

第4章 公共交通を活かした交通ネットワークの形成

(2) 公共交通ネットワークの形成

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

1) 各公共交通手段の特性と役割

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

ア 鉄道

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

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

イ モノレール

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

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

ウ LRT*

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

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

エ バス

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

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

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

オ タクシー

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

第4章 公共交通を活かした交通ネットワークの形成

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

以上の記述を一覧で整理したものが、表4-2です。

表4-2 各公共交通手段の特性と役割

交通手段	特 性 ・ 役 割					主な役割
	輸送力・速度	定時性	走行空間の特徴	環境負荷	その他	
鉄道	大量 高速	高	・専用軌道 ・固定的な線的ネットワーク	低い	・バリアフリー化には上下移動への対応が必要 ・新駅設置には関係者間の調整・連携が必要	都市間幹線、 都市内幹線
モノレール	中量 中速	高	・専用軌道 (高架) ・固定的な線的ネットワーク	低い	・バリアフリー化には上下移動への対応が必要	都市内幹線
LRT*	中量 中速	高～中 ※バス対比 高い	・地表に導入空間が必要(広幅員道路など) ・固定的な線的ネットワーク	低い	・バリアフリー対応の低床型車両 ・道路拡幅を伴わない場合はモノレールに比べ建設費・運営費が安価	都市内幹線
バス	中～少量 中～低速	中～低 ※道路状況に依存	・道路 ・柔軟性の高い面的ネットワーク	自動車より低く、鉄道・モノレール・LRTより高い	・ノンステップバスの導入などによるバリアフリー化 ・幹線的交通から地域に密着した交通まで幅広く機能 ・専用の走行空間を設ける場合、道路整備費用は大きい	都市内幹線・ 支線
タクシー	少量 中速	中～低 ※道路状況に依存	・道路 ・柔軟性の高い面的ネットワーク	高い	・個別ニーズへの適応性が高い	都市内幹線・ 支線の補完

2) 公共交通ネットワーク形成の基本的方向

次に、各公共交通手段の特性と役割を活かした公共交通ネットワークの基本的な考え方を示すとともに、ネットワーク形成における本市の主な役割を示します。

ア 公共交通ネットワークの基本的考え方

交流軸や各交通手段の特性・役割などを踏まえ、本市の公共交通ネットワークの基本的な考え方を示します（図4-2参照）。

公共交通ネットワーク

① 骨格的ネットワーク

広域都市間・都市内交通の根幹である「鉄道」に「幹線的ルート（モノレール・幹線的バス）」を加えたネットワークを、本市の公共交通の骨格的ネットワークとして位置づけ、充実を図ります。

ネットワークの機能向上のためには、鉄道・モノレール・幹線的バスそれぞれの利便性向上はもとより、各交通手段の交通結節機能の向上による各交通手段の連携を図ることが重要となります。

骨格的ネットワークについては、3) で本市の具体的なネットワークの現状と今後の検討の方向性を示します。

② 骨格的ネットワークを補完する都市内交通

(ア) 支線的ルート

住宅地から幹線的ルートに接続するルートで、幹線的バスを除く通常の路線バスによって形成されます。定時性の確保や乗継拠点の整備などによる乗継ぎの利便性向上が、ネットワーク機能の向上のために重要となります。

(イ) コミュニティバス（市街地循環）

既存の路線バスで対応できていないルートで、小型バスなどを利用した市街地循環サービスを構築します。

(ウ) コミュニティバス（退出路線対応）

郊外部における退出路線への対応として、コミュニティバスの導入を図ります。
なお、地域の実情に応じて、乗り合いタクシーなどコミュニティバス以外の交通手段の選択も検討します。

公共交通ネットワークを支える一人ひとりの交通行動

市民一人ひとりが、身近な交通行動の中で適切な選択を行うことにより、過度に自動車に頼らない持続可能な公共交通ネットワークの実現が図られます。

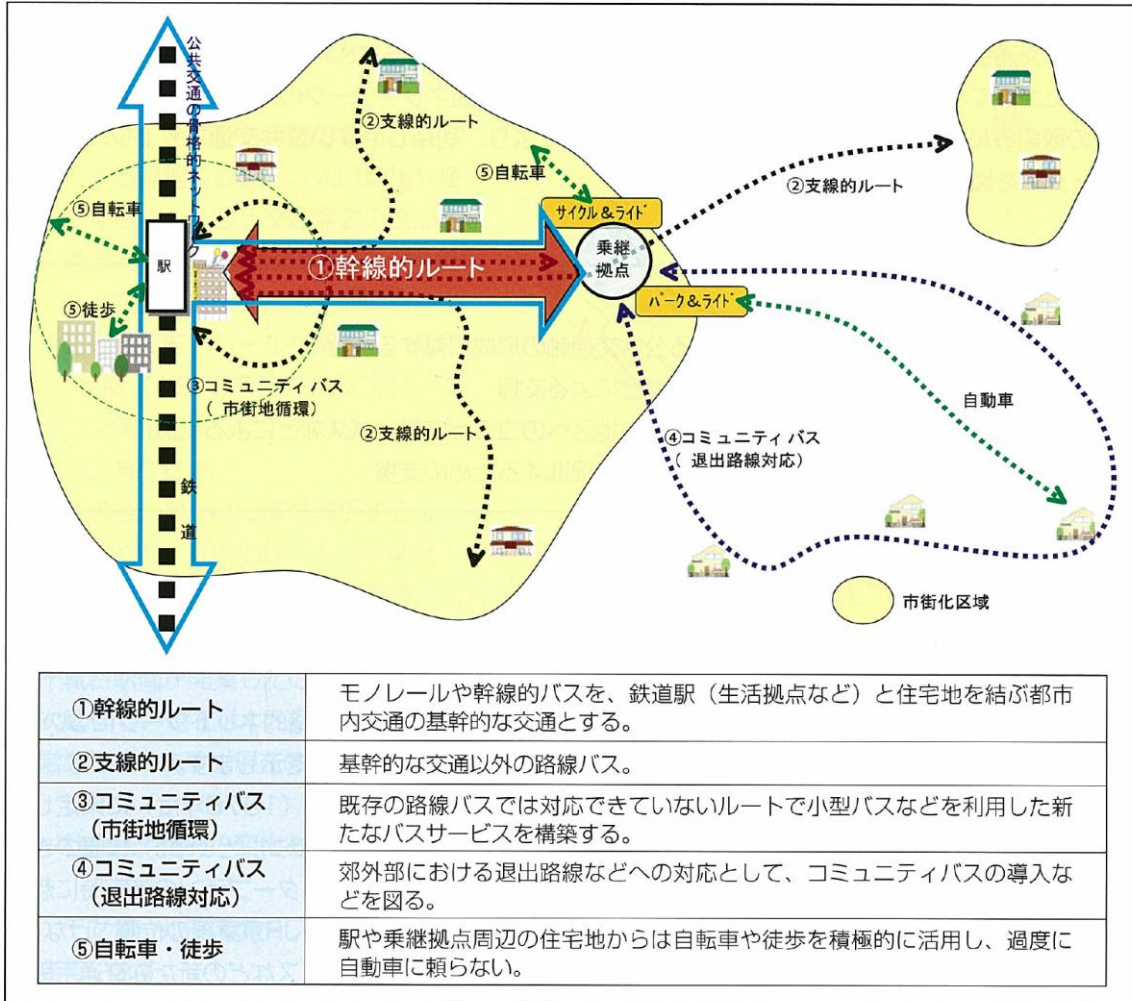
(ア) 自転車・徒歩の積極的な利用

駅や乗継拠点から近い住宅地からは、積極的に自転車や徒歩でアクセスすることにより、環境負荷の低減や地域の公共交通の活性化に貢献します。安全で快適なアクセスを支える自転車走行空間や自転車駐車場の確保、歩道整備や段差解消などが重要となります。

(イ) 自動車の適切な利用

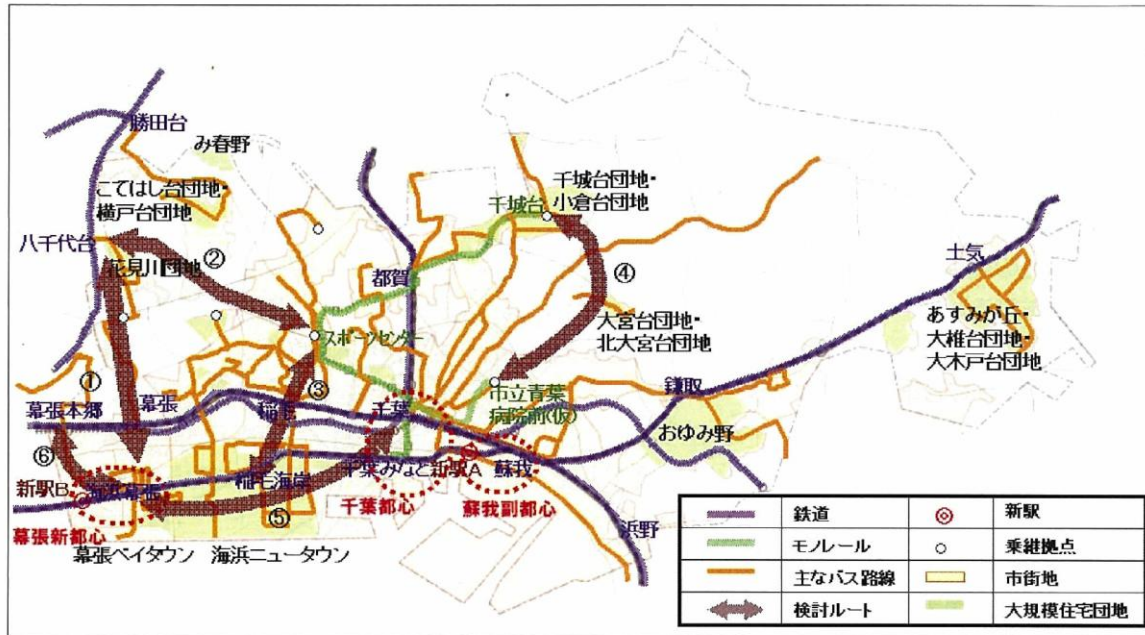
乗継拠点でのパーク＆ライドなどを活用し積極的に公共交通を利用することにより、環境負荷の低減や地域の公共交通の活性化に貢献します。乗継拠点における駐車場の確保などが重要となります。

図4-2 都市内交通ネットワークの概念図

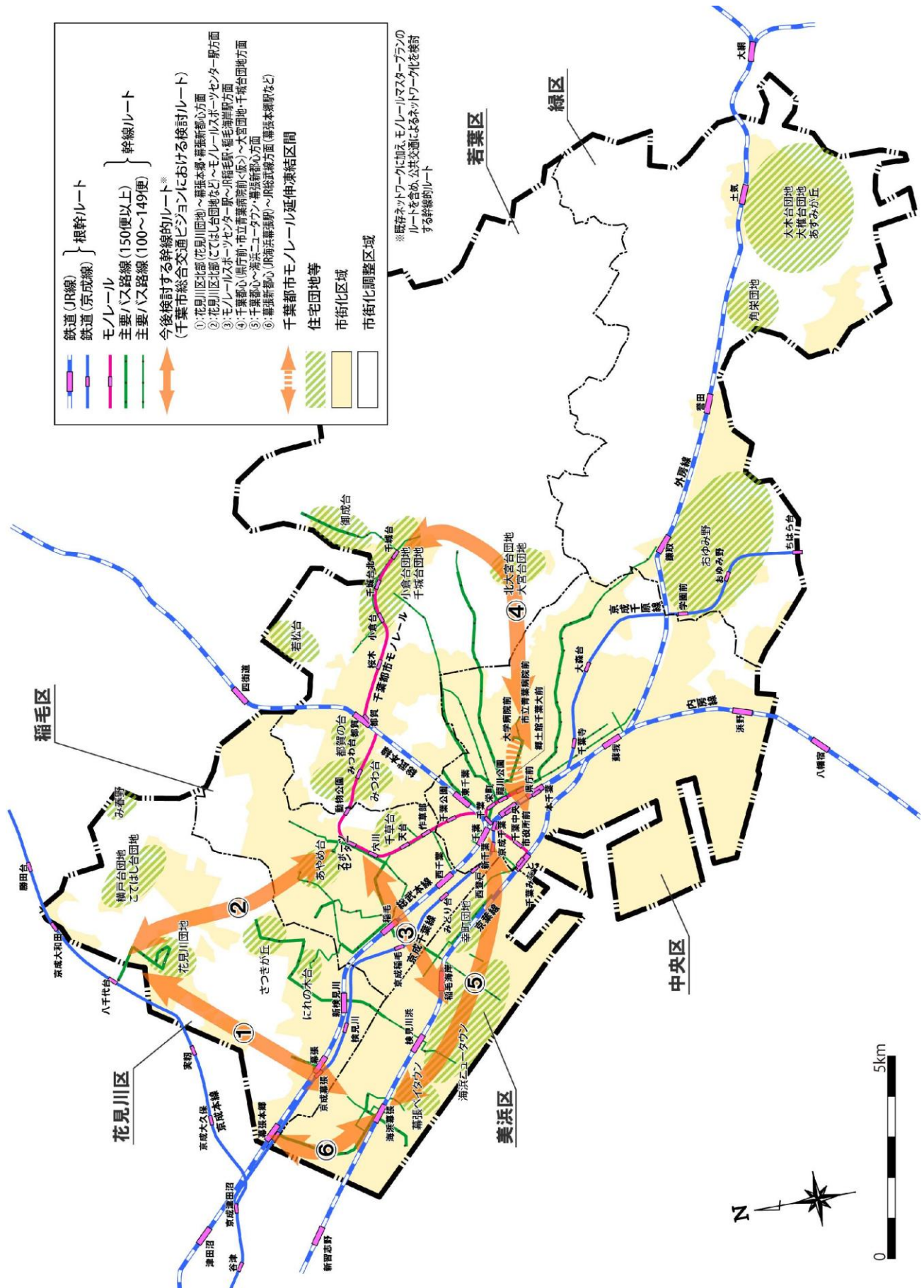


第4章 公共交通を活かした交通ネットワークの形成

図4-3 公共交通の骨格的ネットワーク



参考資料 4) 公共交通の骨格的ネットワーク (第6回会議資料)



ガバナンス(=公共交通を統括)の必要性

- 利用者本位のサービスの実現に向けて
 - ・実現のポイント → 地域公共交通ガバナンス、交通事業者・行政・新たな公の役割分担と連携
地域と交通の連携
- 公共交通の「公共」とは
 - ・平成12・14年の道運法改正 → バス事業は、大幅な規制緩和(退出自由・参入自由)
 - ・「交通基本法」の議論“必要最低限の確保”から更に一步進んだ充実を目指す→国の姿勢に変化
 - ・行政・地域・交通事業者等 → 姿勢・役割が必要

ガバナンスの利点

- 利用者 …… 共通運賃化による利便性向上(乗換割引運賃など)
ダイヤ調整による利便性向上(乗継ぎ、運行頻度など)
乗換施設などの集約による利便性向上
バス路線再編や乗換施設の移動経路統一化等による、わかりやすいネットワーク
- 交通事業者 …… 過当競争の抑制
公共交通利便性向上による利用者増加
- 行政(千葉市) …… 公的負担の一元化による効率化
面的(全域的)サービスの提供
公共交通の運行情報の一元管理・提供
少子高齢化社会、循環型社会への対策

利用者・交通事業者・行政の役割

- 利用者 …… 利用者参加の交通計画策定、住民参加型の公共交通路線、
(住民主導の計画は成功する事例が多い)
できるかぎりの公共交通の利用
- 交通事業者 …… 雨ダイヤ、交通事業者とまちの距離を縮める、
他の交通機関との連携
- 行政(千葉市) …… バス走行環境整備や交通結節点整備など

交通政策推進組織 = 公共交通におけるガバナンスの機能を果たす組織

○既存制度を適材適所で活用

- ・関係者との連携・協働
- ・組織構成員: 千葉市、地域住民、交通事業者、国土交通省地方運輸局、警察等

千葉市

地域公共交通会議
(道路運送法) =バス・タクシー運送系(計画)

- ①対象: バス、タクシー
- ②適用: 地域のニーズに即した運行形態、サービス水準、運賃等の計画に関する事
(運賃・停留所・ダイヤ設定の許可手続きの簡略化など)

都市交通戦略に関する協議会
(国土交通省委託) =交通に係る都市基盤整備系(計画・事業)

- ①対象: 鉄道、モノレール、バス、タクシー、自動車、自転車等
- ②適用: 交通事業とまちづくりが連携した総合的かつ戦略的な交通施策に関する事
公共交通利用促進に結びつけるハード・ソフト両面からの取組みに関する事

地域公共交通の活性化及び再生に関する法定協議会
(地域公共交通の活性化及び再生に関する法律) =運輸交通系(計画)

- ①対象: 鉄道、モノレール、バス、タクシー、自動車、自転車等
- ②適用: 実証運行、乗継円滑化、公共交通の利用促進活動等に関する事
(協議会の参加要請応諾義務あり
計画作成等の提案制度や協議会参加者の協議結果の尊重義務あり)

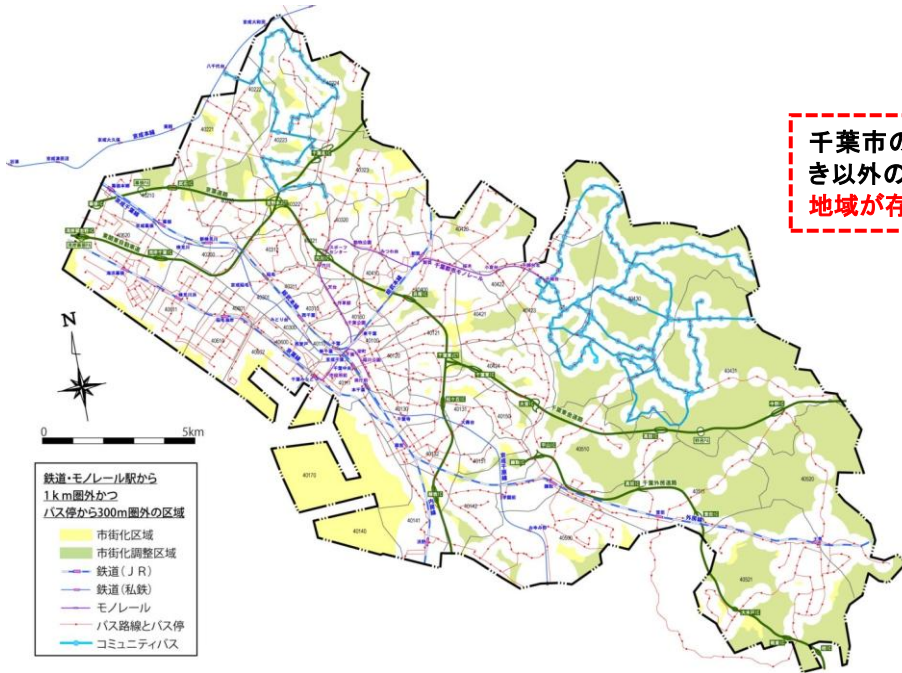
地域公共交通確保維持改善事業に係る協議会
(国土交通省委託) =運輸交通系(計画・事業)

- ①対象: 鉄道、モノレール、バス、タクシー、自動車、自転車等
- ②適用: 過疎地の特性・実情に応じた移動手段の確保等に関する事
バス、タクシー、鉄道駅、旅客ターミナルのバリアフリー化等に関する事
LRT、BRT、ICカードの導入等公共交通の利用環境改善に関する事
地域の公共交通の確保・維持・改善に資する調査の計画に関する事

参考資料 7) 交通不便地域の現状 (第 7 回会議資料)

千葉市

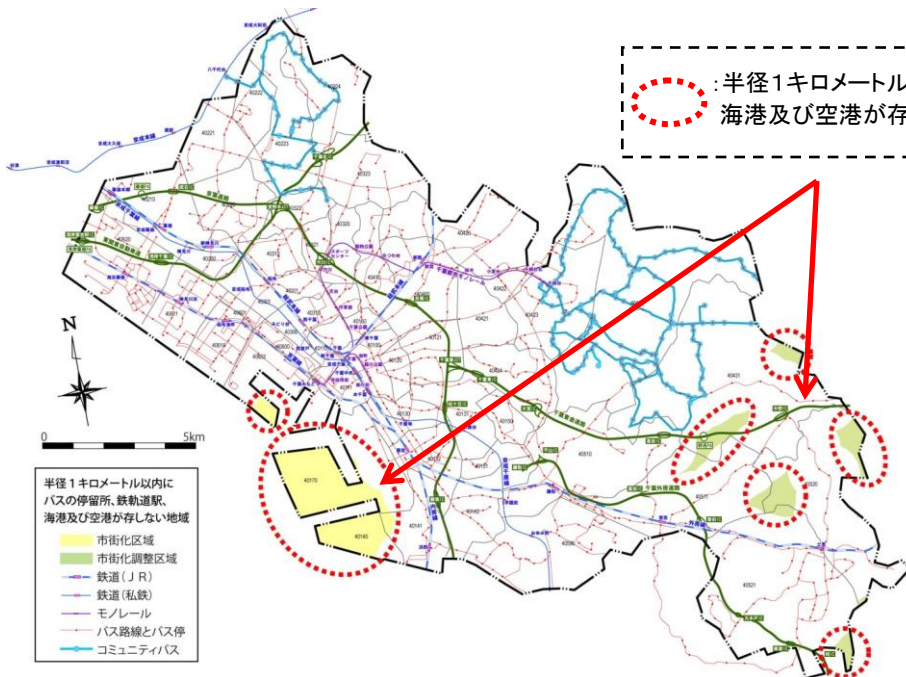
- 交通不便地域 (H15 バス対応方針)
 - ・路線バスが撤退した「鉄道・モノレール駅から 1km 圏外かつバス停から 300m 圏外の区域」
- 支援
 - ・千葉市がバスを運行(委託)



千葉市の定義では、白抜き以外の箇所に交通不便地域が存在する。

国土交通省

- 交通不便地域 (H23 サバイバル戦略)
 - ・半径 1km 以内にバスの停留所、鉄軌道駅、海港及び空港が存しない集落 (※集落:概ね 50 戸以上の建築物が連たんしている地域)
 - ・市街地その他の交通不便地域として地方運輸局長等が指定する地域の住民等の移動確保のための地域間交通ネットワークのフィーダー系統
- 支援
 - ・運行費の補助対象経費合計額の 1/2 と、各補助対象市町村毎に算定される国庫補助上限想定額のいずれか少ない方の額以内の額を補助)



半径 1 キロメートル以内にバスの停留所、鉄軌道駅、海港及び空港が存在しない地域であるが集落がない。

国土交通省の定義では、千葉市に交通不便地域は存在しない。

平成 15 年 10 月

バス交通に係る対応方針

- 1 乗合バスの退出意向路線への支援（補助金）は行わない
ただし行政区域を跨る路線については関係市と協議し、その支援方策を決定する
- 2 乗合バスの退出で生じる「交通不便地域」は、路線バス以外の方法により、生活交通として確保する。
- 3 乗合バスではカバーできないニーズへの対応として、地域特性に応じたバスサービスの導入を図る。

※交通不便地域：鉄道・モノレール駅から 1 km 圏外かつバス停から 300 m 圏外の区域

※路線バス以外の方法：コミュニティバス

なお、コミュニティバスとは、高齢者、障害者等の対応を含め既存のバスサービスだけではカバーしきれない地区や施設を連絡するバスで、運行計画などを地方公共団体と地域が一体となって作り上げていくものです。

また、『コミュニティバスの導入要件』は以下のように考えています。

- 1 地元の組織的（協議会等）かつ継続的な協力・支援が得られること。
- 2 関係機関及びバス事業者との調整が可能であること。
- 3 導入目的が明確であること。
 - ・交通不便地域の解消
 - ・高齢者の外出支援
 - ・公共施設へのアクセス向上
 - ・市街地における商業活性化
 - ・駅周辺の放置自転車の抑制

