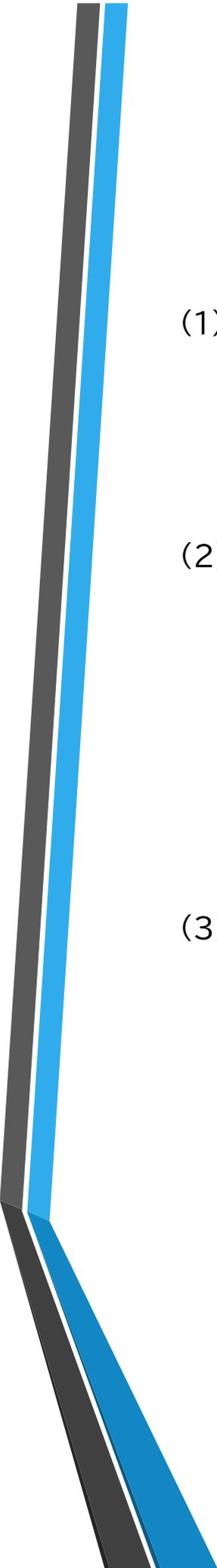


## 《第2章》本市の状況と課題

この章では、本計画を策定するにあたって実施した基礎調査結果などを踏まえながら、本市の状況と課題をお話します。

第2章 構成...

- 1 本市の状況
- 2 公共交通の課題整理



# 1 本市の状況

## (1)本市の人口特性等

- 1-1 人口推移と土地利用等
- 1-2 高齢化率と運転免許自主返納者数
- 1-3 若者の車離れ

## (2)公共交通の状況

- 2-1 公共交通ネットワーク
- 2-2 公共交通の概況
- 2-3 公共交通の利用圏と人口密度
- 2-4 移動特性
- 2-5 コロナ禍における公共交通の利用状況
- 2-6 コロナ禍における本市の移動実態【WEBアンケート】

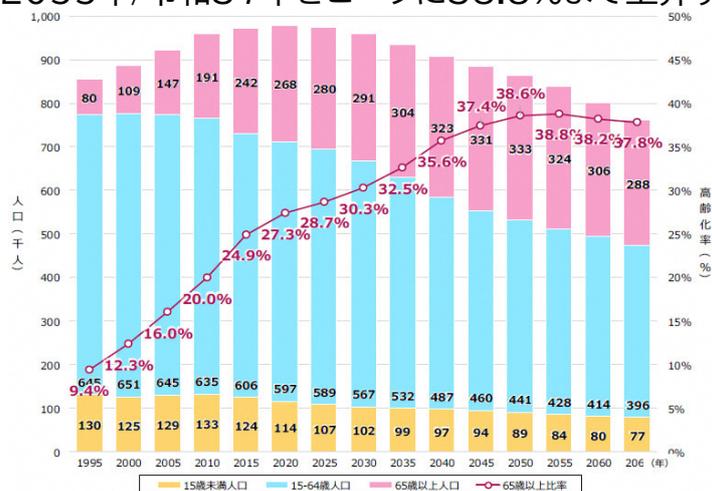
## (3)関連する取組

- 3-1 千葉市立地適正化計画
- 3-2 ウォーカブル推進
- 3-3 公共交通のバリアフリー化と  
千葉市バリアフリーマスタープラン
- 3-4 新駅、海浜幕張駅改札口
- 3-5 コミュニティバス、グリーンスローモビリティ
- 3-6 幕張新都心モビリティコンソーシアム

# (1)本市の人口特性等

## 1-1 人口推移と土地利用等

- 本市の人口は、今後、減少傾向となる見通しです。
- 年少人口(15歳未満)、生産年齢人口(15歳以上65歳未満)が減少するのに対し、高齢者人口(65歳以上)は2050年/令和32年まで増加する見通しです。
- 高齢化率は、2055年/令和37年をピークに38.8%まで上昇する見通しです。

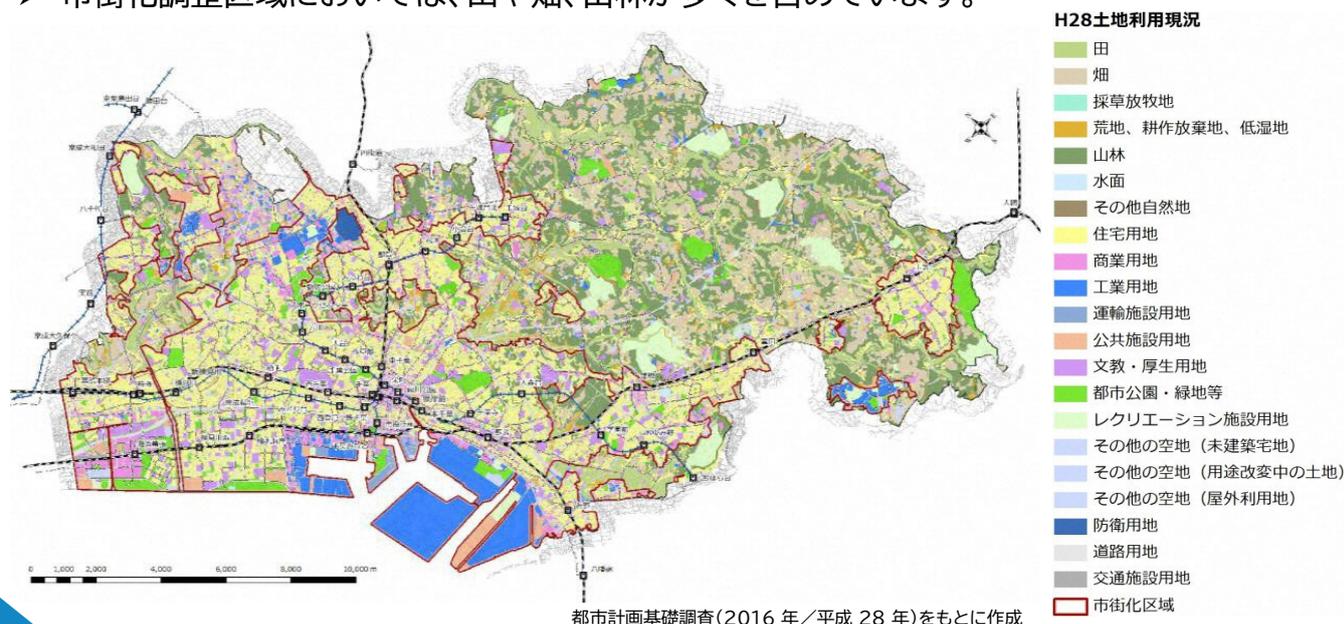


千葉市将来人口推計(2018年/平成30年)をもとに作成

図2-1 千葉市の人口、年代別構成比の推移

## 1-1 人口推移と土地利用等

- 市街化区域内は、住宅用地が多くを占めています。
- 市街化調整区域においては、田や畑、山林が多くを占めています。



都市計画基礎調査(2016年/平成28年)をもとに作成

図2-2 土地の利用状況

# 1-1 人口推移と土地利用等

- 市内の施設配置状況は以下のとおりです。
- 市街化区域内に多様な施設が集積しています。高齢者福祉施設(通所系)等については、市街化調整区域においても点在しています。

ジャンル	市内全体	施設数		割合	
		市街化区域内	市街化調整区域内	市街化区域内	市街化調整区域内
行政施設	29	26	3	90%	10%
図書館、スポーツ施設等	173	136	37	79%	21%
高校・大学等	49	41	8	84%	16%
保育所・幼稚園	244	221	23	91%	9%
高齢者福祉施設	595	459	136	77%	23%
スーパー	138	138	0	100%	0%
病院、診療所	364	336	28	92%	8%

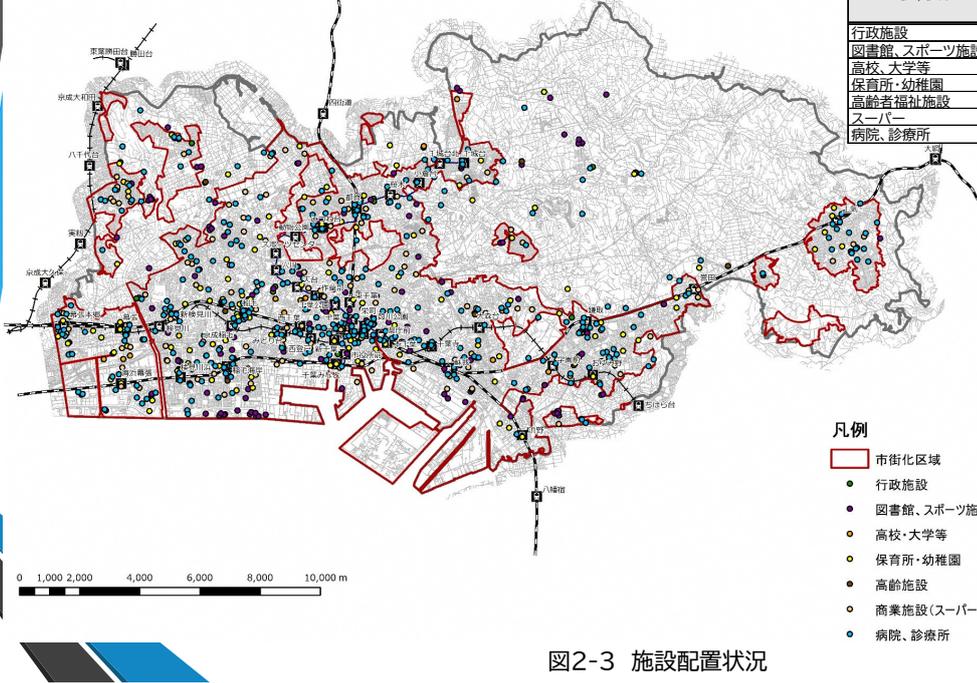


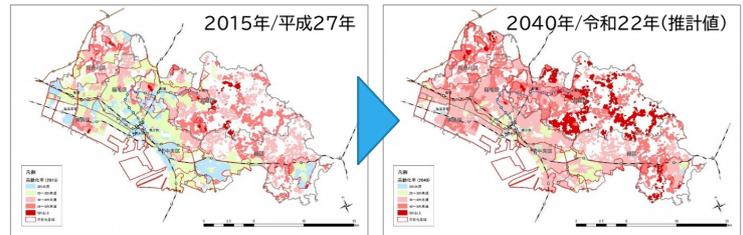
図2-3 施設配置状況

東洋経済スーパーマーケット総覧(2015/H27)、  
iタウンページ(2016年/H28)、  
ちば医療ナビ(2016年/H28)、  
千葉市事業所一覧(2016年/H28)  
公共施設位置情報(2016年/H28)をもとに作成

# 1-2 高齢化率と運転免許自主返納者数

## 《高齢化率》

- 将来(2040年/令和22年)においては、本市のほぼ全域で高齢化率が30%以上となる見通しです。



国勢調査(2015年/平成27年)をもとに作成

図2-4 市内の高齢化率



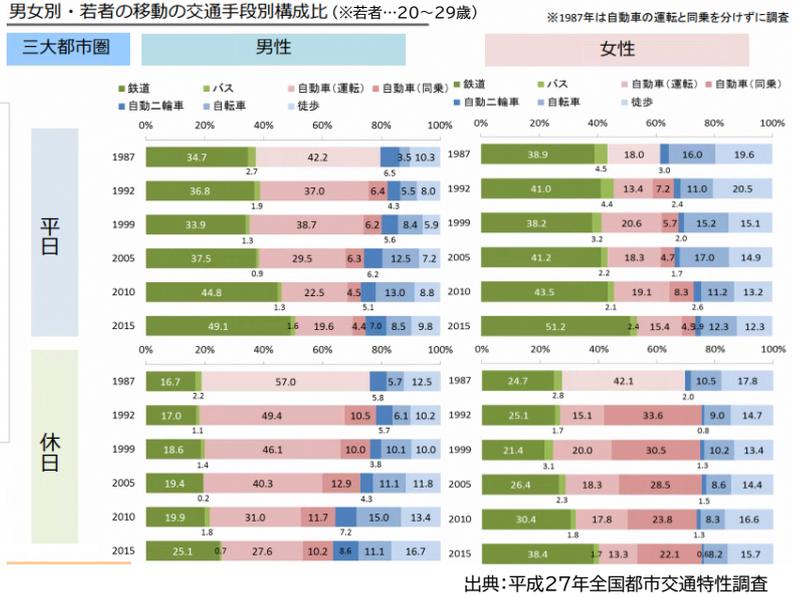
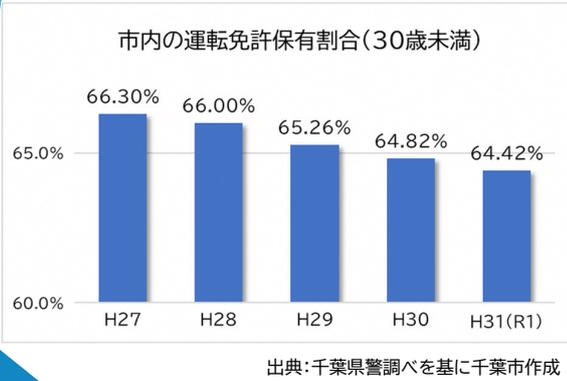
出典：千葉県警調べ

## 《運転免許自主返納者数》

- 運転免許保有者に対する高齢者の割合は全国的に増加傾向にあり、本市でも同様の傾向が見られます。
- 一方、高齢者の運転免許自主返納件数も増加傾向にあります。

# 1-3 若者の車離れ

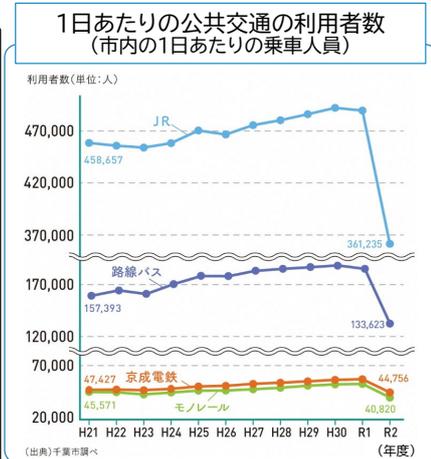
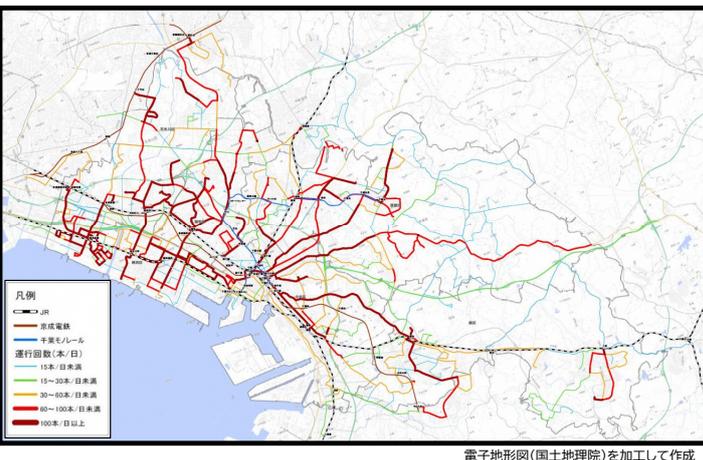
- 市内の若者(30歳未満)の運転免許保有割合は微減傾向です。
- また、全国都市交通特性調査(平成27年)の結果から、若者の交通手段別構成比を経年で見ると、三大都市圏(千葉市含む)では鉄道利用の割合が増加していますが、自動車の利用割合は減少しています。
- このことから、運転免許は保有しているものの、主な交通手段は公共交通(鉄道等)を利用しているものと考えられます。



## (2) 公共交通の状況

### 2-1 公共交通ネットワーク

- 千葉市では鉄道・モノレール・バス等の路線が中心部から各方面に向けて張り巡らされており、市街化区域内を中心に高い運行頻度で運行しています。
- これまでの1日あたりの公共交通の利用者数は増加傾向にありましたが、新型コロナウイルス感染症の拡大に伴う外出自粛等の影響から、令和2年度の利用者数は大きく減少しております。



## 2-2 公共交通の概況

### ■鉄道

- 都市内及び都市間の根幹となる交通手段であり、高い定時性を確保した高速・大量の輸送機関です。
- 市内の鉄道駅は31駅 (JR:18駅、京成電鉄:13駅)

### ■モノレール

- 都市内の幹線となる交通手段であり、高い定時性を確保した中速・中量の輸送機関です。バスと比べて定時性・速達性に優れています。
- 市内のモノレール駅は18駅

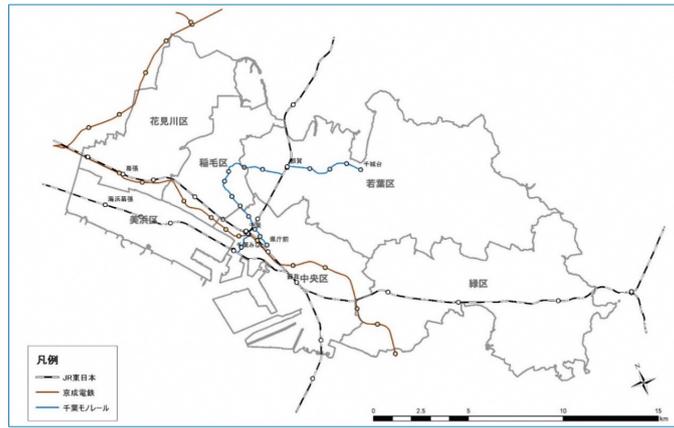


図2-7 市内公共交通ネットワーク(鉄道・モノレール)

## 2-2 公共交通の概況

### ■路線バス

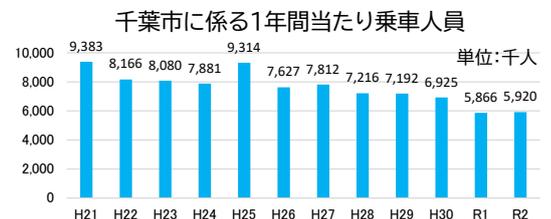
- 輸送能力は、中～低速・中～少量であり、道路混雑などの影響を受ける輸送機関です。市内運行距離が500kmを超えており、市内の広範囲をカバーしております。
- 市内の路線バス事業者は10社

### ■タクシー

- 輸送能力は、中～低速・少量であり、バスと同様に道路混雑などの影響を受けますが、個別ニーズへの適応性が高い交通手段です。
- 市内の届出自動車台数は減少傾向にあり、年間の乗車人員は微減傾向にあります。



図2-8 市内公共交通ネットワーク(路線バス)



## 2-3 公共交通の利用圏と人口密度

- 鉄軌道駅やバス停の利用圏域(駅から800m内、バス停から300m内)別人口割合を見ると、行政区ごとに特性があります。
- 特に中央区や美浜区では「鉄道・バス利用圏域内」の人口割合が大部分を占めております。
- 一方、緑区の「鉄道・バス利用圏域外」の人口割合は、他区と比べて高い傾向にあります。

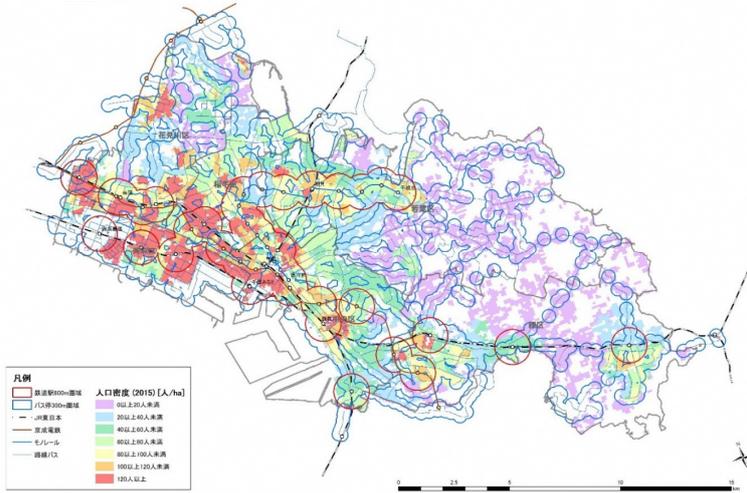
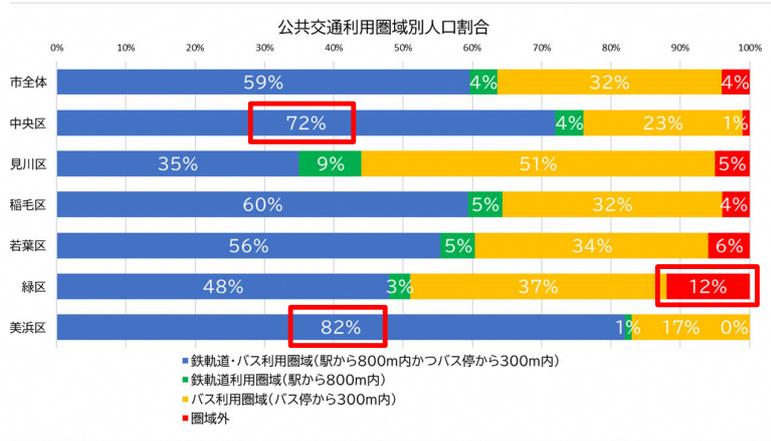


図2-9 公共交通の利用圏と人口密度(2015年/平成27年)

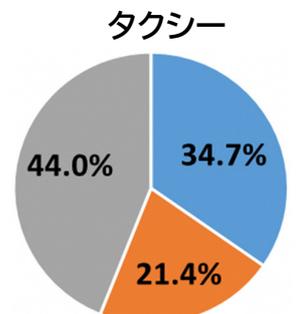
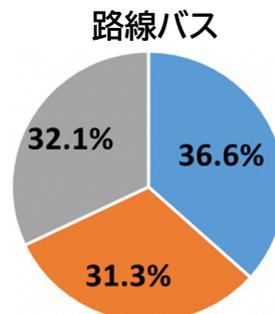
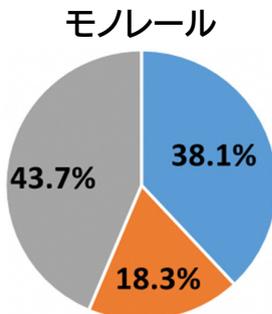
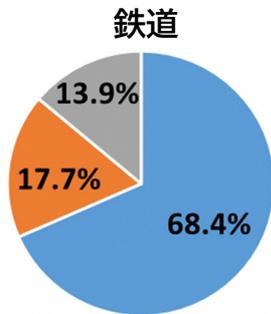


## (参考)各区の概況と公共交通の満足度

### 中央区

- 千葉駅や蘇我駅では、鉄道やモノレールの路線が接続し、県内各方面と東京方面を結ぶ広域的な交通結節機能を担っています。
- 多くのバス路線が千葉駅から主要街道に沿って放射状にのびています。

### ◆公共交通の満足度(令和元年度 市内の移動に対するアンケート調査結果)



■ 満足、やや満足 ■ 不満、やや不満 ■ わからない

### ○満足な点

・便数が多い  
・定刻通りに発着する

・わからない(考えたことがない)  
・特にない

・自宅近くにバス停がある  
・便数が多い

・わからない(考えたことがない)  
・特にない

### ×不満な点

・混雑している  
・便数が少ない

・わからない(考えたことがない)  
・特にない

・便数が少ない  
・定刻通りに発着しない

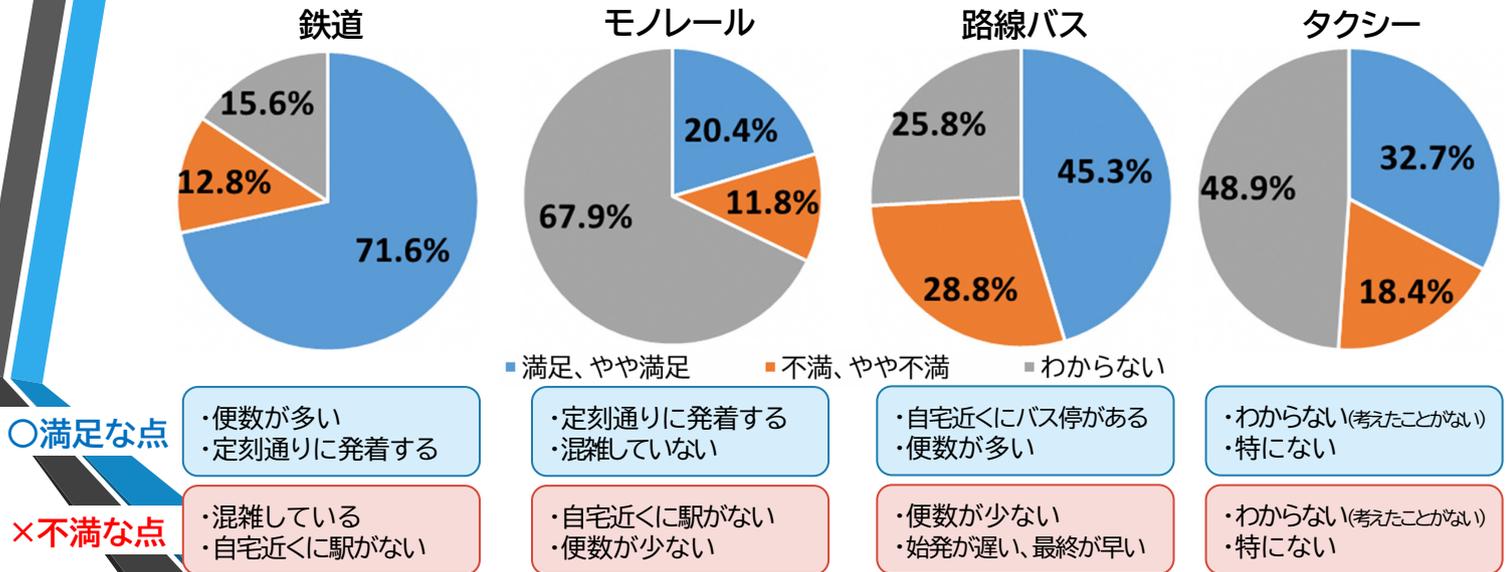
・わからない(考えたことがない)  
・特にない

## (参考)各区の概況と公共交通の満足度

### 花見川区

- 区南西部をJRと京成千葉線が、区北部を京成本線が横断しており、南北方向の移動は主に路線バスが担っています。
- 区内にモノレールは走っていません。

#### ◆公共交通の満足度(令和元年度 市内の移動に対するアンケート調査結果)

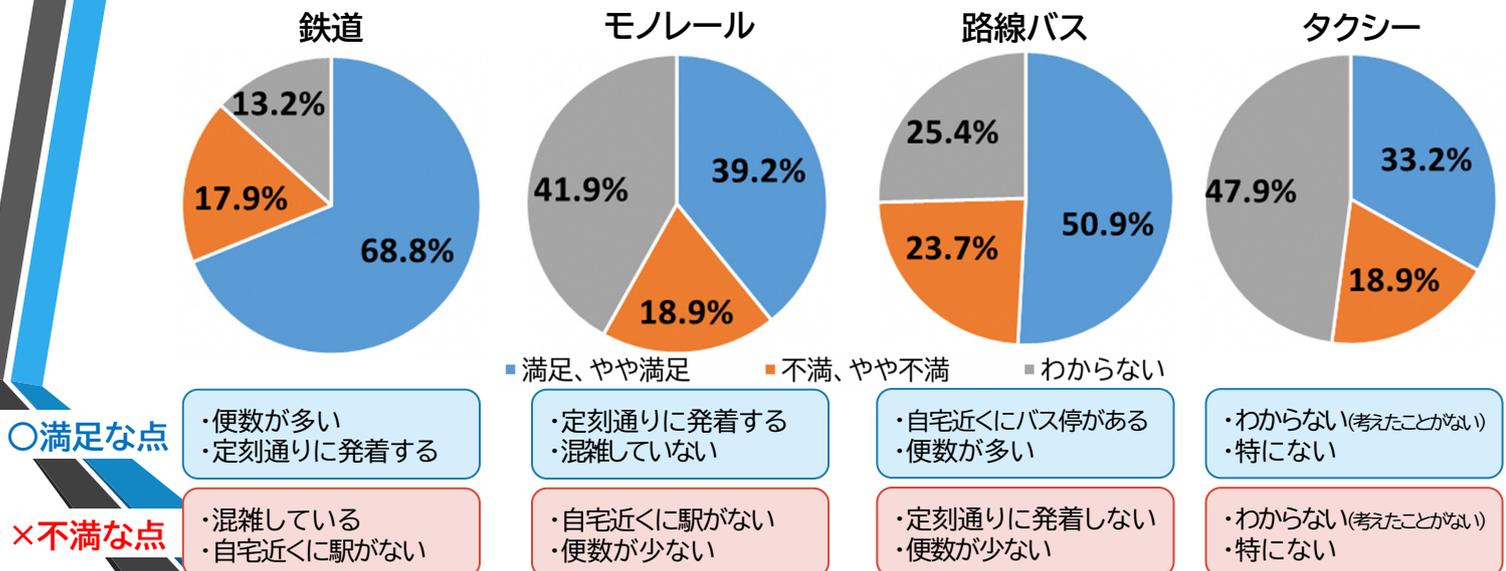


## (参考)各区の概況と公共交通の満足度

### 稲毛区

- 区南西部をJRと京成千葉線が走っており、特にJR稲毛駅は多方面へ向かうバス路線の交通結節点になっています。
- モノレールが区東部の一部を曲がりながら走っています。

#### ◆公共交通の満足度(令和元年度 市内の移動に対するアンケート調査結果)



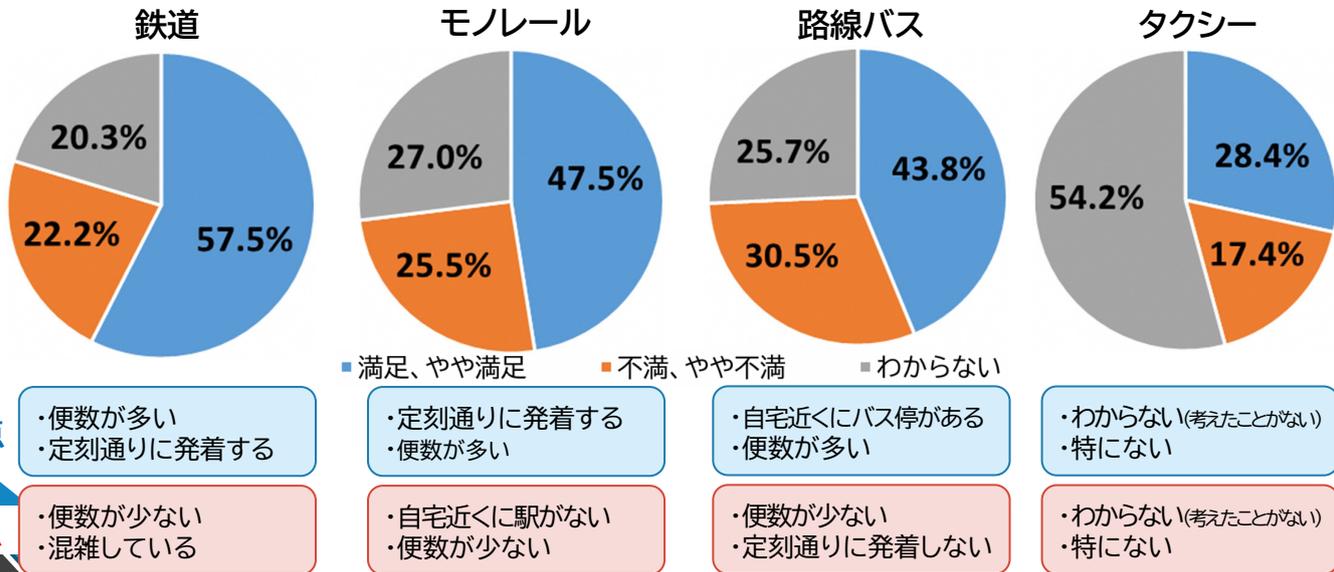
## (参考)各区の概況と公共交通の満足度

### 若葉区



- 区北西部を走るJR線とモノレールが都賀駅で交差するようにのびています。
- 千葉駅から延びるバス路線や、モノレールの終点である千城台駅から走る泉地域コミュニティバスなどがあり、地域住民の方々の生活の足を支えています。

#### ◆公共交通の満足度(令和元年度 市内の移動に対するアンケート調査結果)



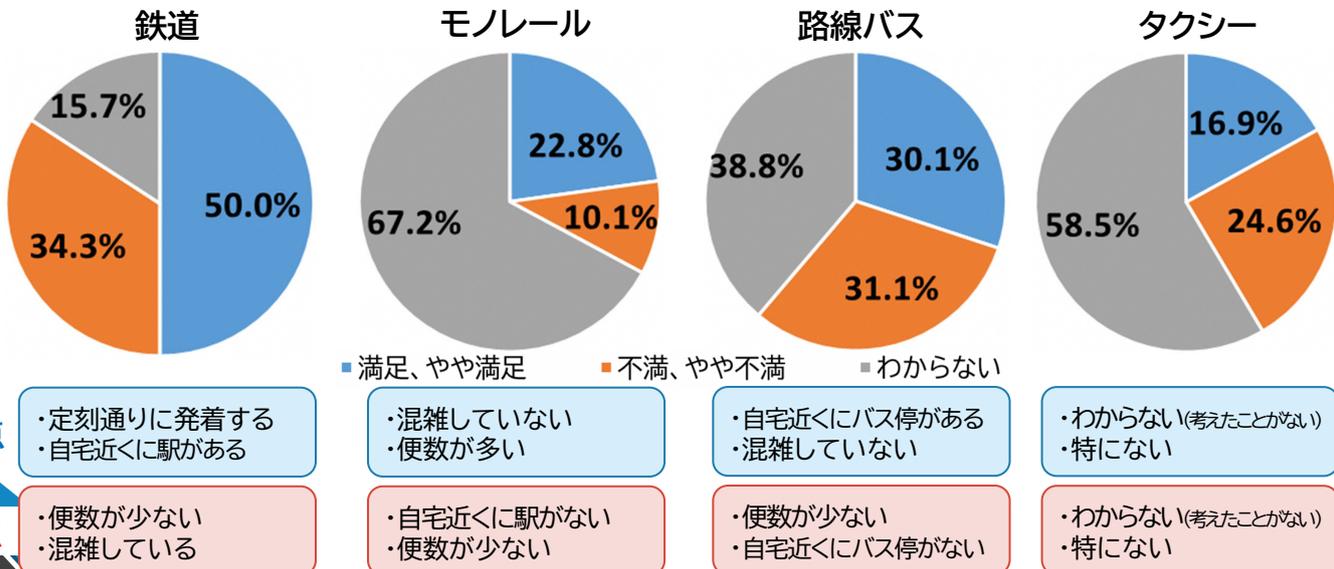
## (参考)各区の概況と公共交通の満足度

### 緑区



- 東西をJR線が横断しており、各駅を基点にバス路線が伸びています。
- また西部の大規模な住宅団地内を通る京成千原線が走っています。
- 区内にモノレールは走っていません。

#### ◆公共交通の満足度(令和元年度 市内の移動に対するアンケート調査結果)



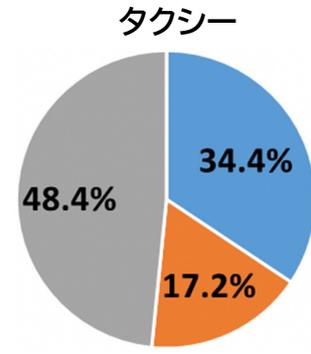
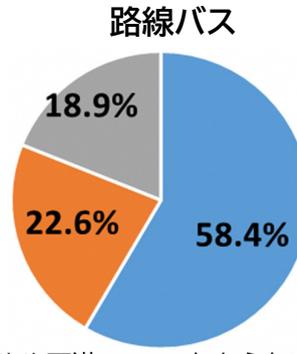
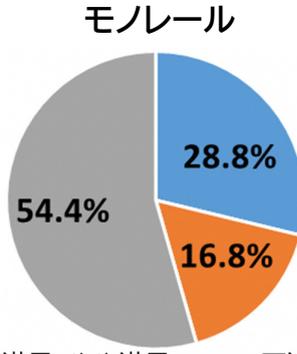
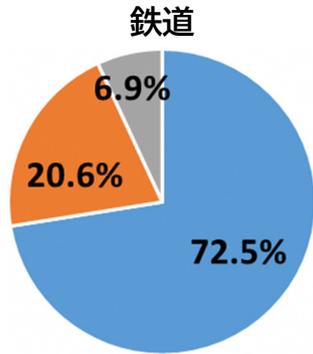
## (参考)各区の概況と公共交通の満足度

### 美浜区



- JR線が縦断しており、各駅を起点に比較的高頻度なバス路線が伸びています。
- 区内にモノレールは走っていません。

### ◆公共交通の満足度(令和元年度 市内の移動に対するアンケート調査結果)



■ 満足、やや満足 ■ 不満、やや不満 ■ わからない

#### ○満足な点

- ・便数が多い
- ・自宅近くに駅がある

- ・混雑していない
- ・定刻通りに発着する

- ・自宅近くにバス停がある
- ・便数が多い

- ・わからない(考えたことがない)
- ・特になし

#### ×不満な点

- ・混雑している
- ・便数が少ない

- ・自宅近くに駅がない
- ・便数が少ない、乗継が不便

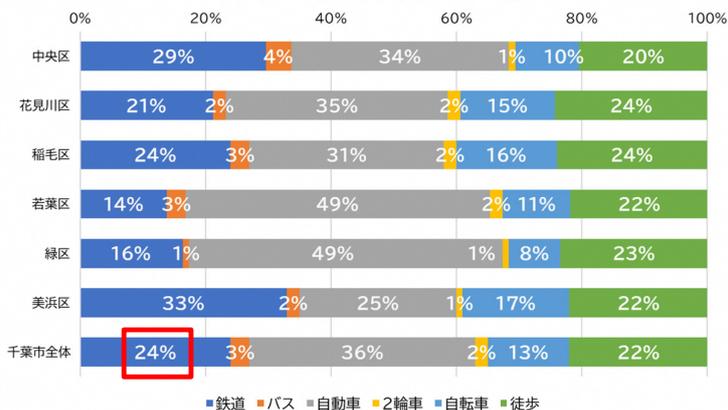
- ・便数が少ない
- ・定刻通りに発着しない

- ・わからない(考えたことがない)
- ・特になし

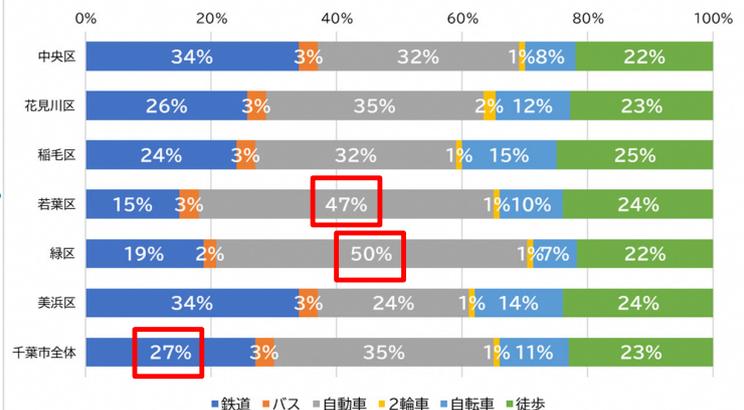
## 2-4 移動特性【東京都市圏パーソントリップ調査(平成30年)】

- 東京都市圏パーソントリップ調査(平成30年)の結果より、本市全体及び各区ともに、鉄道の分担率の増加がみられます。
- 移動手段ごとに目を向けると、若葉区や緑区の市内陸部においては、自動車の分担率が50%程度を占めており、自家用車への依存度の高さが見て取れます。

代表交通手段別分担率(平成20年)



代表交通手段別分担率(平成30年)



## 2-4 移動特性【東京都市圏パーソントリップ調査(平成30年)】

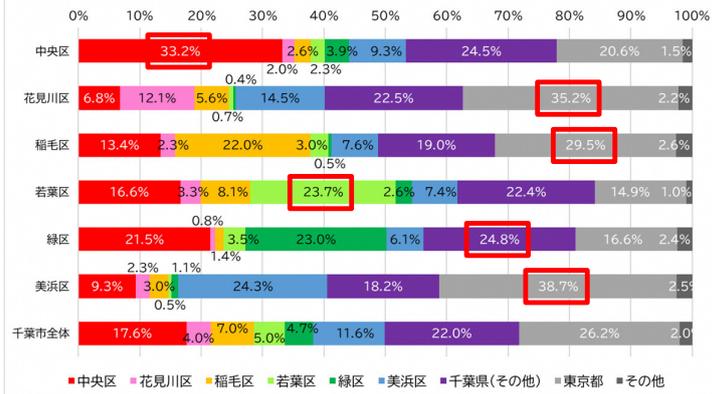
### 通勤

- 本市からの移動 ⇒ 市内への通勤が最も多く、次いで東京都となっています。
- 代表交通手段 ⇒ 鉄道と自動車の利用者が大半を占めています。

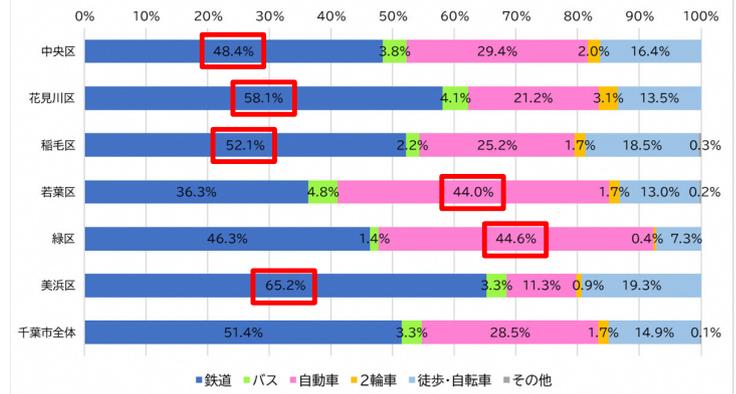
#### ◆本市の区ごとの移動特性

- 自宅→勤務先 ⇒ 中央区・若葉区:同区内への通勤が最も多い。  
花見川区・稲毛区・美浜区:東京都への移動が最も多い。  
緑区:千葉市外への移動が最も多い。
- 代表交通手段 ⇒ 中央区・花見川区・稲毛区・美浜区:「鉄道」の利用が最も多い。  
緑区・若葉区:「自動車」による移動が最も多い。

区ごとの通勤における移動目的地



区ごとの通勤時の代表交通手段



## 2-4 移動特性【東京都市圏パーソントリップ調査(平成30年)】

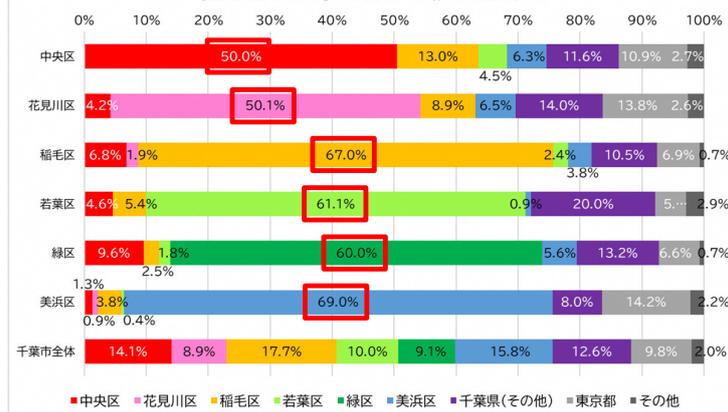
### 通学

- 本市からの移動 ⇒ 市内へ通学する方が最も多く、次いで、県内、東京都となっています。
- 代表交通手段 ⇒ 鉄道の利用者が大半を占めています。

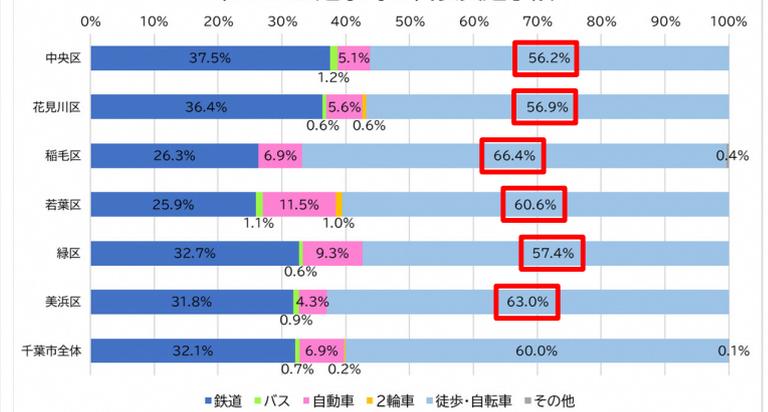
#### ◆本市の区ごとの移動特性

- 自宅→通学先 ⇒ どの区においても地区内の移動が最も多い。  
県内(千葉市以外)や東京都などへ通学する人は少ない傾向。
- 代表交通手段 ⇒ どの区においても「徒歩・自転車」による移動が多い。  
次いで、「鉄道」の利用者が多い。

区ごとの通学における移動目的地



区ごとの通学時の代表交通手段



## 2-4 移動特性【東京都市圏パーソントリップ調査(平成30年)】

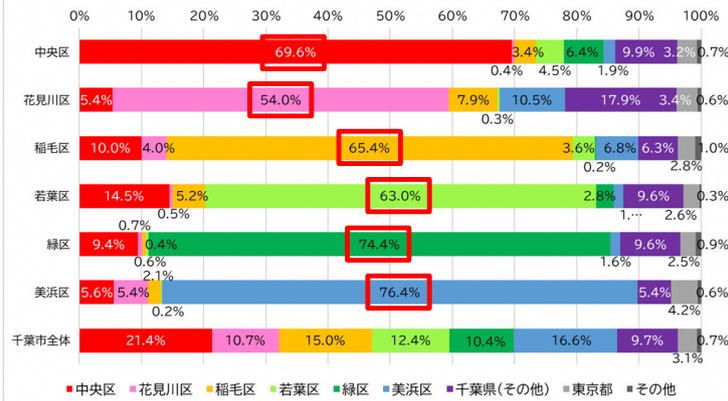
### 私事 (買い物、通院など)

- ▶ 本市からの移動 ⇒ 市内へ買い物や通院の方が最も多く、次いで、県内や近隣市への買い物や通院をする方が多くなっています。
- ▶ 代表交通手段 ⇒ 鉄道と自動車の利用が大半を占めています。

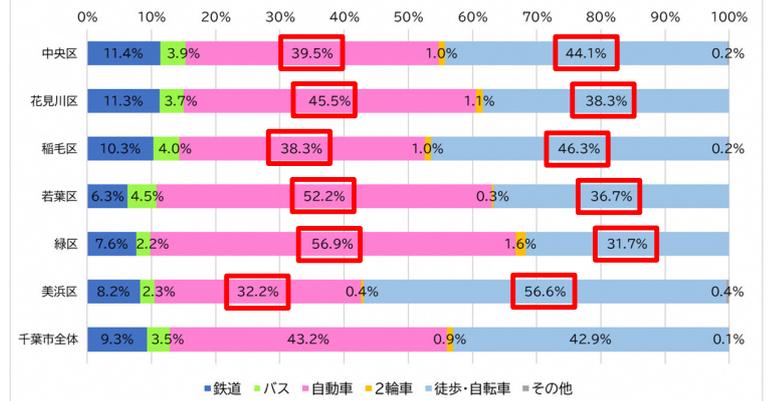
#### ◆本市の区ごとの移動特性

- ▶ 自宅→買い物など ⇒ どの区においても同区内の移動が最も多い。県内(千葉県以外)や東京都などへ買い物や通院する人は少ない傾向。
- ▶ 代表交通手段 ⇒ どの区においても「自動車」、「徒歩・自転車」による移動が多い。「鉄道」、「バス」を使う人は少ない傾向。

区ごとの私事における移動目的地



区ごとの私事時の代表交通手段

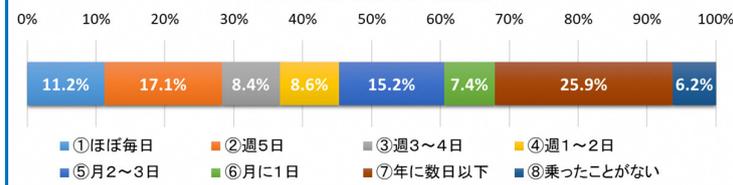


## 2-4 移動特性【市内の移動に対するアンケート(令和元年)】

### ≪市内の移動に対するアンケート調査結果(令和元年)≫

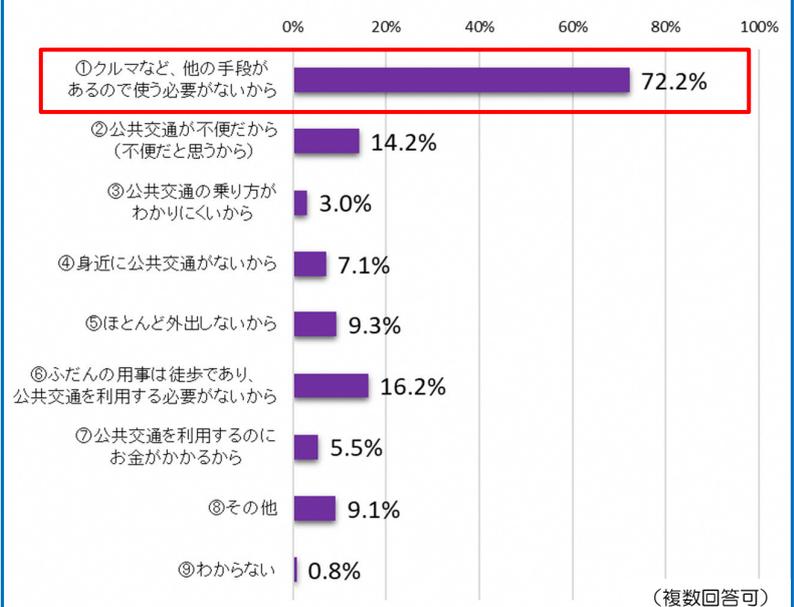
#### 公共交通全体に関する設問 (利用頻度)

公共交通全体【利用する頻度】



利用頻度が少ない理由として、何れの区でも、クルマ等があるから使わないという人が大半。(⑥「月に1日」、⑦「年に数日以下」、⑧「乗ったことがない」の回答者が対象)

利用頻度が少ない人の理由(全市) n=493



(複数回答可)

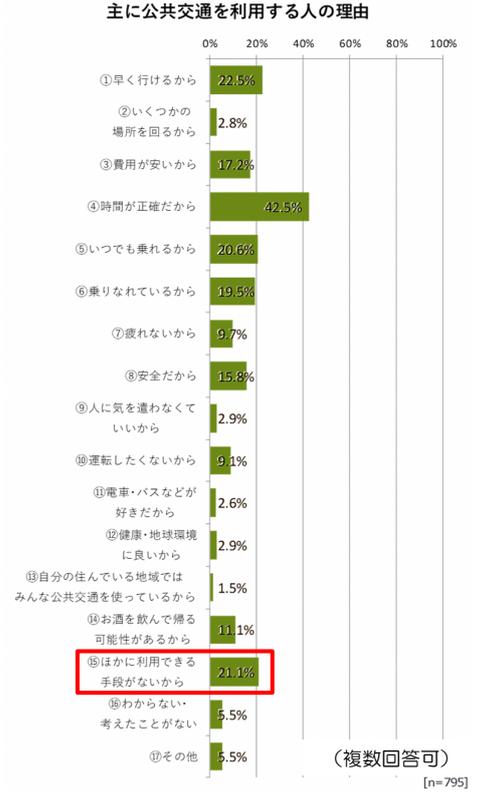
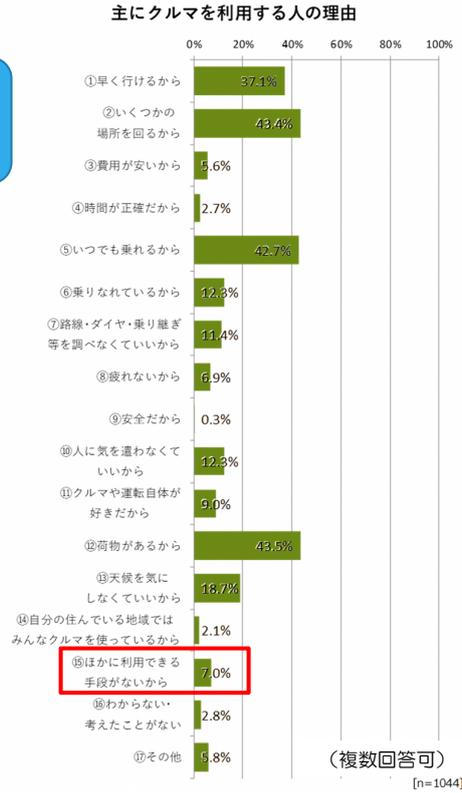
#### 市内の移動に対するアンケート調査

- ▶ 調査対象: 無作為に抽出した市内在住15歳以上の約4,500人を対象
- ▶ 調査期間: R1.12.1~R2.1.25
- ▶ 回答数: 1,617人(36%)

## 2-4 移動特性【市内の移動に対するアンケート(令和元年)】

クルマを利用する人の理由  
公共交通を利用する人の理由

➤ “主にクルマを利用する人”、“主に公共交通を利用する人”ともに、「ほかに利用できる手段がないから」と回答する人が一定数います。



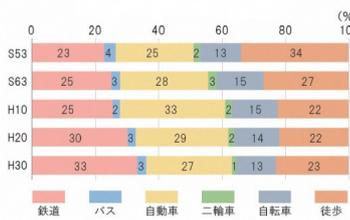
## (参考)東京都市圏全体の移動特性

### ≪東京都市圏パーソントリップ調査結果の特徴≫

#### ◆代表交通手段別分担率

～鉄道の分担率は増加、自動車は減少傾向～

- 鉄道の分担率が増加する一方で、自動車の分担率は平成10年以降減少傾向。
- 東京区部とその周辺では鉄道、郊外に行くにつれて自動車の分担率が高い傾向。



代表交通手段分担率の推移

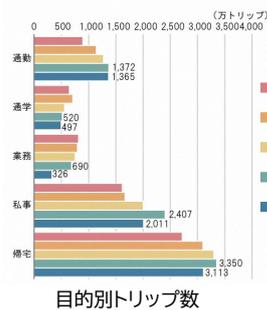


地域別の代表交通手段分担率

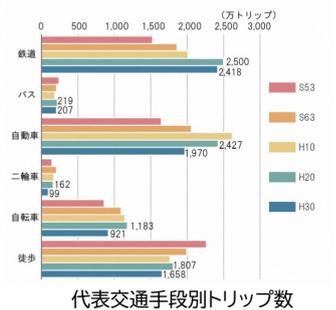
#### ◆目的別トリップ数・手段別トリップ数

～業務や私事が大きく減少、自動車が大きく減少～

- 目的別トリップ数は平成20年と比較して、業務目的が約53%減少、私事目的は約16%減少
- 代表交通手段別トリップ数はすべての交通手段で減少、自動車のトリップ数は約19%減少



目的別トリップ数



代表交通手段別トリップ数

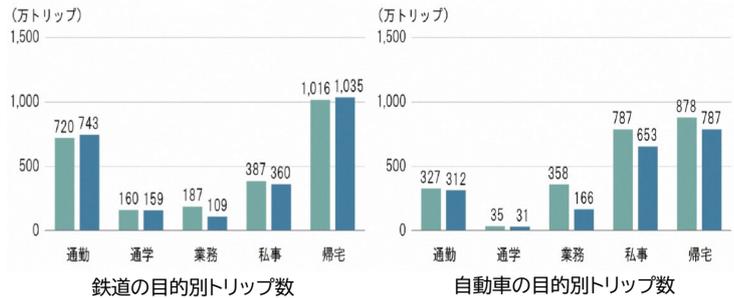
## (参考)東京都市圏全体の移動特性

### 《東京都市圏パーソントリップ調査結果の特徴》

#### ◆手段別・目的別トリップ数

～鉄道・自動車も業務・私事が減少、  
鉄道の通勤は増加～

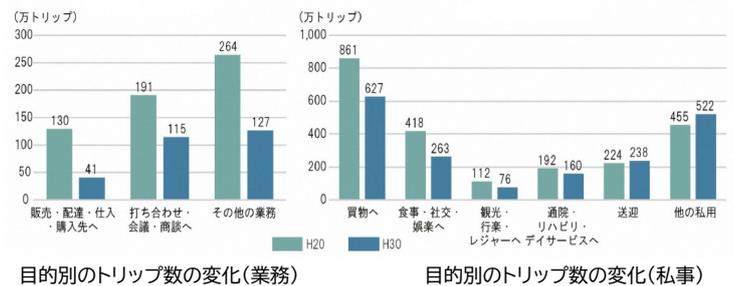
- 鉄道のトリップ数は、業務で約42%、私事で約7%減少、一方通勤は増加
- 自動車のトリップ数はすべての目的で減少、特に業務で約54%、私事で約17%減少



#### ◆目的別の移動

～業務はあらゆる細目的で、  
私事は買物や食事等で減少～

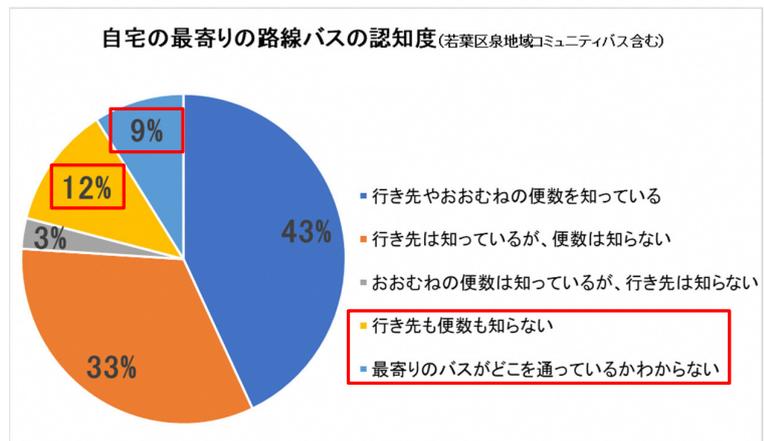
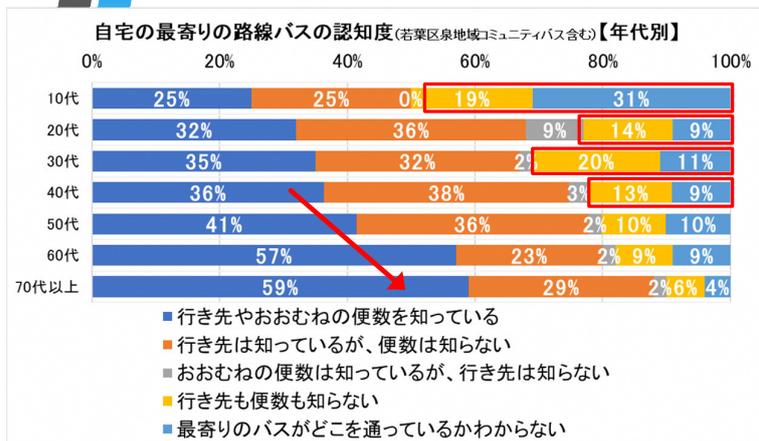
- 特にトリップ数の減少が大きかった業務目的では、全ての細目的で減少
- 同じくトリップ数の減少が大きかった私事目的では、買物や食事・社交・娯楽目的で減少



## (参考)自宅の最寄りの路線バスの認知度

### 《WEBアンケート結果(令和元年12月1日～10日実施)》

- 年代別に見ると、若い世代のバスに関する認知度は低く、高齢の世代になるほど、認知度が高い傾向にあります。
- また、自宅の最寄り駅の路線バス(若葉区泉地域コミュニティバスを含む)の認知度について、「行き先も便数も知らない」、「最寄りのバスがどこを走っているかわからない」は2割程度を占めています。



WEBアンケート調査

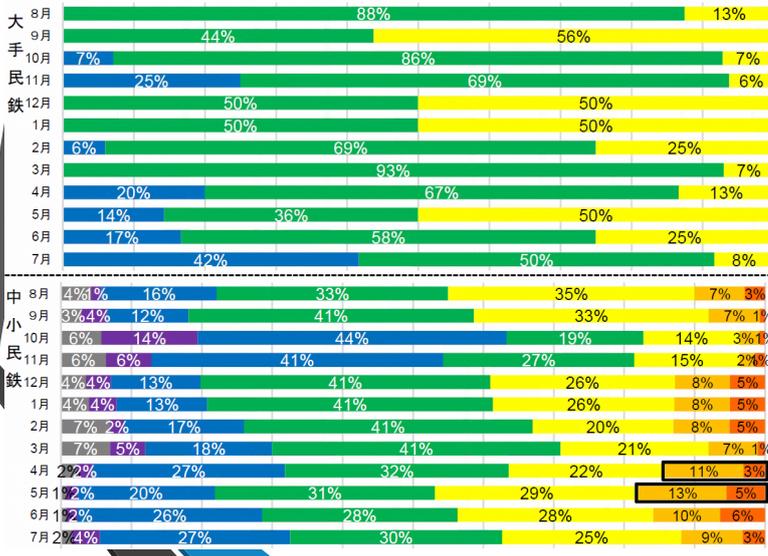
➢ 回答数:721人(市内在住・在勤・在学)

## 2-5 コロナ禍における公共交通の利用状況

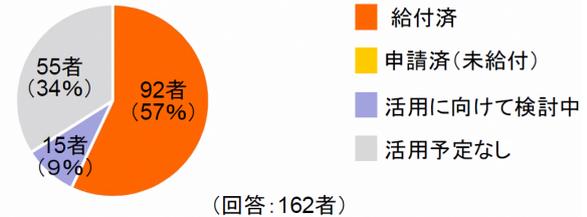
### 鉄道

- 新型コロナウイルスの感染拡大に伴い、観光関係業界、交通関係業界等においては、利用者数や予約が大幅に減少し、経営に極めて大きな影響が出ている深刻な状況です。
- 鉄道の輸送人員については、50%以上減少と回答した事業者が、大手民鉄では6月以降ゼロ、中小民鉄では4月と5月は14%、18%になっています。

○輸送人員(2019年同月比)(6・7月は見込み)



○資金繰り支援の活用状況



※調査方法:全175者(JR旅客会社6者、大手民鉄16者、公営11者、中小民鉄142者)に対して、地方運輸局経由で影響をヒアリング

■ 影響なし・増加 ■ 0%~10%減少 ■ 10%~20%減少 ■ 20%~30%減少  
 ■ 30%~50%減少 ■ 50%~70%減少 ■ 70%以上減少

出典:国土交通省資料

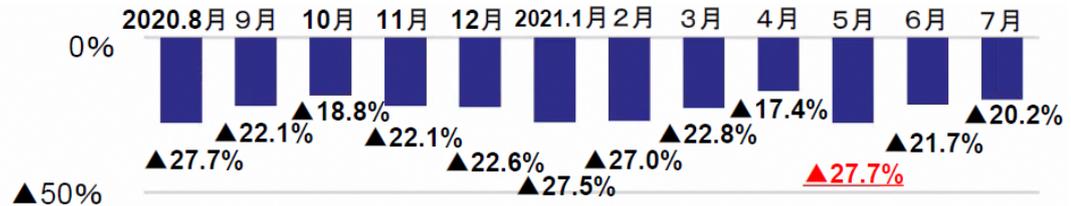
## 2-5 コロナ禍における公共交通の利用状況

### バス

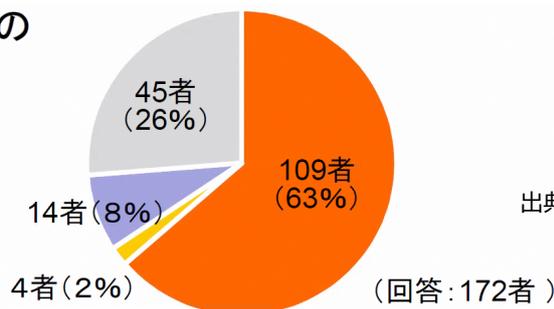
- 一般路線バスについても、輸送人員(2019年同月比)が27.7%減となるなど、引き続き厳しい状況です。
- 今後も、感染再拡大の影響等により引き続き厳しい状況となる見通しです。

○輸送人員(2019年同月比)(6・7月は見込み)

<一般路線バス>



○資金繰り支援の活用状況



出典:国土交通省資料

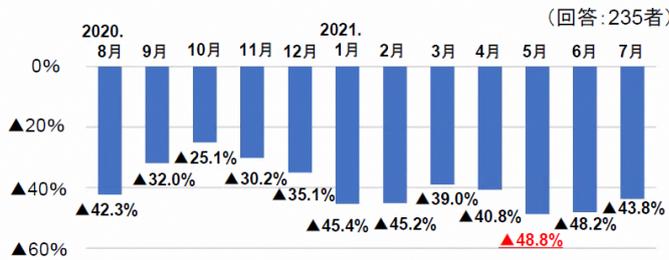
※調査方法:乗合バス事業者240者に対して業界団体を通して影響を調査。

## 2-5 コロナ禍における公共交通の利用状況

### タクシー

- ▶ タクシーについては、6月以降、約8～9割の事業者が30%以上の運送収入減を見込むなど、引き続き厳しい状況となる見通しです。

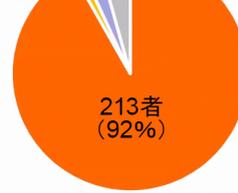
○輸送人員（2019年同月比）（6・7月は見込み）



○資金繰り支援の活用状況

6者(3%) 10者(4%)

3者(1%)



タクシー業界全体の1ヶ月あたり運送収入減少額(想定)

⇒前々年の収入約1,218億円のうち、約47%の約572億円が減少  
(業界全体の売上金額と、5月の減少率から推計)

出典:国土交通省資料

※調査方法:タクシー事業者253者に対して業界団体を通して影響を調査。

※調査時期:5月末時点での状況を調査。

## 2-6 コロナ禍における本市の移動実態【WEBアンケート】

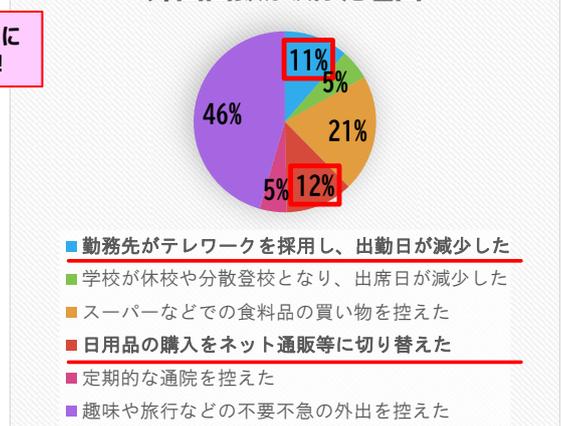
### 《WEBアンケート結果( R2年12月1日～10日実施)》

- ▶ 特に通勤や買い物目的の外出の減少には、今後も回復が見込めない要素が含まれています。
- 公共交通にとって、コロナ禍がこれまでの経営環境の変化を加速させていると思われ、かつ、その変化は不可逆的である可能性が高い。

公共交通の利用頻度



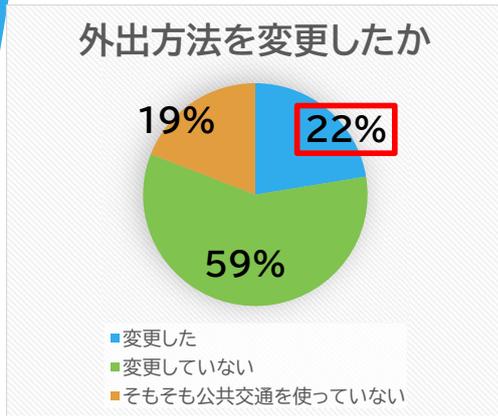
外出回数が減った理由



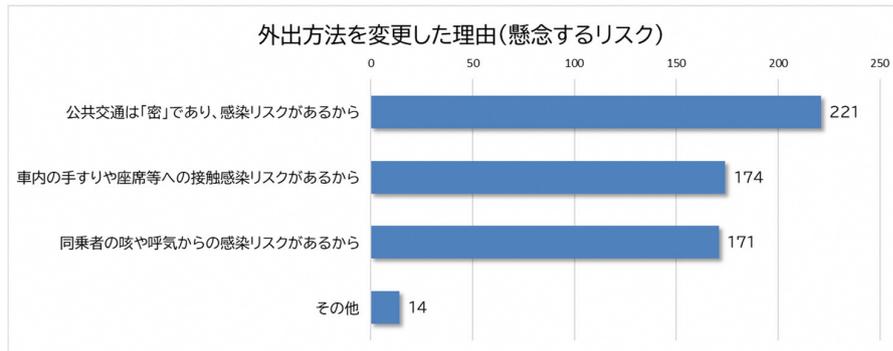
WEBアンケート調査

▶ 回答数:1,075人(市内在住・在勤・在学)

## 2-6 コロナ禍における本市の移動実態【WEBアンケート】



- そもそも普段から公共交通を使用していなかった層(19%)を除き、鉄道・バス・モノレール等を使用していた人が、他者との接触を避け、マイカーや自転車等の利用へ転換(22%)していることが見て取れます。
- 利用を避けた理由として「公共交通は密だから」や「接触感染リスク」、「咳等からの感染リスク」等に加え、「自身が無症状者だと媒介する懸念」や「咳マナーが悪い方・都内通勤者への抵抗感」を上げる声もありました。



## (3) 関連する取組

### 3-1 千葉市立地適正化計画

- 市町村が、都市計画区域内を対象に、居住及び都市機能の立地の適正化を図るために作成する計画です。本市では平成31年3月に立地適正化計画※を策定しました。

※令和2年7月 軽微な変更あり

都市構造のイメージ



#### ◇立地適正化計画との連携

**都市全体を見渡したマスタープラン**

一部の機能だけではなく、居住や医療・福祉・商業、公共交通等のさまざまな都市機能と、都市全域を見渡したマスタープランとして機能する市町村マスタープランの高度化版です。

**都市計画と公共交通の一体化**

居住や都市の生活を支える機能の誘導によるコンパクトなまちづくりと地域交通の再編との連携により、『コンパクトシティ・プラス・ネットワーク』のまちづくりを進めます。

**まちづくりへの公的不動産の活用**

財政状況の悪化や施設の老朽化等を背景とした、公的不動産の見直しと連携し、将来のまちのあり方を見据えた公共施設の再配置や公的不動産を活用した民間機能の誘導を進めます。

**市街地空洞化防止のための選択肢**

居住や民間施設の立地を緩やかにコントロールできる、市街地空洞化防止のための新たな選択肢として活用することが可能です。

立地適正化計画で位置づけられた拠点間を結び交通サービスの充実や、公共交通沿線への居住の誘導など、公共交通の再編等との連携策が示されており、**立地適正化計画と地域公共交通計画との連携、好循環が期待**されています。

出典:国土交通省「都市再生特別措置法」に基づく立地適正化計画概要パンフレット

### 3-2 ウォーカブル推進

- 人口減少や少子高齢化が進み、商店街のシャッター街化などによる地域の活力の低下が懸念される中、都市の魅力向上させ、まちなかににぎわいを創出することが、多くの都市に求められていました。
- そこで「都市再生特別措置法等の一部を改正する法律(令和2年9月7日施行)」により、市町村が、まちなかにおける交流・滞在空間の創出に向けた官民の取組をまちづくり計画に位置付けることができることとなりました。
- 本市では「居心地が良く歩きたくなるまちなか」の形成による都市の再生を図るため、これまでの「自動車中心」から「ひと中心」のまちづくりに転換し、多様な価値観・多様なライフスタイルにおける道路・公園など公共空間の利活用の可能性を検討しています。

「居心地が良く歩きたくなるまちなか」からはじまる都市の再生  
 ~都市におけるイノベーションの創出と人間中心の豊かな生活の実現~  
 「居心地が良く歩きたくなるまちなか」形成のイメージ例

※地域特性に応じた取組も、歩行者のエリアで集中的な取組もある。効果的に推進。歩行者の利便性を高める。その特性に応じた手法で実施可能。

居心地が良く歩きたくなるまちなか

<b>Walkable</b>	歩きたくなる	居心地が良い、人中心の空間を創出。まちに出かけたくなる。歩きたくなる。
<b>Eye level</b>	まちに開かれた1階	歩行者目線の1階部分等に店舗やカフェあり、工夫盛りだくさんが見え、人は歩いて楽しむ。
<b>Diversity</b>	多様な人の多様な用途、使い方	多様な人々の多様な交流は、空間の多様な用途、使い方の共存から生まれる。
<b>Open</b>	開かれた空間が心地良い	歩道や公園に、芝生やカフェ、椅子があれば、そこに居たくなる。留まりたくなる。

都市構造の改善等

- 都市構造の改善（道路交通をまちなかへ誘導するための外周道路整備等）
- 都市機能や居住機能の戦略的誘導と強固な公共交通ネットワークの形成
- 拠点と周辺エリアの有機的連携
- ゲータウェイ整備（人混み、交通流、都市景観等に配慮したゲータウェイの整備等）等



↑ 千葉都心ウォーカブル推進社会実験の様子

出典：国土交通省、「都市の多様性とイノベーションの創出に関する懇談会」中間とりまとめ



### 3-3 公共交通のバリアフリー化と千葉市バリアフリーマスタープラン

《公共交通のバリアフリー化》※記載内容は取組の一例です

- 鉄道駅のバリアフリー化(段差解消)



京成おゆみ野駅  
エレベーター(平成28年整備)



京成検見川駅(令和元年整備)

- ノンステップバス導入促進

令和2年3月31日時点  
 導入済み 540車両(約73%)  
 ※市内路線バス741車両



《バリアフリーマスタープラン》

- 「高齢者、障害者等の移動等の円滑化の促進に関する法律(バリアフリー法)」に基づく移動等円滑化促進方針に定める、優先的にバリアフリー化の促進が必要な地区(移動等円滑化促進地区)について、面的・一体的なバリアフリー化の方針を示すものです。
- 本市では、「千葉市バリアフリーマスタープラン」を令和3年3月に策定。



出典：移動等円滑化促進方針・バリアフリー基本構想作成に関するガイドライン(平成31年3月 国土交通省総合政策局安心生活政策課)

### 3-4 新駅、海浜幕張駅改札口

#### ◆幕張豊砂駅(幕張新都心拡大地区における京葉線新駅) ～幕張新都心の新たな交通結節点～

- ・幕張新都心は「職・住・学・遊」の複合機能が集積した、未来型の国際業務都市として、年間約4,700万人が来訪する街に大きく成長しています。
- ・幕張新都心の更なる発展のためには、新都心全体での都市機能を強化し、街で活動する人々の利便性や回遊性を向上させていくことが重要であり、都市機能の強化や交通機能の分散化を図るため、JR京葉線海浜幕張駅と新習志野駅間における新駅整備を進めています。



駅舎外観イメージ  
(海側より)



改札内コンコースイメージ

#### ◆京葉線海浜幕張駅における新改札口設置

- ・交通結節機能の強化や利用者の利便性向上を図るため、京葉線海浜幕張駅の蘇我方への改札口増設に向けた検討を進めています。

#### 設置位置

京葉線海浜幕張駅の蘇我方



改札口の混雑イメージ

### 3-5 コミュニティバス、グリーンスローモビリティ

#### ◆若葉区泉地域コミュニティバス

- ・若葉区泉地域において、既存バス路線の退出などにより生じた交通不便地域の解消や、公共施設・交通結節点(モノレール千城台駅)などを結ぶ地域住民の足を確保することを目的とし、コミュニティバス(さらしなバス、おまごバス、いずみバス)を運行しています。

	さらしなバス	おまごバス	いずみバス
路線最長距離	約25km	約25km	約26km
停留所数	55箇所	50箇所	51箇所
運行本数	12便	17便	15便
R1年度年間利用者数 (1日あたり)	22,676人 (62.1人)	48,630人 (133.2人)	40,969人 (112.2人)



#### ◆グリーンスローモビリティ

#### ～地域特性に応じた電動低速モビリティ～

- ・環境への負荷が少なく、狭い路地も通行が可能で、高齢者の移動手手段の確保や観光客の周遊に資する「新たなモビリティ」として期待されています。

#### グリーンスローモビリティの5つの特長

- ① Green … CO<sub>2</sub>排出量が少ない電気自動車
- ② Slow … ゆっくりなので、観光にぴったり
- ③ Safety … 速度制限で安全。高齢者も運転可
- ④ Small … 小型なので狭い道でも問題なし
- ⑤ Open … 窓がない開放感が楽しい



出典:グリーンスローモビリティリーフレット

(国土交通省、公益財団法人 交通エコロジー・モビリティ財団)

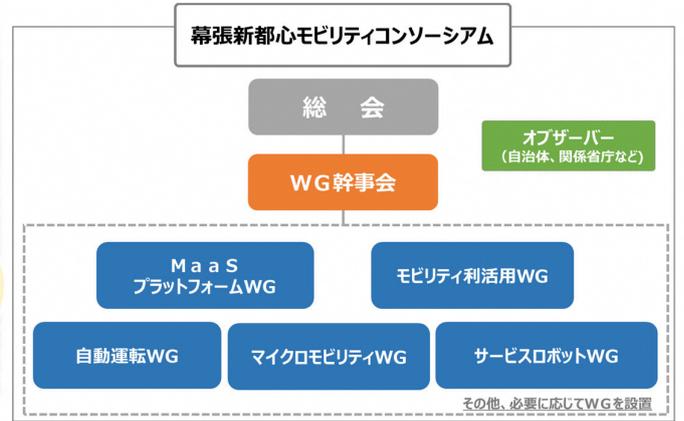
- ・本市では国土交通省が公募した「令和2年度グリーンスローモビリティの活用検討に向けた実証調査支援事業」に、「モノレール駅勢圏における地域と営む地域交通の確保に係る実証実験」が採択されたことから、令和2年11月1日から19日まで実証調査を実施。



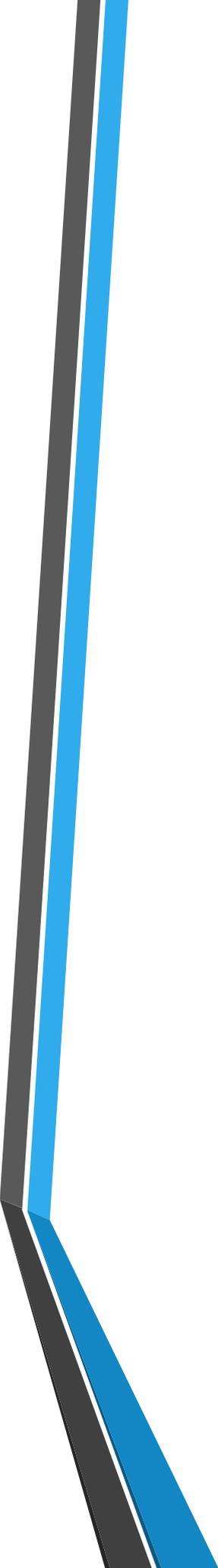
## 3-6 幕張新都心モビリティコンソーシアム

### ◆幕張新都心モビリティコンソーシアム

- ・多様な主体による新しいモビリティサービスを実現するため、幕張新都心モビリティコンソーシアムにおいて、実証実験やサービス導入に向けた検討、会員間の連携促進に関する活動を実施する。  
(令和3年2月設立)



※WG:ワーキンググループ



## 2 公共交通の課題整理



- 令和元年度に実施したアンケート調査結果等から本市の交通に関する問題を「市全体」、「都心部」、「郊外部」のそれぞれに分類・整理しました。
- また、ニューノーマルの浸透によって、新たに直面している課題について列記しました。

	交通事業者の現状・視点から	地域・公共交通の状況から	市民の実態・視点から
千葉市全体に関わる事項	<ul style="list-style-type: none"> <li>・バス事業者間の連携は図られていない</li> <li>・バス停での利用客のマナーが悪い</li> <li>・外国人への対応（各社異なる対応）</li> <li>・鉄道の終電時刻延長、直通運転、バリアフリーの要望が多い</li> <li>・バス離れに対し市民の意識、イメージを変えることが必要</li> <li>・サービス向上、利用PR等の取組は各社個別対応</li> <li>・バス及びタクシーの運転手不足</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・人口減少の本格化、超高齢社会の進展</li> <li>・市内の移動及び東京への移動が多い</li> <li>・本市区内の移動は、徒歩・自転車、マイカー利用が多い（高齢者も同様）</li> <li>・本市他区や東京都内へは、鉄道、マイカーの利用が多い（バスは少数）</li> <li>・路線やダイヤがわかりにくい（高齢者と若年層は調べ手段が異なる）</li> <li>・ターミナルの案内所、HPの案内情報等が各社個別で対応</li> <li>（市全体のまちづくりの方向性） <ul style="list-style-type: none"> <li>●集約型都市構造への転換</li> <li>●少子高齢化対応、脱炭素社会に向け、過度にクルマに頼らない生活に転換</li> <li>●公共交通利用を促進し、利便性の向上、郊外の地域公共交通を維持・確保（多様な分野での検討）</li> <li>（その他各分野のまちづくり） <ul style="list-style-type: none"> <li>○駅周辺の賑わい創出</li> <li>○健康、福祉、暮らし等の分野の観点から、徒歩・自転車・公共交通の利用促進が必要</li> </ul> </li> </ul> </li> <li>・主要駅・ターミナル等が、不慣れた高齢者、来訪者にとってわかりにくい</li> <li>・朝夕のラッシュ時間帯に、鉄道、路線バスの利用客が集中</li> <li>・人口密度の低いエリアに高齢者が広く分布（超高齢化社会により、公共交通に影響）</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・公共交通の利用頻度が少ない人が一定数存在（クルマ等があるため必要ないとの理由が多い）</li> <li>・鉄道の満足度が高く、バスの不満度がやや高い傾向（鉄道の満足理由は便数が多いことや駅が近いことが多い）（バスの不満理由は便数が少ないことや定時性についてが多い）（満足度について、わからないと回答する人も一定数存在）</li> <li>・最も高めの路線バスについて知らない人が一定数存在（身近な交通手段としてバスに対する意識醸成等が必要）</li> <li>・バスの定時性（渋滞による遅延）への不満が多い</li> <li>・鉄道車内の混雑に対する不満が多い</li> <li>・運行本数や乗換え改善への要望が多い</li> <li>・バスの利用客は少ないが一定の利用は存在（バスを必要とする高齢者等が一定数存在）</li> <li>・将来的に運転免許の自主返納を考えている人が一定数存在</li> </ul>
都心部	<ul style="list-style-type: none"> <li>・路線バスの一部区間で利用客が増加（乗務員不足で増便不可も）</li> <li>・渋滞によるバス遅延（利用客のバス離れ、運転手の労働時間に影響）</li> <li>・バス路線が送迎バスと重複するケースあり</li> <li>・バスロータリーが飽和状態</li> <li>・ラッシュ時の電車が着い混雑（改善の要望）</li> <li>・鉄道の終電遅延時等のバス待ち合わせは一部のみ</li> <li>・団地等の高齢化によりバス、タクシー利用客が減少</li> <li>・収支の悪いバス路線が存在（減便等の対応と利用客のバス離れの悪循環）</li> <li>・タクシーの営業所の多くが市中心エリア（配車に時間がかかり利用客から改善要望が多い）</li> </ul>		
郊外部			

交通事業者アンケート(令和元年)、ヒアリング(令和元年)結果等より

千葉市統計データ等より

パーソナルトリップ調査(平成30年)結果、市民アンケート(令和元年)結果等より

- 新型コロナウイルス感染拡大によるニューノーマルの浸透などにより、公共交通の利用者数をコロナ前と同じ水準に戻すことは、難しい。
- 今後、交通需要が緩やかに回復傾向に向かっても公共交通サービスの維持が困難な路線も想定される。
- 公共交通へ求められる機能がこれまでの、定時性・速達性にとどまらず、安心して利用できる環境整備なども重要。

- これまでの課題整理を踏まえ、「市全体～都心部～郊外部」の方向性は下記のとおり。

### 現状・問題

- ・人口減少、高齢化
- ・最寄りのバス停の認知度
- ・交通事業者間の連携
- ・バス及びタクシーの運転手不足
- ・鉄道車内の混雑
- ・バスの定時性
- ・運行本数、乗換改善
- ・公共交通の利用頻度
- ・公共交通の満足度
- ・路線やダイヤのわかりやすさ
- ・運転免許自主返納
- ・コロナ禍への対応

### 公共交通に関する課題

#### ①本市の公共交通「全体」にかかわる課題

- ・将来にわたり持続可能な交通サービスの構築
- ・高齢化や移動ニーズの多様化への対応
- ・市民等への公共交通に関する情報発信
- ・ニューノーマルの浸透への対応
- ・MaaSや自動運転等の技術革新をとりこんだ交通体系の最適化
- ・SDGs等を踏まえた気候危機への対応

#### ②「都心部」にかかわる課題

- ・定時性の確保や混雑緩和など、利用客が快適に利用できる環境整備
- ・多様な交通サービス事業者を含めた複数の交通事業者間の連携

#### ③「郊外部」にかかわる課題

- ・地域の移動手段の維持、確保(既存公共交通の維持、多様な移動手段の活用など)
- ・地域ニーズに即した、移動手段確保体制の構築

### 方向性

- ◆ 利便性と効率性のバランスがとれた持続可能性の高い公共交通の実現
- ◆ 利用客が身近に感じられ、安全・安心して利用できる交通サービスの推進

- ◆ 公共交通の効率化
- ◆ まちづくりと連携し、都市の魅力向上に資する交通サービスへの変革

- ◆ 公共交通の維持・確保
- ◆ 地域の暮らしを支える交通サービスの構築

