

千葉市総合交通政策への助言・提言書 概要版

平成23年10月 千葉市総合交通政策会議

1 千葉市総合交通ビジョン（平成19年策定）の検証

(1) 基本認識及び取組みの方向性

- 交通の現状と課題を適切に踏まえており妥当である。

(2) 公共交通骨格ネットワーク形成

- モノレール及び多くのバスが運行されているルートを、公共交通の幹線ルートとして位置付け、機能を維持・向上させていくべきである。
- 新たに検討すべき幹線ルートは妥当であるが、美浜区海岸沿いの集客施設へのアクセスなども考慮する必要がある。
- 一部、需要が少ないことが想定されるルートは、幹線ルートとしての優先度が低い。

2 公共交通のガバナンス

- 利用者のニーズを踏まえた総合交通体系を確立するため、行政・交通事業者・地域住民が各役割を分担し、一元的な公共交通の計画・運営を行う必要がある。

3 交通政策の推進体制

- 現在制度化されている公共交通に係る協議組織の効率的な活用と、行政内部の交通政策、都市政策、道路政策、住宅政策などに係る部局の連携により、総合交通政策を推進する組織・体制づくりを行うべきである。

4 交通不便地域と移動交通手段確保のための支援

(1) 交通不便地域

- 「交通不便地域（鉄道・モノレール駅から1km圏外かつバス停から300m圏外）平成15年」は、地域特性を考慮し、画一的な基準にとらわれることなく見直すべきである。

(2) 移動手段確保

- 地域特性を考慮し、地域住民・交通事業者・行政が協働することが必要である。
- 地域住民の移動手段確保のための取組みに対し、専門家等から適切に助言を受けることができるアドバイザー制度などを検討すべきである。
- 公共交通の維持が困難な地域においては、地域住民に一定の負担を求めることも検討していくべきである。

5 モノレール

(1) 千葉駅～県庁前駅区間

- 中心市街地の活性化にも寄与することから、運行廃止の議論は現段階では行わない。
- モノレールと路線バスの異なる運賃体系については、今後も議論する必要がある。

(2) 利用促進

- 沿線人口の増加、沿線から離れた地域の居住者を対象とした利用可能圏の拡大、沿線居住者以外の利用者を増加させるなどの施策を検討すべきである。
- パークアンドライド、コミュニティサイクル等の推進や、公共交通利用の啓発など、ソフト施策の積極的な推進も必要である。

(3) 延伸事業

- 将来事業化の検討が可能となった段階では、延伸に対する事業評価や整備手法及び都市計画との整合などを含め、総合的・客観的に検討していくことが望ましい。
- モノレール延伸ルートは、既定ルートにとらわれずに、再検討すべきである。
- 県庁前駅～市立青葉病院前（仮）は、事業凍結中の対策として、バス輸送の強化やバス走行環境整備が必要である。

6 広域交通網

(1) 鉄道

- 東京及び房総方面とのアクセスを向上させるため、これまで千葉市が実施してきた鉄道輸送改善に関する要望活動を今後も継続的に実施していく必要がある。

(2) 高速バス

- 鉄道やモノレールの駅前広場などの結節点、バス待合い環境及びパークアンドライド施設の整備を促進し、広域的な移動の利便性を図ることが必要である。

7 千葉市総合交通ビジョンの推進計画

- ビジョンに示されている既存の46施策の方向性は妥当と判断できる。
- バスやモノレールの利便性を、一層向上させるため、新規5施策を追加する。
- P D C Aにより適切な進行管理を実施することが重要である。