、国際化にも対応したまちづくりを進めています。また、幕張新都心拡大地区の約18haの未利用地は、幕張新都心の新しい魅力・賑わいの創出につながる複合機能都市を実現するため、土地利用方針や都市デザインの検討が進められているところです。

今後、幕張新都心としての拠点性をより一層強化するため、都市機能の複合化、多様化をはじめ、様々な先端技術等の導入や都市基盤の強化・拡充を進めていきます。そこで、これらの土地利用の検討と同時に都市交通についても検討を進め、土地利用の誘導を行うとともに集約拠点相互をサービス水準の高い都市交通で連絡し、他地域からのアクセスについても可能な限り都市交通を確保するなど、安全で円滑な交通の確保と将来を見据えた魅力あるまちづくりを進める必要があります。

○幕張新都心エリアのバス路線

幕張新都心エリアにおいては複数のバス会社が運行を行っていますが、今後も幕張新都心の文教地区及び拡大地区におけるまちづくりが予定されており、交通の増加が予想されます。そのため、幕張本郷駅と海浜幕張駅を結ぶバス路線「新都心・幕張線」だけではなく、他のエリアから幕張新都心へのバス路線や幕張新都心内の回遊性を高めるようなバス路線などについても配慮し、幕張新都心エリアのバス路線について総合的に対応する必要があります。

○交通手段ごとの連携強化

交通手段は、交通目的、交通サービス水準、個人属性、地域特性など、さまざまな要因によって選択されており、それぞれの状況に応じた最適な交通手段の利用が望まれます。徒歩や自転車などを含めた多様な交通手段との連携を強化することにより、より最適な交通手段を利用することが可能となります。

また、都市交通対策上の重要な施設である駅前広場等の交通結節点を中心に交通手段の連携強化を図ることは、都市交通による移動全体のサービスレベル向上だけでなく、結節点地区の拠点性向上、交通結節点を中心とした市街地の形成の促進にも寄与します。駅周辺地区や駅勢圏地域を目的地とした鉄道利用交通だけでなく、バス相互間の乗換えなどを行う鉄道利用以外のターミナル交通、交通結節点ゾーンを通過者の駅ビルや周辺施設相互の移動などの交通にも配慮が必要です。

○モビリティ・マネジメント

モビリティ・マネジメントは、「環境、健康、まちづくりなどに配慮した交通行動を、大規模、かつ、個別的に呼びかけていくコミュニケーション施策を中心として、ひとり一人の住民や、一つ一つの職場組織等に働きかけ、自発的な行動の転換を促していく」という特徴があります。

幕張新都心地域は約4万9千人の就業人口を誇り、日々約14万人が活動する街です。そして、440社を超える企業が立地しています。これらの方々や企業を対象としてモビリティ・マネジメント施策を講じることにより、幕張新都心地域に最適な交通行動への誘導が可能となり、非常に高い効果が得られる可能性があります。

千葉市幕張新都心地域都市交通戦略

発 行 日 平成21年3月

編集・発行 千葉市（都市局都市部交通政策課）

〒260-8722

千葉市中央区千葉港1番1号

電話 043-245-5111（大代表）