

平成 26 年 8 月 1 日  
交通対策審議会

## 市川市総合交通計画の第 2 回改訂概要について

### 1. 計画の経緯

総合交通計画は自動車、バス、鉄道等、交通に係る諸問題を総合的に捉え、ハード・ソフトの施策が一体的となった長期的な計画である。

- (1) 市川市総合交通計画は平成 16 年 3 月に策定した。(当初計画)
- (2) 平成 21 年 4 月に外環道路が平成 19 年から 27 年に工期延期したことから第 1 回の改定をおこなった。(第 1 回改定計画)
- (3) 平成 26 年は当初計画より 10 年が計画したことから計画の中身を見直すものである。(第 2 回改訂)

### 2. 第 2 回改訂にあたり

- (1) 当初計画の策定から 10 年が経過したことから、計画の内容を見直す必要がある。
- (2) 人口減少時代に入ったこと、少子化、超高齢社会への突入、災害時に対する意識向上などの社会情勢の変化を踏まえる。
- (3) 上位計画、関連計画、新たな法令施行を踏まえる。
- (4) 市川市総合交通計画の施策の進捗状況を踏まえる。
- (5) 市民満足度を向上させる施策の導入を図る。

### 3. 市川市総合交通計画の新たな項目

- (1) 市川市の交通施策に対する市民の満足度（アウトカム指標）の設定
- (2) 市民満足度の向上を図る新たな施策の内容

### 4. 今後のスケジュール

H26. 9 月 市川市総合交通計画（第 2 回改訂）案のパブリックコメント  
H26. 11 月 交通対策審議会（H26 第 2 回）  
内容：改訂案の諮問・答申

素案

# 市川市総合交通計画

第2回改訂

平成26年度中

## 目 次

<b>1</b>	<b>計画の策定（改定）にあたって</b>	<b>1</b>
	(1) 総合交通計画の策定の趣旨	1
	(2) 総合交通計画の改訂の背景	1
<b>2</b>	<b>市川市の交通網整備の歴史</b>	<b>2</b>
	(1) 道路	2
	(2) 鉄道	2
	(3) バス	2
<b>3</b>	<b>交通の現況</b>	<b>3</b>
	(1) 道路	3
	(2) 鉄道	4
	(3) バス	4
	(4) タクシー	5
<b>4</b>	<b>上位計画</b>	<b>6</b>
	(1) 千葉県総合計画	6
	(2) 市川市総合計画	6
	(3) 市川市都市計画マスタープラン	6
	(4) 関連計画	6
<b>5</b>	<b>道路交通に関する課題</b>	<b>8</b>
	(1) 課題の整理	8
	(2) 課題整理図	9
<b>6</b>	<b>総合的な交通体系の確立</b>	<b>11</b>
	(1) 総合交通体系のテーマと基本方針	11
	(2) テーマと基本方針に即した5つの目標	12
	(3) 目標達成ための指標	13
<b>7</b>	<b>目標を達成するための施策</b>	<b>14</b>
	(1) 目標と施策・事業の体系化	14
	(2) 具体の施策	15
<b>8</b>	<b>今後の展開</b>	<b>18</b>

## 1 計画の策定（改訂）にあたって

### (1) 総合交通計画の策定の趣旨

#### ① 総合交通計画とは

近年の自動車交通の増大は、交通渋滞、交通事故、環境問題、公共交通の衰退など、様々な問題を生じさせている。本計画は、各交通機関に関わる施設の整備や交通サービスの提供等、ハード・ソフトが一体となった総合的な総合体系を構築するため、施策を総合的、一体的、効率的に考えた長期計画として交通施策を行うものである。

#### ② 計画の目標年次

目標年次は、市川市総合計画「I&Iプラン21」、及び市川市都市計画マスタープランと同様に平成37年（計画期間20年間）とする。

#### ③ 対象とする交通施設・交通手段

本計画で対象とする交通施設は、鉄道、道路（都市計画道路、国道、主要地方道、一般県道及び幹線市道）、自転車駐輪場、駐車場とする。

また、対象とする交通手段としては、鉄道、バス、タクシー、自動車、自動二輪車、原動機付自転車、自転車、徒歩等とする。

### (2) 総合交通計画の改訂の背景

#### ① 計画期間の経過

平成16年3月に策定した総合交通計画の施行から10年間の経過したことから、計画期間の中間時点として計画の見直しに着手した。

#### ② 社会情勢の変化への対応

市川市内に慢性的に発生している交通渋滞解消に対する取り組みに加え、今後の進展する異次元の少子化・超高齢社会を踏まえ、安心・安全で持続可能な交通基盤を充実させることも、重要な視点として踏まえるものとした。

#### ③ 計画の進捗状況

施策の大部分が継続中であり、課題の解決には至っていない。しかしながら超高齢社会への進展する社会情勢の変化や国の交通政策に関する方向性を踏まえ、総合交通計画の施策については見直しを行うものとした。

## 2 市川市の交通網整備の歴史

### (1) 道路

- ・昭和15年 旧都市計画法に基づく都市計画街路(26路線)の決定
- ・昭和35年 現在の高速交通軸のひとつとなっている京葉道路開通
- ・昭和43年 市川松戸有料道路(現県道松戸原木線)開通(現在無料)
- ・昭和44年 東京外郭環状道路(幅員40m)都市計画決定
- ・昭和47年 新行徳有料道路(現真行徳橋)開通(現在無料)
- ・昭和53年 国道357号(湾岸道路)開通
- ・平成8年 東京外郭環状道路(標準幅員60m)都市計画変更
- ・平成10年 東京外郭環状道路(市川区間)建設大臣施行命令

### (2) 鉄道

- ・明治27年 総武鉄道(現在のJR総武本線)が開通し市川駅が開設
- ・大正3年 京成電気軌道(現在の京成本線)押上～市川真間開通
- ・昭和44年 東京地下鉄東西線開通。行徳駅開設
- ・昭和53年 JR武蔵野線開通。市川大野駅開設
- ・昭和63年 JR京葉線開通。市川塩浜駅、二俣新町駅開設
- ・平成元年 都営地下鉄新宿線開通。都営本八幡駅開設
- ・平成3年 北総鉄道北総線開通。北国分駅、大町駅開設
- ・現在 5社7路線16駅30.1kmの鉄道が整備されている

### (3) バス

- ・昭和41年 路線バス輸送人員がピーク
  - ・昭和62年 路線バス運行本数がピーク
  - ・平成12年 輸送人員がピーク時と比較し半分以下
- ※現在、路線バス輸送人員は、平成12年以降、ほぼ横這い状態で推移  
※現在、市内に京成バス10路線、京成トランジットバス2路線、市川自動車交通(市川ラインバス)2路線、東京ベイシティ交通1路線の計15路線のバスが運行

### 3 交通の現況

#### (1) 道路

##### ① 道路網

- ・道路は、国道4路線、県道11路線、市道3,021路線の合計3,036路線、総距離(実延長)は約784kmとなっている。(平成25年3月現在)
- ・東西を走る国道14号(京葉道路含む)を主軸とし、南北に放射状の道路網を構成している。
- ・江戸川以南、江戸川以北の市街地を結ぶ主要な路線は(主)市川浦安線である。

##### ② 市川市の都市計画道路

- ・現在、40路線、延長約118kmが都市計画決定されている。
- ・整備率は、約43%(約50km)である。
- ・都市内幹線道路の配置密度は、市街化区域内で2.6km/km<sup>2</sup>であり、都市規模に対する都市計画道路の標準値(3.5km/km<sup>2</sup>)を下回っている。
- ・地区別の整備率は、土地区画整理事業が施行された江戸川以南は96%と高いが、江戸川以北は28%と低い。

##### ③ 現況交通量(参照:「一般交通量調査結果集計表(千葉県土木部)」より)

- ・一般道では、ほとんどの路線で平日混雑度が1.0を上回っている。
- ・平日のピーク時旅行速度は、一般道で概ね10~20km/h。
- ・平日交通量については概ね平成11年調査時点がピークとなっており、平成22年調査に向け減少傾向が見られる。
- ・大型車両の混入率は松戸方面に通ずる路線(県道市川松戸線、県道松戸原木線、国道464号)と湾岸部の国道357号に高い傾向が、いられる。

## (2) 鉄道

### ① 鉄道網

- ・鉄道開設状況をみると、総武本線(JR)、京成本線(京成電鉄)、東西線(東京地下鉄)、武蔵野線(JR)、京葉線(JR)、都営新宿線(東京都交通局)、北総線(北総鉄道)の5社7路線、延長30.1kmとなっている。
- ・鉄道駅は、JR 5 駅、東京地下鉄 3 駅、都営 1 駅、京成 5 駅、北総 2 駅の計16駅となっている。

## (3) バス

### ① バス網

#### ・路線バス

現在、市内には京成バス 27 系統、京成トランジットバス 16 系統、東京ベイシティ交通 2 系統、京成バスシステム 4 系統、京成タウンバス 1 系統の計 50 系統のバスが運行されている。

#### ・コミュニティバス

交通不便地の解消を主な目的とし、公共公益施設への利便性向上、移動制約者の外出支援等を図るため、平成 22 年 4 月よりコミュニティバスの本格運行を開始している。

### ② 公共交通（鉄道・バス）の利用圏域

- ・半径 1km を鉄道利用圏域とすると、北東部、北西部に鉄道を利用しにくい地域が存在する。
- ・半径 0.3km をバスの利用圏域とし、鉄道利用圏域と組み合わせると、市全域を概ねカバーしている。

(4) タクシー

① タクシー

- ・市内には、千葉県タクシー協会の京葉支部である市川、浦安、鎌ヶ谷、船橋、習志野、八千代の6市のタクシーが営業している。
- ・京葉支部の会員数は35社、車両数1,684台となっている。

(5) 自転車駐輪場と自動車駐車場

① 自転車駐輪場

- ・市営駐輪場は、全体で14駅3バス停に46施設を整備し、37,910台収容可能となっている。(平成26年3月現在)
- ・市内での1日の放置自転車は、平成14年度約11,000台から平成25年度は約763台に減少している。
- ・通勤通学自転車の放置が駐輪場の整備により減少している。

② 自動車駐車場

- ・自動車交通が集中する駅周辺の商業地域、近隣商業地域またはその周辺の地域で、道路の利用を保持し円滑な道路交通を確保する必要がある区域を、平成3年2月に駐車場整備地区として都市計画決定している。(市川駅・本八幡駅・行徳駅・南行徳駅の各駅周辺4地区)
- ・当該地区内における、駐車場の整備に関するマスタープランとして、「駐車場整備計画」を平成14年3月に策定した。
- ・その他、「市川市宅地開発事業の施行における事前協議の手続及び公共施設等の整備に関する基準等を定める条例」等に基づき、建築物の用途に応じて、自動車駐車場の整備を義務付けている。

## 4 上位計画

### (1) 千葉県総合計画「新・輝け！ちば元気プラン」(平成 25 年 10 月)

#### ○基本目標 安全で豊かな暮らしの実現

- ・災害に強いまちづくりの推進
- ・交通安全県ちばの確立
- ・地球温暖化対策の推進

#### 活力ある県土の基盤づくり

- ・交通基盤の強化
- ・社会資本の充実と適正な維持管理
- ・人と環境にやさしい住まい・まちづくりの推進

### (2) 市川市総合計画 I & I プラン 2 1 (平成 13 年 3 月策定)

#### 市川市総合計画 第二次基本計画 (平成 23 年 4 月)

#### ○基本目標「安全で快適な魅力あるまち」

##### (施策の方向)

- ・安全で安心して暮らせるまちをつくります
- ・快適な暮らしを支え、質の高い都市基盤整備を進めます

### (3) 市川市都市計画マスタープラン (平成 16 年 4 月策定)

#### ○都市づくりの目標

- ・活力・住みやすさを持つバランスのとれた魅力ある都市づくり
- ・歴史・文化・自然を活かし潤いと安らぎのある都市づくり
- ・都市基盤が整い安全に安心して暮らせる都市づくり
- ・都市活動や日常生活を支える交通環境の充実した快適な都市づくり
- ・市民・事業者・行政の協働によるまちづくり

### (4) 関連計画

#### ① 市川市交通バリアフリー基本構想 (平成 15 年 10 月策定)

#### ○基本方針

- ・平成 22 年までに移動円滑化を実施する
- ・高齢者、障害者の意見を反映した重点整備地区、特定経路を選定
- ・関係事業者との協議により効果的な移動円滑化を実施する

#### ○重点整備地区(移動円滑化に係る整備を重点的かつ一体的に進める地区)

- ・JR 本八幡駅周辺地区、JR 市川駅周辺地区、東京地下鉄行徳駅周辺地区、東京地下鉄南行徳駅周辺地区

② 第9次市川市交通安全計画（平成23年度～27年度）

○道路交通安全対策の6つの柱

- ・ 市民一人ひとりの交通安全意識の高揚、道路交通環境の整備、道路交通秩序の維持、救助・救急体制の整備、被害者支援の推進、道路交通事故調査・分析

## 5 道路交通に関する課題

### (1) 課題の整理

本市における交通の問題点を踏まえ、課題を以下の通り整理した。

#### 課題1 市内幹線道路の整備充実

- ①本市は、江戸川を挟んで東京都と接することから、国道14号等の東西の渡河路線に交通が集中する傾向にあり、その交通は本市に発生集中する交通以外に通過交通も多く、市内交通とあいまって東西南断面での容量不足への対策が必要である。
- ②日中連続して渋滞している路線(区間)は、京成本線の踏切を横断する区間であり、当断面のほぼ全ての路線において渋滞が発生している。
- ③道路交通の円滑化だけでなく都市機能向上の面からも、京成本線の立体交差事業の検討が必要である。
- ④外環道路、(都)3.4.18号浦安鎌ヶ谷線の整備後は、既存の南北路線の混雑は緩和されると思われるが、都市計画道路網が完成しないと解消には至らず、依然混雑が発生する状況が予想されるため、広域的な取り組みが必要である。
- ⑤本市の交通体系の確立に向けては、将来的な交通需要を踏まえ、各道路の機能分類(主要幹線・幹線・補助幹線)を行った上で、渋滞を分散させる代替道路などの必要な道路についての整備が必要である。
- ⑥短期、中期的には公共交通への転換や、中心部に集中する自動車交通を抑制する交通需要マネジメント(TDM)が必要である。

#### 課題2 交通結節点の充実

- ①今後の高齢社会を踏まえると、交通施設のバリアフリー化は必須であり、交通結節点を中心にバリアフリーの推進をより一層の充実を図ることが重要である。
- ②公共交通体系・自転車交通体系の核となる交通結節点においては、バリアフリーを踏まえて適正な整備を図るとともに、うろつき交通の解消を図るため駐車場案内の充実を図ることが必要である。
- ③交通結節点の核となる駅舎については16駅中13駅のバリアフリー化が進んでいるが、まだ未整備である駅についても対策を進めるとともに、新たな対策としてのホームドアの整備促進をする必要がある。
- ④交通結節点となる駅周辺においては、ハード施策としての道路環境の整備充実を継続し推し進めるほか、高齢者や障害者が安心して利用出来る

道路環境とするためのソフト的な施策も必要である。

### 課題3 公共交通の整備充実・利便性向上

- ⑤今後の人口減少・高齢化社会を踏まえ、公共交通の維持確保を図ることが重要である。
- ⑥市民の重要な交通手段であるバス交通についても、利用者の促進、コミバスの運行の継続を図るために、新たな道路整備と併せバス交通網の促進を図りつつ、駅などへの速達性の向上、公共交通の衰退の防止、地域住民の利便性の向上など多角的な検討が必要である。
- ⑦高齢化率の高く、バス利用の不便地域が顕在するし北西部については、新たな公共交通手段の検討が重要である。
- ⑧バス運行の定時性の確保が困難な状況に対し、リアルタイムな運行状況を周知する情報提供のためのツールも交通基盤の一つとして導入検討を行う必要がある。

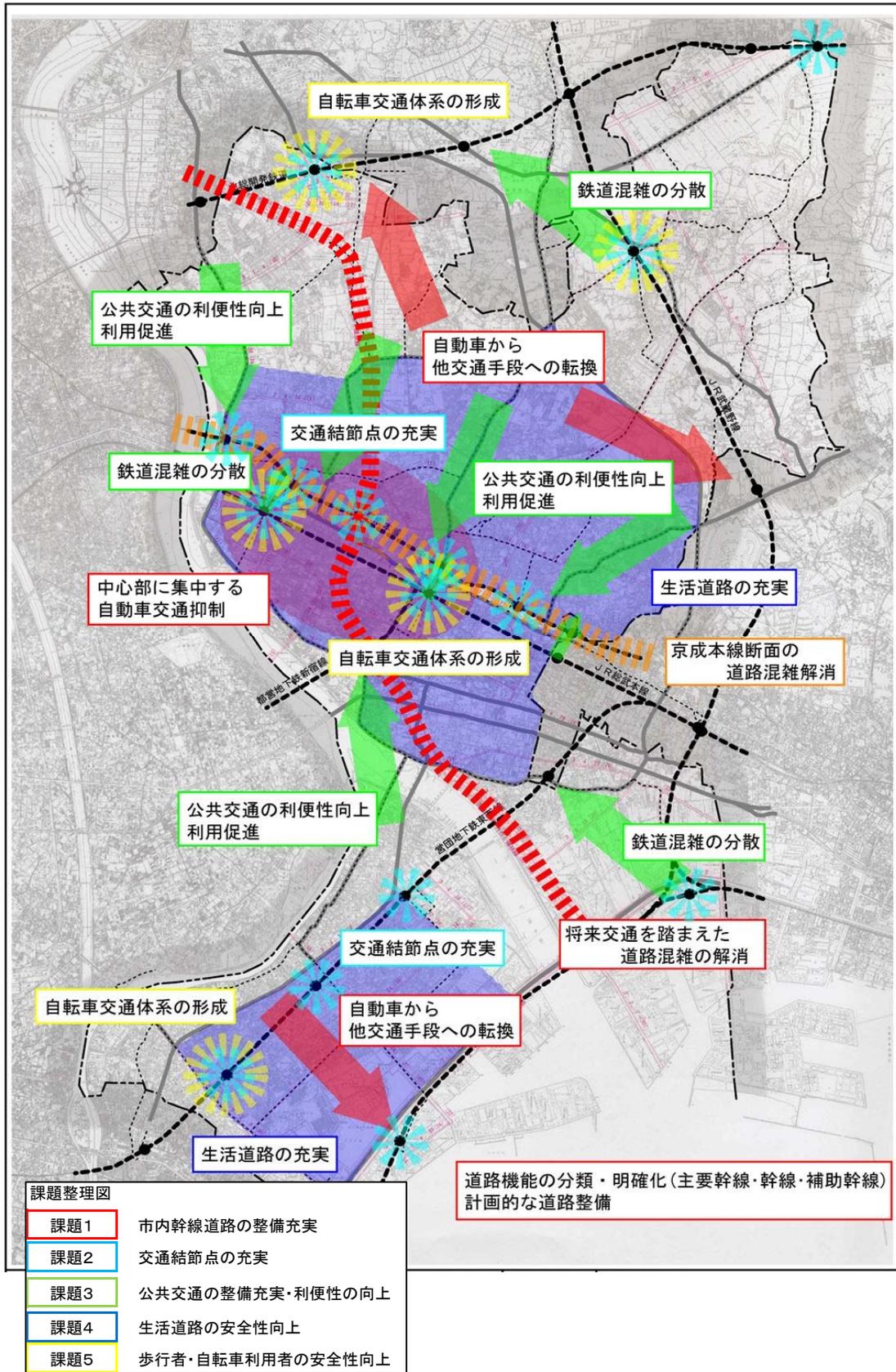
### 課題4 生活道路の安全性向上

- ①生活道路(区画街路)では、地域住民の生活環境として歩行や自転車利用の際に安心して安全に利用出来る道路環境が必要である。
- ②現状では、交通混雑を避ける抜け道として区画街路に通過交通が入り込むことにより、地区住民の安全性や環境が脅かされる状況がみられる。
- ③住居系の区画街路や、人が集中する地区の街路においては、歩行者などの生活空間重視の考えを導入し、自動車交通の規制を図りながら、歩行者専用・歩車共存道路としての整備を図り、歩行者等の安全性・快適性を確保することが必要である。

### 課題5 歩行者・自転車利用者の安全性向上

- ①本市の特性として、道路整備の遅れから、市北部から中心部に移動する交通手段として自転車が利用される傾向が顕著である。
- ②駅周辺の駐輪場は増加したが、駐輪場に向かう自転車行空間が不足しており、歩行者との接触等が懸念される。
- ③自動車交通から自転車交通への転換を考え、自転車が安全・快適に走行できる道路交通体系の形成が必要である。
- ④自転車関連する事故も多く、自転車利用マナーに対する意識向上が必要である。

(2) 課題整理図



## 6 総合的な交通体系の確立

### (1) 総合交通体系のテーマと基本方針

#### ①テーマ

本市の総合計画や都市計画マスタープランに掲げられた将来都市像である「ともに築く 自然とやさしさがあふれる 文化のまち いちかわ」を実現するため、また、WHOの提唱する健康都市を目指すべく、総合交通体系のテーマを次のように定める。

「市民が健康で良好な環境の基に生活を営むことを可能にする交通環境」

#### ②基本方針

総合交通体系の構築における基本方針を次のように設定した。

次ページに掲げた総合交通計画の目標を達成するための具体的な施策を検討するに当たっては、5つの基本方針を踏まえて検討し、事業を実施するものとする。

##### 基本方針1：地球環境負荷の低減

地球温暖化の原因である二酸化炭素や窒素酸化物を削減する施策を展開し、地球環境にやさしい交通体系をつくる。

##### 基本方針2：アクセシビリティの向上

まちの魅力向上、防災機能の強化、都市活動の活性化を支援し、目的地までの移動が容易に、短時間に行えるようにする。

##### 基本方針3：交通手段選択性の向上

バスや鉄道、タクシーといった公共交通の利便性を高め、自動車以外の交通手段の選択を可能にする。

##### 基本方針4：市民生活に密着した交通体系の確立

市民の活動を支援し、生活に密着した安全で快適な交通体系を確立する。

##### 基本方針5：官民協働による交通体系の構築

行政、事業者、市民の協働のもとに交通体系を構築する。

## (2) テーマと基本方針に即した5つの目標

### 目標1：市内幹線道路の整備充実を目指します。

将来的な交通需要を踏まえながら、効率的な道路整備により自動車交通の円滑化を目指すとともに、自動車交通を抑制し、良好な都市環境づくりを支援する。

【指標】道路整備：市民満足度（△0.57）の向上

### 目標2：交通結節点の機能充実を目指します。

交通結節点とその周辺は、交通手段（自動車・バス・タクシー・徒歩・自転車）が集中する場所であるため、ユニバーサルデザインを基本としたすべての人の利用を可能にすることを旨とする。

【指標】バリアフリー：市民満足度（0.04）の向上

### 目標3：公共交通の整備充実・利便性向上を目指します。

公共交通の充実を目的とする施策を展開することにより、交通手段を自動車から公共交通へ転換を促し、良好な交通環境づくりを目指す。

【指標】交通体系の整備：市民満足度（△0.20）の向上

### 目標4：生活道路の安全性の向上を目指します。

生活道路を抜け道として利用するような通過交通を排除し、市民の安全を確保するために、道路の利用形態を明確にするとともに、適正な自動車交通の誘導を図る。

【指標】交通安全：市民満足度（0.18）の向上

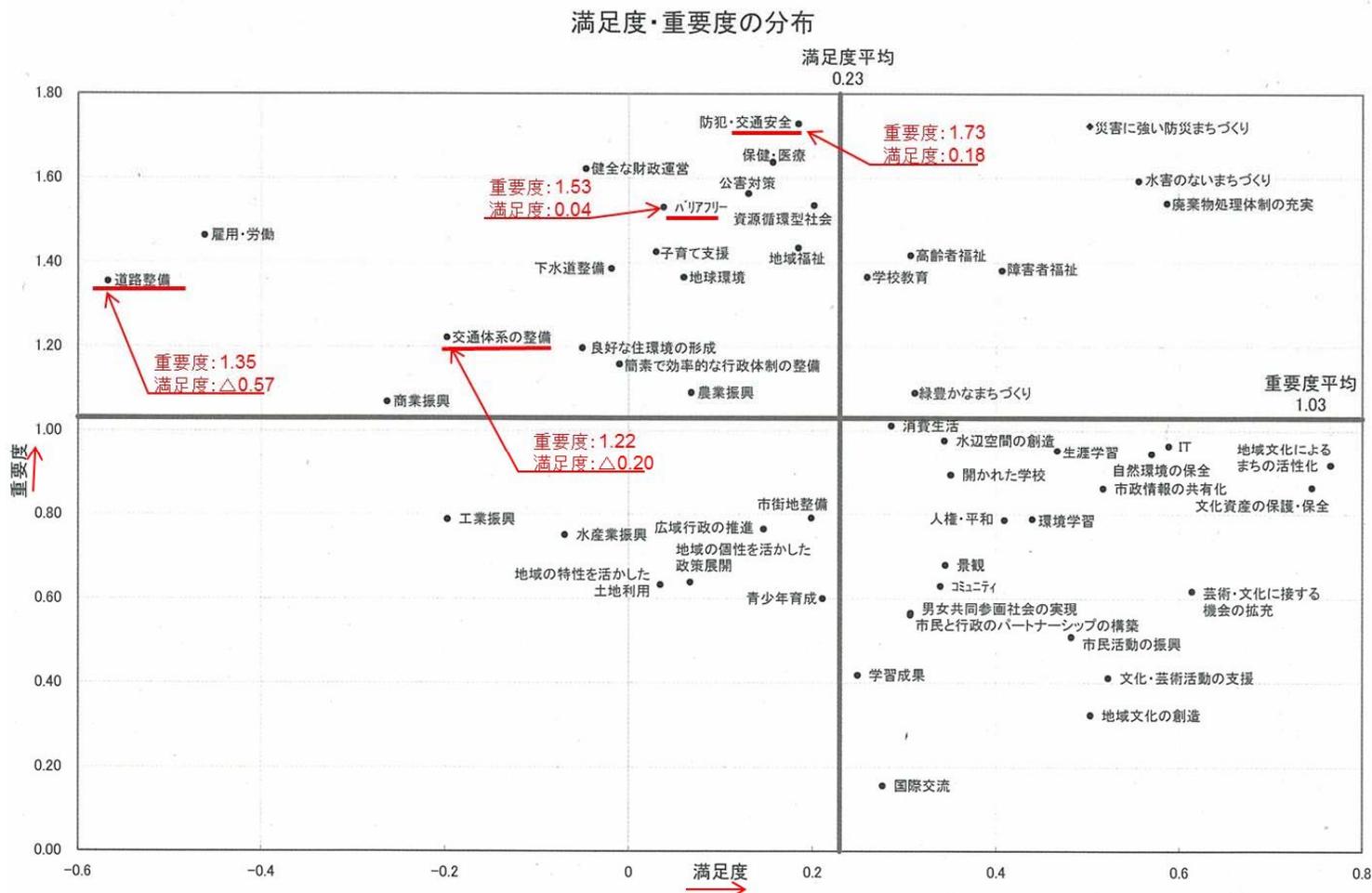
### 目標5：歩行者・自転車利用者の安全性の向上を目指します。

身近な移動手段である徒歩、自転車交通の安全性、快適性を向上させるような歩行者自転車空間の形成を目指す。

【指標】交通安全：市民満足度（0.18）の向上

(3) 目標達成ための指標

事業・施策の実施により発生する効果・成果（アウトカム）を表す指標として市民満足度としました。指標としては道路整備、交通体系の整備、バリアフリー、交通安全とし、これらの市民満足度の向上を目指します。

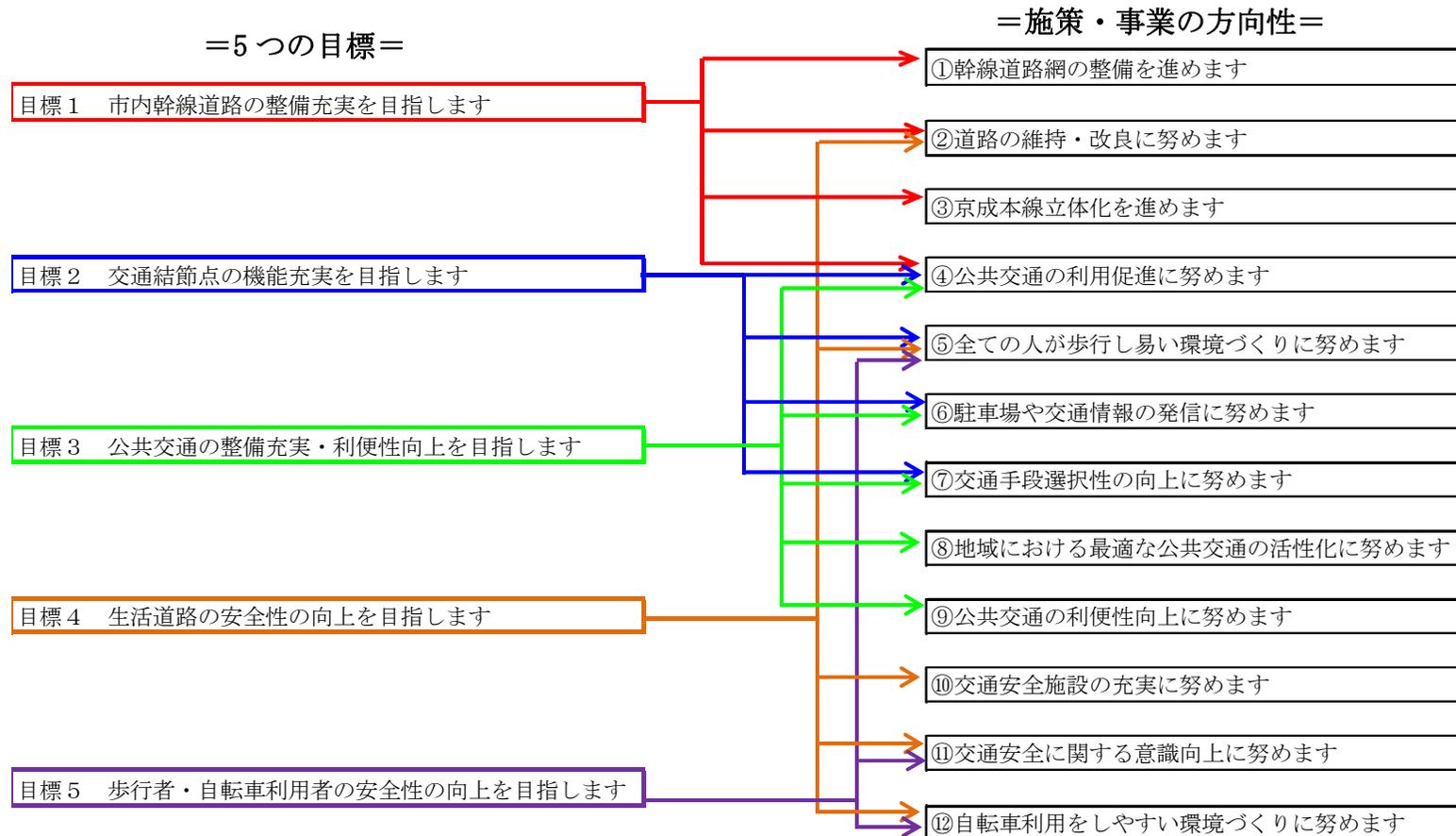


市川市総合計画 第二次基本計画より引用 平成 21 年 12 月実施市民アンケート結果より

## 7 目標を達成するための施策

### (1) 目標と施策・事業の体系化

5つの目標の達成を目指し、総合交通計画の体系化を図ります。



## (2) 具体の施策

各々の施策・事業の方向性に対する具体の事業を指し示す。

### ① 幹線道路網の整備を進めます。

#### ○都市計画道路の整備推進

- ・外環道路
- ・外環道路に関連する施策（北西部）
- ・外環道路に関連する施策（南部）
- ・都市計画道路 3・4・1 2 号北国分線
- ・都市計画道路 3・4・1 4 号大洲平田線
- ・都市計画道路 3・4・2 3 号田尻二俣線
- ・都市計画道路 3・6・3 2 号市川鬼高線
- ・都市計画道路 3・4・1 8 号浦安鎌ヶ谷線
- ・都市計画道路 3・4・1 3 号二俣高谷線
- ・都市計画道路 3・4・1 9 号市川二俣線
- ・都市計画道路 3・4・2 1 号市川船橋線
- ・都市計画道路 3・5・2 8 号国分下貝塚線
- ・都市計画道路 3・3・9 号柏井大町線
- ・都市計画道路 3・1・4 号稲越国府台線及び 3・1・5 号大町線（北千葉道路）
- ・都市計画道路 3. 5. 2 6 鬼高若宮線

#### ○江戸川架橋の整備促進

- ・（仮称）妙典橋
- ・行徳橋の架け替え
- ・（仮称）押切橋
- ・（仮称）大洲橋

### ② 道路の維持・改良に努めます。

#### ○道路拡幅整備・改良の推進

- ・市道0119号（大洲小付近）
- ・八幡中央通り（バスベイ）
- ・国道14号（バスベイ）
- ・市川松戸線（バスベイ）

#### ○交差点改良の推進

- ・市道0124号（国府台女子学院付近）
- ・市道0112号（妙典橋交差箇所）
- ・大柏橋信号制御改善
- ・行徳橋北詰交差点
- ・市川 I C
- ・原木 I C
- ・県道市川松戸線（国府台病院前）

#### ○生活道路の拡幅整備の推進

- ・まごころ道路整備

- 橋りょう補修等の推進
  - ・長寿命化修繕計画の策定
  - ・橋梁の予防保全型補修の推進

③ 京成本線立体化を進めます。

- 京成本線立体化事業の促進
  - ・京成本線立体化

④ 公共交通の利用促進に努めます。

- 公共交通バリアフリー化の促進
  - ・駅舎のバリアフリー化
- 自動車の利用自粛の推進
  - ・ノーマイカーデーの実施実験
- 駅周辺・駅前広場整備の推進
  - ・JR市川大野駅駅前広場
  - ・北総大町駅前広場
  - ・京成菅野駅駅前広場
  - ・JR市川駅前広場
  - ・JR本八幡駅前広場
  - ・メトロ行徳駅前広場
  - ・再開発事業（A地区）による駅周辺の整備

⑤ 全ての人歩が歩行し易い環境づくりに努めます。

- 歩行者空間整備の推進
  - ・旧江戸川遊歩道整備
  - ・水辺の周回路整備
  - ・大町レクリエーションゾーン整備
  - ・寺町通り、中山参道
- 駅周辺駐輪場整備の推進
  - ・北総大町駅
  - ・京成市川真間駅
  - ・メトロ南行徳駅
- 駐輪対策に関わる団体との連携体制の強化
- 人にやさしい道づくりの推進
  - ・JR市川駅周辺、JR本八幡駅周辺
  - ・メトロ行徳駅周辺、南行徳駅周辺
- 電線類地中化の推進
- 放置自転車対策の推進
  - ・指導員による呼びかけ

⑥ 駐車場や交通情報の発信に努めます

- 路上駐車排除の推進
  - ・南行徳駅周辺
- 駐車場整備計画の見直し
- 交通情報提供の推進
  - ・ホームページの充実化

⑦ 交通手段選択性の向上に努めます。

- レンタサイクルの推進
- サイクル&バスライドの推進

⑧ 地域における最適な公共交通の活性化に努めます。

- 地域公共交通連携計画の検討
- 交通不便地域に対する方策検討（デマンド等）

⑨ 公共交通の利便性向上に努めます。

- 新設道路を利用した新たな路線バス網の検討
  - ・外環道路を利用した広域拠点アクセス強化（新規バス路線等）
- コミバスの運行継続の推進
  - ・北総北国分駅への利用誘導を考慮したコミュニティバスの導入（延伸線）
  - ・鉄道駅を含むエリアでのコミュニティバスの導入、路線再編（南部ルート）
  - ・主要施設循環型コミュニティバスの導入（北東部循環ルート）
- バスロケーションシステムの導入

⑩ 交通安全施設の充実に努めます。

- 交通安全施設整備の推進
  - ・カーブミラー、標識、路面表示
  - ・地区交通管理計画の導入（ゾーン30）

⑪ 交通安全に関する意識向上に努めます。

- 交通安全啓発の推進
  - ・幼稚園、小学校等への交通安全指導
  - ・自転車利用者等への街頭指導

⑫ 自転車利用をしやすい環境づくりに努めます。

- 自転車ネットワークの整備の推進
  - ・都市計画道路3・4・18号 浦安鎌ヶ谷線

## 8 今後の展開

展開方策としては、基本方針のとおり官民協働による交通体系の構築が望ましく、情報の提供等の充実化が必要と考えられている。

また、事前調査や社会実験等を行うことについても、明確な目標を設定し検討することが望ましく、さらには、他の事業や広域的な連携を図りながら進めるものとする。

### 【計画の評価】

計画の進捗状況を点検・評価するため、利用者の視点に立った評価指標を設定し、施策の点検・改善を進めます。

### 【PDCAサイクル】

施策の検討から実施にあたっては、P：プラン（計画）、D：ドゥ（実行）、C：チェック（検証）、A：アクション（改善）サイクルを意識し取り組むことが望ましい。

### 【社会実験の実施】

施策の実施検討において社会実験実施の必要性がある時は、市民等の協力を得ることにより、アンケート調査の実施や、対策の目的・実施方法などの周知を図りながら進める。

### 【他事業等との連携】

市が実施する関連事業と連携を図り、また、近隣市の協力が必要となる施策についても連携を図りながら取り組むものとする。

# 市川市総合交通計画の 第2回改訂概要について

---

平成26年8月1日  
交通計画課

# 目次

## ①社会情勢と上位計画等について

- |                  |      |
|------------------|------|
| 1. 総合交通計画とは      | 1～2頁 |
| 2. 社会情勢の変化       | 3頁   |
| 3. 国の取り組み        | 4頁   |
| 4. 社会情勢と上位計画の関連性 | 5頁   |

## ②市川市の現状について

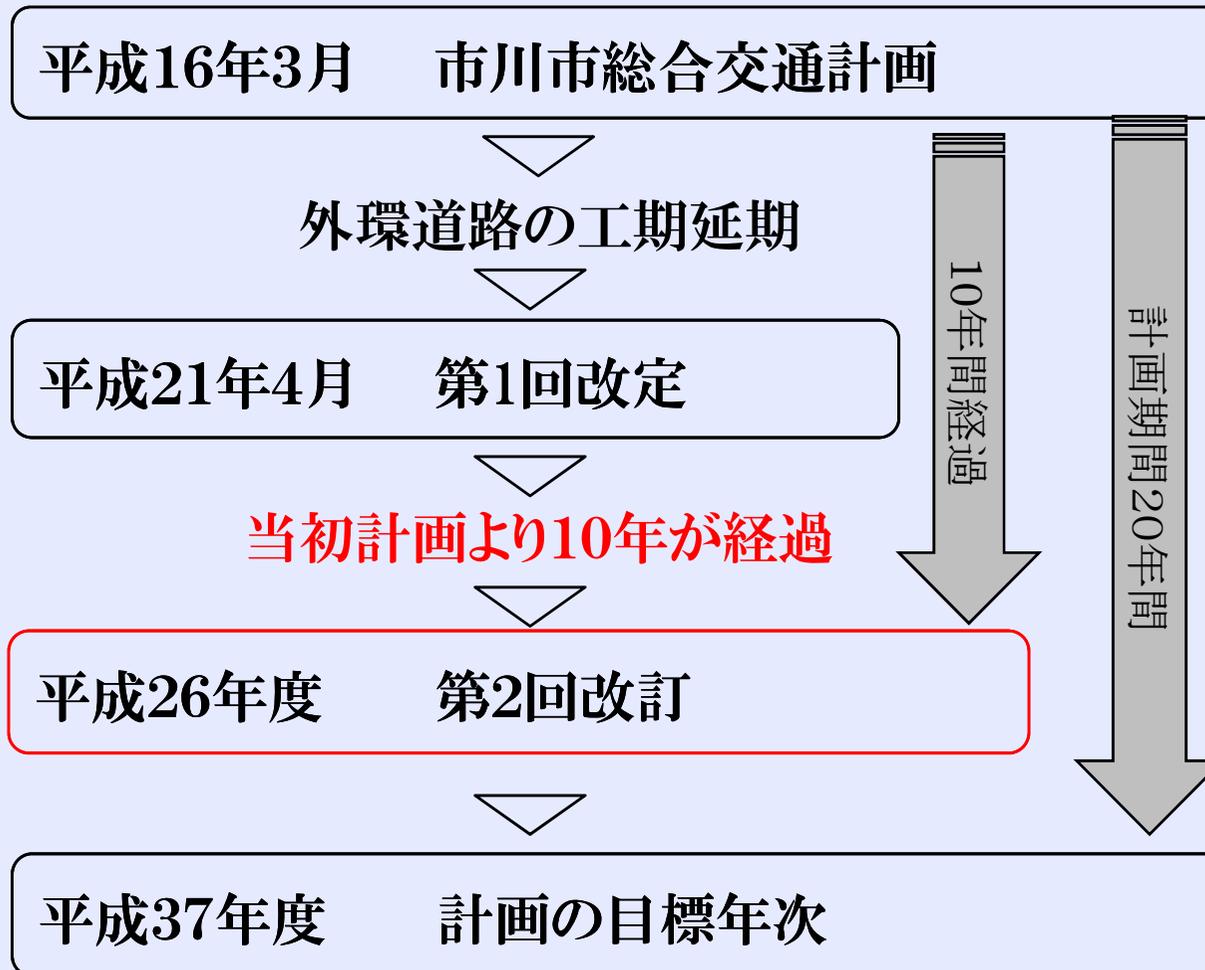
- |                      |      |
|----------------------|------|
| 5. 市川市の現状            | 6～9頁 |
| 6. 市川市総合交通計画の施策の状況   | 10頁  |
| 7. 市川市民の交通施策の満足度・重要度 | 11頁  |

## ③市川市総合交通計画の改訂について

- |                    |        |
|--------------------|--------|
| 8. 市川市総合交通計画の体系    | 12～14頁 |
| 9. 市川市総合交通計画の新たな施策 | 15頁    |
| 10. 市川市総合交通計画の指標   | 16頁    |
| 11. 今後のスケジュール      | 17頁    |

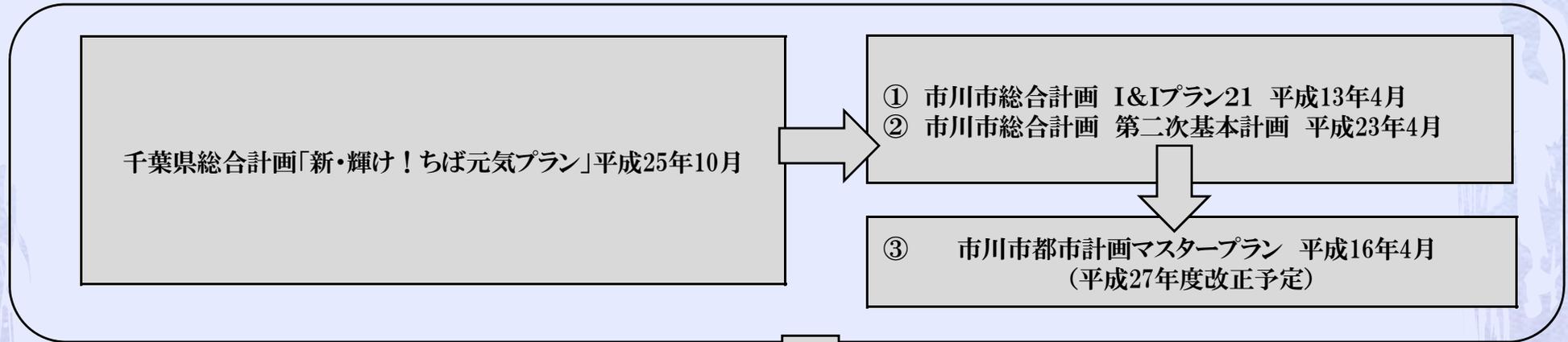
# 1. 総合交通計画とは(1)

交通渋滞、事故、公害、公共交通の衰退など、様々な交通に関連する問題に対し、個別の交通機関に対する施策では無く、総合的な見地から各交通機関を一体的に考え、長期に渡る計画を基礎とした交通施策を行うために策定する計画である。



# 1. 総合交通計画とは(2)

## 《上位計画》



## 《主な関連計画》



## 2. 社会情勢の変化

### 異次元の人口減少、少子化、超高齢社会への突入

- 災害に強い国土・地域づくり
- 安心・安全な社会
- 地球環境に配慮した低炭素社会
- 交通基盤の強化

# 3. 国の取り組み

## 人口減少、少子化、超高齢社会を見据えた国の取り組み

### 交通に関し

- 交通ネットワークの確保
- 交通の機能確保、向上
- 持続可能な地域公共交通網の形成

(国土づくりの理念・考え方)

- 国土のグランドデザイン2050(平成26年7月4日公表)

(交通に対する基本理念)

- 交通政策基本法(平成25年12月4日施行)

(居住に関連する施設の誘導と、それと連携した公共交通に関する施策を講じることにより、市町村によるコンパクトなまちづくりを支援する法律)

- 都市再生特別措置法等の一部を改正する法律(平成26年8月1日施行)

(持続可能な地域公共交通網の形成に資するよう地域公共交通の活性化及び再生のための取組を推進する法律)

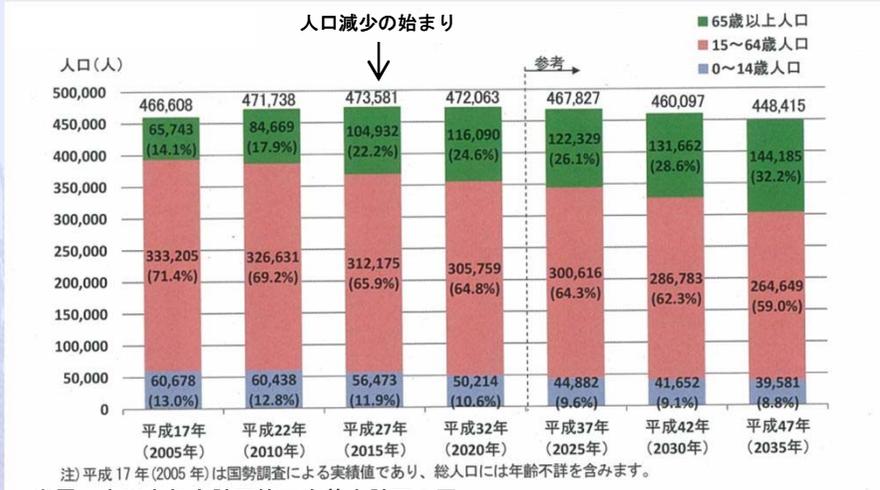
- 地域公共交通活性化及び再生に関する法律(平成26年2月12日閣議決定)

## 4. 社会情勢と上位計画の関連性

社会情勢	千葉県総合計画 「新・輝け！ちば元気プラン」	市川市総合計画基本構想 市川市総合計画第二次基本計画	市川市都市計画マスタープラン
災害に強い国土・地域づくり	・ <u>災害に強いまちづくりの推進</u>	・ <u>安全で安心して暮らせるまちをつくれます</u>	・ <u>災害に強い安全なまちの形成</u>
安心・安全な社会	・ <u>交通安全県ちばの推進</u> ・ <u>人と環境にやさしい住まいまちづくりの推進</u>		・ <u>人や環境に配慮した交通環境の形成</u>
地球環境に配慮した低炭素社会	・ <u>地球温暖化対策の推進</u>	・ <u>環境負荷の少ないまちをつくれます</u>	・ <u>環境と共生する、持続可能なまちづくり</u>
交通基盤の強化	・ <u>交通基盤の強化</u> ・ <u>社会資本の充実と適正な維持管理</u>	・ <u>快適な暮らしを支え、質の高い都市基盤整備を進めます</u>	・ <u>交通拠点における機能向上</u> ・ <u>地域や拠点を結び、市民生活や交流を支える交通体系の形成</u>

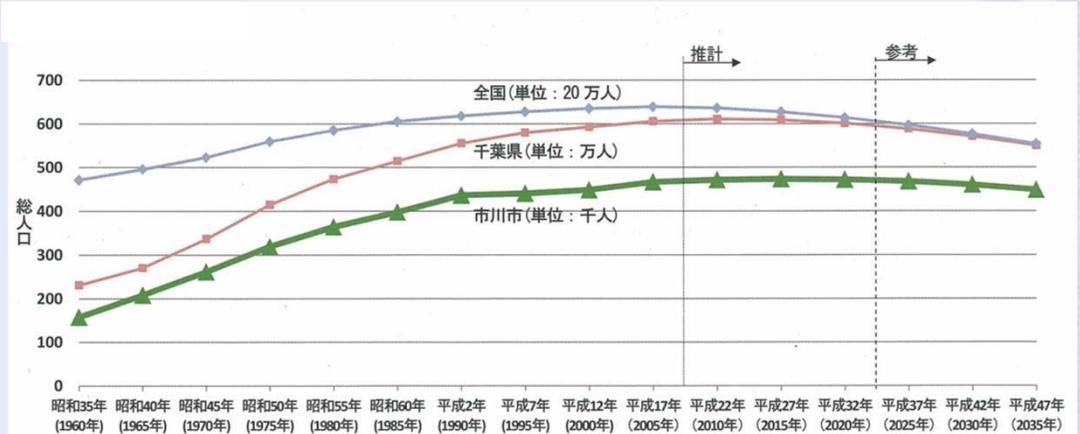
# 5. 市川市の現状①(人口)

## 1) 人口・高齢化率の推計



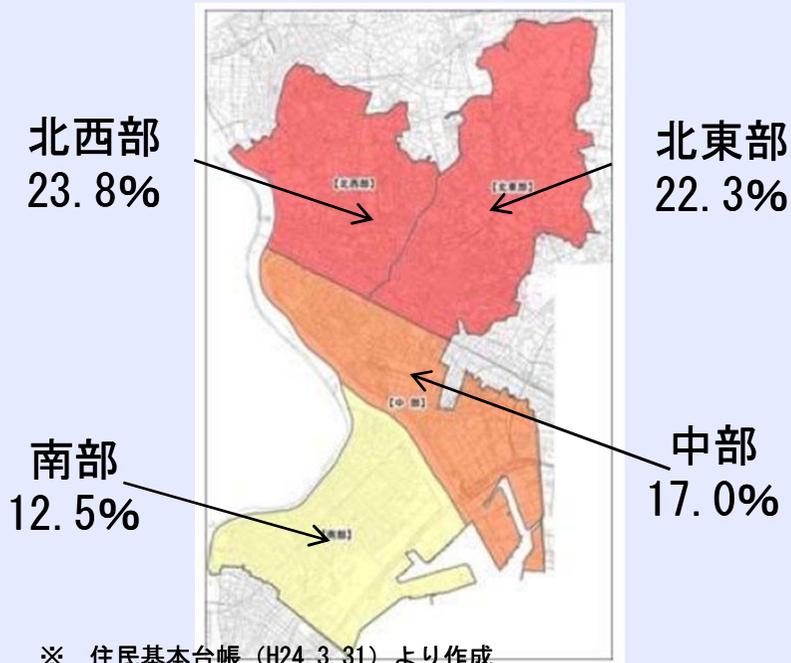
出展：市川市総合計画第二次基本計画 8 頁

## 2) 総人口の推計

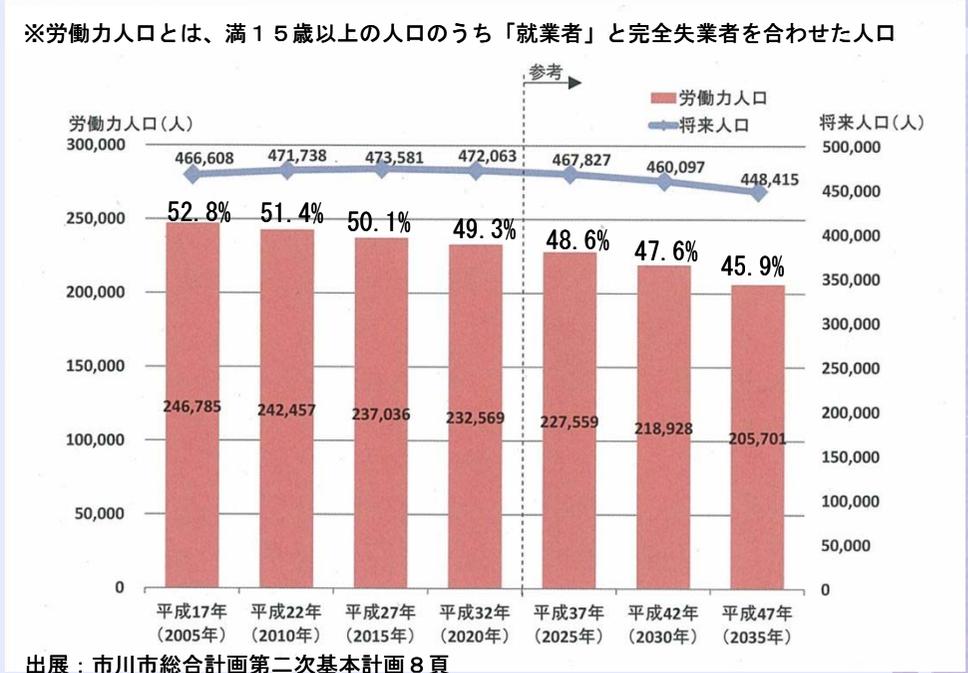


出展：市川市総合計画第二次基本計画 6 頁

## 3) 地域別高齢化率

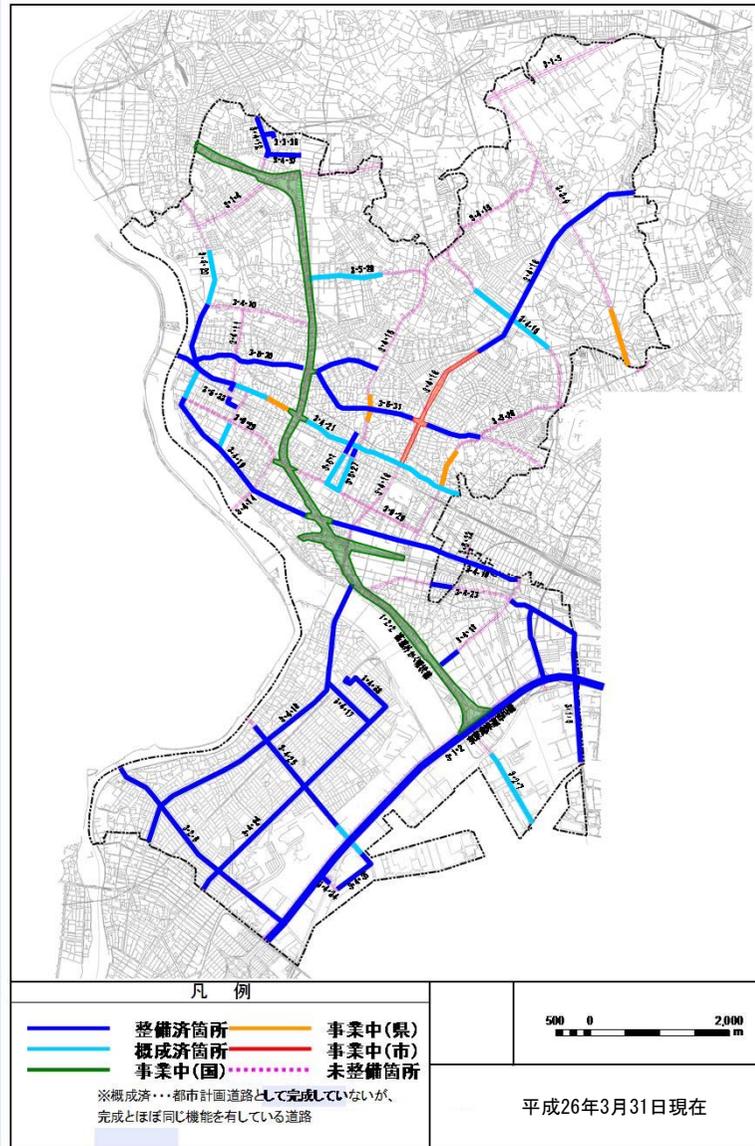


## 4) 労働力人口の見通し



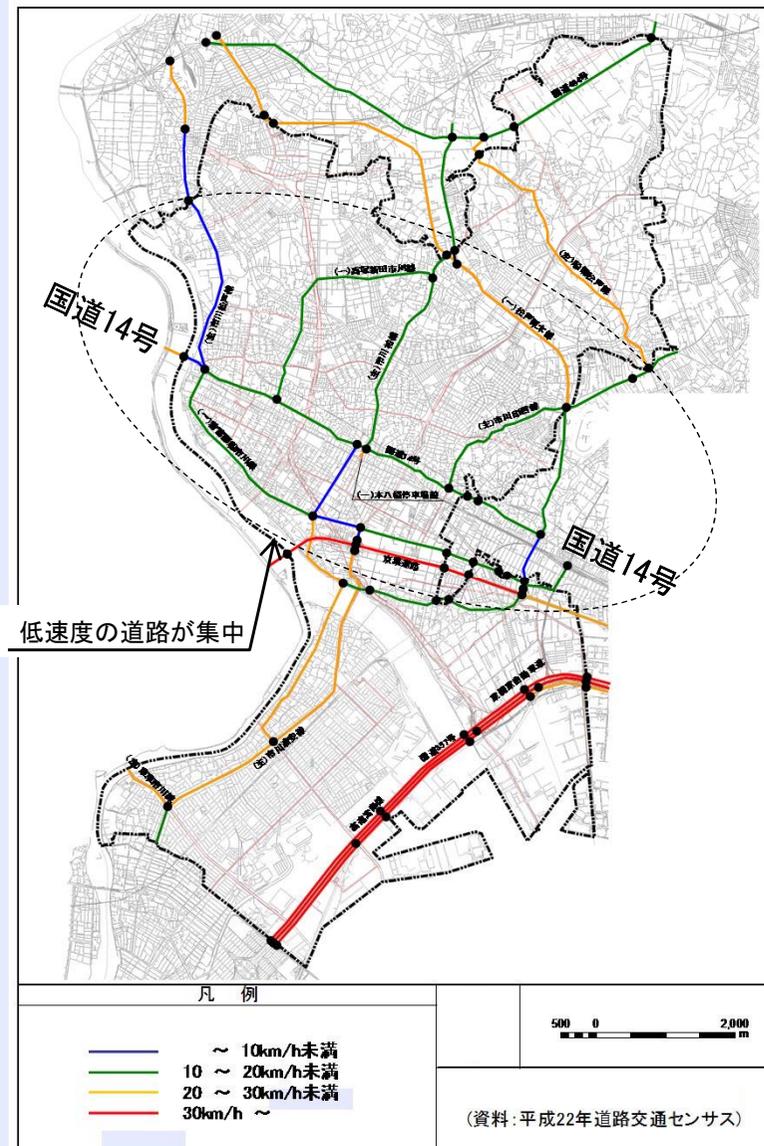
# 5. 市川市の現状②(交通状況)

## 5) 都市計画道路の整備状況



市街化区域内の概成済以上の都市計画道路の整備密度  
1.39km/km<sup>2</sup> (標準3.5km/km<sup>2</sup>)

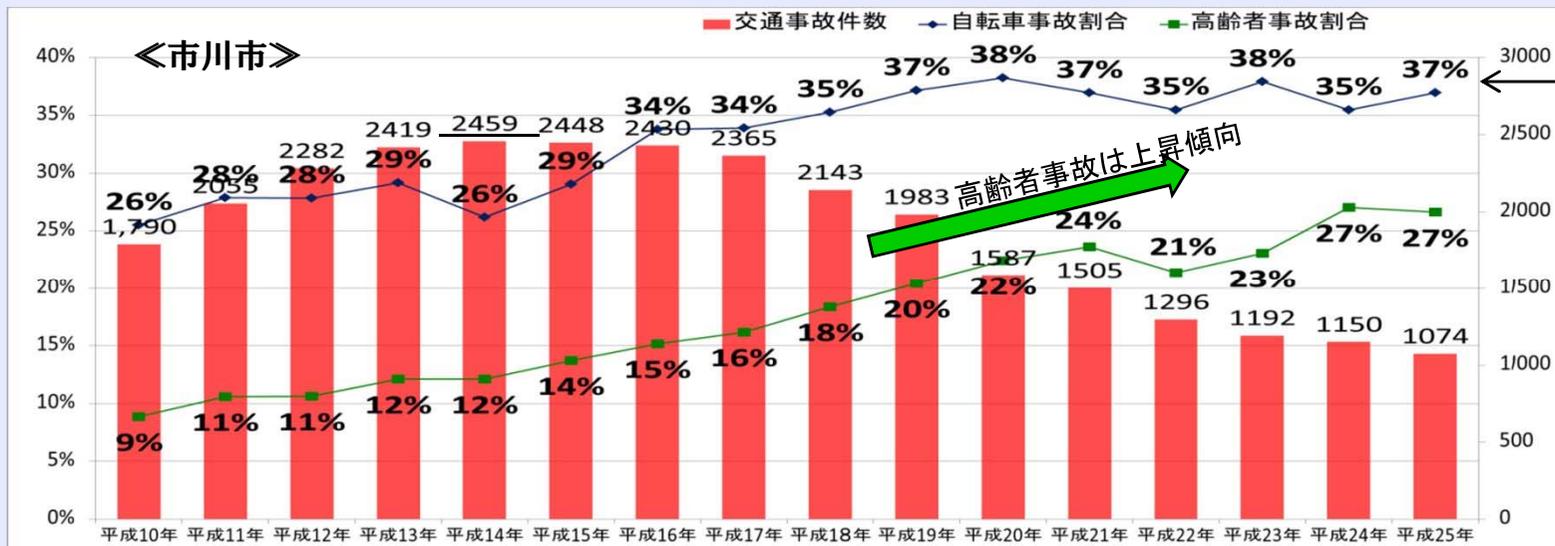
## 6) ピーク時平均旅行速度(平日)



※平成22年度道路交通センサスのデータより作成  
※ピーク時: 7:00~9:00及び17:00~19:00の混雑している1時間

# 5. 市川市の現状③(交通事故)

## 7) 交通事故

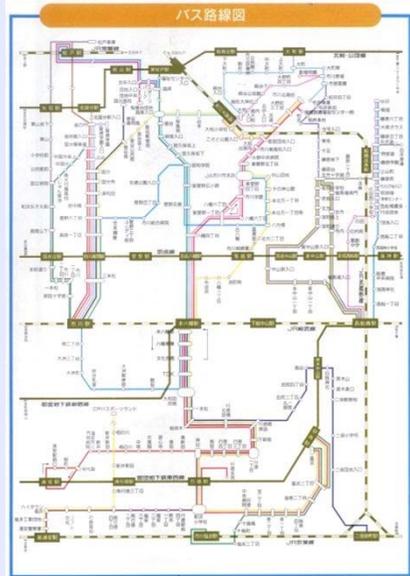


千葉県全体に対し市川市の自転車事故率は12%高い

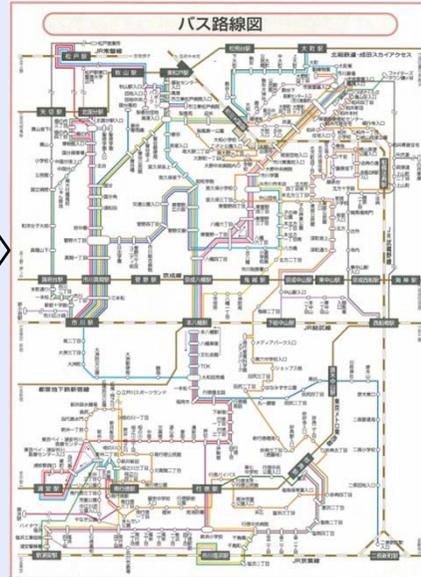
# 5. 市川市の現状④(バス交通)

## 8) バス運行系統

＜H14調査＞

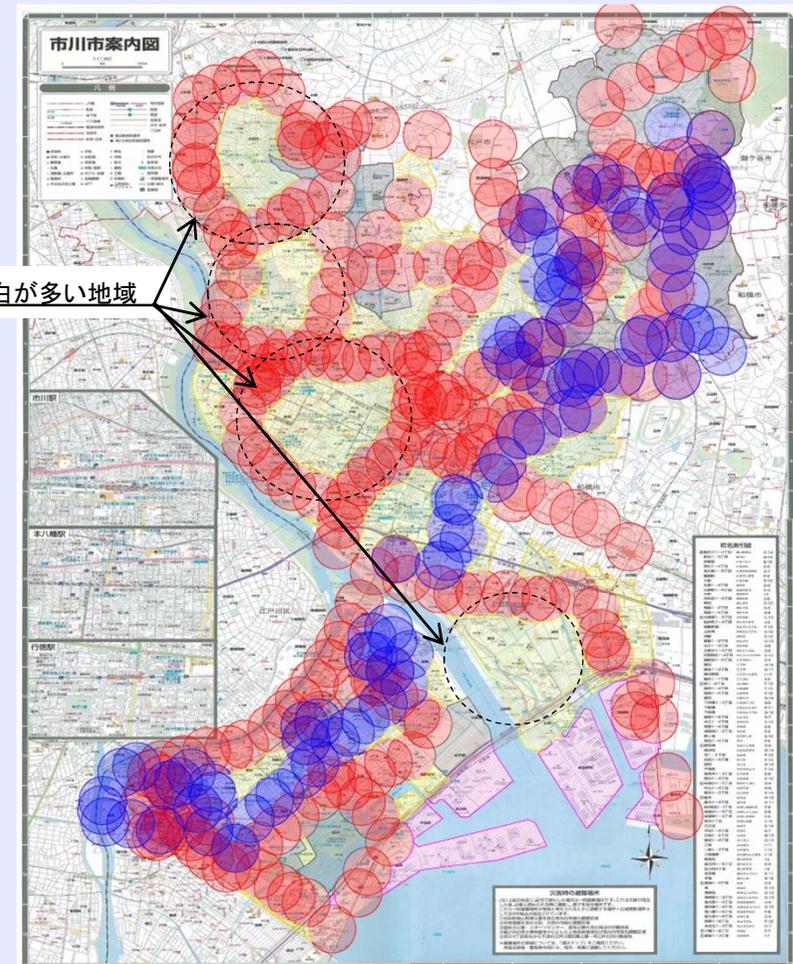


＜H24調査＞



※いちかわガイド市川市案内図より抜粋

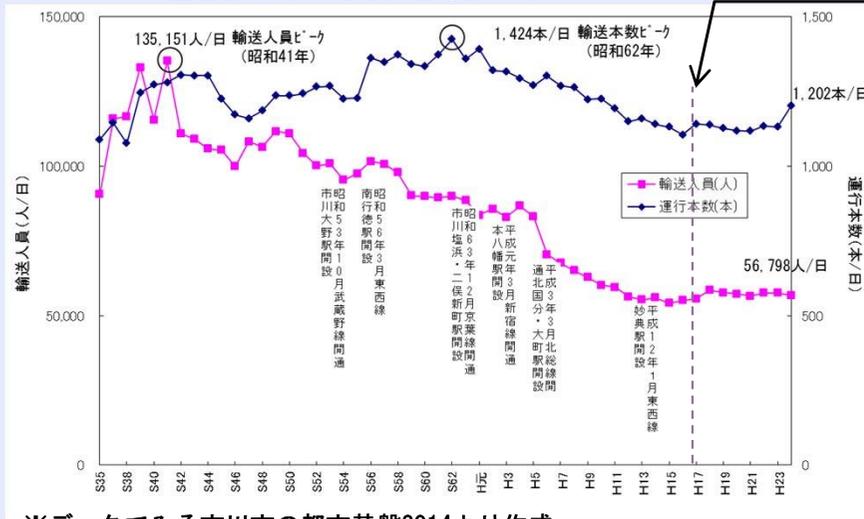
## 10) バス交通利用不便区域



空白が多い地域

## 9) バス運行数と利用者数

H16.3市川市総合  
交通計画策定



※データでみる市川市の都市基盤2014より作成

凡例

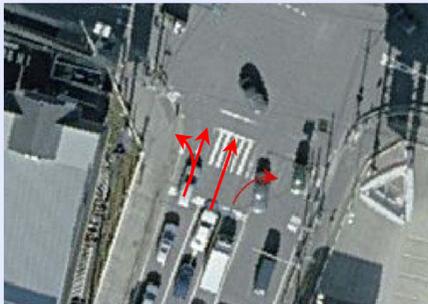
交通不便地域	黄色
路線バス停利用圏域(300m)	赤色
コミュニティバス停利用圏域(300m)	青色
工業専用地域(バス停利用圏域を除く)	斜線
市街化調整区域(バス停利用圏域を除く)	斜線

交通不便地域は市内面積に対し約1割5分の割合を占める

# 6. 市川市総合交通計画の施策の状況

総合交通計画に関する施策の進捗は全71施策中  
完了12件(約17%) 継続中47件(約66%) 未実施12件(約17%)

市川IC北側 交差点改良



JR市川駅南口駅広整備



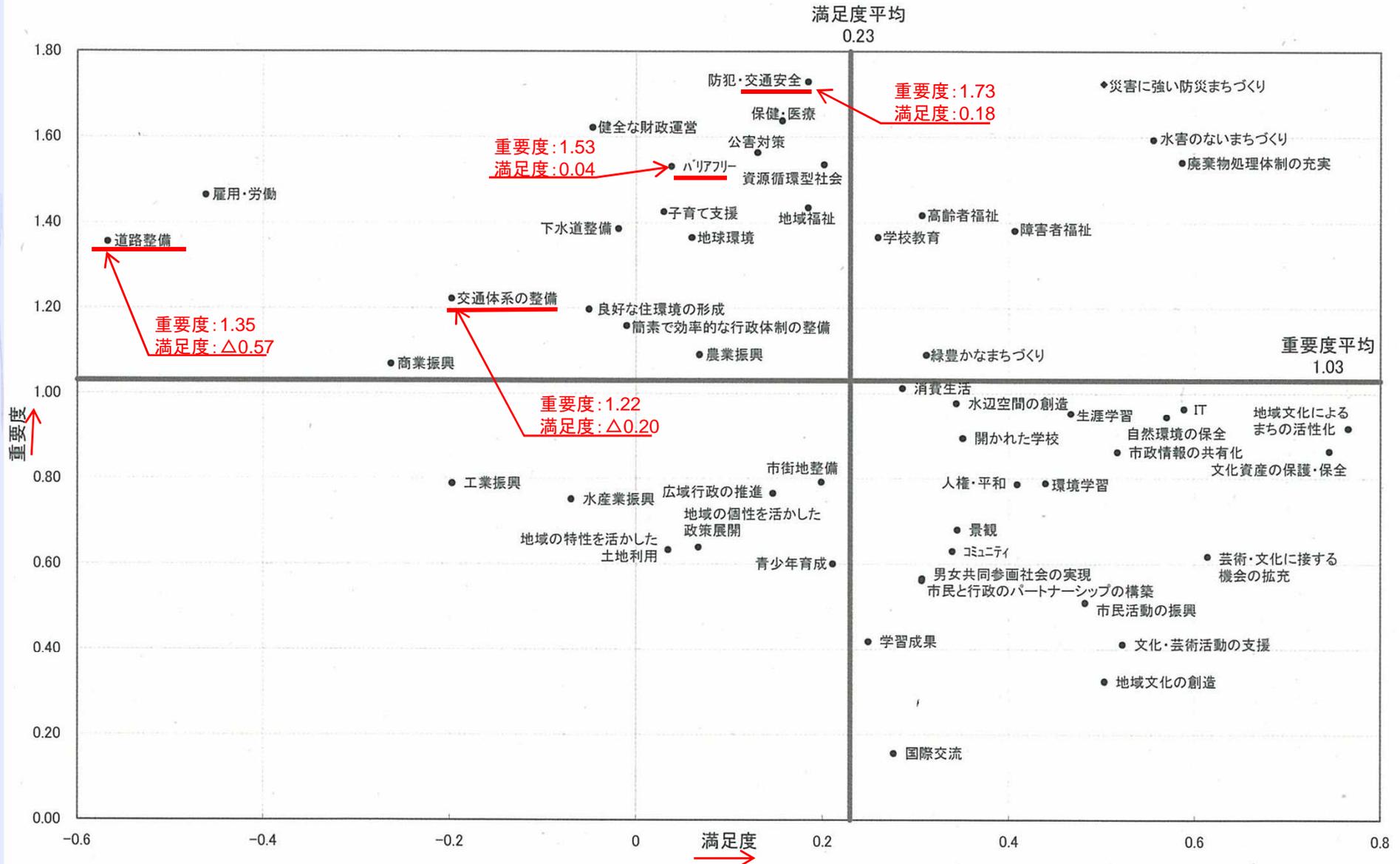
コミバスの運行開始



- 継続中の施策が約6割 ⇒ 課題解決に至らず、現在ある施策は継続する必要がある。
- 一方で、社会情勢の変化、国の方針、上位計画の方向性、市川市の現状を踏まえ、  
⇒ 市川市総合交通計画の「施策の方向性」や「施策・事業の内容」については見直しの必要がある。

# 7. 市川市民の交通施策の満足度・重要度

満足度・重要度の分布



出展：市川市総合計画第二次基本計画 17 頁（平成 21 年 12 月調査）

※表のポイントについては、アンケート結果の満足、やや満足、やや不満、不満を2p、1p、-1p、-2pとし集計し、総数にて除した値

## 8. 市川市総合交通計画の体系(1)

課題1 市内幹線道路の整備充実

課題2 交通結節点の充実

課題3 公共交通の整備充実・利便性向上

課題4 生活道路の安全性向上

課題5 歩行者・自転車利用者の安全性向上

## 8. 市川市総合交通計画の体系(2)

### □総合交通体系のテーマ

市民にとって健康で良好な環境の基に生活を営むことを可能にする交通環境

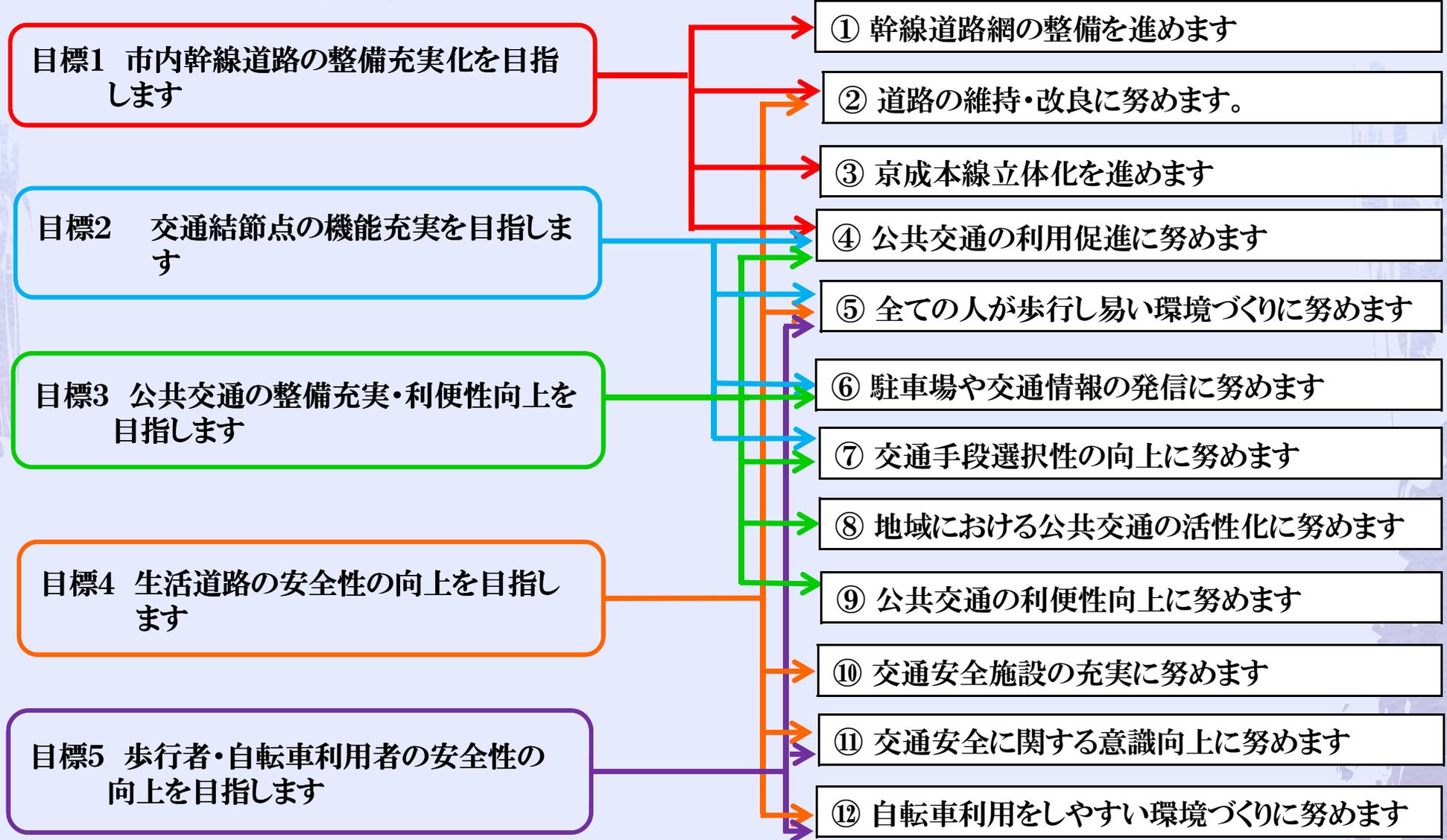
### □総合交通体系の基本理念

1. 地球環境負荷の軽減
2. アクセシビリティの向上
3. 交通手段選択性の向上
4. 市民生活に密着した交通体系の確立
5. 官民協働による交通体系の構築

# 8. 市川市総合交通計画の体系(3)

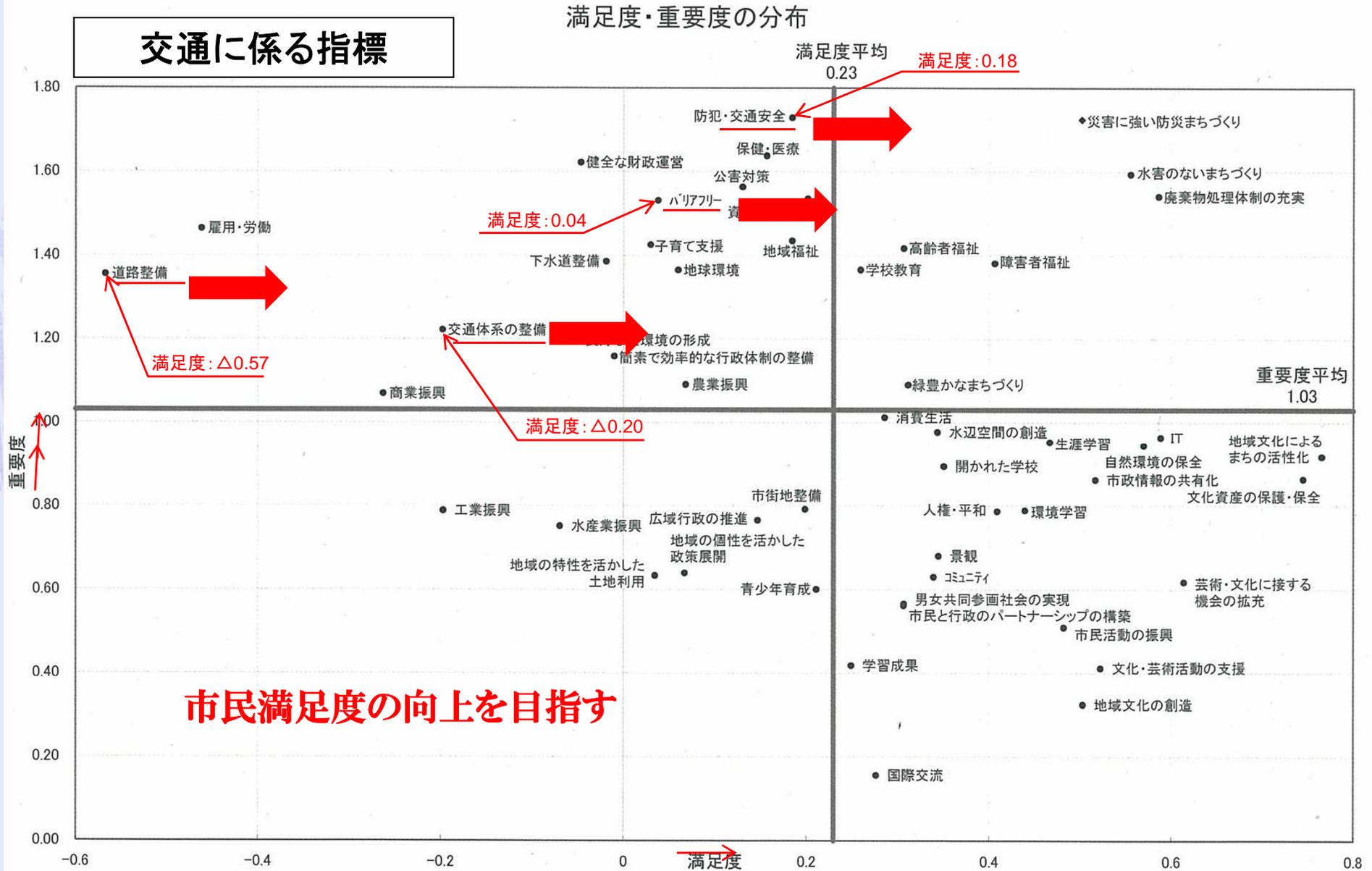
=5つの基本目標=

=施策・事業の方向性=





# 10. 市川市総合交通計画の指標



# 11. 改訂に向けたスケジュール

平成24年度

- 交通実態調査の中間報告

平成25年度

- 交通実態調査の報告
- 交通の課題の報告
- 市川市の現状・交通の現状の報告

平成26年度

- 8月 交通対策審議会
  - 社会情勢の変化
  - 国の取り組み
  - 市川市の現状
  - 施策の追加
  - 施策の目標設定
  - 改定素案の提示
- 9月 パブリックコメントの実施
- 11月 交通対策審議会
  - 総合交通計画改訂の諮問・答申

**市川市総合交通計画 平成26年度中 改訂**

市川市総合交通計画施策の進捗状況

平成26年8月1日

施策・事業の方向性	主な施策・事業	実績(平成26年3月時点)				未実施及び新規施策の予定
		完了	継続中	未実施	取り組み状況 ◎:具体策の完了 ○:実施済み、実施中 △:検討中、関連事業実施 ×:未実施	
① 幹線道路網の整備を進めます	○都市計画道路の整備推進					
	1 ・外環道路		★		○ 平成29年度の供用に向け整備中	
	2 ・外環道路に関連する施策(北西部)		★		△ 広域拠点アクセス強化型バス路線整備:関係機関を協議中 サイクル&バスライド:国分バス停移設を実施 自転車ネットワーク形成:外環道路一般部全線にて整備予定 道の駅:国分6丁目にて設置予定	
	3 ・外環道路に関連する施策(南部)		★		○ 原木西浜区画整理において流通業務系の土地利用が図られている。	
	4 ・3. 4. 12(市)		★		△ 事業化に向けH25地域説明会を実施した。	
	5 ・3. 4. 14(市)			★	× 未実施	検討
	6 ・3. 4. 23(市)			★	× 未実施	検討
	7 ・3. 6. 32(市)		★		△ 事業化に向けH25地域説明会を実施した。	
	8 ・3. 4. 18(市)		★		○ 平成27年度末供用に向け事業中	
	9 ・3. 4. 13(県)		★		○ 市道0112号より西側区間に(仮称)妙典橋整備に合わせ実施済み。	
	10 ・3. 4. 19(県)		★		○ 外環道路整備に合わせ、ネクスコ、千葉県にて用地買収中である。	
	11 ・3. 4. 21(県)		★		○ 外環道路整備に合わせ、ネクスコ、千葉県にて用地買収中である。	
	12 ・3. 5. 28(県)		★		△ H25外環道路との接続部300m区間において歩行者のためのグリーンゾーン実施 同区間についてH26。4月事業認可取得	
	13 ・3. 3. 9(県)		★		○ 船橋市上山町～市川市柏井1丁目において用地取得中。H25末予定取得率55%	
	14 ・3. 1. 4、3. 1. 5(北千葉道路)		★		△ 国県沿線市において道路構造、都市計画変更等事業化に向け検討中である。	
	15 ・3. 5. 26(県)		★		○ H25年度末見込 用地取得率91%	
	○江戸川架橋の整備促進					
	16 ・(仮称)妙典橋		★		○ H27年度末完成にむけ整備中である。	
	17 ・行徳橋の架け替え		★		○ H29年度末新橋供用に向け設計中である。H24～25地域説明会実施済み。	
18 ・(仮称)押切橋			★	× 都県において調整中	検討	
19 ・(仮称)大洲橋			★	× 都県区市において整備スキームについて調整中	検討	
② 道路の維持・改良に努めます	○道路拡幅整備・改良の推進					
	20 ・市道0119号(大洲小付近)		★		○ バリアフリーとして点字ブロックは実施済み	
	21 ・八幡中央通り(バスベイ)		★		○ 八幡中央通りの拡幅事業として用地取得中	
	22 ・国道14号(バスベイ)			★	× 国道14号市川拡幅工事で未実施	廃止
	23 ・市川松戸線(バスベイ)		★		△ 真間山下バス停を3車線となる国道14号側への移設を実施した。	
	○交差点改良の推進					
	24 ・市道0124号(国府台女子学院付近)		★		○ 県道高塚新田市川線の交差点線形改修として検討中	
	25 ・市道0112号(妙典橋交差点)	★			◎ 実施済み	
	26 ・大柏橋信号制御改善		★		○ 警察と協議を行ったが、現状の制御が最善とのことで不調となる	
	27 ・行徳橋北詰交差点		★		△ 行徳橋の架け替え事業に併せ実施予定 H25地元説明会を実施	
	28 ・市川IC	★			◎ H19年度、左折レーンの整備完了	
	29 ・原木IC			★	× 千葉県、NEXCO等と協議において外環道路開通後の交通状況を見極めて検討を行うこととされている	検討
30 ・県道市川松戸線(国府台病院前)		★		○ 外環道路開通後、交通量の変化を踏まえ今後検討を要す。 国府台病院前の交差点改良に併せ、バス停の整備を検討中		

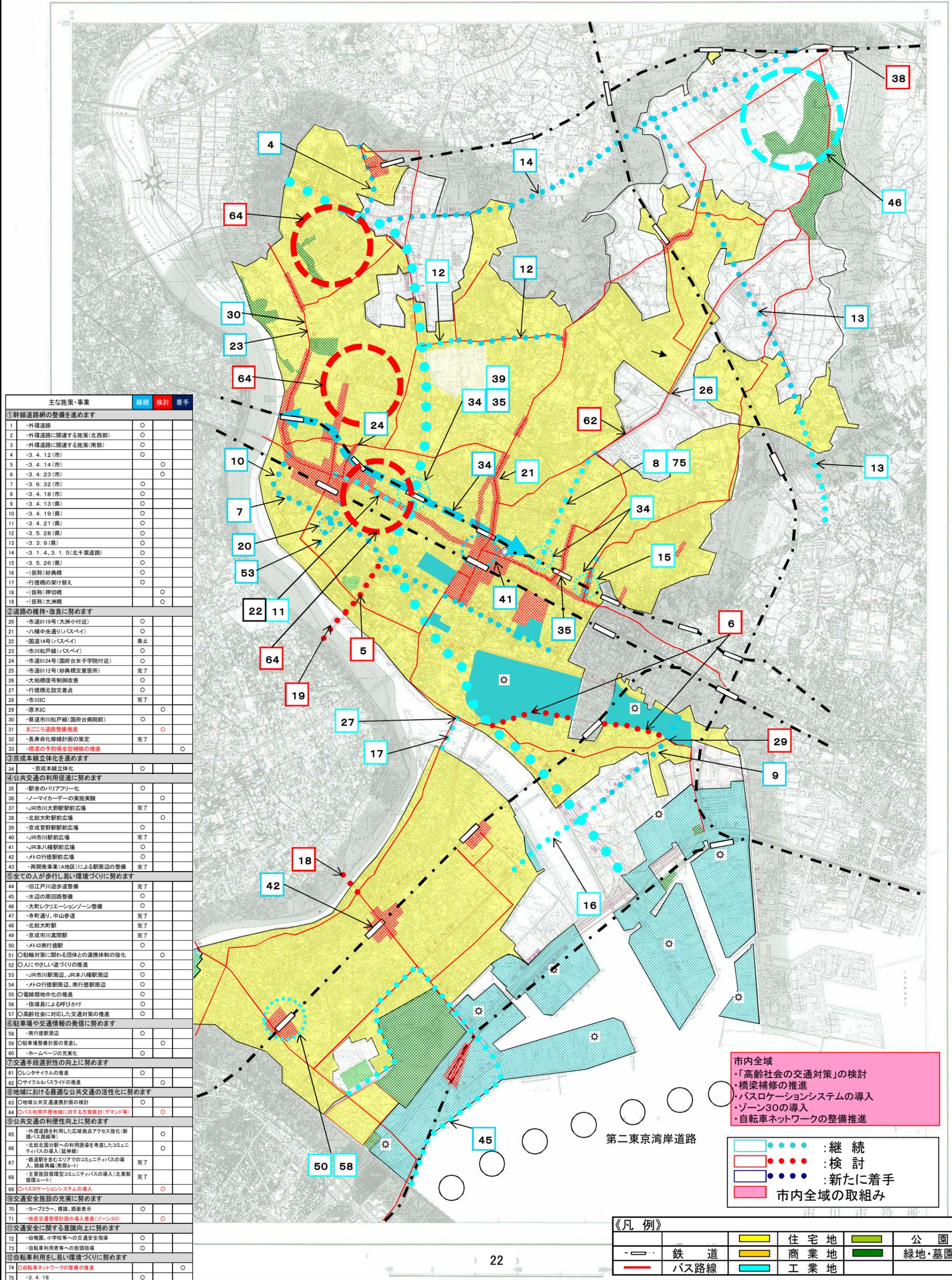
施策・事業の方向性	主な施策・事業	実績(平成26年3月時点)				未実施及び新規 施策の予定
		完了	継続中	未実施	取り組み状況 ◎:具体策の完了 ○:実施済み、実施中 △:検討中、関連事業実施 ×:未実施	
② 道路の改良を進めます	○生活道路の拡幅整備の推進					
	31 ・まごころ道路整備<新規追加>				○ H22年度2箇所 H23年度4箇所 H24年度4箇所 H25年度4箇所 の整備を実施	着手
	○橋りょう補修等の推進					
	32 ・長寿命化修繕計画の策定	★			◎ H24年度橋梁長寿命化計画を策定した。	
33 ・橋梁の予防保全型補修の推進<内容変更>			★	× H26年～30年にかけ、82基/128基の橋梁を順次補修予定	着手	
③ 京成本線立体化を進めます	○京成本線立体化事業の促進					
	34 ・京成本線立体化		★		△ 平成10年11月に「市川市京成本線連続立体化と街づくり懇話会」を設置し、連続立体化と街づくりについて検討し、「市川市における京成本線と連続立体化と沿線街づくりに関する提言書」を平成13年4月23日に市長に提出した。現在、庁内で事業化にあたっての検討を進めている。	
④ 公共交通の利用促進に努めます	○公共交通バリアフリー化の促進					
	35 ・駅舎のバリアフリー化		★		○ 利用者3,000以上の15駅の内、13駅について完了、未整備は京成本線鬼越駅と菅野駅。 <b>ホームドア施策追加</b>	
	○自動車の利用自粛の推進					
	36 ・ノーマイカーデーの実施実験			★	× 未検討	検討
	○駅周辺・駅前広場整備の推進					
	37 ・JR市川大野駅駅前広場	★			◎ H21～H25に駅前広場の整備を実施した。但しロータリー規模が小さいためバスの進入は不可である。	
	38 ・北総大町駅前広場			★	× 未実施	検討
	39 ・京成菅野駅前広場		★		△ 外環道路の整備に併せ北口、南口を整備予定であり、検討中である。	
	40 ・JR市川駅前広場	★			◎ H19北口広場の整備が完了した。再開発事業にて南口の整備も完了。	
	41 ・JR本八幡駅前広場		★		○ H19駅前顔作り検討会を実施した。	
	42 ・メトロ行徳駅前広場		★		○ 交通バリアフリー基本構想に基づき、段差解消、点字ブロック、無電中化等の整備を実施した。	
43 ・再開発事業(A地区)による駅周辺の整備	★			◎ H25年度のA地区の再開発と共に京成八幡駅周辺整備が完了した。		
⑤ 全ての人が歩行しやすい環境づくりに努めます	○歩行者空間整備の推進					
	44 ・旧江戸川遊歩道整備	★			◎ 整備完了	
	45 ・水辺の周回路整備		★		○ H16～H29の計画で塩浜において海岸護岸整備事業が実施されている。	
	46 ・大町レクリエーションゾーン整備		★		○ 大町レクリエーションゾーン整備事業にて市道拡幅を実施中である。	
	47 ・寺町通り、中山参道	★			◎ 整備完了。	
	○駅周辺駐輪場整備の推進					
	48 ・北総大町駅	★			◎ H21まで市営駐輪場有り。H22より民間へ委譲された。	
	49 ・京成市川真間駅	★			◎ H23まで市営駐輪場有り。H24京成電鉄に委譲し、現在は民間駐輪場となっている。	
	50 ・メトロ南行徳駅		★		○ 路上駐輪場の整備を実施したが、供給不足が見られる。	
	51 ○駐輪対策に関わる団体との連携体制の強化	—	★		○ 『八幡自転車対策協議会』、『元気！市川会』等の商店街の団体と連携し、駅前の放置自転車に対する啓発活動等を通して、放置自転車抑制に向けた取り組みを行っている。	
	52 ○人にやさしい道づくりの推進		★		○ 人にやさしい道づくり事業で主要4地区(市川・本八幡・行徳・南行徳)周辺の8経路、2.73kmのバリアフリー化整備を実施。	
	53 ・JR市川駅周辺、JR本八幡駅周辺		★		○ JR市川駅周辺のゆうゆうロードを除き、特定経路の整備完了、引き続きその他経路の整備を検討中。	
	54 ・メトロ行徳駅周辺、南行徳駅周辺		★		○ 特定経路の整備完了、引き続きその他経路の整備を検討中。	
	55 ○電線類地中化の推進		★		○ H19より4箇所(中山参道、寺町参道、広尾地区、菅野地区)において市道6路線1.31kmの整備を実施した。	
	○放置自転車対策の推進					
56 ・指導員による呼びかけ	—	★		○ 継続的に指導員による指導を実施中		

施策・事業の方向性	主な施策・事業	実績(平成26年3月時点)				未実施及び新規 施策の予定
		完了	継続中	未実施	取り組み状況 ◎:具体策の完了 ○:実施済み、実施中 △:検討中、関連事業実施 ×:未実施	
⑤ 全ての人が歩行しやすい環境づくりに努めます	57 ○高齢社会に対応した交通対策の推進		★		○ 平成22年度より高齢者運転免許返納制度の導入した。バリアフリー重点整備4地区の特定道路の段差解消や駅バリアフリーを実施した。高齢者の歩行者、自転車利用者、自動車運転者に対し、交通安全講習を実施している。外環道路の計画あたり、高齢者横断のための配慮を計画に導入した。	
⑥ 駐車場や交通情報の発信に努めます	○路上駐車排除の推進					
	58 ・南行徳駅周辺	—	★		○ 駐車監視重点地域として監視強化を実施中である。	
	59 ○駐車場整備計画の見直し			★	× 駐車場整備計画にある主要4駅周辺の目標駐車台数は目標年次までに確保された。駐車需要が低下している状況を踏まえ、駐車場整備計画の見直しについては需要状況を変化時に検討を行う。	検討
	○交通情報提供の推進					
⑦ 交通手段選択性の向上に努めます	60 ・ホームページの充実化		★		○ 公共交通の運行状況、主要道路の渋滞情報等の関連事業者のHPを市のHPとリンクさせ周知を図った。道路工事の情報提供について現在検討中	
	61 ○レンタサイクルの推進		★		△ 別途駅にて、街かど回遊レンタサイクルが7駅(市川、本八幡、国府台、下総中山、行徳、南行徳、市川大野)にて実施中。	
⑧ 地域における最適な公共交通の活性化に努めます	62 ○サイクル&バスライドの推進			★	× 東菅野5丁目の駐車場用地の確保等、今後検討を要す。	検討
	63 ○地域公共交通連携計画の検討		★		△ H21市川市地域公共交通総合連携計画を策定し、路線バス柏緯線の再編、コミバスの運行を開始した。	
	64 ○交通不便地域に対する方策検討(デマンド等) <新規追加>					検討
⑨ 公共交通の利便性向上に努めます	○新設道路を利用した新たな路線バス網の検討					
	65 ・外環道路を利用した広域拠点アクセス強化(新規バス路線等)		★		△ 外環道路の整備に合わせ、新規バス路線の運行について公共交通協議会バス分科会にて検討中である。	
	○コミバスの運行継続の推進					
	66 ・北総北国分駅への利用誘導を考慮したコミュニティバスの導入(延伸線)			★	× 未検討	検討
	67 ・鉄道駅を含むエリアでのコミュニティバスの導入、路線再編(南部ルート)	★			◎ コミバスの社会実験運行を、H22年度に本格運行に移行し現在事業中である。	
	68 ・主要施設循環型コミュニティバスの導入(北東部循環ルート)	★			◎ コミバスの社会実験運行を、H22年度に本格運行に移行し現在事業中である。	
69 ○バスロケーションシステムの導入<新規追加>					検討	
⑩ 交通安全施設の充実に努めます	○交通安全施設整備の推進					
	70 カーブミラー、標識、路面表示	—	★		○ 市民要望等に対し継続実施	
	71 ・地域交通管理計画の導入推進(ゾーン30) <新規追加>					検討
⑪ 交通安全に関する意識向上に努めます	○交通安全啓発の推進					
	72 ・幼稚園、小学校等への交通安全指導	—	★		○ 市内の全幼稚園・小学校に対し継続実施中(H24年度143回、H25年度144回)、スクアードストリート講についてもH24年度2校、H25年度2校を実施	
	73 ・自転車利用者等への街頭指導	—	★		○ 駅周辺地区にてH24年度1,526回、H25年度1,643回実施(3/パーティ、AM・PM毎に1カウント)その他企業等に自転車安全利用講習をH24年度27回、平成25年度34回実施	
⑫ 自転車利用をしやすい環境づくりに努めます	○自転車ネットワークの整備の推進<検討から整備へ内容変更>		★		○ H22自転車走行空間ネットワーク基本構想を策定、その後ガイドラインを踏まえ、H25一部改定を実施した。H25より整備手法を踏まえたネットワーク路線を選定中である。	着手
	75 ・3. 4. 18		★		○ H27供用に向け整備中である。	

# 市川市総合交通計画

資料3

～市民が健康で良好な環境の基に生活を営むことを可能にする交通環境～



主な施策・事業	継続	検討	着手
<b>①幹線道路網の整備を進めます</b>			
1 外環道路	○		
2 外環道路に開通する施策(北西部)	○		
3 外環道路に開通する施策(南部)	○		
4 -3.4.12(市)	○		
5 -3.4.14(市)		○	
6 -3.4.23(市)		○	
7 -3.6.32(市)	○		
8 -3.4.18(市)	○		
9 -3.4.13(県)	○		
10 -3.4.19(県)	○		
11 -3.4.21(県)	○		
12 -3.5.28(県)	○		
13 -3.3.9(県)	○		
14 -3.1.4.3.1.5(北千葉道路)	○		
15 -3.5.26(県)	○		
16 (仮称)妙典橋	○		
17 行徳橋の架け替え	○		
18 (仮称)押切橋		○	
19 (仮称)大洲橋		○	
<b>②道路の維持・改良に努めます</b>			
20 市道0119号(大洲小付近)	○		
21 八幡中央通り(バスベイ)	○		
22 国道14号(バスベイ)	廃止		
23 市川松戸線(バスベイ)	○		
24 市道0124号(国府台女子学院付近)	○		
25 市道0112号(妙典橋交差点)	完了		
26 大柏橋信号制御改善	○		
27 行徳橋北詰交差点	○		
28 市川IC	完了		
29 原木IC	○		
30 県道市川松戸線(国府台病院前)	○		
31 まごころ道路整備推進		○	
32 長寿命化修繕計画の策定	完了		
33 橋梁の予防保全型補修の推進		○	
<b>③京成本線立体系を進めます</b>			
34 京成本線立体系	○		
<b>④公共交通の利用促進に努めます</b>			
35 駅舎のバリアフリー化	○		
36 ノーマイカーデーの実施実験		○	
37 JR市川大野駅前広場	完了		
38 北総大町駅前広場	○		
39 京成菅野駅前広場	○		
40 JR市川駅前広場	完了		
41 JR本八幡駅前広場	○		
42 メトロ行徳駅前広場	○		
43 再開発事業(A地区)による駅周辺の整備	完了		
<b>⑤全ての人が歩行しやすい環境づくりに努めます</b>			
44 旧江戸川遊歩道整備	完了		
45 水辺の周回路整備	○		
46 大町レクリエーションゾーン整備	○		
47 寺町通り、中山参道	完了		
48 北総大町駅	完了		
49 京成市川真間駅	完了		
50 メトロ南行徳駅	○		
51 自転車対策に関する団体との連携体制の強化	○		
52 人にやさしい道づくりの推進	○		
53 JR市川駅周辺、JR本八幡駅周辺	○		
54 メトロ行徳駅周辺、南行徳駅周辺	○		
55 自転車道整備の推進	○		
56 指導員による呼びかけ	○		
57 高齢社会に対応した交通対策の推進	○		
58 南行徳駅周辺	○		
<b>⑥駐車場や交通情報の発信に努めます</b>			
59 自転車整備計画の見直し	○		
60 ホームページの充実化	○		
<b>⑦交通手段選択性の向上に努めます</b>			
61 レンタサイクルの推進	○		
62 サイクルシェアリングの推進	○		
<b>⑧地域における最適な公共交通の活性化に努めます</b>			
63 地域公共交通連携計画の検討	○		
64 〇バス利用不便地域に対する方策検討(デマンド等)		○	
<b>⑨公共交通の利便性向上に努めます</b>			
65 外環道路を利用した広域拠点アクセス強化(新規バス路線)		○	
66 北総北園分駅への利用誘導を考慮したコミュニティバスの導入(延伸線)		○	
67 鉄道駅を含むエリアでのコミュニティバスの導入、路線再編(南部ルート)	完了		
68 主要施設循環型コミュニティバスの導入(北東部循環ルート)	完了		
69 〇バスロケーションシステムの導入		○	
<b>⑩交通安全施設の充実を努めます</b>			
70 カブミラー、標識、路面表示	○		
71 地区交通安全計画の導入推進(ゾーン30)		○	
<b>⑪交通安全に関する意識向上に努めます</b>			
72 幼稚園、小学校等への交通安全指導	○		
73 自転車利用者等への街頭指導	○		
<b>⑫自転車利用しやすい環境づくりに努めます</b>			
74 〇自転車ネットワークの整備の推進		○	
75 -3.4.18			

市内全域  
 ・「高齢社会の交通対策」の検討  
 ・橋梁補修の推進  
 ・バスロケーションシステムの導入  
 ・ゾーン30の導入  
 ・自転車ネットワークの整備推進

● : 継続  
● : 検討  
● : 新たに着手  
 : 市内全域の取り組み

《凡例》

	鉄道		住宅地		公園
	バス路線		商業地		緑地・墓園
			工業地		

# 市 川 市 総 合 交 通 計 画

## 用 語 集

---

●バリアフリー	1
【歩道の段差・傾斜・勾配の改善】	
【バスに乗りやすい歩道の高さの確保】	
【立体横断施設へのエレベーターの設置】	2
【視覚障害者誘導用ブロックの設置】	
【歩行者案内標識の設置】	
【植樹帯、並木、柵などの整備】	3
【休みながら歩ける施設の整備】	
【放置自転車対策として駐輪場の整備】	
●協働	
●都市基盤施設	
●主要幹線道路、幹線道路、補助幹線道路	
●交通需要マネジメント	4
【経路の変更】	
【手段の変更】	
【自動車の効率的利用】	
【時間の変更】	
【発生源の調整】	
●ユニバーサルデザイン	5
●バスベイ	
●バスレーン	6
●右折レーン	
●コミュニティ道路	7
●カーシェアリング	8
●レンタサイクル	
●コミュニティサイクル	
●コミュニティバス	9
●低床バス	
●道路網密度	10
●鉄道混雑率	
●うろつき交通	
●地球温暖化	
●サイクル&バスライド(C&BR)	11
【パーク&ライド(P&R)】	
【パーク&バスライド(P&BR)】	
【キス&ライド(K&R)】	
【ライド&ライド(R&R)】	
【サイクル&ライド(C&R)】	
●乗合タクシー	
【通勤型乗合タクシー】	
【リゾート型乗合タクシー】	
【過疎乗合タクシー】	
【空港型乗合タクシー】	
●パブリックインボルブメント(P I)	
●情報案内板	12
●トランジットモール	
●地域交通管理計画(ゾーン30)	13
●まごころ道路	
●バスロケーションシステム	
●デマンド交通	14
●コンパクトな街づくり	
●高齢化社会と高齢社会	
●国土のグランドデザイン2050～対流促進型国土の形成～	
●交通政策基本法	15
●都市再生特別措置法等の一部を改正する法律	
●地域公共交通活性化及び再生に関する法律	

《添付》

- ①国土のグランドデザイン2050～対流促進型国土の形成～ ②交通政策基本法  
 ③都市再生特別措置法等の一部を改正する法律 ④地域公共交通活性化及び再生に関する法律

●バリアフリー

もともとは、「障壁がない」という意味です。建築設計において、段差や仕切りをなくすなど高齢者や障害者に配慮をすることです。

なお、歩道のバリアフリーには以下の様なものがあります。

【幅の広い歩道を整備】

幅の狭い歩道では、電線類の地中化などを進めながら幅の広い歩道を整備し、歩行者等が移動しやすいようにします。



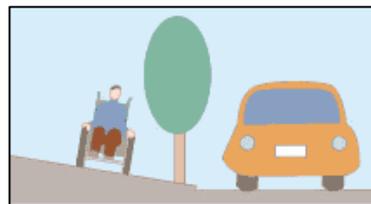
(整備前)



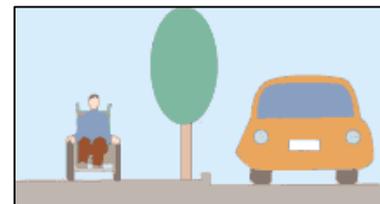
(整備後)

【歩道の段差・傾斜・勾配の改善】

段差、傾斜、勾配のある歩道では、段差・傾斜・勾配の状態を改善して、車いす使用者等が移動しやすいようにします。



(整備前)



(整備後)

【バスに乗りやすい歩道の高さの確保】

バス停では、低床化の進むバスに合わせた歩道の高さを確保し、車いす使用者等が乗降しやすいようにします。



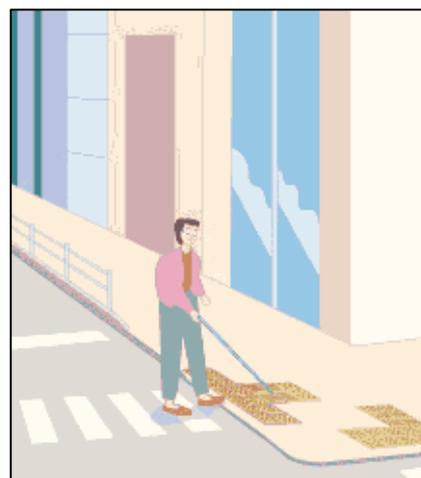
【立体横断施設へのエレベーターの設置】

大規模交差点などに、エレベーターを設置して、歩行者等が移動しやすいようにします。



【視覚障害者誘導用ブロックの設置】

交差点などに視覚障害者誘導用ブロックを設置して、視覚障害者への危険警告や道案内を行います。



【歩行者案内標識の設置】

交差点などに行き先表示や周辺地図などの歩行者案内標識を設置して、歩行者等の移動に役立つようにします。



【植樹帯、並木、柵などの整備】

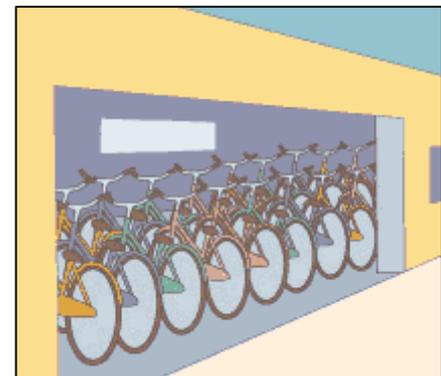
【休みながら歩ける施設の整備】

幅員に余裕のある歩道では、植樹帯・並木・柵や、休みながら歩ける施設などを整備して、歩行者等の移動を快適なものとしします。



【放置自転車対策として駐輪場の整備】

駅前広場などに駐輪場を整備して歩道に放置される自転車問題を改善し、歩行者等が移動しやすいようにします。



●協働

同じ目的のために、協力して働くことを言います。

●都市基盤施設

都市基盤施設とは、一般的には道路、河川、上下水道施設、エネルギー供給施設、通信施設などの生活・産業基盤や、学校、病院、公園などの公共施設を指します。

●主要幹線道路、幹線道路、補助幹線道路

主要幹線道路は、主に都市間の移動に利用される道路(主に広域的な交通の処理を担います)のことを言い、国道や県道がこれに該当します。幹線道路は、主要な都市施設を相互に連絡する道路(主に都市内交通の処理を担います)のことを言い、主に県道がこれ該当します。補助幹線道路は、幹線道路を補う道路(主に地区内交通の処理を担います)として、主に住宅地の生活道路とのアクセスを主なサービスとします。これには、県道や市町村道が該当します。

●交通需要マネジメント

車の利用者の交通行動の変更を促すことにより、都市や地域レベルの道路交通混雑を緩和しようとする手法のことを言います。

なお、交通需要マネジメントには以下の様なものがあります。

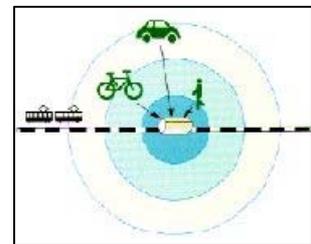
【経路の変更】

道路交通情報や駐車場情報などの適切な提供により、運転者に無駄な走行を減らしてもらったり、最適なルート選択が可能となり、混雑地域の交通量が分散されます。



【手段の変更】

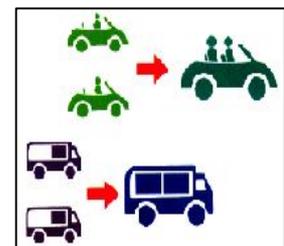
駅前広場の整備、バスの設置など公共交通機関を使いやすくすることにより、自動車交通量が減少します。都市の外縁部で車から公共交通機関に乗り換えてもらうもので、パークアンドライド、パークアンドバスライドがあり、乗り換え地点での駐車場整備や公共交通機関の整備を行います。自転車道や歩道の整備により自転車・徒歩での移動を推奨するものもあります。



【自動車の効率的利用】

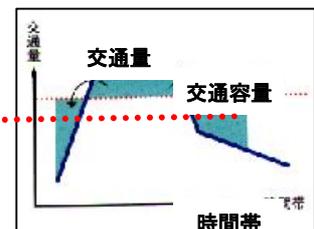
車1台あたりの乗車人員を増やすことで、全体の自動車台数を減少させようとするもので、乗用車やバンを使用するカープール、バンプール、企業が運行するシャトルバスによる相乗りなどがあります。

物流でも貨物車の積載率を高めるため、共同でトラックを使用したり、物流拠点の整備、荷捌きの自動化・情報化などにより効率的な輸送が行われます。



【時間の変更】

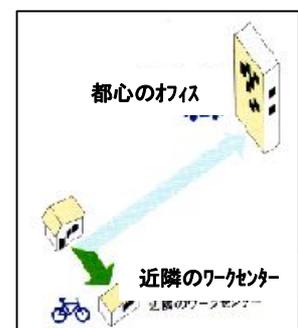
フレックスタイムや時差通勤などにより、ピーク時間に集中していた交通量を他の時間帯に移動してもらい、交通量の平滑化によりピーク時の交通量を減少させます。



【発生源の調整】

交通負荷の少ない土地利用や勤務形態などにより、移動量を減少します。住宅地と職場を近接して建設したり、自宅あるいは郊外のサテライトオフィス\*等でインターネットや電話などの通信手段を活用して仕事することで、都心までの長い距離を移動しないことで交通量を減少させます。\*：本社と情報通信ネットワークで結ばれた都市周辺部の衛星的な小規模オフィスのことを言い

、職住接近を可能にします。



●交通結節点

交通結節点とは、異なる交通機関を相互に連絡し(例えばバスと鉄道)、様々な交通需要に対応した体系的な交通サービスを提供するものであって、相当程度の利用者が期待される、次に掲げるもの及びこれらに附随する駅前広場等のことを言います。

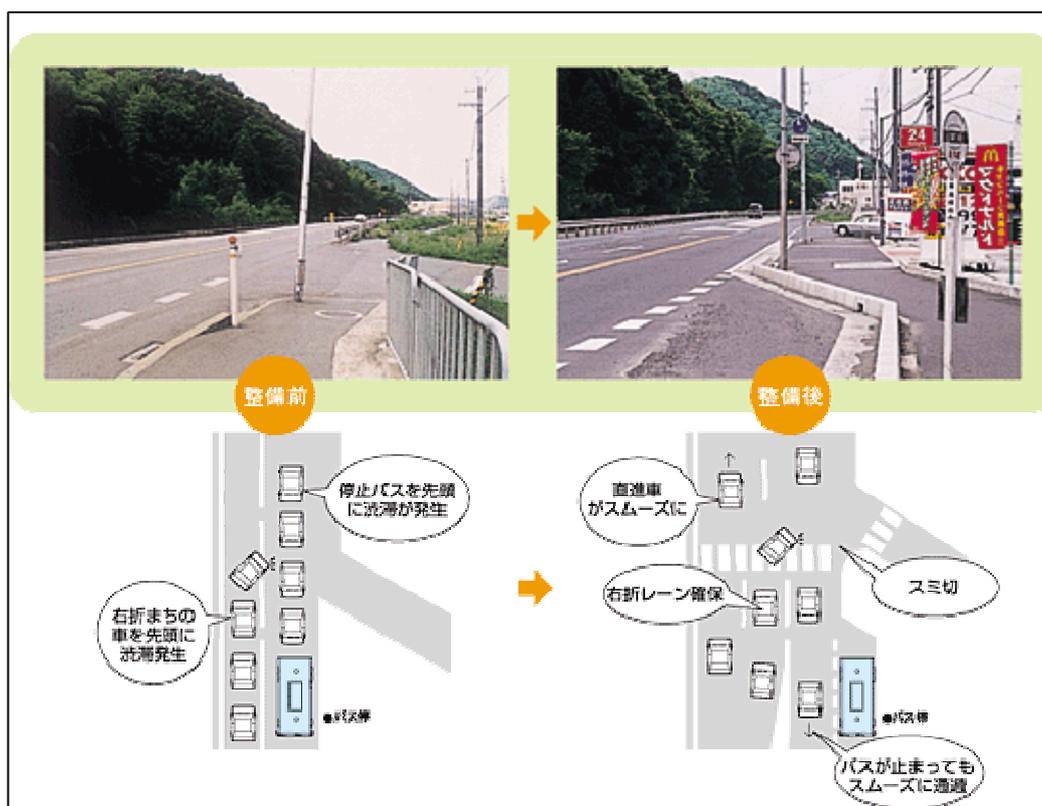
- ・鉄道事業法による鉄道施設(電車・汽車)(概ね乗降客5,000人/日以上のものに限る。)
- ・軌道法による軌道施設(路面電車)(概ね乗降客5,000人/日以上のものに限る。)
- ・自動車ターミナル法に基づくバスターミナル(バスの総合発着場)
- ・バス停留所(おおむね運行便数100便/日以上のものに限る。)、高速道路バス停留所
- ・航空旅客の取扱施設

●ユニバーサルデザイン

障害者・高齢者・健常者の区別なしに、すべての人が使いやすいように製品・建物・環境などをデザインすることを言います。1974年にアメリカのメスによって提唱された概念です。

●バスベイ

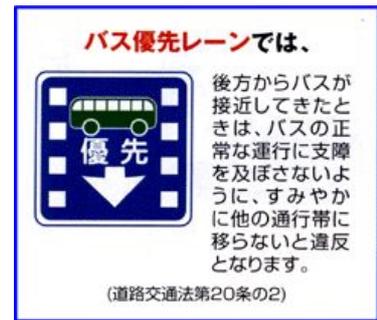
道路交通の改善や交通事故の防止等を目的とした停留所におけるバスの待避場所です。



バスベイの設置例

●バスレーン

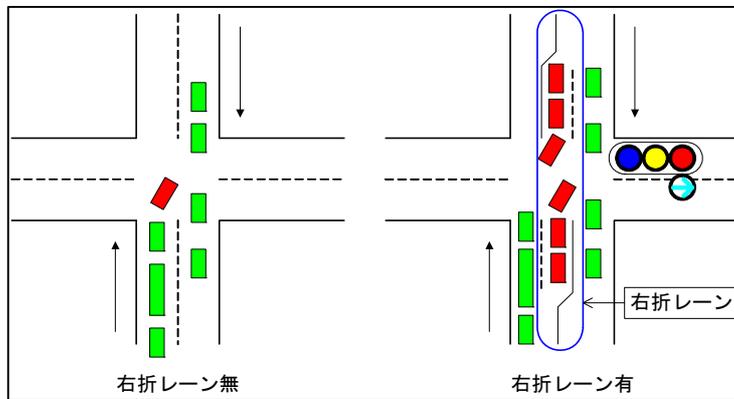
路線バス用の車線のことを言います。特に、ラッシュ時の渋滞緩和のために設けられます。バス専用レーンとバス優先レーンの二種類があります。



バスレーンを走るバス

●右折レーン

交差点を右折する車のための車線を言います。右折レーンのない交差点では、右折車が対抗直進車の合間をぬって右折するため、交差点内で滞留しやすく、後続の直進車両や左折車両の通行を妨げるため、交通渋滞が発生しやすくなっています。



また、右折レーンを設置するとともに、信号でも右折車専用の信号を付けることにより、対抗直進車両の影響を受けずに右折することが可能となります。

●コミュニティ道路

コミュニティ道路は、歩行者と自動車が一つの道を共有する歩車共存という考えでつくられています。近年、自動車交通が急激に増加し自動車道路網が整備されてきましたが、その一方生活道路内に用のない自動車が無秩序に進入し、交通混雑、交通事故、交通騒音などの問題を引き起こし、人々の生活をおびやかすようになりました。コミュニティ道路は、その対策として、1960年末にオランダのデルフト市で最初につくられたボンネルフ



コミュニティ道路

(生活の庭) と呼ばれる道路がきっかけとなっています。その後、西ドイツをはじめヨーロッパ各国に普及し、また、ここ数年、日本でも各地で整備されてきています。コミュニティ道路と呼ばれる道路は、幹線道路のようにスピードを出して走る必要のない地域内の生活道路において、自動車の速度を落とし、歩行者や自動車の安全が図られるように工夫されています。また、歩行空間にうるおいをもたせることによって、親しみやふれあいのある快適な空間づくりをおこなっています。



2車線道路を一方通行とし、コミュニティ道路として整備した事例



大型車の通過交通の流入ルートをコミュニティ道路として整備した事例

●カーシェアリング

カーシェアリングとは少数の自動車を多数の人で共同利用する会員制のレンタカーシステムのことです。環境問題や渋滞問題を解決する手法として注目されています。1990年代後半頃からヨーロッパ各国で普及しています。

●レンタサイクル

駅などで自転車の貸出を行う制度です。自宅から駅等まで利用する方法もあれば、駅などから勤務先まで利用する方法もあり、1台の自転車を複数の人が利用できることから放置自転車対策にもなります。また、自転車の故障や盗難の心配もないことなどから、自転車の利用促進につながります。

市川市では、以下の箇所でレンタサイクルを実施しています。(料金は無料です。)

駐輪場	利用時間	台数
JR 市川駅 (市川地下駐輪場)	午前6時～午後11時まで	10台
JR 本八幡駅 (八幡第2地下駐輪場)	午前6時～午後11時まで	15台
JR 市川大野駅 (大野第1駐輪場)	午前7時～午後5時まで	25台
京成国府台駅 (国府台第2駐輪場)	午前7時～午後5時まで	10台

利用方法		利用形態	
1日利用	駅を利用し当日、通勤や通学、公共施設への移動に利用する方	利用時間 ・大野・国府台 (午前7時から午後5時) ・地下 (午前6時から午後11時)	駅→会社・学校・公共施設→駅

●コミュニティサイクル

市川市におけるコミュニティサイクルとは、市が回収した放置自転車を利用できる状態にし、不特定多数の市民が共有する自転車やそのシステムのことを言います。市川市では、青少年地域ネット21(NPO)が、妙典、行徳、南行徳を中心に実施しています。(写真は使用している自転車です。)

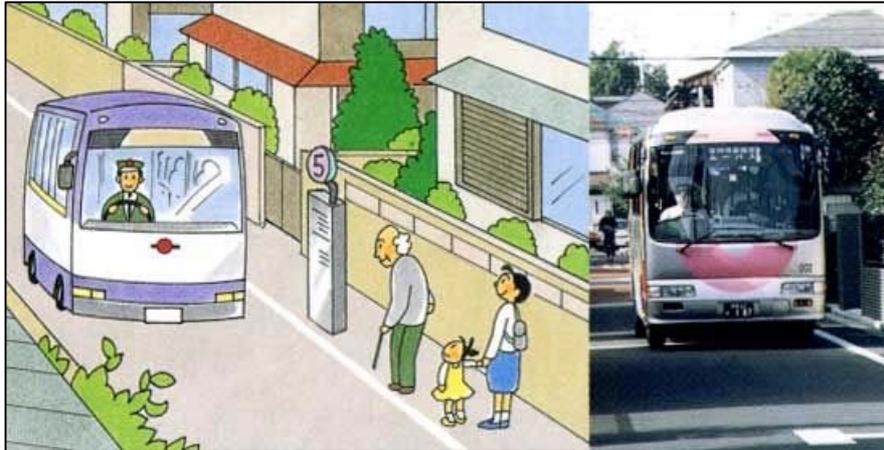
駅前の改札から10m程離れた交番前に駐輪スペースが確保され、ここから乗り出された自転車は公園や公共施設に設置されている40カ所の回収場所へ市民が好きな時に返すことができます。料金は無料です。面倒な利用手続きなどありません。回収場所に返却された自転車は、青少年地域ネット21(NPO)のスタッフとボランティアが交代で、平日の朝5時30分から1時間半と、お昼過ぎの1時間半に回収にまわっています。回収は車に乗せて運搬する他、駅へ向かう人に直接乗って行ってもらっています。



フレンドシップ号

### ●コミュニティバス

公共交通(鉄道やバスなど広く一般の人が利用できる乗り物)がない場所、または不便な住宅地区などで、高齢者や体の不自由な方にも安全で利用しやすいことをはじめ、地域住民の多様なニーズにきめ細やかに対応する地域密着型のバスシステムです。地域の潜在的な需要を発掘し人的交流が促進されるなど、まちの賑わいの回復手段としても有効です。循環路線やわかりやすい運行ダイヤ、至近距離の停留所、まちの景観に馴染むミニバス、コミュニティ情報交換の場などの特徴がみられます。



写真右は武蔵野市で実際に走っているコミュニティバス(愛称：ムーバス)

### ●低床バス

低床(ていしょう)とは、床が低いことを表しています。低床バスとは、車椅子や足の不自由な人、お年寄りや児童などが楽にバスに乗り降りできるように、バスの出入り口の床を低くしたバスのことです。低床バスには2種類あり、床を低くして乗降口の階段を1段(通常は2~3段)にし、床の高さが地上から55~60cm程度のを「ワンステップバス」、乗降口の階段をなくし、床の高さが地上から30~35cm程度のを「ノンステップバス」といいます。低床の乗り物には、バス以外に路面電車もあります。



ワンステップバスの昇降口



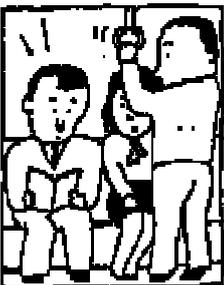
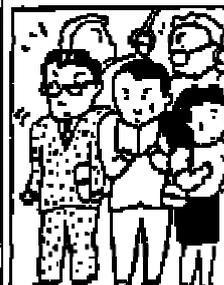
ノンステップバスの昇降口

●道路網密度

道路の延長を地区面積等で割った割合です。住宅地では、1平方km当たり3.5km以上、商業地では5～7km、工業地では1～2kmが必要とされています。

●鉄道混雑率

鉄道混雑率とは、乗車人員の定員に対する割合で、定員乗車の場合を100%としています。混雑の目安は、概ね以下の用に区分されます。

100%	150%	180%	200%	250%
				
定員乗車(座席に着くか、吊革につかまるか、ドア付近の柱につかまり、ゆったり乗車できる)。	肩がふれあう程度で、新聞は楽に読める。	体がふれあうが、新聞は読める。	体がふれあい相当の圧迫感があるが、週刊誌程度なら何とか読める。	電車がゆれるたびに身体が斜めになって身動きができず、手も動かさない。

●うろつき交通(本調査の中での意味)

駅前広場に入ってくる車が、停車もしないで駅前広場内を一周し、そのまま出て行ってしまふ交通のことを言います。主に、停車場や路上駐場所、駐車を探して入ってくる車であると考えられます。

●地球温暖化

地球温暖化を引き起こすのは「温室効果ガス」です。熱を吸収しやすい二酸化炭素(CO2)やメタンなどが、これに当たります。でもこの温室効果ガス、実は地球を暖かく保ってくれる大切な毛布の役割も持っています。この毛布がどんどん厚くなる、つまり、温室効果ガスが増えすぎることによって起きるのが地球温暖化です。そして「増えすぎ」の原因は、特に先進国が、電気や石油など様々なエネルギーをたくさん使う生活をしていることです。日本で現在排出されている二酸化炭素の量は、30年前に比べると、実に3倍以上、100年前と比べると12倍にも増えています。

地球温暖化が日本に及ぼす影響としては、「渇水の頻度が増える」、「東京の下町など低い地域が水没」、「日本の砂浜が8割消失する」、「蚊が媒介するマラリア感染の危険性の増大」などが考えられます。

●サイクル&バスライド(C & B R)

バス停に自転車駐輪場を設置して、そこから都心部、あるいは鉄道駅まで、バスを利用することです。これ以外には以下のようなものもあります。

・パーク&ライド(P & R)

都心の外周部や都市周辺部の鉄道駅等に駐車場を設置し、そこに車を駐車し、そこから都心部まで公共交通機関を利用することです。

・パーク&バスライド(P & B R)

パーク&ライドのうち、都市周辺部のバス停に駐車場を設置し、そこに車を駐車し、そこから都心部までバスを利用することです。

・キス&ライド(K & R)

自動車を用いた送迎により、公共交通機関へ乗り継ぐことです。(タクシー、企業の自家用車は含みません。家族など親しい個人による送迎方法です。)

・ライド&ライド(R & R)

役割の異なる公共交通機関に乗り換えることです。バスと鉄道の乗り継ぎ、バス同士の乗り継ぎ、鉄道同士の乗り継ぎなどがあります。

・サイクル&ライド(C & R)

鉄道駅に自転車駐輪場を設置し、そこに自転車を駐輪し、そこから鉄道に乗り換えることです。

●乗合タクシー

夜遅く、朝早く、そして観光地など、いろいろな人の希望にあった、バスやタクシーの間を行く新しい乗り物です。バスのように安く手軽に、タクシーのように自宅近くへ、これが乗合タクシーです。乗合タクシーならバスの走れないところでも、バスの走らない時間でも大丈夫です。

乗合タクシーの種類	
通勤型乗合タクシー	通勤客の需要に応えるため深夜早朝に運行するタクシーです。
循環型乗合タクシー	主に施設循環タクシーで、広く一般の人々の足として利用されるタクシーです。
リゾート型乗合タクシー	リゾート地で住民の足として活躍するタクシーです。
観光型乗合タクシー	自然保護のため自家用車乗り入れを制限された観光地の観光客を運ぶタクシーです。
過疎乗合タクシー	路線バスが廃止された地域の足として活躍するタクシーです。
空港型乗合タクシー	空港と都心部間の足として活躍するタクシーです。

●パブリックインボルブメント(P I)

P Iは「PUBLIC INVOLVEMENT」の略です。直訳すると「市民を巻き込むこと」となります。公共事業の計画を作る過程で、住民の参画を求め、意見を計画に反映させることを言います。日本では道路建設などでP Iの思想が取り入れられたのをきっかけに、現在は、他分野の公共事業へも広がっています。

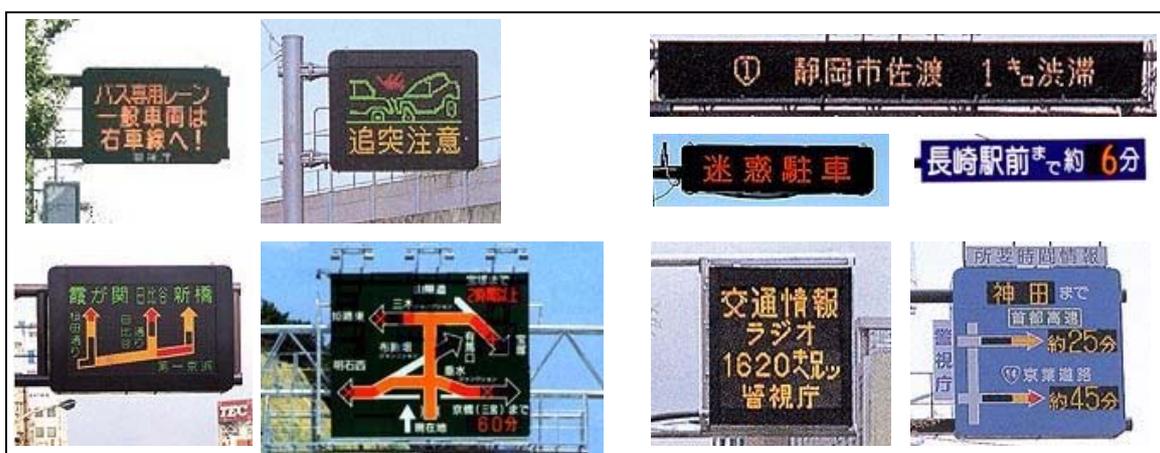
●情報案内板

情報案内板には、道路の交通状況を示すものや、駐車場の満空情報を示すもの等があります。情報案内板によって自動車交通を適切に誘導することにより、道路の効率的な利用が可能となり、自動車の円滑な移動が実現し、道路混雑を緩和、解消することが可能になります。



駐車場案内システム

(左:広域案内板 右:個別情報板)



様々な道路情報案内板

●トランジットモール

一般車両の通行を禁止し、バスや路面電車などの公共交通機関と歩行者の通行だけを許す市街地帯のことを言います。都市中心部の活性化、交通渋滞や環境問題の解消などを志向した都市システムです。



フライブルク(ドイツ)のトランジットモール



### ●デマンド交通

利用者が電話などで乗車を予約し、乗り場や行き先を希望できる交通サービス。利用者がいなければ走る必要がなく、小型車で済むことから、経費削減やバスが走れない狭い道でも運行ができる。乗り合いとなるため、すぐに目的地までいけないこともある。

(右図：全国デマンド交通システム導入機関連絡協議会より)



### ●コンパクトな街づくり

人口減少・高齢化社会への進展を背景に高齢者を含めた多くの人にとって暮らしやすいまちを目指して、様々な都市機能がコンパクトに集積し、アクセスしやすい持続可能な生活環境を構築するもの。特に地方都市では人口減少による過疎化、労働者人口が減少する一方で、高齢化による福祉施設の利用者が大幅な増加が見込まれており、福祉施設や商店など生活に必要な施設の維持が難しくなることも予測されており、このようなことから生活拠点を集約し、持続可能なコンパクトな街づくりが必要となります。中心市街地は、公共交通ネットワークや都市機能・インフラなどのストックがあり、効果的・効率的に都市機能を集積する拠点として重要な候補地といえます。

### ●高齢化社会と高齢社会

1956年に国際連合が作成した報告書の中で使われていた「老年人口が7%以上は高齢化した人口」という表現を基準にして作られた言葉。

日本ではよく「高齢化社会」というが、実際はというと「高齢化社会」とは老年人口が7%以上の社会の事をいい、日本では1970年以降が「高齢化社会」である。

そして、老年人口が14%以上になると「高齢社会」といい、21%以上となると「超高齢社会」という。日本では1994年に14%を突破し、2007年には21%を突破したので正確には「超高齢社会」である(ちなみに、予測では2050年には老年人口が39.6%に達する模様)。

老年人口の増加と同時に年少人口(0~14歳)の減少も進んでいる為「少子高齢化」と呼ぶ事も多い。

### ●国土のグランドデザイン2050 ～対流促進型国土の形成～

急速に進む人口減少や巨大災害の切迫等、国土形成計画(平成20(2008)年閣議決定)策定後の国土を巡る大きな状況の変化や危機感を共有しつつ、2050年を見据えた、国土づくりの理念や考え方を示したもの

**●交通政策基本法（平成25年12月4日施行）**

人口減少・少子高齢化、国際競争の激化、巨大災害の発生など、交通を取り巻く社会経済情勢が変化中、国民生活及び経済活動にとって必要不可欠な基盤である交通に関する施策を総合的かつ計画的に推進するため、交通に関する施策について、基本理念を定め、及び国の責務等を明らかにするとともに、交通に関する施策の基本となる事項等について定める。

**【基本理念】**

- 交通に関する施策の推進にあたっての基本的認識
- 交通の機能確保及び向上
- 交通による環境への負荷の低減
- 交通の適切な役割分担及び有機的かつ効率的な連携
- 連携等による施策の推進
- 交通の安全の確保

**●都市再生特別措置法等の一部を改正する法律（平成26年8月1日施行）**

地方都市では拡散した市街地で急激な人口減少が見込まれる一方、大都市では高齢者の急増が見込まれる中で、健康で快適な生活や持続可能な都市経営の確保が重要な課題である。

この課題に対応するためには、都市全体の構造を見渡しながら、住宅及び医療、福祉、商業その他の居住に関連する施設の誘導と、それと連携した公共交通に関する施策を講じることにより、市町村によるコンパクトなまちづくりを支援する法律。

**●地域公共交通活性化及び再生に関する法律（平成26年2月12日閣議決定）**

人口減少、少子高齢化が加速度的に進展することにより、特に地方部においては、公共交通機関の輸送人員の減少により、公共交通ネットワークの縮小やサービス水準の一層の低下が懸念されている。一方で、人口減少社会において地域の活力を維持し、強化するためには、コンパクトなまちづくりと連携して、地域公共交通ネットワークを確保することが喫緊の課題となっている。このような状況を踏まえ、地域の総合行政を担う地方公共団体が先頭に立って、関係者の合意の下に、持続可能な地域公共交通ネットワークを作り上げるための枠組みを構築することが必要になっている。

交通政策基本法の基本理念にのっとり、持続可能な地域公共交通網の形成に資するよう地域公共交通の活性化及び再生のための取組を推進する旨を目的とするもの。

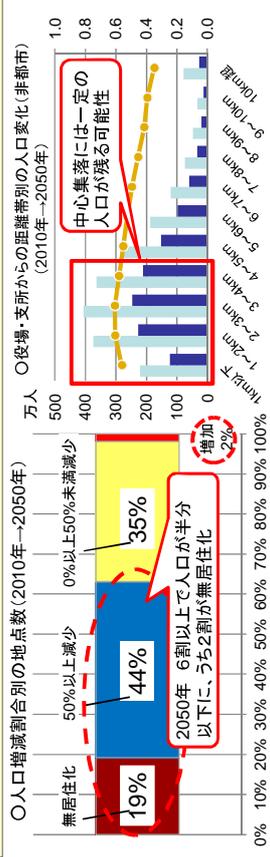
○本格的な人口減少社会の到来、巨大災害の切迫等に対する危機意識を共有

○2050年を見据え、未来を切り開いていくための国土づくりの理念・考え方を示す「国土のグランドデザイン2050～対流促進型国土の形成～」を策定

### 時代の潮流と課題

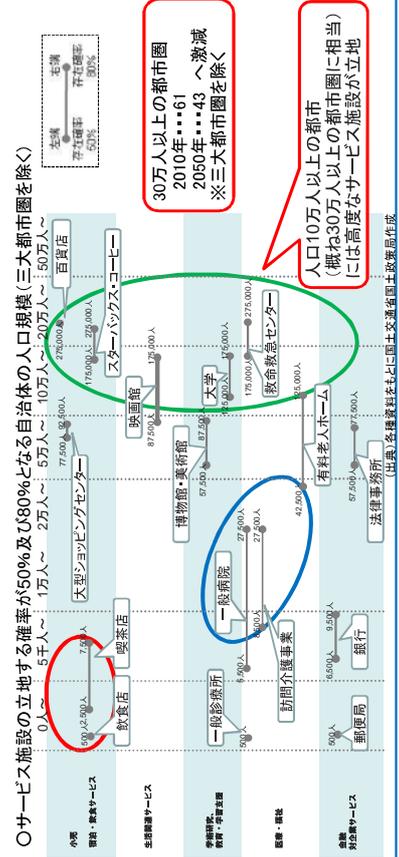
#### (1) 急激な人口減少、少子化

- 1kmメッシュで見ると2050年には、現在の居住地域の6割以上の地点で人口が半分以下に減少し、うち2割が無居住化。地域消滅の危機
- ただし、旧役場、小学校等がある中心集落では一定の人口が維持される可能性。このような地域で買い物、医療等のサービスを維持することが課題。一定の移住者(1000人集落で毎年1~2世帯)を呼び込むことができれば、地域を持続的に維持できる可能性。
- 高次の都市機能を維持するためには一定の人口規模(例：人口10万人以上の都市が交通1時間圏にある人口30万人程度以上の都市圏)が必要。三大都市圏を除いた人口30万人以上の都市圏は、61から43に激減することが見込まれることから、高次都市機能を維持していくため、ネットワークにより都市圏を拡大していくことが必要
- 長期的に我が国の人口を一定水準に保つためには、大都市、地方を通じ少子化対策を推進していくとともに、相対的に出生率の高い地方から、出生率の低い東京への人口流出に歯止めをかける必要



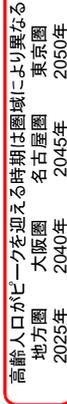
○人口1000人のモデル集落における小中学生数の試算

・現状のままの推移では、2050年には約8割減(廃校の可能性)が、毎年1世帯(夫婦と子供1人)と20歳の男女2人(計5人)を呼び込むことができれば約4割減、毎年2世帯と20歳代の男女4人(計10人)を呼び込むことができれば約1割減(小中学校の維持の可能性)



#### (2) 異次元の高齢化の進展

- 世界のどの国も経験したことのない4割の高齢化率へ。高齢社会に対応した国土・地域づくりが急務
- 地方圏の高齢者数は2025年にピークアウトするのに対して、東京圏では2050年に向けて急増していくことから、大都市では介護施設が不足し、地方では余剰が生じる可能性。この将来のミスマッチに対して、国土政策上の対応が必要。



#### (3) 都市間競争の激化などグローバル化の進展

- 国家・都市間の競争が激化。大都市の国際競争力の強化が課題
- ユラシアデザインミズムが日本の地政学上の位置を大きく変化させる可能性
- 日本企業がグローバル化していく中でも、東アジア諸国の賃金上昇などを背景に、製造業の国内回帰の可能性。これを取り込んでいくことが必要
- 訪日外国人旅行者やビジネススマンが日常的に全国各地を訪問、滞在する社会が到来。しかし、現況は、観光面でも東京周辺やゴールデンルート等に集中しており、地方も国際化を進める必要 (東京周辺やゴールデンルート等に65%が集中)

船運係外国入国船泊者数に占めるゴールデンルートの割合

都府県	割合(%)
東京都	30
大阪府	13
東京都	8
千葉県	6
愛知県	3
神奈川県	3
福岡県	2
計	65

#### (4) 巨大災害の切迫、インフラの老朽化

- 首都直下地震、南海トラフ巨大地震の30年以内発生確率70%。特定の場所へ人口・資産が集中しており、これらの災害が発生すれば、国家存亡の危機。国土レベルでの対応が課題
- 高度成長期以降に集中整備したインフラの老朽化が深刻

安定される巨大災害

首都直下	南海トラフ
規模 M6.7~7.2	M8~9
30年以内に発生確率 70%程度	30年以内に発生確率 70%程度
想定死者数 最大約2.3万人	最大約32.3万人

#### (5) 食料・水・エネルギーの制約、地球環境問題

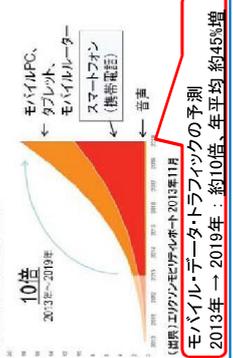
- 世界は人口爆発。食料・水・エネルギー確保が課題
- 世界が食料・エネルギー危機になっても、一定の食料・エネルギーを確保できるような仕組みの構築

世界と日本の人口の推移

2010年	2050年
世界 69億人	96億人
日本 1.28億人	0.97億人

#### (6) ICTの劇的な進歩など技術革新の進展

- すべての人やモノが様々なデバイスで常にネットワークにつながる時代
- すべてのデータに位置情報がタグ付け
- Internet of Thingsと呼ばれるようなネットとリアルの融合
- これによるデータ・トラフィックの急増への対応が必要
- さらに、幅広い分野で進む技術革新を積極的に取り込む社会面・制度面の対応が課題



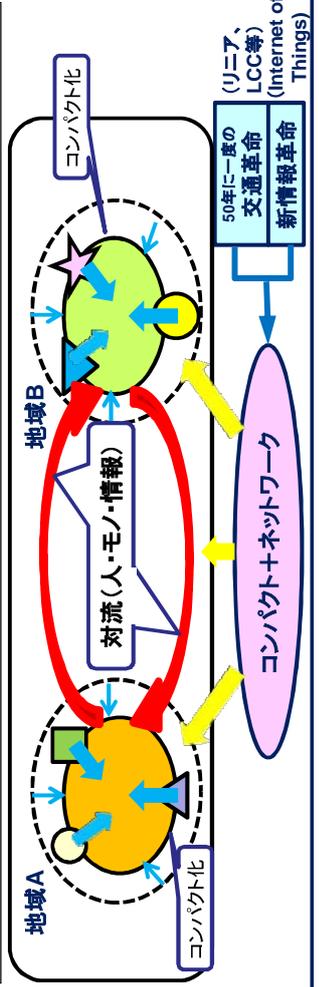
## キーワードは、コンパクト+ネットワーク

### コンパクト+ネットワークの意義・必要性

- ① **質の高いサービスを効率的に提供**
- ・人口減少下において、各種サービスを効率的に提供するためには、集約化(コンパクト化)するところが不可欠
- ・しかし、コンパクト化だけでは、圏域・マーケットが縮小して、より高次の都市機能によるサービスが成立するために必要な人口規模を確保できないおそれ
- ・このため、ネットワーク化により、各種の都市機能に応じた圏域人口を確保することが不可欠
- ② **新たな価値創造**
- ・コンパクト+ネットワークにより、人・モノ・情報の高密度な交流が実現
- ・高密度な交流がイノベーションを創出
- ・また、賑わいの創出により、地域の歴史・文化などを継承し、さらにそれを発展
- ➡ **コンパクト+ネットワークにより「新しい集積」を形成し、国全体の「生産性」を高める国土構造**

### 多様性と連携による国土・地域づくり

- ・人口減少社会において、各地域が横並びを続けているのは、それぞれの地域は並び立たず、サービス機能や価値創造機能が劣化
- ・しかしながら、我が国が長い歴史の中で育んできた多様性が、近代化や経済発展を遂げる過程で徐々に喪失
- ・このため、
  - ① まずは各地域が「**多様性**」を再構築し、主体的に自らの資源に磨きをかけていくことが必要
  - ② その上で、複数の地域間の「**連携**」により、人・モノ・情報の交流を促進していくことが必要
- ・これにより、多様性を有する地域間で1) 機能の分担・補完、2) 目標を共有し進化、3) 融合し高次の発展が図られ、圏域に対する高次のサービス機能の確保と新たな価値創造が可能に
- ・このような「多様性と連携」を支え、地域の多様性をより豊かにしていくのが、コンパクト+ネットワーク
- ・コンパクト+ネットワークは、**50年に一度の交通革命、新情報革命**を取り込み、距離の制約を克服するとともに、**実物空間と知識・情報空間を融合**させる
  - (「距離は死に、位置が重要になる」 → その場所で行えるかという「比較優位」)
- ・人・モノ・情報の交流はそれぞれの地域が多様であるほど活発化(→対流)
- ・対流のエンジン(多様性(温度差(地域間の差異)がなければ対流は起こり得ない。))
  - 常に多様性を生み出していく必要



### 人と国土の新たなかかわり

- 多様性を支えるふるさと
  - ・多様性のある地域で暮らす中で、人は地域に愛着を持ち、そこがふるさとになる。ふるさが長い年月を経て、それぞれの文化を育み、人は地域の文化を呼吸しながら生きていく存在。住み慣れた地域に住み続けたい思いは最も大切にいかねばならないものの1つ
- 単一のベクトル(評価軸)から2つのベクトルへ
  - ・**2つのベクトル**(国際志向と地域志向)の下、国土、経済、地域、暮らしなどの各分野で**戦略的サブシステム**など、**多元的な仕組み**を取り入れることが必要
- 新しい「協働」
  - ・人々が各地の地域活動などに積極的にいかかわっていく、新しい「**協働**」の時代へ
- 女性の社会参加
  - ・女性の就業率と出生率は正の相関。男女がともに仕事と子育てを両立できる環境を整備し、女性の社会参加を推進
- 高齢者の社会参加
  - ・元気な高齢者が知識、経験、技術を活かして地域で社会参加
- コミュニティの再構築
  - ・人が国土とかわかわる上で、重要な舞台となるコミュニティが、都市化、核家族化等の中で弱体化。**コミュニティを再構築**し、多世代循環型でサステナブルなものに

➡ 各般の少子化対策と相まって、国民の希望通りに子供を産み育てることができている環境を整備することにより、出生率が回復し、中長期的に1億人程度の人口構造を保持

### 世界の中の日本

- ・グローバル化の中で日本が存在感を高めるには、日本独自の価値を磨いて、**世界の人々に多面的な価値を提供できる場**とする必要
- ・このため、全国津々浦々を世界に通用する魅力ある地域へ。地域の宝を見出し、それを磨き、世界への情報発信を積極化
- ・2020年の東京オリンピック・パラリンピックは、東京だけでなく、日本の姿を世界に見せる絶好のチャンス

### 災害への粘り強くしなやかな対応

- ・災害に対する安全を確保することは、国土づくりの大前提
- ・国民の生命、財産を守るのが最優先。一方で、災害に対する安全の確保はグローバル社会における我が国経済とその信用力の基盤
- ・巨大災害のリスクを軽減する観点からも、**依然として進展する東京一極集中からの脱却**
- ・災害が発生しても人命を守り、致命的なダメージを受けない、災害に強い国土づくり

### 国土づくりの3つの理念



## 基本戦略

### (1) 国土の細胞としての「小さな拠点」と、高次地方都市連合等の構築

集落が散在する地域において、日常生活に不可欠な機能を歩いて動ける範囲に集め、周辺地域とネットワークでつなぐ「**小さな拠点**」の形成(全国5千箇所程度)。ICTを活用した遠隔医療・遠隔教育の実施や、地方公共団体・物流事業者・コンビニ等と連携した配達サービスの確保等、「**未来型小さな拠点**」のための環境整備の検討

・都市において、都市機能や居住機能を都市の中心部等に誘導し、再整備を図るとともに、これと連携した公共交通ネットワークの再構築を図り、**コンパクトシティ**の形成を推進。小規模な都市においては、規模に応じた都市サービスを提供するとともに、地域資源・強みを活かした、良好な居住環境を持つ**環境生活都市**を構築

・複数の地方都市等がネットワークを活用して一定規模の人口(概ね30万人)を確保し、相互に各種高次都市機能を分担し連携する「**高次地方都市連合**」の構築(全国60~70箇所程度)

### (2) 攻めのコンパクト・新産業連合・価値創造の場づくり

・コンパクトネットワークによる新しい集積の下、人・モノ・情報が活発に行き交う中で新たな価値の創造・イノベーションにつなげる「**攻めのコンパクト**」

・大学が核となって地域とも連携し、空間的近接性を確保しつつ、脱工業生産力モデルを志向した新産業を創出する**フューチャャー・インダストリー・クラスター**の形成(大量生産・大量消費モデルからの脱却)。その際、各地域が戦略的に成長産業と目標を設定し、各府省の連携により、その産業等を育成

・農林水産業における多様な担い手の確保、企業ノウハウやICTを活用した生産・流通システムの高度化、6次産業化・輸出促進や農山漁村における「地域内経済ネットワークの取組」の促進

### (3) スーパー・メガリージョンと新たなリンクの形成

・リニア中央幹線の整備により、三大都市圏がそれぞれの特徴(東京圏の国際的機能、名古屋圏の先端ものづくり、大阪圏の文化、歴史、商業)を発揮しつつ一体化し、世界最大の**スーパー・メガリージョン**が形成され、世界から人・モノ・カネ・情報を引き付け世界を先導

・スーパー・メガリージョン内外の人・モノ・情報の高密度な連携を促進(筑波、関西学研など、知の創発拠点をつなぐ「**ナレッジ・リンク**」の形成等)

・リア中間駅の活用により、高度な都市生活と大自然に囲まれた環境が近接した新しいライフスタイルを実現

・リニアと他の交通ネットワークの結節を強化し、スーパー・メガリージョンの効果を北東日本や南西日本に拡大。福岡などスーパー・メガリージョン以外の地域においても、国際ゲートウェイ機能等を充実し、スーパー・メガリージョンと連携

・世界に例のないプロジェクトの効果を最大限に発揮するため、必要な調査・研究を行うなど、積極的に挑戦

### (4) 日本海・太平洋2面活用型国土と圏域間対流の促進

・東日本大震災では、日本海側と太平洋側の連携を強化し、ネットワークの多重性・代替性の確保を図り、両面を活用する重要性が再認識

・ユーラシアダイナミズムへの対応と災害に強い国土づくりの観点から、**日本海側と太平洋側の連携**を強化

・シベリア鉄道を活用したシベリアランドブリッジ、北極海航路、パナマ運河再拡張を契機とし、日本海側と太平洋側の2面をフル活用し、世界との結びつきを強化

・広域ブロック相互間の連携を強化

### (5) 国の光を観せる観光立国の実現

・アジアを中心とした旺盛な国際観光需要を積極的に取り込んでいくことが重要

・定住人口の減少が見込まれる中、内外の観光客を呼び込み、「交流人口」の増加により地域消費を活性化(外国人旅行者11人分、又は、国内旅行者(宿泊)26人分で定住人口1人の消費額に相当)

・地域住民が誇りと愛着を持ち、活力に満ちた地域社会を実現

・留学、ビジネス等「**滞在人口**」の拡大

・成熟した旅行者層や富裕層に積極的にアプローチし、食、流通、農業、文化等、様々な業界にインバウンド推進の担い手を広げた新たな取り組みを創出

### (6) 田舎暮らしの促進による地方への人の流れの創出

・近年の若者や女性の「**田舎回帰**」と呼ばれる新たな人の流れなどを踏まえ、大都市から地方への人の流れを創出

・地方におけるIT産業をはじめとした多様な産業の振興等を通じて、若者や子育て世帯を含めた**Uターン**を促進

・シニア世代の知識・技術・経験は、地域産業やコミュニティ活動などの維持・振興に寄与するとともに、シニア世代の移住は、将来見込まれる大都市部の介護施設不足の緩和に寄与することから、「**元気なうちの田舎暮らし**」を促進

・「**田舎暮らし**」を促進するため、「**田舎探し**」を支援

・今後は、単に居住する「**二地域居住**」に加え、生活・就労により積極的に地域にかかわりを持つ「**二地域生活・就労**」を促進し、「**協働人口**」を拡大

・移住先での住まいや医療の確保、働き口の確保のほか、交通の利便性向上や納税、住民登録等、様々な側面により柔軟な社会制度となるよう検討

・これらの取組に合わせ、受け入れ側の地方部においては、自らの地域の宝を探し、「**田舎歴**」を積極的に推進

### (7) 子供から高齢者まで生き生きと暮らせるコミュニティの再構築

・都市政策・住宅政策・福祉政策・交通政策等の連携により**コミュニティを再構築**

・**コミュニティ再生拠**として、**公的住宅団地の活用**

・それを支える**新生活支援サービス産業**の育成

・**スマートウエルネス住宅・シティ**の実現

・環境に優しく、高齢者が健康に歩いて暮らせ、同時に子育てしやすい多世代循環型の地域の構築

### (8) 美しく、災害に強い国土

・地域独自の景観や自然等の幅広い地域資源を活用した魅力ある地域づくり・無電柱化の推進等

・森林、農地、海洋、水を大切に、38万km<sup>2</sup>の領土に加え、447万km<sup>2</sup>の領海・排他的経済水域等を守るとともに、すべてを持続可能な形で最大限利用

・所有者不明土地の実態把握、活用を進めるためのルールづくり。公共・公益的な視点と財産権の不可侵性のバランスに配慮した制度のあり方の検討

・災害リスクの評価・共有と、これを踏まえた防災・減災対策の重点化

・ロボットやセンサー等を駆使して、防災・減災、メンテナンス等におけるイノベーションを生み出し「**防災先進社会**」を構築

### 基本戦略

#### (9) インフラを賢く使う

- ・インフラの整備に加え、使い方を工夫することで、既存ストックを最大限に活用。「**対流基盤**」としてのインフラの高度化とともに、先進技術を積極的に活用し、より**頭脳化された「スマート・インフラ**」への進化を促進
- ・ITS技術の活用による円滑かつ安全な道路交通サービスの実現、ダム運用の高度化、地方空港の利活用の促進、港湾におけるITの活用による物流効率化の促進等
- ・インフラの管理レベルを考慮し、効率的・効果的な維持管理を行いつつ、インフラの特性や利用状況等を踏まえ、必要に応じ、更新等を行うほか、機能連携、用途変更、統廃合等を実施

#### (10) 民間活力や技術革新を取り込む社会

- ・民間の資金、技術、ノウハウを活用してインフラの整備・運営にPPP/PEを活用
- ・技術革新の成果を最大限に活かすため、制度と技術を一体的につくり上げる
- ・実物空間と知識・情報空間が融合した**CPS(サイバー・フィジカルシステム)イノベーション**を実現。これにより、世界で最も高密度なストレスフリー社会を形成
- ・このため、準天頂衛星等を活用した**高精度測位社会**を実現
- ・国家戦略特区制度等との連携

#### (11) 国土・地域の担い手づくり

- ・**新たな「公」の第二弾ロケット**として、ソーシャルビジネスをはじめ、地域ビジネスの担い手を支援するプラットフォームを整備
- ・クラウドファンディングの活用等、新たな「公」の担い手のビジネスマネジメントの向上を促進
- ・現場力の強さが日本の強さ。技術者・技能者の処遇を改善し職人が尊敬される社会へ
- ・若者が安心して一生を託せ、女性がより活躍できる建設産業の実現

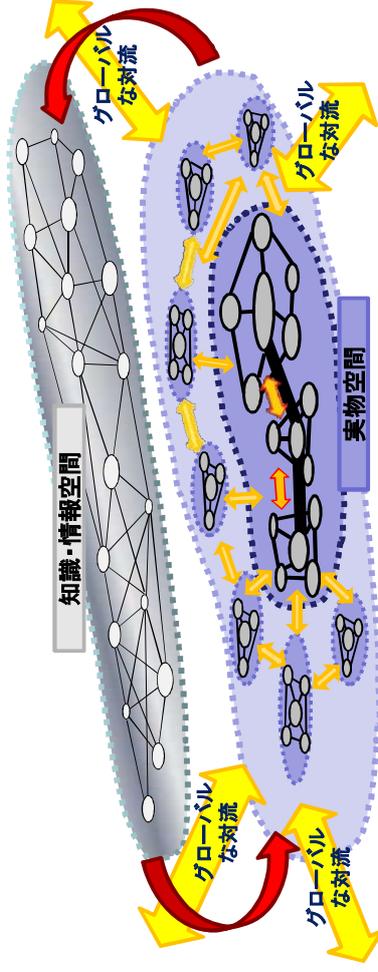
#### (12) 戦略的サブシステムの構築も含めたエネルギー制約・環境問題への対応

- ・水素社会の実現
- ・ハイオマス、小水力等再生可能エネルギーの活用によるエネルギーの地産地消等、サブシステム型のエネルギーシステムを構築。これらは災害時等のセキュリティの観点からも重要
- ・下水汚泥・下水熱の有効利用によるエネルギー化
- ・省エネ・創エネを効率的に実施するスマートシティの実現

### 目指すべき国土の姿

#### 実物空間と知識・情報空間が融合した「対流促進型国土」の形成

- ・地球表面の実物空間(「2次元的空间」)と知識・情報空間が融合した、いわば「**3次元的空间**」
- ・数多くの小さな対流が創発を生み出し、大きな対流へとつながっていく、「**対流促進型国土**」



#### 大都市圏

- ・世界最大のスーパー・メガリージョンを軸とした**国際経済戦略都市**へ
- ・大都市も人口減少時代に入。効率性を高め、より一層筋肉質の都市構造へ

#### 地方圏

- ・**小さな拠点、コンパクトシティ、高次地方都市連合**などから形成される活力ある集積へ
- ・大都市圏と連携しつつ、世界とも直結。多自然生活圏域の形成

#### 大都市圏域と地方圏域 - 依然として進展する東京一極集中からの脱却 -

- ・フューチャー・インダストリー・クラスターや農林水産業の活性化、観光立国の実現、元気なうちの田舎暮らし等を通じて、**地方への人の流れを創出し、依然として進展する東京一極集中からの脱却**を図る
- ・必ずしも東京にある必要はないと考えられる国や民間企業の施設・機能等の地方への移転促進策の検討
- ・広域ブロック相互間の連携を強化し、北東国土軸、日本海国土軸、太平洋新国土軸、西日本国土軸の4つの国土軸の構想とも重ねていく

#### 海洋・離島

- ・我が国の主権と領土・領海を堅守するとともに、447万km<sup>2</sup>の領海・排他的経済水域のすべてを持続可能な形で最大限活用
- ・国境離島に住民が住み続けることは国家国民にとっての利益。いわば「現代の防人」

#### グランドデザイン実現のための国民運動 - 「日本未来デザインコンテスト」の実施等 -

- ・本グランドデザインを素材とし、未来の国土や地域の姿について国民の間で活発な議論を展開(グランドデザインに関する様々なデータや地域づくりの情報を提供する新たなプラットフォームを構築)
- ・広く国民が参加して幸せな未来を描き、それを実現するための様々なアイデアを競う「日本未来デザインコンテスト」(仮称)を実施
- ・広域地方計画協議会の機能の充実・強化(大学、若手経営者、女性起業家等の参画)
- ・これらも踏まえ、国土形成計画(全国計画及び広域地方計画)を見直す

交通に関する施策について、基本理念及びその実現を図るのに基本となる事項を定め、並びに国及び地方公共団体の責務等を明らかにすることにより、交通に関する施策を総合的かつ計画的に推進し、もって国民生活の安定向上及び国民経済の健全な発展を図ることを目的として制定。

### 経緯

平成25年11月 1日：閣議決定、国会提出  
 平成25年11月 27日：可決・成立  
 平成25年12月 4日：公布・施行

### 基本理念等

- ・ 交通に関する施策の推進に当たったての基本的認識
- ・ 交通の機能の確保及び向上 ・ 交通による環境への負荷の低減
- ・ 交通の適切な役割分担及び有機的かつ効率的な連携
- ・ 連携等による施策の推進 ・ 交通の安全の確保

交通が、国民の自立した日常生活及び社会生活の確保、活発な地域間交流及び国際交流並びに物資の円滑な流通を実現する機能を有するものであり、国民生活の安定向上及び国民経済の健全な発展を図るために欠くことのできないものであることに鑑み、将来にわたり、国民等の交通に対する基本的な需要が適切に充足されることが重要

### 責務等

国・・・交通に関する施策を総合的に策定・実施、情報の提供等  
 地方公共団体・・・国との適切な役割分担を踏まえて施策を策定・実施、情報の提供等  
 交通関連事業者・施設管理者・・・業務を適切に行い、国等の施策に協力、情報の提供  
 国民等・・・基本理念についての理解と実現に向けた主体的な取り組み、国等の施策に協力

### 交通政策基本計画の閣議決定・国会報告

政府は、交通に関する施策に関する基本的計画を定めるとともに、毎年、国会に交通の動向及び交通に関して講じた施策に関する報告書を提出

### 法制上の措置等

政府は、交通に関する施策を実施するため必要な法制上又は財政上の措置その他の措置を講じなければならない

# ●都市再生特別措置法等の一部を改正する法律案

<予算関連法律案>

住宅及び医療、福祉、商業その他の居住に関連する施設の立地の適正化を図るため、これらの施設の立地を一定の区域に誘導するための市町村による立地適正化計画の作成について定めるとともに、立地適正化計画に記載された居住に関連する誘導すべき施設についての容積率及び用途規制の緩和等の所要の措置を講ずる。

## 背景

- ◆我が国の地方都市では拡散した市街地で急激な人口減少が見込まれる一方、大都市では高齢者が急増すると見込まれている。
- ◆都市全体の構造を見渡しなが、居住者の生活を支えるようコンパクトなまちづくりを推進（多極ネットワーク型コンパクトシティ化）していくことが必要。

## 法案の概要

### ■ 都市再生特別措置法の一部改正

#### ○立地適正化計画の作成

- ・市町村は、住宅及び医療施設、福祉施設、商業施設その他の居住に関連する施設の立地の適正化に関する計画（「立地適正化計画」）を作成することができる。
- ・立地適正化計画には、その区域のほか、おおむね以下の事項を記載する。
  - ・**居住誘導区域**（居住を誘導すべき区域）及び居住環境の向上、公共交通の確保その他の居住を誘導するために市町村が講ずべき施策
  - ・**都市機能誘導区域**（居住に関連する施設の立地を誘導すべき区域）及び市町村が講ずべき施策 等

#### 都市機能誘導区域

- ①区域内に誘導すべき施設（「誘導施設」）について都市計画で「特定用途誘導地区」を定めた場合、用途・容積率規制を緩和
- ②誘導施設を整備する事業者への民間都市開発推進機構による出資等による支援
- ③区域外における誘導施設の建築等を事前届出・勧告の対象とする 等

生活サービス機能の  
計画的配置を図るエリア

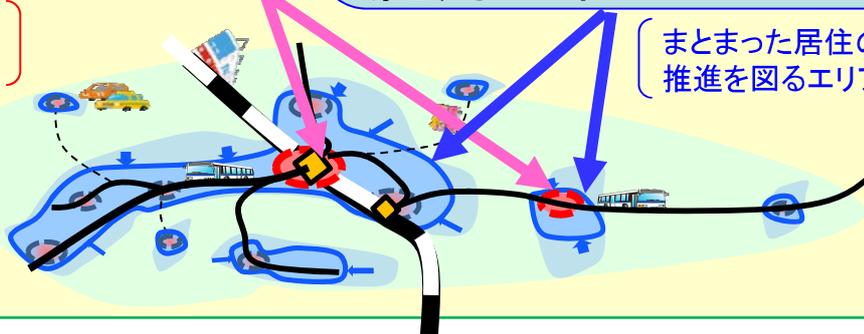
#### 公共交通

地域公共交通活性化再生法  
改正との連携（調和規定）

#### 居住誘導区域

- ①住宅整備を行う民間事業者による都市計画・景観計画の提案制度を導入
- ②区域外における一定規模以上の住宅等の建築等を事前届出・勧告の対象とする
- ③区域外の一定の区域を「居住調整地域」として都市計画で定めた場合、一定規模以上の住宅等の建築等を開発許可の対象とする 等

まとまった居住の  
推進を図るエリア



### ■ 建築基準法の一部改正

特定用途誘導地区内に誘導すべき施設について容積率及び用途の制限を緩和する。

### ■ 都市計画法の一部改正

特定用途誘導地区及び居住調整地域は、市町村が都市計画に定める。

# ●地域公共交通の活性化及び再生に関する法律の一部を改正する法律案

＜予算関連法律案＞

持続可能な地域公共交通網の形成に資する地域公共交通の活性化及び再生を推進するため、

- ・市町村等による地域公共交通網形成計画の作成
- ・同計画に定められた地域公共交通再編事業を実施するための地域公共交通再編実施計画の作成
- ・同計画が国土交通大臣の認定を受けた場合における同事業の実施に関する道路運送法等の特例

等について定める。

## 背景

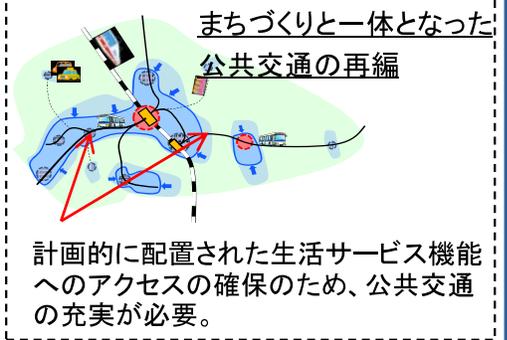
### ◆ 人口減少や高齢化が進展する中、地域社会の活力を維持・向上させるために、地域公共交通が果たす役割は増大

- ・地域住民の通院、通学、買い物などの日常生活上不可欠な移動の確保
- ・コンパクトシティの実現のため、拠点間などを結ぶ公共交通ネットワークの構築
- ・国内外の観光客を含む地域外からの来訪者との交流の活発化 等

### ◆ これらの要請に応えるためには、民間事業者の事業運営に任せきりであった従来の枠組みから脱却し、

#### 地域公共交通の再定義

地域の総合行政を担う地方公共団体が先頭に立って、関係者との合意の下で、まちづくり等の地域戦略と一体で持続可能な地域公共交通ネットワーク・サービスを形成することが重要

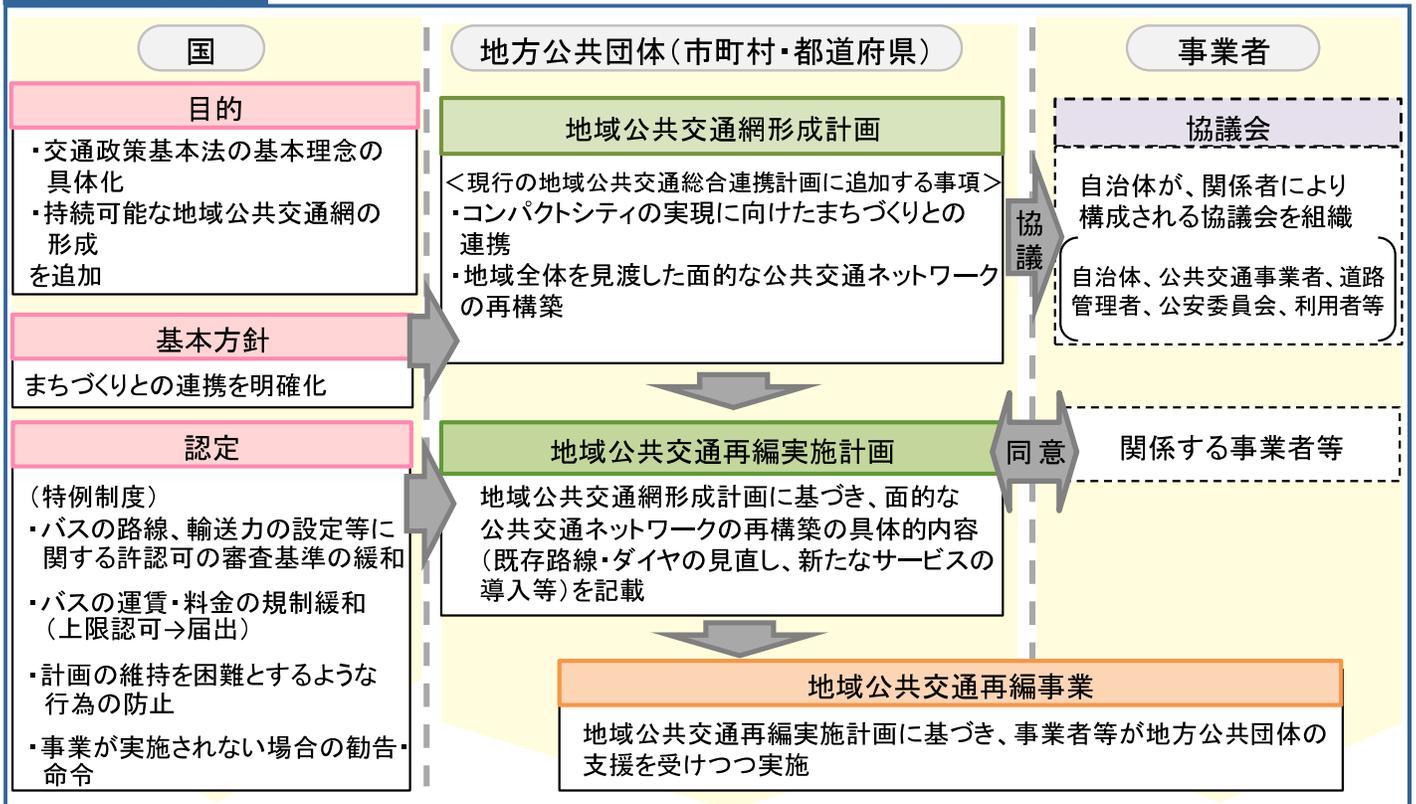


▲LRT



▲デマンド交通

## 法案の概要



地域にとって最適な公共交通ネットワークの実現を強力に推進