



千葉市地域公共交通計画

CHIBA CITY

Mobility Plan 2021-2025

千葉市地域公共交通計画の 策定にあたり



本市では、市の交通政策を取り巻く情勢を踏まえ、公共交通の利便性を一層向上させ、都市の魅力向上や活性化に資する総合交通体系を構築することを基本方針とした、「千葉市総合交通政策」を2012年度（平成24年度）に策定し、様々な交通施策に取り組んでまいりました。

近年、人口減少や少子高齢化が進む中で、社会保障費等の増大による財政悪化や労働力人口の減少など、社会経済全体の衰退が懸念されており、公共交通においては、利用者の減少に伴う収支の悪化から、維持・確保が大きな課題となっています。

また、新型コロナウイルス感染症感染拡大に伴う、外出自粛やリモートワークなどの「新しい生活様式」の浸透などにより、市内の公共交通利用者数はコロナ禍前と比べて大きく減少しております。

このように、公共交通を取り巻く社会状況は大きく変化しておりますが、高齢者や障害者を含む不特定多数の方が利用する公共交通は、市民の皆様の生活の足として欠かせない社会インフラの1つであり、持続可能な交通サービスの実現を図るため、本市では、「地域公共交通の活性化及び再生に関する法律」に基づき、地域公共交通の将来目指すべきネットワークの考え方や今後の取組みの方向性等を示した、「千葉市地域公共交通計画」を策定しました。

策定にあたっては、交通に関する実態を把握するため、市民の皆様に様々なアンケートやワークショップにご協力いただくとともに、市内を運行する交通事業者や有識者等の多くの関係者と検討を重ねてまいりました。

今後、本計画に基づき、行政・交通事業者・利用者（市民・企業等）など、関係する主体が各々の役割を果たしながら相互に連携し、一体となって交通政策に取り組んでいくことで、既存公共交通の活性化や交通モード間の切れ目のない移動手段が充実した、暮らし続けたいまちの実現を目指してまいります。

結びに、本計画の策定にあたり、「千葉市地域公共交通活性化協議会」の委員の皆様をはじめ、貴重なご意見、ご提案をいただきました市民の皆様から心から感謝を申し上げます。

2022年(令和4年)3月
千葉市長 神谷 俊一

計画構成

はじめに【P.1～10】

- 1 公共交通の5つのメリット
- 2 公共交通に期待される役割
～欠かせない社会インフラ～
- 3 地域公共交通計画の策定意義

≪第1章≫計画の概要【P.11～14】

- 1 計画の位置づけ
- 2 計画の区域及び交通手段の対象範囲
- 3 計画の期間

≪第2章≫本市の状況と課題【P.15～38】

- 1 本市の状況
 - (1)本市の人口特性等
 - (2)公共交通の状況
 - (3)関連する取組
- 2 公共交通の課題整理

≪第3章≫基本的な方針【P.39～44】

- 1 基本理念・基本方針
- 2 計画目標
- 3 役割分担

≪第4章≫目指すべき交通ネットワークの考え方【P.45～62】

- 1 エリア区分
- 2 交通ネットワーク
- 3 交通結節点

≪第5章≫目標達成のための施策と実施主体【P.63～86】

- 1 施策の体系
- 2 個別施策

≪第6章≫計画の進行管理【P.87～90】

- 1 計画の進行管理
- 2 計画の管理体制

≪参考資料≫【P.91～96】

- 1 千葉市地域公共交通活性化協議会設置条例
- 2 千葉市地域公共交通活性化協議会 委員名簿
- 3 検討経緯
- 4 用語集

「千葉市地域公共交通計画」は電子データでも
ご確認いただけます。
右のQRコードを読み取ると、電子データを掲載
しているページが表示されます。





はじめに

【コラム】

なぜ公共交通に目を向けるのでしょうか？

私たちの生活の一部である公共交通は、自由な外出・移動が可能な社会を目指すにあたって、なくてはならない社会インフラの一つです。

本計画(マスタープラン)を策定する意義をお話します。

1 公共交通の5つのメリット

- なぜ公共交通が私たちの生活に大事なのか。
- 公共交通の有する多面的な効果(クロスセクター効果)も踏まえた、公共交通が持つ主なメリットは、以下の5つがあげられます。

SHARE!
(シェア)

- S**afety【セーフティ】 交通事故の確率が減少
- H**ealthy【ヘルシー】 健康によい
- A**ccess【アクセス】 目的地までの移動を快適に
- R**easonable【リーズナブル】 家計にやさしい
- E**cology【エコロジー】 環境にやさしい

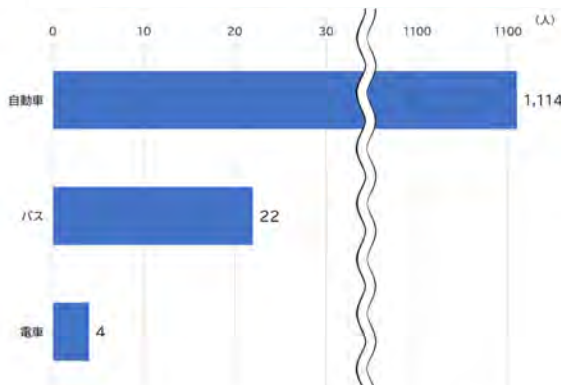
“鉄道やバスなどの車両をみんなで利用する”など、
公共交通は皆さんで利用(シェア:SHARE)するものです♪

1 公共交通の5つのメリット

Safety【セーフティ】 交通事故の確率が減少

プロの運転手が運転している公共交通は、交通事故の確率が低い移動手段です。お出かけ時にお酒が楽しめるなど、ちょっと豊かな時間を安心して過ごせます。

輸送1億人あたりの死傷者数



死亡事故の割合

(1万キロ/年、50年間利用し続けると)

3分の2のドライバーが、
事故でけがをさせてしまう。

250人のドライバーのうち1人は
死亡事故の加害者

(出典)日本モビリティ・マネジメント会議HP

飲酒運転での事故も

あとを断ちません。

飲酒しても移動可能な

公共交通で安心・安全に!



帰りの
安心だね

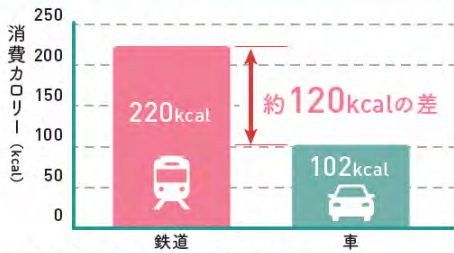
出典:国立公衆衛生院、(社)日本損害保険協会、
日本モビリティ・マネジメント会議

1 公共交通の5つのメリット

Healthy【ヘルシー】 健康によい

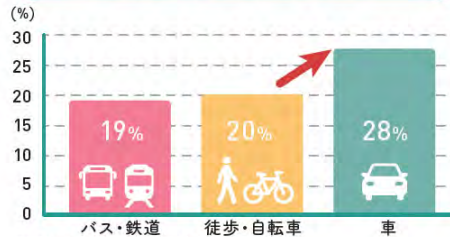
車での移動はずっと座ったままで、肥満の原因にもなります。
公共交通の移動に伴う消費カロリーは車の2倍以上。
健康寿命を延ばすために、おすすめの移動手段。

移動に伴う消費カロリー



(出典)日本モビリティ・マネジメント会議HPより作成
※15km離れた地点への往復などの仮定をしています。

通勤手段と肥満の割合



※肥満=25<BMI=[体重/身長]²
(出典)日本モビリティ・マネジメント会議HPより作成

- 1日1歩あたり0.061円の医療費抑制効果があります。
- また、1日1,500歩の増加はNCD(非感染性疾患)発症および死亡リスクの約2%減少に相当します。

出典:国土交通省「まちづくりにおける健康増進効果を把握するための歩行量(歩数)調査のガイドライン」より抜粋

公共交通でカラダもハッピーに!



1 公共交通の5つのメリット

Access【アクセス】 目的地までの移動を快適に

公共交通を利用することにより、通勤時の交通渋滞の緩和などが期待。
例えば、マイカーの利用を控えて、多くの人を運べる路線バスを利用すれば、その分の交通量が減少し、渋滞の緩和につながり、アクセス性が高まります。



30台分

例えば、
大型バスの場合
(乗車定員30人以上)



渋滞緩和のイメージ



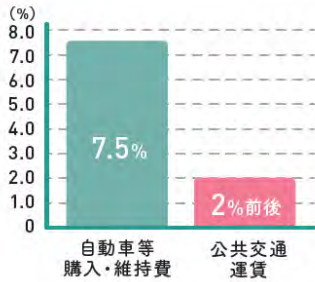
出典: 環境省資料
(富山県高岡市 撮影:(公財)とやま環境財団)

1 公共交通の5つのメリット

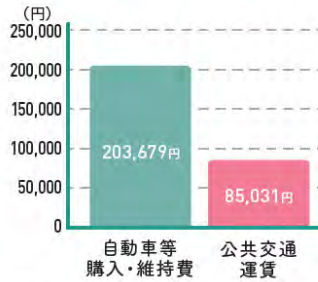
R easonable 【リーズナブル】 家計にやさしい

マイカーの保有は、車両代・保険代・税金・駐車場代など想像以上に費用がかかる。でも、公共交通の場合は、利用するとき運賃を払うだけなので、出費が節約。

消費支出に占める
公共交通運賃と
自動車等購入・維持費の
割合(総世帯)



1世帯の
公共交通運賃と自動車等
購入・維持費
(総世帯・関東)



1日あたりの維持費
(マイカー)

1,000cc程度の車の場合

1,500円～2,000円/日
(55万円～75万円/年)

(出典)日本モビリティ・マネジメント会議HP

**バス、電車の方が
経済的!**

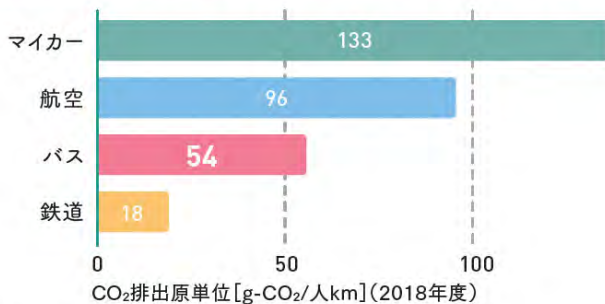
(出典)国土交通省「令和2年版交通政策白書」より作成

1 公共交通の5つのメリット

E cology 【エコロジー】 環境にやさしい

人が移動する際の環境負荷は交通手段によって異なります。マイカーではなく、鉄道・バス等の公共交通を利用すればCO₂排出量は減少します。

運送量当たりの二酸化炭素の排出量(旅客)



(出典)国土交通省HPより作成

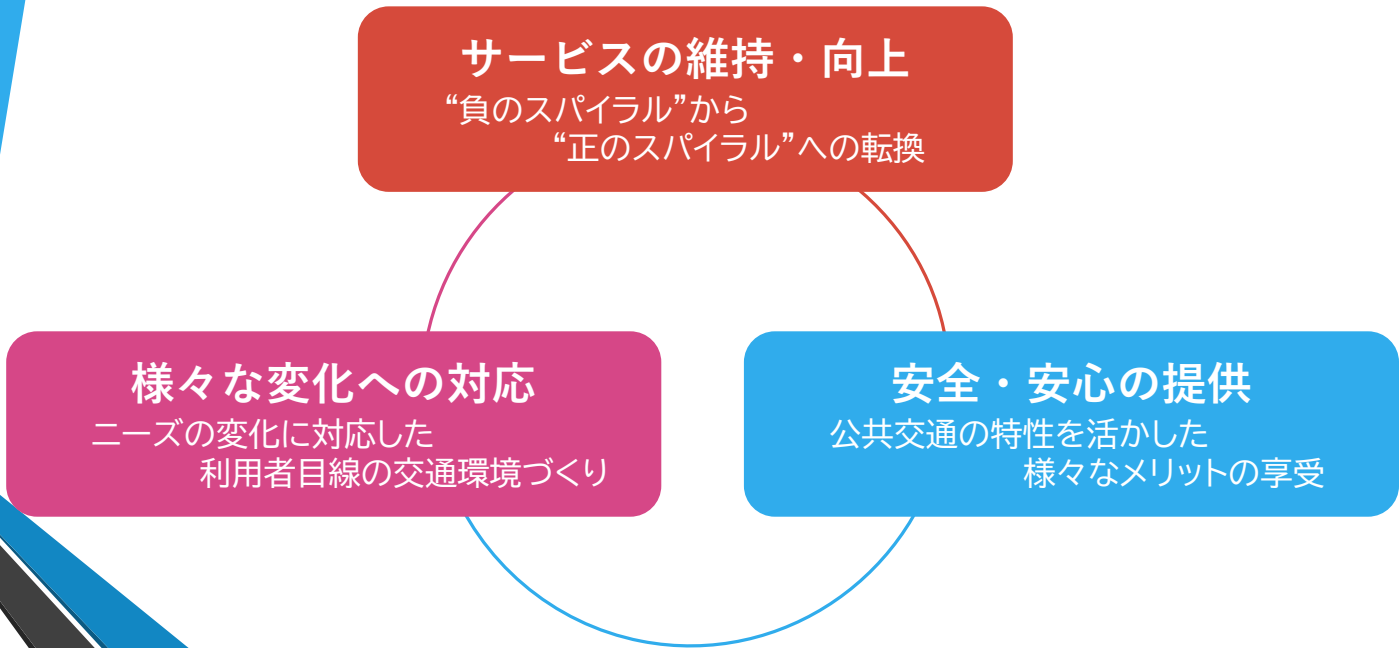
CO₂排出量
バスはマイカーと
比べて、

約60%減
公共交通で
エコライフを
楽しもう!

2 公共交通に期待される役割 ～欠かせない社会インフラ～

高齢者や障害者等を含む不特定多数の方が利用する公共交通は、市民生活・経済活動の前提基盤であり、欠かせない社会インフラの一つ。

そのような公共交通に期待される役割は、以下の3つがあげられます。



2 公共交通に期待される役割 ～欠かせない社会インフラ～



◆人口減少の本格化などにより、公共交通の維持は容易ではなく、交通事業者が現在直面している課題に対して単独で立ち向かうことは困難。

◆“利用者減→収益悪化→サービス水準の低下→更なる利用者減”と負のスパイラルに陥ることで、移動の足・外出機会の喪失のリスク。



◆交通事業者のサービス改善だけでなく、市民や来街者への公共交通利用促進の実施、市内企業等への働きかけ等、多様な主体を巻き込んだ取組みを展開。

◆“利用者増→収益改善→サービス水準向上→利用者増”と正のスパイラルに転換し、公共交通サービスの維持を図る。



※上記記載の公共交通のサービスは、運行本数や運賃等の運送サービス全体を指す

2 公共交通に期待される役割 ～欠かせない社会インフラ～



安全・安心の提供

- ◆ 移動の際の選択肢として、安全・安心で高齢者や障害者等の不特定多数が利用する公共交通が候補として思い浮かばなければ、身近な公共交通の認知度は上がらない。
- ◆ 身近な公共交通の認知度が上がらなければ、**利用機会の喪失のリスク**につながり、安全・安心な移動を提供している公共交通を利用したい時には**周辺では走っていない恐れ**がある。

- ◆ 公共交通とマイカーの双方の特性(メリット)を上手く活用しながら、**無秩序なマイカー利用に陥らないよう、適切な役割分担への誘導**が必要。
- ◆ 様々な移動モードの選択肢の一つとして、**安全・安心で身近な公共交通**について認知度を上げ、公共交通とマイカーの適切な使い分けから、**様々なメリットを享受**できるようにする。

2 公共交通に期待される役割 ～欠かせない社会インフラ～



様々な変化への対応

- ◆ 東京都市圏パーソントリップ調査(平成30年)※の結果から、**すべての年齢階層で外出率が減少**。
- ◆ 超高齢社会により、**高齢者の外出機会の減少(閉じこもり)**により、**人との交流が減ることで、要介護状態や認知症発症のリスク**あり。
- ◆ 若者の車離れにより、公共交通が充実しなければ、**若者の外出機会の減少**により、**地域の交流やまちの賑わい喪失のリスク**あり。
- ◆ 地球温暖化など、**気候危機への対応は地球規模の課題**。
- ◆ **新型コロナウイルス感染拡大に伴い、在宅勤務・テレワークの急速な進展、自宅での活動時間の増加**など、**人々の生活様式が大きく変化**。

※次ページ参照

- ◆ 既存交通のみならず、カーシェアやシェアサイクル、今後の技術革新(自動運転技術やMaaSの普及等)を見据え、**利用者ニーズにあった変革を推進**するとともに、利用者が賢く選べる**選択肢を提供**することが必要。
- ◆ 社会情勢の変化への対応にあたっては、**公共交通の価値等を創出**することにより、**SDGs(持続可能な社会を目指す国際目標)達成に貢献**。
- ◆ 集約型都市構造の推進、ウォーカブルなまちなかの形成、コロナ禍を契機に生じた変化(デジタル化の急速な進展、ニューノーマルの浸透など)への対応など社会インフラの一部として、**様々な変化への対応**を図る。

(参考) 東京都市圏パーソントリップ調査とは

- パーソントリップ調査は、「どのような人が」「どのような目的で」「どこからどこへ」「どのような交通手段で」移動したかなどを調べるものです。そこからは、鉄道や自動車、徒歩といった各交通手段の利用割合や交通量などを求めることができます。
- パーソントリップ調査は、人の移動に関する内容についての調査であり、ある人の平日の1日の動きを調査しています。



※第4回調査圏域(H10年)は第3回と同じ圏域で調査を実施
第5回調査圏域(H30年)は第5回と同じ圏域で調査を実施

第6回東京都市圏パーソントリップ調査の概要

- ・調査範囲: 東京都市圏(東京都・神奈川県・埼玉県・千葉県・茨城県南部)
- ・調査時期: 平成30年9月～11月
- ・対象者: 東京都市圏に居住する約1,800万世帯のうち、無作為で選ばれた約63万世帯の方(満5歳以上)
- ・調査方法: 調査対象世帯に対して、郵送で調査の案内を配布し、Web回答(スマートフォン、タブレット、PC)または紙の調査票で回答する方法で実施。

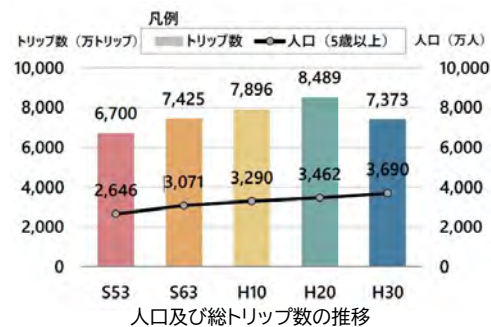
出典: 東京都市圏交通計画協議会

《東京都市圏パーソントリップ調査(平成30年)結果の特徴(東京都市圏全体)》

◆総移動回数(総トリップ数)

～調査開始以来、初めて減少～

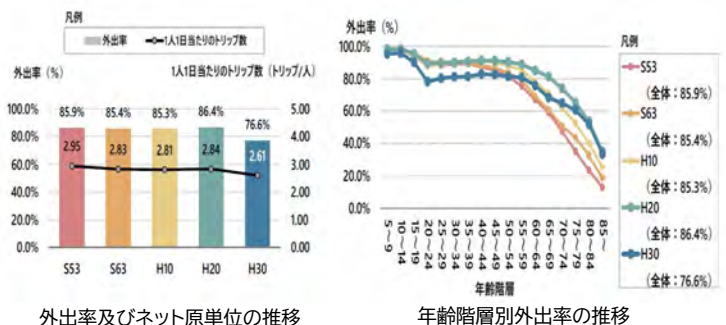
- ・ 総トリップ数は調査開始以来、継続的に増加していたが、今回調査で初めて減少。
- ・ 平成20年と比較して約13%に相当する、約1,116万トリップ減少。



◆外出率

～調査開始以来、過去最低に～

- ・ 外出率、ネット原単位いずれも過去最低となり、減少幅も最大。
- ・ すべての年齢階層で外出率が減少。
- ・ 特に20～60代の各層では、10年前(平成20年)と比較して約10ポイント減少。



3 地域公共交通計画の策定意義

- “公共交通のメリット”や“公共交通に期待される役割”などを踏まえて、地域の実情に応じた「あるべき姿」を多様な関係者と共有します。
- また、共有した「あるべき姿」へ向かう道しるべとして、地域公共交通計画を策定し、計画的な取組の実施と進捗管理・見直しを通じて、より持続可能な交通サービスへ着実に前進します。

持続可能な交通サービスの実現
に向けた道しるべ

地域公共交通計画

公共交通の5つのメリット

公共交通に期待される役割
～欠かせない社会インフラ～

持続可能
(sustainable)



持続不可能
(unsustainable)





《第1章》計画の概要

この章では、千葉市の上位計画等と本計画の位置づけや、本計画の範囲、計画の期間についてお話しします。

第1章 構成...

- 1 計画の位置づけ
- 2 計画の区域及び交通手段の対象範囲
- 3 計画の期間

1 計画の位置づけ

- 本計画は、上位計画である本市の総合計画や都市計画区域マスタープランのもと、都市計画マスタープラン・立地適正化計画と連携した計画です。
- また、地域公共交通の活性化及び再生に関する法律(以下、法という)に基づく、法定計画です。

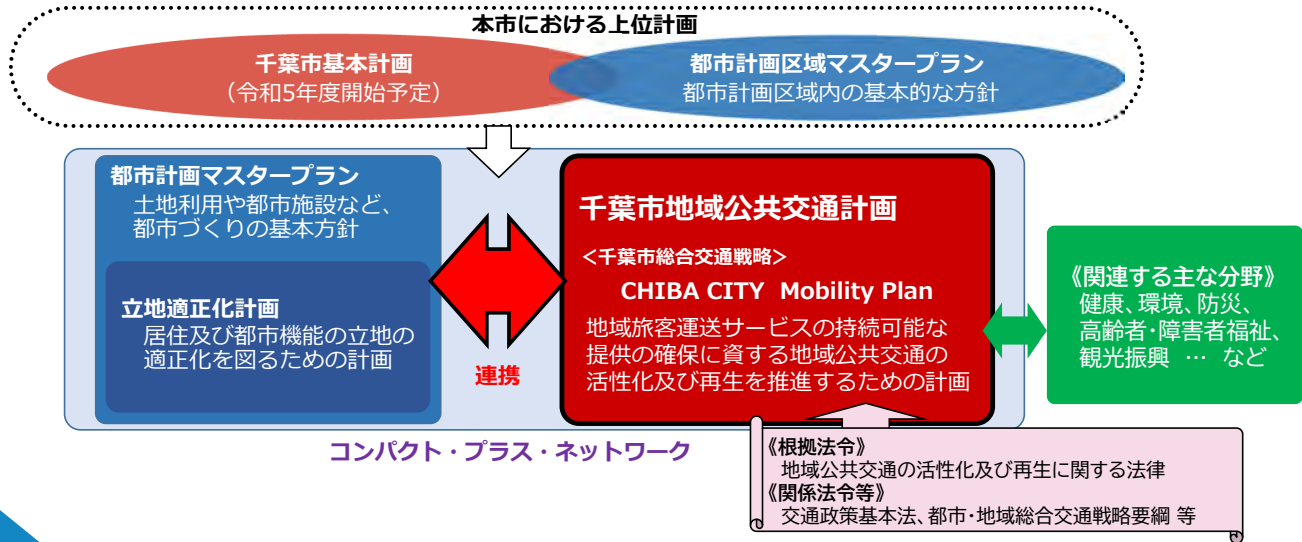


図1-1 千葉市地域公共交通計画の位置付け

2 計画の区域と交通手段の対象範囲

■計画の区域

- **対象区域:千葉市全域**
- なお、市民等の移動は市域にとられず、広域に及ぶことを踏まえ、近隣市等との連携も含めた検討を行います。



図1-2 千葉市の位置図



図1-3 千葉市の公共交通ネットワーク図

■交通手段の対象範囲

- 法改正の趣旨を踏まえ、多様な移動手段の活用も検討します。(“輸送資源の総動員”)
- さらに、新たなモビリティの活用についても積極的に検討します。
- 計画の対象は鉄道、モノレール、路線バス、タクシーなど既存の公共交通を中心とします。

本計画の対象



出典:国土交通省の資料を基に千葉市作成

【参考】各移動手段の特徴

- 各移動サービスの特性を整理すると下記のとおりです。
- 各手段の特性を踏まえ、適材適所に検討していきます。

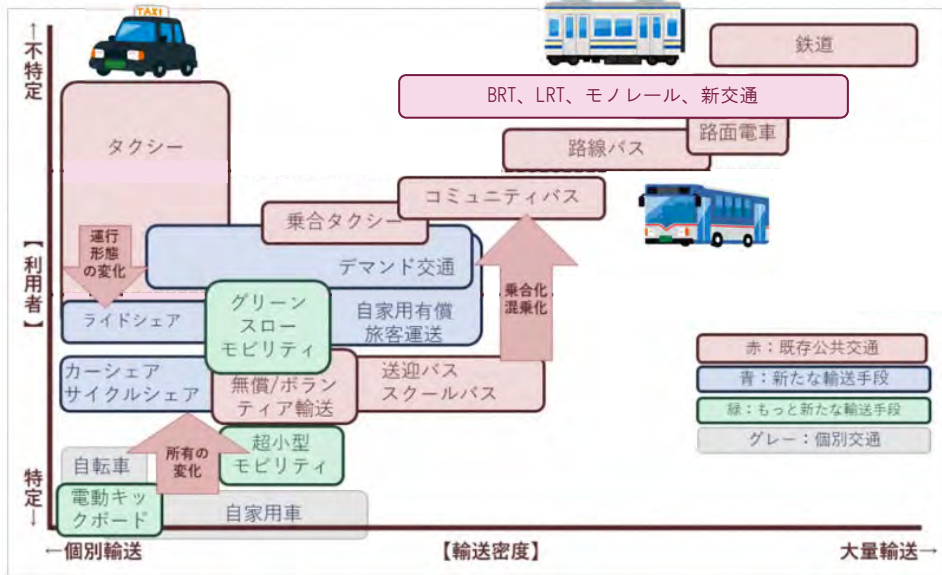


図1-4 多様な移動サービス(陸上交通のみ)

出典：国土交通省「地域公共交通網形成計画及び地域公共交通再編実施計画作成のための手引き入門編」(トリセツ編集会議加筆)を基に千葉市加工

3 計画の期間

- 計画の期間については「地域公共交通の活性化及び再生に関する基本方針」において、「5年程度を原則」とすると同時に、「まちづくりに関する事業の中には、事業期間が長期間にわたるものもある」、「中長期的に地域が目指すべき将来像も念頭におきつつ、作成することが適当」とも記載されています。
- これを踏まえ、本計画は中長期的(概ね20年)視野を持って策定するものの、計画期間は令和3年度(2021年度)から令和7年度(2025年度)までの約5年間とします。
- なお、関連計画の策定状況等を踏まえつつ、適宜、見直しや改善を行います。

	2019年	2020年	2021年	2022年	2023年	2024年	2025年	2026年	
	令和1年	令和2年	令和3年	令和4年	令和5年	令和6年	令和7年	令和8年	
上位計画 (総合計画)	千葉市新基本計画				千葉市基本計画(2023年～) ※計画期間：10年				
					実施計画(2023年～) ※計画期間：3年(予定)				実施計画
	千葉市都市計画マスタープラン(2016～2025年)				改正千葉市都市計画マスタープラン(2023年～)				
関連計画	千葉市立地適正化計画(2019～2040年)				改正千葉市立地適正化計画(2023年～)				
本計画					千葉市地域公共交通計画(2021～2025年)				

図1-5 本計画の計画期間と関連計画等



《第2章》本市の状況と課題

この章では、本計画を策定するにあたって実施した基礎調査結果などを踏まえながら、本市の状況と課題をお話します。

第2章 構成...

- 1 本市の状況
- 2 公共交通の課題整理



1 本市の状況

(1)本市の人口特性等

- 1-1 人口推移と土地利用等
- 1-2 高齢化率と運転免許自主返納者数
- 1-3 若者の車離れ

(2)公共交通の状況

- 2-1 公共交通ネットワーク
- 2-2 公共交通の概況
- 2-3 公共交通の利用圏と人口密度
- 2-4 移動特性
- 2-5 コロナ禍における公共交通の利用状況
- 2-6 コロナ禍における本市の移動実態【WEBアンケート】

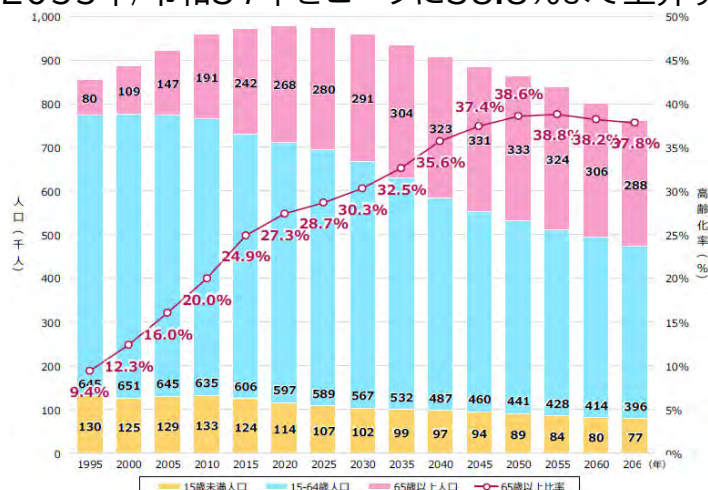
(3)関連する取組

- 3-1 千葉市立地適正化計画
- 3-2 ウォーカブル推進
- 3-3 公共交通のバリアフリー化と
千葉市バリアフリーマスタープラン
- 3-4 新駅、海浜幕張駅改札口
- 3-5 コミュニティバス、グリーンスローモビリティ
- 3-6 幕張新都心モビリティコンソーシアム

(1)本市の人口特性等

1-1 人口推移と土地利用等

- 本市の人口は、今後、減少傾向となる見通しです。
- 年少人口(15歳未満)、生産年齢人口(15歳以上65歳未満)が減少するのに対し、高齢者人口(65歳以上)は2050年/令和32年まで増加する見通しです。
- 高齢化率は、2055年/令和37年をピークに38.8%まで上昇する見通しです。

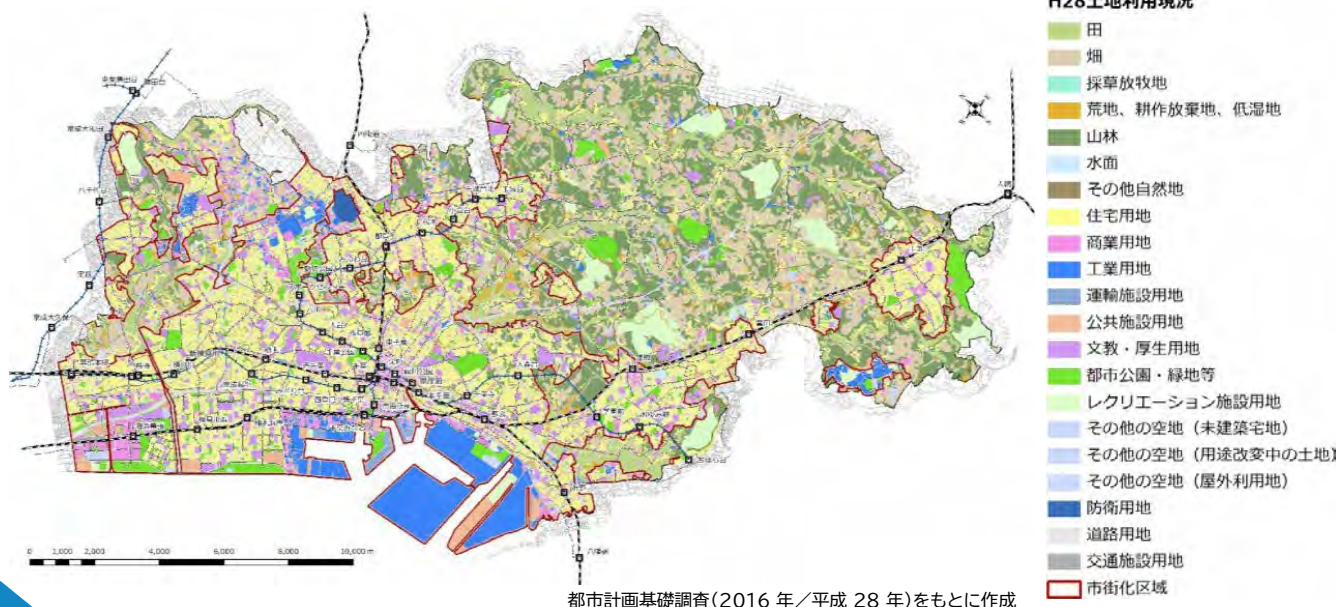


千葉市将来人口推計(2018年/平成30年)をもとに作成

図2-1 千葉市の人口、年代別構成比の推移

1-1 人口推移と土地利用等

- 市街化区域内は、住宅用地が多くを占めています。
- 市街化調整区域においては、田や畑、山林が多くを占めています。



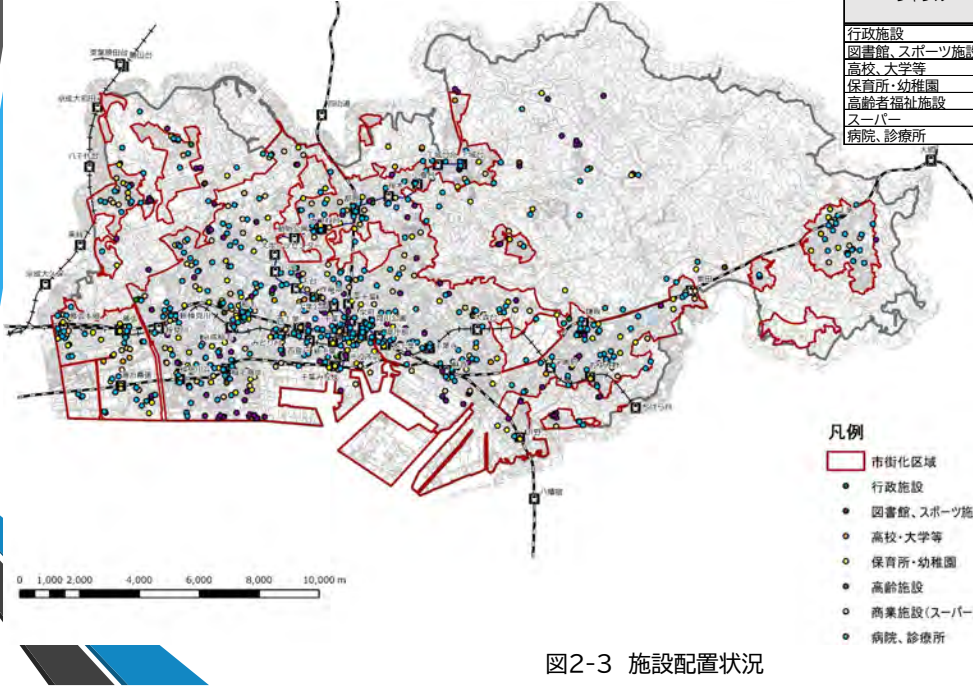
都市計画基礎調査(2016年/平成28年)をもとに作成

図2-2 土地の利用状況

1-1 人口推移と土地利用等

- 市内の施設配置状況は以下のとおりです。
- 市街化区域内に多様な施設が集積しています。高齢者福祉施設(通所系)等については、市街化調整区域においても点在しています。

ジャンル	市内全体	施設数		割合	
		市街化区域内	市街化調整区域内	市街化区域内	市街化調整区域内
行政施設	29	26	3	90%	10%
図書館、スポーツ施設等	173	136	37	79%	21%
高校・大学等	49	41	8	84%	16%
保育所・幼稚園	244	221	23	91%	9%
高齢者福祉施設	595	459	136	77%	23%
スーパー	138	138	0	100%	0%
病院、診療所	364	336	28	92%	8%



- 凡例
- 市街化区域
 - 行政施設
 - 図書館、スポーツ施設等
 - 高校・大学等
 - 保育所・幼稚園
 - 高齢施設
 - 商業施設(スーパー)
 - 病院、診療所

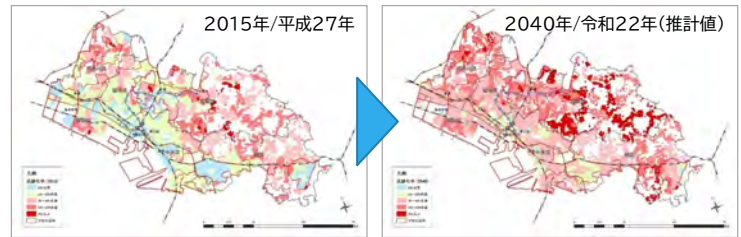
東洋経済スーパーマーケット総覧(2015/H27)、
iタウンページ(2016年/H28)、
ちば医療ナビ(2016年/H28)、
千葉市事業所一覧(2016年/H28)
公共施設位置情報(2016年/H28)をもとに作成

図2-3 施設配置状況

1-2 高齢化率と運転免許自主返納者数

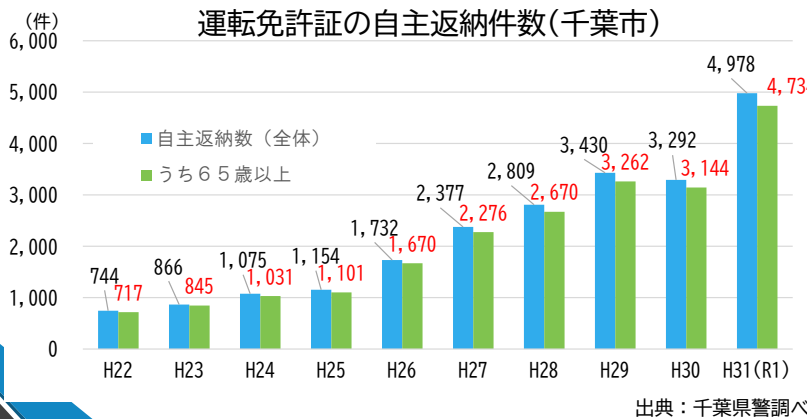
《高齢化率》

- 将来(2040年/令和22年)においては、本市のほぼ全域で高齢化率が30%以上となる見通しです。



国勢調査(2015年/平成27年)をもとに作成

図2-4 市内の高齢化率



《運転免許自主返納者数》

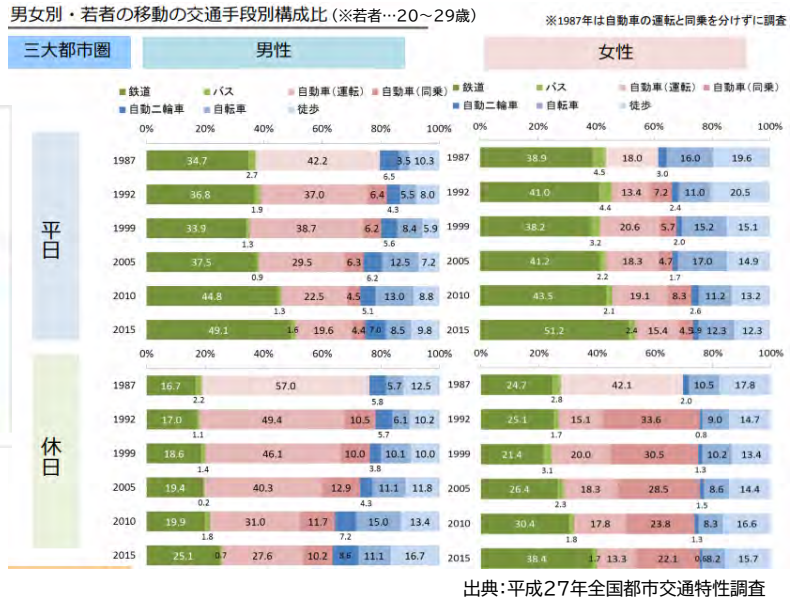
- 運転免許保有者に対する高齢者の割合は全国的に増加傾向にあり、本市でも同様の傾向が見られます。
- 一方、高齢者の運転免許自主返納件数も増加傾向にあります。

1-3 若者の車離れ

- 市内の若者(30歳未満)の運転免許保有割合は微減傾向です。
- また、全国都市交通特性調査(平成27年)の結果から、若者の交通手段別構成比を経年で見ると、三大都市圏(千葉市含む)では鉄道利用の割合が増加していますが、自動車の利用割合は減少しています。
- このことから、運転免許は保有しているものの、主な交通手段は公共交通(鉄道等)を利用しているものと考えられます。



出典:千葉県警調べを基に千葉市作成



(2) 公共交通の状況

2-1 公共交通ネットワーク

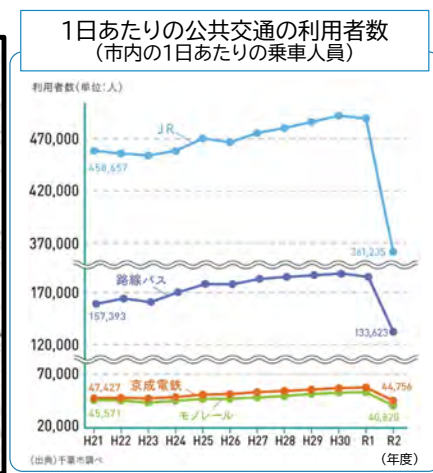
- 千葉市では鉄道・モノレール・バス等の路線が中心部から各方面に向けて張り巡らされており、市街化区域内を中心に高い運行頻度で運行しています。
- これまでの1日あたりの公共交通の利用者数は増加傾向にありましたが、新型コロナウイルス感染症の拡大に伴う外出自粛等の影響から、令和2年度の利用者数は大きく減少しております。



図2-5 千葉県の鉄道路線図



図2-6 千葉市の公共交通ネットワーク図



2-2 公共交通の概況

■鉄道

- 都市内及び都市間の根幹となる交通手段であり、高い定時性を確保した高速・大量の輸送機関です。
- 市内の鉄道駅は31駅
(JR:18駅、京成電鉄:13駅)

■モノレール

- 都市内の幹線となる交通手段であり、高い定時性を確保した中速・中量の輸送機関です。バスと比べて定時性・速達性に優れています。
- 市内のモノレール駅は18駅

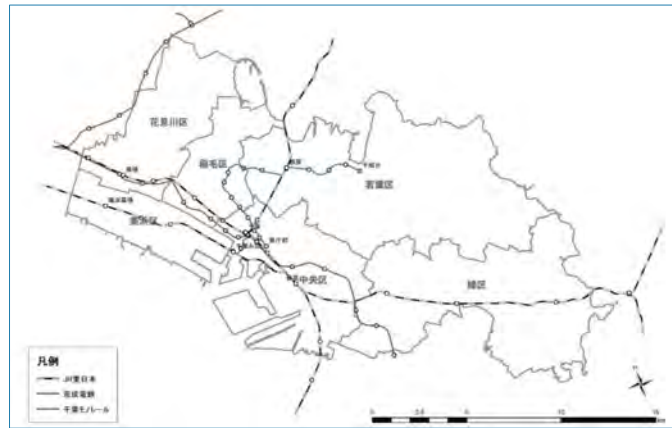


図2-7 市内公共交通ネットワーク(鉄道・モノレール)

2-2 公共交通の概況

■路線バス

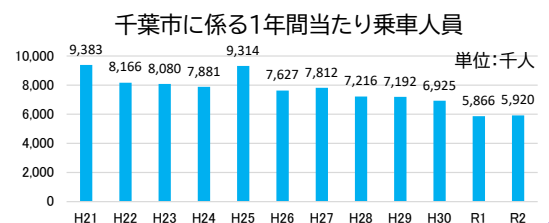
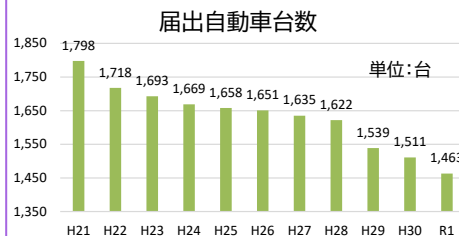
- 輸送能力は、中～低速・中～少量であり、道路混雑などの影響を受ける輸送機関です。市内運行距離が500kmを超えており、市内の広範囲をカバーしております。
- 市内の路線バス事業者は10社

■タクシー

- 輸送能力は、中～低速・少量であり、バスと同様に道路混雑などの影響を受けますが、個別ニーズへの適応性が高い交通手段です。
- 市内の届出自動車台数は減少傾向にあり、年間の乗車人員は微減傾向にあります。



図2-8 市内公共交通ネットワーク(路線バス)



2-3 公共交通の利用圏と人口密度

- 鉄軌道駅やバス停の利用圏域(駅から800m内、バス停から300m内)別人口割合を見ると、行政区ごとに特性があります。
- 特に中央区や美浜区では「鉄道・バス利用圏域内」の人口割合が大部分を占めております。
- 一方、緑区の「鉄道・バス利用圏域外」の人口割合は、他区と比べて高い傾向にあります。

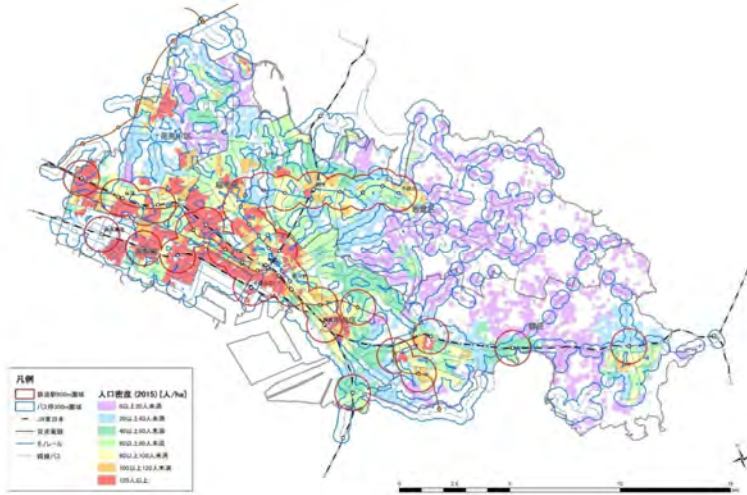
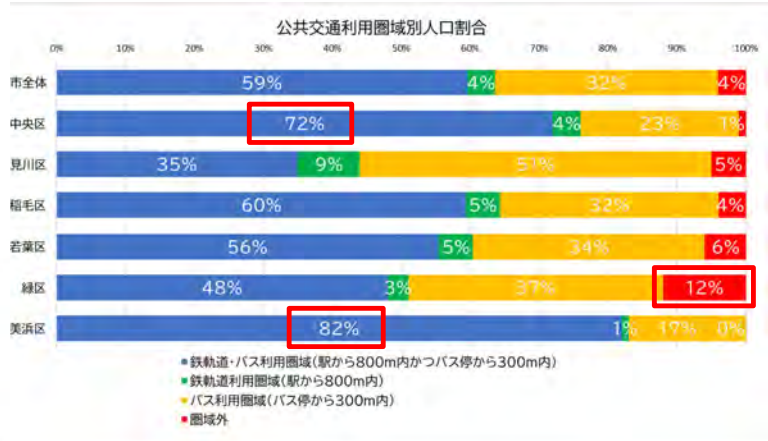


図2-9 公共交通の利用圏と人口密度(2015年/平成27年)

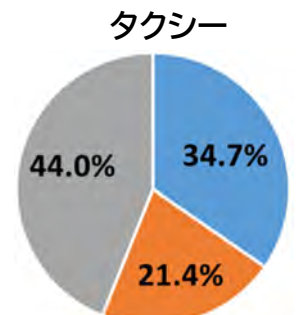
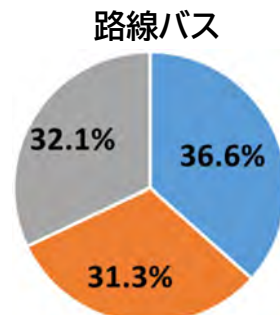
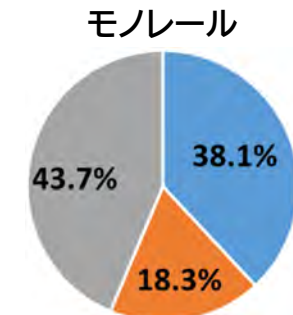
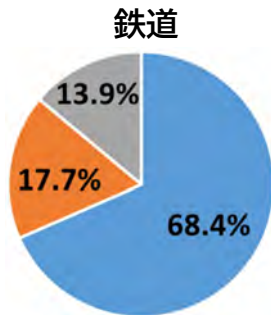


(参考)各区の概況と公共交通の満足度

中央区

- 千葉駅や蘇我駅では、鉄道やモノレールの路線が接続し、県内各方面と東京方面を結ぶ広域的な交通結節機能を担っています。
- 多くのバス路線が千葉駅から主要街道に沿って放射状にのびています。

◆公共交通の満足度(令和元年度 市内の移動に対するアンケート調査結果)



○満足な点

- ・便数が多い
- ・定刻通りに発着する

- ・わからない(考えたことがない)
- ・特にない

- ・自宅近くにバス停がある
- ・便数が多い

- ・わからない(考えたことがない)
- ・特にない

×不満な点

- ・混雑している
- ・便数が少ない

- ・わからない(考えたことがない)
- ・特にない

- ・便数が少ない
- ・定刻通りに発着しない

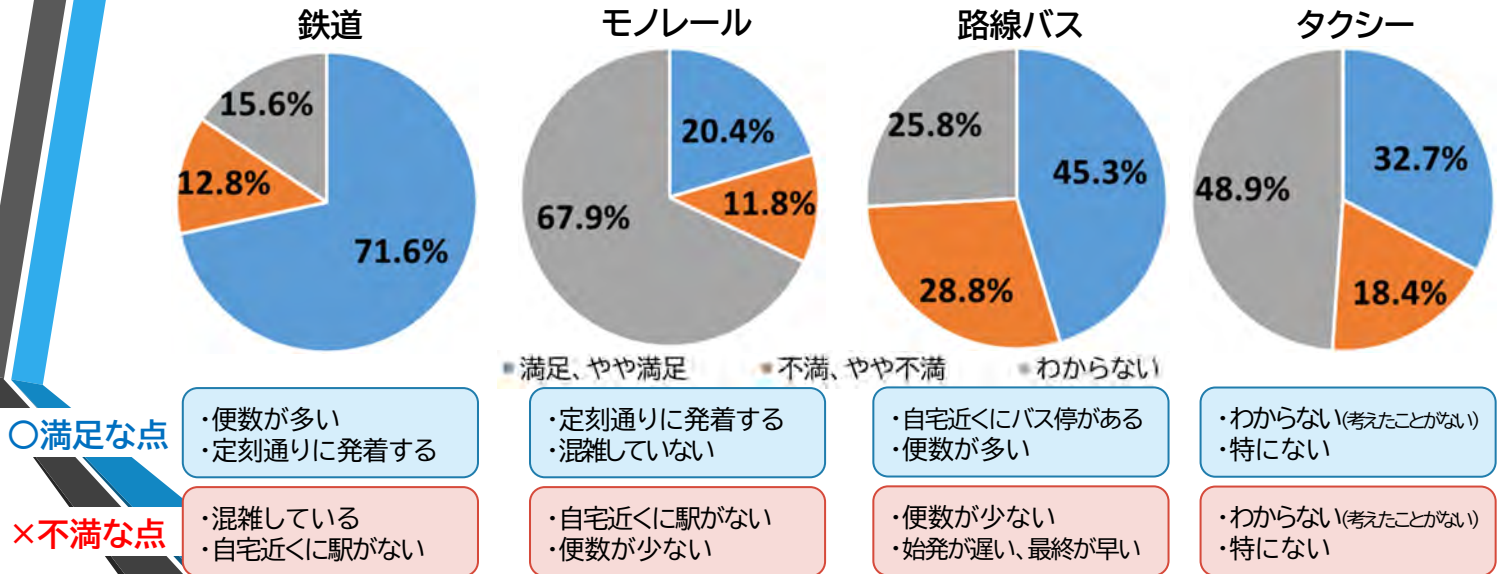
- ・わからない(考えたことがない)
- ・特にない

(参考)各区の概況と公共交通の満足度

花見川区

- 区南西部をJRと京成千葉線が、区北部を京成本線が横断しており、南北方向の移動は主に路線バスが担っています。
- 区内にモノレールは走っていません。

◆公共交通の満足度(令和元年度 市内の移動に対するアンケート調査結果)

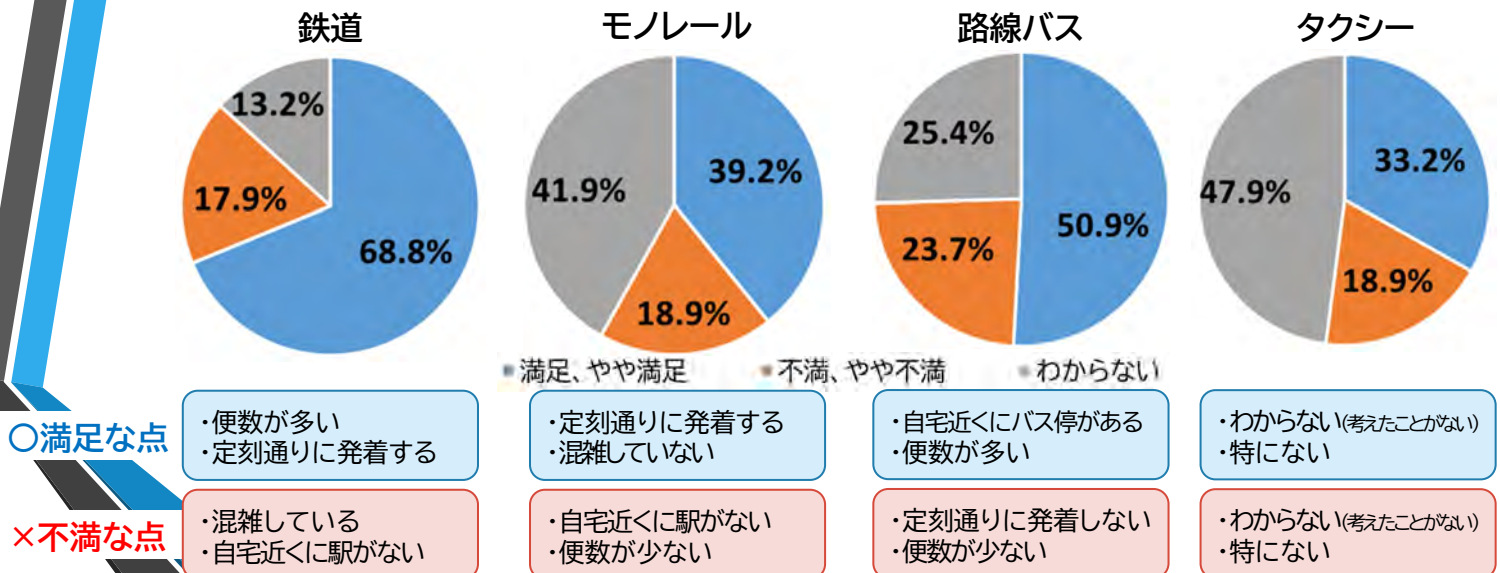


(参考)各区の概況と公共交通の満足度

稲毛区

- 区南西部をJRと京成千葉線が走っており、特にJR稲毛駅は多方面へ向かうバス路線の交通結節点になっています。
- モノレールが区東部の一部を曲がりながら走っています。

◆公共交通の満足度(令和元年度 市内の移動に対するアンケート調査結果)



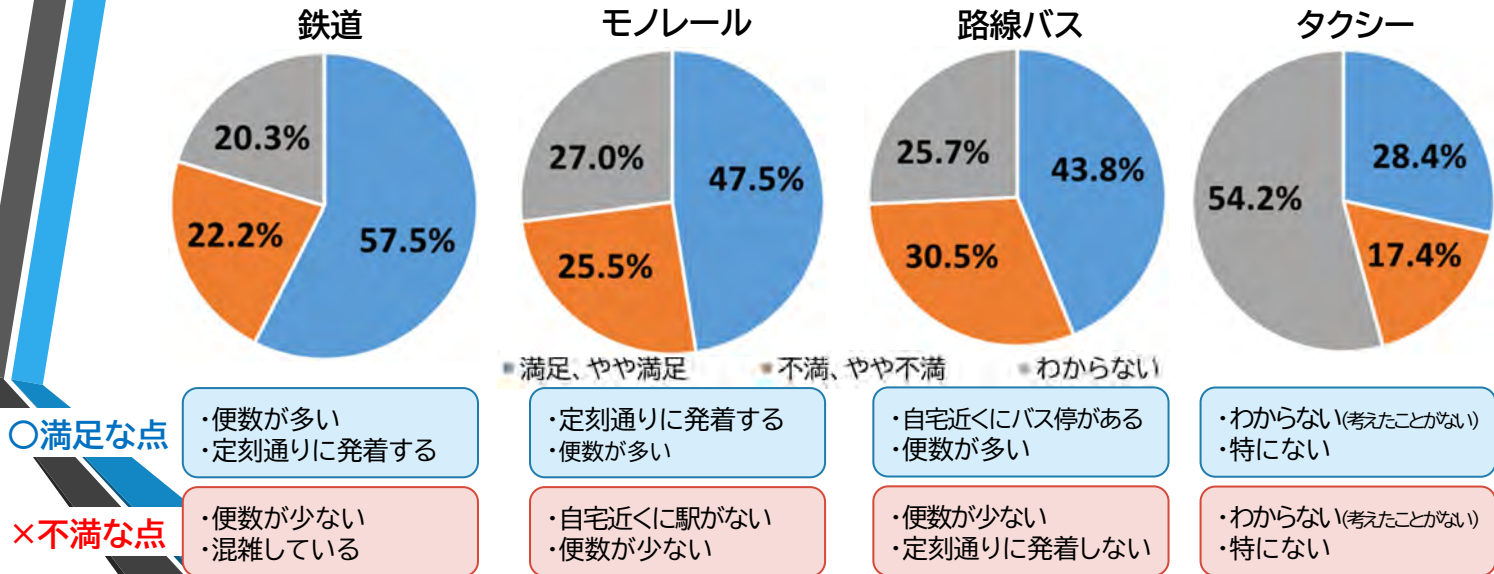
(参考)各区の概況と公共交通の満足度

若葉区



- 区北西部を走るJR線とモノレールが都賀駅で交差するようにのびています。
- 千葉駅から延びるバス路線や、モノレールの終点である千城台駅から走る泉地域コミュニティバスなどがあり、地域住民の方々の生活の足を支えています。

◆公共交通の満足度(令和元年度 市内の移動に対するアンケート調査結果)



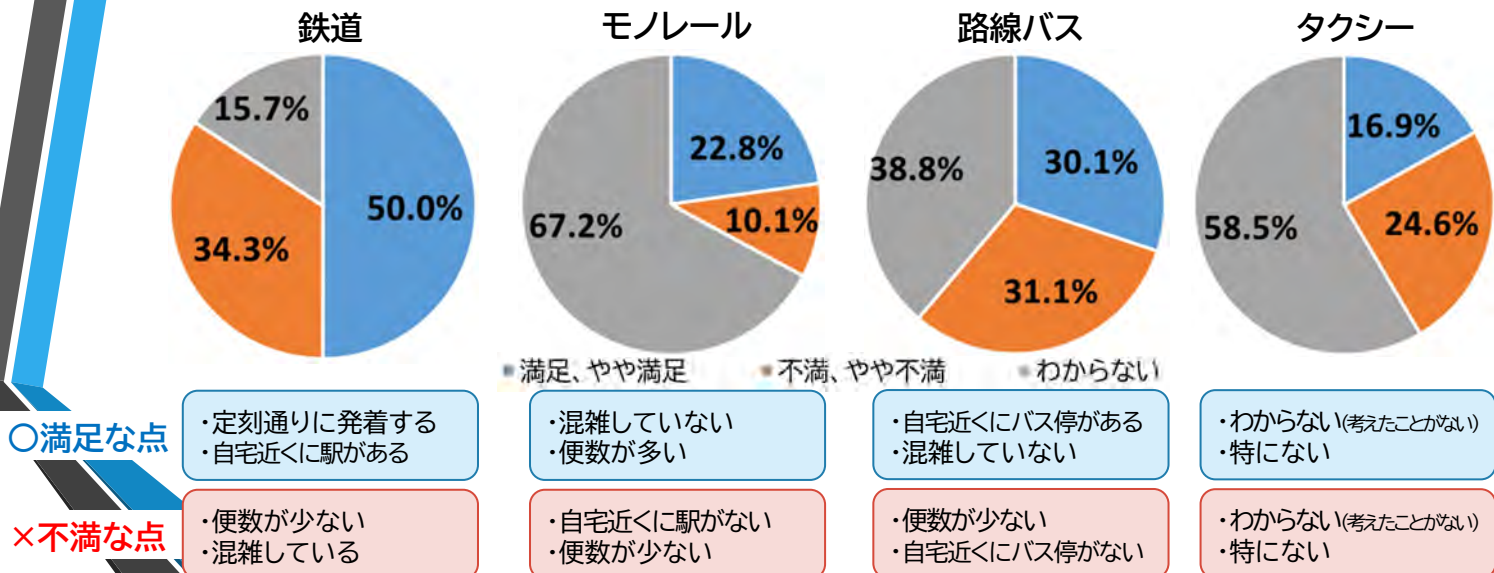
(参考)各区の概況と公共交通の満足度

緑区



- 東西をJR線が横断しており、各駅を基点にバス路線が伸びています。
- また西部の大規模な住宅団地内を通る京成千原線が走っています。
- 区内にモノレールは走っていません。

◆公共交通の満足度(令和元年度 市内の移動に対するアンケート調査結果)



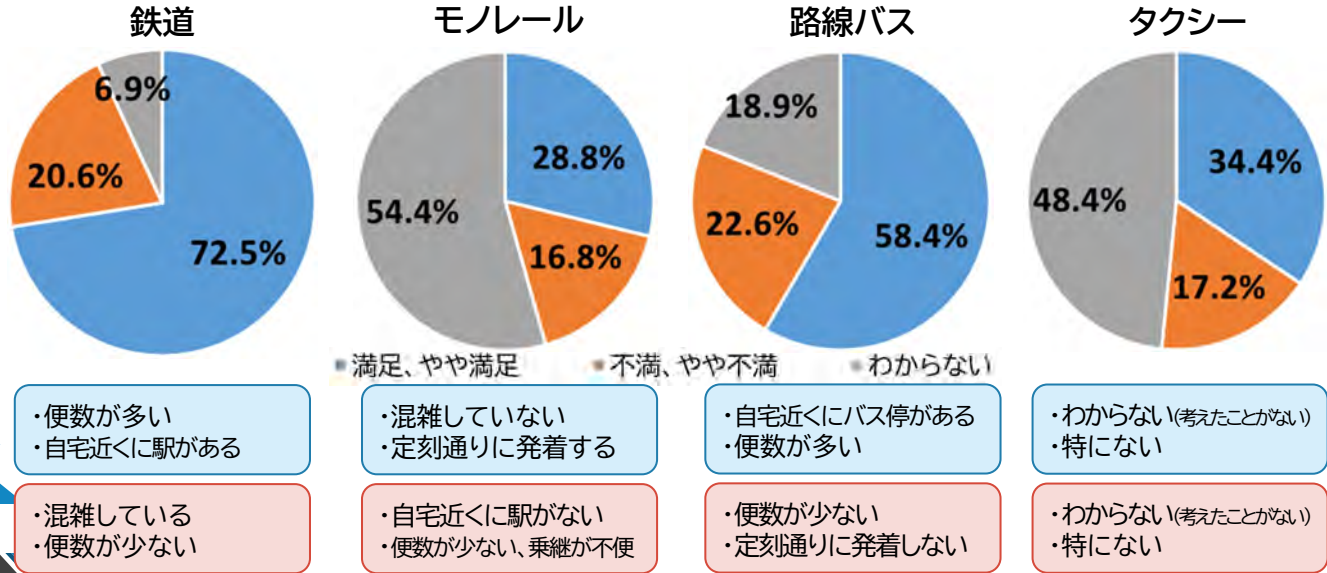
(参考)各区の概況と公共交通の満足度

美浜区



- JR線が縦断しており、各駅を起点に比較的高頻度なバス路線が伸びています。
- 区内にモノレールは走っていません。

◆公共交通の満足度(令和元年度 市内の移動に対するアンケート調査結果)

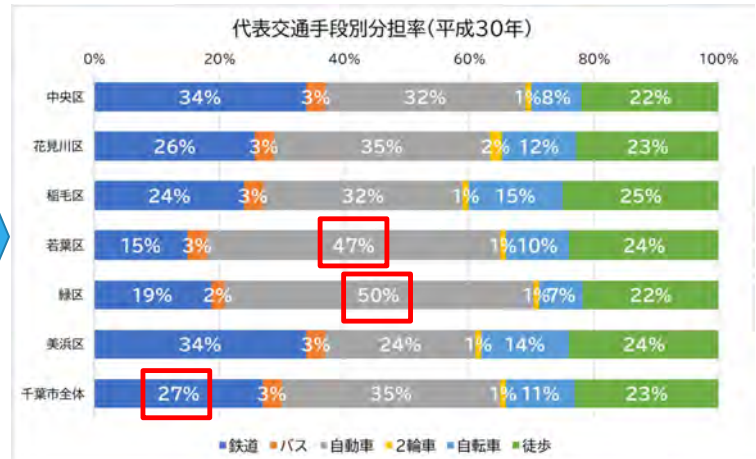
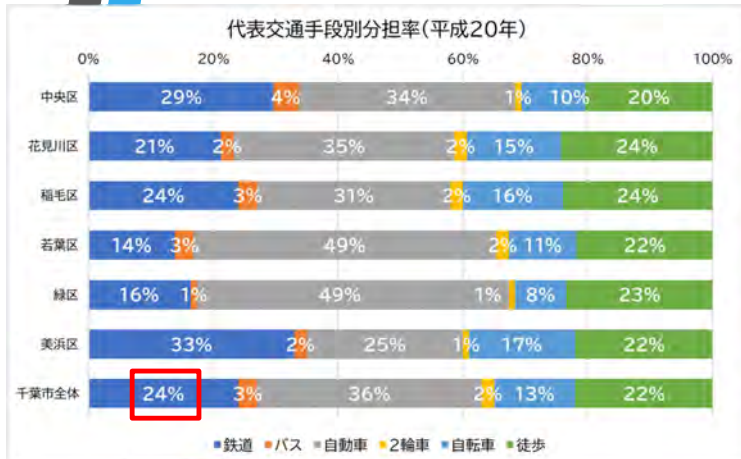


○満足な点

×不満な点

2-4 移動特性【東京都市圏パーソントリップ調査(平成30年)】

- 東京都市圏パーソントリップ調査(平成30年)の結果より、本市全体及び各区ともに、鉄道の分担率の増加がみられます。
- 移動手段ごとに目を向けると、若葉区や緑区の市内陸部においては、自動車の分担率が50%程度を占めており、自家用車への依存度が高さが見て取れます。



2-4 移動特性【東京都市圏パーソントリップ調査(平成30年)】

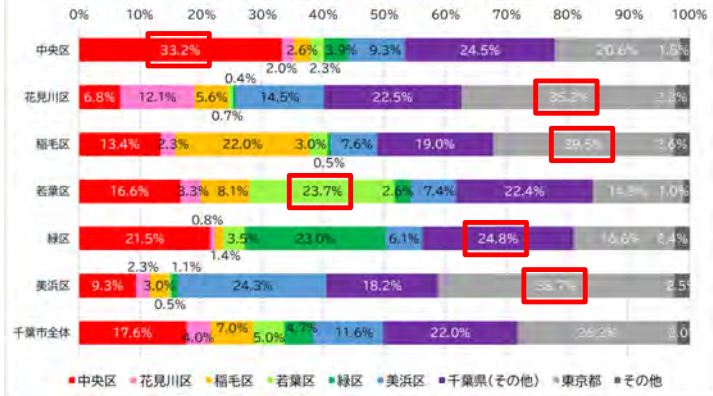
通勤

- 本市からの移動 ⇒ 市内への通勤が最も多く、次いで東京都となっています。
- 代表交通手段 ⇒ 鉄道と自動車の利用者が大半を占めています。

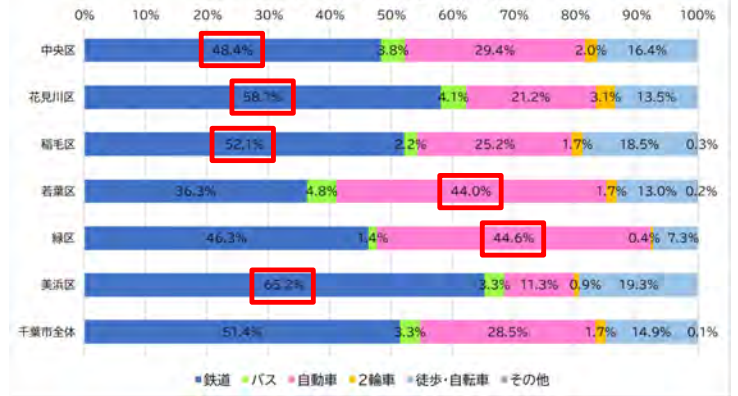
◆本市の区ごとの移動特性

- 自宅→勤務先 ⇒ 中央区・若葉区:同区内への通勤が最も多い。
花見川区・稲毛区・美浜区:東京都への移動が最も多い。
緑区:千葉市外への移動が最も多い。
- 代表交通手段 ⇒ 中央区・花見川区・稲毛区・美浜区:「鉄道」の利用が最も多い。
緑区・若葉区:「自動車」による移動が最も多い。

区ごとの通勤における移動目的地



区ごとの通勤時の代表交通手段



2-4 移動特性【東京都市圏パーソントリップ調査(平成30年)】

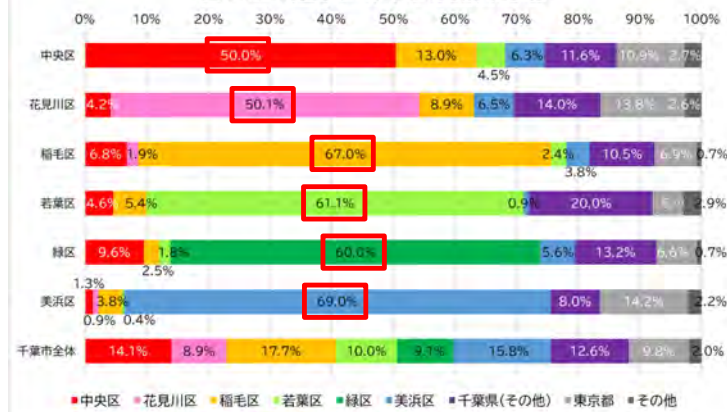
通学

- 本市からの移動 ⇒ 市内へ通学する方が最も多く、次いで、県内、東京都となっています。
- 代表交通手段 ⇒ 鉄道の利用者が大半を占めています。

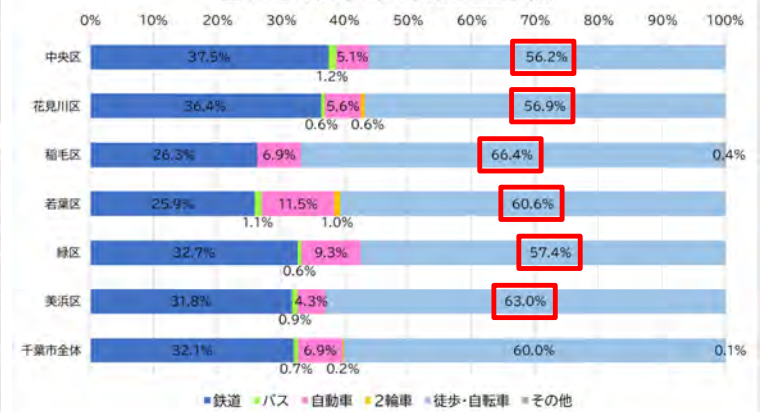
◆本市の区ごとの移動特性

- 自宅→通学先 ⇒ どの区においても地区内の移動が最も多い。
県内(千葉市以外)や東京都などへ通学する人は少ない傾向。
- 代表交通手段 ⇒ どの区においても「徒歩・自転車」による移動が多い。
次いで、「鉄道」の利用者が多い。

区ごとの通学における移動目的地



区ごとの通学時の代表交通手段



2-4 移動特性【東京都市圏パーソントリップ調査(平成30年)】

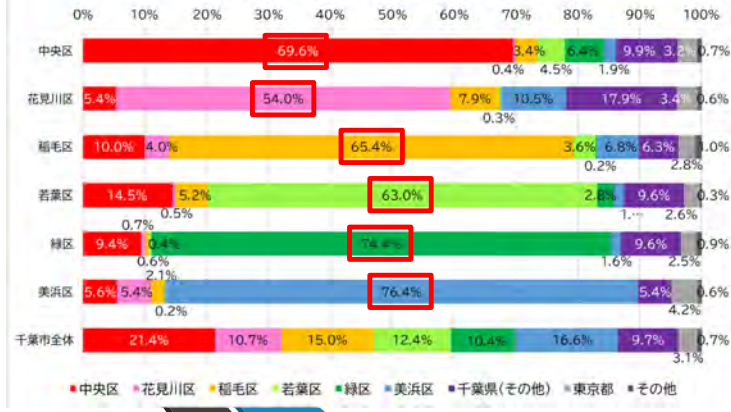
私事 (買い物、通院など)

- ▶ 本市からの移動 ⇒ 市内へ買い物や通院の方が最も多く、次いで、県内や近隣市への買い物や通院をする方が多くなっています。
- ▶ 代表交通手段 ⇒ 鉄道と自動車の利用が大半を占めています。

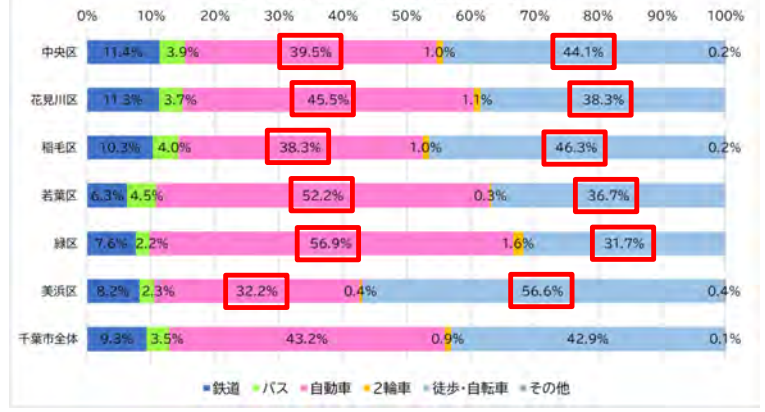
◆本市の区ごとの移動特性

- ▶ 自宅→買い物など ⇒ どの区においても同区内の移動が最も多い。県内(千葉市以外)や東京都などへ買い物や通院する人は少ない傾向。
- ▶ 代表交通手段 ⇒ どの区においても「自動車」、「徒歩・自転車」による移動が多い。「鉄道」、「バス」を使う人は少ない傾向。

区ごとの私事における移動目的地



区ごとの私事時の代表交通手段



2-4 移動特性【市内の移動に対するアンケート(令和元年)】

《市内の移動に対するアンケート調査結果(令和元年)》

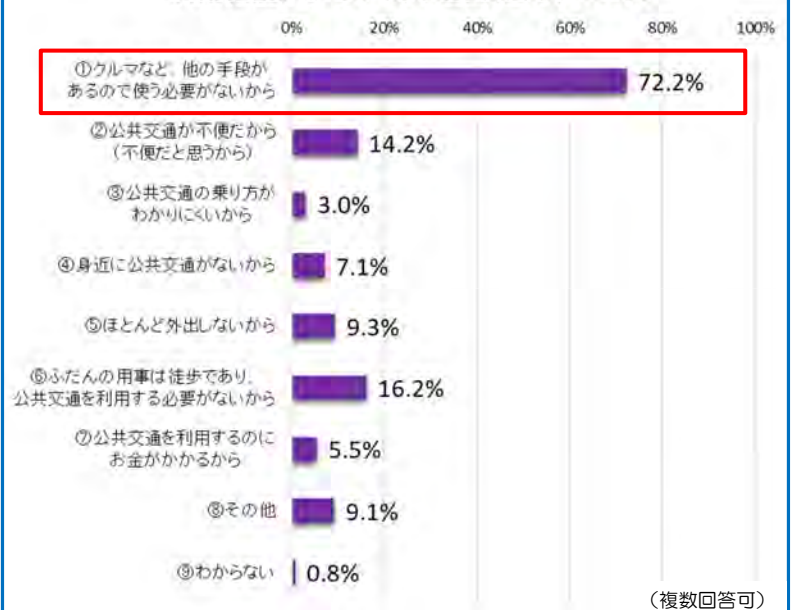
公共交通全体に関する設問 (利用頻度)

公共交通全体【利用する頻度】



利用頻度が少ない理由として、何れの区でも、クルマ等があるから使わないという人が大半。(⑥「月に1日」、⑦「年に数日以下」、⑧「乗ったことがない」の回答者が対象)

利用頻度が少ない人の理由(全市) n=493



(複数回答可)

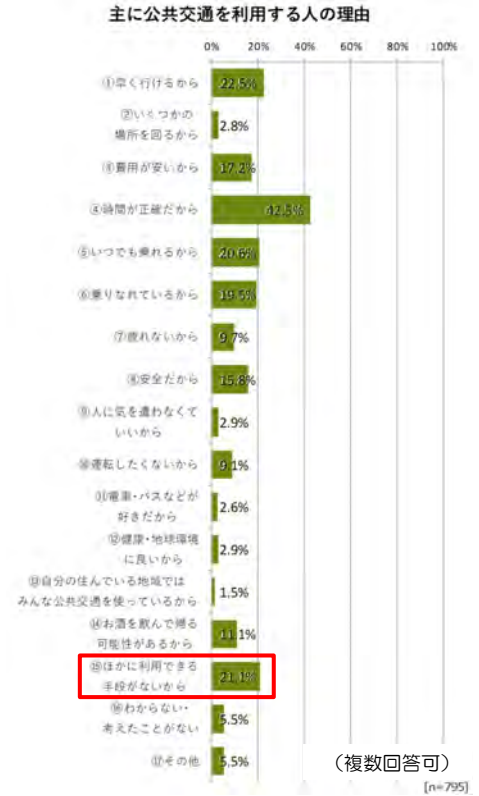
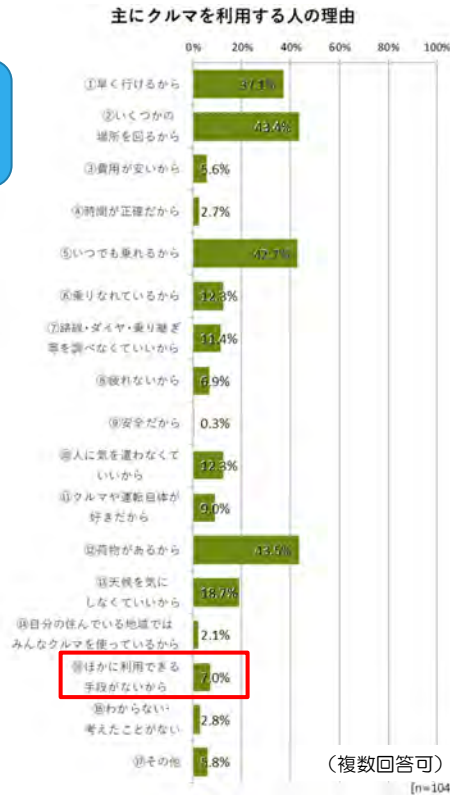
市内の移動に対するアンケート調査

- ▶ 調査対象: 無作為に抽出した市内在住15歳以上の約4,500人を対象
- ▶ 調査期間: R1.12.1~R2.1.25
- ▶ 回答数: 1,617人(36%)

2-4 移動特性【市内の移動に対するアンケート(令和元年)】

クルマを利用する人の理由
公共交通を利用する人の理由

➤ “主にクルマを利用する人”、“主に公共交通を利用する人”ともに、「ほかに利用できる手段がないから」と回答する人が一定数います。



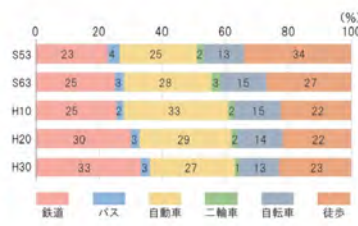
(参考)東京都市圏全体の移動特性

≪東京都市圏パーソントリップ調査結果の特徴≫

◆代表交通手段別分担率

～鉄道の分担率は増加、自動車は減少傾向～

- 鉄道の分担率が増加する一方で、自動車の分担率は平成10年以降減少傾向。
- 東京区部とその周辺では鉄道、郊外に行くにつれて自動車の分担率が高い傾向。



代表交通手段分担率の推移

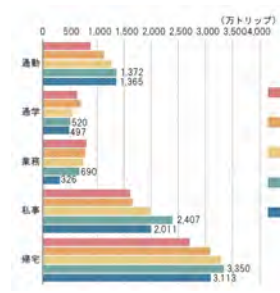


地域別の代表交通手段分担率

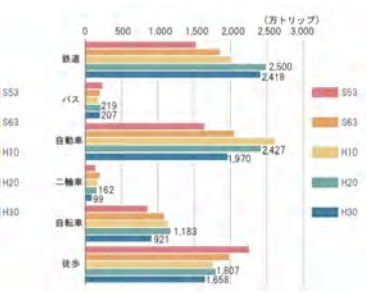
◆目的別トリップ数・手段別トリップ数

～業務や私事が大きく減少、自動車が大きく減少～

- 目的別トリップ数は平成20年と比較して、業務目的が約53%減少、私事目的は約16%減少
- 代表交通手段別トリップ数はすべての交通手段で減少、自動車のトリップ数は約19%減少



目的別トリップ数



代表交通手段別トリップ数

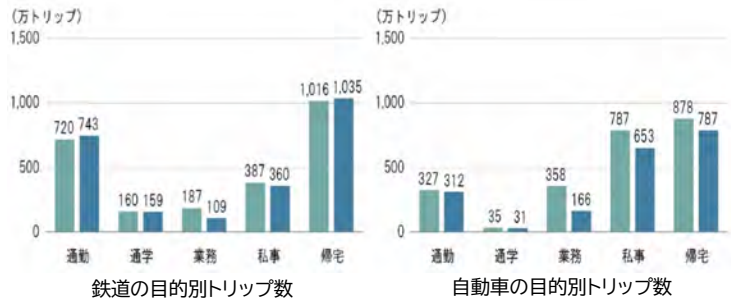
(参考)東京都市圏全体の移動特性

≪東京都市圏パーソントリップ調査結果の特徴≫

◆手段別・目的別トリップ数

～鉄道・自動車も業務・私事が減少、
鉄道の通勤は増加～

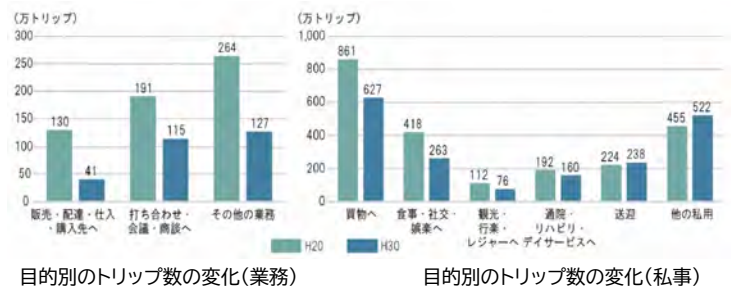
- 鉄道のトリップ数は、業務で約42%、私事で約7%減少、一方通勤は増加
- 自動車のトリップ数はすべての目的で減少、特に業務で約54%、私事で約17%減少



◆目的別の移動

～業務はあらゆる細目的で、
私事は買物や食事等で減少～

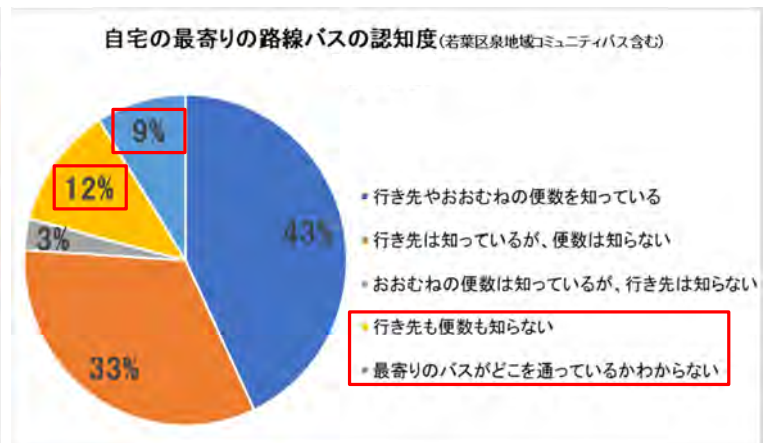
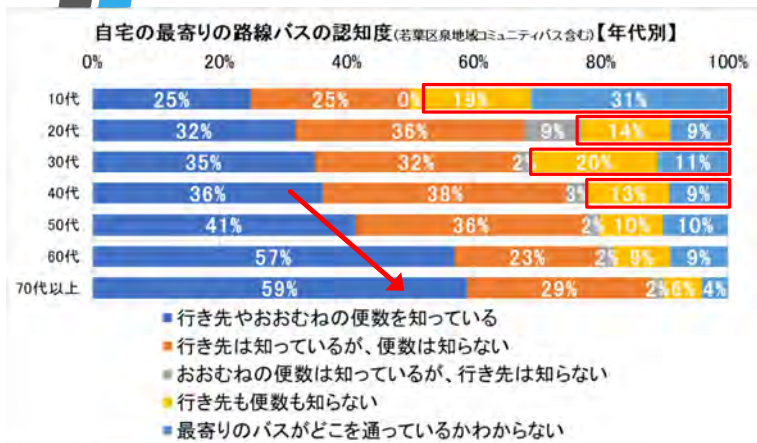
- 特にトリップ数の減少が大きかった業務目的では、全ての細目的で減少
- 同じくトリップ数の減少が大きかった私事目的では、買物や食事・社交・娯楽目的で減少



(参考)自宅の最寄りの路線バスの認知度

≪WEBアンケート結果(令和元年12月1日～10日実施)≫

- 年代別に見ると、若い世代のバスに関する認知度は低く、高齢の世代になるほど、認知度が高い傾向にあります。
- また、自宅の最寄り駅の路線バス(若葉区泉地域コミュニティバスを含む)の認知度について、「行き先も便数も知らない」、「最寄りのバスがどこを走っているかわからない」は2割程度を占めています。



WEBアンケート調査
➢ 回答数:721人(市内在住・在勤・在学)

2-5 コロナ禍における公共交通の利用状況

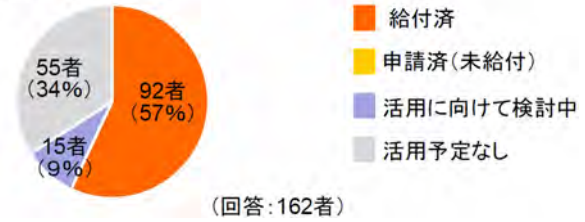
鉄道

- ▶ 新型コロナウイルスの感染拡大に伴い、観光関係業界、交通関係業界等においては、利用者数や予約が大幅に減少し、経営に極めて大きな影響が出ている深刻な状況です。
- ▶ 鉄道の輸送人員については、50%以上減少と回答した事業者が、大手民鉄では6月以降ゼロ、中小民鉄では4月と5月は14%、18%になっています。

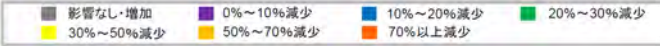
○輸送人員(2019年同月比)(6・7月は見込み)



○資金繰り支援の活用状況



※調査方法:全175者(JR旅客会社6者、大手民鉄16者、公営11者、中小民鉄142者)に対して、地方運輸局経由で影響をヒアリング



出典:国土交通省資料

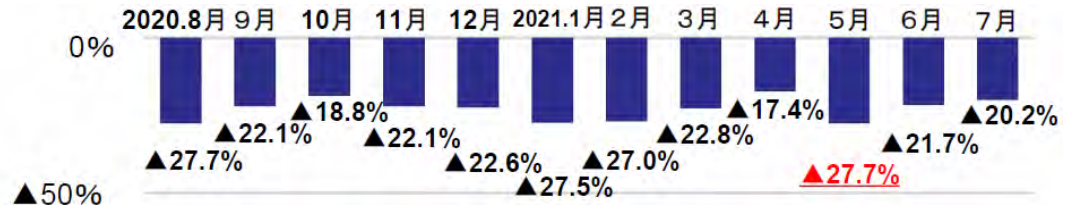
2-5 コロナ禍における公共交通の利用状況

バス

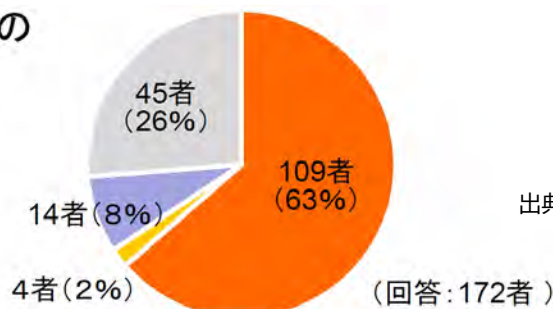
- ▶ 一般路線バスについても、輸送人員(2019年同月比)が27.7%減となるなど、引き続き厳しい状況です。
- ▶ 今後も、感染再拡大の影響等により引き続き厳しい状況となる見通しです。

○輸送人員(2019年同月比)(6・7月は見込み)

<一般路線バス>



○資金繰り支援の活用状況



出典:国土交通省資料

※調査方法:乗合バス事業者240者に対して業界団体を通して影響を調査。

2-5 コロナ禍における公共交通の利用状況

タクシー

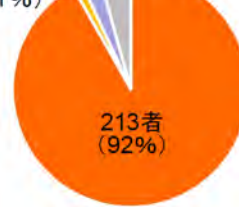
- ▶ タクシーについては、6月以降、約8～9割の事業者が30%以上の運送収入減を見込むなど、引き続き厳しい状況となる見通しです。

○輸送人員（2019年同月比）（6・7月は見込み）



○資金繰り支援の活用状況

6者(3%) 10者(4%) 3者(1%)



(回答:232者)

タクシー業界全体の1ヶ月あたり運送収入減少額(想定)

→前々年の収入約1,218億円のうち、約47%の約572億円が減少
(業界全体の売上金額と、5月の減少率から推計)

出典:国土交通省資料

※調査方法:タクシー事業者253者に対して業界団体を通して影響を調査。

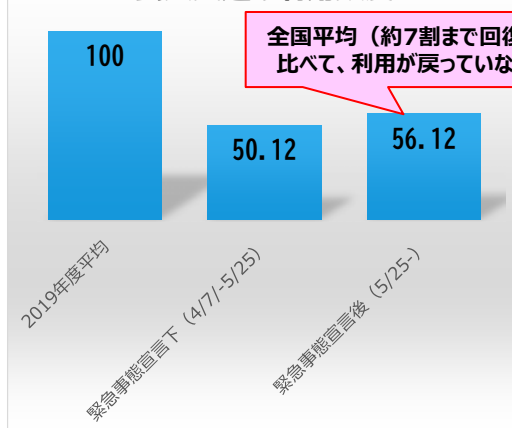
※調査時期:5月末時点での状況を調査。

2-6 コロナ禍における本市の移動実態【WEBアンケート】

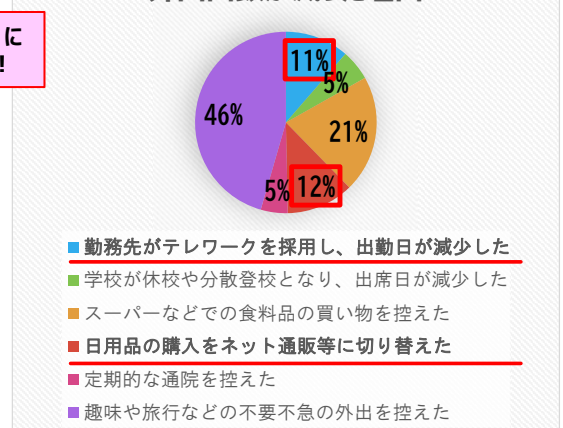
《WEBアンケート結果(R2年12月1日～10日実施)》

- ▶ 特に通勤や買い物目的の外出の減少には、今後も回復が見込めない要素が含まれています。
- 公共交通にとって、コロナ禍がこれまでの経営環境の変化を加速させていると思われ、かつ、その変化は不可逆的である可能性が高い。

公共交通の利用頻度



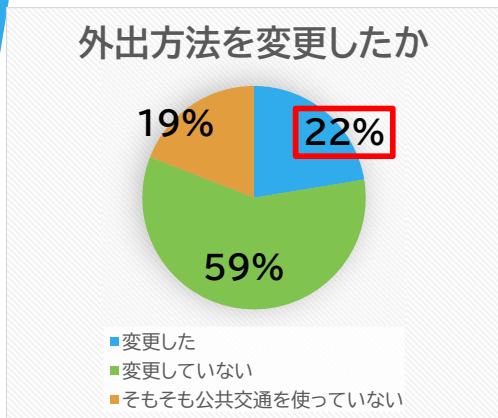
外出回数が減った理由



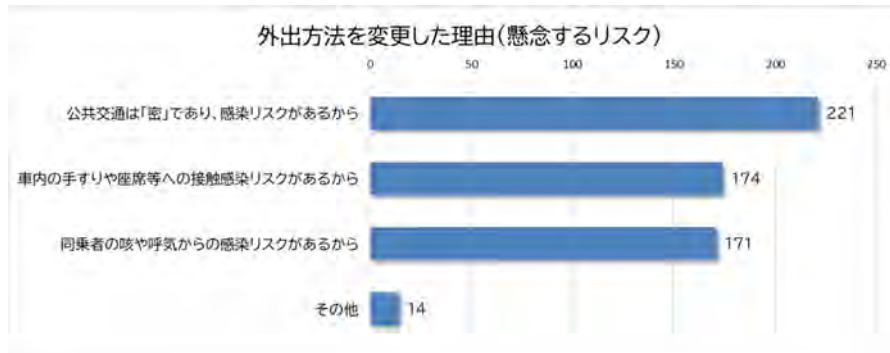
WEBアンケート調査

▶ 回答数:1,075人(市内在住・在勤・在学)

2-6 コロナ禍における本市の移動実態【WEBアンケート】



- そもそも普段から公共交通を使用していなかった層(19%)を除き、鉄道・バス・モノレール等を使用していた人が、他者との接触を避け、マイカーや自転車等の利用へ転換(22%)していることが見て取れます。
- 利用を避けた理由として「公共交通は密だから」や「接触感染リスク」、「咳等からの感染リスク」等に加え、「自身が無症状者だと媒介する懸念」や「咳マナーが悪い方・都内通勤者への抵抗感」を上げる声もありました。



(3) 関連する取組

3-1 千葉市立地適正化計画

- 市町村が、都市計画区域内を対象に、居住及び都市機能の立地の適正化を図るために作成する計画です。本市では平成31年3月に立地適正化計画※を策定しました。

※令和2年7月 軽微な変更あり

都市構造のイメージ



◇立地適正化計画との連携

都市全体を見渡したマスタープラン

一部の機能だけでなく、居住や医療・福祉・商業、公共交通等のさまざまな都市機能と、都市全域を貫通したマスタープランとして機能する市町村マスタープランの高度化版です。

都市計画と公共交通の一体化

居住や都市の生活を支える機能の誘導によるコンパクトなまちづくりと地域交通の再編との連携により、『コンパクトシティ・プラス・ネットワーク』のまちづくりを進めます。

まちづくりへの公的不動産の活用

財政状況の悪化や施設の老朽化等を背景とした、公的不動産の売却と連携し、将来のまちのあり方を見据えた公共施設の再配置や公的不動産を活用した民間機能の誘導を進めます。

市街地空間化防止のための選択

居住や民間施設の立地を緩やかにコントロールできる、市街地空間化防止のための新たな選択肢として活用することが可能です。

立地適正化計画で位置づけられた拠点間を結び交通サービスの充実や、公共交通沿線への居住の誘導など、公共交通の再編等との連携策が示されており、**立地適正化計画と地域公共交通計画との連携、好循環が期待**されています。

出典:国土交通省「都市再生特別措置法」に基づく立地適正化計画概要パンフレット

3-2 ウォーカブル推進

- 人口減少や少子高齢化が進み、商店街のシャッター街化などによる地域の活力の低下が懸念される中、都市の魅力向上させ、まちなかににぎわいを創出することが、多くの都市に求められていました。
- そこで「都市再生特別措置法等の一部を改正する法律(令和2年9月7日施行)」により、市町村が、まちなかにおける交流・滞在空間の創出に向けた官民の取組をまちづくり計画に位置付けることができることとなりました。
- 本市では「居心地が良く歩きたくなるまちなか」の形成による都市の再生を図るため、**これまでの「自動車中心」から「ひと中心」のまちづくりに転換**し、多様な価値観・多様なライフスタイルにおける道路・公園など公共空間の利活用の可能性を検討しています。

「居心地が良く歩きたくなるまちなか」からはじまる都市の再生
 ~都市におけるイノベーションの創出と人間中心の豊かな生活の実現~
 「居心地が良く歩きたくなるまちなか」形成のイメージ例

Walkable 歩きやすさ
 居心地が良い、人中心の空間を創出。まちなかに歩きたくなる。歩きやすくなる。

Eye level まちなかに開かれた空間
 歩行者目線の1階部分を店舗やカフェ等の、かつ大層で中層階に入る。人は歩いて楽しむ。

Diversity 多様な人の多様な用途、使い方
 多様な人々の多様な交流は、空間の多様な用途、使い方の共存から生まれる。

Open 開かれた空間が心地良い
 歩道や公園に、生きやわい、椅子がある。そこに居たくなる。集約になる。

都市構造の改変等
 ① 都市構造の改変（道路の通りまちなか外へ誘導するための外周道路整備等）
 ② 都市構造や居住形態の戦略的誘導と地域公共交流まちづくりの形成
 ③ 拠点と周辺エリアの有機的連携
 ④ データ駆動の整備（人流・交通流、都市活動等）



↑ 千葉都心ウォーカブル推進社会実験の様子

出典：国土交通省、「都市の多様性とイノベーションの創出に関する懇談会」中間とりまとめ



3-3 公共交通のバリアフリー化と千葉市バリアフリーマスタープラン

《公共交通のバリアフリー化》※記載内容は取組の一例です

- 鉄道駅のバリアフリー化(段差解消)



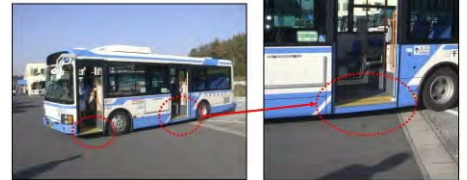
京成おゆみ野駅
エレベーター(平成28年整備)



京成検見川駅(令和元年整備)

- ノンステップバス導入促進

令和2年3月31日時点
 導入済み 540車両(約73%)
 ※市内路線バス741車両



《バリアフリーマスタープラン》

- 「高齢者、障害者等の移動等の円滑化の促進に関する法律(バリアフリー法)」に基づく移動等円滑化促進方針に定める、優先的にバリアフリー化の促進が必要な地区(移動等円滑化促進地区)について、面的・一体的なバリアフリー化の方針を示すものです。
- 本市では、「千葉市バリアフリーマスタープラン」を令和3年3月に策定。



出典：移動等円滑化促進方針・バリアフリー基本構想作成に関するガイドライン(平成31年3月 国土交通省総合政策局安心生活政策課)

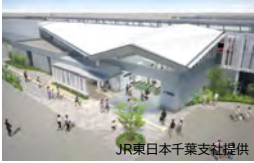
3-4 新駅、海浜幕張駅改札口

◆幕張豊砂駅(幕張新都心拡大地区における京葉線新駅) ～幕張新都心の新たな交通結節点～

・幕張新都心は「職・住・学・遊」の複合機能が集積した、未来型の国際業務都市として、年間約4,700万人が来訪する街に大きく成長しています。

・幕張新都心の更なる発展のためには、新都心全体での都市機能を強化し、街で活動する人々の利便性や回遊性を向上させていくことが重要であり、都市機能の強化や交通機能の分散化を図るため、JR京葉線海浜幕張駅と新習志野駅間における新駅整備を進めています。

イメージパース



駅舎外観イメージ
(海側より)

イメージパース



改札内コンコースイメージ

◆京葉線海浜幕張駅における新改札口設置

・交通結節機能の強化や利用者の利便性向上を図るため、京葉線海浜幕張駅の蘇我方への改札口増設に向けた検討を進めています。

設置位置

京葉線海浜幕張駅の蘇我方



改札口の混雑イメージ

3-5 コミュニティバス、グリーンスローモビリティ

◆若葉区泉地域コミュニティバス

・若葉区泉地域において、既存バス路線の退出などにより生じた交通不便地域の解消や、公共施設・交通結節点(モノレール千城台駅)などを結ぶ地域住民の足を確保することを目的とし、コミュニティバス(さらしなバス、おまごバス、いずみバス)を運行しています。

	さらしなバス	おまごバス	いずみバス
路線最長距離	約25km	約25km	約26km
停留所数	55箇所	50箇所	51箇所
運行本数	12便	17便	15便
R1年度年間利用者数 (1日あたり)	22,676人 (62.1人)	48,630人 (133.2人)	40,969人 (112.2人)



◆グリーンスローモビリティ

～地域特性に応じた電動低速モビリティ～

・環境への負荷が少なく、狭い路地も通行が可能で、高齢者の移動手手段の確保や観光客の周遊に資する「新たなモビリティ」として期待されています。

グリーンスローモビリティの5つの特長

- ① Green … CO₂排出量が少ない電気自動車
- ② Slow … ゆっくりなので、観光にぴったり
- ③ Safety … 速度制限で安全。高齢者も運転可
- ④ Small … 小型なので狭い道でも問題なし
- ⑤ Open … 窓がない開放感が楽しい

出典:グリーンスローモビリティリーフレット
(国土交通省、公益財団法人 交通エコロジー・モビリティ財団)

・本市では国土交通省が公募した「令和2年度グリーンスローモビリティの活用検討に向けた実証調査支援事業」に、「モノレール駅勢圏における地域と営む地域交通の確保に係る実証実験」が採択されたことから、令和2年11月1日から19日まで実証調査を実施。



3-6 幕張新都心モビリティコンソーシアム

◆幕張新都心モビリティコンソーシアム

- 多様な主体による新しいモビリティサービスを実現するため、幕張新都心モビリティコンソーシアムにおいて、実証実験やサービス導入に向けた検討、会員間の連携促進に関する活動を実施する。
(令和3年2月設立)



※WG:ワーキンググループ



2 公共交通の課題整理

- 令和元年度に実施したアンケート調査結果等から本市の交通に関する問題を「市全体」、「都心部」、「郊外部」のそれぞれに分類・整理しました。
- また、ニューノーマルの浸透によって、新たに直面している課題について列記しました。

	交通事業者の現状・視点から	地域・公共交通の状況から	市民の実態・視点から
千葉市全体に関わる事項	<ul style="list-style-type: none"> ・バス事業者間の連携は図られていない ・バス停での利用客のマナーが悪い ・外国人への対応（各社異なる対応） ・鉄道の終電時刻延長、直通運転、バリアフリーの要望が多い ・バス離れに対し市民の意識、イメージを変えることが必要 ・サービス向上、利用PR等の取組は各社個別対応 ・バス及びタクシーの運転手不足 	<ul style="list-style-type: none"> ・人口減少の本格化、超高齢社会の進展 ・市内の移動及び東京への移動が多い ・本市区内の移動は、徒歩・自転車、マイカー利用が多い（高齢者も同様） ・本市他区や東京都内へは、鉄道、マイカーの利用が多い（バスは少数） ・路線やダイヤがわかりにくい（高齢者と若年層は調べ手段が異なる） ・ターミナルの案内所、HPの案内情報等が各社個別で対応 	<ul style="list-style-type: none"> ・公共交通の利用頻度が少ない人が一定数存在（クルマ等があるため必要ないとの理由が多い） ・鉄道の満足度が高く、バスの不満度がやや高い傾向（鉄道の満足理由は便数が多いことや駅が近いことが多い）（バスの不満理由は便数が少ないことや定時性についてが多い）（満足度について、わからないと回答する人も一定数存在） ・最も高い路線バスについて知らない人が一定数存在（身近な交通手段としてバスに対する意識醸成等が必要） ・バスの定時性（渋滞による遅延）への不満が多い ・鉄道車内の混雑に対する不満が多い
都心部	<ul style="list-style-type: none"> ・路線バスの一部区間で利用客が増加（乗務員不足で増便不可も） ・渋滞によるバス遅延（利用客のバス離れ、運転手の労働時間に影響） ・バス路線が送迎バスと重複するケースあり ・バスロータリーが飽和状態 ・ラッシュ時の電車が着い混雑（改善の要望） ・鉄道の終電遅延時等のバス待ち合わせは一部のみ ・団地等の高齢化によりバス、タクシー利用客が減少 ・取支の悪いバス路線が存在（減便等の対応と利用客のバス離れの悪循環） ・タクシーの営業所の多くが市中心エリア（配車に時間がかかり利用客から改善要望が多い） 	<ul style="list-style-type: none"> （市全体のまちづくりの方向性） ●集約型都市構造への転換 ●少子高齢化対応、脱炭素社会に向け、過度にクルマに頼らない生活に転換 ●公共交通利用を促進し、利便性の向上、郊外の地域公共交通を維持・確保（多様な分野での検討） （その他各分野のまちづくり） ○駅周辺の賑わい創出 ○離職、退職、転入、転出等の分野の観点から、徒歩・自転車・公共交通の利用促進が必要 ・主要駅・ターミナル等が、不慣れた高齢者、来訪者にとってわかりにくい ・朝夕のラッシュ時間帯に、鉄道、路線バスの利用客が集中 ・人口密度の低いエリアに高齢者が広く分布（超高齢化社会により、公共交通に影響） 	<ul style="list-style-type: none"> ・最新の路線バスについて知らない人が一定数存在（身近な交通手段としてバスに対する意識醸成等が必要） ・バスの定時性（渋滞による遅延）への不満が多い ・鉄道車内の混雑に対する不満が多い ・運行本数や乗換え改善への要望が多い ・バスの利用客は少ないが一定の利用は存在（バスを必要とする高齢者等が一定数存在） ・将来的に運転免許の自主返納を考えている人が一定数存在
郊外部			

交通事業者アンケート(令和元年)、ヒアリング(令和元年)結果等より

千葉市統計データ等より

パーソナルトリップ調査(平成30年)結果、市民アンケート(令和元年)結果等より

- 新型コロナウイルス感染拡大によるニューノーマルの浸透などにより、公共交通の利用者数をコロナ前と同じ水準に戻すことは、難しい。
- 今後、交通需要が緩やかに回復傾向に向かっても公共交通サービスの維持が困難な路線も想定される。
- 公共交通へ求められる機能がこれまでの、定時性・速達性にとどまらず、安心して利用できる環境整備なども重要。

- これまでの課題整理を踏まえ、「市全体～都心部～郊外部」の方向性は下記のとおり。

現状・問題

- ・人口減少、高齢化
- ・最寄りのバス停の認知度
- ・交通事業者間の連携
- ・バス及びタクシーの運転手不足
- ・鉄道車内の混雑
- ・バスの定時性
- ・運行本数、乗換改善
- ・公共交通の利用頻度
- ・公共交通の満足度
- ・路線やダイヤのわかりやすさ
- ・運転免許自主返納
- ・コロナ禍への対応

公共交通に関する課題

①本市の公共交通「全体」にかかわる課題

- ・将来にわたり持続可能な交通サービスの構築
- ・高齢化や移動ニーズの多様化への対応
- ・市民等への公共交通に関する情報発信
- ・ニューノーマルの浸透への対応
- ・MaaSや自動運転等の技術革新をとりこんだ交通体系の最適化
- ・SDGs等を踏まえた気候危機への対応

②「都心部」にかかわる課題

- ・定時性の確保や混雑緩和など、利用客が快適に利用できる環境整備
- ・多様な交通サービス事業者を含めた複数の交通事業者間の連携

③「郊外部」にかかわる課題

- ・地域の移動手段の維持、確保(既存公共交通の維持、多様な移動手段の活用など)
- ・地域ニーズに即した、移動手段確保体制の構築

方向性

- ◆ 利便性と効率性のバランスがとれた持続可能性の高い公共交通の実現
- ◆ 利用客が身近に感じられ、安全・安心して利用できる交通サービスの推進

- ◆ 公共交通の効率化
- ◆ まちづくりと連携し、都市の魅力向上に資する交通サービスへの変革

- ◆ 公共交通の維持・確保
- ◆ 地域の暮らしを支える交通サービスの構築

《第3章》基本的な方針

この章では、第2章を踏まえ、公共交通が目指すべき役割を明確化し、私たちが目指す公共交通のあり方を、基本理念・基本方針や取組(施策)の方向性を示します。

第3章 構成...

- 1 基本理念・基本方針
- 2 計画目標
- 3 役割分担

1 基本理念・基本方針

- 利用者(市民)の移動ニーズに的確に対応し、千葉市等も効果的な施策投入を継続しつつ、交通事業者によるサービスが持続的に提供される好循環が生まれることを目指します。
- 目指す方向を関係する皆様と共有するため、【基本理念】と【基本方針】を以下に掲げます。

【基本理念】

身近な移動手段が充実した、暮らし続けたい“ちばのまち”
～“地域”と“ひと”に着目した乗りたくなる交通環境づくり～

“地域”に対しての交通サービスと“ひと”に対しての交通サービスに着目し、身近な移動手段が充実することで、長く住み続けられる“ちばのまち”を推進します。

【基本方針1】

身近に感じ、安全・安心で、持続可能な交通サービスの実現

- ・ 利便性と効率性のバランスがとれた持続可能な公共交通の形成を図る。
- ・ そのためにも、利用者が公共交通を身近に感じられ、安全・安心に利用できるサービス提供が必要。

【基本方針2】

都市の魅力向上に資する交通サービスの実現

- ・ 公共交通の効率化とともに、まちづくりと連携し、都市の魅力向上に資する交通サービスの構築が必要。

【基本方針3】

地域の暮らしを支える交通サービスの実現

- ・ 公共交通の維持・確保及び地域の実情に応じた、地域の暮らしを支える柔軟な交通サービスの構築が必要。

※全体として、“地域”及び“ひと”に着目している中で、各基本方針で想定している地域は以下のとおり

基本方針1:市全体 基本方針2:主に都心部 基本方針3:主に郊外部

2 計画目標

- 前述の基本理念・基本方針に基づいた取組の達成度を測るため、計画目標(指標・数値目標)等を設定します。

【基本方針1】

目標1 公共交通の持続可能性を高める

持続可能な公共交通とするため、「より使いやすい公共交通」に向けて着実に前進します

目標2 “身近に感じる”仕掛けをちりばめる

市民等の公共交通に関する認知度や理解度を向上するため、様々な場面でPRを展開します

目標3 安全・安心への不断の取組

公共交通の安全性を高めるとともに、平時から関係者の災害時の対応について、協議します

【基本方針2】

目標4 混雑緩和等による快適性の向上

課題を抱える交通結節点の強化とともに、混雑緩和等公共交通の快適性を向上します

目標5 移動目的の創出～目的地づくりと楽しい移動～

移動プラスアルファの価値を探索し、「楽しく」、「快適な」移動を創出します

【基本方針3】

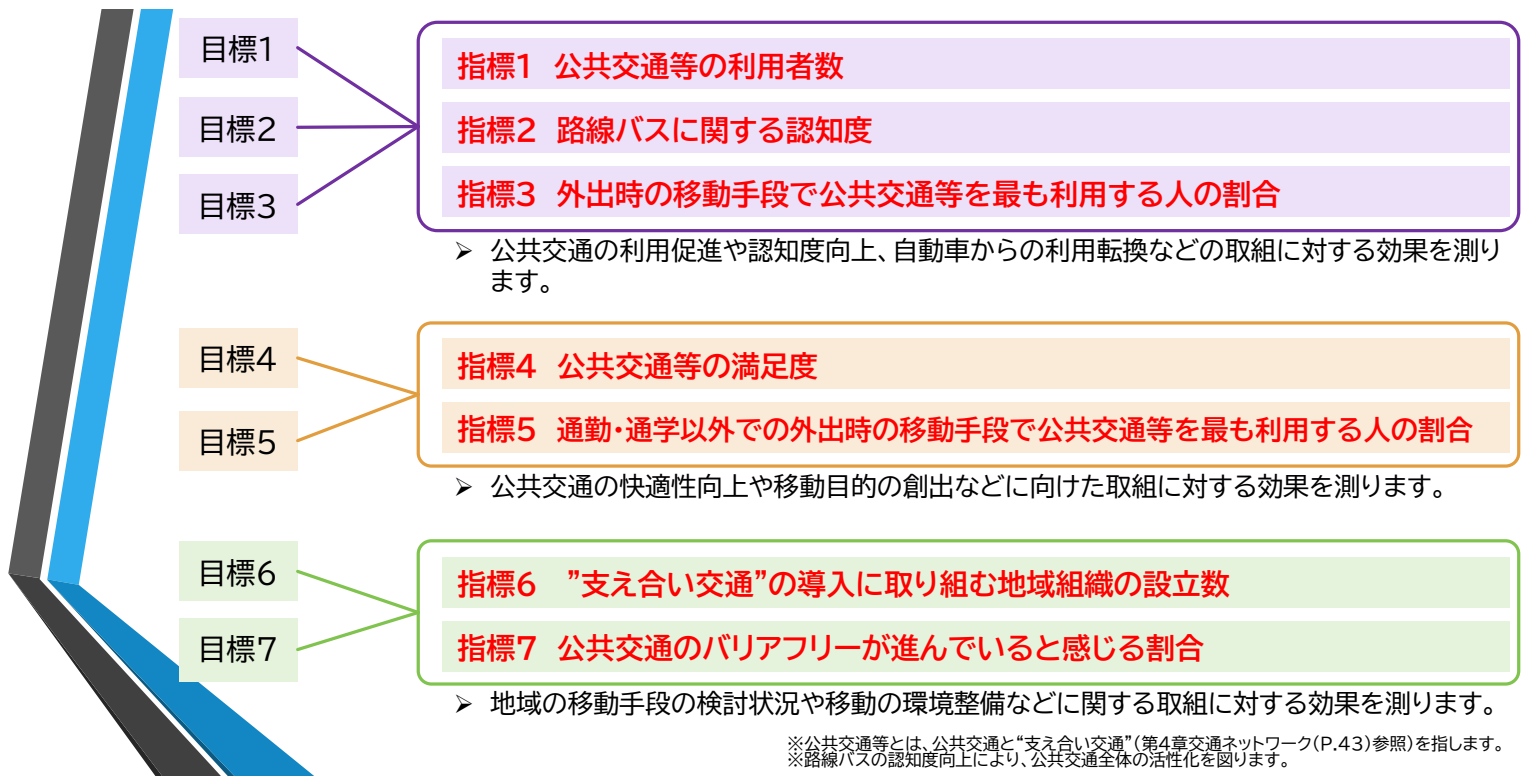
目標6 移動に困難を抱える「地域」へのアウトリーチ

住民協働による、地域の生活路線の維持確保・効率化を行います

目標7 移動に困難を抱える「方々」へのアウトリーチ

ハード・ソフトのあらゆるバリアフリー化を推進し、移動しやすい環境を創出します

2 計画目標



2 計画目標

- 3つの基本方針の実現に向けて設定した目標について、達成状況を定量的・客観的に評価するため指標(目標値、算出方法)を設定します。
- 新型コロナウイルスの影響を受けた指標1については、コロナ前の水準へ回復することを目指し、その他の指標については、WEBアンケート※などにより、現状の数値よりも少しでも向上することを目指します。

【基本方針1】

目標1	目標2	目標3	現状	令和7年度の目標	算出方法
指標1 公共交通等の利用者数			791,103人/日 (令和元年度)	令和元年度の水準への回復	市内交通事業者からのデータを基に算出
指標2 路線バスに関する認知度の向上			34.8% (令和3年度)	現状値よりも向上	WEBアンケートにより、「自宅の最寄りの路線バスの認知度」に対して、「行き先やおおむねの便数を知っている」との回答割合
指標3 外出時の移動手段で公共交通等を最も利用する人の割合			38.7% (令和3年度)	現状値よりも向上	WEBアンケートにて、「外出する際、一番利用する交通手段」に対して、「公共交通」等の回答割合

※WEBアンケート:市ホームページをとおして、市内在住・在勤・在学の方を対象に実施するアンケート調査

2 計画目標

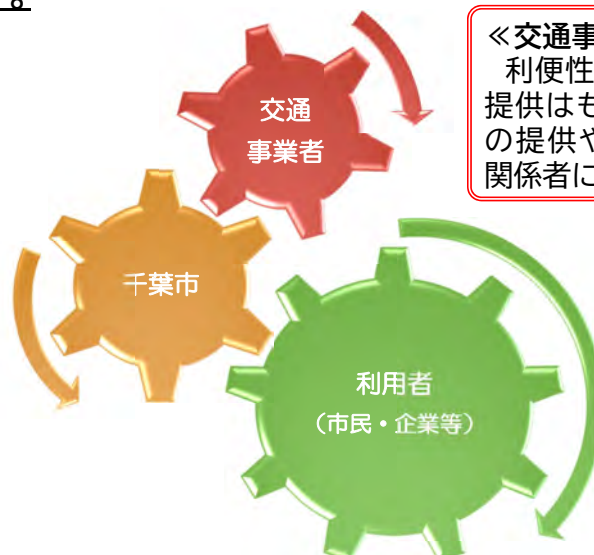
【基本方針2】		目標4	目標5	現状	令和7年度の目標	算出方法
指標4	公共交通等の満足度			57.2% (令和3年度)	現状値よりも向上	WEBアンケートにより、「公共交通等全体の満足度」に対して、「満足」、「やや、満足」の回答割合
指標5	通勤・通学以外での外出時の移動手段で公共交通等を最も利用する人の割合			20.7% (令和3年度)	現状値よりも向上	WEBアンケートにより、「通勤・通学以外で外出する際の、一番利用する交通手段」に対して、「公共交通」等の回答割合
【基本方針3】		目標6	目標7	現状	令和7年度の目標	算出方法
指標6	“支え合い交通”の導入に取り組む地域組織の設立数			2組織 (令和3年度)	5組織以上	地域の移動実態・ニーズ、また、移動手段の導入を検討するための地域組織の設立数(“地域へのアウトリーチ”の観点から、市が構成員(オブザーバー含む)に含むものとする)
指標7	公共交通のバリアフリーが進んでいると感じる割合			44.9% (令和3年度)	現状値よりも向上	WEBアンケートにより、「市内公共交通について、バリアフリーの環境が整っていると感じるか」に対して、「感じる」「どちらかと言えば感じる」の回答割合

3 役割分担(交通事業者、利用者(市民・企業等)、千葉市)

- 基本理念・基本方針の実現や、計画目標の達成には、千葉市のみならず、交通事業者や利用者である市民や企業など、関係する主体が各々の役割を果たすことが不可欠です。
- 特に利用者(市民・企業等)については、交通サービスを楽しむだけでなく、自らの暮らしや地域を守るため、これまで以上に公共交通に対して積極的に関わることが期待されます。

≪千葉市の役割≫

交通事業者と利用者の双方の目線を捉え、効果的な施策を展開し、持続可能な交通サービスの実現に向けた支援等を実施します。

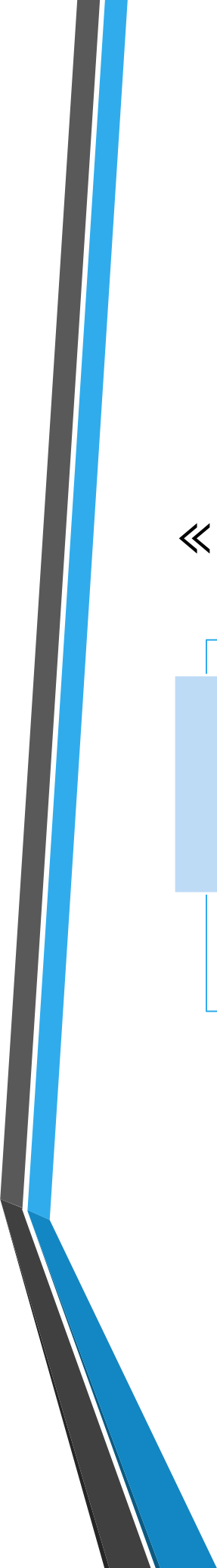


≪交通事業者の役割≫

利便性の高い交通サービスの継続的な提供はもとより、公共交通に関する情報の提供や交通事業者の抱える課題等を関係者に共有します。

≪利用者(市民・企業等)の役割≫

公共交通の必要性・重要性について考え、自らの暮らしや地域を守るため、施策への協力や、積極的な利用に向けた行動変容を図り、マイカーと適切に使い分けるなど、主体性をもって公共交通を支えます。



《第4章》目指すべき交通ネットワークの考え方

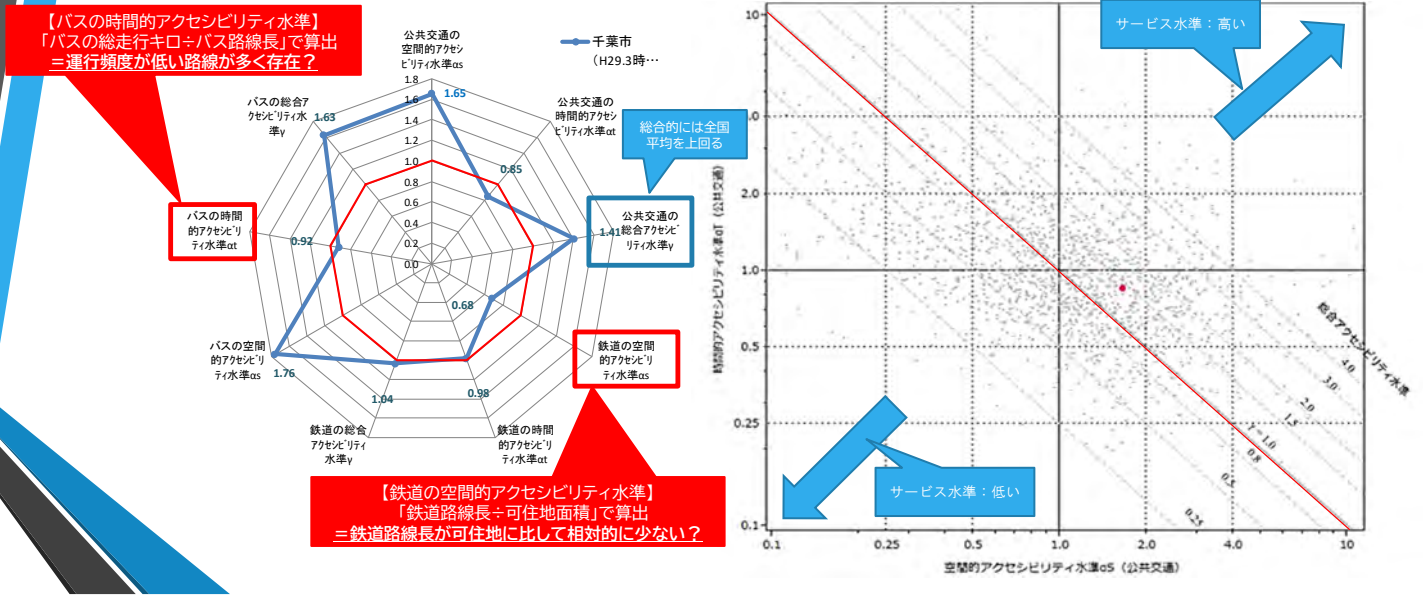
この章では、公共交通サービス水準に基づき市内を4つのエリアに区分するとともに、中長期的な将来を見据え、各区分の方向性や交通ネットワーク、交通結節点の考え方についてお話しします。

第4章 構成...

- 1 エリア区分
- 2 交通ネットワーク
- 3 交通結節点

1 エリア区分

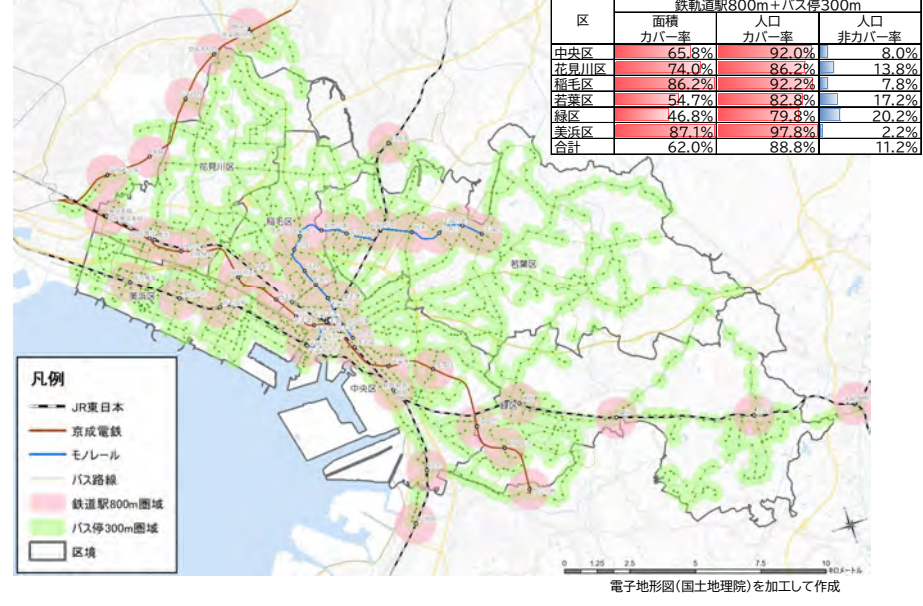
国土交通省による分析(時間的、空間的、総合アクセシビリティ指標)では、全国的には本市内の公共交通は相対的に高いサービス水準にあると言えますが、市全体でみると最寄りの鉄軌道までの距離が遠い、鉄道やバスの運行頻度が小さいなど、一部の地域で公共交通へのアクセスが不便な地域があることが考えられます。



1 エリア区分

そこで、きめ細かな分析を行うため、「距離による利用しやすさ」と「時間による利用しやすさ(アクセシビリティ指標:A指標)」を活用し、市域を4分類し、本市における「公共交通不便地域」の特定に着手しました。

条件1: 距離の利用しやすさ(公共交通圏域)



1 エリア区分

条件2:時間の利用しやすさ(アクセシビリティ指標:A指標)

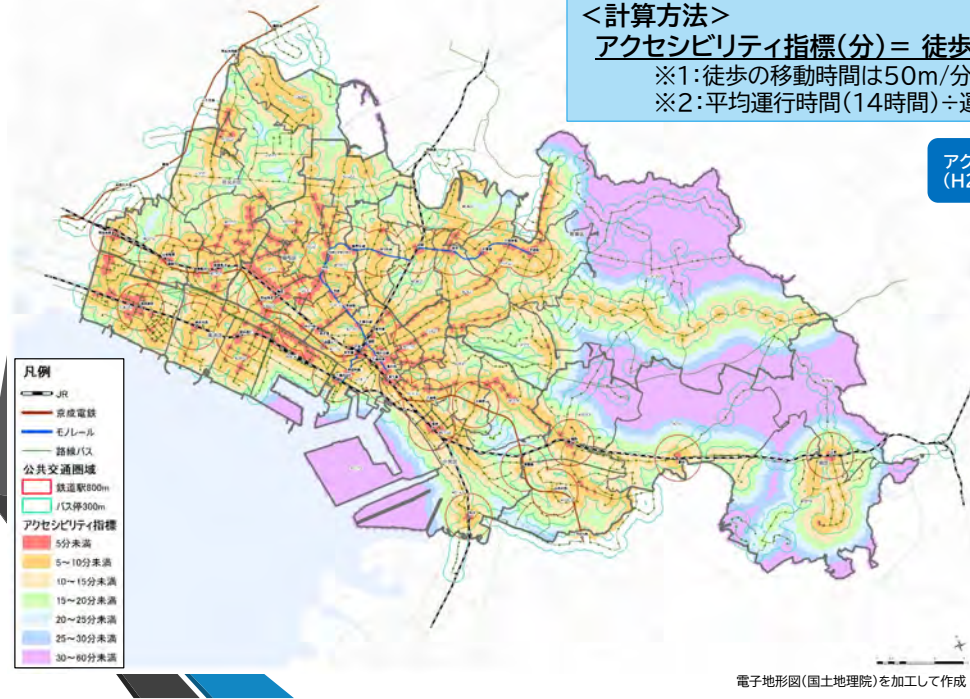
<計算方法>

$$\text{アクセシビリティ指標(分)} = \text{徒歩移動時間} \times 1 + \text{公共交通待ち時間} \times 2$$

※1:徒歩の移動時間は50m/分と仮定して算出

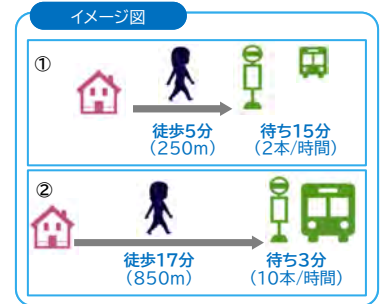
※2:平均運行時間(14時間)÷運行本数(本/日)÷2

アクセシビリティ指標活用の手引きを参考に検討
(H26.6月国土技術政策総合研究所)



- 凡例
- JR
 - 京成電鉄
 - モノレール
 - 路線バス
 - 公共交通圏
 - 鉄道駅800m
 - バス停300m
 - アクセシビリティ指標
 - 5分未満
 - 5~10分未満
 - 10~15分未満
 - 15~20分未満
 - 20~25分未満
 - 25~30分未満
 - 30~40分未満

電子地形図(国土地理院)を加工して作成



※待ち時間は「期待値」のため「運行本数/2」で算出

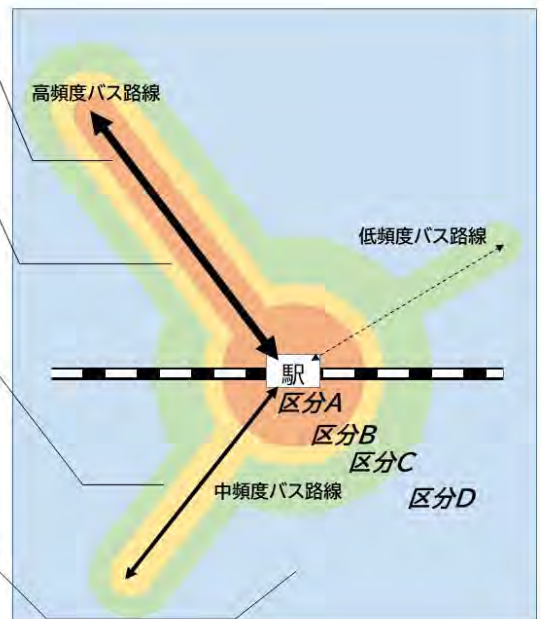
どちらも
アクセシビリティ指標は同じ
(20分)

1 エリア区分

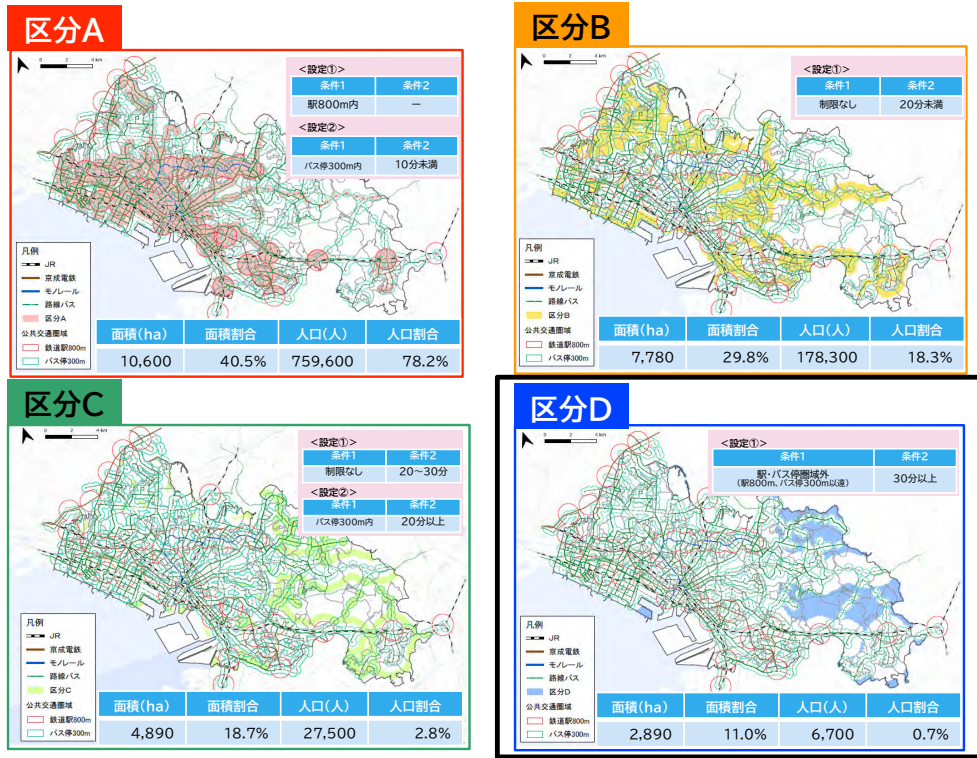
各区分の条件、イメージは下記のとおりです。

区分A~Dの考え方、該当する地域のイメージ

区分A	定義	駅800m以内 バス停300m以内かつアクセス時間10分以内
		駅近傍(800m以内) 高頻度バス路線沿線(おおむね片側15分に1本以上の頻度)
区分B	定義	駅・バス停のアクセス時間が20分以内
		駅からやや離れた場所(800~1000m) 高頻度バス路線からやや距離のある地域(300~800m) 中頻度バス路線(おおむね片側20~45分に1本程度の頻度)の沿線
区分C	定義	駅のアクセス時間20~30分 バス停300m以内かつアクセス時間20分以上
		駅からかなり離れた場所(1000~1500m) 高頻度バス路線からかなり距離のある地域(800~1500m) 中頻度バス路線からやや距離のある地域(200~1000m) 低頻度バス路線(おおむね60分に1本以下)の沿線
区分D	定義	駅・バス停のアクセス時間が30分以上
		駅、バス停どちらもアクセスが困難な地域 (区分A~Cのいずれにも当てはまらない)



1 エリア区分

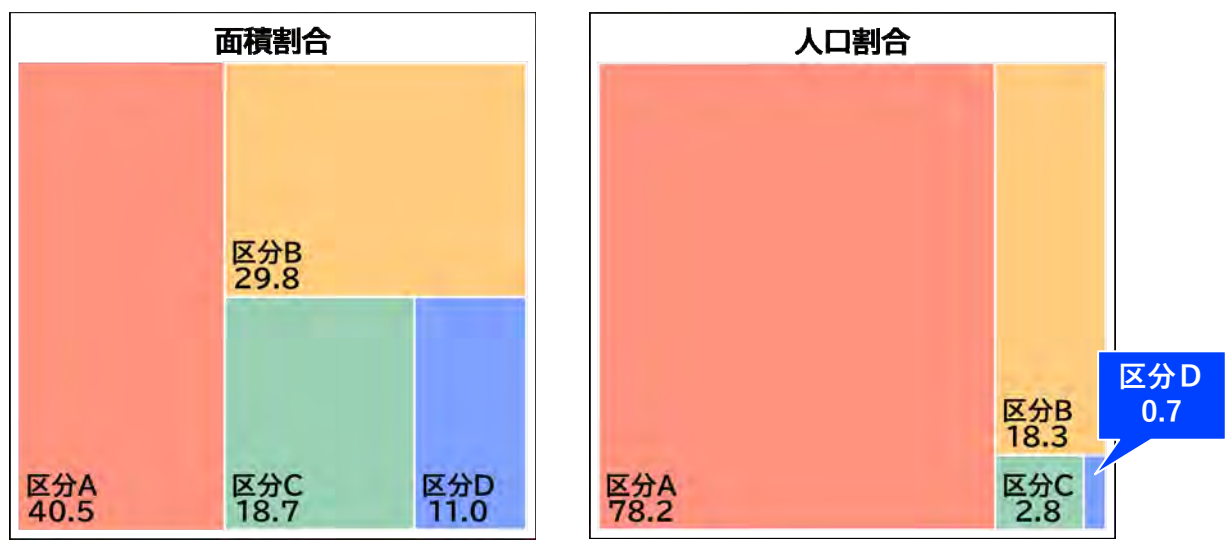


区分Dは特に公共交通へのアクセスが困難(公共交通不便地域)

※企業等の大規模私有地であり、かつ、進入禁止など公共交通が通行できないエリアについては除外します
電子地形図(国土地理院)を加工して作成

1 エリア区分

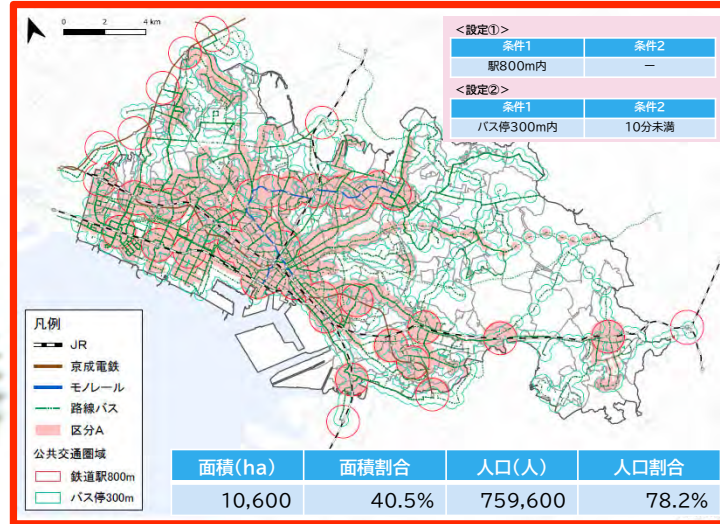
- 4区分は、路線バスの路線や運行本数が増え変わると、即座に変わってしまいます。
- 区分A~Cでは既存交通の持続可能性を高めるため、「利用者目線での改善(環境整備、利用促進等)」に取り組めます。
- そもそも公共交通へのアクセスが困難な区分Dでは、最適な資源配分を意識しつつ、「移手段の導入検討」に着手します。



1 エリア区分

区分Aの概要

- 区分Aには、**市民の78.2%、約759,600人**の方が生活していると推定されます。
- 利便性の高いエリアであり、常住人口も多いというポテンシャルを活かし、**交通結節機能強化による混雑緩和や快適性向上、案内情報の充実**などに努めます。

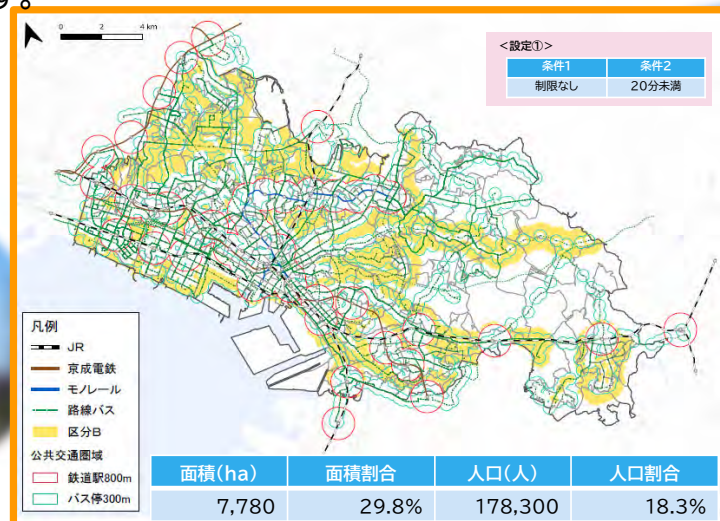


電子地形図(国土地理院)を加工して作成

1 エリア区分

区分Bの概要

- 区分Bには、**市民の18.3%、約178,300人**の方が生活していると推定されます。
- 駅からは距離があるものの、高～中密度なバス路線が近傍に走っており、利便性は比較的高い水準にあります。
- **公共交通に関する認知度向上やバス待ち環境改善**などを通じて利用を促し、**運行頻度の維持**に努めます。

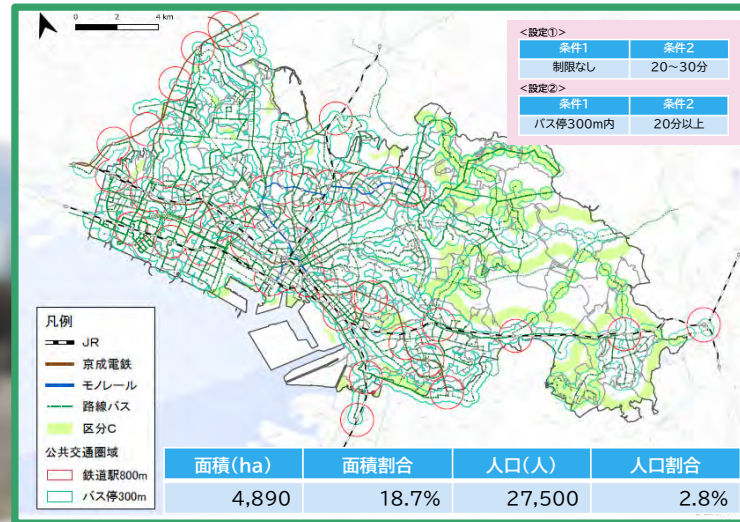


電子地形図(国土地理院)を加工して作成

1 エリア区分

区分Cの概要

- 区分Cには、**市民の2.8%、約27,500人**の方が生活していると推定されます。
- 近隣のバス路線の密度は低く、利便性は低い水準にあります。
- このエリアは路線廃止されれば、D区分(=公共交通不便地域)になるので、**積極的な利用**を呼びかけるとともに、**交通事業者の協力を得ながら、移動手段の確保に努めます。**

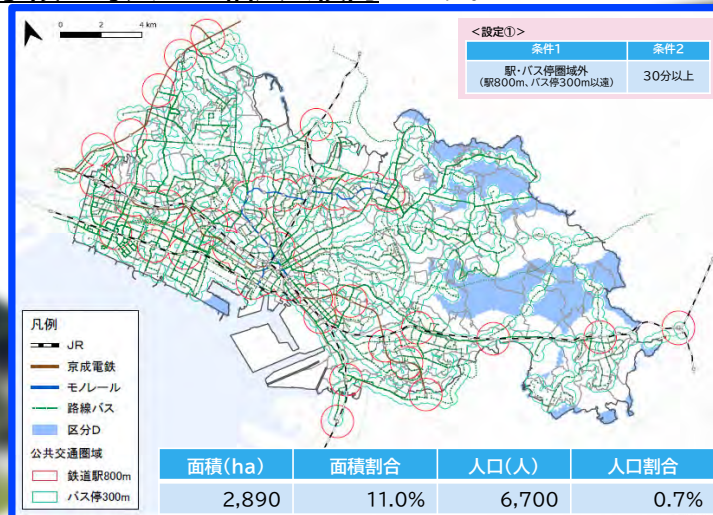


電子地形図(国土地理院)を加工して作成

1 エリア区分

区分Dの概要

- 区分D、本市の「公共交通不便地域」※では、**市民の0.7%、約6,700人**の方が生活していると推定されます。
- これらの地域では、公共交通へのアクセスが困難なため、移動に関するニーズを確認しながら、**地域の方々と共に、住民自らの暮らしや地域を今後も守っていけるよう、輸送資源の活用や移動手段の導入など幅広く検討します。**



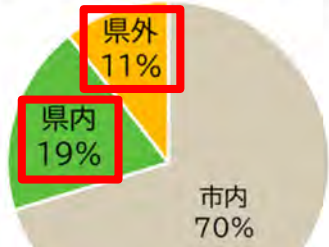
電子地形図(国土地理院)を加工して作成

※「交通不便(または空白)地域」は国・自治体等が法令・条例や補助要綱等で様々な定義を行っており、統一した定義はありません。
 ※区分Dは、公共交通へのアクセスが困難な地域及び居住者を対象としているため、居住者がいない工業専用地域等は除外します。

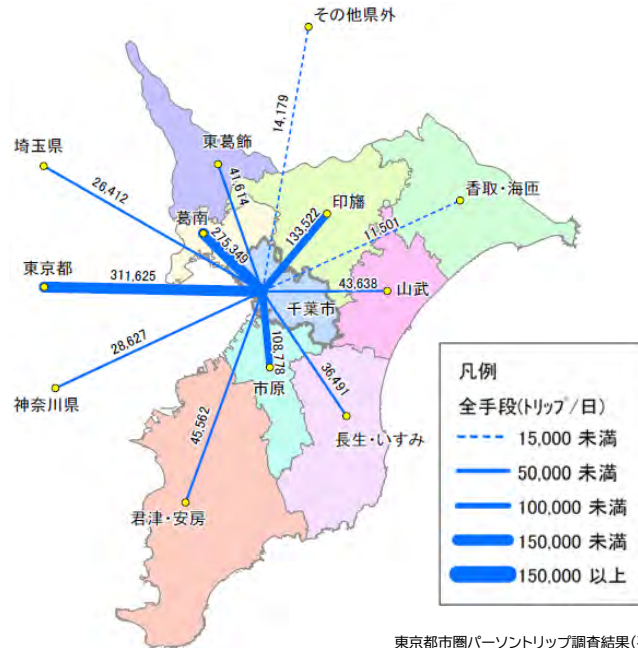
2 交通ネットワーク

- 本市の移動実態は“市内から市内”の移動が最も多く、次いで“県内”、“県外”となっています。
- 県内の移動(19%)は、葛南地域や印旛地域が多くなっています。
- また、県外の移動(11%)のほとんどは東京都内を占めています。

千葉市流動種別発生集中量割合※



※ 千葉市から発生するトリップ数と千葉市を目的地とするトリップ数の和

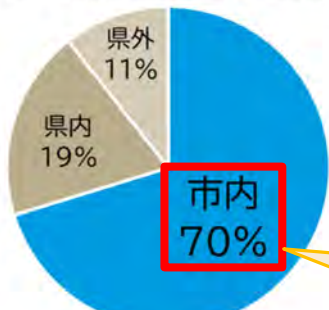


東京都市圏パーソントリップ調査結果(平成30年)を基に作成

2 交通ネットワーク

- 市内では、区内移動が多くを占めています。
- 一方、区間での移動については、中央区との行き来が顕著に見られます。

千葉市流動種別発生集中量割合※



※ 千葉市から発生するトリップ数と千葉市を目的地とするトリップ数の和



東京都市圏パーソントリップ調査結果(平成30年)を基に作成

2 交通ネットワーク

- 市内の現状の公共交通ネットワークでは、中心部から各方面へ路線が張り巡らされていることが確認できます。
- 一方で、運行頻度は路線によってばらつきがあることが見受けられ、今後の人口減少の本格化や社会情勢の変化等を踏まえると、市内すべての路線を維持していくことは困難な状況と考えます。

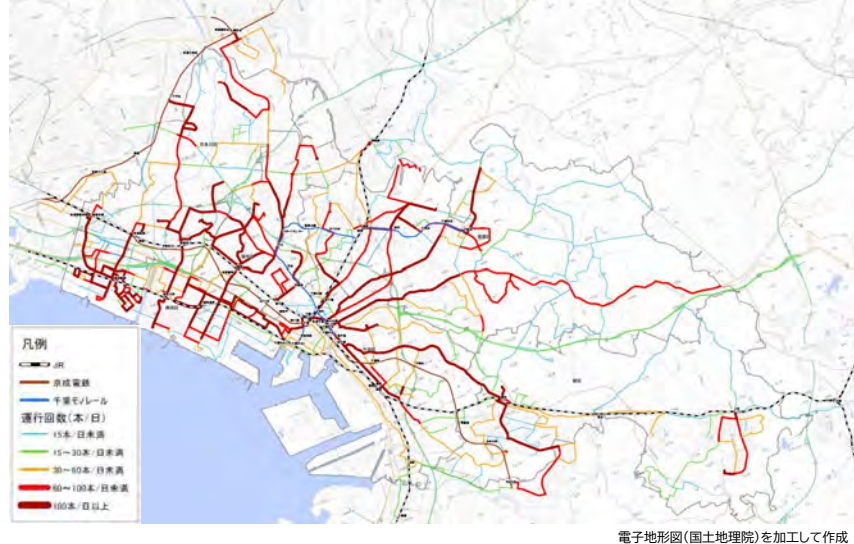
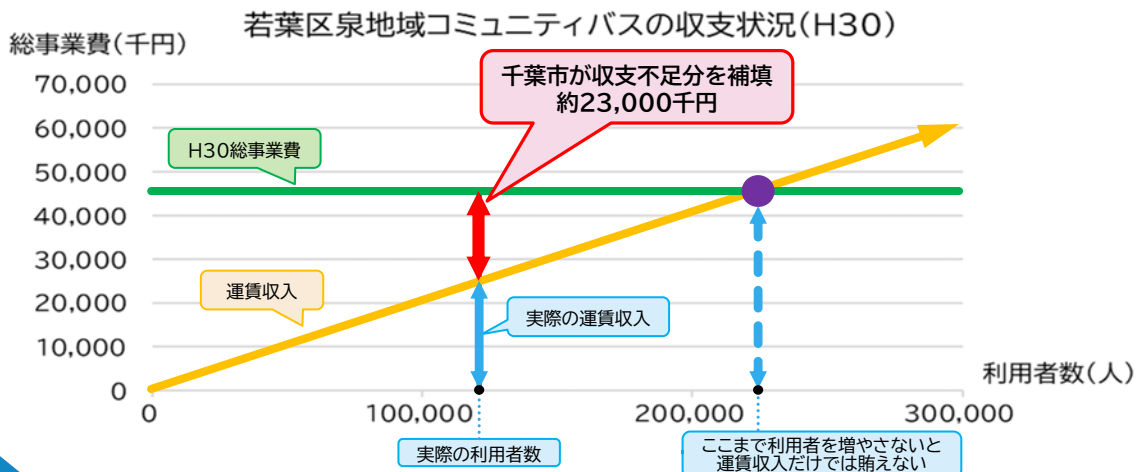


図4-1 千葉市の公共交通ネットワーク図

2 交通ネットワーク

【コラム】路線バスを維持していくには…(若葉区泉地域コミュニティバスの実情から)

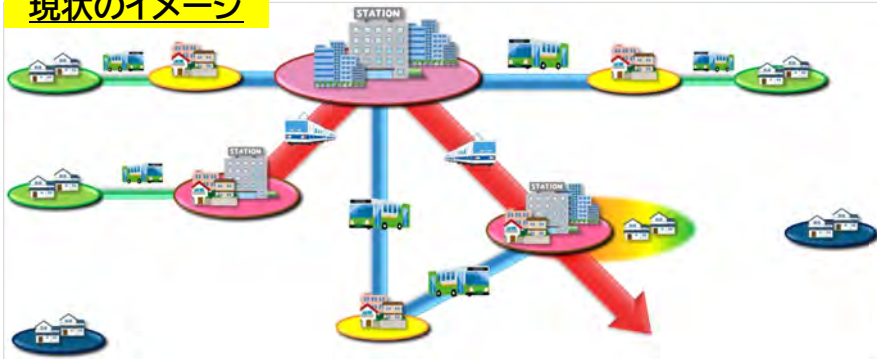
- 若葉区泉地域コミュニティバスは、モノレールとの共通パスや乗継割引など様々な利用促進策と運賃の見直しにより、全国的には相対的に高い収支率(約50%)で推移しているものの、市は収支不足分として、約23,000千円(平成30年度決算)を補填しており、路線を維持していくためには多くの金額が必要となることがわかります。
- さらに、コミュニティバスは定時定路線運行であるため、車両費や人件費など経費の大半は固定費であり、利用者となり得る沿線の住民も減少傾向にあるため、市が負担している補填額は増加傾向にあります。



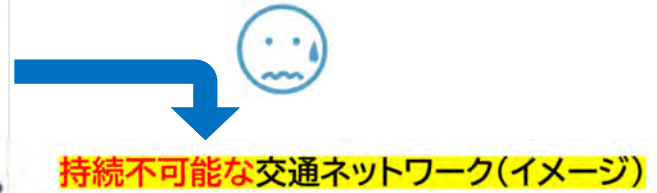
2 交通ネットワーク

- 公共交通の特性を踏まえ、現状の市内の既存の交通ネットワークを概念化します。
- 輸送力やモード毎に、“根幹軸”、“幹線軸”及び“支線軸”の3つで構成されており、今後の社会情勢等を踏まえ、各軸の方向性を示すものとして。

現状のイメージ



	輸送力	モード
	大	鉄道・モノレール バス(運行頻度:高)
	中	バス(運行頻度:中)
	小	バス(運行頻度:低)



バス路線の減便・廃止など

2 交通ネットワーク

- 交通ネットワークの各軸の方向性を示し、その方向性の実現に向けた施策を実施していくことで、持続可能な交通ネットワークの構築を図ります。
- また、既存の交通ネットワークではカバーすることが困難な地域等においては、“**支え合い交通**”を設定します。支え合い交通とは、地域住民が自ら守り育てる移動手段として、行政や交通事業者等とともに協力して支え合うことにより、既存公共交通と調和して地域の暮らしを支える交通です。

“公共交通に期待される役割”を果たしながら、市民の皆さんへ“公共交通のメリット”を浸透させ、共に持続可能な交通ネットワークの実現を図ります。

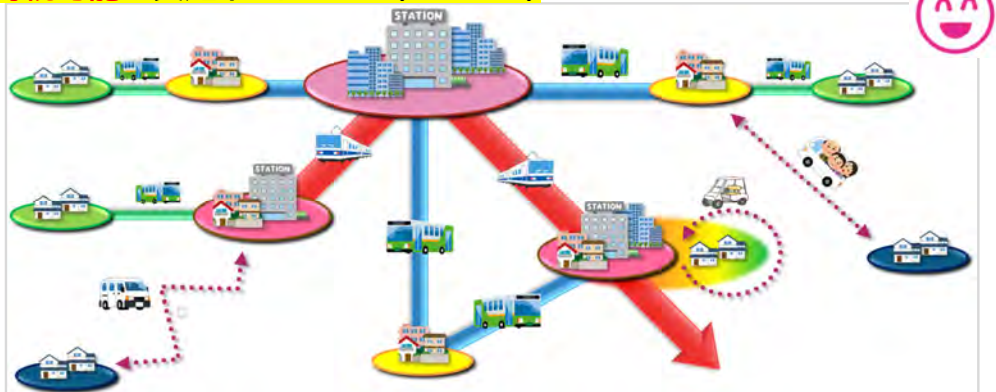
※支え合い交通は、市内を包括的に運行するものではなく、地域が主体となり、地域の移動実態やニーズにあった持続可能な交通を検討するものです。

持続可能な交通ネットワーク(イメージ)

	輸送力	モード	方向性
	大	鉄道・モノレール バス(運行頻度:高)	快適性の向上
	中	バス(運行頻度:中)	運行頻度の維持
	小	バス(運行頻度:低)	運行の維持・利用者の実状に応じた運行の見直し

+

	モード
	支え合い交通 グリーンスローモビリティ、デマンド交通、 その他多様な輸送資源(企業バス等)



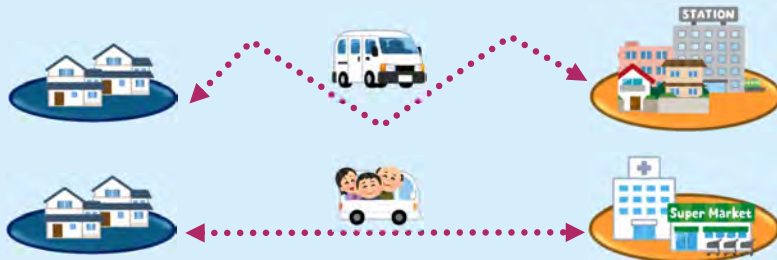
“支え合い交通”により、既存公共交通の活性化や交通モード間の切れ目のない移動手段の確保を図ります。これに伴い、持続可能な交通ネットワークが構築されることで、人口減少やマイカー利用の抑制等などの効果も期待されます。

2 交通ネットワーク

- “支え合い交通”は、既存の路線の維持が困難な地域や、公共交通へのアクセスが困難な地域などにおいて、住民協働により、地域の状況に応じて導入検討を行います。

【支え合い交通の例】

例1: 路線の維持が困難な地域、公共交通不便地域など



想定される支え合い交通

- デマンド交通など
- 輸送資源の総動員※1
(企業の送迎サービスなど)

※1: 移動手段の活用可能性が見込まれる輸送資源がある地域

例2: スポット的に公共交通へのアクセスが困難な地域、地域の回遊性向上を要する場所など (⇒短距離運行を想定)



想定される支え合い交通

- グリーンスローモビリティなど

※上記例は、支え合い交通が想定される地域の一例です。

2 交通ネットワーク

- “支え合い交通”の導入検討にあたっては、地域の状況を踏まえるとともに、多様な移動手段を検討し、それぞれの移動手段の特性等も考慮し、地域にとって最適かつ持続可能な移動手段の導入を考えます。(下記は一例)

地域を特定した運行



出典: 国土交通省

デマンド交通

メリット

- ・予約に応じた運行のため効率的な運行が可能(予約型の場合)
- ・乗合輸送により、地域の外出機会がまとまることで、曜日や時間を限定した運行が可能

デメリット

- ・事前予約が必要(予約型の場合)
- ・乗合輸送のため、利用者が多い場合は所要時間がかかる



グリーンスローモビリティ

メリット

- ・環境への負荷が少ない
- ・狭い道路の通行も可能
- ・車内外の人のコミュニケーションがとりやすい
- ・地域運行が可能(住民が運転手)

デメリット

- ・低速であり距離の長い運行は適さない
- ・雨風や寒暖への対策必要



出典: 国土交通省

病院・商業施設等の送迎サービス

メリット

- ・地域に潜在する輸送資源の活用により、効率的な運行が可能

デメリット

- ・目的地が固定のため、通院や買い物以外の目的の場合の二次交通の確保が必要
- ・関係者の協力体制の構築が必要

利用者を特定した運行



出典: 国土交通省

福祉有償運送

一人では公共交通を利用することが困難な移動制約者に対して、個別輸送サービスを提供する福祉輸送

買物支援サービス

地域の高齢化などによる、買い物困難者に対し、社会福祉法人が「地域における公益的な取組」として実施



出典: 千葉市社会福祉協議会

- 支え合い交通以外にも、公共交通の補完が期待されるシェアサイクルのほか、電動キックボードや次世代型パーソナルモビリティなども含め、基本的に個人が所有する移動モードのシェアサービスの導入についても検討も進めています。



シェアサイクル



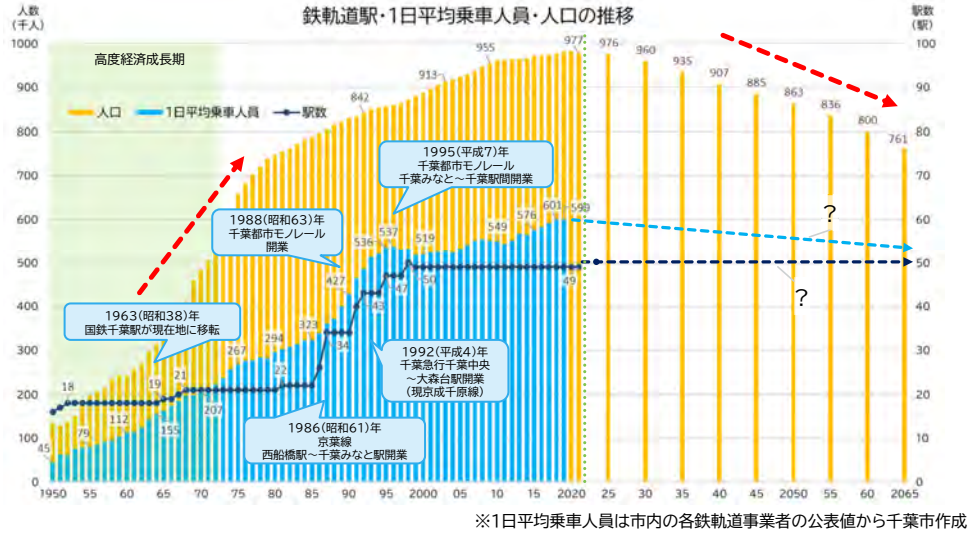
電動キックボード



次世代型パーソナルモビリティ

3 交通結節点

- 交通結節点とは、鉄軌道、バス、タクシー、自動車、自転車のほか、今後の交通モードの変化にも対応した、多様な交通手段間の接続が行われる場所を指し、本市においては鉄軌道駅と駅前広場があります。
- 高度経済成長期の転入増や第2次ベビーブームによる人口急増と都市の発展とともに、市内の鉄軌道駅数は継続的に増加してきました。(1950年/昭和25年:16駅→現在:49駅)
- 今後、人口減少が本格化する中、鉄軌道駅が継続的に増加することは考えにくい状況です。



3 交通結節点

- 交通結節点に求められる機能として、交通モード間の円滑な乗入れ・接続を行う「交通結節機能」に加え、まちづくりと連携し、にぎわいのある空間を創出する「地域の拠点・にぎわい機能」など、多岐にわたる機能を磨き上げていくことが重要です。

表4-1 交通結節点の機能の概要

区分		機能
交通機能	交通結節機能	バス・タクシー等への乗降や乗降までの移動・待合、また、多様な交通モードが一体となって機能するよう、交通モード間を円滑に接続するための機能 (具体例: 駅前広場整備、運行情報の案内など)
防災機能	防災機能	交通結節点の交通機能を災害時においても確保するための機能 (具体例: 帰宅困難者の一時滞在、災害時の代替輸送など)
交法流等機能	地域の拠点・にぎわい機能	まちづくりと連携し、にぎわいのある空間を創出するための機能 (具体例: イベントの実施、にぎわい広場など)
	サービス機能	交通結節点を利用する利用者の利便性向上に係る各種サービスの提供を行うための機能 (具体例: 購買施設、トイレなど)
	景観機能	交通結節点として地域の顔にふさわしい景観の創出、また、訪れる人にゆとりや安らぎを与えるための機能 (具体例: 特徴的な建物外観、緑地空間など)

出典: 国土交通省「交通拠点の機能強化に関する計画ガイドライン」を基に千葉市作成

3 交通結節点

- 本市の都市づくりの基本方針である「千葉市都市計画マスタープラン(以降、都市マス)」においては、「首都圏の主要な拠点都市として、また、県都として広域的なネットワークの拠点形成や大都市にふさわしい諸機能のバランスのとれた多心型の都市構造を構築するため、鉄軌道駅を中心とした拠点の育成・整備を図る」こととしています。

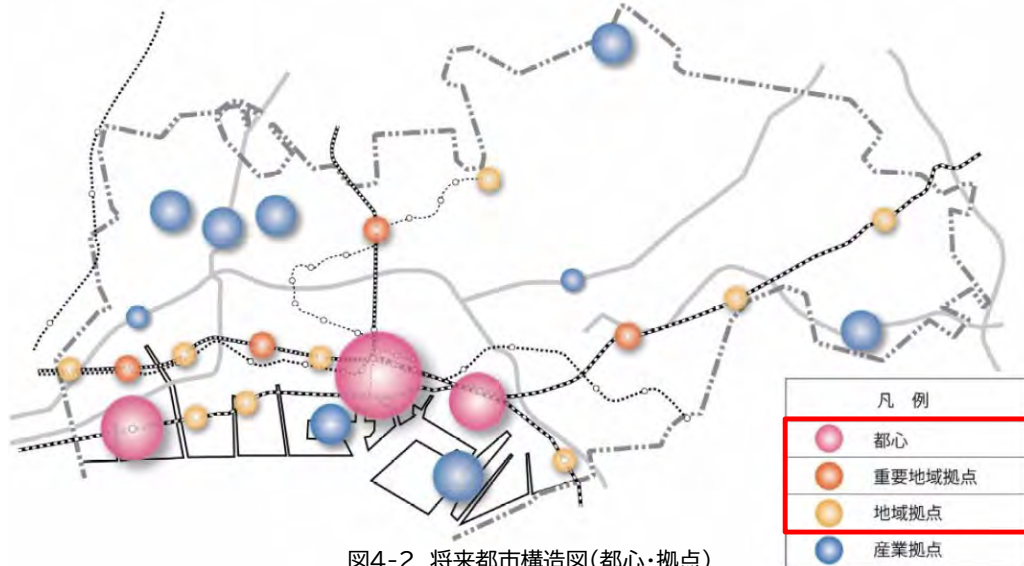


図4-2 将来都市構造図(都心・拠点)

※産業拠点は交通結節点(鉄軌道駅等)を持たないため、本計画の対象外とする

3 交通結節点

- 都市マスに位置づけられた拠点にある主な鉄軌道駅の特徴は下表のとおりです。

都市マス上の拠点	主要駅	1日あたり乗降人員(R1) ※1	駅利用者の主な居住地等	駅の端末手段割合(%) ※2						端末手段毎の推計利用者数(人) ※3		
				路線バス	タクシー	自家用車	自転車等	徒歩	その他・不明	路線バス	タクシー	自家用車
1	千葉都心	千葉駅	新千葉、豊戸、中央、春日、長洲、弁天(中央区)、作草部町(稲毛区)、加曽利町(若葉区)など	21.2%	0.1%	1.0%	4.2%	69.8%	3.7%	45,700	200	2,200
2	幕張新都心	海浜幕張駅	打瀬、幕張西、若葉(美浜区)、幕張町、幕張本郷(花見川区)など	8.4%	0.1%	0.4%	7.4%	81.5%	2.2%	11,400	100	500
3	稲毛駅周辺	稲毛駅	稲毛、稲毛東、小中台、穴川、小中台町、長沼町、あやめ台、園生町(稲毛区)、高洲、高浜(美浜区)など	31.9%	0.6%	3.5%	10.3%	51.6%	2.1%	31,900	600	3,500
4	蘇我副都心	蘇我駅	市町、今井、白旗、蘇我、宮崎、仁戸名、船ヶ丘町(中央区)など	12.3%	0.2%	2.8%	12.5%	69.4%	2.8%	8,400	100	1,900
5	幕張本郷駅周辺	幕張本郷駅	幕張町、幕張本郷(花見川区)、打瀬、幕張西、若葉(美浜区)など	33.7%	0.4%	1.7%	7.8%	55.7%	0.7%	19,900	200	1,000
6	新検見川駅周辺	新検見川駅	花園、南花園、朝日ヶ丘、さつきが丘、宮野木台(花見川区)、磯辺、真砂(美浜区)など	28.7%	0.4%	2.4%	11.4%	55.8%	1.3%	13,000	200	1,100
7	西千葉駅周辺	西千葉駅	磯町、作草部、作草部町(稲毛区)、春日、松波、汐見丘町、豊戸(中央区)など	6.2%	0.0%	0.9%	6.1%	85.2%	1.6%	2,700	0	400
8	稲毛海岸駅周辺	稲毛海岸駅	高洲、高浜、稲毛海岸、磯辺(美浜区)など	5.1%	1.0%	0.0%	15.6%	76.7%	1.6%	2,200	400	0
9	都賀駅周辺	都賀駅	都賀、西都賀、都賀の台、原町、若松町、桜木(若葉区)など	12.1%	0.0%	6.3%	12.9%	68.7%	0.0%	5,800	0	2,700
10	鎌取駅周辺	鎌取駅	おゆみ野、鎌取町、おゆみ野中央、おゆみ野南、大金沢町(緑区)、市原市など	21.4%	0.0%	8.4%	20.6%	48.5%	1.1%	8,900	0	3,500
11	幕張駅周辺	幕張駅	幕張町、幕張本郷(花見川区)、打瀬、幕張西、若葉(美浜区)など	5.0%	0.0%	1.1%	10.3%	80.3%	3.3%	1,600	0	400
12	検見川浜駅周辺	検見川浜駅	磯辺、真砂(美浜区)など	5.7%	0.0%	0.8%	14.0%	77.3%	2.2%	1,800	0	300
13	土気駅周辺	土気駅	あすみが丘、あすみが丘東、大楠町、土気町(緑区)など	13.9%	2.1%	10.5%	12.4%	60.8%	0.3%	3,600	500	2,700
14	浜野駅周辺	浜野駅	浜野町、村田町、塩田町(中央区)、市原市など	0.0%	0.0%	10.0%	16.0%	74.0%	0.0%	0	0	1,500
15	誉田駅周辺	誉田駅	誉田町、高田町、大藤野町、越智町(緑区)など	9.6%	0.0%	16.8%	10.8%	60.1%	2.7%	1,400	0	2,400
16	千城台駅周辺	千城台駅	千城台東、千城台南、千城台西、千城台北、金網町、御成台、高橋町(若葉区)など	7.7%	0.0%	9.4%	10.8%	65.4%	6.7%	300	0	400

※1…「乗降人員」はJR東日本(千城台駅は千葉都市モノレール)が公表している乗車人員×2で算出し、令和元年度の数値で統一。
 ※2…駅の端末手段は、東京都市圏パーソントリップ調査結果(H30)を基に、駅と出発地又は目的地の間の移動手段のことで、小数点第2位を四捨五入。(千葉駅及び都賀駅は、JRとモノレールの駅を合算)
 ※3…推計利用者数(人)は、「乗降人員×端末手段割合(%)」から算出。十の位を四捨五入し、上位3駅を着色。

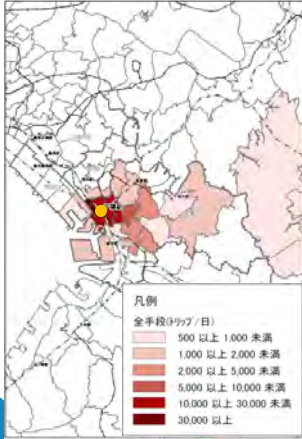
- 「3都心(千葉都心、幕張新都心、蘇我副都心)」及び路線バス、タクシー、自家用車への乗換のいずれも多い「稲毛駅周辺」の4か所は、本市の交通結節点の中でも特に重要です。
- この4か所をはじめとした交通結節点の機能強化や改善は、都市の魅力向上に資することから、鉄道事業者・道路管理者等とともに、引き続き、適宜取組を検討します。

3 交通結節点

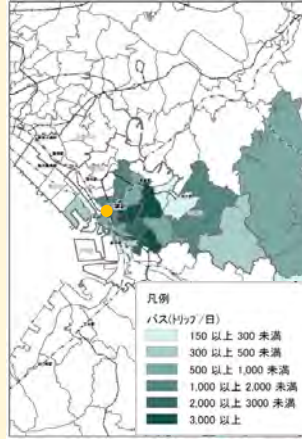
千葉都心

■めざすべき都市構造(都市マスから抜粋)

広域交通ネットワークの結節点である立地特性を活かし、千葉自立都市圏の拠点地区を見据えた中枢管理機能、商業・業務機能の一層の集積を進めるほか、居住機能や生活支援機能等の多機能の導入により、土地利用の高度化を図ります。



千葉駅移動状況(全手段)



千葉駅移動状況(バスのみ)

※全手段とは、バス、タクシー、自家用車、自転車、バイク、徒歩等を指します。

■千葉駅利用者の特性

- ・徒歩での移動が約7割を占め、駅近傍からの徒歩圏内の移動が多い
- ・バス利用者に着目すると、道場北や鶴沢町、都町などの高頻度な路線の沿線が多く、若葉区加曽利町周辺などからの利用も一定程度確認できる
- ・割合は些少だが、県内の広いエリアからのバス・マイカー等によるアクセスがある

■課題

- ・物理的なエリアの分断とバス乗り場や案内等のわかりにくさ
- ・各方面への回遊性の向上・歩行環境改善など

3 交通結節点

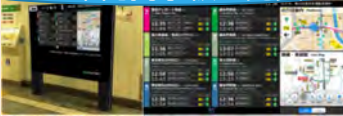
千葉都心

交通結節点としての機能強化に向けた取組

完了

JR千葉駅駅舎・駅ビル建替え
平成28年11月開業

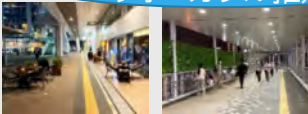
バス案内掲示板の充実



出典:国土交通省

千葉駅前などのバス停留所についてオープンデータ化と連動し、よりわかりやすく時刻表等を表示することで、利用者の利便性向上を図ります。

ウォカブル推進



「居心地が良く歩きたくなるまちなか」の形成による都市の再生を図ります。

西口再開発事業



A工区(平成25年9月完成)

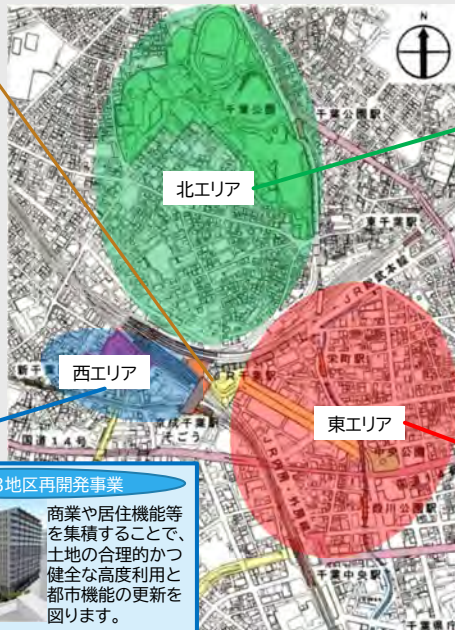


B工区(令和2年4月完成)

新千葉2・3地区再開発事業



商業や居住機能等を集積することで、土地の合理的かつ健全な高度利用と都市機能の更新を図ります。

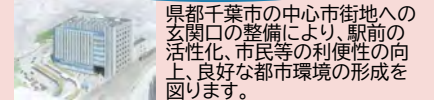


千葉公園の再整備



千葉公園の再整備を行い、千葉公園のさらなる魅力向上や周辺地域の活性化を図ります。

東口再開発事業



県都千葉市の中心市街地への玄関口の整備により、駅前の活性化、市民等の利便性の向上、良好な都市環境の形成を図ります。

西銀座周辺の再開発

千葉駅から中央公園方面に賑わいを誘引するため、西銀座周辺区域における実態調査や課題検討などにより、再開発事業に向けた検討を促進します。

中央公園・通町公園の連結強化



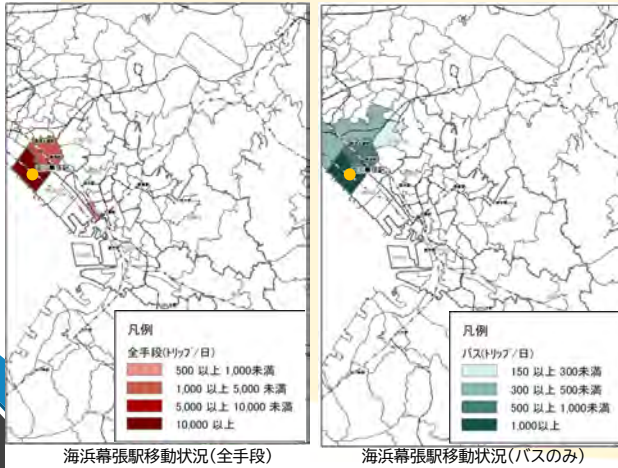
歴史的空間あるいは緑の回廊として活用し、千葉氏や千葉神社などによる「千葉らしさ」を感じるまちづくりを進めます。

3 交通結節点

幕張新都心

■めざすべき都市構造(都市マスから抜粋)

JR海浜幕張駅と東関東自動車道ICに近接する立地特性を活かし、国際交流機能や国際的業務機能をはじめ、先端成長産業の中核業務機能、研究開発機能のほか、学術・商業・文化、スポーツ・レクリエーション等の諸機能の一体的な集積を推進します。また、都市デザインに配慮した利便性の高い住宅地の形成など、居住機能の強化を図ることにより職住近接の実現をめざします。



■海浜幕張駅利用者の特性

- ・ 駅への発地 及び 駅からの着地の約9割が駅近傍(中瀬、ひび野、打瀬、若葉など)
- ・ 端末手段のうち、徒歩が第1位で8割以上

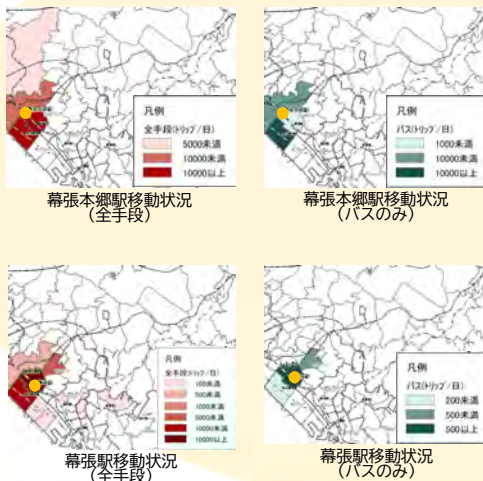
■課題

- ・ 駅構内や駅前広場の混雑
- ・ JR総武線との接続
- ・ 来街者の利便性や回遊性の向上 など (地区内施設等でのイベント開催時には急激な来街者の増加)

3 交通結節点

幕張新都心

- また、JR総武線との接続を課題の1つに掲げていることを踏まえ、アクセス性向上に取り組みます。
- 現在、幕張新都心への発着が多い既存駅の利用者特性は以下のとおりです。



■幕張本郷駅利用者の特性

- ・ 市内のJR駅で最も「端末手段:バス」の割合が高い(約33.7%)
- ・ その発着地は中瀬、ひび野、打瀬、若葉などの幕張新都心内であり、総武線沿線から幕張新都心への“玄関口”となっている

■幕張駅利用者の特性

- ・ 駅周辺に次いで、幕張新都心との往来が多いが、手段別で見ると徒歩による移動が大半であり、端末手段:バスは些少

3 交通結節点

幕張新都心

交通結節点としての機能強化に向けた取組

幕張豊砂駅(幕張新都心拡大地区新駅)

幕張豊砂駅の整備



JR東日本千葉支社提供

幕張豊砂駅の整備により、幕張新都心における都市機能の強化や交通機能の分散化、来街者の利便性や回遊性の向上を図ります。

海浜幕張駅

新改札口の設置



改札口の混雑イメージ

JR海浜幕張駅の蘇我方へ改札口を新設により、交通結節機能の強化や駅利用者の流動が分散することで、利用者の利便性向上を図ります。

未来技術を活用した新たなモビリティサービスの検討



自動運転技術を活用した自動運転バスやMaaSの実現により、鉄道駅を軸として、その時々交通事情等に応じたモビリティサービスの選択を可能とし、まちの回遊性向上を図ります。

幕張新都心の機能分担

幕張本郷駅

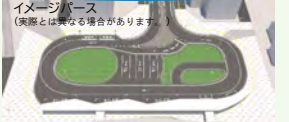
連節バス



輸送力に優れた連節バスにより、幕張本郷駅から幕張新都心への円滑なアクセスを実現しています。

幕張駅

北口駅前広場整備



区画整理地区内及びその周辺地域の公共交通の利便性を向上するため、JR幕張駅北口に駅前広場を整備します。

3 交通結節点

蘇我副都心

■めざすべき都市構造(都市マスから抜粋)

蘇我副都心は、鉄道の結節点や広域幹線道路の沿道としての立地特性を活かし、臨海部における製鉄所跡地の土地利用転換を促進しながら、商業、業務、スポーツ・レクリエーションなどの諸機能のほか居住機能の集積を図ります。また、蘇我駅周辺では、鉄道利用者の利便性を高め交流機能を強化するため、交通結節性の改善を図ります。



■蘇我駅利用者の特性

- ・ 自転車での移動が約12%であり、4つの拠点で最も高い
- ・ バスの移動は大多数が中央区内発着であり、内陸側の大網街道沿道や赤井町、大巖寺町、花輪町などの地域が多い

■課題

- ・ 駅前広場周辺は路線バスやタクシー、一般車の輻輳し、手狭な状態
- ・ 駅前広場に隣接する複数の民間建築物の老朽化
- ・ 駅周辺の低未利用の解消 など

3 交通結節点

蘇我副都心

交通結節点としての機能強化に向けた取組

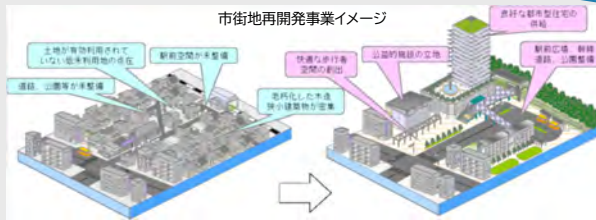
東口地区のまちづくり



現状:バス一般車の輻輳



現状:民間建築物の老朽化



出典:国土交通省

- 東口駅前広場の再整備として市街地再開発事業により、周辺街区を一体的に再編し、**路線バス、タクシー、一般車の乗降場の配置を整理**するとともに、**乗降場へのアクセシビリティの向上**など、蘇我副都心の玄関口にふさわしい交通結節点としての機能強化に向けた検討を進めます。

3 交通結節点

稲毛駅周辺地区

■めざすべき都市構造(都市マスから抜粋)

後背地に大規模な住宅地を抱えている本地区は、市内外の多くの人々が交流する魅力ある拠点として育成します。公共交通の利便性や生活利便性などの拠点機能を強化することにより、生活圏域のコンパクト化や、まちなか居住の促進を図ります。



稲毛駅移動状況(全手段)



稲毛駅移動状況(バスのみ)

■稲毛駅利用者の特性

- バスでの移動が3割以上を占め、4つの拠点で最も高い
- バス利用者の発着地としては、路線沿線が中心であり、稲毛区内は長沼町、あやめ台、園生町など、美浜区内は高洲、高浜などの広範囲で利用されている

■課題

- 駅前広場出入口の混雑による定時性の確保
- 駅前広場内の歩道混雑(バス利用者と歩行者の錯綜)
- 一般車乗降場の飽和状態の解消 など

3 交通結節点

稲毛駅周辺地区

交通結節点としての機能強化に向けた取組

東口地区のまちづくり



現状：バスと一般車との輻輳



現状：バス利用者と歩行者の錯綜

- 稲毛駅は、駅の乗降者数や端末手段としてのバスの利用者が市内で多い駅であり、交通結節点の混雑等が課題となっております。
- 交通結節点としての課題を解消し、安心・安全な拠点整備が重要です。
- 市街地再開発事業により、駅と再開発地域を結ぶ動線を確保するとともに、にぎわい創出を推進します。
- また、地区計画による土地利用転換を進め、駅周辺に残された大規模遊休地を活用します。

土地利用転換イメージ



出典：東京都

- 駅前広場の再整備として、市街地再開発事業により周辺街区を一体的に再編し、**路線バスの乗降場の配置整理**や、**円滑なバス動線・機能的な駅前広場形状の確保**(タクシーや一般車動線との分離等)を行うとともに、**歩行者空間の確保**等の検討を進めます。

3 交通結節点

その他の交通結節点

- 前述の4か所については、本市の交通結節点で特に重要であることから、課題解決に向けた取組を実施していく一方、その他の市内の鉄軌道駅においても、交通結節機能の強化や改善に向けた取組を、それぞれの課題や特性等を考慮し、適宜、検討していきます。
- 交通結節機能の強化に関する取組の例として、パーク&ライドやサイクル&ライドのほか、高速バスの利便性向上、また、モビリティ・ハブ(シェアサイクルなどのさまざまな交通モードの乗り換え拠点)などによる、各交通モード間の乗り換え機能の充実が考えられます。
- また、交通結節機能の充実として、高速バスの利便性向上や、モノレール沿線においては、モノレールを活用した電力融通なども含めた、他の交通モードとの連携なども考えられます。

【参考例】



パーク&ライド

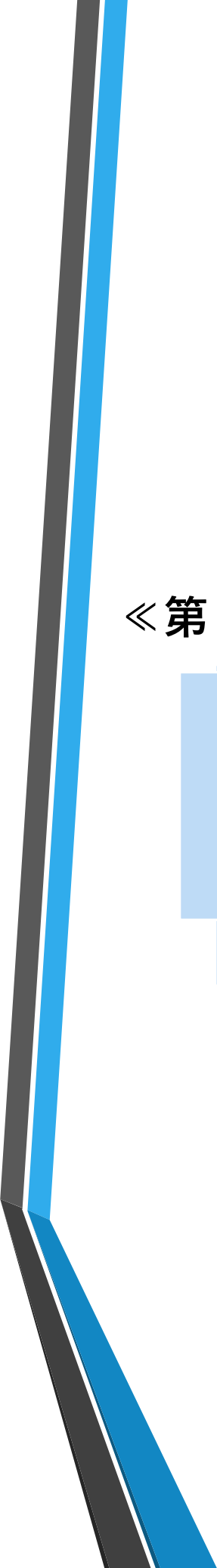


サイクル&ライド



モビリティ・ハブ

出典：国土交通省「2040年、道路の景色が変わる」



《第5章》 目標達成のための施策と実施主体

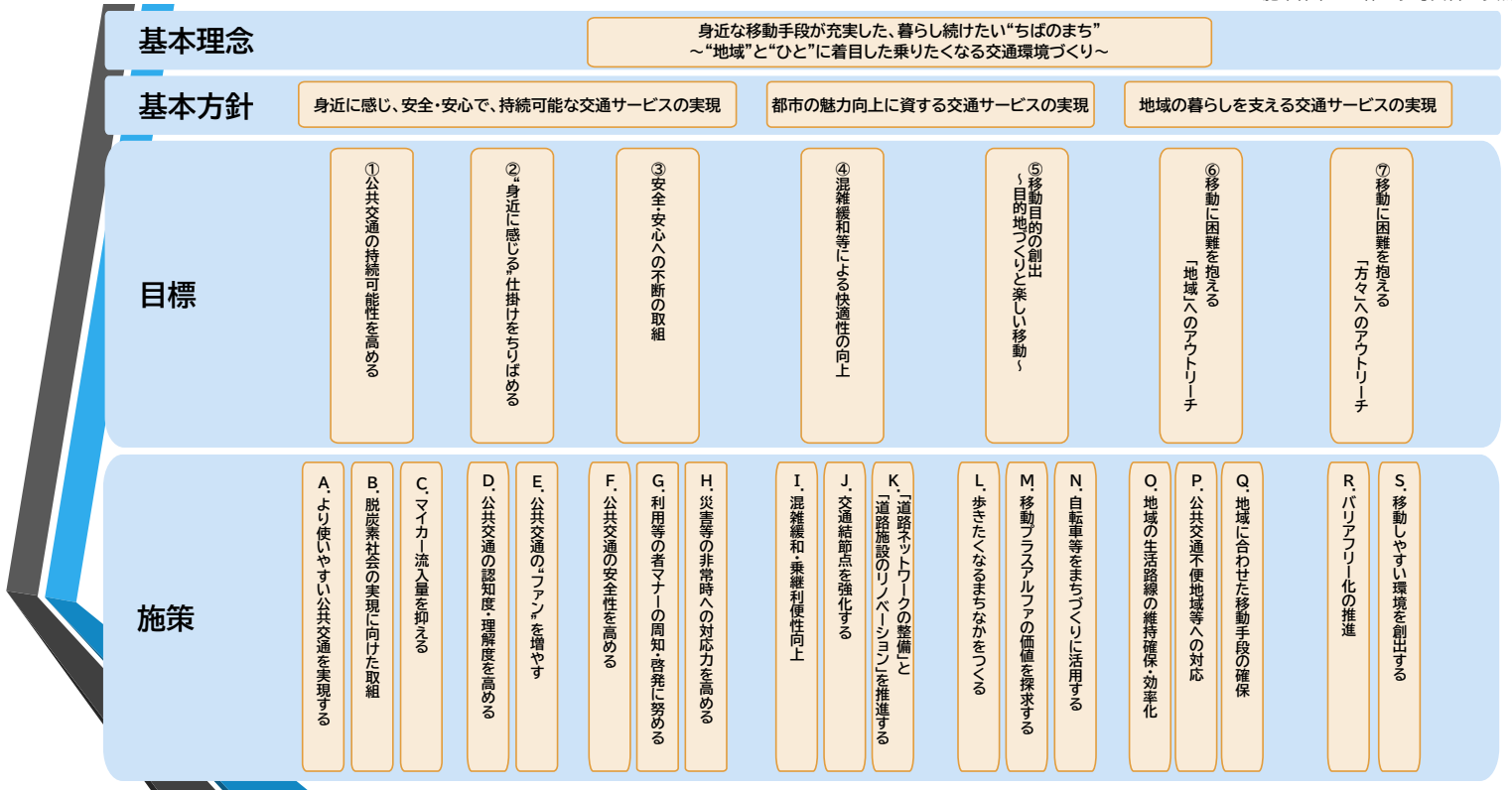
この章では第3章で掲げた基本理念や基本方針、また、第4章の目指すべき交通ネットワークの考え方を踏まえ、実施する施策や取組を示します。

第5章 構成...

- 1 施策の体系
- 2 個別施策

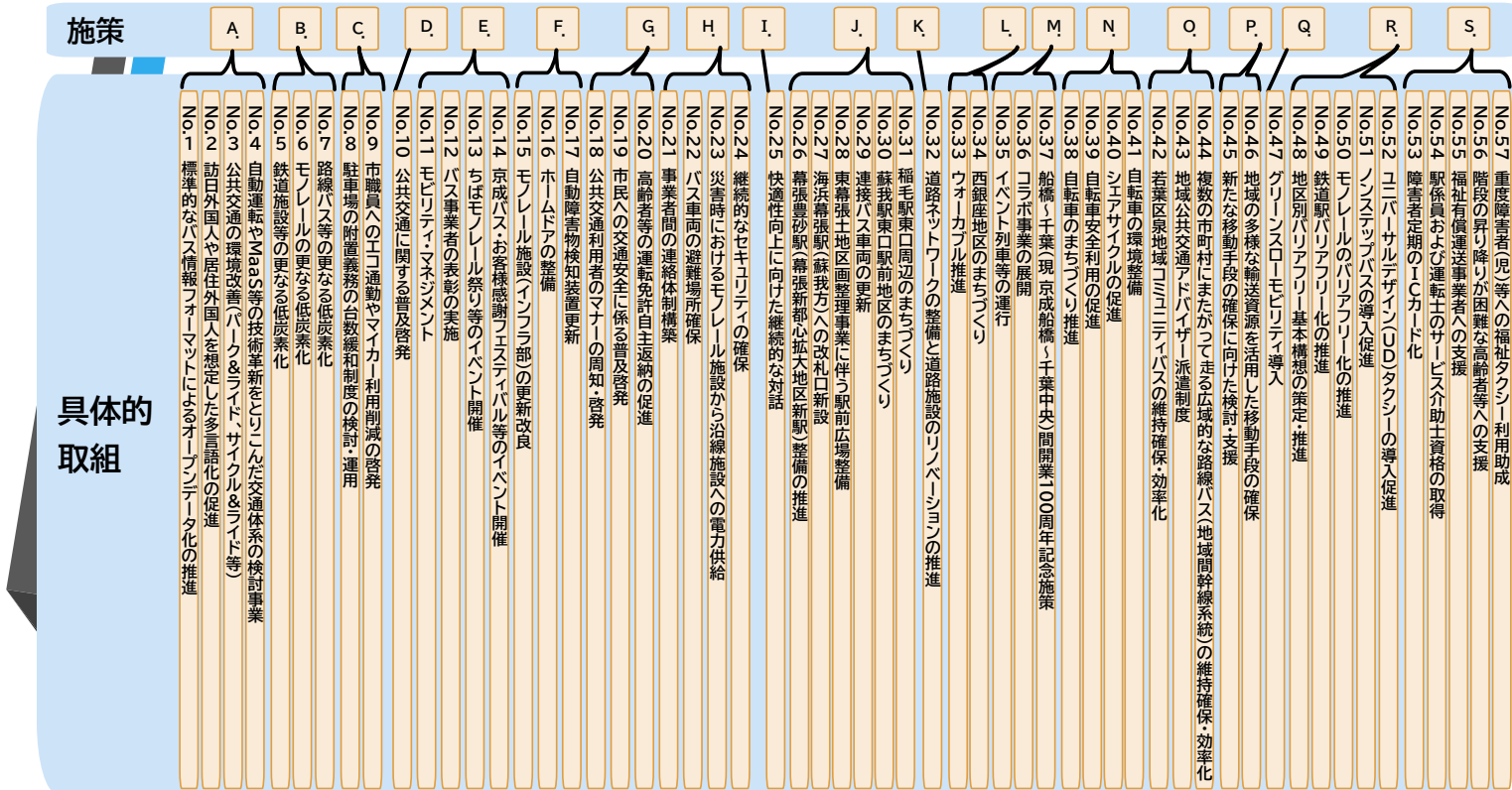
1 施策の体系

※施策体系の全体は参考資料を参照



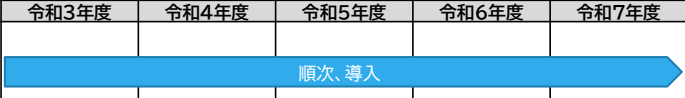


1 施策の体系

※施策体系の全体は参考資料を参照





2 個別施策

目標	①公共交通の持続可能性を高める		取組に係る交通モード			
施策	A. より使いやすい公共交通を実現する					
①施策の目的						
市民や観光客等の来街者にとって、より使いやすい公共交通を実現することで、公共交通ネットワーク全体の持続可能性を高める。						
②取組の内容						
<p>【No. 1 標準的なバス情報フォーマットによるオープンデータ化の推進】 バスの運行情報を経路検索サービスなどに適切に反映させ、バス路線の認知度向上による潜在需要の掘り起こしを図るため、国土交通省が定めたフォーマットでバス運行情報を作成し、オープンデータ化する。 オープンデータ化の早期実現に向け、市は短期的な支援策の検討を進める。</p>			 <p>ワンソース・マルチユースのイメージ</p>			
③主な実施エリア	市内全域					
④取組の主体・役割	千葉市	【No. 1 標準的なバス情報フォーマットによるオープンデータ化の推進】				
	交通事業者	<ul style="list-style-type: none"> ダイヤ編成システムの導入及び改修支援、会社間を越えた分析・検討等、関係者調整 				
	市民・企業	<ul style="list-style-type: none"> 運行情報の作成、管理、実施計画の作成、整備、オープンデータ化 				
	その他	<ul style="list-style-type: none"> ダイヤ編成システムの改修、オープンデータを活用した二次利用の推進、積極的な日常管理及び利用 国や有識者によるオープンデータ化推進支援 				
⑤想定スケジュール	【No. 1 標準的なバス情報フォーマットによるオープンデータ化の推進】	令和3年度	令和4年度	令和5年度	令和6年度	令和7年度
						

2 個別施策

目標	①公共交通の持続可能性を高める		取組に係る交通モード			
施策	A. より使いやすい公共交通を実現する					
①施策の目的						
市民や観光客等の来街者にとって、より使いやすい公共交通を実現することで、公共交通ネットワーク全体の持続可能性を高める。						
②取組の内容						
<p>【No. 2 訪日外国人や居住外国人を想定した多言語化の促進】 訪日外国人や居住外国人の増加に的確に対応し、分かりやすい案内を実現するため、取組を進める。</p>			 <p>ピクトグラム化の例 駅ナンバリング・多言語化の例 音声翻訳機の例</p>			
③主な実施エリア	市内全域					
④取組の主体・役割	千葉市	【No. 2 訪日外国人や居住外国人を想定した多言語化の促進】				
	交通事業者	<ul style="list-style-type: none"> 順次導入 				
	市民・企業					
	その他					
⑤想定スケジュール	【No. 2 訪日外国人や居住外国人を想定した多言語化の促進】	令和3年度	令和4年度	令和5年度	令和6年度	令和7年度
						

2 個別施策

目標	①公共交通の持続可能性を高める		取組に係る交通モード			
施策	A. より使いやすい公共交通を実現する					
①施策の目的						
市民や観光客等の来街者にとって、より使いやすい公共交通を実現することで、公共交通ネットワーク全体の持続可能性を高める。						
②取組の内容						
<p>【No. 3 公共交通の環境改善】 公共交通の利便性向上に資するパーク&ライド、サイクル&ライドや、バス停へのベンチの新設・改修に係る費用を市・交通事業者が分担して整備し、地域が日常管理に貢献する等、関係者が一体となって環境改善を図る。</p>						
			パークアンドライド		サイクルアンドライド	
③主な実施エリア	市内全域					
④取組の主体・役割		【No. 3 公共交通の環境改善】				
	千葉市	・関係者調整				
	交通事業者	・実施計画の作成、整備工事				
	市民・企業 その他	・積極的な日常管理及び利用				
⑤想定スケジュール		令和3年度	令和4年度	令和5年度	令和6年度	令和7年度
	【No. 3 公共交通の環境改善】					

2 個別施策

目標	①公共交通の持続可能性を高める		事業に係る交通モード			
施策	A. より使いやすい公共交通を実現する					
①目的						
市民や観光客等の来街者にとって、より使いやすい公共交通を実現することで、公共交通ネットワーク全体の持続可能性を高める。						
②取組内容						
<p>【No.4 自動運転やMaaS等の技術革新をとりこんだ交通体系の検討事業】 自動運転バスによる新たな移動サービスの提供により、その時々交通事情等に 応じたモビリティサービスの選択を可能とし、すべての人がストレスなく 付加価値のある快適な移動を享受できる社会を実現する。 さらには、将来的には自動運転技術の活用による運転手の無人化により、 運転手不足の解消を進める。 また、電車や路線バス等の既存公共交通と新たなモビリティサービスに加え、 商業施設やホテル、病院等の他分野も含め、街での移動や宿泊、飲食、購買等が 1つのアプリケーションで可能となるMaaSの実現を目指す。</p>						
			自動運転バス実証実験の様子		MaaSイメージ	
③主な実施エリア	幕張新都心地区					
④実施主体と役割		【No.4 自動運転やMaaS等の技術革新をとりこんだ交通体系の検討事業】				
	千葉市	・コンソーシアムの運営、実証実験の調整、全体統括				
	交通事業者	・保有する情報や技術の共有、モビリティサービスの提案 など				
	市民・企業 その他	・保有する情報や技術の共有、技術や移動ニーズの提案 など				
⑤想定スケジュール		令和3年度	令和4年度	令和5年度	令和6年度	令和7年度
	【No.4 自動運転やMaaS等の技術革新をとりこんだ交通体系の検討事業】					



2 個別施策

目標	①公共交通の持続可能性を高める		取組に係る交通モード			
施策	B. 脱炭素社会の実現に向けた取組					
①施策の目的						
脱炭素社会の実現に向け、自家用乗用車に比べて輸送量当たりのCO ₂ 排出量が小さいという公共交通の強みを活かし、磨き上げ、ゼロカーボンなどの脱炭素社会の実現に貢献する。						
②取組の内容						
【No.5 鉄道施設等の更なる低炭素化】 車両更新に際して、より低炭素な車両を導入する。 駅舎や各車両等の鉄道施設に設置されている照明をLEDに変更する。		   				
③主な実施エリア	各駅 及び 各車両等					
④取組の主体・役割	千葉県	【No.5 鉄道施設等の更なる低炭素化】				
	交通事業者	・順次導入				
	市民・企業					
	その他					
⑤想定スケジュール		令和3年度	令和4年度	令和5年度	令和6年度	令和7年度
	【No.5 鉄道施設等の更なる低炭素化】	順次導入				


2 個別施策

目標	①公共交通の持続可能性を高める		取組に係る交通モード			
施策	B. 脱炭素社会の実現に向けた取組					
①施策の目的						
脱炭素社会の実現に向け、自家用乗用車に比べて輸送量当たりのCO ₂ 排出量が小さいという公共交通の強みを活かし、磨き上げ、ゼロカーボンなどの脱炭素社会の実現に貢献する。						
②取組の内容						
【No.6 モノレールの更なる低炭素化】 VVVFインバーター制御装置を搭載した新型車両に更新します。新型車両は減速時等に生み出す再生電力を他の車両で再利用が可能であり、電気使用量の削減やCO ₂ 排出削減に寄与します。 また、再生電力をより有効活用するため、電気を蓄えたり放出することができる電力貯蔵装置を整備し、朝晩のラッシュ時におけるピークカットや停電時に最寄りの駅舎まで走行させることを可能とします。		 				
		新型(O形)車両		再生電力貯蔵装置設置イメージ		
③主な実施エリア	千葉都市モノレール沿線					
④取組の主体・役割	千葉県	【No.6 モノレールの更なる低炭素化】				
	交通事業者	・モノレール車両購入費補助、電力貯蔵装置の製造・設置				
	市民・企業	【千葉都市モノレール】・車両の製造、電力貯蔵装置の運用、維持管理				
	その他					
⑤想定スケジュール		令和3年度	令和4年度	令和5年度	令和6年度	令和7年度
	【No.6 モノレールの更なる低炭素化】	順次整備、運用				



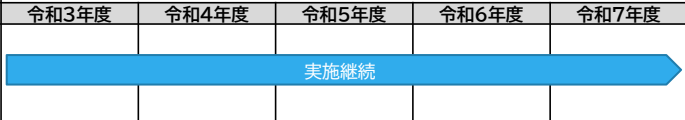
2 個別施策

目標	①公共交通の持続可能性を高める		取組に係る交通モード			
施策	B. 脱炭素社会の実現に向けた取組					
①施策の目的						
脱炭素社会の実現に向け、自家用乗用車に比べて輸送量当たりのCO ₂ 排出量が小さいという公共交通の強みを活かし、磨き上げ、ゼロカーボンなどの脱炭素社会の実現に貢献する。						
②取組の内容						
【No.7 路線バス等の更なる低炭素化】 環境負荷の低い電気バス等を国土交通省の「地域交通グリーン化事業」等を活用し、積極的に導入する。 また、平時から自治体をはじめとした地域との連携を深め、災害時には避難所等への電力供給に活用を検討する。						
			平和交通・電気バス			
③主な実施エリア	市内全域					
④取組の主体・役割		【No.7 路線バス等の更なる低炭素化】				
	千葉市	・災害時の連携・支援				
	交通事業者	・順次導入を検討				
	市民・企業 その他	【国土交通省(関東運輸局)】事業費補助				
⑤想定スケジュール		令和3年度	令和4年度	令和5年度	令和6年度	令和7年度
	【No.7 路線バス等の更なる低炭素化】	順次導入				

2 個別施策

目標	①公共交通の持続可能性を高める		取組に係る交通モード			
施策	C. マイカー流入量を抑える					
①施策の目的						
過剰なマイカー流入を抑制し、ひと中心のまちづくりを実現するため、建築物における駐車場の附置義務台数の緩和等により、公共交通への利用転換などの交通需要の調整を行う。						
②取組の内容						
【No.8 駐車場の附置義務の台数緩和制度の検討・運用】 公共交通利用施策に資する取組を実施する事業者に対し、内容に応じて、附置義務台数の緩和等を行う。 (取組例) ・従業員等のマイカー通勤規制、公共交通利用者への特典制度(ポイントサービス、商品配送サービス等)、 鉄軌道駅舎や公共用通路との接続施設の設置(ペDESTリアンデッキ、地下通路等)、その他企業独自の提案など						
【No.9 市職員へのエコ通勤やマイカー利用削減の啓発】 市職員に対し、公共交通利用を促すため、エコ通勤の推進やマイカー利用を避けるよう啓発を行う。						
③主な実施エリア	市街区区域全域					
④取組の主体・役割		【No.8 駐車場の附置義務の台数緩和制度の検討・運用】		【No.9 市職員へのエコ通勤やマイカー利用削減の啓発】		
	千葉市	・実情に即した制度の構築検討 ・制度の適正な運用 ・申請内容の審査		・市職員への啓発		
	交通事業者	・対象事業者への理解、協力				
	市民・企業 その他	・適正な自動車利用への理解、協力、運用、 施策の継続				
⑤想定スケジュール		令和3年度	令和4年度	令和5年度	令和6年度	令和7年度
	【No.8 駐車場の附置義務の台数緩和制度の検討・運用】	検討	条例改正手続	制度運用		
【No.9 市職員へのエコ通勤やマイカー利用削減の啓発】	継続					




2 個別施策

目標	②“身近に感じる”仕掛けをちりばめる		取組に関係する交通モード			
施策	D. 公共交通への認知度・理解度を高める					
①施策の目的						
日常生活や経済活動等の基盤である公共交通は、今後本格化する高齢者の増加等を見据えると、ますますその重要性は高まることを見込まれる一方、その重要性が広く認識されているとは言い難いことから、認知度や理解度を高めるため、継続的なPR活動を実施する。						
②取組の内容						
<p>【No.10 公共交通に関する普及啓発】 公共交通の多岐にわたるメリット(環境負荷の低減、歩行量増加に伴う健康増進、自家用車保有コストの削減など)を訴えるリーフレットを配布する。</p> 						
③主な実施エリア	市内全域					
④取組の主体・役割		【No.10 公共交通に関する普及啓発】				
	千葉市	<ul style="list-style-type: none"> リーフレットの作製・公共施設への配架 配布(転入者や市政出前講座参加者等) 				
	交通事業者	<ul style="list-style-type: none"> 随時協力 				
	市民・企業 その他					
⑤想定スケジュール		令和3年度	令和4年度	令和5年度	令和6年度	令和7年度
	【No.10 公共交通に関する普及啓発】					



2 個別施策

目標	②“身近に感じる”仕掛けをちりばめる		取組に関係する交通モード			
施策	E. 公共交通の“ファン”を増やす					
①施策の目的						
市民等を身近な公共交通について「知っている」段階から、「親しみ、利用する」段階に進め、マイカーから公共交通利用への自発的な行動変容を促すため、様々なターゲット層に対する働きかけを幅広く展開する。						
②取組の内容						
<p>【No.11 モビリティ・マネジメント】 学校の授業や市政出前講座、ワークショップ等を定期的開催し、対話型のコミュニケーションを実施するとともに、実際の公共交通の利用につながるよう乗り方講座等も織り交ぜつつ、自発的な行動変容を促す。</p> <p>【No.12 バス事業者の表彰の実施】 市内の路線バスが「利用者目線より魅力的な交通サービス」へと変化するように促すため、他の事業者の模範となる取組を展開しているバス事業者等に対して表彰を実施する。</p>   <p style="text-align: center;">学校での授業の様子</p>						
③主な実施エリア	市内全域					
④取組の主体・役割		【No.11 モビリティ・マネジメント】		【No.12 バス事業者の表彰の実施】		
	千葉市	<ul style="list-style-type: none"> 関係者との調整、講義の実施 		<ul style="list-style-type: none"> 制度検討、継続 		
	交通事業者	<ul style="list-style-type: none"> 乗り方講座等への協力検討 		<ul style="list-style-type: none"> 選考等への協力 		
	市民・企業 その他					
⑤想定スケジュール		令和3年度	令和4年度	令和5年度	令和6年度	令和7年度
	【No.11 モビリティ・マネジメント】					
	【No.12 バス事業者の表彰の実施】	制度検討				

2 個別施策

目標	②“身近に感じる”仕掛けをちりばめる		取組に係る交通モード			
施策	E. 公共交通の“ファン”を増やす					
①施策の目的						
市民等を身近な公共交通について「知っている」段階から、「親しみ、利用する」段階に進め、マイカーから公共交通利用への自発的な行動変容を促すため、様々なターゲット層に対する働きかけを幅広く展開する。						
②取組の内容						
【No.13 ちばモノレール祭り等のイベント開催】 利用者や地域住民への日頃の感謝とモノレールへの理解を更に深めていただくため、「ちばモノレール祭り」などのイベントを開催する。						
【No.14 京成バス・お客様感謝フェスティバル等のイベント開催】 利用者や地域の皆さまに感謝の気持ちを伝える目的で開催しており、特徴的なバスの展示や洗車機体験等の企画を実施するほか、沿線の学校等の発表の場としても活用する。						
ちばモノレール祭り			京成バス・お客様感謝フェスティバル <small>2017年6月10日(2019)年度撮影</small>			
③主な実施エリア	各路線周辺					
④取組の主体・役割		【No. 13 ちばモノレール祭り等のイベント開催】	【No. 14 京成バス・お客様感謝フェスティバル等のイベント開催】			
	千葉市	・イベントの後援、広報支援				
	交通事業者	・イベント等の開催及び運行	・イベント等の開催			
	市民・企業	・イベント等への参加				
⑤想定スケジュール		令和3年度	令和4年度	令和5年度	令和6年度	令和7年度
	【No. 13 ちばモノレール祭り等のイベント開催】	実施継続				
	【No. 14 京成バス・お客様感謝フェスティバル等のイベント開催】	実施継続				



2 個別施策

目標	③安全・安心への不断の取組		取組に係る交通モード			
施策	F. 公共交通の安全性を高める					
①施策の目的						
戦略的な予防保全型の維持管理や安全施設への投資を継続し、安全を安心につなげるため、不断の取組を展開する。						
②取組の内容						
【No.15 モノレール施設(インフラ部)の更新改良】 モノレールインフラ施設点検 モノレール軌道桁塗替塗装、軌道設備、分岐設備、停留場施設等における改築更新						
軌道桁・支柱			駅舎			
③主な実施エリア	千葉都市モノレール沿線					
④取組の主体・役割		【No.15 モノレール施設(インフラ部)の更新改良】				
	千葉市	・修繕計画の策定及び管理、点検・更新改良等業務等の発注等				
	交通事業者	・点検・更新改良等の現場管理等				
	市民・企業					
⑤想定スケジュール		令和3年度	令和4年度	令和5年度	令和6年度	令和7年度
	【No.15 モノレール施設(インフラ部)の更新改良】	点検・更新改良				
					修繕計画更新	



2 個別施策

目標	③安全・安心への不断の取組		取組に係る交通モード			
施策	F. 公共交通の安全性を高める					
①施策の目的						
戦略的な予防保全型の維持管理や安全施設への投資を継続し、安全を安心につなげるため、不断の取組を展開する。						
②取組の内容						
【No.16 ホームドアの整備】 列車との接触や線路への転落を防止する対策として、JR総武線(緩行線・快速線)及びJR京葉線への整備を行う。						
【No.17 自動障害物検知装置更新】 従来の光軸式障害物検知装置から、より安全性の高い平面式(状況に応じ立体式)踏切障害物検知装置へと、更新時に高規格化を実施する。						
			ホームドアの整備例 平面式踏切障害物検知装置の整備例			
③主な実施エリア	市内各路線					
④取組の主体・役割		【No.16 ホームドアの整備】	【No.17 自動障害物検知装置更新】			
	千葉市					
	交通事業者	【JR東日本】・整備、維持管理	【京成電鉄】・更新にあわせた改良			
	市民・企業 その他					
⑤想定スケジュール	【No.16 ホームドアの整備】	令和3年度	令和4年度	令和5年度	令和6年度	令和7年度
	【No.17 自動障害物検知装置更新】	順次更新				

2 個別施策

目標	③安全・安心への不断の取組		取組に係る交通モード			
施策	G. 利用者等のマナーの周知・啓発に努める					
①施策の目的						
公共交通利用者の意識の欠如や他の運転者・歩行者等の行動によって、事故やトラブル等に発展する場合もあることから、より安全・安心な公共交通を実現するため、利用者等のマナーの周知・啓発に努める。						
②取組の内容						
【No.18 公共交通利用者のマナーの周知・啓発】 公共交通は利用者同士が「移動中や移動前後の空間をシェアする」という特徴があることを踏まえ、利用者間のトラブルや車内転倒事故等を減らし、より快適に利用できるような周知活動を行う。 また、新型コロナウイルス感染症の状況を踏まえ、感染防止対策等に関する周知・啓発を行う。						
			声かけ・サポート運動 バス車内転倒事故防止啓発 咳エチケットの啓発			
③主な実施エリア	市内全域					
④取組の主体・役割		【No.18 公共交通利用者のマナーの周知・啓発】				
	千葉市	・普及啓発の実施、協力				
	交通事業者	・普及啓発の実施				
	市民・企業 その他					
⑤想定スケジュール	【No.18 公共交通利用者のマナーの周知・啓発】	令和3年度	令和4年度	令和5年度	令和6年度	令和7年度
		継続実施				



2 個別施策

目標	③安全・安心への不断の取組		取組に関係する交通モード			
施策	G. 利用者等のマナーの周知・啓発に努める					
①施策の目的						
公共交通利用者の意識の欠如や他の運転者・歩行者等の行動によって、事故やトラブル等に発展する場合もあることから、より安全・安心な公共交通を実現するため、利用者等のマナーの周知・啓発に努める。						
②取組の内容						
<p>【No.19 市民への交通安全に係る普及啓発】 市民の交通安全に係る意識啓発を目的に、交通安全教室の実施やチラシの配布、ホームページ等を通じた周知活動を行う。</p> <p>【No.20 高齢者等の運転免許自主返納の促進】 高齢者が原因となる交通事故の防止を目的に、運転免許証の自主返納を促進するために自主返納者への支援を行う。</p>						
 <small>自転車安全利用啓発チラシ</small>						
③主な実施エリア	市内全域					
④取組の主体・役割		【No.19 市民への交通安全に係る普及啓発】	【No.20 高齢者等の運転免許自主返納の促進】			
	千葉市	交通安全教室の実施、周知啓発	運転免許自主返納の周知啓発、返納者の支援			
	交通事業者	交通ルール等の遵守	交通ルール等の遵守、返納者への支援			
	市民・企業	交通ルール等の遵守	交通ルール等の遵守			
	その他		【警察】 運転免許自主返納の周知啓発、返納者の支援			
⑤想定スケジュール		令和3年度	令和4年度	令和5年度	令和6年度	令和7年度
	【No.19 市民への交通安全に係る普及啓発】	継続実施				
	【No.20 高齢者等の運転免許自主返納の促進】	継続実施				

2 個別施策

目標	③安全・安心への不断の取組		取組に関係する交通モード			
施策	H. 災害等の非常時への対応力を高める					
①施策の目的						
激甚化する風水害等を踏まえ、災害時に的確に対応するため、平時からの備えを充実させる。						
②取組の内容						
<p>【No.21 事業者間の連絡体制構築】 鉄道・モノレール・バス等が災害時に機動的に連携できるよう、平時から市内や広域的な視点も持ちつつ、連休等の情報についての連絡体制を構築する。</p> <p>【No.22 バス車両の避難場所確保】 多くのバス事業者が美浜区内等の低地に車庫を保有していることから、高潮や大雨による浸水等の風水害が発生した場合に備え、避難場所を確保する。</p>						
 <small>連絡体制の構築</small> <small>車庫が水没した様子(ちばグリーンバス様提供)</small>						
③主な実施エリア	市内全域					
④取組の主体・役割		【No.21 事業者間の連絡体制構築】	【No.22 バス車両の避難場所確保】			
	千葉市	連絡体制構築に向けた調整、運用支援	避難場所確保に向けた検討・調整			
	交通事業者	連絡体制への参画、運用	避難計画策定、運用			
	市民・企業					
	その他					
⑤想定スケジュール		令和3年度	令和4年度	令和5年度	令和6年度	令和7年度
	【No.21 事業者間の連絡体制構築】	検討・運用				
	【No.22 バス車両の避難場所確保】	検討	運用・適宜見直し			




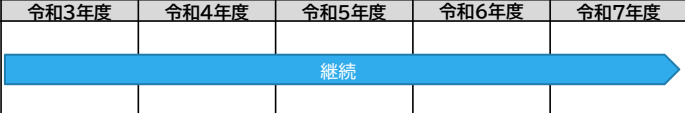
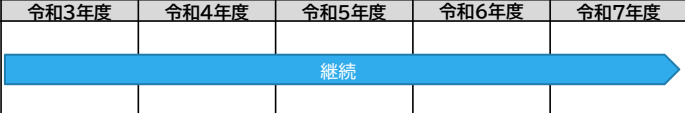
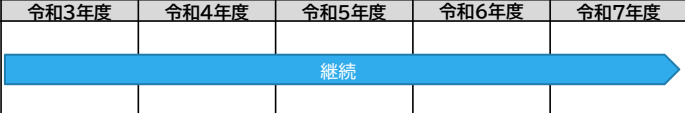
2 個別施策

目標	③安全・安心への不断の取組		取組に係る交通モード			
施策	H. 災害等の非常時への対応力を高める					
①施策の目的						
激甚化する風水害等を踏まえ、災害時に的確に対応するため、平時からの備えを充実させる。						
②取組の内容						
【No.23 災害時におけるモノレール施設から沿線施設への電力供給】 軌道桁や駅舎等モノレールインフラを活用し、災害の停電時に電力貯蔵装置等から沿線避難施設等へ電力を供給する。			 <p>電力融通のイメージ</p>			
③主な実施エリア	千葉公園					
④取組の主体・役割		【No.23 災害時におけるモノレール施設から沿線施設への電力供給】				
	千葉市	・手法検討、整備工事、連絡調整、補助金申請				
	交通事業者	・手法検討、整備工事、維持管理				
	市民・企業 その他	・非常時における電力の有効活用				
⑤想定スケジュール	【No.23 災害時におけるモノレール施設から沿線施設への電力供給】	令和3年度	令和4年度	令和5年度	令和6年度	令和7年度
		検討・設計・工事			運用・見直し	









2 個別施策

目標	③安全・安心への不断の取組		取組に係る交通モード			
施策	H. 災害等の非常時への対応力を高める					
①施策の目的						
激甚化する災害や車内傷害事件等を踏まえ、災害時や非常時に的確に対応するため、平時からの備えを充実させる。						
②取組の内容						
【No.24 継続的なセキュリティの確保】 鉄道、モノレール、バスについては、駅構内や車内での非常事態を想定した訓練の実施、防犯関係設備の充実、警備の強化、被害回避・軽減対策など、公共交通利用者の安全を守るセキュリティ確保に向けた取組を実施する。			 <p>防犯・テロ対策の訓練 (JR東日本千葉支社提供)</p>  <p>車両内の防犯カメラ設置 (京成電鉄提供)</p>			
③主な実施エリア	市内全域					
④取組の主体・役割		【No.24 継続的なセキュリティの確保】				
	千葉市	・訓練への協力				
	交通事業者	・訓練の実施(警察等との連携)、防犯関係設備の充実、警備の強化、被害回避・軽減対策等				
	市民・企業 その他					
⑤想定スケジュール	【No.24 継続的なセキュリティの確保】	令和3年度	令和4年度	令和5年度	令和6年度	令和7年度
		逐次実施・整備				

2 個別施策

目標	④混雑緩和等による快適性の向上		取組に係る交通モード														
施策	I. 混雑緩和・乗継利便性向上																
①施策の目的																	
公共交通の快適性向上等のため、混雑緩和や乗継利便性の向上などに取り組む。																	
②取組の内容																	
<p>【No.25 快適性向上に向けた継続的な対話】 市民や利用者等から混雑緩和を目的とした増便や乗継改善の要望は継続的にあるものの、行政単独はもとより、鉄道、モノレール、バスなど、各モードの交通事業者が単独で課題解決を図ることが困難であることから、意見等を集約し、連携して対応を協議する。</p>																	
  <p>ラッシュ時のホーム(イメージ) ラッシュ時の駅前広場(イメージ)</p>																	
③主な実施エリア																	
市内全域																	
④取組の主体・役割																	
【No.25 快適性向上に向けた継続的な対話】																	
千葉市																	
<ul style="list-style-type: none"> 市民意見等の集約 要望の実施及び協議 																	
交通事業者																	
<ul style="list-style-type: none"> 情報提供、協議、対応の検討 																	
市民・企業																	
<ul style="list-style-type: none"> オフピーク通勤、混雑の分散への協力 など 																	
その他																	
⑤想定スケジュール																	
<table border="1"> <thead> <tr> <th></th> <th>令和3年度</th> <th>令和4年度</th> <th>令和5年度</th> <th>令和6年度</th> <th>令和7年度</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>【No.25 快適性向上に向けた継続的な対話】</td> <td colspan="5" style="text-align: center;">  </td> </tr> </tbody> </table>							令和3年度	令和4年度	令和5年度	令和6年度	令和7年度	【No.25 快適性向上に向けた継続的な対話】					
	令和3年度	令和4年度	令和5年度	令和6年度	令和7年度												
【No.25 快適性向上に向けた継続的な対話】																	

2 個別施策

目標	④混雑緩和等による快適性の向上		取組に係る交通モード																				
施策	J. 交通結節点を強化する																						
①施策の目的																							
容量不足や魅力低下など、課題を抱える交通結節点(駅及び駅前広場等)について、結節機能の強化や周辺との機能分担によって課題を解決し、都市の魅力向上に貢献する。																							
②取組の内容																							
<p>【No.26 幕張豊砂駅(幕張新都心拡大地区新駅)整備の推進】 幕張新都心全体における都市機能の強化や交通機能の分散化を図ることを目的として、幕張豊砂駅(京葉線新駅)をJR及び幕張新都心拡大地区新駅設置協議会(※)が設置する。また、千葉市において幕張豊砂駅(京葉線新駅)設置と同時期に駅前広場を整備する。 (※)幕張新都心拡大地区新駅設置協議会…千葉県、イオンモール(株)、千葉市(事務局)で構成</p>																							
  <p>幕張豊砂駅(JR東日本千葉支社提供) 海浜幕張駅改札口の混雑イメージ</p>																							
<p>【No.27 海浜幕張駅(蘇我方)への改札口新設】 JR海浜幕張駅の交通結節機能の強化と利用者の流動の分散等のため、蘇我方へ改札口を新設する。また、新改札口周辺にバス停留所等を整備する。</p>																							
③主な実施エリア																							
幕張新都心拡大地区新駅設置予定地周辺 及び 海浜幕張駅周辺																							
④取組の主体・役割																							
【No.26 幕張豊砂駅(幕張新都心拡大地区新駅)整備の推進】																							
千葉市																							
<ul style="list-style-type: none"> 協議調整(協議会事務局) 【駅前広場】 設計・工事 																							
交通事業者																							
<ul style="list-style-type: none"> 【JR】 新駅設計・工事 【バス事業者】 バス路線の再編検討 																							
市民・企業																							
<ul style="list-style-type: none"> 【企業等】 周辺施設の整備等 																							
その他																							
【幕張新都心拡大地区新駅設置協議会】																							
⑤想定スケジュール																							
<table border="1"> <thead> <tr> <th></th> <th>令和3年度</th> <th>令和4年度</th> <th>令和5年度</th> <th>令和6年度</th> <th>令和7年度</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>【No.26 幕張豊砂駅(幕張新都心拡大地区新駅)整備の推進】</td> <td colspan="3" style="text-align: center;">  </td> <td></td> <td></td> </tr> <tr> <td>【No.27 海浜幕張駅(蘇我方)への改札口新設】</td> <td></td> <td colspan="4" style="text-align: center;">  </td> </tr> </tbody> </table>							令和3年度	令和4年度	令和5年度	令和6年度	令和7年度	【No.26 幕張豊砂駅(幕張新都心拡大地区新駅)整備の推進】						【No.27 海浜幕張駅(蘇我方)への改札口新設】					
	令和3年度	令和4年度	令和5年度	令和6年度	令和7年度																		
【No.26 幕張豊砂駅(幕張新都心拡大地区新駅)整備の推進】																							
【No.27 海浜幕張駅(蘇我方)への改札口新設】																							

2 個別施策

目標	④混雑緩和等による快適性の向上		取組に関係する交通モード			
施策	J. 交通結節点を強化する					
①施策の目的						
容量不足や魅力低下など、課題を抱える交通結節点(駅及び駅前広場等)について、結節機能の強化や周辺との機能分担によって課題を解決し、都市の魅力向上に貢献する。						
②取組の内容						
【No.28 東幕張土地区画整理事業に伴う駅前広場整備】 区画整理地区内及びその周辺地域の公共交通(鉄道・バス)の利便性向上を図るため、地区内(JR幕張駅北口)に駅前広場を整備する (駅前広場面積:約6,400㎡)。						
【No.29 連節バス車両の更新】 総武線方面から幕張新都心への移動手段として定着している連節バスについては、輸送力に優れた基幹的な公共交通であることから、路線維持のため今後も利用実態等を踏まえつつ、順次更新を進めていく。			JR幕張駅北口駅前広場		連節バス(京成バス様提供)	
③主な実施エリア						
JR幕張駅北口周辺、JR・京成幕張本郷駅～海浜幕張駅周辺						
④取組の主体・役割	千葉市	【No.28 東幕張土地区画整理事業に伴う駅前広場整備】 ・道路等詳細設計、工事	【No.29 連節バス車両の更新】			
	交通事業者	【バス事業者】 駅前広場への路線の延長、案内板の設置等	【京成バス】利用状況に応じて更新			
	市民・企業	【企業等】 周辺施設の整備等				
	その他					
⑤想定スケジュール	【No.28 東幕張土地区画整理事業に伴う駅前広場整備】	令和3年度	令和4年度	令和5年度	令和6年度	令和7年度
	【No.29 連節バス車両の更新】	順次、更新				



2 個別施策

目標	④混雑緩和等による快適性の向上		取組に関係する交通モード			
施策	J. 交通結節点を強化する					
①施策の目的						
容量不足や魅力低下など、課題を抱える交通結節点(駅及び駅前広場等)について、結節機能の強化や周辺との機能分担によって課題を解決し、都市の魅力向上に貢献する。						
②取組の内容						
【No.30 蘇我駅東口駅前地区のまちづくり】 蘇我駅東口周辺における都市機能の低下(周辺土地の有効利用や建物の老朽化、駅前広場内の混雑と環境空間の不足など)を改善するため、市街地再開発により、土地の合理的かつ健全な高度利用と都市機能の更新を図る。						
			現状:バス一般車の輻輳		現状:民間建築物の老朽化	
③主な実施エリア						
JR蘇我駅東口周辺						
④取組の主体・役割	千葉市	【No.30 快適性向上に向けた継続的な対話(要望の実施、実態に関する情報提供等)】 ・公共施設の整備検討 ・再開発事業の認可、指導、監督 ・補助金の交付				
	交通事業者	・駅前広場整備に伴う停留所配置や路線再編及び待機台数の調整への協力				
	市民・企業	【再開発事業施行者】・再開発事業の推進 など 【企業等】・周辺施設の整備等				
	その他					
⑤想定スケジュール	【No.30 蘇我駅東口駅前地区のまちづくり】	令和3年度	令和4年度	令和5年度	令和6年度	令和7年度
		駅前広場計画を含めた市街地再開発の検討				
		関係権利者によるまちづくり協議会設立及び協議				




2 個別施策

目標	④混雑緩和等による快適性の向上		取組に係る交通モード			
施策	J. 交通結節点を強化する		  			
①施策の目的						
容量不足や魅力低下など、課題を抱える交通結節点(駅及び駅前広場等)について、結節機能の強化や周辺との機能分担によって課題を解決し、都市の魅力向上に貢献する。						
②取組の内容						
<p>【No.31 稲毛駅東口周辺のまちづくり】 稲毛駅東口周辺における都市機能の低下(周辺土地の有効利用や建物の老朽化、駅前広場内の混雑と環境空間の不足など)を改善するため、市街地再開発により、土地の合理的かつ健全な高度利用と都市機能の更新を図る。また、周辺の大規模遊休地との連携も含め検討する。</p>						
						
		現状:バスと一般車との輻輳		現状:バス利用者と歩行者の錯綜		
③主な実施エリア	JR稲毛駅東口周辺					
④取組の主体・役割		【No.31 稲毛駅東口周辺のまちづくり】				
	千葉市	・公共施設の整備検討 ・再開発事業の認可、指導、監督 ・補助金の交付				
	交通事業者	・駅前広場整備に伴う停留所配置や路線再編及び待機台数の調整への協力				
	市民・企業 その他	【再開発事業施行者】・再開発事業の推進 など 【企業等】・周辺施設の整備等				
⑤想定スケジュール		令和3年度	令和4年度	令和5年度	令和6年度	令和7年度
	【No.31 稲毛駅東口周辺のまちづくり】	駅前広場計画、設計の実施				
		地元まちづくり協議会等との協議、市街地再開発の検討				

2 個別施策

目標	④混雑緩和等による快適性の向上		取組に係る交通モード			
施策	K. 「道路ネットワークの整備」と「道路施設のリノベーション」を推進する		 			
①施策の目的						
バスやタクシーは自家用車等とともに道路を利用しており、その定時性等を確保するために、着実な「道路ネットワークの整備」や、「道路施設のリノベーション(交差点改良等)」が不可欠であることから、都市計画道路等の整備やボトルネック箇所を解消する。						
②取組の内容						
【No.32 道路ネットワークの整備と道路施設のリノベーションの推進】						
○道路ネットワークの整備(ミッシングリンクを解消する都市計画道路等の整備)						
(都)塩田町菅田町線(塩田町地区、菅田町地区)、(都)磯辺茂呂町線(園生町地区)、(都)南町宮崎町線、(都)村田町線、(都)幕張本郷松波線(幕張町地区・弥生町地区)、(都)本町星久喜町線(星久喜町地区)、越智町土気町線(越智町地区)、大塚野町菅田町線、生実本納線、国道357号湾岸千葉地区改良(蘇我地区)、国道51号北千葉拡幅 など						
○道路施設のリノベーション(ボトルネックの解消を図る交差点改良等)						
・交差点改良 大草交差点、長沼交差点、宮田交差点、坂月交差点 など						
・歩道整備 中央星久喜町線(安鼻地区(千葉大学前区間・病院坂区間))、天戸町横戸町線、千葉大綱線(土気駅北口)、土気停車場千葉中線(土気駅北口)、千葉川上八街線、穴川天戸線(畑町)、(都)菅田町駅前線、東寺山町山王町線、菅田町野呂町線(野呂町地区)、市場町安鼻線 など						
・踏切改良 中広踏切、生浜踏切、第一鎌取踏切 など						
その他、バスベイ整備、待避所設置 など						
③主な実施エリア	市内全域					
④取組の主体・役割		【No.32 道路ネットワークの整備と道路施設のリノベーションの推進】				
	千葉市	・調査、用地取得、工事 (市道)				
	交通事業者					
	市民・企業 その他	【国土交通省(千葉国道事務所)】・調査、用地取得、工事 (直轄国道)				
⑤想定スケジュール		令和3年度	令和4年度	令和5年度	令和6年度	令和7年度
	【No.32 道路ネットワークの整備と道路施設のリノベーションの推進】	継続				

2 個別施策

目標	⑤移動目的の創出～目的地づくりと楽しい移動～		取組に係る交通モード			
施策	L. 歩きたくなるまちなかをつくる					
①施策の目的						
「居心地が良く歩きたくなるまちなか」の形成による都市再生を図るため、これまでの「自動車中心」から「ひと中心」のまちづくりに転換し、多様な価値観やライフスタイルをとりこんだ、道路・公園などの公共空間と市街地の一体的な利活用の可能性を引き出すことで、新たな価値の創造や地域課題の解決を図る。						
②取組の内容						
【No.33 ウォーカブル推進】 都市計画マスタープラン等を目指す都市の将来像を位置づけ、その実現に向け、千葉都心、幕張新都心エリアにおいてウォーカブル社会実験などを実施。						
千葉都心ウォーカブル推進社会実験の様子						
③主な実施エリア	千葉都心 ほか					
④取組の主体・役割		【No.33 ウォーカブル推進】				
	千葉市	・目指すべき将来ビジョンの検討・提示、民間主体の取組みに対する伴走・支援				
	交通事業者					
	市民・企業	・各エリアにおける民間主体のエリアマネジメントへの主体的な参画				
	その他	【不動産オーナー】 エリア価値向上につながる道路や公園など公共空間と一体となった土地利用の推進				
⑤想定スケジュール		令和3年度	令和4年度	令和5年度	令和6年度	令和7年度
	【No.33 ウォーカブル推進】					


2 個別施策

目標	⑤移動目的の創出～目的地づくりと楽しい移動～		取組に係る交通モード			
施策	L. 歩きたくなるまちなかをつくる					
①施策の目的						
「居心地が良く歩きたくなるまちなか」の形成による都市再生を図るため、これまでの「自動車中心」から「ひと中心」のまちづくりに転換し、多様な価値観やライフスタイルをとりこんだ、道路・公園などの公共空間と市街地の一体的な利活用の可能性を引き出すことで、新たな価値の創造や地域課題の解決を図る。						
②取組の内容						
【No.34 西銀座地区のまちづくり】 駅前の業務・商業コアの形成を目指す千葉駅東口の西銀座地区においては、業務・商業機能の集積や土地の高度利用を目的とした市街地再開発事業などの民間開発と連携し、官民のパブリック空間を歩行環境として一体的に活用することで、都心部の魅力や来街者の回遊性を高め、居心地が良く歩きたくなる空間の形成を図る。 本地区への玄関口となる千葉駅東口地区第一種市街地再開発では、千葉駅からの主動線となる入り口部にグランドモール(立体多目的屋内通路)を設けることで、安全で快適な歩行者ネットワークの形成と歩行者中心の魅力ある空間の創出を図る。						
千葉駅東口地区第一種市街地再開発イメージパース						
③主な実施エリア	JR千葉駅東口西銀座地区周辺					
④取組の主体・役割		【No.34 西銀座地区のまちづくり】				
	千葉市	・進行中の再開発事業及び今後予定される再開発の事業者との調整など				
	交通事業者					
	市民・企業	【再開発事業施行者】・再開発事業の推進 など 【企業等】・周辺施設の整備等				
	その他					
⑤想定スケジュール		令和3年度	令和4年度	令和5年度	令和6年度	令和7年度
	【No.34 西銀座地区のまちづくり】					


2 個別施策

目標	⑤移動目的の創出 ～目的地づくりと楽しい移動～		取組に関係する交通モード			
施策	M. 移動プラスアルファの価値を探索する					
①施策の目的						
高齢化や社会情勢の変化によって全体としての移動ニーズが縮小していく可能性が高いことを踏まえ、「移動すること」そのものを、「楽しく」、「快適」に変化させることで、都市の魅力向上につなげる。						
②取組の内容						
【No.35 イベント列車等の運行】 地域限定旅行業の一環で車両基地見学ツアーや貸切列車等のイベント列車を運行する。						
【No.36 コラボ事業の展開】 アニメ等のコンテンツと積極的にコラボレーションを実施し、“聖地巡礼”やグッズ販売等による、運輸収入・運輸外収入の向上を目指す。						
車両基地見学の様子			ラッピングモノレールの例			
③主な実施エリア	千葉都市モノレール沿線					
④取組の主体・役割		【No.35 イベント列車等の運行】	【No.36 コラボ事業の展開】			
	千葉市	・広報等支援	・広報等支援			
	交通事業者	・イベント列車等の運行	・コラボ事業の実施			
	市民・企業 その他					
⑤想定スケジュール		令和3年度	令和4年度	令和5年度	令和6年度	令和7年度
	【No.35 イベント列車等の運行】	継続				
	【No.36 コラボ事業の展開】	継続				

2 個別施策

目標	⑤移動目的の創出 ～目的地づくりと楽しい移動～		取組に関係する交通モード																										
施策	M. 移動プラスアルファの価値を探索する																												
①施策の目的																													
高齢化や社会情勢の変化によって全体としての移動ニーズが縮小していく可能性が高いことを踏まえ、「移動すること」そのものを、「楽しく」、「快適」に変化させることで、都市の魅力向上につなげる。																													
②取組の内容																													
【No.37 船橋～千葉(現 京成船橋～千葉中央)間開業100周年記念施策】 船橋～千葉間開業100周年記念に合わせ、駅巡りスタンプラリーや記念乗車券の発売を通じて、利用促進や京成ファンの醸成を図るもの。																													
<table border="1"> <tr> <td colspan="2"><駅巡りスタンプラリーの概要></td> <td colspan="3"><記念乗車券の概要></td> </tr> <tr> <td>実施期間</td> <td>2021.7.17-8.31</td> <td>有効期間</td> <td colspan="2">2021.7.17-12.31</td> </tr> <tr> <td>実施駅</td> <td>京成船橋、大神宮下、谷津、京成津田沼、京成幕張、検見川、京成稲毛、千葉中央</td> <td>有効区間</td> <td colspan="2">(1) 天神宮下、谷津、京成津田沼、京成幕張、検見川、京成稲毛から140円区間 (2) 千葉中央から160円区間 ※いずれも大人運賃</td> </tr> <tr> <td>概要</td> <td>(1) お客さまは京成線各駅で配布しているスタンプ台紙を入手 (2) お客さまは対象駅でスタンプを押印 (3) 全てのスタンプが押印された台紙を撮影し、特設サイトにて応募 (4) 抽選で100名様にオリジナル亚克力キーホルダーをプレゼント</td> <td>発売価格</td> <td colspan="2">11,000円</td> </tr> <tr> <td></td> <td></td> <td>発売場所</td> <td colspan="2">京成線20駅の窓口 京成上野駅、日暮里駅、千住大橋駅、押上駅、青砥駅、京成高砂駅、京成金町駅、市川真間駅、京成八幡駅、東中山駅、京成船橋駅、京成津田沼駅、八千代台駅、豊田台駅、京成佐倉駅、京成成田駅、空港第2ビル駅、京成稲毛駅、京成千葉駅、宇田前駅</td> </tr> </table>					<駅巡りスタンプラリーの概要>		<記念乗車券の概要>			実施期間	2021.7.17-8.31	有効期間	2021.7.17-12.31		実施駅	京成船橋、大神宮下、谷津、京成津田沼、京成幕張、検見川、京成稲毛、千葉中央	有効区間	(1) 天神宮下、谷津、京成津田沼、京成幕張、検見川、京成稲毛から140円区間 (2) 千葉中央から160円区間 ※いずれも大人運賃		概要	(1) お客さまは京成線各駅で配布しているスタンプ台紙を入手 (2) お客さまは対象駅でスタンプを押印 (3) 全てのスタンプが押印された台紙を撮影し、特設サイトにて応募 (4) 抽選で100名様にオリジナル亚克力キーホルダーをプレゼント	発売価格	11,000円				発売場所	京成線20駅の窓口 京成上野駅、日暮里駅、千住大橋駅、押上駅、青砥駅、京成高砂駅、京成金町駅、市川真間駅、京成八幡駅、東中山駅、京成船橋駅、京成津田沼駅、八千代台駅、豊田台駅、京成佐倉駅、京成成田駅、空港第2ビル駅、京成稲毛駅、京成千葉駅、宇田前駅	
<駅巡りスタンプラリーの概要>		<記念乗車券の概要>																											
実施期間	2021.7.17-8.31	有効期間	2021.7.17-12.31																										
実施駅	京成船橋、大神宮下、谷津、京成津田沼、京成幕張、検見川、京成稲毛、千葉中央	有効区間	(1) 天神宮下、谷津、京成津田沼、京成幕張、検見川、京成稲毛から140円区間 (2) 千葉中央から160円区間 ※いずれも大人運賃																										
概要	(1) お客さまは京成線各駅で配布しているスタンプ台紙を入手 (2) お客さまは対象駅でスタンプを押印 (3) 全てのスタンプが押印された台紙を撮影し、特設サイトにて応募 (4) 抽選で100名様にオリジナル亚克力キーホルダーをプレゼント	発売価格	11,000円																										
		発売場所	京成線20駅の窓口 京成上野駅、日暮里駅、千住大橋駅、押上駅、青砥駅、京成高砂駅、京成金町駅、市川真間駅、京成八幡駅、東中山駅、京成船橋駅、京成津田沼駅、八千代台駅、豊田台駅、京成佐倉駅、京成成田駅、空港第2ビル駅、京成稲毛駅、京成千葉駅、宇田前駅																										
③主な実施エリア	市内全域																												
④取組の主体・役割		【No.37 船橋～千葉(現 京成船橋～千葉中央)間開業100周年記念施策】																											
	千葉市																												
	交通事業者	・情報提供、協議、対応の検討																											
	市民・企業 その他																												
⑤想定スケジュール		令和3年度	令和4年度	令和5年度	令和6年度	令和7年度																							
	【No.37 船橋～千葉(現 京成船橋～千葉中央)間開業100周年記念施策】	実施																											



2 個別施策

目標	⑤移動目的の創出 ～目的地づくりと楽しい移動～		取組に係る交通モード			
施策	N. 自転車等をまちづくりに活用する					
①施策の目的						
市民にとって極めて身近な移動手段であり、鉄道・バス等の二次交通としても一般的である自転車は、その特性やメリット(環境負荷低減、健康増進等)において 公共交通と重なるところが多く、相乗効果が期待できることから、自転車をまちづくりに最大限活用しつつ、公共交通との相互利用を促進する。						
②取組の内容						
【No.38 自転車のまちづくりの推進】 自転車を活用したまちづくりの推進のため、広報やイベント等による意識醸成、市民活動支援(補助実施)を行う。						
【No.39 自転車安全利用の促進】 自転車にまつわる交通ルールの遵守・マナー向上(ヘルメットの着用等)を目指し、交通安全教室等を開催するとともに、自転車保険等への加入を促す。						
幼児向け自転車体験イベント			交通安全教室			
③主な実施エリア	市内全域					
④取組の主体・役割	千葉市	【No.38 自転車のまちづくりの推進】	【No.39 自転車安全利用の促進】			
	交通事業者	・イベント実施、リーフレット作成・配付、市民活動支援	・交通安全教室等の実施			
	市民・企業	・自転車利用促進や安全利用に関する活動	【損害保険会社等】自転車保険等の情報提供、加入しやすい保険等の提供 【自転車小売店】自転車購入者への自転車保険等への加入の確認			
	その他		・交通ルール等の遵守			
⑤想定スケジュール	【No.38 自転車のまちづくりの推進】	令和3年度	令和4年度	令和5年度	令和6年度	令和7年度
	【No.39 自転車安全利用の促進】	継続				


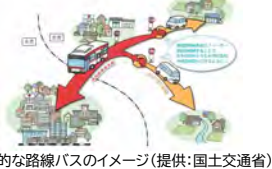
2 個別施策

目標	⑤移動目的の創出 ～目的地づくりと楽しい移動～		取組に係る交通モード			
施策	N. 自転車等をまちづくりに活用する					
①施策の目的						
市民にとって極めて身近な移動手段であり、鉄道・バス等の二次交通としても一般的である自転車は、その特性やメリット(環境負荷低減、健康増進等)において 公共交通と重なるところが多く、相乗効果が期待できることから、自転車をまちづくりに最大限活用しつつ、公共交通との相互利用を促進する。						
②取組の内容						
【No.40 シェアサイクルの促進】 公共交通の機能を補完する新たな交通サービスとして、市民や来街者の利便性・回遊性向上、地域活性化等を目的にシェアサイクル事業者と共同で継続実施する。						
【No.41 自転車の環境整備】 自転車レーン等の整備や自転車駐輪場の整備、放置禁止区域における撤去・指導等を順次進める。						
シェアサイクル			自転車レーン			
③主な実施エリア	千葉市立地適正化計画 における「居住促進区域」(No.40)、市全域(No.41)					
④取組の主体・役割	千葉市	【No.40 シェアサイクルの促進】	【No.41 自転車の環境整備】			
	交通事業者	・事業総括、関係者調整等 ・ステーション用地(公有地)確保	・走行環境整備、マップの更新 ・自転車駐車環境の整備、放置自転車の撤去・指導・保管			
	市民・企業	・事業運営等 ・ステーション用地(民有地)確保				
	その他					
⑤想定スケジュール	【No.40 シェアサイクルの促進】	令和3年度	令和4年度	令和5年度	令和6年度	令和7年度
	【No.41 自転車の環境整備】	本格実施(継続)				


2 個別施策

目標	⑥移動に困難を抱える「地域」へのアウトリーチ		取組に係る交通モード			
施策	O. 地域の生活路線の維持確保・効率化					
①施策の目的						
過去のバス路線の退出に伴って導入した「若葉区泉地域コミュニティバス」や、地域の通勤・通学や生活のために重要な役割を果たしている「複数の市町村にまたがって走る広域的な路線バス(地域間幹線系統)」といった、地域の生活路線の維持確保・効率化を図る。						
②取組の内容						
【No.42 若葉区泉地域コミュニティバスの維持確保・効率化】 異なる路線間を乗換える際の初乗運賃の乗継割引の継続 他の交通事業者と連携した乗継割引の検討						
【No.43 地域公共交通アドバイザー派遣制度】 地域の公共交通を維持・確保しようとする住民の自主的活動を支援するため、専門家等の適切な助言を受けることができるアドバイザー派遣制度を継続する。		若葉区泉地域コミュニティバス(運行協議会の様子、車体)				
③主な実施エリア						
若葉区泉地域(No.42)、市全域(No.43)						
④取組の主体・役割		【No.42 若葉区泉地域コミュニティバスの維持確保・効率化】		【No.43 地域公共交通アドバイザー派遣制度】		
	千葉市	委託発注等の管理、運行協議会事務局		アドバイザー登録、地域とアドバイザーの調整		
	交通事業者	運行管理、補助金申請、事業者間の連絡調整		交通事業者としての助言等の実施		
	市民・企業 その他	運行協議会への参加、積極的なバスの利用		自主的な活動の実施 (学識経験者等)有識者としての助言等の実施		
⑤想定スケジュール		令和3年度	令和4年度	令和5年度	令和6年度	令和7年度
	【No.42 若葉区泉地域コミュニティバスの維持確保・効率化】	継続				
	【No.43 地域公共交通アドバイザー派遣制度】	継続				

2 個別施策

目標	⑥移動に困難を抱える「地域」へのアウトリーチ		取組に係る交通モード			
施策	O. 地域の生活路線の維持確保・効率化					
①施策の目的						
過去のバス路線の退出に伴って導入した「若葉区泉地域コミュニティバス」や、地域の通勤・通学や生活のために重要な役割を果たしている「複数の市町村にまたがって走る広域的な路線バス(地域間幹線系統)」といった、地域の生活路線の維持確保・効率化を図る。						
②取組の内容						
【No.44 複数の市町村にまたがって走る広域的な路線バス(地域間幹線系統)の維持確保・効率化】 地域の現状に応じた生産性向上の取組を検討し、バス事業者・国・県・市町村が連携して各路線の維持確保効率化を行う。地域の通勤通学や生活上重要な路線であり、特に維持が必要であることから、国及び千葉県の地域間幹線系統補助金の活用を継続し、路線を維持確保する。						
	系統名	①北部循環線	②塩田喜多線	③おまご線		
	区域	花見川北部地域の循環	塩田～喜多間の往復	若葉区泉地域の循環		
	位置づけ	2市間幹線	2市間幹線	2市間幹線		
	目的	通勤・通学・生活用	通勤・通学・生活用	通勤・通学・生活用	広域的な路線バスのイメージ(提供:国土交通省)	
③主な実施エリア						
①北部循環線(千葉市～八千代市)、②塩田喜多線(千葉市～市原市)、③おまご線(千葉市～八街市)						
④取組の主体・役割		①北部循環線		②塩田喜多線	③おまご線	
	千葉市	運行協議会事務局 生産性向上の取組み		生産性向上の取組み	運行協議会事務局 生産性向上の取組み	
	交通事業者	運行管理、補助金申請 生産性向上の取組み		運行管理、補助金申請 生産性向上の取組み	運行管理、補助金申請 生産性向上の取組み	
	市民・企業 その他	運行協議会への参加 積極的なバスの利用		積極的なバスの利用	運行協議会への参加 積極的なバスの利用	
	近隣市	運行協議会への参加 生産性向上の取組み		生産性向上の取組み	運行協議会への参加 生産性向上の取組み	
	国、県	各路線から提出される系統確保維持計画のとりまとめ、審査、支援				
⑤想定スケジュール		令和3年度	令和4年度	令和5年度	令和6年度	令和7年度
	No.44 複数の市町村にまたがって走る広域的な路線バス(地域間幹線系統)の維持確保・効率化	継続				




2 個別施策

目標	⑥移動に困難を抱える「地域」へのアウトリーチ		取組に係る交通モード			
施策	P. 公共交通不便地域等への対応		 			
①施策の目的						
現時点で本市における“公共交通不便地域”に該当するエリアや、今後沿線人口の減少等に伴う路線廃止によって“公共交通不便地域”に転落するエリアが生まれる可能性があることを見据え、各地域の方々とともに、それぞれの地域の移動ニーズにきめ細かく対応した最適な移動手段の導入検討を図る。						
②取組の内容						
再掲【No.43 地域公共交通アドバイザー派遣制度】						
<p>【No.45 新たな移動手段の確保に向けた検討・支援】 公共交通不便地域等において、地域の方々とともに新たな移動手段の導入・検討を行う。</p> 						
<p>【No.46 地域の多様な輸送資源を活用した移動手段の確保】 地域周辺等を行く輸送資源の有無を把握し、移動手段の1つとして導入・検討を行う。</p>						
③主な実施エリア	公共交通不便地域など					
④取組の主体・役割	千葉市	【No.45 新たな移動手段の確保に向けた検討・支援】 移動実態、移動ニーズ等の把握、関係者調整、運行等支援	【No.46 地域の多様な輸送資源を活用した移動手段の確保】 移動実態、移動ニーズ等の把握、関係者調整			
	交通事業者	・運行支援等	・運行支援等			
	市民・企業	・市の取組への協力 ・移動手段の確保に向けた検討	・市への情報提供、取組への協力 ・移動手段の確保に向けた検討			
	その他		(地元企業等)移動手段の確保に向けた検討等			
⑤想定スケジュール	【No.45 新たな移動手段の確保に向けた検討・支援】	令和3年度	令和4年度	令和5年度	令和6年度	令和7年度
	【No.46 地域の多様な輸送資源を活用した移動手段の確保】			継続		





2 個別施策

目標	⑥移動に困難を抱える「地域」へのアウトリーチ		取組に係る交通モード			
施策	Q. 地域に合わせた移動手段の確保		  			
①施策の目的						
現時点で地域周辺に公共交通が運行しているものの、スポット的に公共交通へのアクセスが困難な地域において、地域の方々とともに、地域の移動ニーズにきめ細かく対応した最適な移動手段の導入検討を図る。						
②取組の内容						
再掲【No.43 地域公共交通アドバイザー派遣制度】 再掲【No.46 地域の多様な輸送資源を活用した移動手段の確保の検討】						
<p>【No.47 グリーンスローモビリティ導入】 既存の公共交通と連携し、ラストワンマイルを補完する地域の生活交通を確保すると同時に、コミュニティの活性化を実現するため、住民協働によるグリーンスローモビリティの導入手法について検討する。</p>    <p>グリーンスローモビリティ活用検討に向けた実証調査の様子(令和2年度実施)</p>						
③主な実施エリア	スポット的に公共交通へのアクセスが困難な地域、地域の回遊性向上を要する場所など					
④取組の主体・役割	千葉市	【No.47 グリーンスローモビリティ導入】 ・住民や関係機関との連絡調整、運行等支援、導入の手引き作成				
	交通事業者	・運行支援、グリーンスローモビリティとの連携サービスを実施				
	市民・企業	・運行体制の検討、構築、協賛等による運行支援				
	その他	・安全運行に向けての助言、支援				
⑤想定スケジュール	【No.47 グリーンスローモビリティ導入】	令和3年度	令和4年度	令和5年度	令和6年度	令和7年度
		協議・検討		社会実験・手引き(案)作成 ~ 本格運行		

2 個別施策

目標	⑦移動に困難を抱える「方々」へのアウトリーチ		取組に係る交通モード												
施策	R. バリアフリー化の推進														
①施策の目的															
高齢者や障害者をはじめとした移動に困難を抱える方々が自立した日常生活を送ることができるよう、ハード・ソフトのあらゆる障壁を着実に減少させる。															
②取組の内容															
<p>【No.48 地区別バリアフリー基本構想の策定・推進】 「高齢者、障害者等の移動等の円滑化の促進に関する法律」に基づき、市域全体のバリアフリーに関する方針を明確にし、広くバリアフリーについての考え方を示した「千葉市バリアフリーマスタープラン」を2021年(令和3年)3月に策定し、市内鉄軌道駅を中心に22の促進地区を設定した。 促進地区のうち、バリアフリー化の優先度が高い地区を、重点整備地区(バリアフリー化のための事業が実施されることが特に必要であると認められる地区)として設定するため、「地区別バリアフリー基本構想」の策定を進める。</p>															
  <p style="text-align: right;">まち歩き点検の様子 まち歩き点検後のワークショップの様子</p>															
③主な実施エリア															
市内鉄軌道駅を中心として設定した促進地区(22地区)															
④取組の主体・役割															
【No.48 地区別バリアフリー基本構想の策定・推進】															
千葉市															
<ul style="list-style-type: none"> 地区別バリアフリー基本構想の策定(市民・事業者等の調整含む) 【道路・公園等(生活関連施設、生活関連経路)】・特定事業の検討、特定事業計画の策定、事業実施 															
交通事業者															
<ul style="list-style-type: none"> 特定事業の検討、特定事業計画の策定、事業実施 															
市民・企業															
<ul style="list-style-type: none"> 【企業(生活関連施設)】・特定事業の検討、特定事業計画の策定 【市民】・まち歩き点検ワークショップ等のバリアフリー促進に向けた取組への参画 															
その他															
⑤想定スケジュール															
【No.48 地区別バリアフリー基本構想の策定・推進】															
<table border="1" style="width: 100%; text-align: center;"> <tr> <th>令和3年度</th> <th>令和4年度</th> <th>令和5年度</th> <th>令和6年度</th> <th>令和7年度</th> </tr> <tr> <td colspan="5">順次策定</td> </tr> </table>						令和3年度	令和4年度	令和5年度	令和6年度	令和7年度	順次策定				
令和3年度	令和4年度	令和5年度	令和6年度	令和7年度											
順次策定															


2 個別施策

目標	⑦移動に困難を抱える「方々」へのアウトリーチ		取組に係る交通モード												
施策	R. バリアフリー化の推進														
①施策の目的															
高齢者や障害者をはじめとした移動に困難を抱える方々が自立した日常生活を送ることができるよう、ハード・ソフトのあらゆる障壁を着実に減少させる。															
②取組の内容															
<p>【No.49 鉄道駅バリアフリー化の推進】 鉄道駅における段差解消設備・多機能トイレ等の整備を鉄道事業者、国及び地方自治体が三位一体となって、着実に進める。</p> <p>【No.50 モノレールのバリアフリー化の推進】 千葉都市モノレールが実施するバリアフリー化等の改修を順次、着実に進める。</p>															
   <p style="text-align: center;">スロープの整備例 多機能トイレの整備例 内方線付き点状ブロックの整備例</p>															
③主な実施エリア															
鉄道及び千葉都市モノレール沿線															
④取組の主体・役割															
【No.49】鉄道駅バリアフリー化の推進															
千葉市															
<ul style="list-style-type: none"> 事業費補助 															
交通事業者															
<ul style="list-style-type: none"> バリアフリー化施設等整備 															
市民・企業															
その他															
【国土交通省(関東運輸局)】事業費補助															
【国土交通省(関東運輸局)】事業費補助															
⑤想定スケジュール															
【No.49】鉄道駅バリアフリー化の推進															
<table border="1" style="width: 100%; text-align: center;"> <tr> <th>令和3年度</th> <th>令和4年度</th> <th>令和5年度</th> <th>令和6年度</th> <th>令和7年度</th> </tr> <tr> <td colspan="5">順次導入</td> </tr> </table>						令和3年度	令和4年度	令和5年度	令和6年度	令和7年度	順次導入				
令和3年度	令和4年度	令和5年度	令和6年度	令和7年度											
順次導入															
【No.50】モノレールのバリアフリー化の推進															
<table border="1" style="width: 100%; text-align: center;"> <tr> <th>令和3年度</th> <th>令和4年度</th> <th>令和5年度</th> <th>令和6年度</th> <th>令和7年度</th> </tr> <tr> <td colspan="5">順次導入</td> </tr> </table>						令和3年度	令和4年度	令和5年度	令和6年度	令和7年度	順次導入				
令和3年度	令和4年度	令和5年度	令和6年度	令和7年度											
順次導入															

2 個別施策

目標	⑦移動に困難を抱える「方々」へのアウトリーチ		取組に係る交通モード				
施策	R. バリアフリー化の推進		 				
①施策の目的							
高齢者や障害者をはじめとした移動に困難を抱える方々が自立した日常生活を送ることができるよう、ハード・ソフトのあらゆる障壁を着実に減少させる。							
②取組の内容							
【No.51 ノンステップバスの導入促進】 乗降口の段差を無くしたノンステップバスの導入を促進し、高齢者、障害者、子供及び妊産婦 など、誰もが利用しやすいバスの利用環境を整備する。			 				
			ノンステップバス UDタクシー				
③主な実施エリア							
市内全域							
④取組の主体・役割			【No.51 ノンステップバスの導入促進】		【No.52 UDタクシーの導入促進】		
		千葉市	・事業者との連絡調整		・事業者との連絡調整		
		交通事業者	・国補助等を活用した導入		・国補助等を活用した導入		
		市民・企業					
		その他	【国土交通省(関東運輸局)】事業費補助		【国土交通省(関東運輸局)】事業費補助		
⑤想定スケジュール							
		【No.51 ノンステップバスの導入促進】	令和3年度	令和4年度	令和5年度	令和6年度	令和7年度
			順次更新				
		【No.52 UDタクシーの導入促進】	令和3年度	令和4年度	令和5年度	令和6年度	令和7年度
			順次更新				


2 個別施策

目標	⑦移動に困難を抱える「方々」へのアウトリーチ		取組に係る交通モード				
施策	S. 移動しやすい環境を創出する						
①施策の目的							
移動に困難を抱えるお一人お一人の事情(居住環境、家族)に寄り添った幅広い取組を検討し、実施・支援する。							
②取組の内容							
【No.53 障害者定期のICカード化】 千葉都市モノレールでは、通常、障害者割引が適用となる第一種障害者(身体・知的)等に加え、独自の取組として、精神障害者においても割引の対象としているほか、障害者がICカードを利用しやすい環境の構築として、介護者と同じ区間・期間の定期券を購入する場合において、障害者割引定期券のICカード(PASMO)を発行する。 (現在) 本人の単独乗車で千葉モノレール線のみ利用の場合に限り、磁気定期券での障害者割引定期券を発行 (改正) 上記のほか、ICカード(PASMO)においても障害者割引定期券を発行 ※そのほか、令和3年6月に国土交通大臣から「真の共生社会実現に向けた新たなバリアフリーの取組」に関する新たな取組みについて大臣指示があり、その1つに「障害者用ICカードの導入」が示された。							
③主な実施エリア							
千葉都市モノレール沿線							
④取組の主体・役割			【No.53 障害者定期のICカード化】				
		千葉市	・広報等支援				
		交通事業者	・販売準備、運用				
		市民・企業					
		その他					
⑤想定スケジュール							
		【No.53 障害者定期のICカード化】	令和3年度	令和4年度	令和5年度	令和6年度	令和7年度
			検討				


2 個別施策

目標	⑦移動に困難を抱える「方々」へのアウトリーチ		取組に係る交通モード			
施策	S. 移動しやすい環境を創出する					
①施策の目的						
移動に困難を抱えるお一人お一人の事情(居住環境、家族)に寄り添った幅広い取組を検討し、実施・支援する。						
②取組の内容						
【No.54 駅係員および運転士のサービス介助士資格の取得】 <JR> ・引き続き、取得を促す。 <京成電鉄> ・駅係員を対象に資格取得講座を開催し、新入社員をはじめとした未取得者の資格取得を推進する。 <千葉都市モノレール> ・運転士および駅員に対し、サービス介助士資格取得講座を受講させる。 ・資格保有者に対しては資格更新を行い、接客係員のサービスレベルを確保する。						
③主な実施エリア	市内全域					
④取組の主体・役割		【No.54 駅係員および運転士のサービス介助士資格の取得】				
	千葉市	・広報等支援				
	交通事業者	・資格取得、資格更新支援				
	市民・企業 その他					
⑤想定スケジュール		令和3年度	令和4年度	令和5年度	令和6年度	令和7年度
	【No.54 駅係員および運転士のサービス介助士資格の取得】	<JR・京成電鉄>	継続			
		<千葉都市モノレール>	対象社員全員取得			継続

2 個別施策

目標	⑦移動に困難を抱える「方々」へのアウトリーチ		取組に係る交通モード			
施策	S. 移動しやすい環境を創出する					
①施策の目的						
移動に困難を抱えるお一人お一人の事情(居住環境、家族)に寄り添った幅広い取組を検討し、実施・支援する。						
②取組の内容						
【No.55 福祉有償運送事業者への支援】 福祉有償運送(※)を行うために必要となる事項について、関係交通機関及び運転者・関係する地域住民・運送主体となるNPO法人・運輸支局などの代表が集まり協議を行う「千葉市福祉有償運送運営協議会」を開催する。 令和2年度から実施している福祉有償運送を行うNPO法人等の立上げ及び運営事業費に対する補助事業(モデル事業)の効果検証を行う。 ※一人では公共交通機関を利用することが困難な移動制約者(身体障害者や要介護者等)に対して、NPO法人等が提供する輸送サービス						
【No.56 階段の昇り降りが困難な高齢者等への支援】 単独で階段を昇り降りすることが困難な高齢者等を対象に階段昇降機をサポートを行うNPO法人等に対して、階段昇降機の取得・運用経費等の助成を実施する。  <small>階段昇降機イメージ (公益財団法人テクノエイド協会様提供)</small>						
③主な実施エリア	市内全域					
④取組の主体・役割		【No.55 福祉有償運送事業者への支援】		【No.56 階段の昇り降りが困難な高齢者等への支援】		
	千葉市	<ul style="list-style-type: none"> 千葉市福祉有償運送協議会の開催 補助金の交付 		<ul style="list-style-type: none"> 補助金の交付 		
	交通事業者	<ul style="list-style-type: none"> 福祉有償運送事業の実施 適宜、補助事業を利用 				
	市民・企業 その他			<ul style="list-style-type: none"> 階段昇降機によるサポート実施(NPO法人等) 		
⑤想定スケジュール		令和3年度	令和4年度	令和5年度	令和6年度	令和7年度
	【No.55 福祉有償運送事業者への支援】	モデル事業継続	効果検証	継続実施		
	【No.56 階段の昇り降りが困難な高齢者等への支援】	制度の検討	モデル事業の実施	効果検証	継続実施	

2 個別施策

目標	⑦移動に困難を抱える「方々」へのアウトリーチ		取組に関係する交通モード														
施策	S. 移動しやすい環境を創出する																
①施策の目的																	
移動に困難を抱えるお一人お一人の事情(居住環境、家族)に寄り添った幅広い取組を検討し、実施・支援する。																	
②取組の内容																	
<p>【No.57 重度障害者(児)等への福祉タクシー利用助成】 重度の障害者(児)等がタクシーを利用する場合に、使用できる福祉タクシー利用券を交付することによって、その運賃又は障害者割引運賃の一部を助成し、社会活動の範囲を広め、福祉の増進を図る。</p>																	
<table border="1" style="width: 100%; border-collapse: collapse;"> <tr> <th colspan="2" style="background-color: #ffff00;">一般タクシー(黄色券)</th> </tr> <tr> <td style="font-size: small;">運賃が2,600円以下の場合 半額(10円未満を切り上げ)を助成</td> <td style="font-size: small;">運賃が2,600円を超える場合 1,300円を助成</td> </tr> <tr> <th colspan="2" style="background-color: #add8e6;">リフト付きタクシー(水色券)</th> </tr> <tr> <td style="font-size: small;">運賃が11,000円以下の場合 半額(10円未満を切り上げ)を助成</td> <td style="font-size: small;">運賃が11,000円を超える場合 5,500円を助成</td> </tr> </table> <p style="font-size: x-small;">※ただし、所得制限(本人、配偶者及び扶養義務者)あり ※年間交付上限60枚だが、要件を満たす対象者は追加交付あり</p>						一般タクシー(黄色券)		運賃が2,600円以下の場合 半額(10円未満を切り上げ)を助成	運賃が2,600円を超える場合 1,300円を助成	リフト付きタクシー(水色券)		運賃が11,000円以下の場合 半額(10円未満を切り上げ)を助成	運賃が11,000円を超える場合 5,500円を助成				
一般タクシー(黄色券)																	
運賃が2,600円以下の場合 半額(10円未満を切り上げ)を助成	運賃が2,600円を超える場合 1,300円を助成																
リフト付きタクシー(水色券)																	
運賃が11,000円以下の場合 半額(10円未満を切り上げ)を助成	運賃が11,000円を超える場合 5,500円を助成																
③主な実施エリア																	
市内全域(事前に福祉タクシー協力機関の指定がされていれば市外も可。)																	
④取組の主体・役割																	
【No.57 重度障害者(児)等への福祉タクシー利用助成】																	
千葉市																	
<ul style="list-style-type: none"> • 利用料金の助成(請求に基づく支払) • 福祉タクシー利用券使用者への輸送サービス提供 • 助成金の請求 																	
交通事業者																	
市民・企業																	
その他																	
⑤想定スケジュール																	
<table border="1" style="width: 100%; border-collapse: collapse;"> <thead> <tr> <th style="width: 20%;"></th> <th style="width: 10%;">令和3年度</th> <th style="width: 10%;">令和4年度</th> <th style="width: 10%;">令和5年度</th> <th style="width: 10%;">令和6年度</th> <th style="width: 10%;">令和7年度</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>【No.57 重度障害者(児)等への福祉タクシー利用助成】</td> <td colspan="5" style="text-align: center;"> <div style="background-color: #00aaff; width: 100%; height: 20px; position: relative;"> 事業継続 </div> </td> </tr> </tbody> </table>							令和3年度	令和4年度	令和5年度	令和6年度	令和7年度	【No.57 重度障害者(児)等への福祉タクシー利用助成】	<div style="background-color: #00aaff; width: 100%; height: 20px; position: relative;"> 事業継続 </div>				
	令和3年度	令和4年度	令和5年度	令和6年度	令和7年度												
【No.57 重度障害者(児)等への福祉タクシー利用助成】	<div style="background-color: #00aaff; width: 100%; height: 20px; position: relative;"> 事業継続 </div>																



《第6章》計画の進行管理

この章では、本計画を適切に進行管理していくための、計画推進の考え方や管理体制について示します。

第6章 構成...

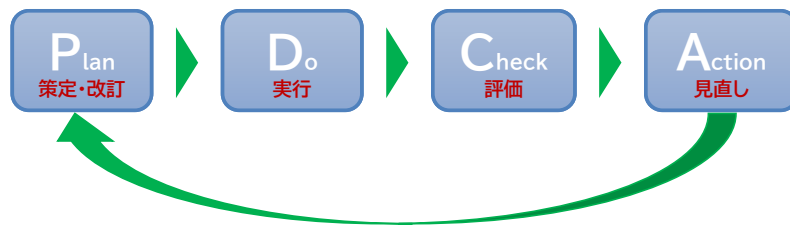
- 1 計画の進行管理
- 2 計画の管理体制

1 計画の進行管理

- 本計画で定めた目標・指標の達成に向けて着実に前進するため、以下の考え方に従って、計画を推進します。

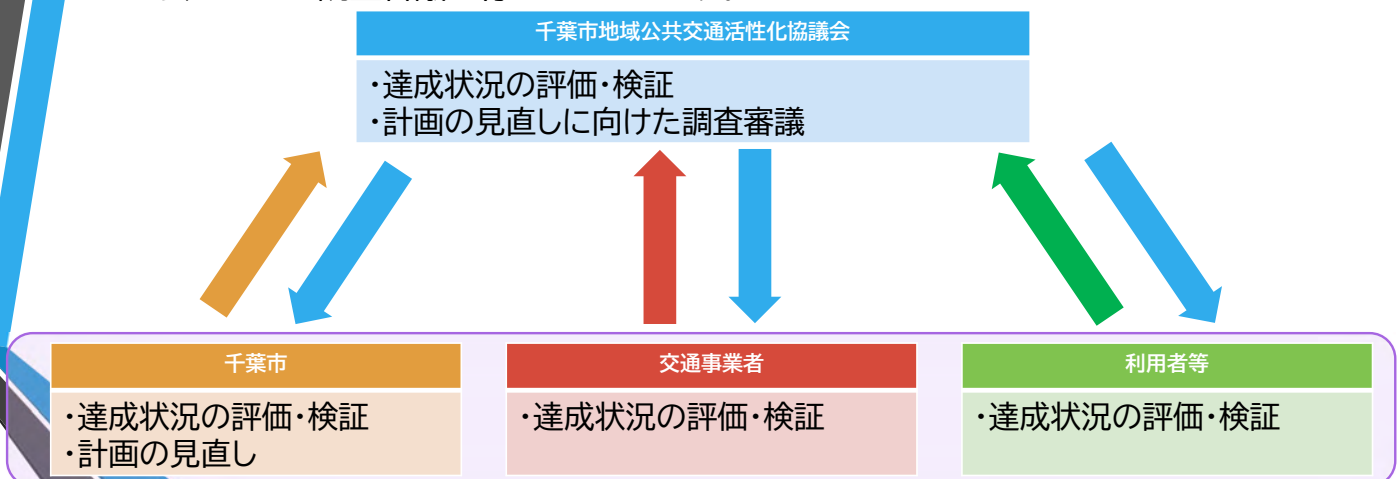
【計画推進の考え方】

1. 計画の策定(Plan)、事業の実施(Do)、進行管理・評価の実施(Check)、評価結果を受けた見直し・改善(Action)を繰り返すPDCA サイクルを回します。
2. 計画期間は、令和3年度から令和7年度までの約5年間としておりますが、新型コロナウイルス感染症拡大による生活様式の変化などの大幅な社会情勢の変化や、それに伴って上位・関連計画との整合・連携を図る場合などにおいては、必要に応じて計画の見直しを行うものとしします。



2 計画の管理体制

- 千葉市地域公共交通活性化協議会を中心として、関係者(千葉市・交通事業者・利用者等)が、個々に、あるいは連携して、取組を継続的に進めていくことが重要です。
- 達成状況については、関係者が各取組の評価・検証を行うとともに、協議会にて計画目標に関する評価・検証を実施します。
- 社会情勢の変化等を受けて、計画を見直す場合には、千葉市にて見直し検討を実施し、協議会において調査審議を行うものとしします。



1 千葉市地域公共交通活性化協議会設置条例

○千葉市地域公共交通活性化協議会設置条例

平成31年3月8日

条例第24号

(設置)

第1条 本市は、地域公共交通の活性化及び再生に関する法律(平成19年法律第59号。以下「法」という。)第6条第1項に規定する協議会として、千葉市地域公共交通活性化協議会(以下「協議会」という。)を置く。

(所掌事務)

第2条 協議会は、次に掲げる事項を調査審議する。

- (1) 法第5条第1項に規定する地域公共交通計画の策定及び実施に関する事項
- (2) 地域の実情に応じた適切な一般乗合旅客自動車運送の態様、運賃等に関する事項
- (3) 前2号に掲げるもののほか、法第2条第1号に規定する地域公共交通に関し市長が必要と認める事項

(令和2条例36・一部改正)

(組織)

第3条 協議会は、委員25人以内で組織する。

2 協議会に、特別の事項を調査審議させるため必要があるときは、臨時委員を置くことができる。

(委員)

第4条 委員及び臨時委員は、次に掲げる者のうちから、市長が任命する。

- (1) 学識経験者
- (2) 公共交通事業者等を代表する者
- (3) 関係団体を代表する者
- (4) 関係行政機関の職員
- (5) 公募による市民
- (6) 市職員
- (7) その他市長が適当と認める者

2 委員及び臨時委員は、職務上知り得た秘密を漏らしてはならない。その職を退いた後も、同様とする。

(任期)

第5条 委員の任期は、2年とし、再任を妨げない。ただし、委員が欠けた場合における補欠の委員の任期は、前任者の残任期間とする。

2 臨時委員は、その者の任命に係る当該特別の事項に関する調査審議が終了したときは、解任されるものとする。

(会長及び副会長)

第6条 協議会に会長及び副会長を置く。

- 2 会長及び副会長は、委員の互選により定める。
- 3 会長は、会務を総理し、協議会を代表する。
- 4 副会長は、会長を補佐し、会長に事故があるときは、その職務を代理する。

(会議)

第7条 協議会は、会長が招集し、その議長となる。

- 2 協議会は、委員及び臨時委員の過半数が出席しなければ、会議を開くことができない。
- 3 協議会の議事は、出席した委員及び臨時委員の過半数で決し、可否同数のときは、議長の決するところによる。

(関係者の出席等)

第8条 協議会は、必要があると認めるときは、関係者の出席を求めて意見若しくは説明を聴き、又は資料の提出を求めることができる。

(部会)

第9条 協議会は、必要に応じて、部会を置くことができる。

- 2 部会は、会長が指名する委員及び臨時委員で組織する。
- 3 部会に部会長及び副部会長を置き、部会に属する委員及び臨時委員の互選により定める。
- 4 部会長は、部会の事務を掌理する。
- 5 第6条第4項、第7条及び前条の規定は、部会について準用する。
- 6 協議会は、その定めるところにより、部会の議決をもって協議会の議決とすることができる。

(委任)

第10条 この条例に定めるもののほか、協議会の運営に関し必要な事項は、会長が協議会に諮って定める。

附 則

この条例は、平成31年4月1日から施行する。

附 則(令和2年9月24日条例第36号)

この条例は、公布の日又は持続可能な運送サービスの提供の確保に資する取組を推進するための地域公共交通の活性化及び再生に関する法律等の一部を改正する法律(令和2年法律第36号)の施行の日のいずれか遅い日から施行する。

2 千葉市地域公共交通活性化協議会 委員名簿

役職名等	委員名(敬称略)
日本大学理工学部 教授	轟 朝幸(会長)
東京女子大学現代教養学部 教授	二村 真理子(副会長)
東京大学新領域創成科学研究科 教授	岡部 明子
淑徳大学コミュニティ政策学部 准教授	松野 由希
東日本旅客鉄道(株)千葉支社 総務部企画室 課長	大川 敦
京成電鉄(株) 鉄道本部計画管理部鉄道企画担当 課長	深井 貴幸(第1～5回協議会) 伊藤 隆広(第6回協議会以降)
千葉都市モノレール(株) 総合調整担当部長 常務取締役	山口 晋司(第1～4回協議会) 松本 真吾(第5回協議会以降)
千葉県バス協会 専務理事	成田 斉
千葉県タクシー協会 千葉支部 事務局長	常住 昭嘉
千葉県私鉄労働組合連合会	小川 悟(第1～3回協議会) 風戸 衛(第4回協議会以降)
千葉商工会議所 常務理事	河野 功(第1・2回協議会) 佐久間 正敏(第3回協議会以降)
国土交通省関東運輸局千葉運輸支局 首席運輸企画専門官	飯塚 孝廣(第1・2回協議会) 佐藤 義尚(第3回協議会以降)
国土交通省千葉国道事務所 交通対策課長	梶田 啓介(第1～4回協議会) 佐谷 祥一(第5回協議会以降)
千葉県総合企画部交通計画課長	豊田 和広(第3回協議会以降)
千葉県県土整備部港湾課長	中村 義光(第1～4回協議会) 大村 晃(第5回協議会以降)
千葉県警察本部交通部交通規制課長	植竹 昌人(第1～8回協議会) 勝又 憲彦(第9回協議会)
千葉県警察本部千葉市警察部総務課長	星野 雅春(第1回協議会) 小林 清悟(第2～4回協議会) 相原 隆(第5～8回協議会以降) 中野 裕志(第9回協議会)
公募市民	小島 康夫
公募市民	依田 俊治
公募市民	増田 陽子(第8回協議会以降)
千葉市保健福祉局健康福祉部長	富田 薫(第3回協議会以降)
千葉市保健福祉局高齢障害部長	佐藤 ひとみ(第3回協議会以降)
千葉市建設局道路部長	中村 浩一
千葉市建設局土木部長	斉藤 平(第1・2回協議会) 水間 明宏(第3回協議会以降)
千葉市都市局都市部長	青木 俊

オブザーバー

国土交通省 関東運輸局 交通政策部 交通企画課 (第5回協議会以降)

3 検討経緯

No.	検討項目	開催日	回答者数、参加者数等	主な検討内容
1	交通事業者アンケート・ヒアリング	令和元年9月～	—	・近年の利用客の動向、傾向 ・利用客からの要望・事業を維持する上での問題 ・事業者としての取り組み状況 ・今後の取り組み、意向 など
2	第1回千葉市地域公共交通活性化協議会	令和元年10月16日	—	・協議会議事運営要綱について ・協議会の会議の傍聴に関する要綱について ・千葉市地域公共交通部会の設置について ・地域公共交通網形成計画策定の進め方について
3	WEB アンケート	令和元年12月1日～12月10日	721人	・日常生活における移動手段について
4	市内の移動に対するアンケート	令和元年12月1日～令和2年1月25日	1,617人	・普段の移動手段、主な外出先・頻度等の傾向、市内の移動手段等について
5	第2回千葉市地域公共交通活性化協議会	令和2年2月7日	—	・地域公共交通網形成計画について(状況報告等) ・千葉市バス事業者部会の設置について ・市民ワークショップの開催、今後の進め方について
6	第3回千葉市地域公共交通活性化協議会	令和2年8月25日	—	・サービス水準に基づくエリア区分(案)及び公共交通不便地域(案)について
7	第1回市民ワークショップ	令和2年8月29日	11人	・普段の外出と交通手段について ・公共交通とクルマの良い点や問題点、課題について ・公共交通事業者の現状と利用者ニーズ及び市の取組について
8	千葉市地域公共交通活性化協議会 第1回バス事業者部会	令和2年9月30日	—	・議事運営要綱(案)について ・バス事業者部会の今後の進め方について
9	第2回市民ワークショップ	令和2年11月17日、21日、22日	計17人	・対話1「いろんな人の公共交通での行動」 ・対話2「自分の地区での公共交通で困っていること、便利なところ」 ・千葉市の未来の交通に大切にしたいことについて
10	WEB アンケート	令和2年12月1日～12月10日	1,075人	・コロナ禍における公共交通の利用状況等について
11	千葉市地域公共交通活性化協議会 第2回バス事業者部会	令和3年1月15日	—	・バス情報のオープン化について ・(仮称)千葉市地域公共交通計画の施策メニュー案について
12	第4回千葉市地域公共交通活性化協議会	令和3年2月1日	—	・(仮称)千葉市地域公共交通計画の基本理念・基本方針について ・公共交通不便地域における施策検討に向けた取組について
13	第3回市民ワークショップ	令和3年3月27日、28日	計27人	・対話1「公共交通で困っていること」 ・対話2「公共交通が無くなる(不便になる)とどうなるの?どんな人が困る?」 ・対話3「5～20年後の未来、公共交通どうなってる?どうなってほしい?」
14	第5回千葉市地域公共交通活性化協議会	令和3年5月26日	—	・千葉市地域公共交通計画(素案)について ・第3次施策の推進計画の検証結果の報告および今後の対応方針について
15	第6回千葉市地域公共交通活性化協議会	令和3年7月28日	—	・千葉市地域公共交通計画(素案)について
16	WEB アンケート	令和3年10月1日～10月10日	1,067人	・公共交通の利用状況等について
17	第7回千葉市地域公共交通活性化協議会	令和3年10月6日	—	・千葉市地域公共交通計画(素案)について
18	第8回千葉市地域公共交通活性化協議会	令和3年11月24日	—	・千葉市地域公共交通計画(案)について
19	パブリックコメント	令和3年12月8日～令和4年1月7日	13人(101件)	・千葉市地域公共交通計画(案)について
20	第9回千葉市地域公共交通活性化協議会	令和4年3月23日	—	・千葉市地域公共交通計画(案)について

4 用語集

No	用語	意味
1	アウトリーチ	市民や地域等に対して関係者が積極的に働きかけて支援の実現を目指すこと。
2	アクセシビリティ指標(A指標)	アクセシビリティ指標(A指標)とは、徒歩又は公共交通利用による都市生活の利便性を表す指標のこと。
3	総合アクセシビリティ指標	公共交通の乗り場(鉄道駅・バス停)においてどのくらい利用しやすいかを示した時間的アクセシビリティ指標と公共交通の路線が近くにあるかを表した空間的アクセシビリティ指標の積のこと。
4	移動モード	鉄道やバス、自転車などの交通手段あるいはその組み合わせによる移動手段あるいは移動方法のこと。
5	ウォークブル	道路・公園・民有地などを一体的に活用し、ひと中心の豊かな生活を実現するために、都市全体として「居心地が良く歩きたくなるまちなか」の形成を目指す取組のこと。
6	エアリアマネジメント	特定のエリアを単位に、民間が主体となって、まちづくりや地域経営(マネジメント)を積極的に行おうという取組のこと。
7	オープンデータ	国、地方公共団体及び事業者が保有するデータのうち、誰もがインターネット等を通じて容易に利用(加工、編集、再配布等)できるよう、公開されたデータのこと。
8	カーシェア	登録を行った会員間で車を共同で使用できるサービスのこと。
9	外出率	ある1日の中で外出した人の居住人口に対する割合のこと。
10	回生電力	車両の減速時に電動機を利用し、運動エネルギーを電力エネルギーに変換することによって生み出される電気のこと。
11	グリーンスローモビリティ	時速20km未満で公道を走ることができる電動車を活用した小さな移動サービスまたは、その車両も含めた総称のこと。
12	クロスセクター効果	公共交通が人々の移動を支えることで、安全面、健康面、環境面、コミュニティなど多様な活動に及ぼす多面的な効果のこと。
13	コミュニティバス	地域住民、行政、バス事業者からなる運行協議会にて、乗車状況の報告、運行に関する要望、運行改善に向けた協議などを行いながら運行されるバスのこと。
14	コンソーシアム	「共同事業体」のことで、2つ以上の企業、団体、個人などから構成される団体のこと。
15	コンパクト・プラス・ネットワーク	医療・福祉施設、商業施設や住居等がまとまって立地し、住民が公共交通によりこれらの生活利便施設等にアクセスできるなど、福祉や交通なども含めて都市全体の構造を見直していく考え方のこと。
16	サイクル&ライド	自転車をバス停や駅に駐輪し、バスなどの公共交通に乗り換えるシステムのこと。
17	シェアサイクル	他の人と自転車をシェア(共有)し、好きな時間に自転車を利用するためのサービスのこと。
18	市街化区域	道路・公園・下水道などの基盤整備についての公共投資を効率的に行いつつ、良質な市街地の形成を図る目的で都市計画区域を区分する区域区分制度により、優先的かつ計画的に市街化を進めるべきとされている区域のこと。
19	市街化調整区域	上記の区域区分制度により、市街化を抑制すべきとされている区域のこと。
20	自家用有償旅客運送	バス・タクシー事業が成り立たない場合であって、地域における輸送手段の確保が必要な場合に、必要な安全上の措置をとった上で、市町村やNPO法人等が、自家用車を用いて提供する運送サービスのこと。
21	集約型都市構造	ひとつの都心部に都市機能が集中する一極集中型のまちではなく、住宅や商業・福祉などの機能が集積し、公共交通のアクセスが充実した複数の「機能を集約する拠点」が、適切な機能分担のもとに連携し、公共交通で結ばれた多心型の都市構造のこと。
22	新交通(システム)	動輪にゴムタイヤを使用した案内軌条式鉄軌道(AGT)や、鉄道とは異なる新しい技術を用いた中量軌道輸送システムのこと。
23	ゼロカーボン	二酸化炭素などの温室効果ガスの排出量と森林などによる吸収量を均衡させ、二酸化炭素の排出を実質ゼロにすることを旨とする取組のこと。
24	代表交通手段	一つのトリップでいくつかの交通手段を乗り換えた場合、その中の主な交通手段を代表交通手段という。主な交通手段の優先順位は、鉄道、バス、自動車、二輪車、徒歩の順としている。
25	駐車場の附置義務	駐車場法に基づき、路上駐車や道路交通の円滑化を目的として、自治体の条例において建築物の新築等の際に駐車施設の附置を義務付ける制度のこと。

No	用語	意味
26	超小型モビリティ	自動車よりコンパクトで小回りが利き、環境性能に優れ、地域の手軽な移動の足となる1人～2人乗り程度の車両のこと。
27	デマンド交通	路線やダイヤをあらかじめ決めないなど、利用者のニーズに応じて柔軟に運行するバス又は乗合タクシーのこと。
28	特定事業	バリアフリー法(高齢者、身体障害者等の公共交通機関を利用した移動の円滑化の促進に関する法律)に基づく基本構想に記載される事業(バリアフリー化に関する事業)で、公共交通特定事業、道路特定事業、路外駐車場特定事業、都市公園特定事業、建築物特定事業、交通安全特定事業、及び教育啓発特定事業をいう。
29	トリップ	目的(例:出勤や買物など)を持って起点から終点へ移動する際の、一方向の移動を表す概念であり、同時にその移動を定量的に表現する際の単位のこと。
30	ニューノーマル	New(新しいこと)とNormal(正常、標準、常態)を合わせた造語で、「新しい生活様式」と訳され、社会の大きな変化に対応するために求められる新たな生活様式を指す。新型コロナウイルス感染拡大に伴い、ソーシャルディスタンスを保つこと、テレワーク等の働き方の変化など、Withコロナ・Afterコロナの時代に対応した生活様式が求められている。
31	ネット原単位	外出している人1人の1日あたりの平均トリップ数のこと。
32	乗合タクシー	ワゴン型やセダン型の車両を使った乗合型のタクシーのこと。
33	パーク&ライド	都市部などの渋滞緩和や環境負荷の低減のため、自動車を利用して都心部周辺の駅やバス停の近くの駐車場に駐車し、公共交通機関に乗り換えて目的地へ向かう交通形態のこと。
34	発生集中量	ある地域内に出発地または到着地を持つ人の移動の合計で、1つのトリップの出発側と到着側を集計したもの。
35	バリアフリー	障害者などが社会生活をしていく上で障壁(バリア)となるものを除去すること。
36	福祉有償運送	NPO法人等が単独で公共交通機関を利用できない要介護者や身体障害者等の会員に対して、実費の範囲内で、営利とは認められない範囲の対価によって、乗車定員11人未満の自動車を使用し、個別輸送を行うものこと。
37	ミッシングリンク	一般的には分断された鉄道や道路のこと。 本計画では「道路ネットワーク」の整備の中で幹線道路などの交通ネットワークの欠落区間のことをいう。
38	モビリティサービス	個々の利用者の移動ニーズに対して、鉄道やバス等の公共交通や、カーシェアリング、シェアサイクルなど、移動をスムーズに行うために提供されるサービスのこと。 近年は、MaaSなど、情報通信技術などの先端技術を活用して利用者の利便を増進する新たなサービスも提供され始めている。
39	モビリティ・ハブ	鉄軌道駅やバス停留所の周辺などに、様々な交通手段が集約された乗換え拠点のこと。
40	モビリティ・マネジメント	1人1人のモビリティ(移動)が、社会的にも個人的にも望ましい方向(過度な自動車利用から公共交通等を適切に利用する等)に変化することを促す、コミュニケーションを中心とした交通政策のこと。
41	ライドシェア	自家用車の運転者個人が自家用車を用いて他人を有償で運送するサービスのこと。なお、日本において自家用車を有償で運送することは道路運送法の規定により原則禁止されている。
42	ラストワンマイル	最寄り駅やバス停と自宅あるいは目的地の間の短距離や特定の敷地内、区域内等比較的狭い範囲内の移動のこと。
43	リノベーション	一般的には大規模な改修工事のこと。 本計画では「道路施設のリノベーション」として、交差点改良や、歩道整備等により道路機能の向上・強化を図ることをいう。
44	ユニバーサルデザイン(UD)タクシー	足腰の弱い高齢者、車椅子使用者、ベビーカー利用の親子連れ、妊娠中の方など、誰もが利用しやすいタクシー車両のこと。
45	BRT	Bus Rapid Transitの略称。 連節バス、バス専用道路、ICカードシステム、道路改良などにより、軌道系鉄道と比較しても遜色のない機能を有し、かつ柔軟性を兼ね備えたバスをベースとした都市交通システムのこと。
46	LRT	Light Rail Transitの略称。 低床式車両の活用や軌道・電停の改良による乗降の容易性、定時性、速達性、快適性などの面で、路面電車より優れた特徴を有する軌道系交通システムのこと。
47	MaaS	Mobility as a Serviceの略称。 地域住民や旅行者一人ひとりのトリップ単位での移動ニーズに対応して、複数の公共交通やそれ以外の移動サービスを最適に組み合わせる検索・予約・決済等を一括で行うサービスのこと。
48	SDGs	Sustainable Development Goalsの略称。 2015年9月の国連サミットで採択された「持続可能な開発のための2030アジェンダ」にて記載された2030年までに持続可能でよりよい世界を目指す持続可能な開発目標のこと。
49	VVVFインバーター制御装置	Variable Voltage Variable Frequencyの略。 電力の効率的な利用等を目的に交流電動機をその特性に合わせて任意の回転数、トルクで動作させるために、インバータを用いて任意の周波数と電圧を発生させる制御方式のこと。

交通政策課
ホームページ



千葉市の
公共交通
ネットワーク図
(市内全域)



千葉市地域公共交通計画

発行年月 2022年(令和4年)3月
編集・発行 千葉市 都市局 都市部 交通政策課
住 所 〒260-8722 千葉市中央区千葉港1番1号
電 話 043(245)5351
F A X 043(245)5568
メ ー ル kotsu.URU@city.chiba.lg.jp