

1 調査名称：千葉市総合交通政策検討調査

2 調査主体：千葉市

3 調査圏域：千葉市全域

4 調査期間：平成22年度

5 調査概要：千葉市交通政策展開に向けた検討調査のため、本市の総合的な交通政策を推進するにあたり、基礎的な事項について、パーソントリップ調査の結果等を用い、調査、検討を行った。また、調査は、千葉市が設置する有識者で構成する千葉市総合交通政策会議の議題に沿って行われた。

I 調査概要

1 調査名 千葉市総合交通政策検討調査

2 報告書目次

第1章 業務概要

- 1.1. 業務目的
- 1.2. 業務対象範囲
- 1.3. 業務フロー
- 1.4. 業務内容
 - 1.4.1. 作業計画検討
 - 1.4.2. PT 調査結果と各種指標の整理
 - 1.4.3. PT データの基礎的解析
 - 1.4.4. 検討ルート及び新駅の考察
 - 1.4.5. モノレール区間の交通分析
 - 1.4.6. 総合交通政策会議の支援
 - 1.4.7. 報告書作成

第2章 PT 調査結果と各種指標の整理

- 2.1. 千葉市の現況
 - 2.1.1. 位置及び地勢
 - 2.1.2. 人口・世帯数
 - 2.1.3. 市街地の広がり
 - 2.1.4. 経済
 - 2.1.5. 通勤・通学
 - 2.1.6. 環境
 - 2.1.7. 財政
- 2.2. 交通の現況と課題
 - 2.2.1. 千葉市を取り巻く人と物の動き
 - 2.2.2. 公共交通・都市内交通の現状と課題
 - 2.2.3. 自動車交通の現状と課題
 - 2.2.4. 市民意識
 - 2.2.5. 公共交通への財政支出
 - 2.2.6. 現状・課題のまとめと解決への方向性

第3章 PT データの基礎的解析

- 3.1. 交通の現況把握

- 3.1.1. 千葉市関連トリップ
- 3.1.2. モノレール関連トリップ
- 3.2. 交通の将来予測（趨勢型）
 - 3.2.1. 発生集中量
 - 3.2.2. 代表交通手段分担率の変化

第4章 検討ルート交通分析

- 4.1. 検討ルートの設定
- 4.2. 新規検討ルートの設定
- 4.3. 検討ルートとモノレール区間
- 4.4. 検討ルートの交通分析
 - 4.4.1. 検討ルートを含む小ゾーン間移動量
 - 4.4.2. 交通手段別分担率
 - 4.4.3. 検討ルート沿線の現況トリップ
 - 4.4.4. 検討ルート分析のまとめ

第5章 モノレール区間の交通分析

- 5.1. モノレール延伸凍結区間の現況把握・影響検証
 - 5.1.1. 現況モノレール区間の実態把握
 - 5.1.2. 凍結区間を含むモノレール区間の交通分析
- 5.2. 代替方策の検討
 - 5.2.1. 公共交通機関の特徴の把握
 - 5.2.2. 延伸凍結区間における代替方策の検討

第6章 総合交通政策会議の支援

- 6.1. 政策会議の開催状況
- 6.2. 会議資料の作成
- 6.3. 会議議事録の作成

第7章 資料編

- 7.1. 検討ルート設定とデータ

3 調査体制

千葉県総合交通政策会議（委員会）（会長：日本大学教授 轟 朝幸）	
	千葉県総合交通政策会議 事務局（千葉県都市局都市部交通政策課）

4 委員会名簿等：千葉県総合交通政策会議（敬称略・五十音順）

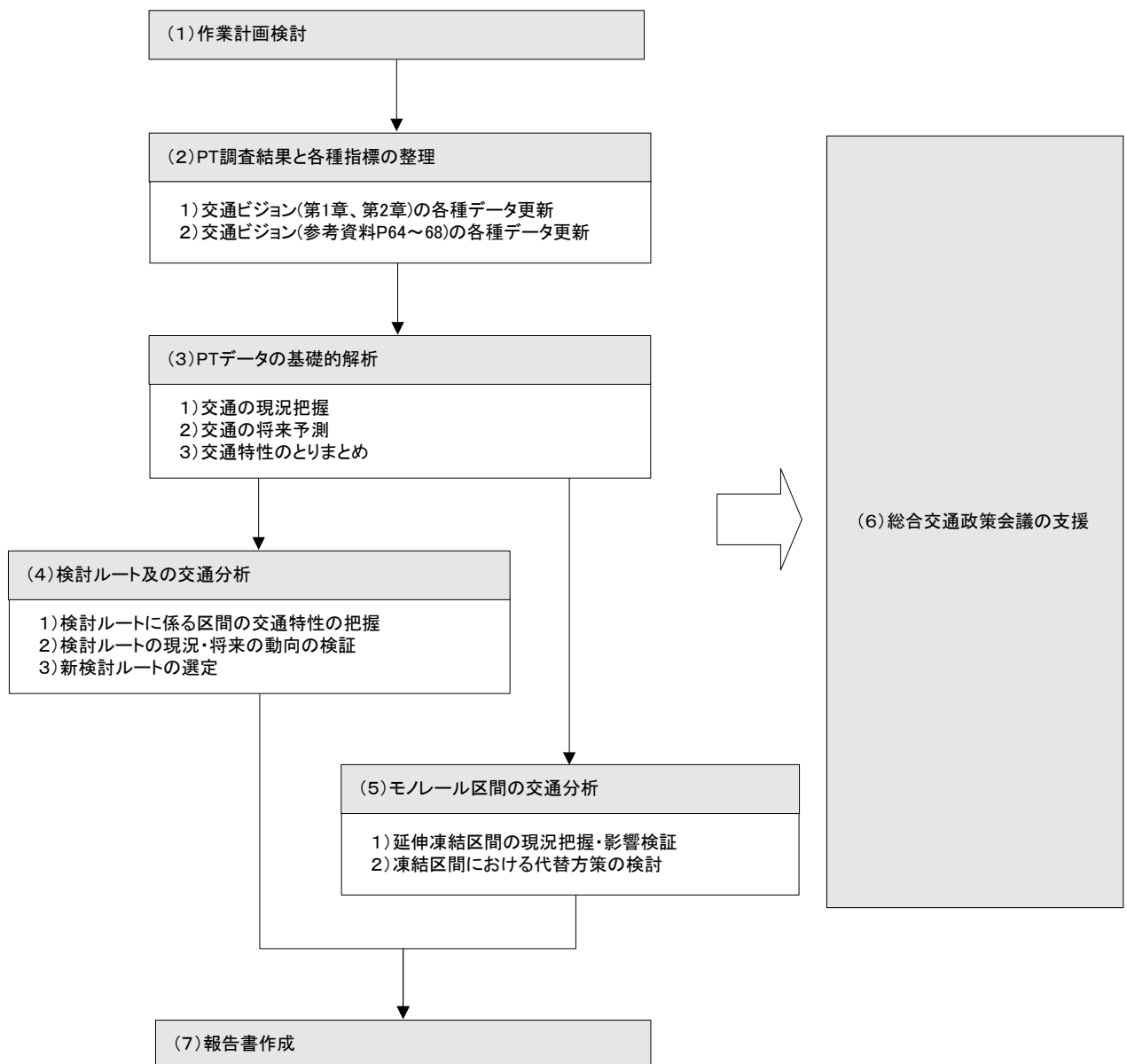
	氏名	所属
会 長	轟 朝幸	日本大学理工学部社会交通工学科 教授
委 員	大澤雅章	千葉都市モノレール株式会社 代表取締役
委 員	小田征一	一般社団法人東京バス協会 会長 (前社団法人千葉県バス協会 会長)
委 員	寺部慎太郎	東京理科大学理工学部土木工学科 准教授
委 員	二村真理子	東京女子大学現代教養学部国際社会学科経済学専攻 准教授
委 員	山本美香	東洋大学ライフデザイン学部生活支援学科 准教授

II 調査成果

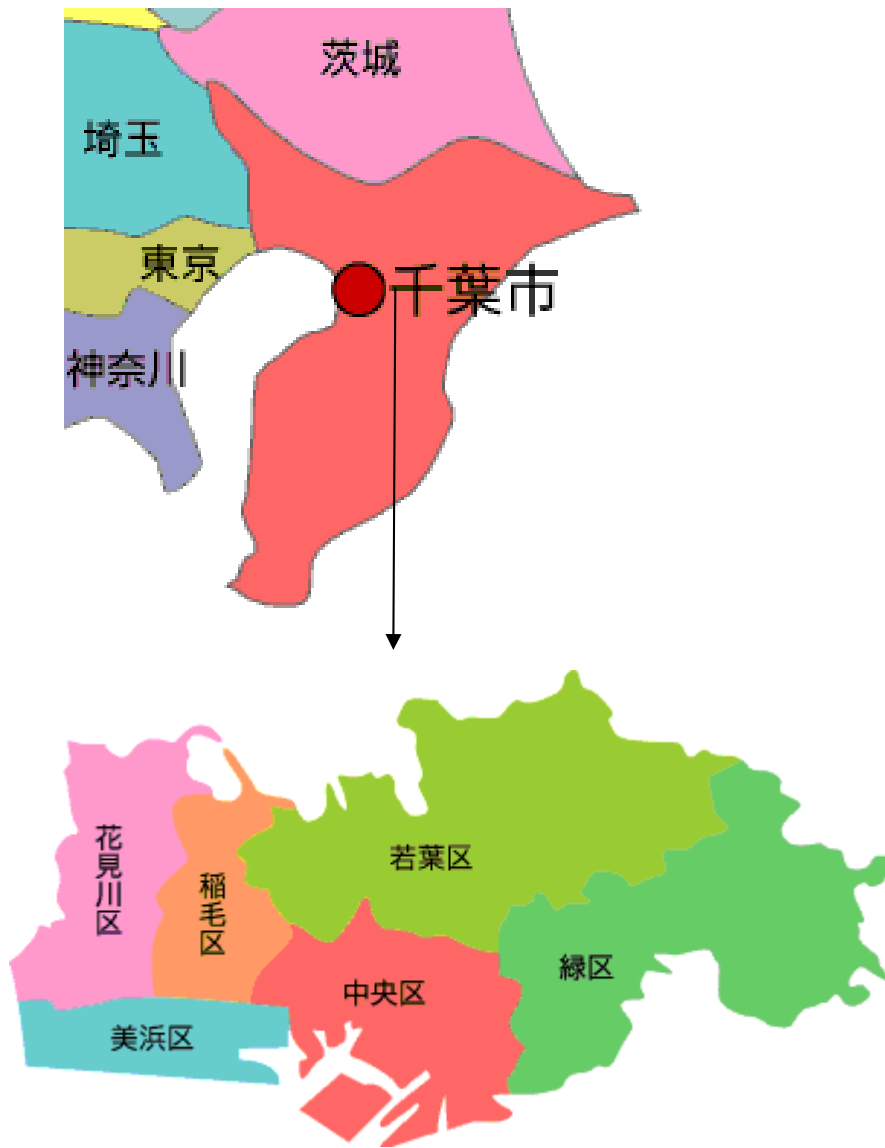
1 調査目的

千葉市交通政策展開に向けた検討調査のため、本市の総合的な交通政策を推進するにあたり、基礎的な事項について、パーソントリップ調査の結果等を用い、調査、検討することを目的とする。

2 調査フロー



3 調査圏域図



4 調査成果

(1) PTデータの基礎的解析

(ア) 交通の現況把握

千葉市に係る現況PTデータを用いて交通手段別のOD表を作成し、そのOD表から千葉市における現況の交通特性を把握した。

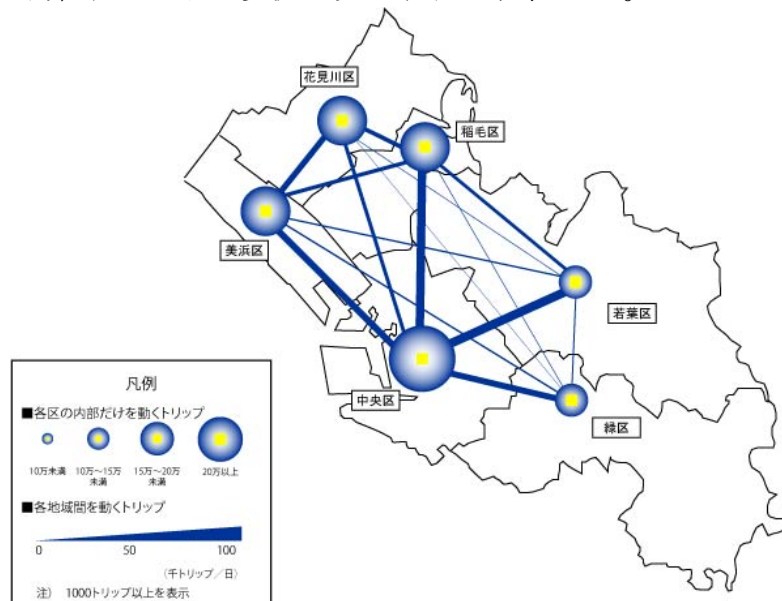


図 千葉市を取り巻く人の動き（平成20年度）【千葉市内々の動き】

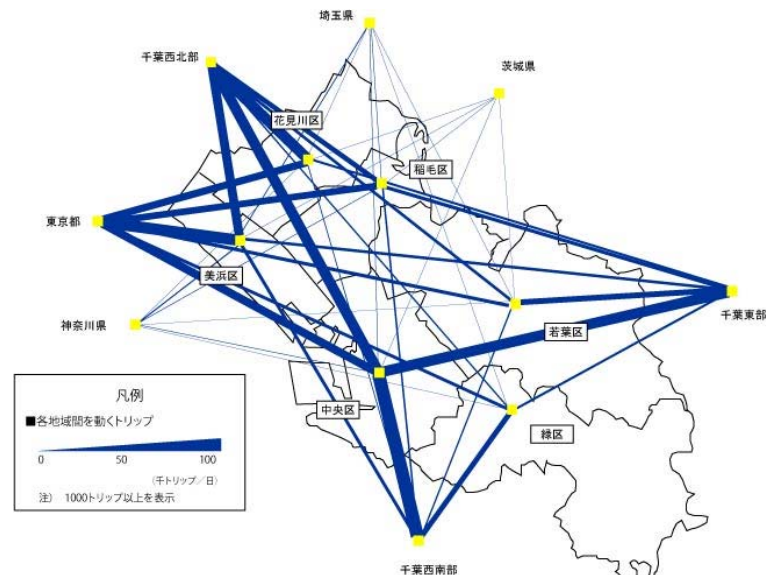


図 千葉市を取り巻く人の動き（平成20年度）【千葉市外との動き】

(イ) 交通手段別分担率

千葉市内に発着点を持つトリップの代表交通手段分担率は、自動車が最も多く35.7%、次いで鉄道23.0%、徒歩21.7%となっている。モノレールは0.8%である。

区別に見ると、中央区はバス分担率が3.7%と他区よりも高く、中心市街地であるが徒歩分担率は低くなっている。花見川区と稲毛区はほぼ同様な傾向を示しており、徒歩分担率が他区よりも少し高くなっている。若葉区はモノレール分担率が区の中で最も高くなっている。緑区は自動車分担率が高く、バス分担率は区の中で最も低い状況にある。美浜区は鉄道分担率が全区の中で最も高くなっている。

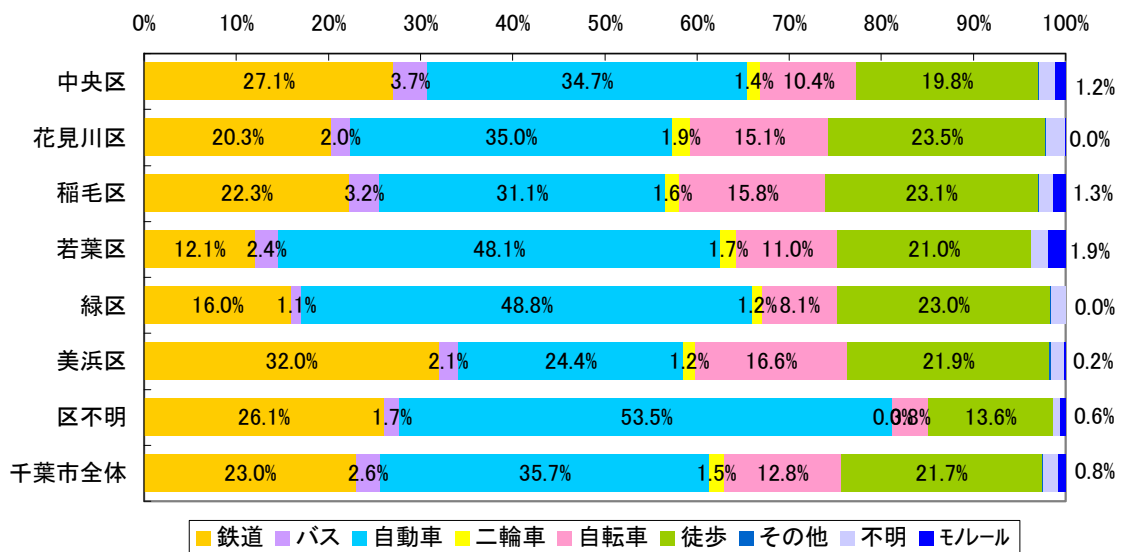


図 代表交通手段分担率（区別：発着地ベース）

表 代表交通手段分担率（区別：発着地ベース）

	鉄道	バス	自動車	二輪車	自転車	徒歩	その他	不明	モノレール
中央区	27.1%	3.7%	34.7%	1.4%	10.4%	19.8%	0.1%	1.7%	1.2%
花見川区	20.3%	2.0%	35.0%	1.9%	15.1%	23.5%	0.1%	2.0%	0.0%
稲毛区	22.3%	3.2%	31.1%	1.6%	15.8%	23.1%	0.1%	1.6%	1.3%
若葉区	12.1%	2.4%	48.1%	1.7%	11.0%	21.0%	0.1%	1.8%	1.9%
緑区	16.0%	1.1%	48.8%	1.2%	8.1%	23.0%	0.2%	1.6%	0.0%
美浜区	32.0%	2.1%	24.4%	1.2%	16.6%	21.9%	0.2%	1.4%	0.2%
区不明	26.1%	1.7%	53.5%	0.0%	3.8%	13.6%	0.0%	0.7%	0.6%
千葉市全体	23.0%	2.6%	35.7%	1.5%	12.8%	21.7%	0.1%	1.7%	0.8%

(ウ) 目的別代表交通手段分担率

鉄道利用割合が最も多いのは「通勤」、バス利用割合が多いのは「通勤」と「私事」である。「業務」は自動車利用が64.4%を占めているが、美浜区では鉄道利用も多くなっている。二輪車利用は「通学」で64.7%、「私事」で44.2%と大きな割合を占めている。

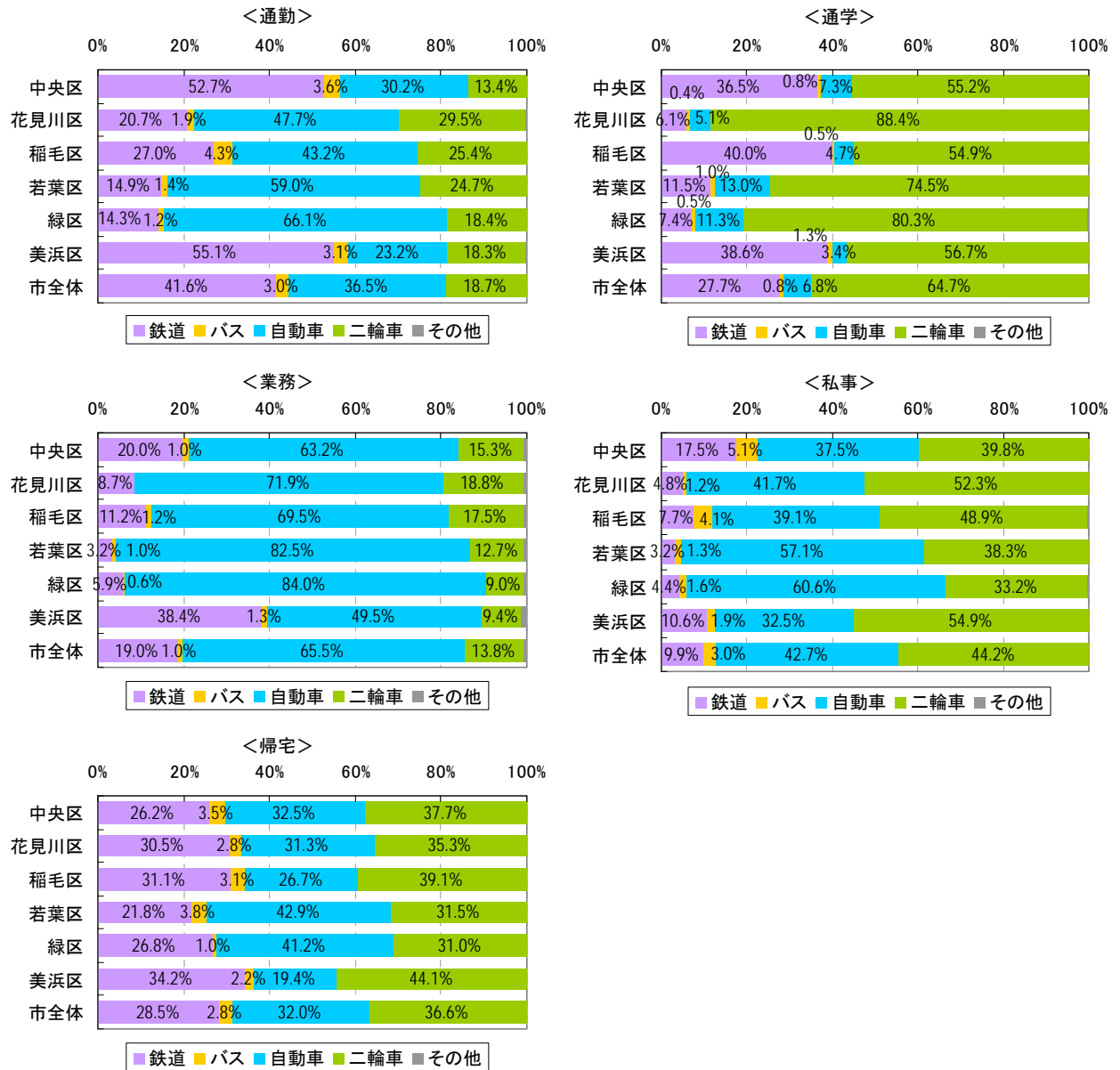
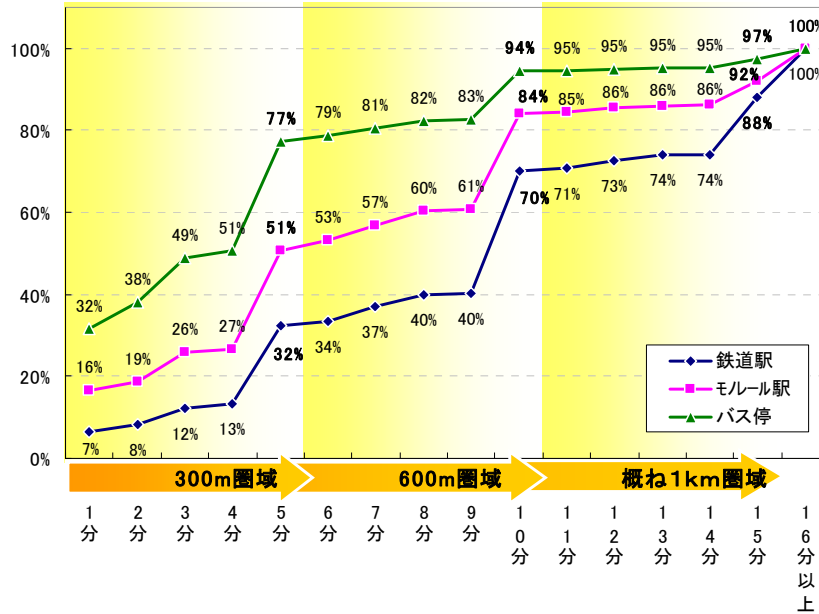


図 区別・目的別の代表交通手段分担率（発地ベース）

(エ) 駅端末アクセス圏域

バスは停留所から徒歩5分圏（300m圏域）以内に利用者の77%、モノレールは駅から徒歩10分圏（600m圏域）以内に利用者の84%、鉄道は駅から徒歩10分圏以内に70%、15分圏（概ね1km圏域）以内に利用者の80%がいる。

このことから概ね8割の利用者がいる各交通手段の勢力圏は、バスが約300m、モノレールが約600m、鉄道が約1kmといえる。



注：徒歩1分=60mとして換算

図 バス停・モノレール駅・鉄道駅への徒歩によるアクセス時間（圏域）

(2) 検討ルートの交通分析

千葉市における現況と将来のOD表を用いて、「千葉市総合交通ビジョン」に記載のある公共交通の骨格的ルートとしての整備を検討すべきルートに係る区間のトリップを抽出し、トリップの特性を把握した。

【検討ルート】

- ・ルート1：花見川区北部（花見川団地）～幕張本郷・幕張新都心方面
- ・ルート2：花見川区北部（こてはし台団地）～モノレールスポーツセンター駅方面
- ・ルート3：モノレールスポーツセンター駅～JR稲毛駅・稲毛海岸駅方面
- ・ルート4：千葉都心（県庁前・市立青葉病院前<仮>）～大宮団地・千城台団地方面
- ・ルート5：千葉都心～海浜ニュータウン・幕張新都心方面
- ・ルート6：幕張新都心（JR海浜幕張駅）～JR総武線方面（幕張本郷駅など）
- ・モノレール区間：千葉みなと駅・県庁前駅～千城台駅
（延伸凍結区間：県庁前駅～市立青葉病院前（仮称））

ニーズが相対的に高いのは、ルート沿線（ルートから300m圏域）の人口、トリップ数の多い、ルート5、ルート3、ルート8と考察される。この3ルートは既存バスも存在しており、現況バストリップ数も相対的に多い一方、現況自動車移動者のトリップ数も多い状況である。ルート5は現況バストリップ数とバスの目標分担率4%の差も大きくなっている。

ルート1は、沿線人口は比較的多いが、現況バストリップ数は少ない状況である。ルート2、ルート4、ルート7は高齢化率が高く、公共交通の移動手段の確保が求められる状況にあると考えられる。

表 分析・評価指標のまとめ

		総トリップ数 (トリップ/km)	現況バス トリップ数 (トリップ/km)	現況自動車 トリップ数 (トリップ/km)	沿線人口 (人/km)	沿線高齢者 人口 (人/km)	高齢化率 (%)	バス分担率4%を目標とした場合の現況との差分
検討 ルート	ルート1	3,166	73	706	3,905	681	17.4%	53
	ルート2	2,417	30	719	3,381	768	22.7%	66
	ルート3	5,145	227	898	5,701	1,080	18.9%	-21
	ルート4	1,720	51	569	2,271	596	26.2%	18
	ルート5	6,602	128	1,071	6,477	1,180	18.2%	136
	ルート6	2,757	120	543	2,488	225	9.0%	-10
新規 検討	ルート7	2,588	76	553	3,682	836	22.7%	28
	ルート8	3,362	213	856	3,327	740	22.2%	-79
	ルート9	1,614	15	668	1,979	278	14.0%	49

注：着色セルは、各項目の上位3ルートを示す。

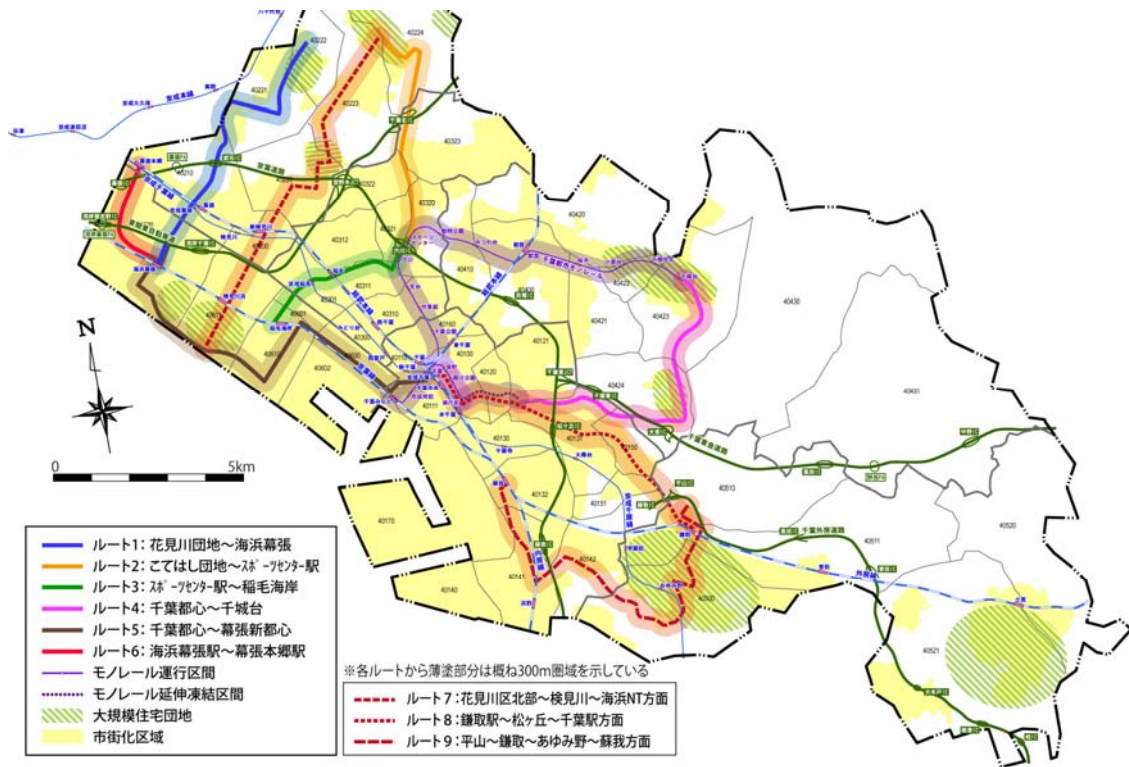


図 各ルート図

(3) モノレール区間の交通分析

P Tデータからモノレールの営業区間及び延伸凍結区間に係るトリップを抽出し、現況のトリップの特性を把握した。

(ア) モノレール駅端末交通手段分担率

モノレール駅端末交通手段分担率は、鉄道への乗換えの多い千葉駅、千葉みなと駅、都賀駅の3駅で鉄道の割合が多い。バス利用者割合が多い駅は千城台駅、二輪車の割合が多い駅は千代台北駅、小倉台駅である。

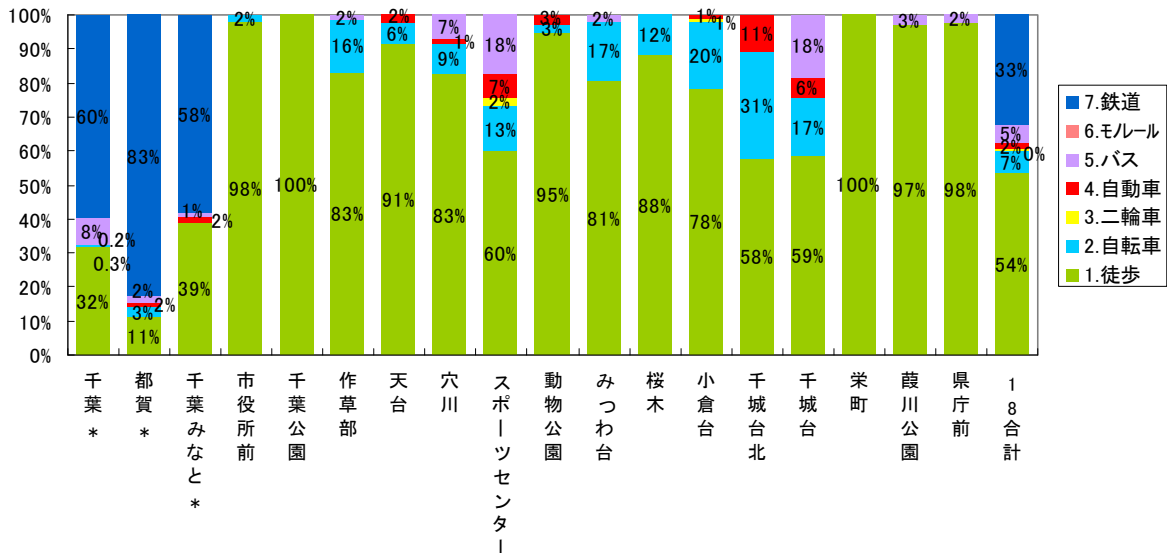
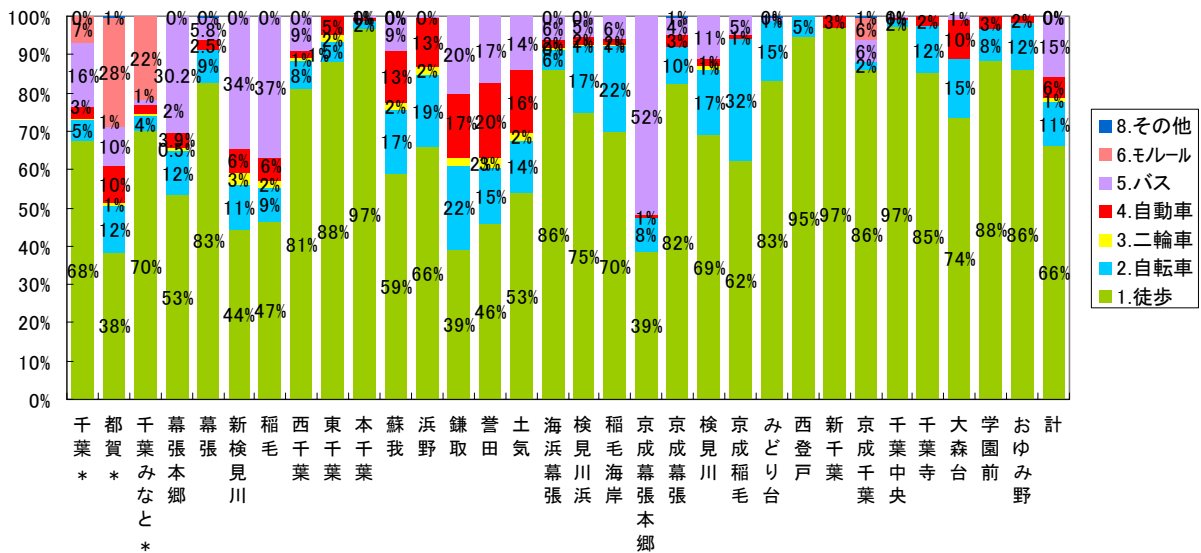


図 千葉都市モノレール駅端末交通手段分担率



注：駅名「*」は、鉄道とモノレールの接続駅。接続3駅については、「モノレール利用者」「その他鉄道利用」ごとに集計

図 市内鉄道駅端末交通手段分担率

(イ) モノレール駅利用者の発着地

モノレール利用者のトリップの発着地を見ると、「若葉区～東京都」、「若葉区～中央区」、「稲毛区～中央区」の利用者が多い。

千葉市内に発着点を持つ内々トリップの割合は約5割となっている。

表 千葉市中ゾーン（区別）OD表

	中央区	花見川区	稲毛区	若葉区	緑区	美浜区	千葉県(41)	千葉県(42)	千葉県(43)	千葉県(44)	千葉県(45)	千葉県(46)	千葉県(47)	千葉県(48)	千葉県(49)	東京都	神奈川県	埼玉県	茨城県	域外	千葉市(区不明)	計
中央区	2,374	366	5,124	5,248	275	1,419	1,313	107	0	1,591	222	258	164	208	289	1,141	115	104	196	34	23	20,571
花見川区		0	62	113	0	44	58	0	0	142	0	0	0	0	0	102	35	0	0	60	0	616
稲毛区			289	2,828	287	1,238	714	0	0	656	382	98	0	0	316	2,185	88	0	0	103	0	9,184
若葉区				1,792	234	2,174	2,184	150	0	2,187	72	41	0	312	298	5,335	325	37	0	122	0	15,263
緑区					0	44	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	44
美浜区						0	70	0	0	175	0	0	0	0	0	40	0	0	0	0	0	285
千葉県(41)							174	0	0	190	0	0	0	0	0	64	0	0	0	0	0	428
千葉県(42)								32	0	174	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	206
千葉県(43)									0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
千葉県(44)										427	0	0	0	0	88	568	0	0	0	0	0	1,083
千葉県(45)											37	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	37
千葉県(46)												0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
千葉県(47)													0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
千葉県(48)														0	0	0	0	0	0	0	0	0
千葉県(49)															74	84	0	0	0	0	0	158
東京都																0	0	0	0	0	0	0
神奈川県																	0	0	0	0	0	0
埼玉県																		0	0	0	0	0
茨城県																			0	121	0	121
域外																				0	0	0
千葉市(区不明)																				0	0	0
計	2,374	366	5,475	9,981	796	4,919	4,513	289	0	5,542	713	397	164	520	1,065	9,519	563	141	196	440	23	47,996

	トリップ数	割合
千葉市内々	23,911	49.8%
千葉市⇄市外	22,052	45.9%
千葉県⇄県外	1,912	4.0%
千葉県外々	121	0.3%
計	47,996	100.0%

1000トリップ以上 500トリップ以上 250トリップ以上

	401	402	403	404	405	406
中央区		花見川区	稲毛区	若葉区	緑区	美浜区

	11	21	31	51
東京都		神奈川県	埼玉県	茨城県

41	42	43	44	45	46	47	48	49
浦安市 市川市 習志野市 船橋市	我孫子市 鎌ヶ谷市 松戸市 柏市	野田市 流山市	印西市 印旛村 栄町 佐倉市 四街道市 酒々井町 成田市 白井市 八街市 八千代市 富里市 本埜村	市原市	君津市 袖ヶ浦市 富津市 木更津市	いすみ市 鴨川市 館山市 鋸南町 御宿町 勝浦市 大多喜町 南房総市	旭市 香取市 神崎町 匝瑳市 多古町 銚子市 東庄町	一宮町 横芝光町 九十九里町 山武市 芝山町 大網白里町 長生村 長南町 長柄町 東金市 白子町 睦沢町 茂原市

(4) 総合交通政策会議の支援

(ア) 総合交通政策会議資料作成

作業の進捗に合わせ、その成果を用い、有識者会議の資料を作成した。

(イ) 総合交通政策会議事録の作成

交通政策会議の議事録を作成した。