

本市の地域及び公共交通に関する基礎情報

I. 第6回東京都市圏パーソントリップ調査結果	P.1～11	※追加
II. 千葉市の状況（人口等）		
1. 人口の状況		
（１）人口・年齢構成の推移と将来の見通し	P.12	
（２）地域別人口の推移	P.13	
（３）市内の人口増減の分布	P.14	
（４）市内の高齢者の分布状況	P.15	
2. 通勤・通学の動き		
（１）通勤・通学の動き（全体）	P.16	
（２）市内の動き	P.17	
3. 交通手段		
（１）自動車保有台数の状況	P.18	
（２）運転免許保有者数の状況	P.19	
（３）代表交通手段の構成比	P.20	
III. 千葉市の状況（公共交通）		
（１）公共交通の状況	P.21	
（２）路線バスの運行本数	P.23	※一部追加
（３）公共交通の利用圏と人口分布及び高齢者の分布等	P.24～27	
IV. 千葉市の状況（その他）		
（１）環境（運輸部門のCO ₂ 排出量等）	P.28	
（２）健康（メタボ該当者、歩行時間の状況）	P.29	
（３）訪日外国人旅行者	P.30	
（４）千葉市の訪日外国人の移動	P.31～33	※追加
V. 千葉市の主な上位計画・関連計画等	P.34～39	※追加

I 第6回東京都市圏パーソントリップ調査結果

➤ 第6回東京都市圏パーソントリップ調査の概要

- ・調査期間：平成30年9月～11月の平日1日
- ・調査対象地域：東京都（島しょ部を除く）、神奈川県、埼玉県、千葉県全域及び茨城県南部地域
- ・調査対象者：住民基本台帳から5歳以上の方を無作為に抽出
- ・有効回答数：約16万世帯、約31万人



- 第1回調査圏域（昭和43年）
- 第2回調査（昭和53年）で新たに加わった圏域
- 第3回調査（昭和63年）で新たに加わった圏域
- 第5回調査（平成20年）で合併に伴い拡大した圏域

※第4回調査は第3回調査と同じ圏域で調査を実施
※第6回調査（平成30年）は第5回調査と同じ圏域で調査を実施

➤ 調査結果の特徴

- ① 総移動回数（総トリップ数）が調査開始以来、初めて減少に転じ、前回平成20年から約13%減少
- ② 外出率と1人1日当たりのトリップ数は、調査開始以来で最低
- ③ 外出率はすべての年齢階層で減少、自営業や専業主婦等で大きく減少
- ④ 1人1日当たりのトリップ数は、業務目的と私事目的で減少、通勤目的で増加
- ⑤ 交通手段別トリップ数は、すべての交通手段数は減少。
目的別トリップ数は業務目的・私事目的で減少。
- ⑥ 代表交通手段分担率は、東京区部及びその周辺では鉄道が増加、郊外部では自動車の割合が高かつ増加
- ⑦ 時間帯別トリップ数は、朝ピーク時は横ばい、昼間以降は減少
- ⑧ 移動時間30分未満のトリップ数は減少、30分以上のトリップ数はほぼ横ばい

調査結果の特徴（東京都市圏域）

① 総移動回数（総トリップ数）

- 総トリップ数は増加してきたが、**今回の調査で初めて減少**。
- 平成20年と比較して約13%、約1,116万トリップ減少。

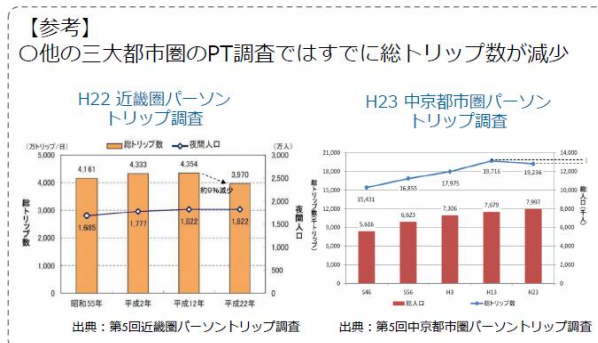
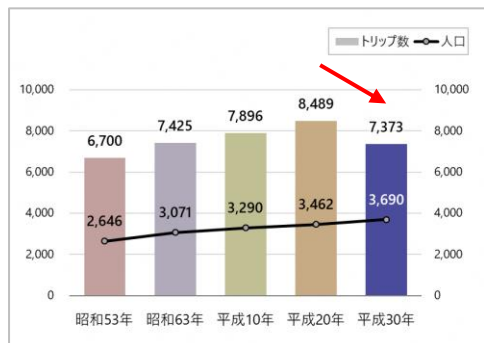


図1 人口及び総トリップ数の推移

② 外出率と1人1日当たりのトリップ

- 外出率は76.6%で平成20年から**9.8ポイント減少**。
- 1人1日当たりのトリップ数は2.61トリップ/人で**0.23トリップ/人減少**。
- いずれも過去最低となり、前回調査時からの変動幅は最大。

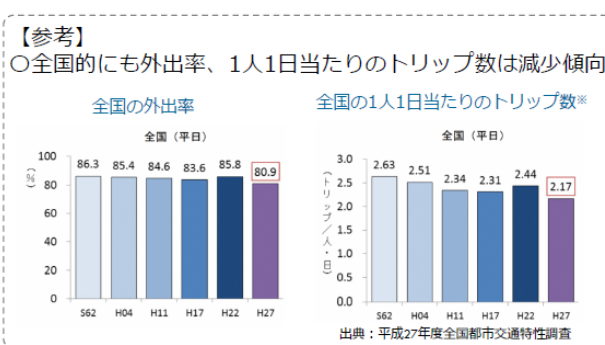
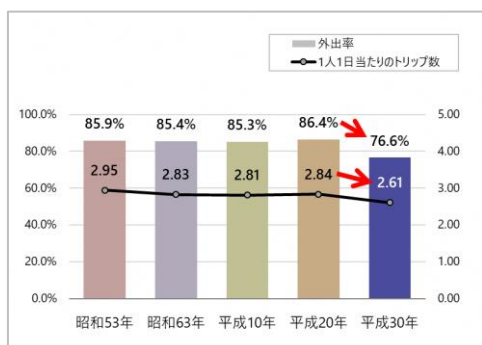


図2 外出率及び1人1日当たりのトリップ数の推移

③ 外出率（年齢階層別）

- すべての年齢階層で外出率が減少し、特に20代から60代の各層では、外出率が平成20年と比較して**約1割減少**。
- 40歳以上の外出率はこれまで増加傾向にあったが、今回の調査で減少に転じる。

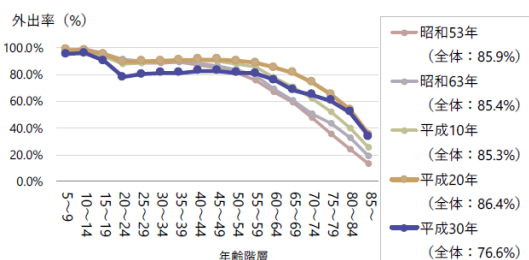


図3 年齢階層別の外出率の推移

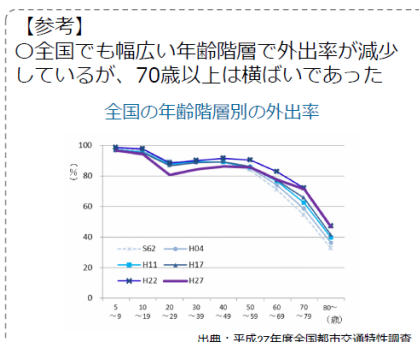


図3 年齢階層別の外出率の推移

③ 外出率（就業状態別・職業別）

- ・就業状態別・職業別の全属性で外出率が減少。

特に『自営業等』と『専業主婦・主夫』は、外出率が17～18ポイント減少。

- ・『会社員等』や『園児・生徒・学生など』は、外出率は低下したものの減少幅は他の属性に比べて小さい。

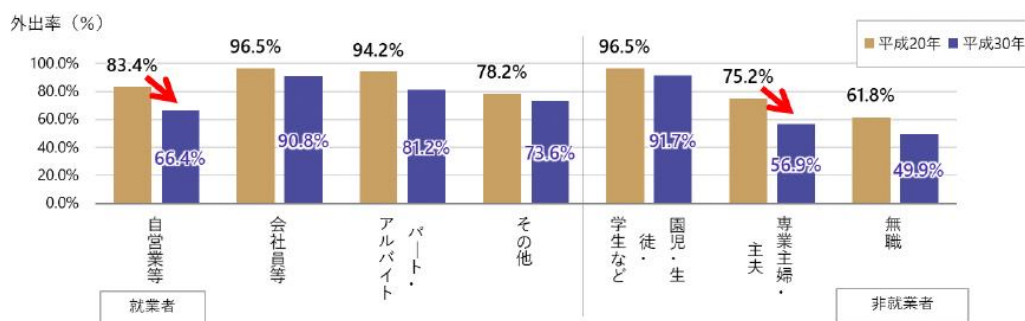


図4 就業状態別・職業別の外出率の変化

④ 1人1日当たりのトリップ数

- ・私事目的・業務目的の1人1日当たりのトリップ数は、男性・女性、各年齢階層のすべてで減少。
- ・通勤目的の1人1日当たりのトリップ数は、女性の15歳から64歳を中心に増加。

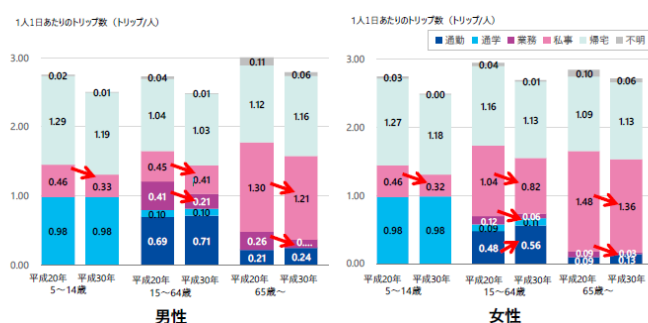


図5 性別・年齢階層別・目的別1人1日当たりのトリップ数の変化

⑤ 交通手段別トリップ数及び目的別トリップ数

- ・代表交通手段別では、平成20年と比較して、自動車のトリップ数は457万トリップ（約19%）減少。
- ・目的別では、平成20年と比較して、業務目的が364万トリップ（約53%）減少し、私事目的は396万トリップ（約16%）減少。

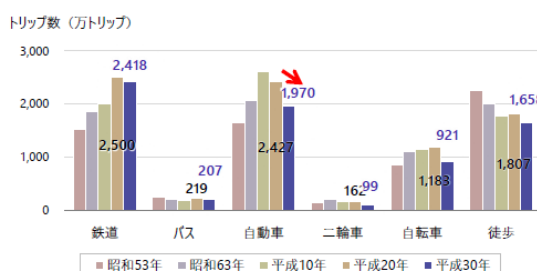


図6 代表交通手段別トリップ数の推移

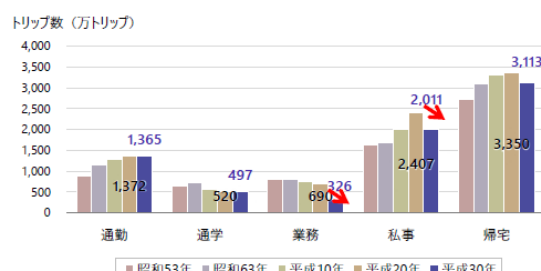


図7 目的別トリップ数の推移

⑥ 代表交通手段別分担率

- 東京区部及びその周辺では鉄道の分担率が高く、郊外に行くにつれて自動車の分担率が高い傾向。
- 鉄道の分担率は千葉西南部を除きすべての地域で増加、自動車の分担率は東京区部及びその周辺では減少し、郊外部では増加。

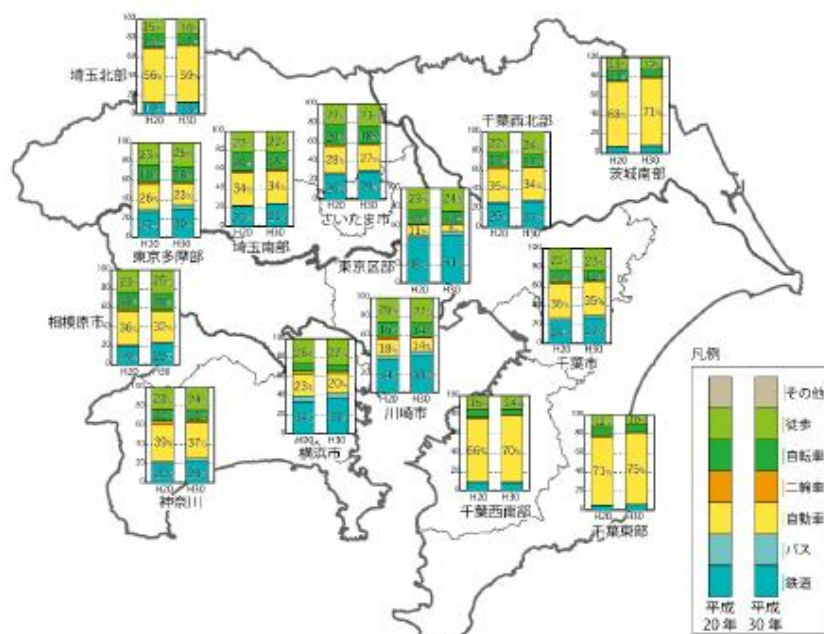


図8 地域別の代表交通手段分担率の変化

⑥ 時間帯別トリップ数及び移動時間 30 分未満のトリップ数

- 朝ピーク時のトリップ数は横ばい、昼間以降のトリップ数は減少。
- 移動時間 30 分未満のトリップ数は減少、30 分以上のトリップ数はほぼ横ばい。

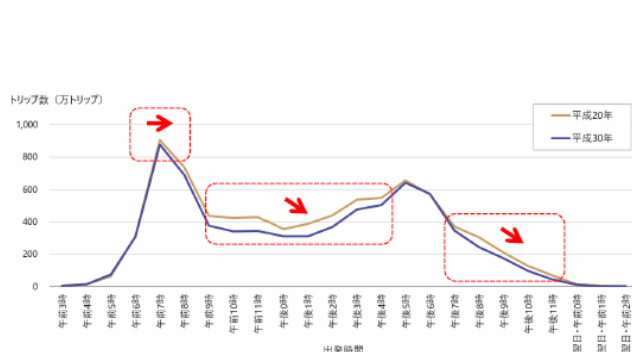


図9 出発時間帯別トリップ数の変化

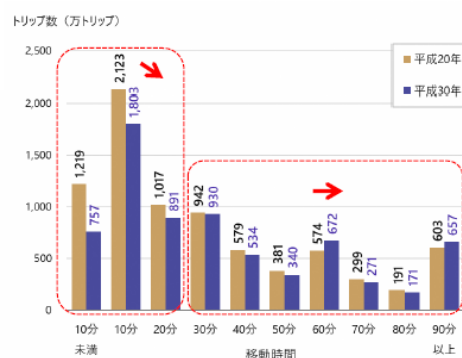
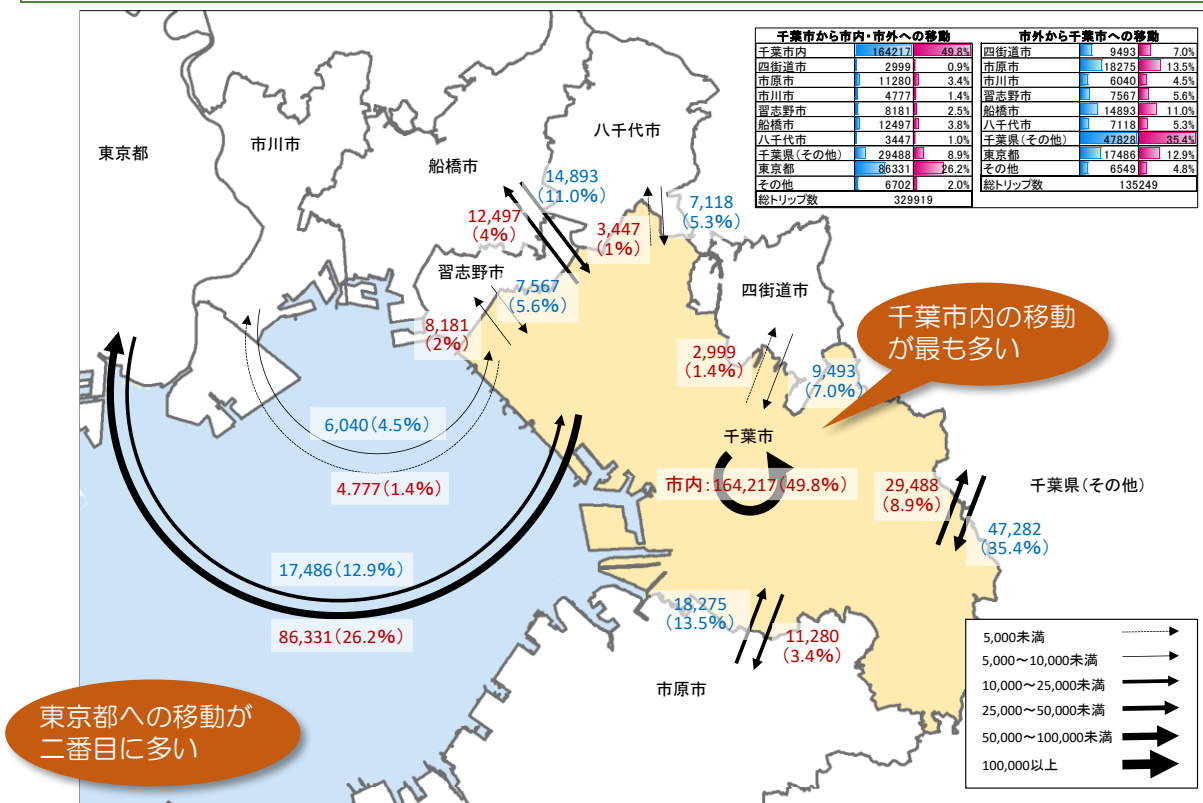


図10 移動時間別トリップ数の変化

調査結果の特徴（千葉市域）

1. 自宅から通勤（市内・市外への移動）

- 本市からの移動について、市内へ通勤の方が最も多く、5割程度を占めています。次いで、県内、東京都への通勤が多い状況です。
- 千葉市外からの移動について、県内からの移動が最も多く、次いで市原市が多い状況です。
- 市内、市外への代表交通手段としては、鉄道と自動車の利用が大半を占めています。



※自宅からの通勤トリップのみ使用（不明を除く）

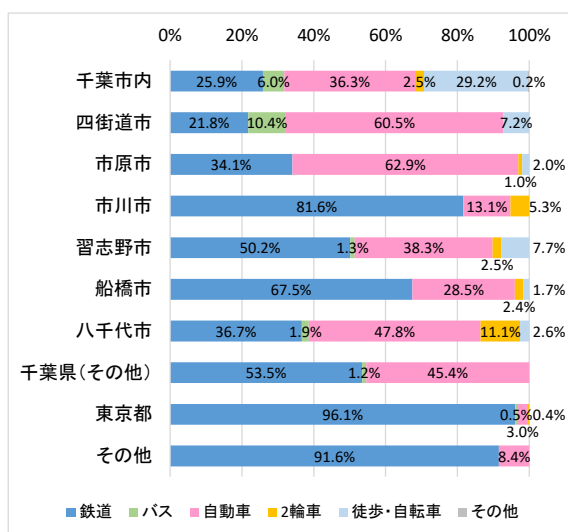


図 11 千葉市から市内・市外への代表交通手段

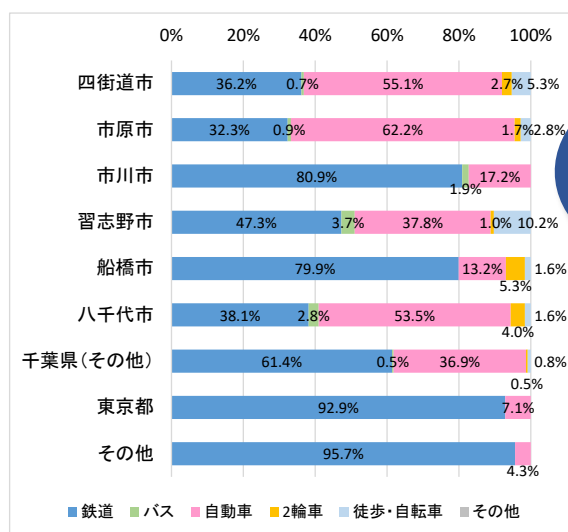


図 12 市内・市外から千葉市への代表交通手段

都内への移動は鉄道が最も多い

近隣市への移動は自動車最も多い

2.自宅から通学（市内・市外への移動）

- 本市からの移動について、市内へ通学する方が最も多く、7割以上を占めています。次いで、県内、東京都への通学が多い状況です。
- 千葉市外からの移動について、県内からの移動が最も多い状況です。
- 市内、市外への代表交通手段としては、鉄道の利用が大半を占めています。

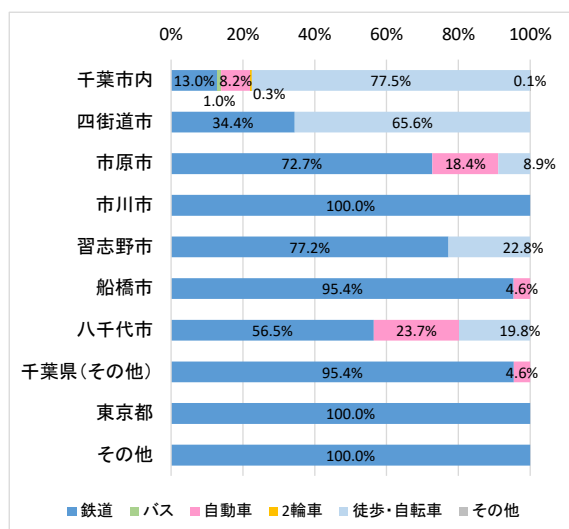
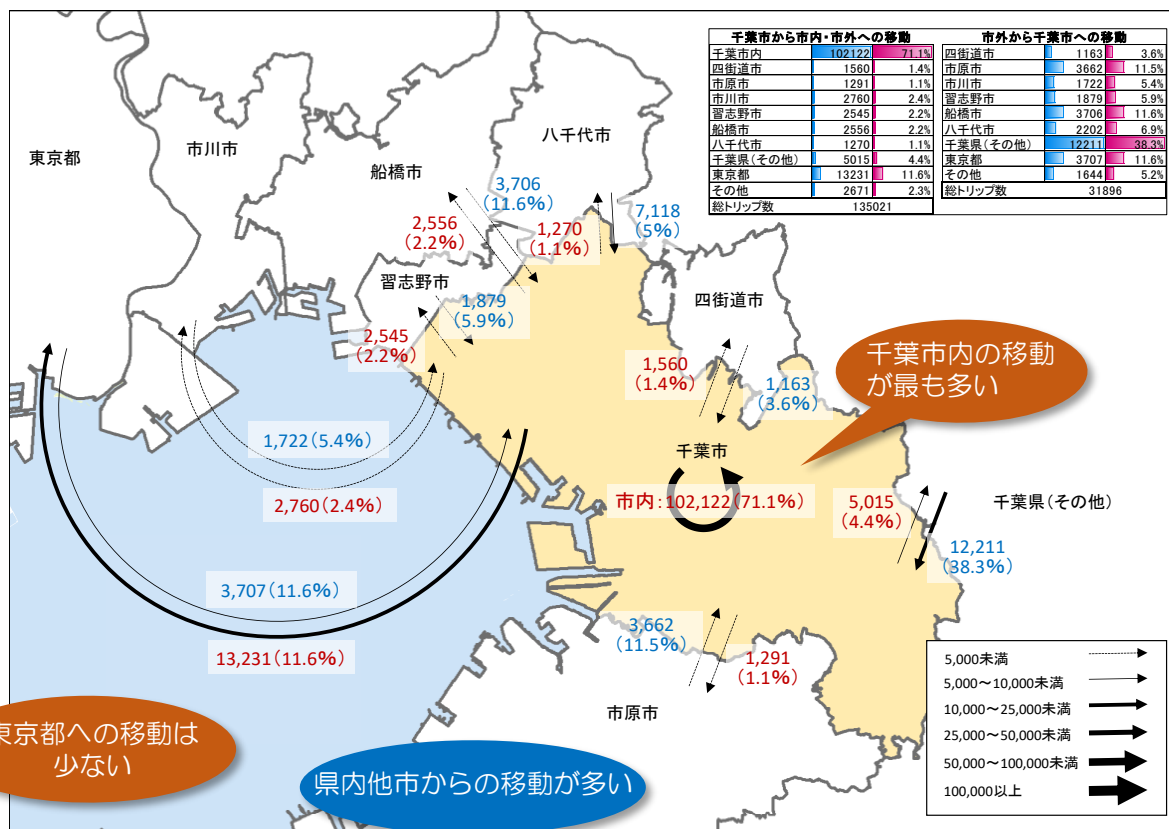


図 13 千葉市から市内・市外への代表交通手段

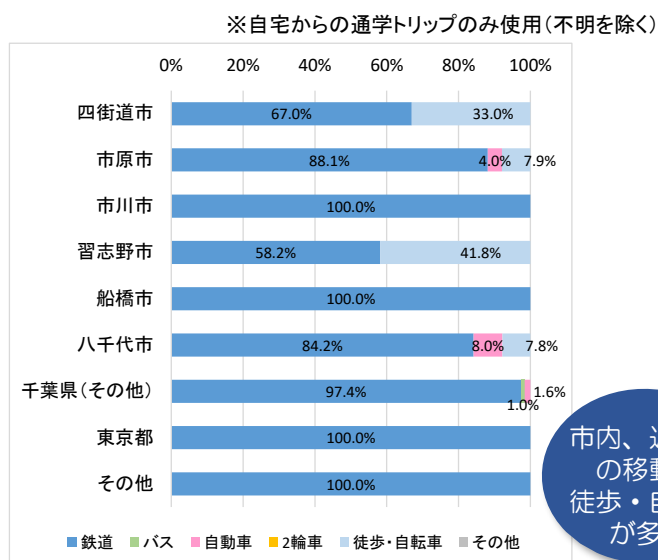
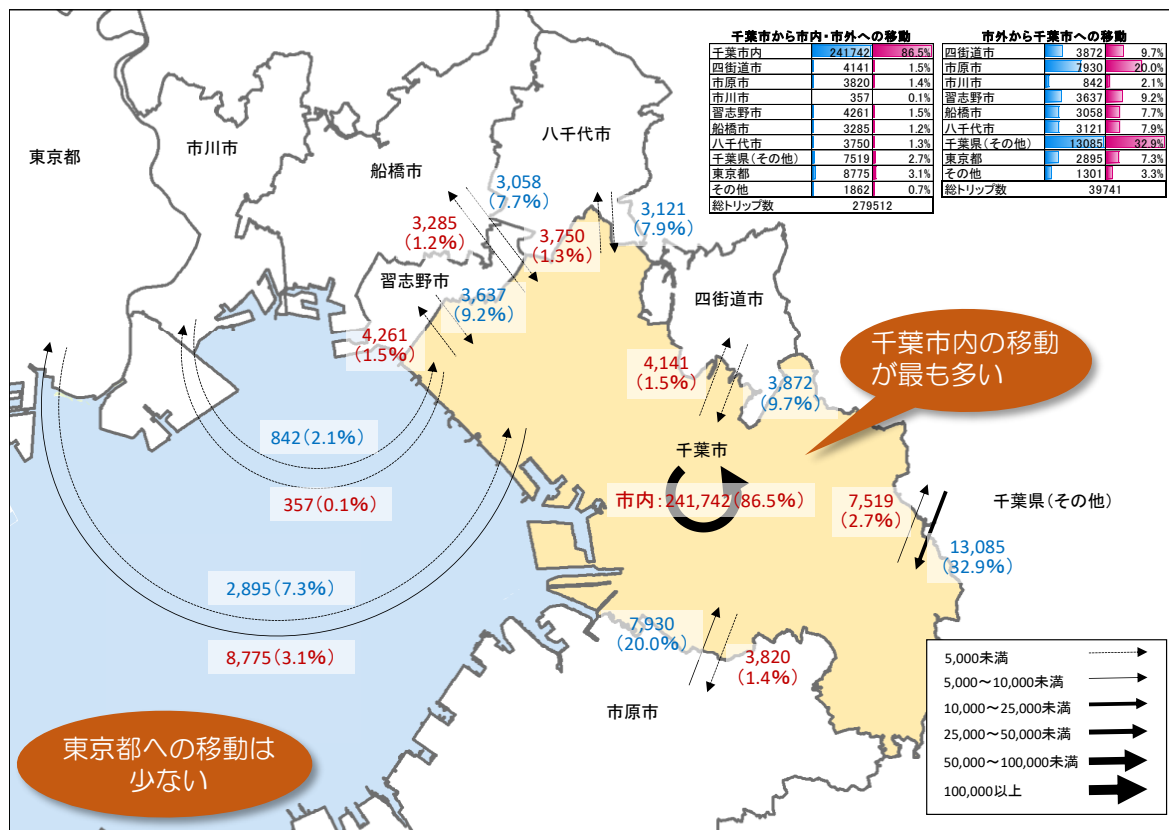


図 14 市内・市外から千葉市への代表交通手段

3.自宅から私事※買い物、通院など（市内・市外への移動）

- 本市からの移動について、市内へ買い物や通院の方が最も多く、8割以上を占めています。次いで、県内や近隣市への買い物や通院をする方が多い状況です。
- 千葉市外からの移動について、県内、市原市からの移動が多い状況です。
- 市内、市外への代表交通手段としては、鉄道と自動車の利用が大半を占めています。



※自宅からの私事トリップのみ使用(不明を除く)

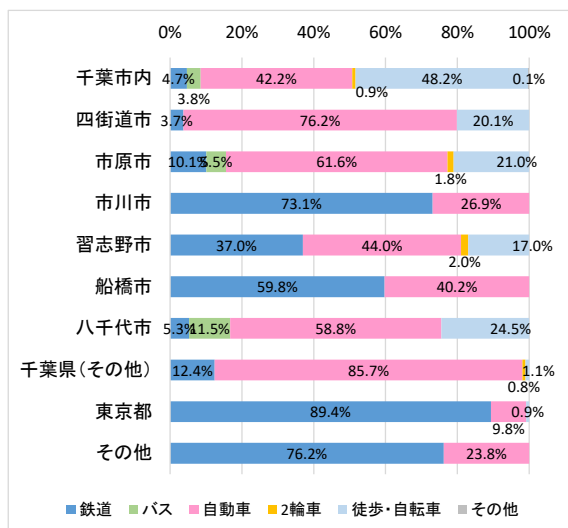


図 15 千葉市から市内・市外への代表交通手段

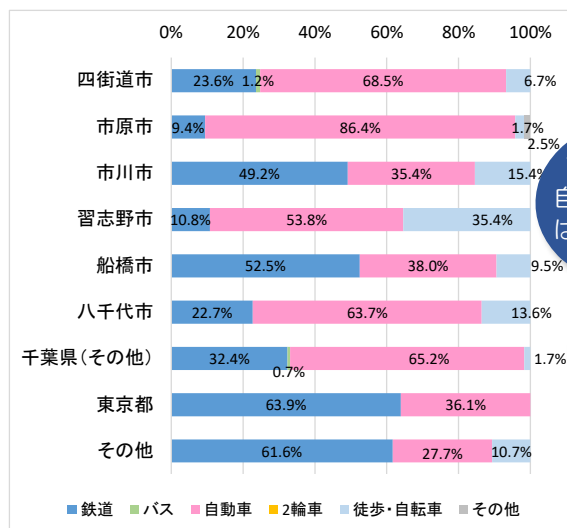


図 16 市内・市外から千葉市への代表交通手段

市内、近隣市は自動車、都内近郊は鉄道による移動が多い

都内への移動は鉄道が最も多い

4.自宅以外から勤務・業務（市内・市外への移動）

- 本市からの移動について、市内へ勤務・業務の方が最も多く、5割程度を占めています。次いで、県内、東京都への勤務・業務が多い状況です。
- 千葉市外からの移動について、県内、東京都からの移動が多い状況です。
- 市内、市外への代表交通手段としては、自動車の利用が大半を占めています。

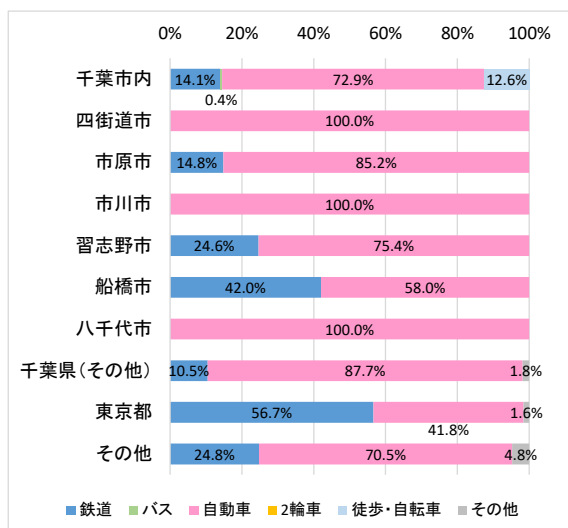
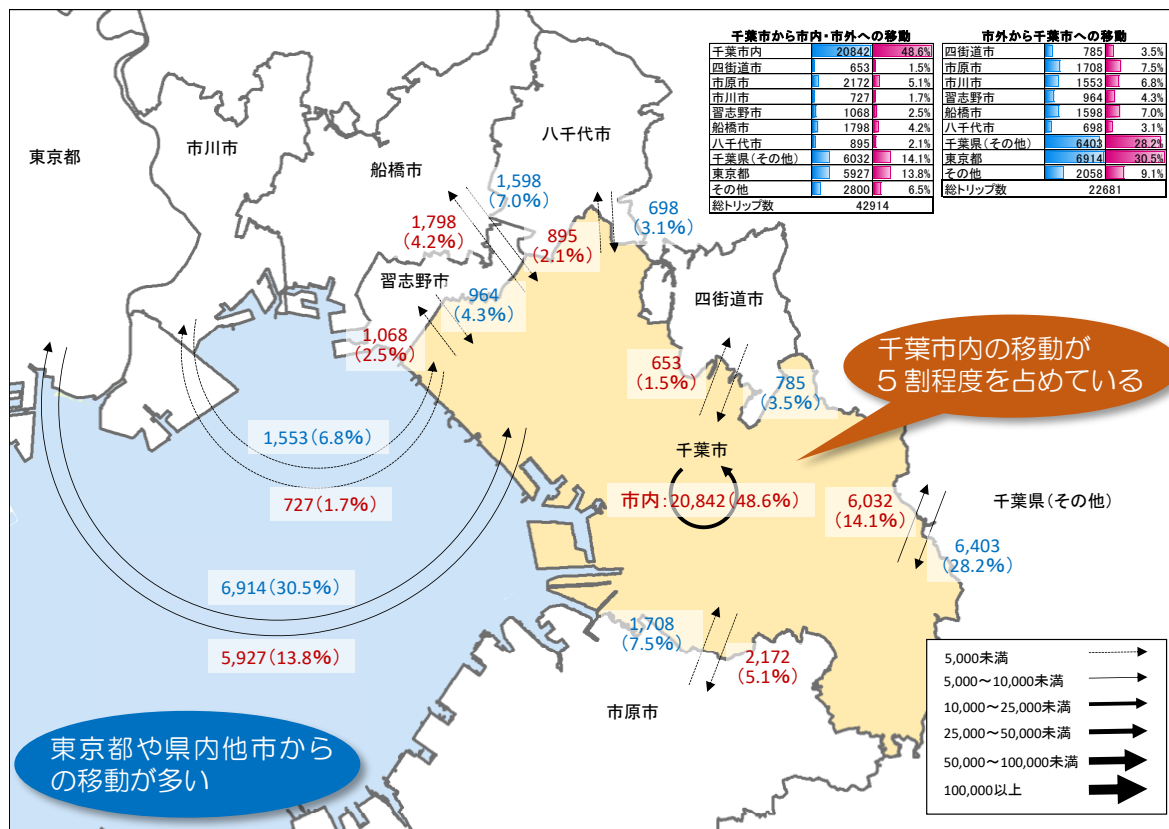


図 17 千葉市から市内・市外への代表交通手段

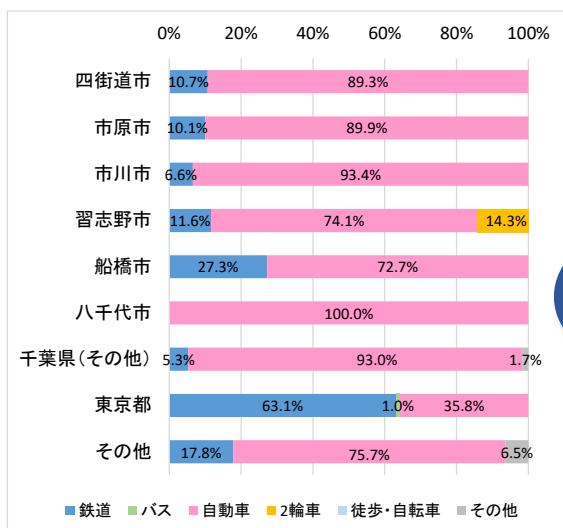


図 18 市内・市外から千葉市への代表交通手段

主に自動車による移動

都内への移動は鉄道が最も多い

5.各地域からの移動（市内・市外への移動）

○自宅から通勤

- 本市の区ごとの移動について、中央区、若葉区は地区内の移動が最も多いが、花見川区、稲毛区、美浜区は、東京都への移動が最も多い。緑区は、千葉市外への移動が最も多い。
- 代表交通手段としては、緑区と若葉区を除いて、「鉄道」の利用が最も多い。緑区と若葉区は、「自動車」による移動が最も多い。

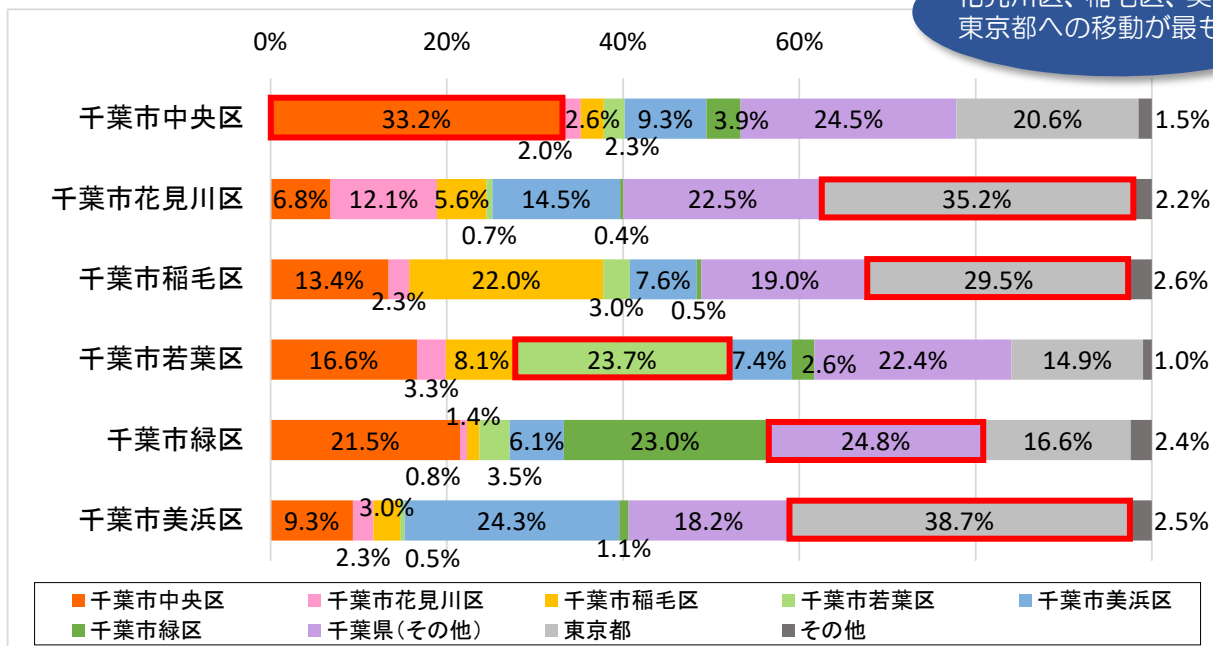


図 19 千葉市から市内・市外への移動

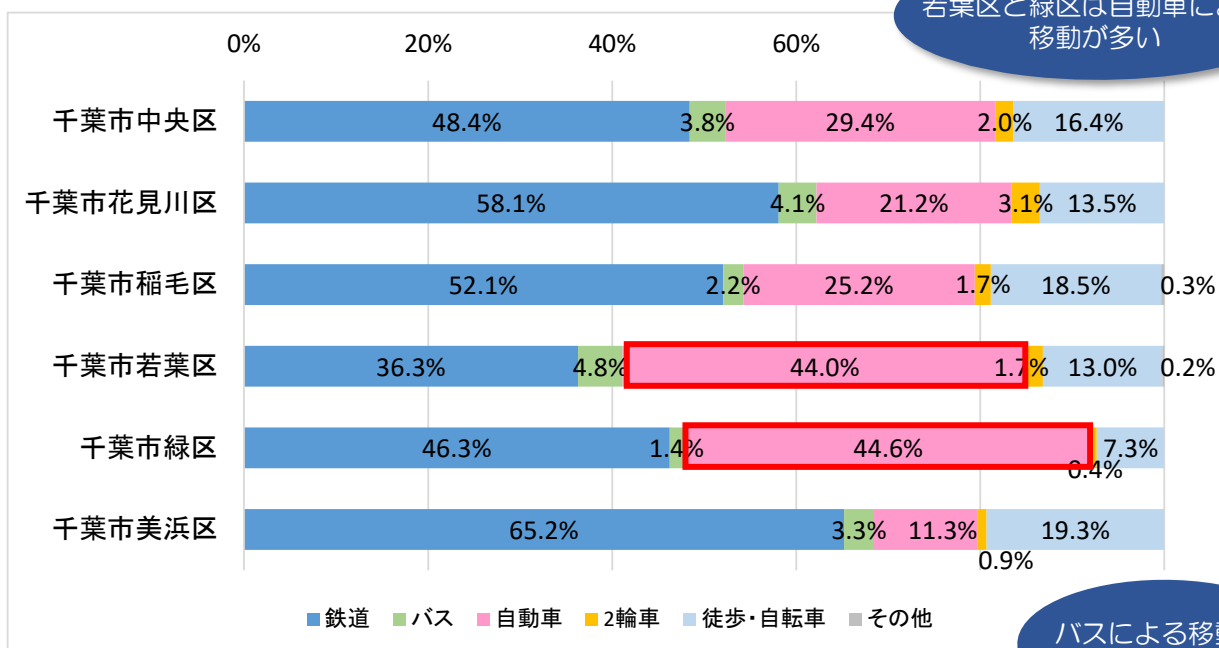


図 20 千葉市から市内・市外への交通手段

※自宅からの移動のみ使用。不明は除く

○自宅から通学

- 本市の区ごとの移動について、どの地区においても地区内の移動が最も多く 5 割以上を占めている。県内（千葉市が以外）や東京都などへ通学する人は少ない。
- 代表交通手段としては、どの地区においても「徒歩・自転車」による移動が多く、5 割以上を占めている。2 番目に「鉄道」を利用する人が多く、3 割程度を占めている。

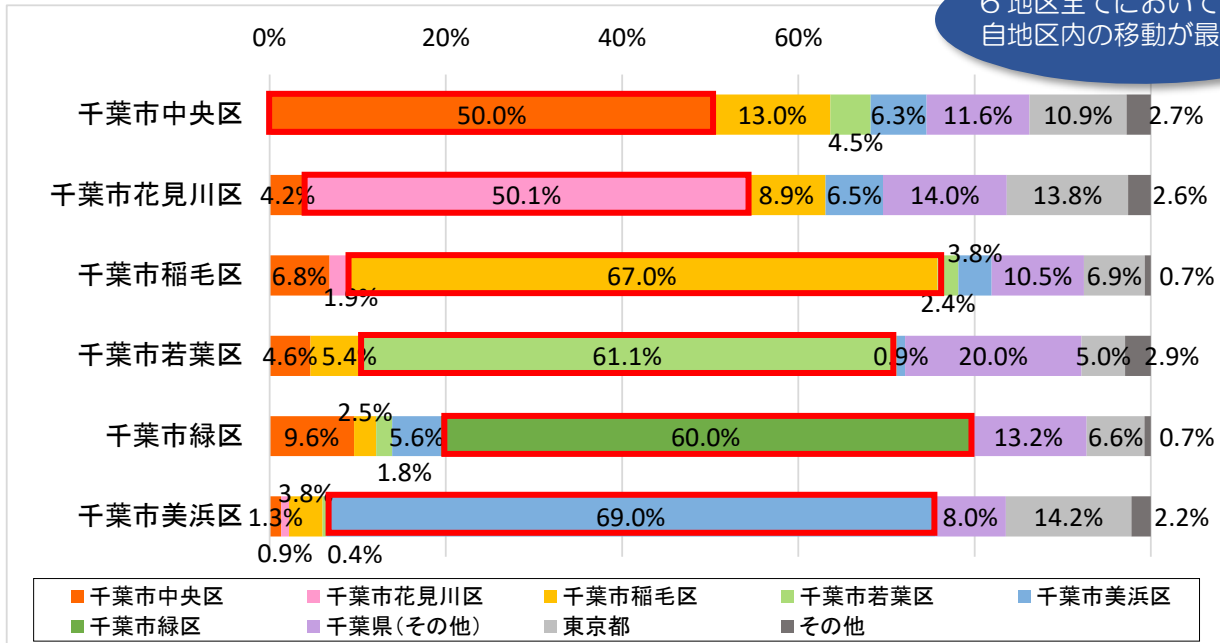


図 21 千葉市から市内・市外への移動

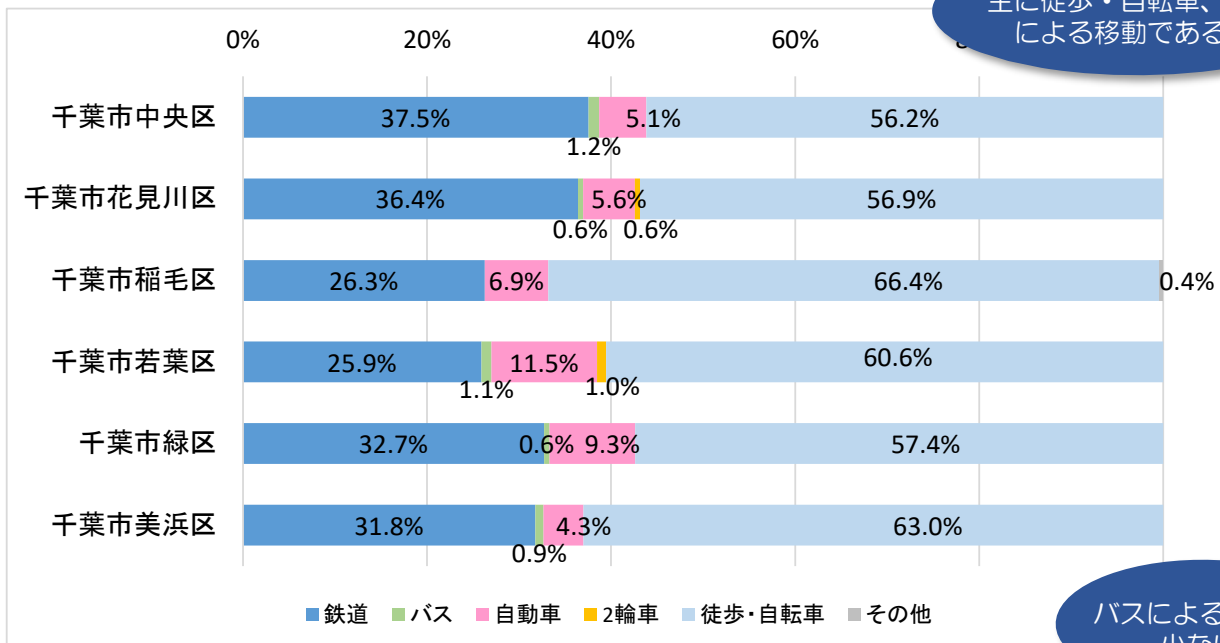


図 22 千葉市から市内・市外への交通手段

※自宅からの移動のみ使用。不明は除く

○自宅から私事（買い物、通院など）

- 本市の区ごとの移動について、どの地区においても地区内の移動が最も多く 5 割以上を占めている。県内（千葉市が以外）や東京都などへ買い物や通院する人は少ない。
- 代表交通手段としては、どの地区においても「自動車」「徒歩・自転車」による移動が多く、8 割以上を占めている。「鉄道」「バス」を使う人は少ない。

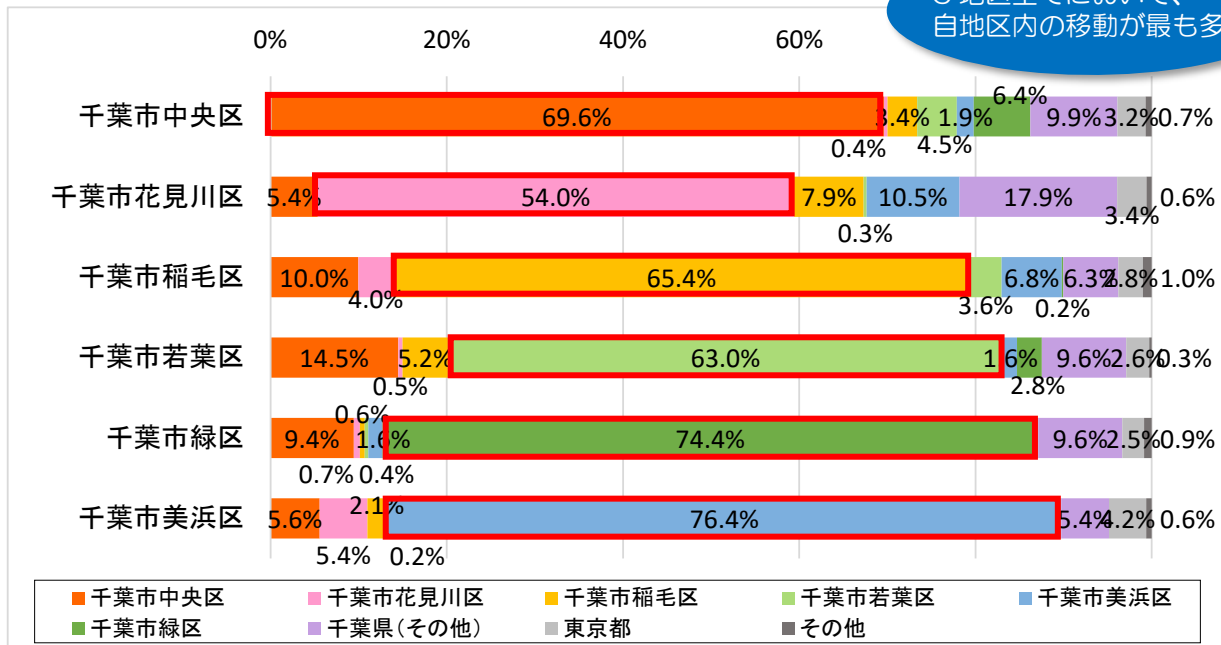


図 23 千葉市から市内・市外への移動

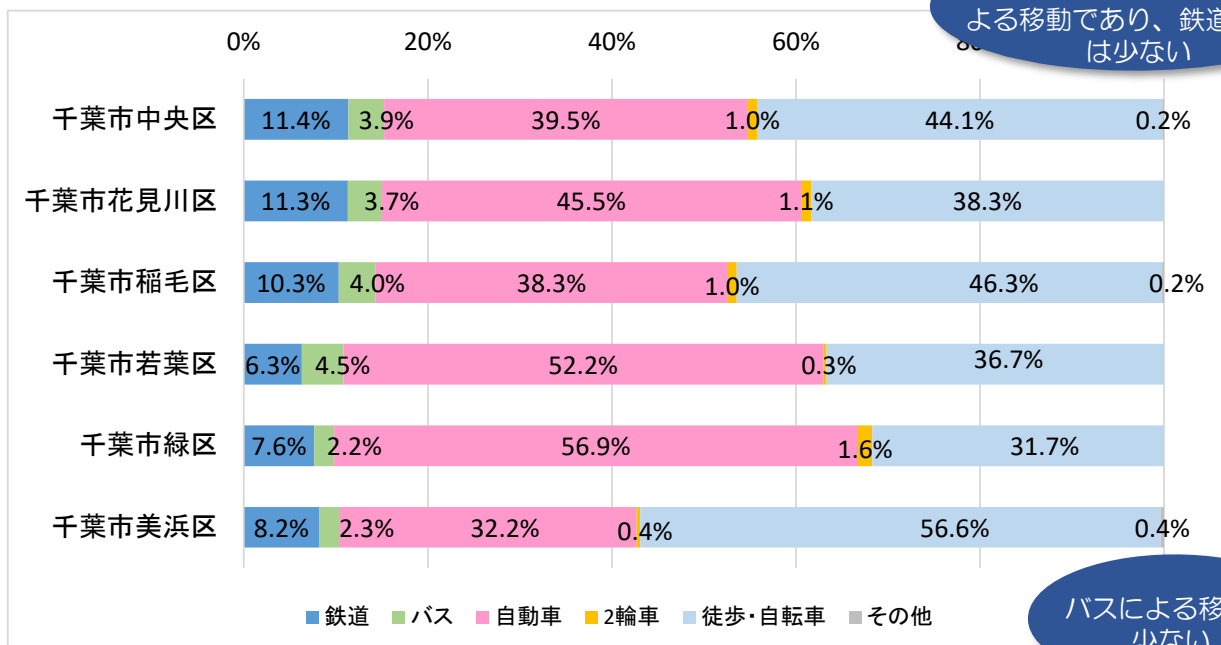


図 24 千葉市から市内・市外への交通手段

※自宅からの移動のみ使用。不明は除く

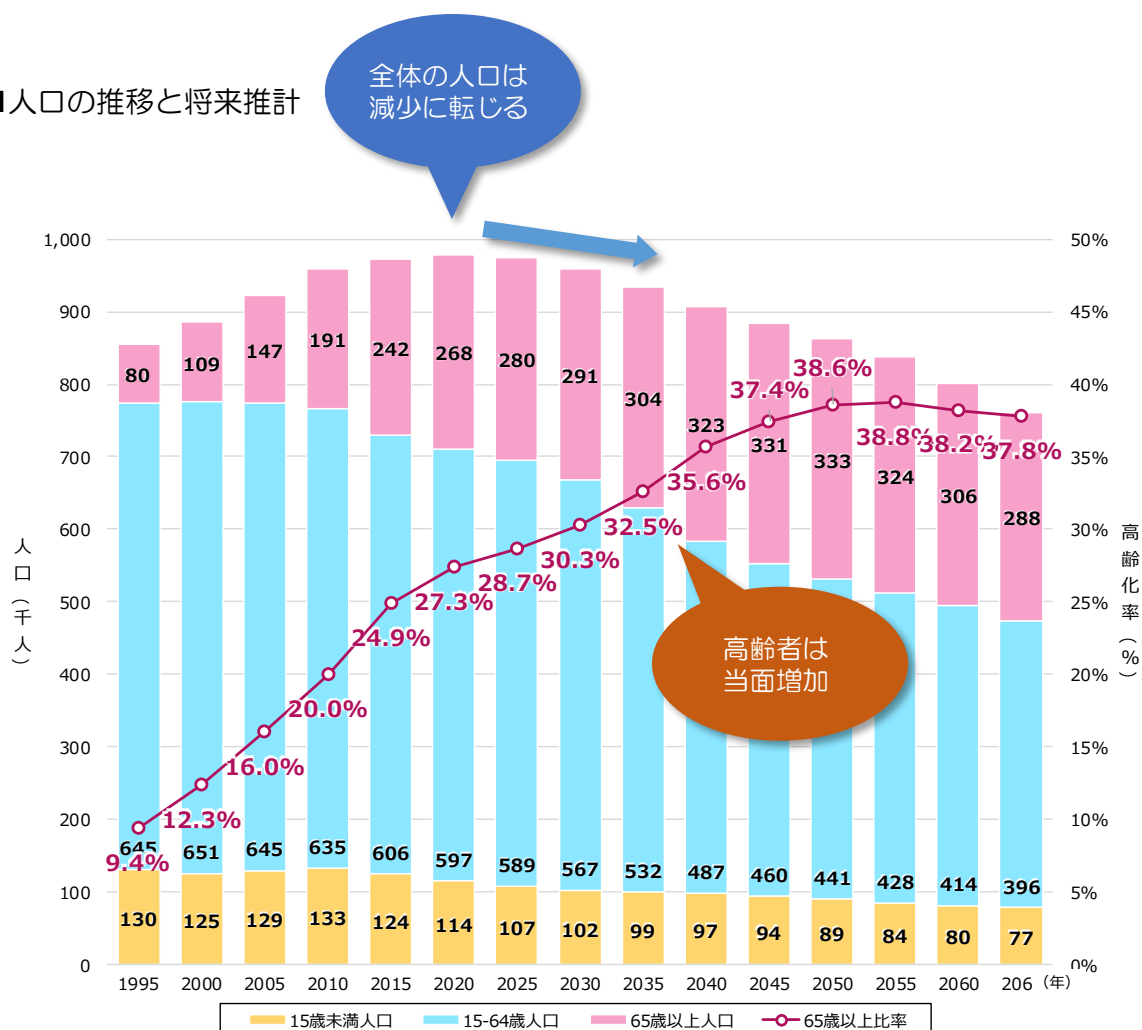
Ⅱ 千葉市の状況（人口等）

1.人口の状況

（１）人口・年齢構成の推移と将来の見通し

- 本市の人口は、これまで増加傾向にありましたが、2020年頃をピークに減少に転じる見通しです。
- 一方、年少人口、生産年齢人口が減少するのに対し、高齢者人口は2050年まで増加する見通しです。

■人口の推移と将来推計

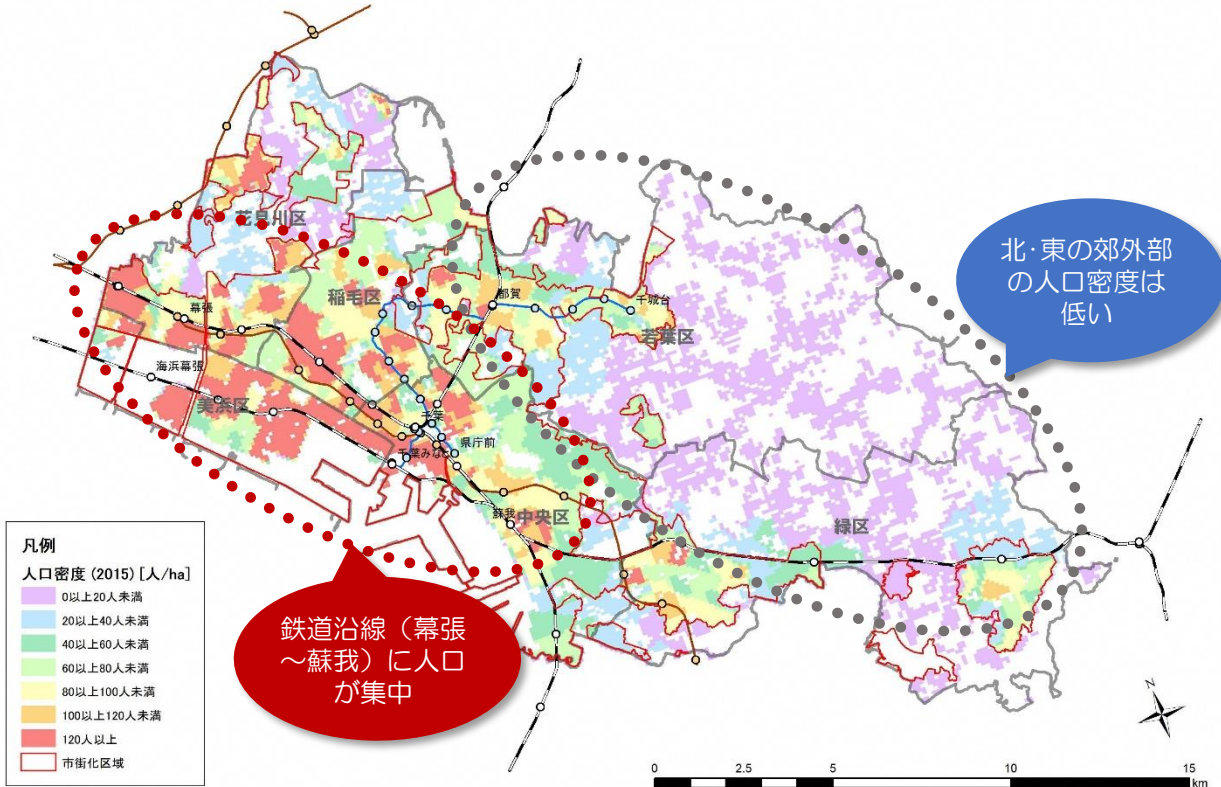


千葉市将来人口推計(2018年(平成30年)3月)をもとに作成

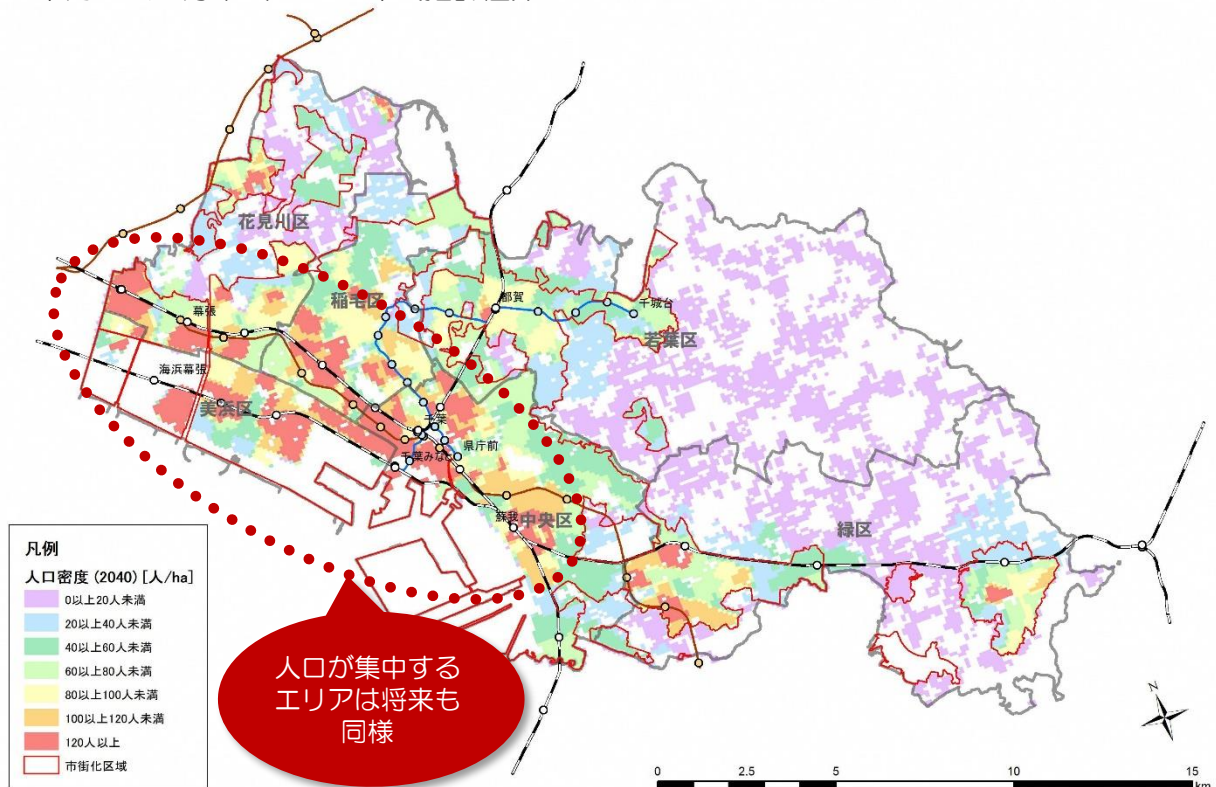
(2) 地域別人口の推移

- 現況の人口分布をみると、本市南西の沿岸部に人口が集中し、北部・東部の郊外部の人口密度は低い傾向にあります。とりわけ、中央区、花見川区、稲毛区、美浜区の鉄道沿線（幕張～蘇我）のエリアにおいて、人口が集中しています。
- 将来（2040年）においても、現状と同様の傾向となる見通しです。

■市内の人口分布（2015年）



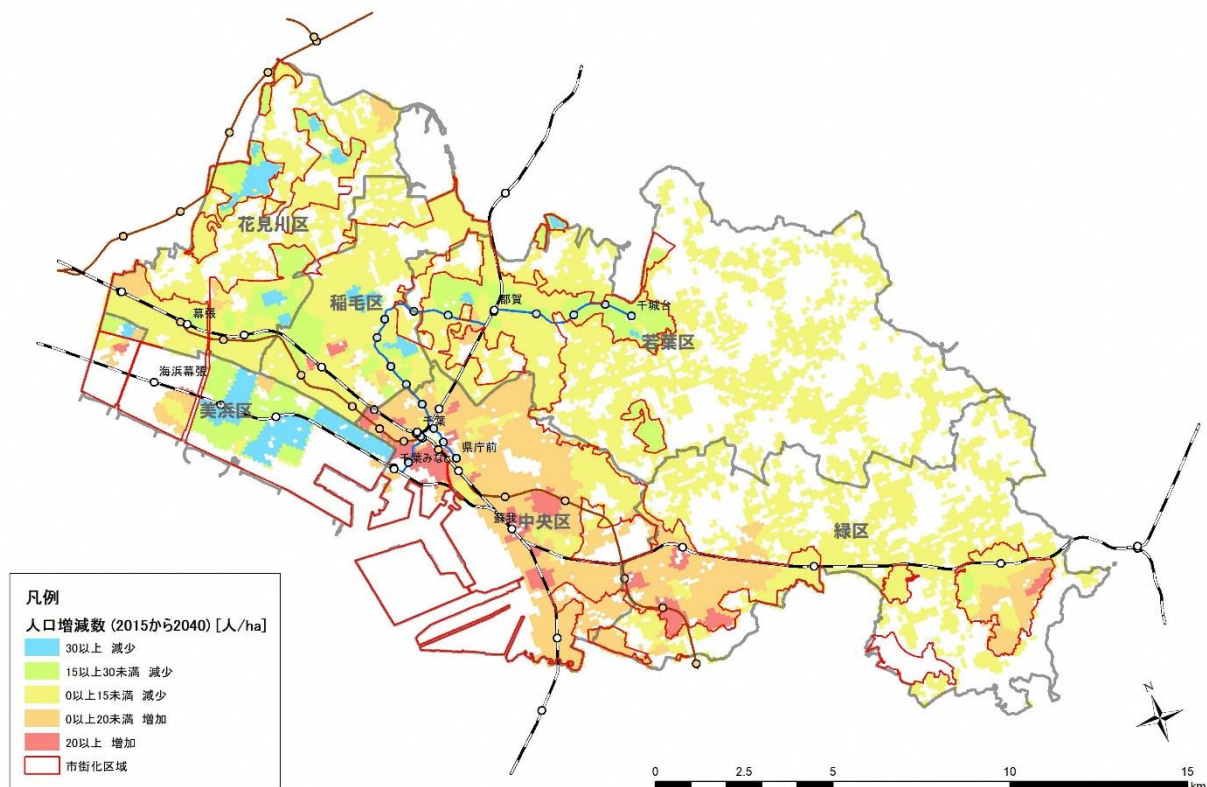
■市内の人口分布（2040年〔推計値〕）



(3) 市内の人口増減の分布

●2015 年と 2040 年の人口分布を見ると、総人口は郊外部で減少する見通しです。

■人口増減数（2015 年から 2040 年）



(4) 市内の高齢者の分布状況

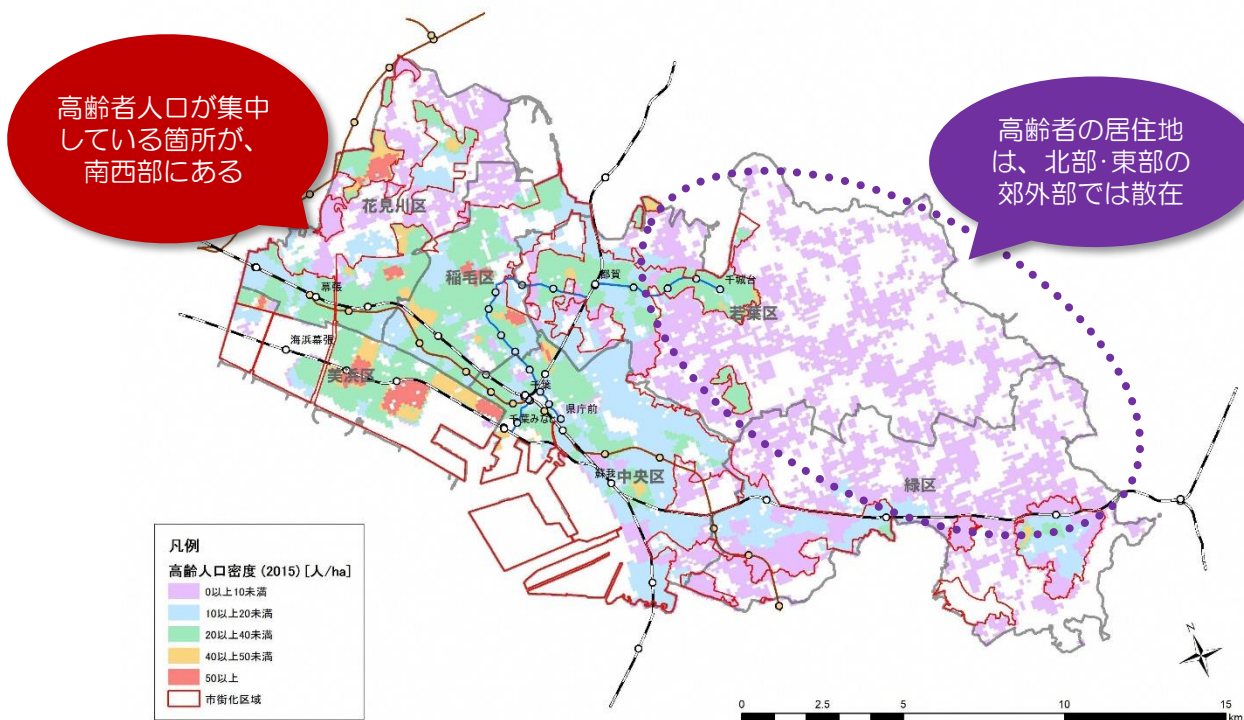
(高齢者人口密度)

- 現況の高齢者人口の分布をみると、本市南西の沿岸部で多く、北部・東部の郊外部で少ない（北部・東部では、高齢者の居住地が散在している）傾向にあります。
- 高齢者人口密度が 50 人/ha と特に高い箇所が点在している状況です。

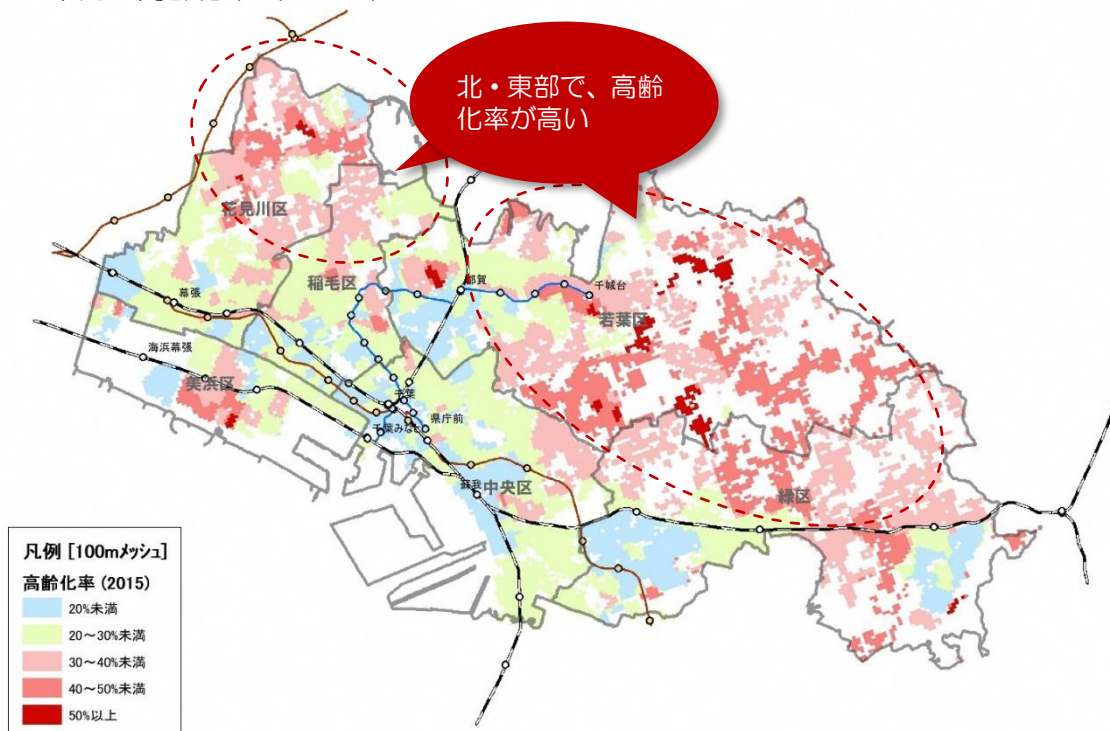
(高齢化率)

- 現況の高齢化率の分布をみると、概ね本市南西の沿岸部で低く、北部・東部の郊外部で高い傾向にあります。
- 高齢化率が 50% と特に高い箇所が点在している状況です。

■ 市内の高齢者人口密度（2015）



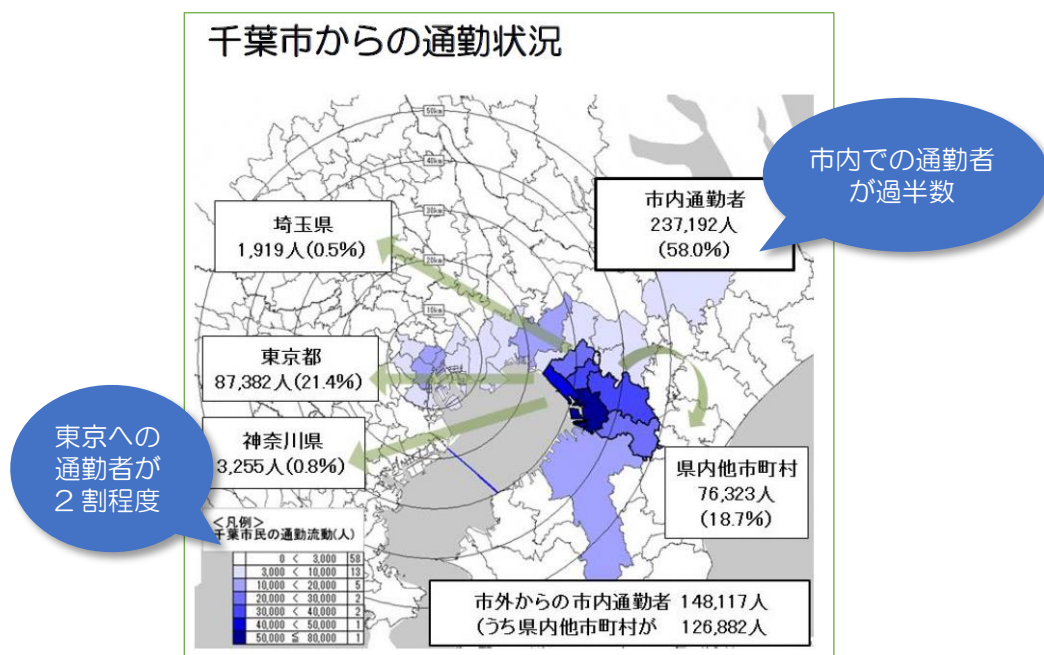
■ 市内の高齢化率（2015）



2. 通勤・通学の動き

(1) 通勤・通学の動き（全体）

- 本市においては、市内での通勤者が過半数（58%）を占めています。市外への通勤の中では、東京都が2割程度となっています。
- 昼夜間人口比率（夜間人口に占める昼間人口の比率）は、首都圏の政令市の中で突出して高くなっており、市外への流出が少なく、市外からの流入が高い都市となっています。



首都圏政令市の勤務先別割合（％）

		千葉市	さいたま市	川崎市	横浜市
勤務先	市内	58.0	50.5	42.2	60.0
	県内他市	18.7	15.5	12.8	12.2
	東京都	21.4	30.5	43.4	26.4

昼間/夜間の割合が首都圏政令市の中で特に多い

首都圏政令市の昼夜間人口比率*

千葉市	さいたま市	横浜市	川崎市	相模原市
97.9	93.0	91.7	88.3	88.3

*昼夜間人口比率とは

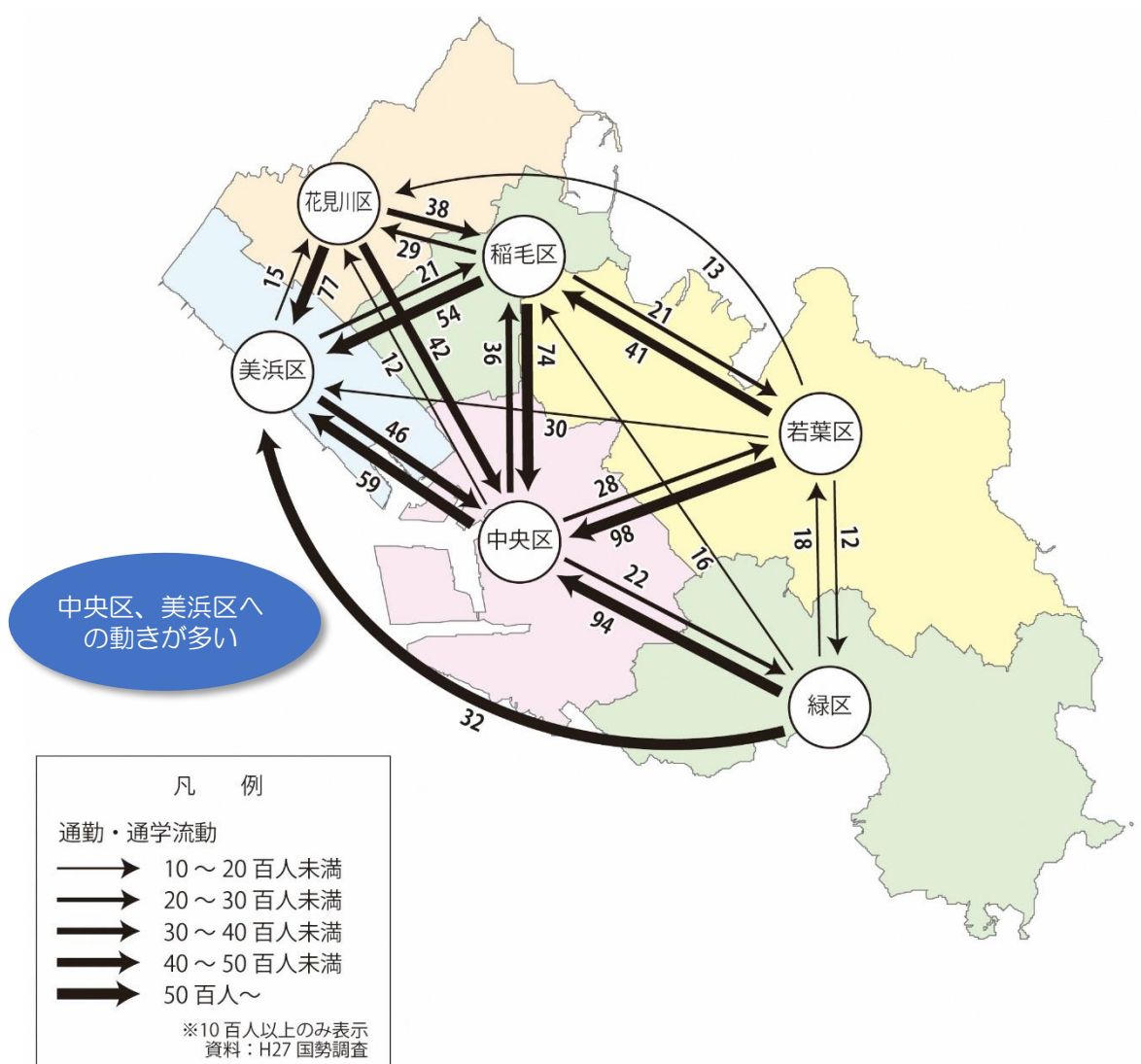
夜間人口と昼間市内にいる人の割合を比べた値。
市外への通勤・通学者が少なく、市外から通勤・通学者が多く集まる都市ほど、割合が高くなる。

H27年国勢調査より

(2) 市内の動き

●市内の通勤・通学の動きをみると、特に、中央区、美浜区への動きが多くなっています。

■通勤・通学の動き（市内）

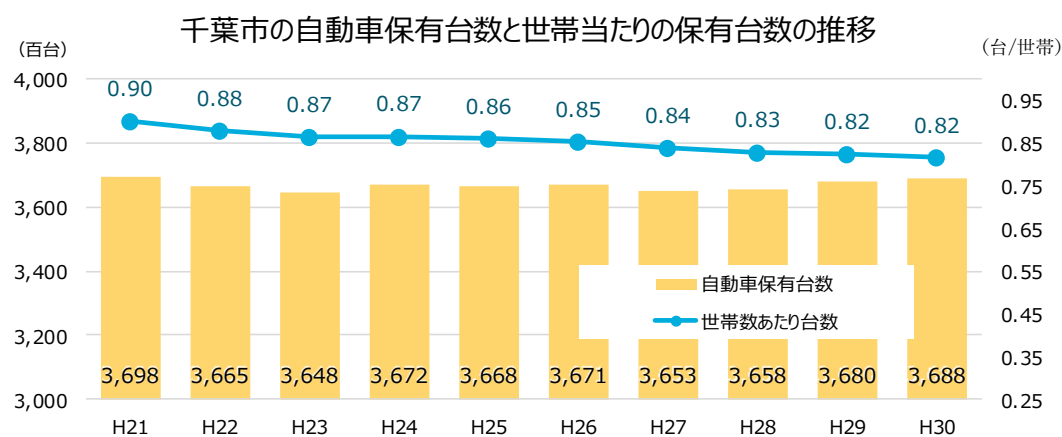
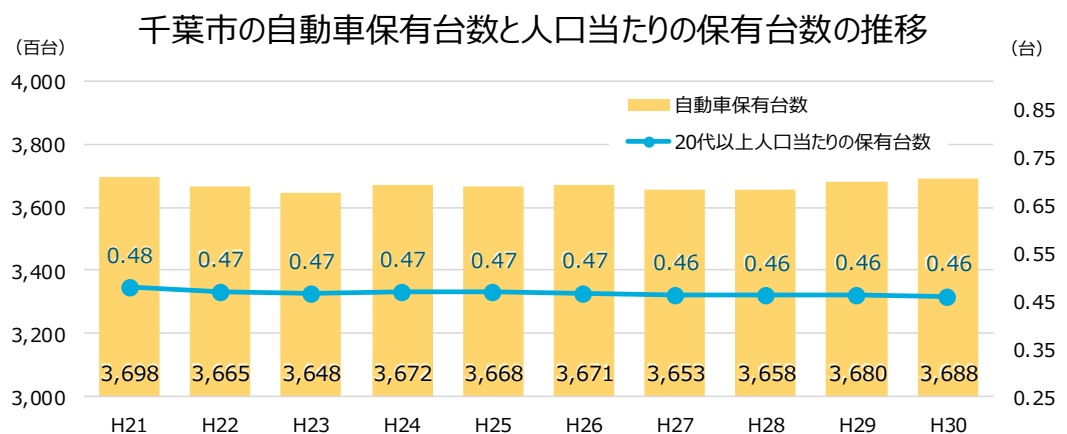


国勢調査(平成 27 年)をもとに作成

3. 交通手段

(1) 自動車保有台数の状況

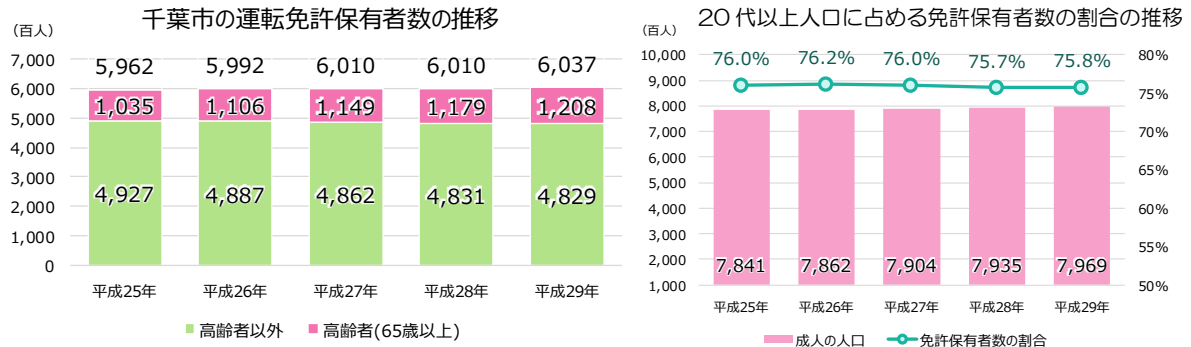
- 本市における“20代以上人口当たりの自動車保有台数”の割合は、現状で0.46台/人程度となっています。
- “世帯当たりの自動車保有台数”は微減傾向にあり、現状で0.82台/世帯となっています。



(一社)日本自動車販売協会連合会千葉県支部資料をもとに作成

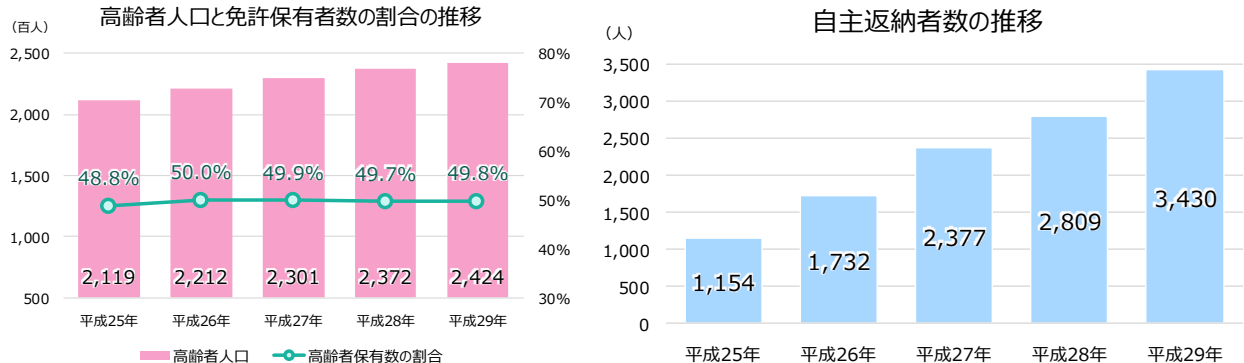
(2) 運転免許保有者数の状況

- 本市の運転免許保有者数について、65 歳以上の高齢者の運転免許保有者数は増加傾向にあります。
- “20 代以上人口当たりの運転免許保有者数”の割合は、微減傾向にあり概ね 76%程度となっています。



千葉県警察資料をもとに作成

- “高齢者人口に対する運転免許保有者数”の割合は、5 割程度となっています。
- 近年、免許返納者は年々増加しているが、高齢者の運転免許保有率が大きく変動するまでには至っていない。

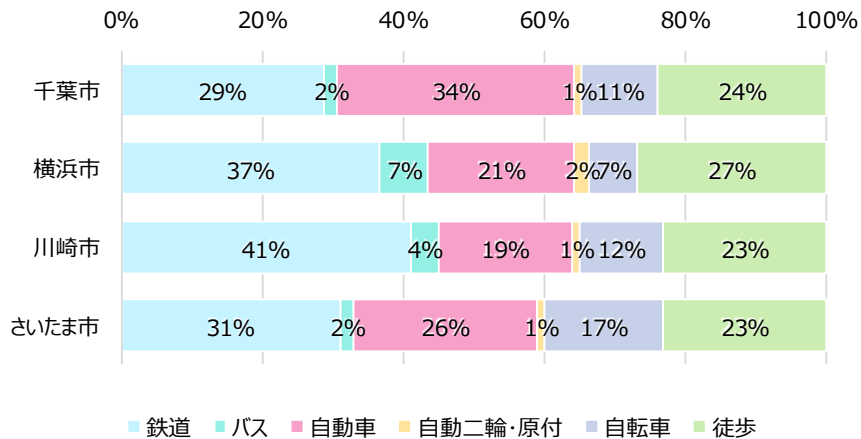


千葉県警察資料をもとに作成

(3) 代表交通手段の構成比

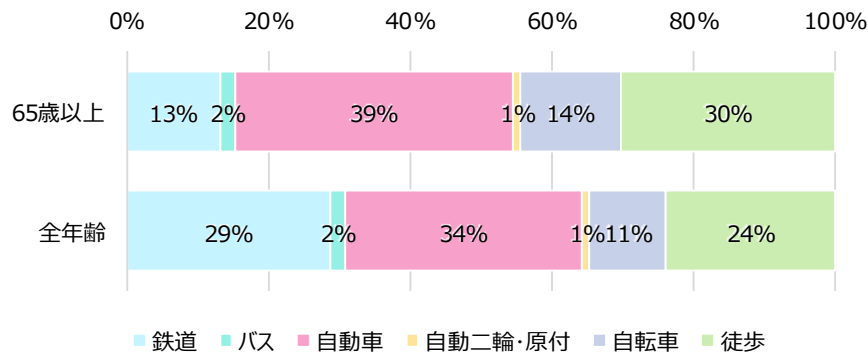
- “代表交通手段の構成比（都市別）”を見ると、自動車利用の割合（約34%）は首都圏の他政令市と比べて高くなっています。
また、バス利用の割合（約2%）は、他交通手段と比べ、低い割合となっています。
- “年代別代表交通手段の構成比（千葉市）”を見ると、65歳以上の自動車利用が全体の約39%を占めており、東京都市圏と比べて高くなっています。

代表交通手段の構成比（都市別）



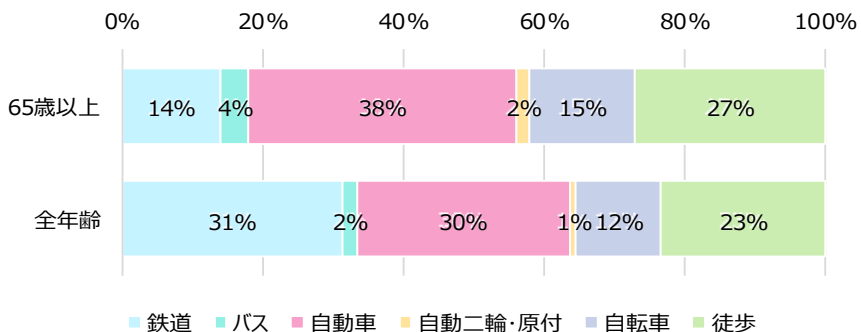
年代別代表交通手段の構成比（千葉市）

【千葉市】



年代別代表交通手段の構成比（東京大都市圏）

【東京大都市圏】



全国都市交通特性調査(2015年)をもとに作成

Ⅲ

千葉市の状況（公共交通）

千葉市の公共交通のネットワーク

（１）公共交通の状況

- JR、私鉄、千葉都市モノレール、路線バスによる公共交通網が形成されています。
- JR、私鉄は、主に市内と都内や県内房総各方面を結んでいます。
- 千葉都市モノレールは、主に市内陸部の住宅団地と鉄道駅を結んでいます。

■ 千葉市の公共交通



各事業者からの情報等をもとに作成

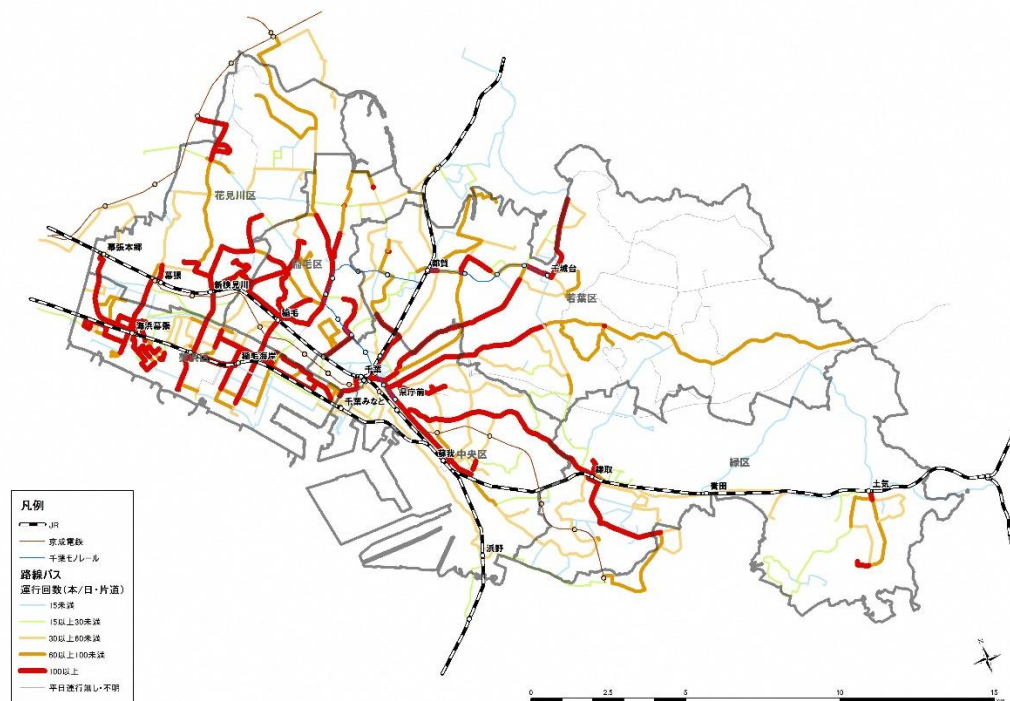
千葉市の公共交通			概要
鉄道	JR東日本	総武本線	・千葉駅～東京都心方面を結ぶ （成田線は直通） ・特急しおさい、成田エクスプレス等が運行 ・総武緩行線・快速線が並走
		京葉線	・蘇我駅～東京方面を結ぶ （武蔵野線は直通） ・快速は外房線・内房線等との直通あり
		外房線	・千葉駅～房総半島東岸を通り鴨川方面を結ぶ ・東京方面からの快速等が乗り入れ
		内房線	・千葉駅～房総半島西岸を通り鴨川方面を結ぶ ・東京方面からの快速等が乗り入れ
	京成電鉄	京成千葉線	・千葉中央駅～習志野方面を結ぶ ・京成本線から分岐
		京成千原線	・千葉中央駅～市原方面を結ぶ ・ほぼ千葉市内を運行
	千葉都市モノレール	1号線	・千葉みなと駅～県庁前を結ぶ ・全線が中央区内を運行
		2号線	・千葉みなと駅・千葉駅～千城台駅を結ぶ ・複数の住宅団地を結ぶように運行
路線バス	京成バス	161系統	（新都心エリア） ・多くの路線が、幕張本郷駅、海浜幕張駅、イオンモール幕張新都心に発着 ・津田沼、新習志野、若葉区、美浜区、京成幕張、幕張メッセ等を運行 （千葉エリア） ・多くの路線が、千葉駅に発着 ・都賀、矢作、千城台、小倉台方面等を運行 （その他） ・花見川、稲毛、新検見川方面等を運行
	小湊鐵道バス	49系統	・多くの路線が、千葉駅、蘇我駅、鎌取駅に発着 ・主に、千葉駅から南方面のエリアを運行
	千葉中央バス	93系統	・多くの路線が、千葉駅、蘇我駅、鎌取駅、土気駅に発着 ・主に、千葉駅から南方面のエリアを運行
	千葉海浜交通	46系統	・多くの路線が、稲毛駅、稲毛海岸駅、新検見川駅、検見川浜駅に発着 ・ほぼ市内の主に千葉駅から北方面の海浜エリアを運行
	千葉シティバス	42系統	・多くの路線が、稲毛駅、千葉駅、海浜幕張駅に発着 ・ほぼ市内の美浜、穴川、川戸都苑方面等を運行
	千葉内陸バス	34系統	・多くの路線が千葉駅、四街道駅に発着 ・ほぼ市内の千代田団地、みそら団地、千城台、勝田台方面等を運行
	ちばフラワーバス	14系統	・多くの路線が千葉駅に発着 ・幕張、都賀、東金方面等を運行
	平和交通	45系統	・海浜幕張駅、稲毛駅、にれの木代中央に発着 ・各地区～イトーヨーカドー、イオン稲毛等を運行
	あすか交通	6系統	・千葉駅、西千葉駅、稲毛駅に発着 ・ほぼ市内の幸町、稲毛海岸、ガーデンタウンを運行
	千葉シーサイドバス	23系統	・多くの路線が、幕張駅、海浜幕張駅に発着 ・市内は、海浜エリアを運行
	九十九里鐵道	1系統	・片貝～千葉駅を運行
コミュニティバス	花まる号 （京成バスが運行）	左回り、右回り	・花見川区北部循環線（左回り、右回り） ・八千代台駅、京成大和田駅に発着
	若葉区泉地域 コミュニティバス （千葉中央バスが運行）	さらしなバス	・泉地域の北西部～千城台駅
		おまごバス	・泉地域の東部～千城台駅
		いずみバス	・泉地域の南部～千城台駅
航路	あるめりあ（定期船）		・港めぐりコース（毎日） ・幕張メッセ沖合遊覧コース（土日祝） ・工場夜景クルーズ（第2・第4土曜）
	MYⅡ（不定期船）		・チャータークルーズ
	その他		・伊豆大島行き臨時船等
タクシー			（千葉県タクシー協会千葉支部） ・会員数34、車両数1250台

各事業者からの情報等をもとに作成

(2) 路線バスの運行本数

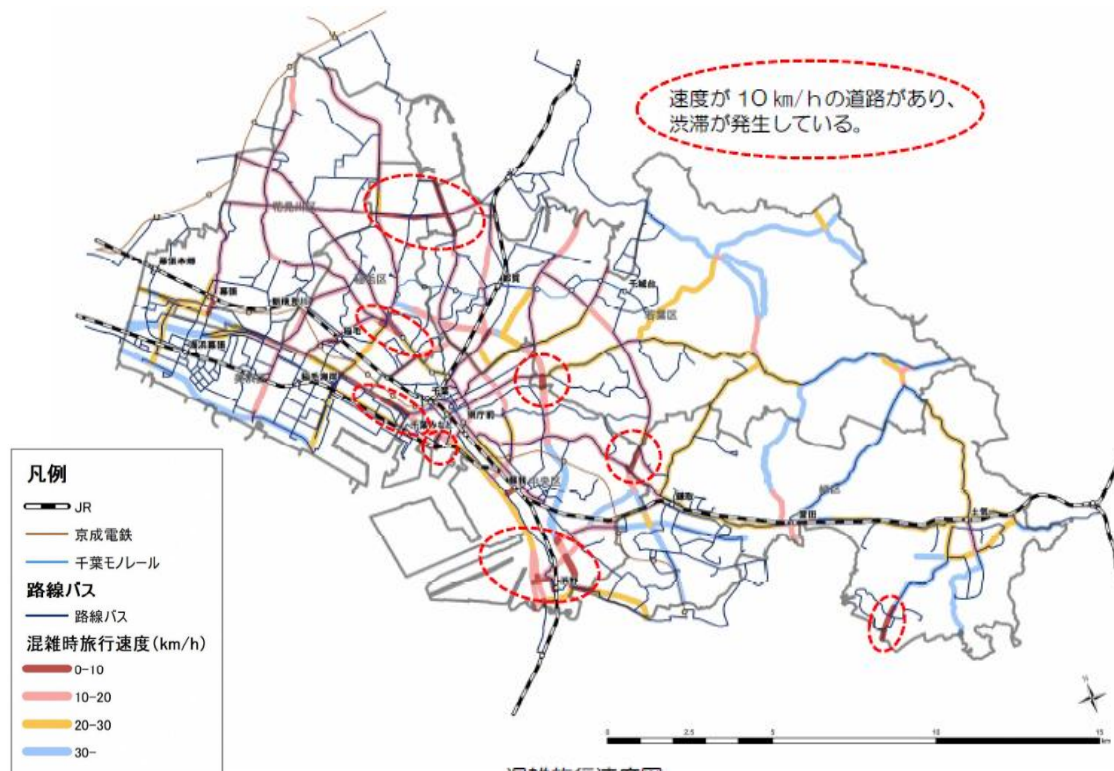
●路線バスは、駅と主要な施設や人口が集積した住宅団地などを結ぶように運行されており、市街化区域内を中心に運行頻度の高い路線があります。

■路線バスの運行本数



各事業者からの情報等をもとに作成

■《参考》本市内の混雑旅行速度



混雑旅行速度図

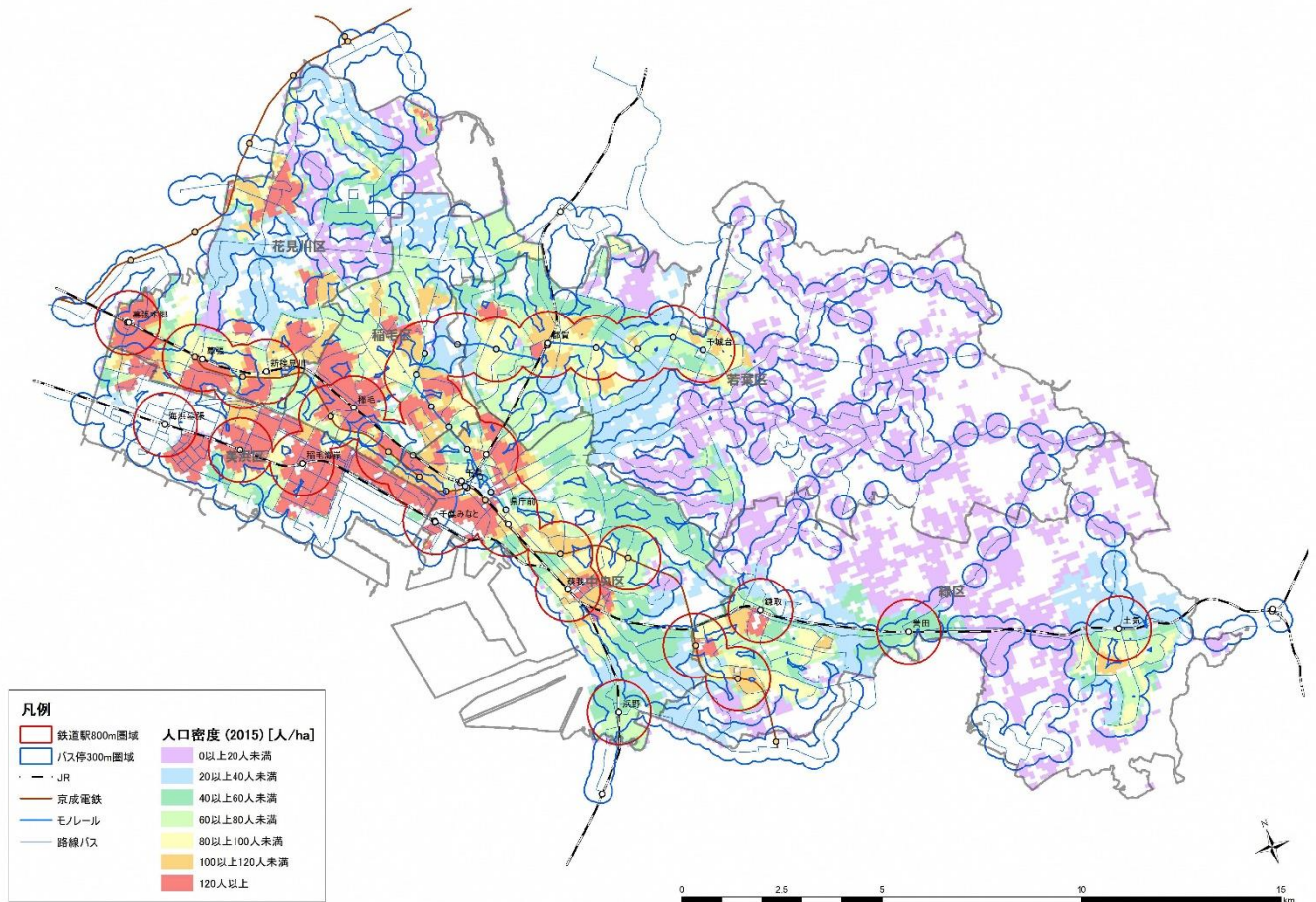
出展：H27 道路交通センサスより

※上下線のうち、混雑旅行速度が低いものを採用。高速道路は非表示。

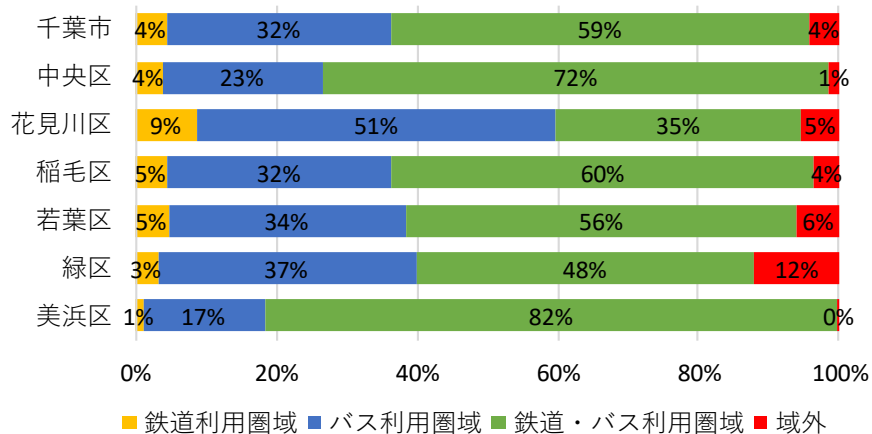
(3) 公共交通の利用圏と人口分布及び高齢者の分布等

- 鉄軌道駅やバス停の利用圏域別人口割合を見ると、行政区ごとに特性があります。
中央区及び美浜区については、「鉄道・バス利用圏域内の人口割合」が大部分を占めており、鉄道及びバスが身近な公共交通であると考えられます。
花見川区については、「バス利用圏内の人口割合」が半分を占めており、バスが身近な交通手段であると考えられます。

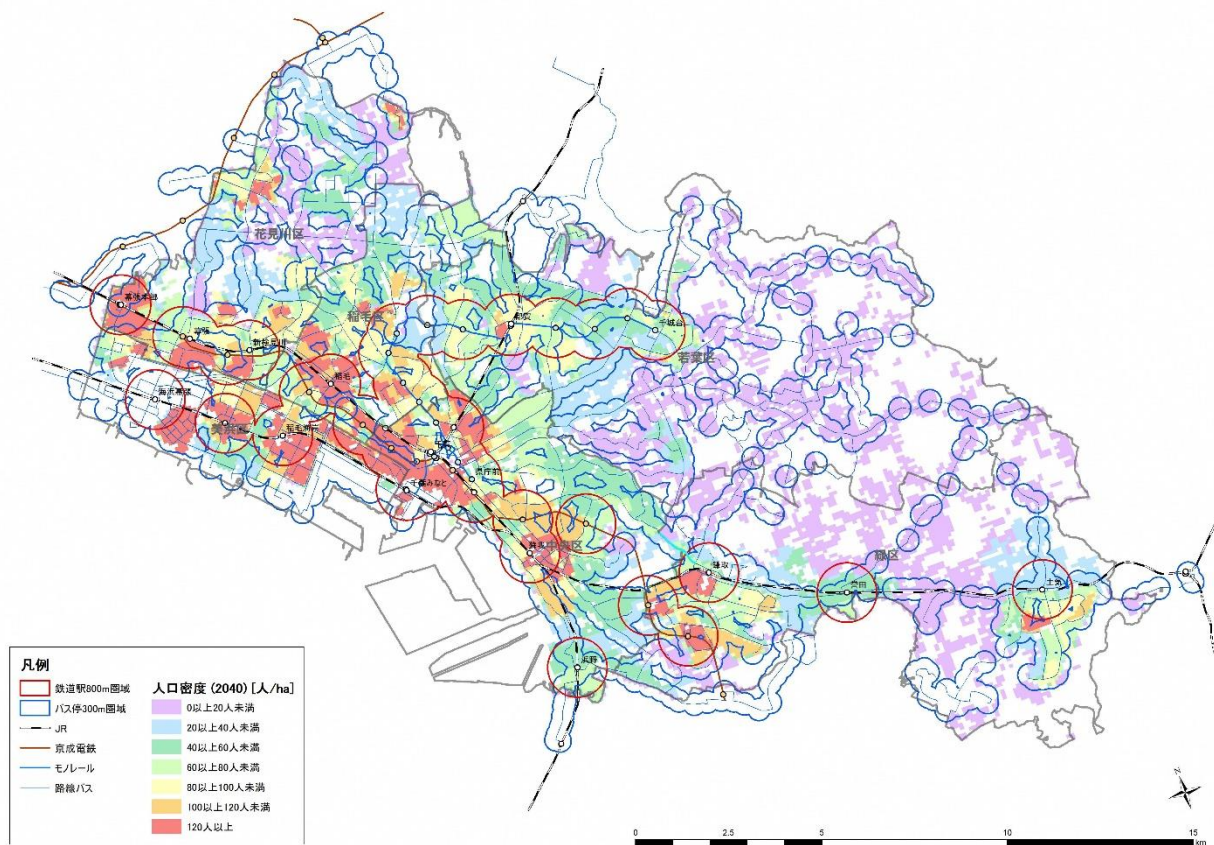
■ 公共交通の利用圏と人口密度（2015）



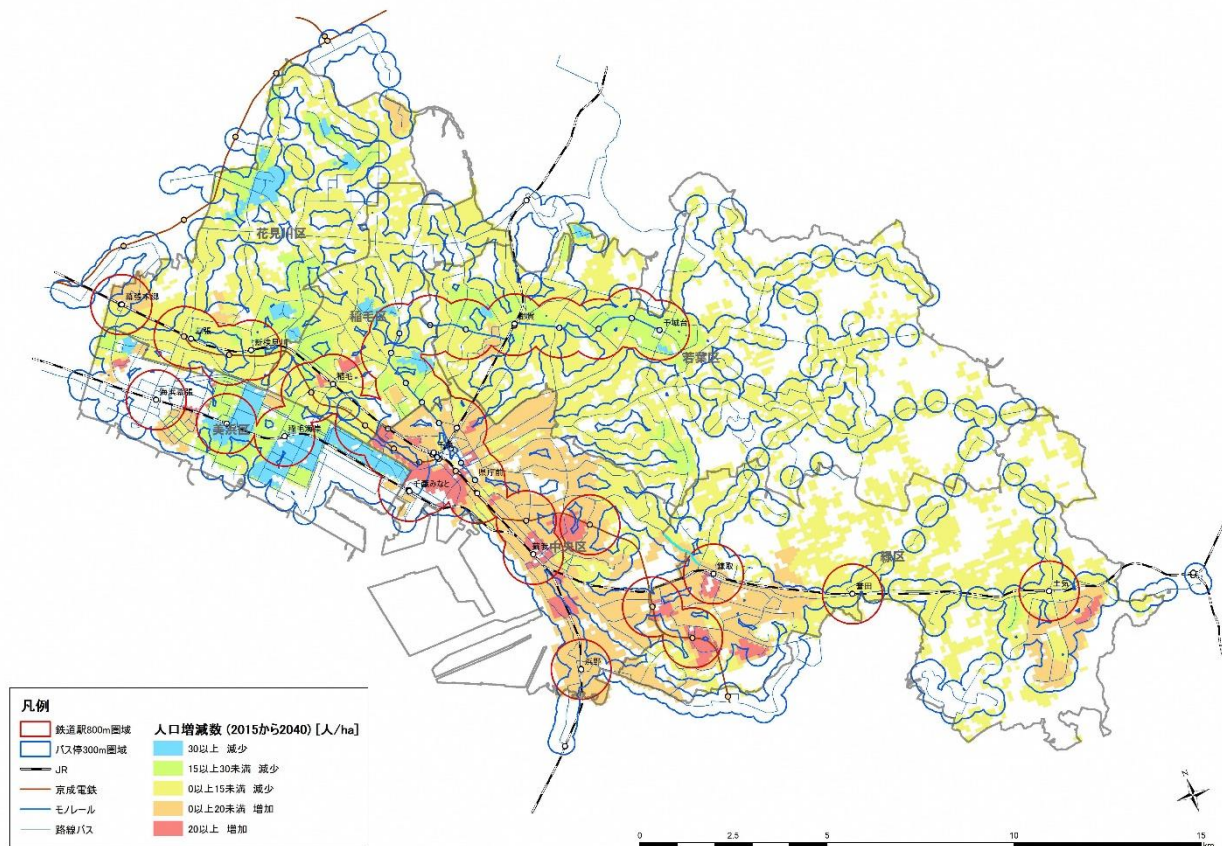
公共交通利用圏域別人口割合



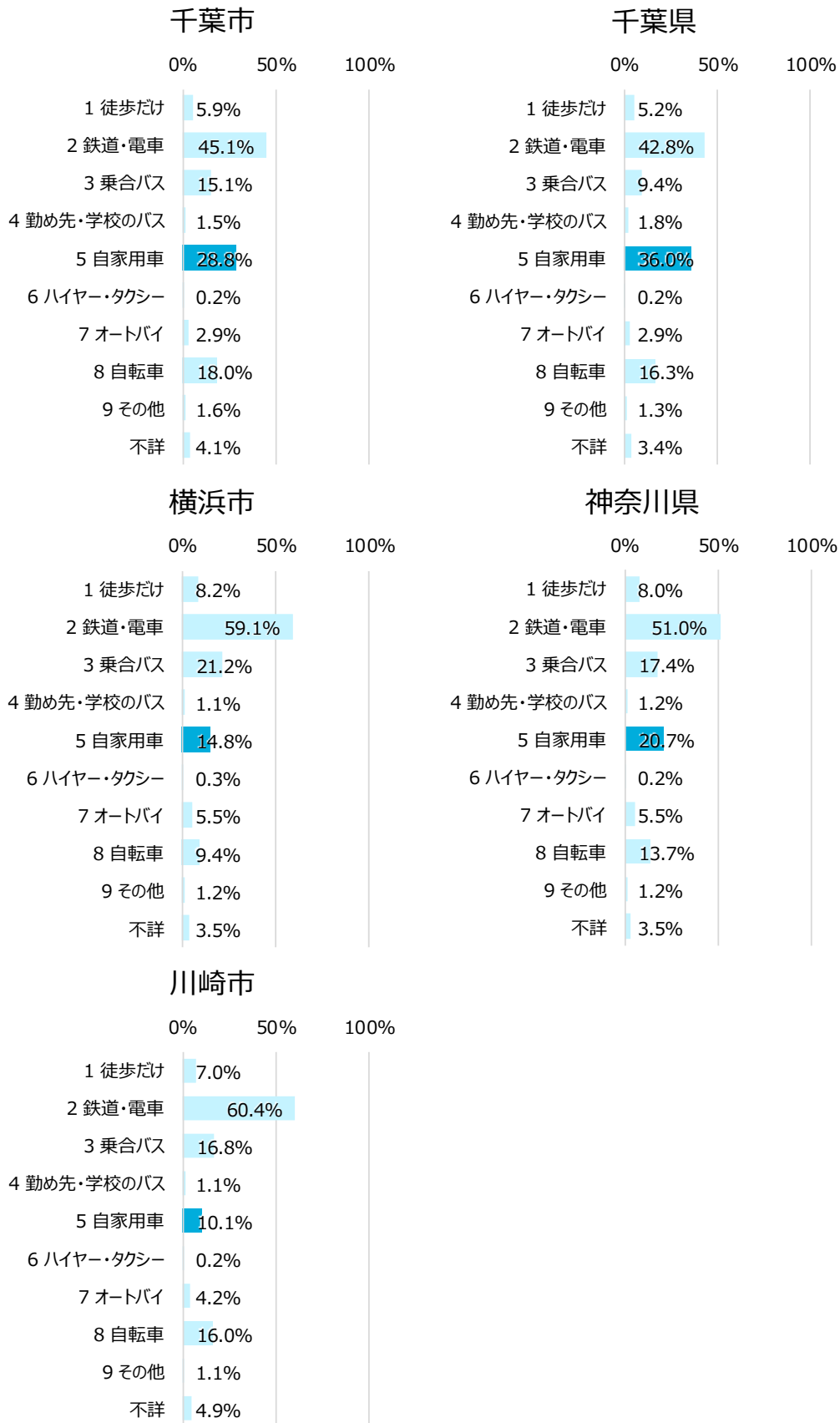
■公共交通の利用圏と人口密度（2040 年〔推計値〕）



■公共交通の利用圏と人口増減（2015 年から 2040 年）

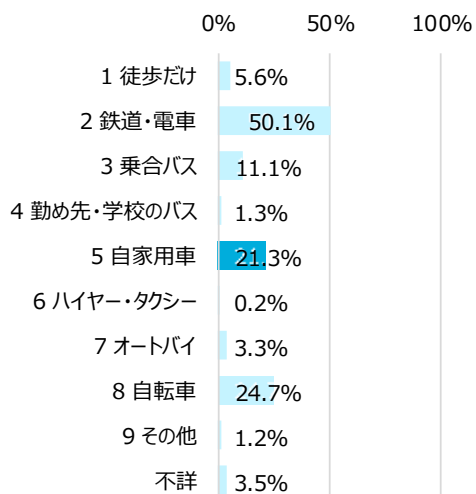


参考：千葉市周辺地域の利用交通手段の状況

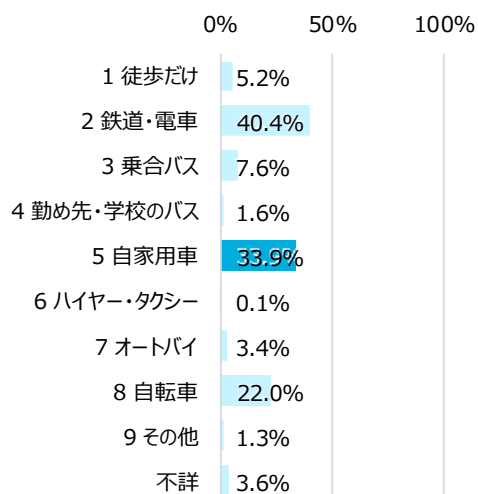


(国勢調査 (平成 22 年))

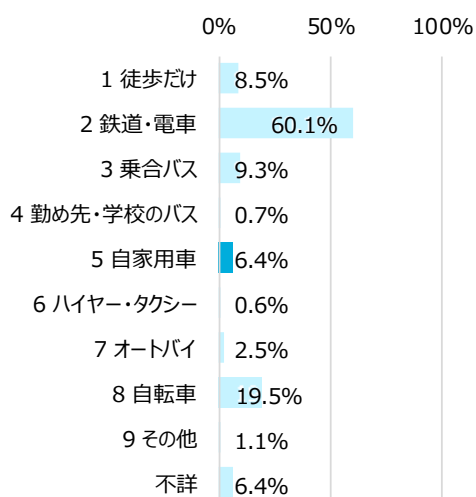
さいたま市



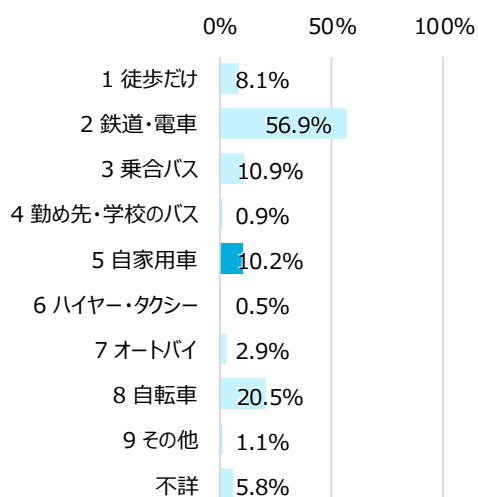
埼玉県



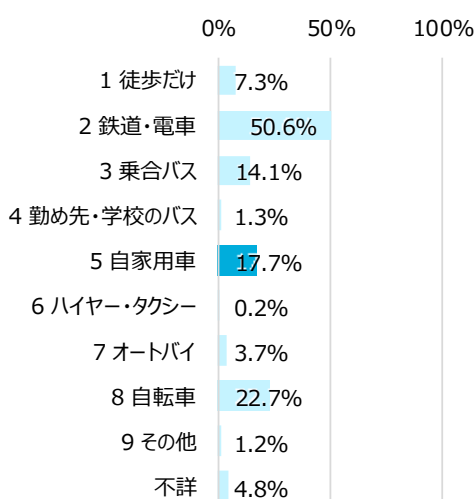
特別区部



東京都



特別区部外

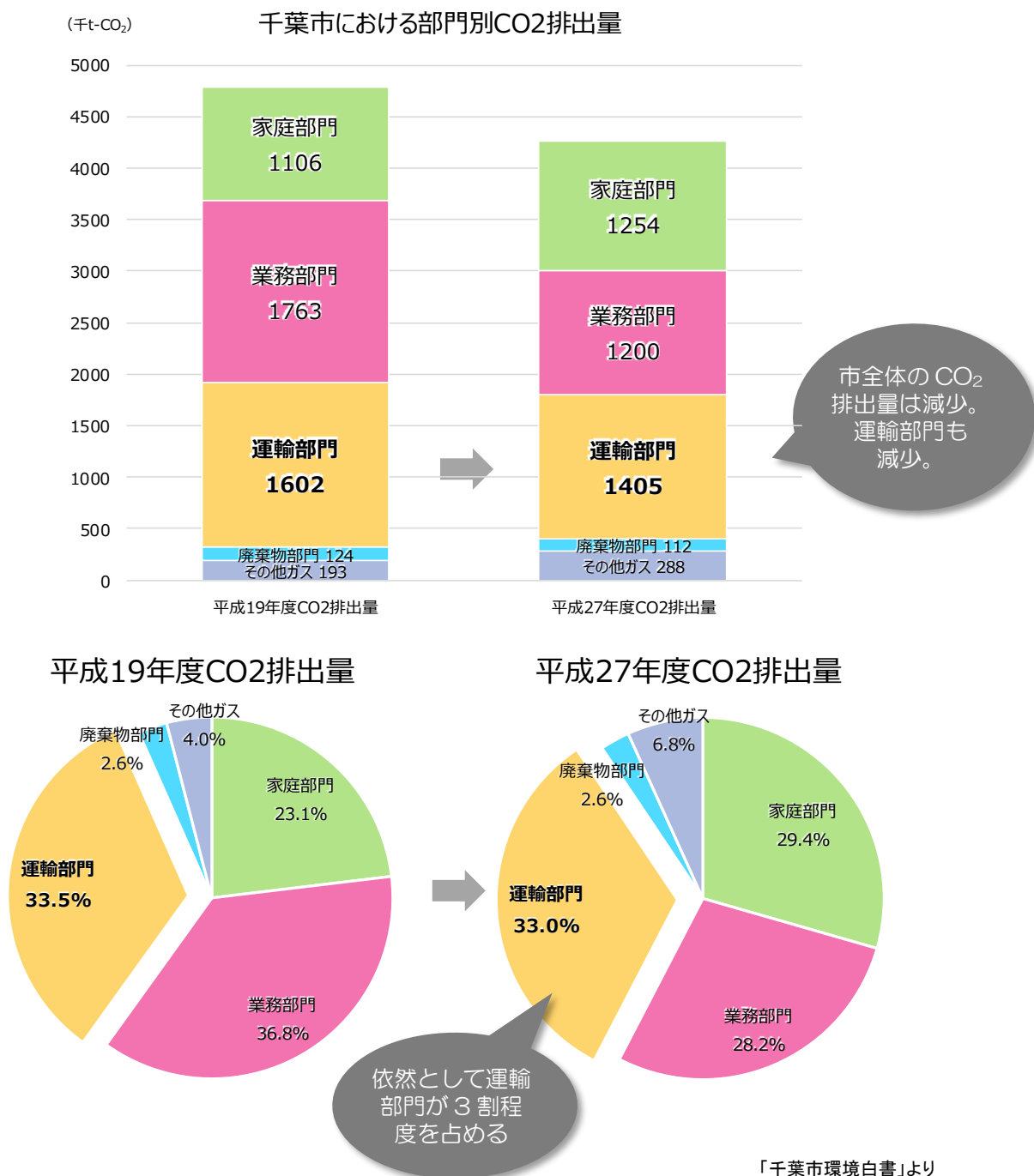


(出典：国勢調査（平成 22 年度）)

IV 千葉市の状況（その他）

（１）環境（運輸部門の CO₂ 排出量等）

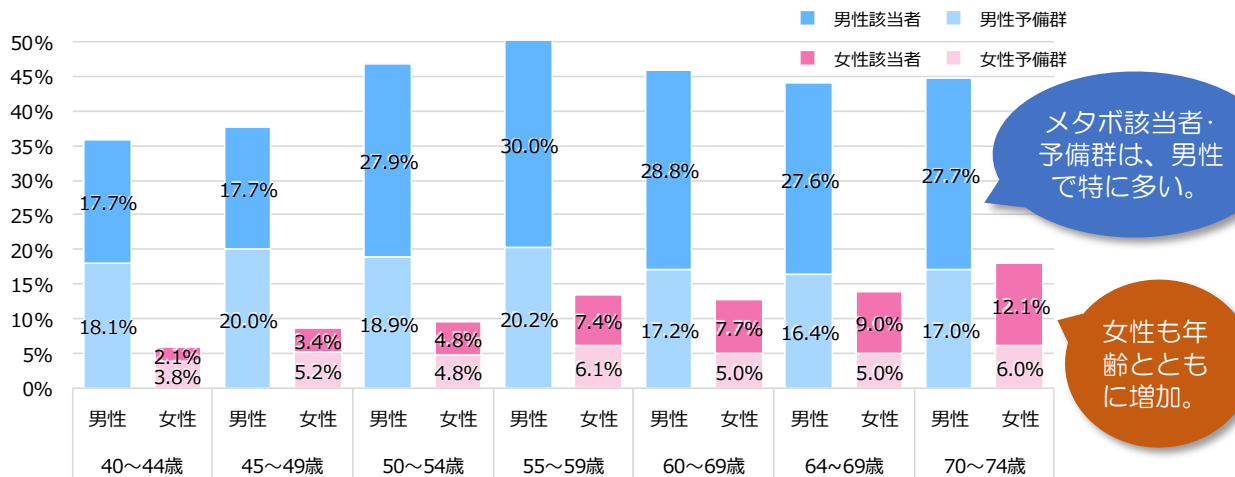
- 本市全体の CO₂ 排出量は、平成 19 年度から平成 27 年度にかけて、減少傾向にあります。運輸部門についても、約 197 千 t-CO₂ の減少となっています。
- 部門別 CO₂ 排出量を見ると、運輸部門の割合は依然として 3 割程度を占めている状況です。



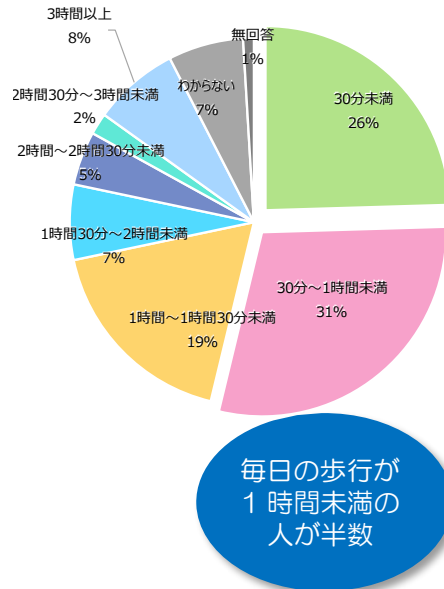
(2) 健康（メタボ該当者、歩行時間の状況）

- 本市のメタボリックシンドローム該当者・予備群は、男性で特に多く 50 代頃から計 40～50%で推移し、女性も年齢が上がるにつれ増加する傾向にあります。
- 毎日の歩行時間が 1 時間以上の人は、何れの年代でも、概ね半数以下となっている状況です。

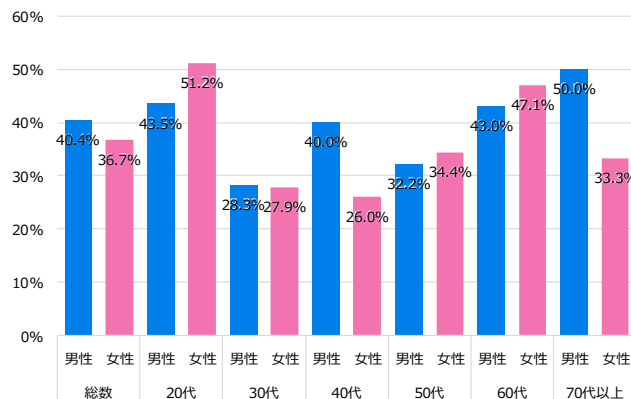
特定健康診査におけるメタボリックシンドローム該当者等の状況



毎日の歩行時間の状況



1日1時間以上歩く人の割合

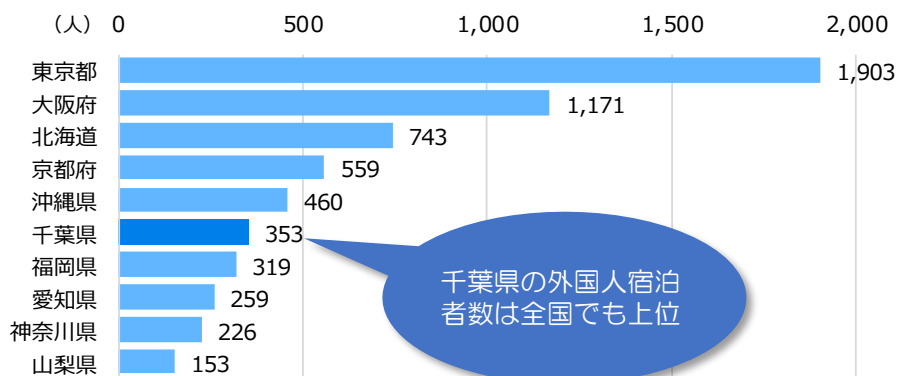


「健やか未来都市ちばプラン」より

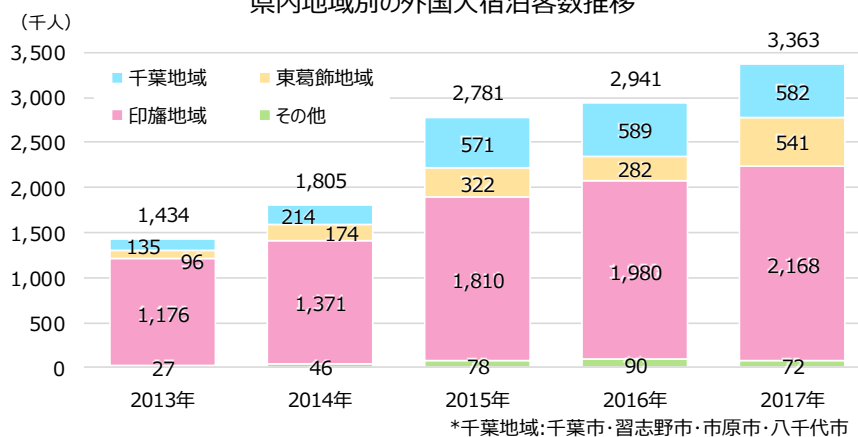
(3) 訪日外国人旅行者

- 千葉県は、全国の中でも、外国人宿泊客数が上位となっています。
- 千葉県の外国人宿泊客数は急増しており、本市を含む千葉地域は顕著に増加しています。
- 本市における全体の宿泊者数が伸び悩んでいるなか、外国人宿泊者数は、5 年前の4倍程度となっています。

都道府県別外国人述べ宿泊者数 上位10都道府県

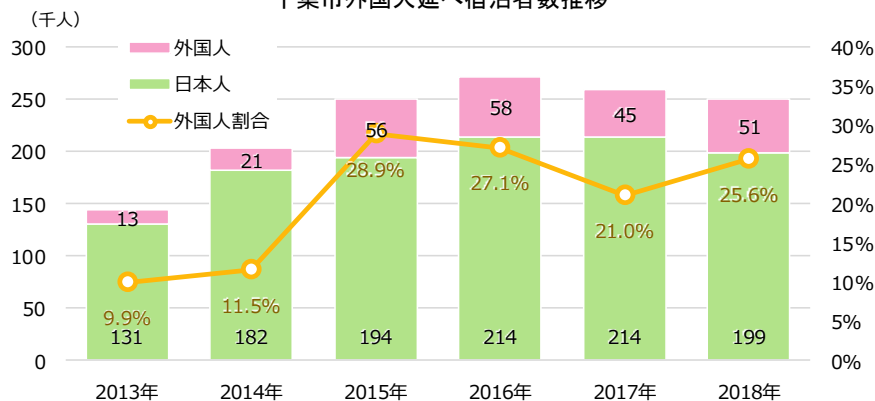


県内地域別の外国人宿泊客数推移



「千葉市インバウンド 集客プロモーションプラン」より

千葉市外国人延べ宿泊者数推移



千葉市訪日外国人市内動向調査をもとに作成

(3) 千葉市の訪日外国人の移動

- (株)ナビタイムジャパンでは、スマホデータで訪日外国人の行動について、国籍別、性別、時間帯別に各地域にどのくらい滞在しているのか等を記録されています。そのデータを活用し、訪日外国人の移動を把握できます。

1. ナビタイムジャパンのデータで把握可能な項目の概要

■ 把握可能な項目

ナビタイムジャパンは、スマートフォン用の訪日外国人向けの案内アプリを活用し、利用者の同意のもと取得した日本全国の移動実績について、統計処理ができます。

以下のような分析が可能です。

具体的には、、、

- ・観光地点・宿泊地等の滞在先を把握
- ・路線毎の利用者数、鉄道 OD、乗換駅等の把握
- ・周遊パターン及び利用路線（経路）を抽出し、移動時間を考慮した周遊ルート把握

など

■ ナビタイムの集計結果の例

次頁にナビタイムの集計結果の例を示します。

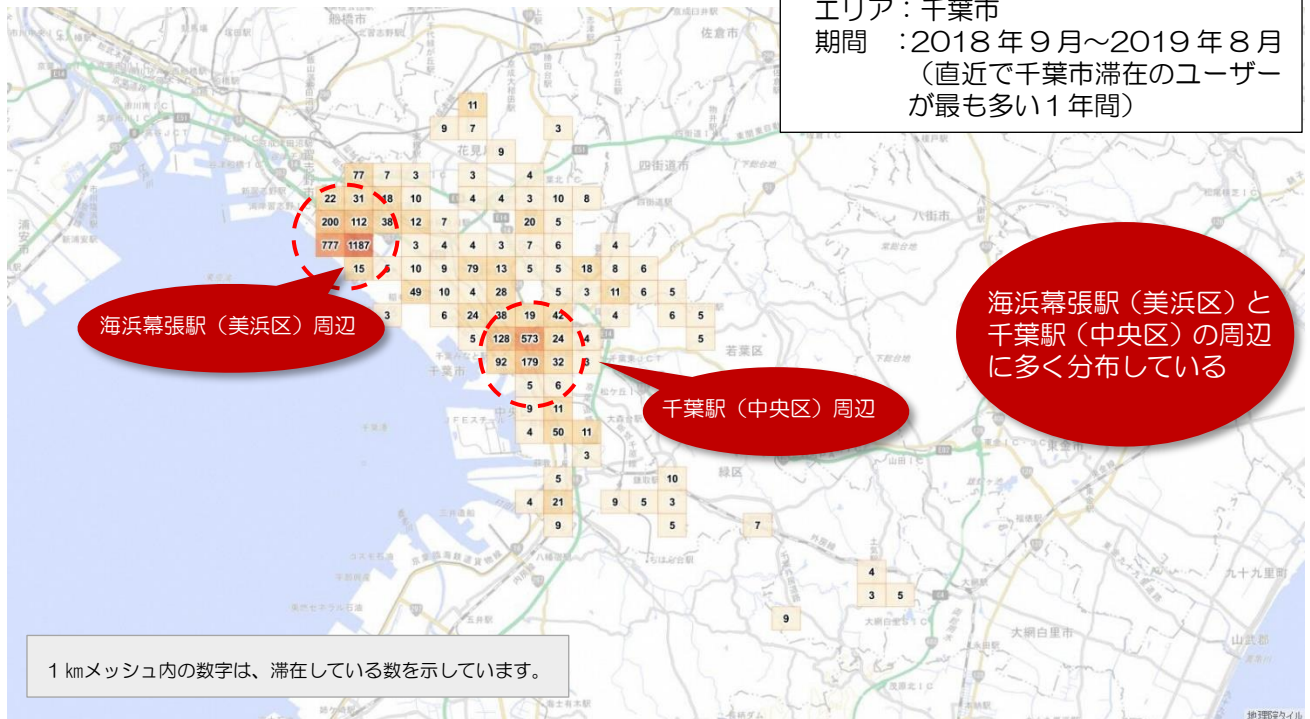
2.ナビタイムの集計結果の例

■分析条件

データ：インバウンドGPSデータ

エリア：千葉市

期間：2018年9月～2019年8月
(直近で千葉市滞在のユーザーが最も多い1年間)



千葉市内に滞在している訪日外国人の分布



千葉市内を移動している訪日外国人の分布

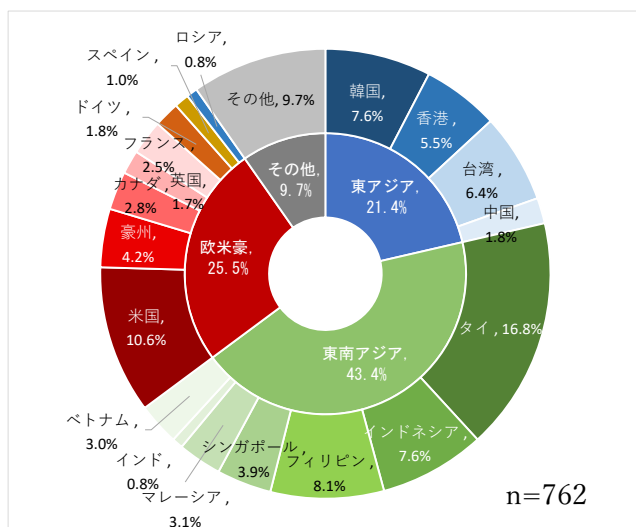
※1 kmメッシュ内における 30 分以上連続したGPSデータの取得を以って「滞在」、それ以外のGPSデータを「移動中」と定義しています。

- 千葉市の訪日外国人は、滞在時間が10分未満の方が大半を占めています。（鉄道やバスなどの移動や待ち時間などによるものと考えられます。）
- 滞在時間が30分未満の訪日外国人においても、鉄道やバスなどの移動や待ち時間などが大半と考えられ、ほとんどが滞在していないものと想定されます。
- 滞在時間が30分以上の訪日外国人は、千葉市内の施設で滞在していると考えられます。
- 特に東アジアや東南アジアの方は多く滞在しています。

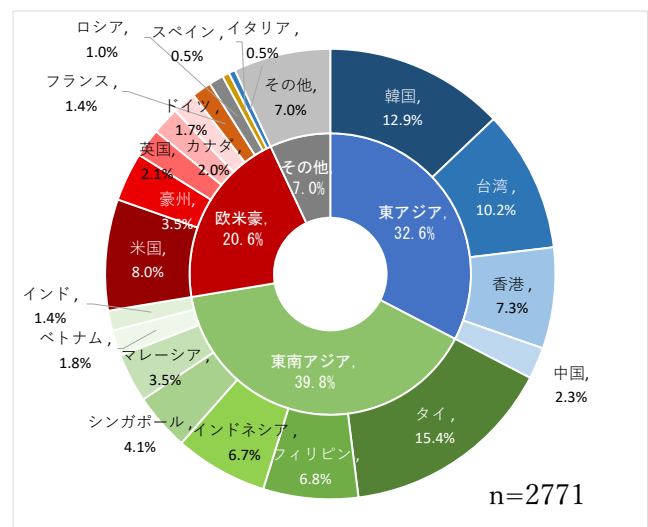
外国	アジア系・欧米豪	UU数	30分滞在	10-30分滞在	10分未満滞在
韓国	東アジア	3545	358	58	3129
香港		1861	201	42	1618
台湾		1750	282	49	1419
中国		531	63	14	454
タイ	東南アジア	3805	426	128	3251
インドネシア		2197	185	58	1954
フィリピン		1777	189	62	1526
シンガポール		1331	114	30	1187
マレーシア		952	97	24	831
インド		422	40	6	376
ベトナム		344	51	23	270
アメリカ	欧米豪	4219	221	81	3917
オーストラリア		2121	97	32	1992
カナダ		806	55	21	730
イギリス		795	57	13	725
フランス		739	39	19	681
ドイツ		627	47	14	566
イタリア		530	13	0	517
スペイン		523	14	8	501
ロシア		420	29	6	385
その他	その他	2640	193	74	2373
合計		31935	2771	762	28402

※UU（ユニークユーザー）数：重複を除いた数（同じユーザーが何度も訪問した場合でも1カウントとされる。）

千葉市の訪日外国人の滞在者数



10～30分未満滞在している訪日外国人の割合



30分以上滞在している訪日外国人の割合

計画等の名称	公共交通に関する記載等（抜粋・概要・キーワード）
総合計画等	
1 千葉市基本構想	基本目標「人とまち いきいきと幸せに輝く都市」 （望ましい都市の姿） - 自然を身近に感じるまち・千葉市 … “都市活動が、<u>地球環境への負荷を増大させない</u>よう努力” - 健やかに安心して暮らせるまち・千葉市 … “すべての市民が<u>健やかで充実した生活を過ごせる社会</u>を形成” - 安全で快適なまち・千葉市 … “市民の生活が様々な危険から守られ、<u>高度で多様な都市活動が円滑に行われる都市構造</u>を構築” - 豊かな創造力をはぐくむまち・千葉市 - はつらつとした活力のあるまち・千葉市 … “千葉市の産業集積は県勢の要。内外から<u>人、もの、情報が集まり、賑わいが生まれる</u>ことも大都市の魅力” - 共に築いていくまち・千葉市
2 千葉市新基本計画	まちづくりのコンセプト「わたしから！未来へつなぐ まちづくり」 （目指すべき都市の構造） 「<u>集約型都市構造</u>」への転換を目指す …機能が集積し、公共交通のアクセスが充実した複数の拠点が連携する多心型都市構造。都市機能がまとまり<u>公共交通で結ばれた状態</u>。 …公共交通は、<u>少子超高齢化社会</u>への対応や<u>低炭素社会</u>の実現に向け、<u>過度に自動車に頼らない生活</u>に転換。公共交通の利用を促すとともに<u>利便性を向上</u>。郊外部の<u>地域公共交通</u>は、<u>維持・確保</u>に努める。 （分野別計画） 《公共交通に関する事項》 「公共交通ネットワークの形成」として、<u>鉄道・モノレール・バスの利便性の維持・向上</u>。中心駅の交通結節機能の強化、モビリティ・マネジメント等の利用促進、<u>公共交通中心のネットワーク強化・充実</u>。 「人にやさしい移動環境の創出」として、駅等で公共交通のバリアフリー化。 「都心などの魅力向上」として、千葉都心で中心市街地の活性化とともに、<u>駅のリニューアルに伴う市街地形成やモノレールとの乗継の利便性向上</u>。幕張都心でエリア全体の魅力を高め交流人口を増加。蘇我副都心で駅周辺地区や臨海部の整備。ウォーターフロントの活用等で海を活かした賑わいづくり。生活機能拠点で、駅周辺の市街地形成。 「低炭素社会の実現に向けた取り組み」として、“<u>低公害車の導入・普及や公共交通の利用促進等を進める</u>”。 「防災対策の推進」として、“災害時の交通基盤や市民生活の機能確保のため、<u>鉄道駅や橋梁の耐震補強</u>” 「市街地の整備」として、進行中の市街地の面的整備を計画的に推進。<u>中心駅周辺等の魅力ある市街地形成の取り組み</u>に対し連携・支援。 《その他関連する事項》 「環境保全・創造活動の推進」として、<u>環境学習・環境教育</u>を推進。 「健康づくりの推進」として、市民の主体的な<u>健康づくり</u>を支える。 「介護予防と生きがいづくり」として、<u>高齢者が住み慣れた地域で生きがいを持てる場の確保や機会を創出</u>。

		・「交通安全の推進」として、人と自転車とクルマが共生で安全で快適なまちづくりを推進。 ・「計画的な土地利用の推進」として、集約型都市構造への転換、計画的な土地利用誘導を推進。 ・「観光の振興と魅力の創出・発信」として、交流人口の増加による地域活性化。様々なメディアを活用し情報発信。
3	千葉市まち・ひと・しごと創生人口ビジョン・総合戦略（2018 改訂版）	ちばシナリオ 人口減少・少子超高齢社会に果敢に挑戦し「交流」と「共創」による自立した圏域を創り出す～“ちば”共創都市圏の確立を目指して～ 《公共交通に関する事項》 総合戦略を貫く、「都市経営の3 方針」 ・自立した“ちば”共創都市圏を支え、活力の中心となる都市へ ・産業と経済、地域社会の活性化を推し進め、魅力あふれる都市へ …地域の活性化を進める。周辺都市との連携を強化し、諸資源を最大限に活用。総体としての都市機能の向上。 …インバウンド、集客プロモーションの視点から、幕張新都心の競争力の向上と、地域資源の活性化を推進し、観光需要を取り込む。 …国家戦略特区による規制改革を推進、ドローンや自動運転モビリティ等を活用した新たなビジネスモデルを創出。 ・人口減少・少子超高齢社会を見据えた、成熟都市へ …対応する諸機能、システムを構築。 ちばシナリオを実現する、「7つの重点戦略」 ・自立した“ちば”共創都市圏で、わたしたちが果たす役割の追求 ・都市の活力を支える産業の振興と人材の育成 …MICE の誘致・観光プロモーションによる世界の観光需要の取り込み …夜間の経済・文化活動（集客イベント等のコンテンツづくりを支援） ・出産・子育ての希望をかなえ、若い魅力にあふれたまちづくり ・高齢者が心豊かに暮らせるまちづくり …アクティブシニアの活躍推進 ・都市資源を活用し、ひととひととがつながるまちづくり …都市のコンパクト化により活力を生み出す地域空間の形成 …千葉駅西口、東口の再開発、千葉公園の再整備、自転車スポーツの普及で新たな賑わいを創出、千葉市美術館の拡張、中央区役所の移転、中央公園・通町公園の連結強化、JR 蘇我駅東口駅前、稲毛駅東口周辺のまちづくり、東幕張土地区画整理 …ネットワーク化の促進による、地域の拠点づくり …JR 京葉線・りんかい線の相互直通運転の促進、地域参画型コミュニティバス導入の推進、シェアサイクルの促進、鉄道駅バリアフリー化 …幕張新都心の競争力の向上 …幕張新都心拡大地区の新駅整備、海浜幕張駅北口駅前広場周辺の再編、MICE・インバウンドの推進、海辺の活性化、自動運転モビリティ等の活用 ・千葉市を知り、そして好きになる仕組みづくり …千葉中央港地区まちづくりの推進 ・未来へと引き継がれる「オリンピック・パラリンピック・レガシー」の創出
	総務局	
4	千葉市国土強靱化地域計画	《公共交通に関する事項》 ・「地域交通ネットワークが分断する事態」のリスクに備え、モノレール車

		両基地の耐震補強を実施する必要がある。 ・橋梁の耐震化や架替を引き続き進める。
総合政策局		
5	千葉市都市アイデンティティ戦略プラン	《公共交通に関する事項》 ・鉄道事業者主催のウォーキングプラン、旅客船さん橋を活かした観光の推進。 ・「戦略的な情報発信」として、ラッピングモノレール・バスの活用。 《その他関連する事項》 ・「海辺の魅力あるコンテンツの整備」として、旅客船さん橋、旅客船ターミナルのオープンに引き続き、人々が気軽に訪れ、賑わいと憩いの感じられる港づくりに取り組む。 ・「公共施設・駅等における千葉市らしさの醸成」として、主要駅、旅客船ターミナルなどの「千葉市らしさ」の雰囲気づくり。
市民局		
6	第10次千葉市交通安全計画	《公共交通に関する事項》 ・「高齢運転者対策の充実」として、運転免許を自主返納した高齢者に、電車・バスやタクシーの乗車運賃の割引などの優遇措置に係る広報や事業者への理解促進。バス運行情報システムの整備促進による乗り継ぎの円滑化等。 ・「交通需要マネジメントの推進」として、道路整備や公共交通利用を促進。パーク&ライドの推進やバス運行情報システムの整備促進による乗継ぎの改善などの円滑な公共交通の実現。 《その他関連する事項》 ・「高齢運転者対策の充実」として、運転免許自主返納に対する優遇措置の拡充、高齢者への周知、地域への広報の強化。 ・「交通労働災害の防止等」として、自動車運転者の労働条件の適正化等。
保険福祉局		
7	健やか未来都市ちばプラン（見直し）	《その他関連する事項》 ・「身体活動・運動」で、日常生活で歩行または同等の身体活動を1日1時間以上行う人の割合の増加を目指している。
8	千葉市中長期的な高齢者施策の指針	《その他関連する事項》 ・「元気な高齢者の社会参加の促進」として、シルバー人材センターで、高齢者の買い物の援助を行うワンコインサービスを拡充。 ・「生涯現役社会の構築」として、就業機会創出による就業開拓や独自事業に取り組む。
9	千葉市高齢者保健福祉推進計画 第7期介護保険事業計画	《公共交通に関する事項》 ・「高齢者の移動支援」として、高齢者の送迎を行う活動への支援をモデル的に実施。 《その他関連する事項》 ・「高齢者の社会参加の促進」として、高齢者の社会参加の場の開拓、地域の活動団体とのマッチング等。 ・「健康づくり」として、年齢やライフスタイルに応じた主体的な健康づくりの広報・啓発。
環境局		
10	千葉市環境基本計画	《公共交通に関する事項》 ・「エネルギーを環境にやさしく利用」する「市民の取り組み」として、マイカーの利用を控えるなど日常生活でエネルギーを節約。「事業者の取り組み」として、事業活動や通勤等での公共交通機関の利用を推進... ・「空気のきれいさを確保」する「市民の取り組み」として、公共交通機関の利用を優先し、できる限りマイカー等の利用を控える。 《その他関連する事項》 ・「二酸化炭素の排出の少ない都市づくり」として、自転車駐車場整備、コミ

		ユニティサイクル導入検討など自転車利用の拡大に努める。市民・事業者等の次世代自動車への買い替え等を促進。 ・「環境教育」を推進する（学校、職場、地域）。
11	千葉市地球温暖化対策実行計画（改定版）	《公共交通に関する事項》 ・「運輸部門」施策として、自動車から公共交通へシフトさせるため、駅前広場の整備、パーク＆ライド等の乗継拠点の整備や、乗継運賃制度の導入、バス運行情報システムの整備等の乗継の円滑化。駅のエレベーター等の整備、ノンステップバス等の導入。エコ通勤優良事業所認定制度を活用。自転車利用の促進。 ・「低炭素まちづくり」施策として、過度にマイカーに依存しない、安全かつ快適に徒歩や自転車、公共交通を利用できる交通体系を形成。 ・「燃料電池自動車の普及促進」施策として、バスやタクシー等の事業者に導入を促す。
12	千葉市自動車公害防止計画	《公共交通に関する事項》 ・「乗用車の走行量を減らす」「車に頼らない生活、環境にやさしい運転をする」として、公共交通、自転車の利用促進。（バス路線の維持、駅前広場の整備、道路のバリアフリー化、通勤の転換、地球温暖化申しキャンペーン、エコ通勤の普及促進等）
経済農政局		
13	千葉市地域経済活性化戦略	《その他関連する事項》 ・「中心市街地の商業機能の強化」として、商業集積の強化策を検討。 ・「県内観光地の見本市」として、千葉市を県内各観光地への拠点とする ・「観光と連携した商業活動への支援」として、市民の健康増進や観光客の呼び込みにつながるサイクルツーリズムや、医療ツーリズム等の事業と連携。
14	千葉市経済成長アクションプラン	《その他関連する事項》 ・MICE誘致とインバウンド誘致を推進、効果的なプロモーションをかけ、国内外からの旅行者を集客。 ・夜間における様々な取組みを通じて、街の魅力を向上。
15	千葉市インバウンド集客プロモーションプラン	《公共交通に関する事項》 ・（調査によれば、）インバウンド観光客の体験は、イベント参加 8.0%、モノレール乗車 5.1%、デイクルーズ 0.8%、工場夜景クルーズ 0.3% ・房総半島の滞在拠点として、千葉県の県都であるポジショニングの活用 ・千葉都市モノレールと連携した訪日客プロモーションの実施 ・幕張メッセや大規模イベントと連携したプロモーション
都市局		
16	千葉市都市計画マスタープラン	都市づくりの理念 「海・さとの持つ美しさと活気ある街の魅力を支える都市づくり～平日も休日人も人を惹きつける魅力の創造～」 都市づくりの柱 ・県都、都市圏の中核としての３都心、重要地域拠点の形成 ・日常生活の拠点の形成・確立と、広がりコンパクトにした都市づくり ・活力ある産業集積、農業振興 ・自然と街の魅力の充実・ブランド化と積極的な情報発信 ・自然と共生した生活環境の確保 ・安全、安心で持続可能な都市 「多心型の集約型都市構造」をめざす。拠点同士を公共交通ネットワークで結ぶ。駅などを中心とした拠点では、電車やバス、タクシーを便利に利用。近隣の拠点と公共交通で行き来。 「拠点」都心、重要拠点、地域拠点、産業拠点と、「ゾーン」都市機能集積ゾーン、臨海ゾーン、生活・環境調和ゾーン、自然共生ゾーンと、それらを結ぶ「軸」で構成。

17 千葉市立地適性化計画	基本理念 「誰もが気軽にお出かけ“ちばのまち”～充実する公共交通と便利なまち～」 - 機能が集積し、公共交通のアクセスが充実した複数の機能を集約する拠点 が公共交通で結ばれた「多心型の集約型都市構造」を目指す。 (基本方針) - 生活の利便性が維持できるエリアへの居住促進、拠点への都市機能の集約、郊外の無秩序な開発の抑制 (拠点の設定) 「都心」<u>千葉都心</u>、<u>幕張新都心</u>、<u>蘇我副都心</u>（広域交通機能の集積を活かす） 「重要地域拠点」<u>幕張駅</u>、<u>稲毛駅</u>、<u>都賀駅</u>、<u>鎌取駅周辺</u>（多くの人々が交流する魅力ある拠点を育成、公共交通の利便性、生活の利便性等を強化） 「地域拠点」<u>幕張本郷</u>、<u>新検見川</u>、<u>西千葉</u>、<u>検見川浜</u>、<u>稲毛海岸</u>、<u>簗田</u>、<u>土気</u>、<u>浜野</u>、<u>千城台</u>の各駅周辺（鉄道やバスが結節する利用しやすい場所として、交通環境や生活の利便性等を向上） 「連携地域拠点」<u>大宮台団地</u>、<u>こてはし台団地</u>、<u>花見川団地</u>、<u>さつきが丘団地</u>、<u>あやめ台団地</u>（駅等にアクセスしなくても日常サービスを受けられる。駅等の結節点までの幹線的な路線バスが確保されている（100 本/日））（バスターミナル等？） 「居住に適した区域の抽出」で、現状の公共交通サービス水準が高いエリア…「片道 30 本/日以上」の駅から 800m 圏」「片道 30 本/日以上」のバス停から 300m 圏」 (都市機能を誘導する施策) - 千葉駅周辺でエリアイノベーション。新庁舎を整備。<u>千葉駅東口</u>の駅前賑わいを創出。<u>千葉駅西口</u>の駅前に医療などを導入、新たな賑わいを創出する再開発ビルの整備、西口エリアの魅力・価値向上。 <u>中央公園</u>や<u>通町公園</u>、<u>千葉神社</u>を、賑わいと回遊性を高める空間に。 - 幕張新都心拡大地区の<u>新駅整備</u>。 <u>蘇我駅東口</u>の駅前広場と駅前商業地の再編。 <u>稲毛駅東口</u>の駅前広場等を含めた一体的な市街地再開発の検討。 <u>東幕張地区土地区画整理</u>（駅前広場を含む幹線道路等） <u>千葉都心地区循環バス等運行支援</u>（<u>中央公園周辺の回遊性向上</u>や活性化、千葉市美術館や千葉神社などとのアクセス強化） <u>海浜幕張駅北口</u>の駅前広場の交通結節機能の強化と利便性の向上 - その他、MICE の推進（地域経済の活性化や幕張新都心の魅力向上）、蘇我スポーツ公園の整備、千葉市美術館の拡張、西銀座周辺の再開発（<u>千葉駅から中央公園方面の賑わい</u>）等 (主に郊外部の施策) <u>地域参画型コミュニティバス導入</u>（地域住民主体）の推進。 - 官民連携による移動手段の確保（<u>タクシーの活用策</u>や、公共交通以外の福祉関係車両等との連携） - 高齢者の移動支援（買い物・通院時などの送迎を行う活動等への支援をモデル的に） 「<u>地域公共交通網形成計画</u>」の策定。 <u>JR 京葉線・りんかい線</u>の相互直通運転の促進。 <u>自動運転モビリティ等</u>（幕張新都心等）を活用した新たなビジネスモデルの創出。 - その他、自転車走行環境の整備、<u>シェアサイクル</u>の促進（移動の利便性、回遊性向上、公共交通の代替・補完）、幹線道路の整備
18 海辺のグランドデザイン	- 対象：稲毛・幕張海浜エリア（海辺～JR 京葉線） 《公共交通に関する事項》 - 駅から稲毛海浜公園までのバス等によるアクセスの利便性に課題。 - 海辺エリアの各施設と JR 京葉線・総武線の各駅、商業サービス施設、幕張メッセなどの各拠点を結ぶバスルートやサービスの充実

		《その他関連する事項》 ・徒歩やジョギング、自転車で楽しめるまちづくり ・幕張の浜の栈橋、稲毛ヨットハーバー、千葉中央港地区の旅客船栈橋を活用した水上バスの導入について検討。
19	千葉駅周辺の活性化ランドデザイン	・求心力のあるまち、多様な人々が集まり賑わうまち、多様な魅力のあるまちを目指す。 《公共交通に関する事項》 ・「東エリア」…駅～タクシー乗り場のアクセス改善。千葉駅からの来街者を中央公園等周辺へ誘引し賑わいを波及。回遊性、低速エコ交通等。 ・「西エリア」…クルマの排除、歩行者中心の賑わい。 《その他関連する事項》 ・「東エリア」…モノレール駅舎・車両等や周辺建築物等の空間の利活用。西銀座周辺で、歩行者中心の空間を強化。富士見商店街で歩行者天国。 ・「西エリア」…駅舎・駅ビルの建て替え、市街地再開発、歩行環境・回遊性の充実。 ・「北エリア」…千葉公園へと続くアプローチ、回遊ルート。
20	千葉市住生活基本計画（改定）	《公共交通に関する事項》 ・「子どもや高齢者等が安心できる居住環境の形成」として、日常生活における身近な交通手段の確保。（地域参画型コミュニティバス等運行支援制度、バスロケーションシステム整備促進） 《その他関連する事項》 ・中心市街地の活性化の推進 ・高度経済成長期に開発された住宅地域の、地域の拠点づくり
建設局		
21	千葉市橋梁長寿命化修繕計画	《その他関連する事項》 ・橋梁、モノレールインフラ等。施設の長寿命化を図る
22	千葉市自転車を活用したまちづくり推進計画	《公共交通に関する事項》 ・貸切列車（モノレール）運行の支援（自転車乗り入れ等のイベント） ・シェアサイクルの促進（移動の利便性と回遊性の向上、公共交通の代替等のため） ・自転車駐車場の充実（電磁ロック式ラック、自転車駐車場） 《その他関連する事項》 ・自転車を活用したまちづくりの意識醸成、観光（サイクルツーリズム）の推進 ・自転車レーン等、走りやすさマップ（「ちばチャリ・すいすいプラン」）
23	第2次千葉市自転車等の駐車対策に関する総合計画	《その他関連する事項》 ・駐輪場の質及び利便性向上、駅別の整備計画に基づく駐輪場の整備及び統廃合、鉄道事業者等による駐輪場整備促進と協力体制の強化等
24	千葉市広域道路整備基本計画	《その他関連する事項》 ・市内各拠点間を一般道で概ね30分以内で連絡 ・都心部に集中する交通の分散化 ・各種プロジェクトへのアクセス性の向上