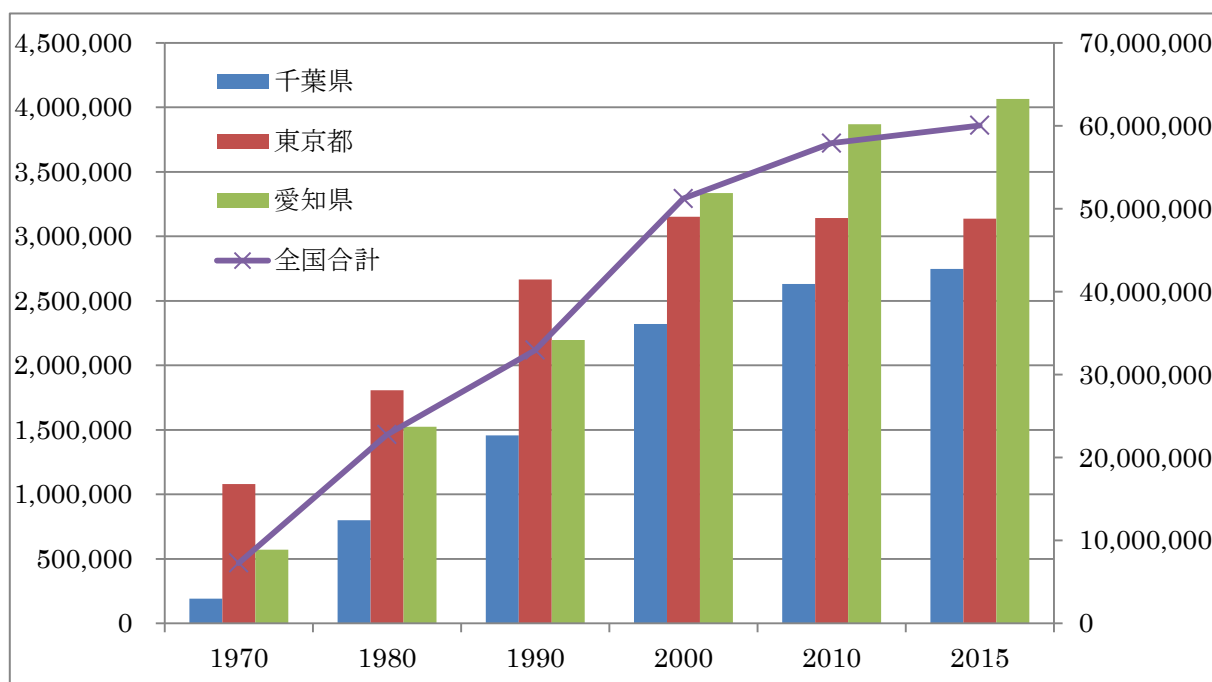


千葉市における自動車の保有および自転車の利用の基礎資料

1. 全国と千葉県/市における自動車の保有率¹

日本全土において自動車保有台数は増加しているが、その増加ペースは鈍化している。東京都では既に2000年代から保有率の減少が見られるが、地方の都市ではまだ増加傾向にあり、千葉県では2007年の約260万台から2014年までに273万台へ増加している（約4.9%増加）。一方で、千葉市では38万台から39万台に微増となっており（約4.6%増加）、現時点では自動車の保有率は減少していない。

図：千葉市と他都市及び全国における自動車保有台数の推移（軽自動車含む）



2. 千葉市6区における自動車保有率の推移²

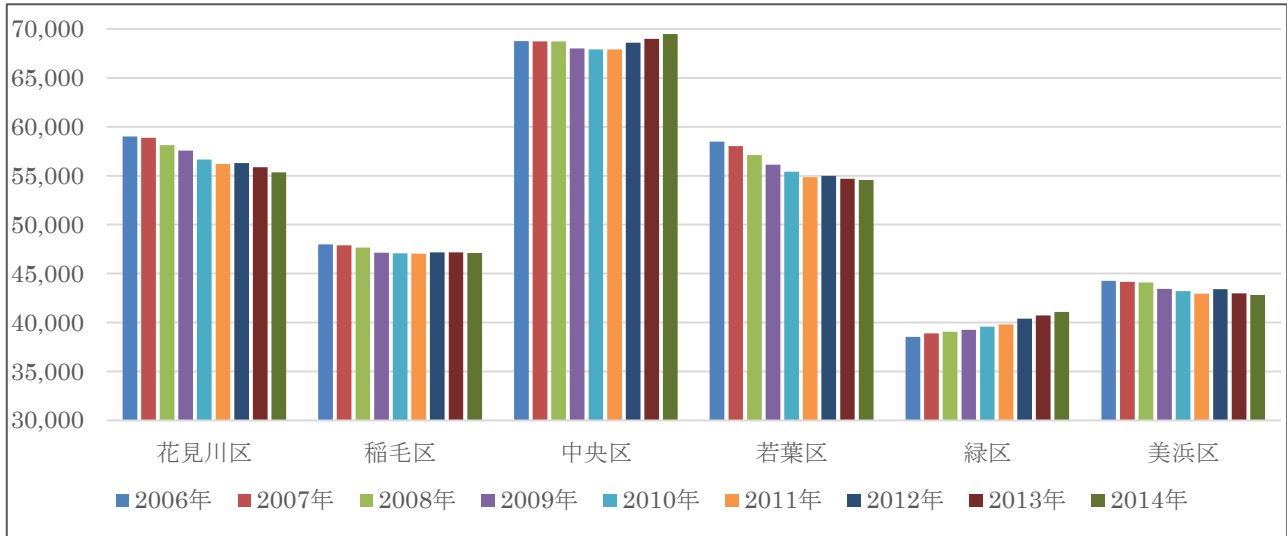
千葉市内において自動車保有率が一貫して増加しているのは緑区のみであるが、その理由は、同区の人口が一貫して増加してきたことが考えられる。一方で、中央区や稲毛区でも人口が増加又は微増しているが、自動車保有率については同二区が都市部に位置することもあり、ほぼ平準している。その他の3区（花見川区、美浜区、若葉区）では人口は一定しているが自動車保有率は明確に減少している。

¹ <https://www.airia.or.jp/publish/statistics/number.html>

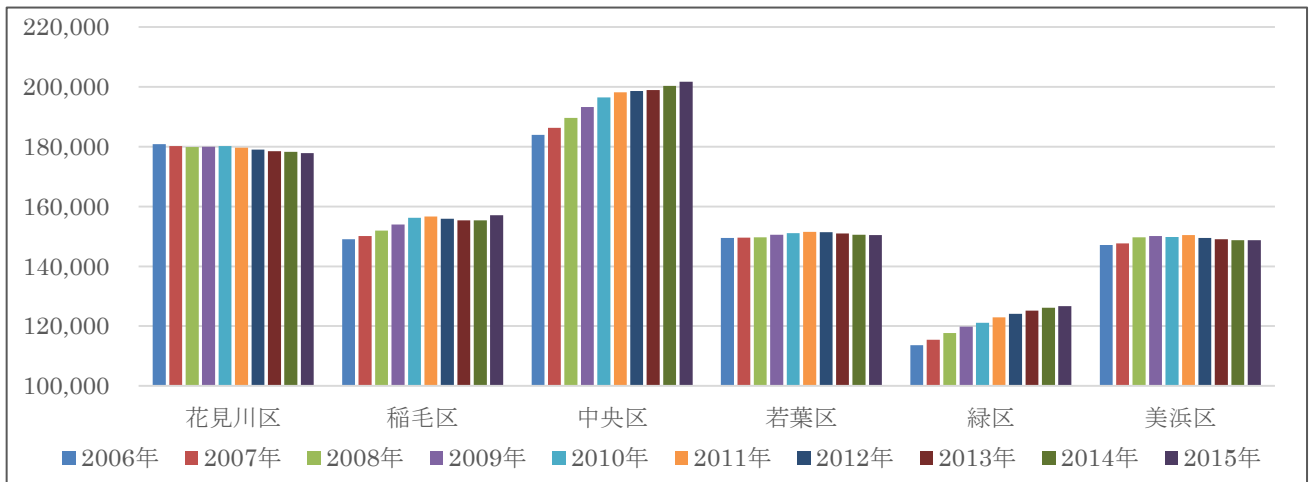
² <http://chibajihan.jp/data/tiikibetu.html>

<https://www.city.chiba.jp/sogoseisaku/sogoseisaku/tokei/26toukeisyo.html>

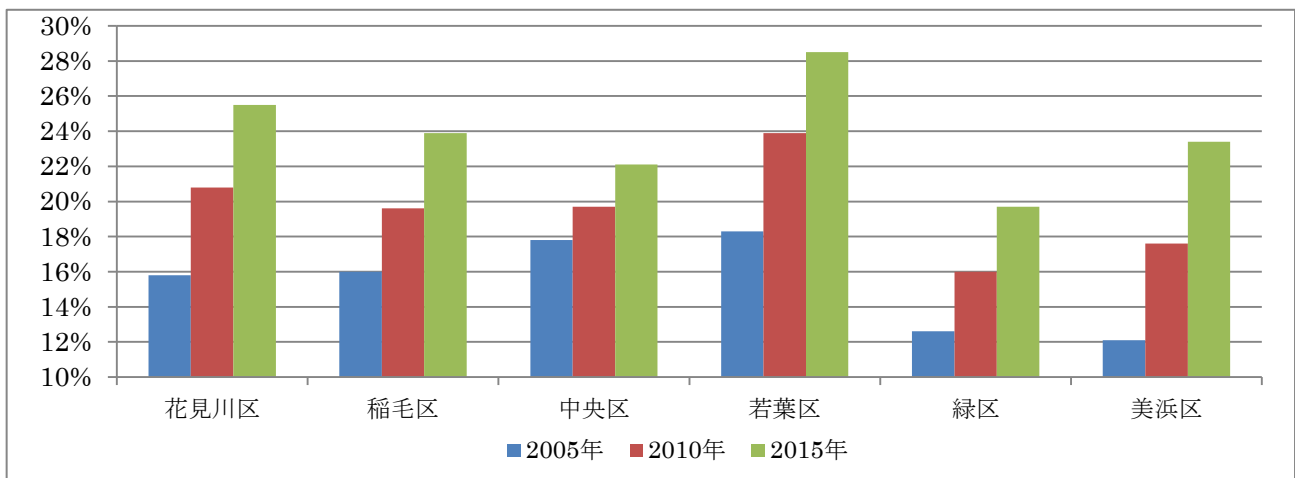
図：千葉市6区における自動車保有台数の推移（軽自動車除く）



図：千葉市6区における人口の推移



図：千葉市6区における65歳人口の割合の推移

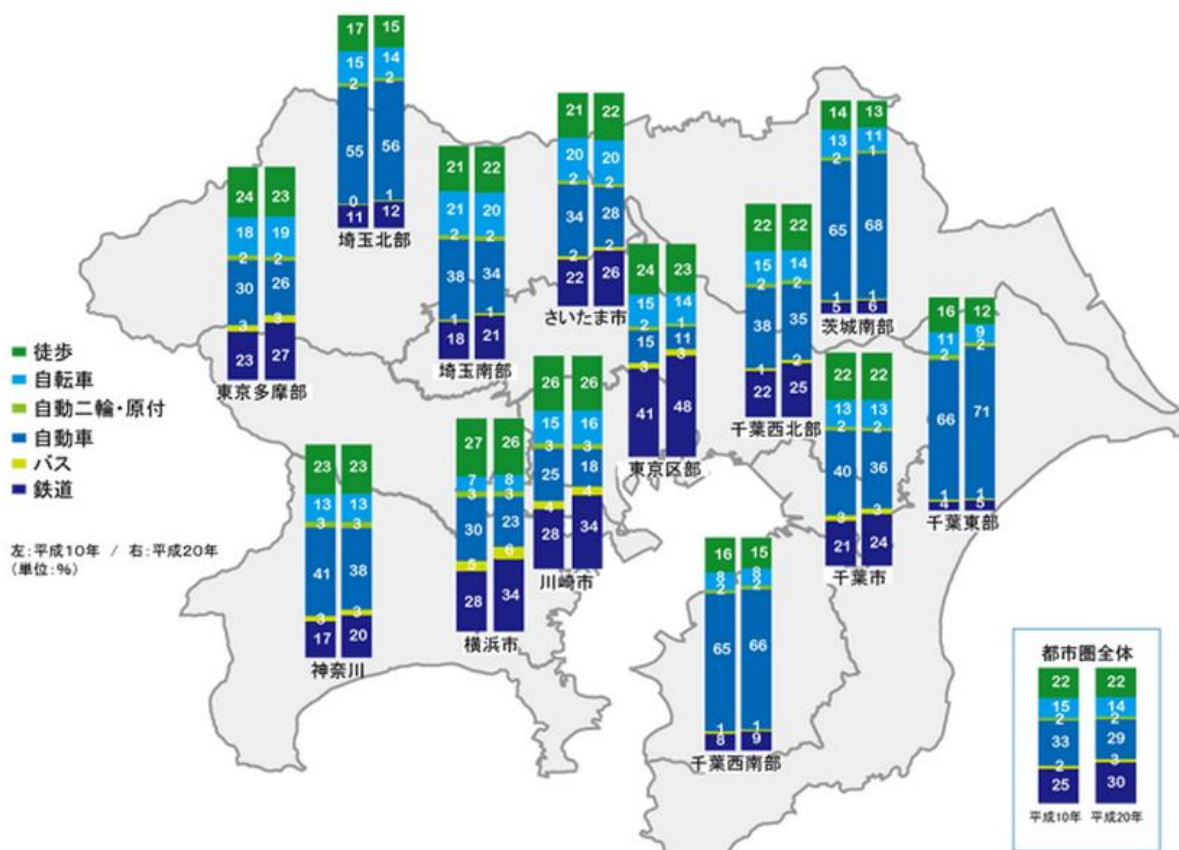


3. 都市部における代表的交通分担率³

交通手段の利用率を計る上で交通分担率という概念が使われている。交通分担率はある地点から目的地への移動を1トリップとして、最も利用する交通手段のことを指す。日本では交通分担率に関する調査は、パーソントリップ調査（PT調査）として5年に1度、また首都圏では10年に1度行われている。

平成10年及び平成20年に行われた調査結果の概要は下記のとおりである。千葉市における自転車の交通分担率はともに13%で変化はなく、都市圏全体の平均値（14%）を下回っている。

図：首都圏における代表的交通分担率の推移（平成10年と平成20年）

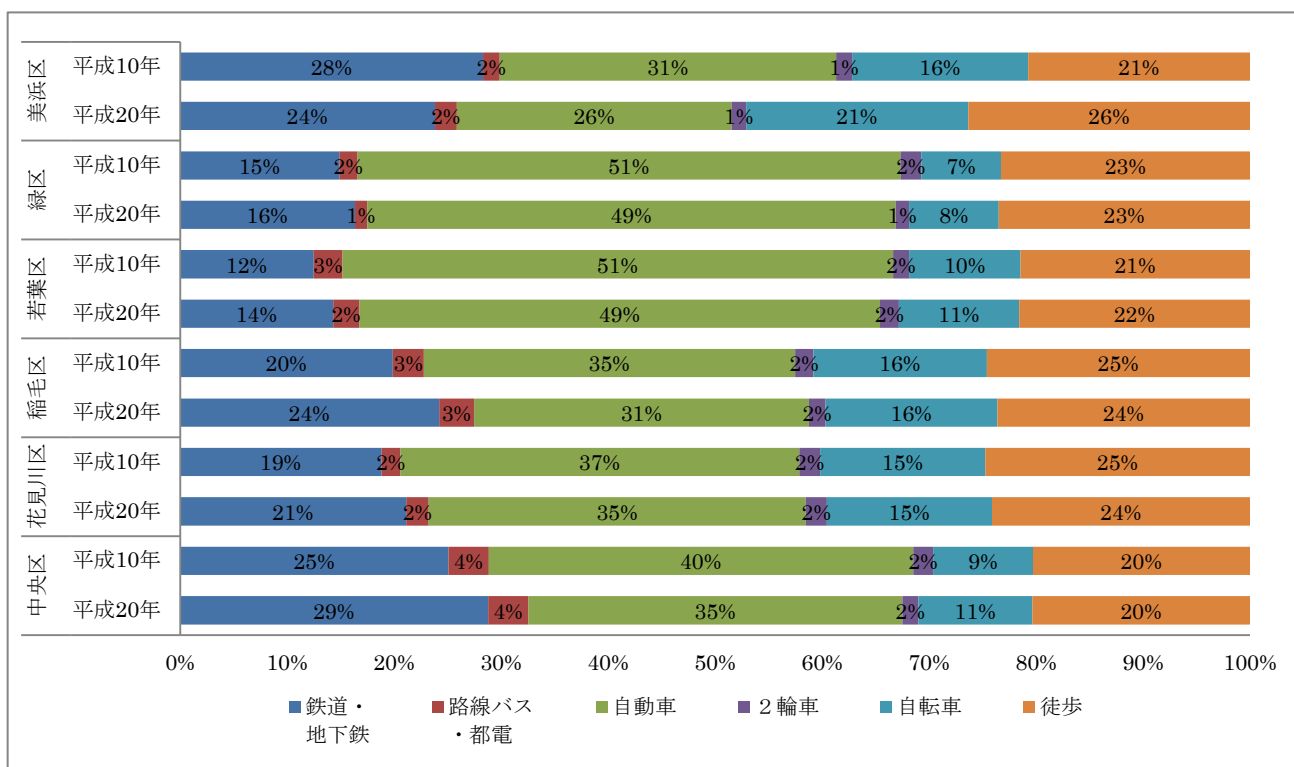


³ <http://www.tokyo-pt.jp/person/01.html>

4. 千葉市6区における代表的な交通分担率の推移⁴

千葉市内の6区全てに共通する傾向として、自動車の分担率の減少が見てとれる。平成10年から平成20年までに美浜区を除く5区では鉄道・地下鉄や自転車等の利用が増加している。唯一の例外として、美浜区がある。美浜区では、自動車の分担率の減少（31%→26%）を鉄道・地下鉄の利用で補わない代わりに（28%→24%）、自転車（16%→21%）、徒歩（21%→26%）の増加によって補っている。

図：千葉市6区における交通分担率



まとめ

千葉市の自動車の保有率自体は全体として顕著には減少していないが、今後、都市化、人口減少や高齢化の進展によって徐々に下がっていくことが見込まれる。一方で、自動車の交通分担率は既に統計上でも減少している一方で、鉄道や自転車の利用が増加する傾向にある。過去10年間で千葉市の自動車の交通分担率が4%減少し、鉄道・地下鉄が3%増加したことを踏まえれば、将来の10年間で自動車の分担率を5%引き下げることは十分可能な選択肢である。特に、走行のインフラ環境（自転車レーン）や駐輪施設、コミュニティーサイクルの整備とともに、各種のスポーツやツーリズムのキャンペーンイベントを展開していくことで、自転車の利用は今後も増加させる余地は大きいといえる。

⁴ <http://www.tokyo-pt.jp/data/index.html>