

## 千葉市の交通

## 1 千葉市概要

## (1) 位置及び地勢

- ・東京湾の湾奥部に面し、千葉県ほぼ中央部に、東京都心部からは東に約 40km、成田国際空港と木更津市からそれぞれ約 30km に位置する。
- ・市域面積は約 272k m<sup>2</sup>で、地形は河川によって刻まれた低地と台地、東京湾沿いに広がる埋立地からなる。
- ・全体的に平坦な地形で、都市の成長とともに市街化が進むも、内陸部には緑豊かな自然環境を有し、大都市でありながら緑と水辺に恵まれている。

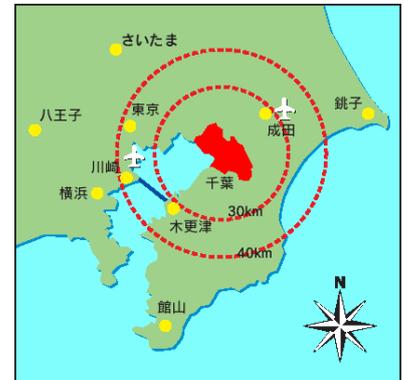


図 1 千葉市の位置

## (2) 人口・世帯数

## (ア) 千葉市の推計人口

- ・本市の人口・世帯数は増加傾向にあり、人口は約 955 千人、世帯数は約 401 千世帯。(平成 21 年)
- ・区ごとに比較すると、人口、世帯数ともに中央区が最も多く、人口は約 197 千人、世帯数は約 91 千世帯。(平成 21 年)

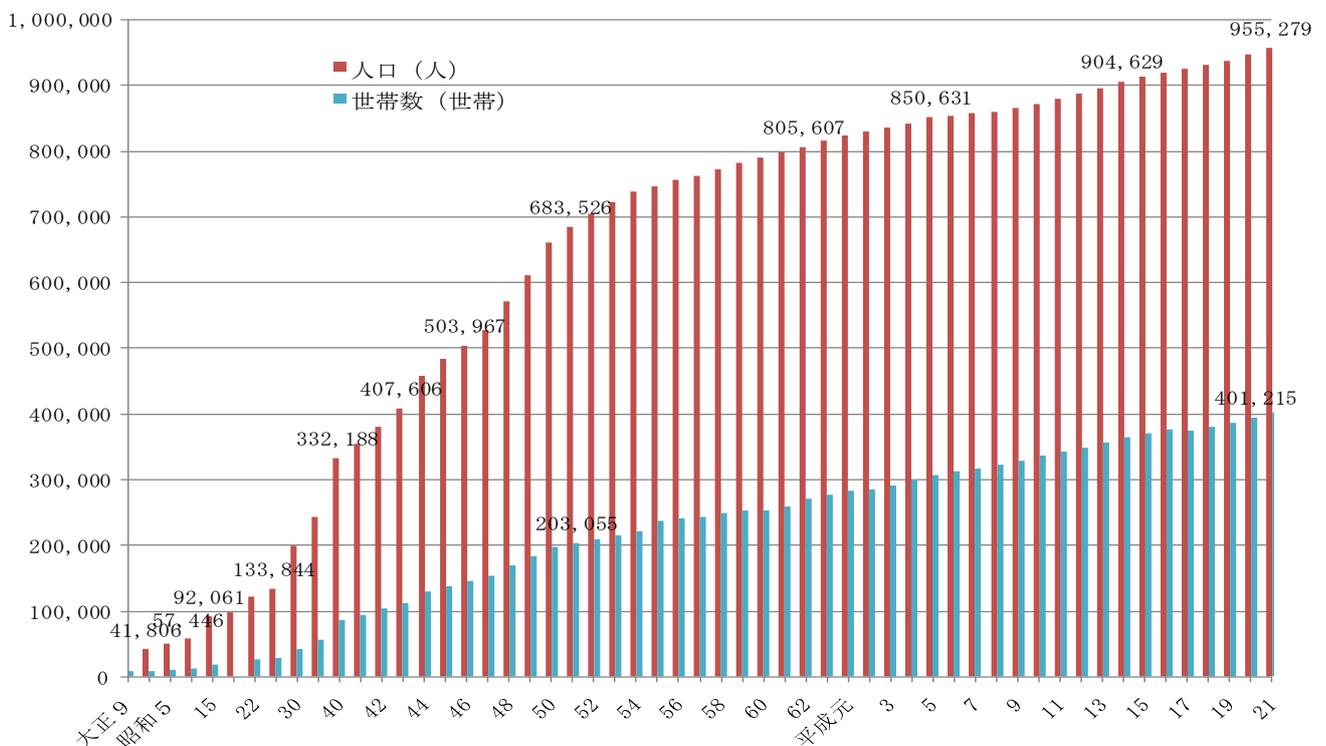


図 2 千葉市の人口・世帯数の推計

(出典：千葉市統計課資料)

表 1 千葉市の行政区別の人口・世帯数

	人口			対前年同月 増減数	世帯数	人口密度 (人/km <sup>2</sup> )
	総数	男	女			
中央区	196,640	99,330	97,310	3,761	90,868	4,388
花見川区	181,123	90,477	90,646	162	75,937	5,290
稲毛区	156,088	78,106	77,982	1,821	67,491	7,345
若葉区	151,184	76,092	75,092	861	61,220	1,795
緑区	120,499	59,611	60,888	1,646	43,559	1,814
美浜区	149,745	73,378	76,367	-195	62,140	7,077

※平成 21 年 10 月 1 日現在

※人口・世帯数は、国勢調査結果を基礎として、毎月の住民基本台帳及び外国人登録の異動を加減して推計。

※人口密度は、国土地理院「全国都道府県市区町村別面積調」による面積で除している。

(出典：千葉市統計課資料)

## (イ) 将来人口フレーム

### 【総人口】

- ・本市の総人口は、平成 27 年には 97 万人に達するが、その後は減少に転じる見通し。
- ・高齢化率（65 歳以上人口が総人口に占める比率）は、平成 22 年に 20%、平成 27 年には 25%に達するなど、少子・高齢化が加速する見通し。

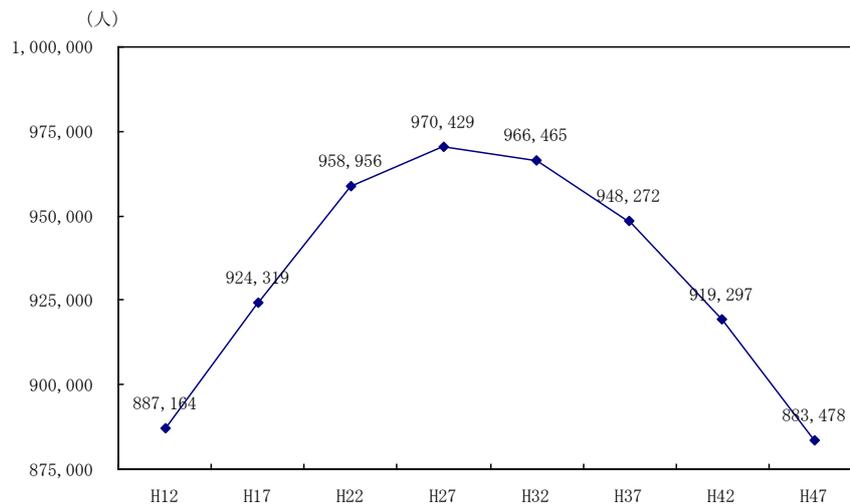


図 3 千葉市の総人口の見通し (中位推計) (出典：千葉市の人口推計結果について)

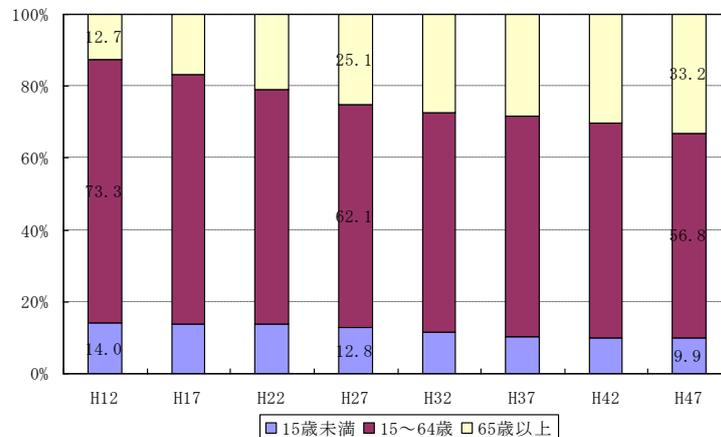


図 4 年齢 3 区分人口比率の見通し (単位：%)

(出典：千葉市の人口推計結果について)

## 【世帯数】

- ・本市の世帯数は、平成 27 年には 42 万世帯に達し、平成 32 年以降ほぼ横ばいとなる。
- ・平成 27 年以降、総人口が減少に転じるも、平均世帯人員が減少傾向にあるため、ほぼ横ばいとなる見通し。

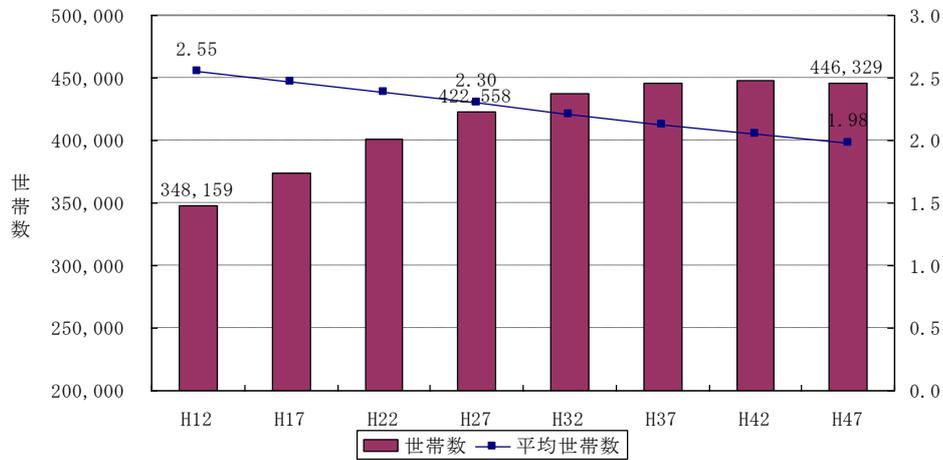


図 5 世帯数・平均世帯人員の見通し  
(単位：人／世帯、世帯)

(出典：千葉市の人口推計結果について)

## (3) 市街地の広がり

- ・市街化区域は 129k m<sup>2</sup> (約 47%)、市街化調整区域は 143k m<sup>2</sup> (約 53%)。
- ・昭和 40 年頃までは J R 総武線や京成電鉄千葉線沿線を中心に市街化が進み、それ以降は埋立てや団地開発などにより市街化が進展。
- ・現在の D I D 面積は市域の約 44% となり、その区域には本市の人口の約 90% が居住。

表 2 千葉市内の D I D 面積と区域内人口

	DID面積 (km <sup>2</sup> )	DID区域内 人口 (千人)	市域における割合 (%)	
			面積	人口
昭和55年	92.9	635,000	34.4	85.0
60年	97.9	673,000	36.2	85.2
平成2年	111.0	728,000	40.8	87.8
7年	112.6	755,000	41.4	88.1
12年	116.8	791,000	42.9	89.1
17年	118.2	830,000	43.5	89.8

(出典：国勢調査)

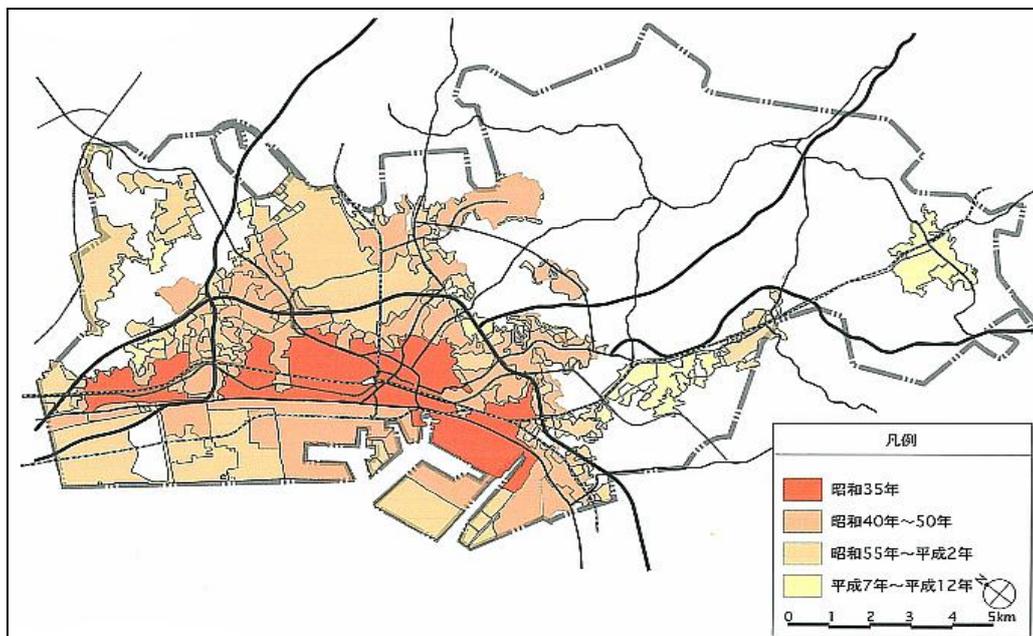


図 6 千葉市のD I Dの変遷

(出典：千葉市都市計画マスタープラン)

#### (4) 経済

##### (ア) 商業

- ・事業所数は約 7,200 事業所、従業者数は約 78 千人、年間商品販売額は約 3.7 兆円で、近年は減少傾向。(平成 19 年)

##### (イ) 工業

- ・事業所数は約 570 事業所、従業者数は約 23 千人、製造品出荷額は約 1.4 兆円。(平成 20 年)
- ・近年、製造品出荷額は増加しているが、事業所数、従業員数は横ばい。

##### (ウ) 中心市街地

- ・中心市街地の歩行者通行量など、全体的に減少しており、活力の低下が見られる。

表 3 千葉市内の中心市街地の状況

項目	単位	平成11年度 (a)	平成17年度 (b)	減少の割合 (b) / (a) *100-100
歩行者通行量 (平日)	人	15,298	13,388	▲12.5%
歩行者通行量 (休日)	人	25,078	23,188	▲7.5%
事業所数	か所	4,677	4,238	▲9.4%
従業者数	人	71,003	60,197	▲15.2%
卸売業者数	店	255	185	▲27.5%
小売業者数	店	933	825	▲11.6%
年間商品販売額	万円	86,927,701	64,139,473	▲26.2%
売場面積	m <sup>2</sup>	181,277	163,199	▲10.0%

(出典：歩行者通行動態調査、事業所企業統計、商業統計調査)

##### (エ) 観光

- ・入込み観光客数は毎年 1,600 万人を超える。
- ・入込み観光客数の多い施設は、幕張メッセ、千葉マリスタジアム、千葉神社、稲毛浅間神社、千葉県総合スポーツセンター。

## (5) 通勤・通学

- ・市内の事業所や学校に通勤・通学する人は約 283 千人（全体の約 59%）、東京都内へは約 106 千人（約 22%）、県内の西北部へは約 51 千人（約 11%）。
- ・市外から通勤・通学する人は、県内他都市からは約 151 千人、東京都内からは約 13 千人など約 174 千人。
- ・本市が東京のベッドタウンとして、また、県都として県内の拠点になっていることがわかる。

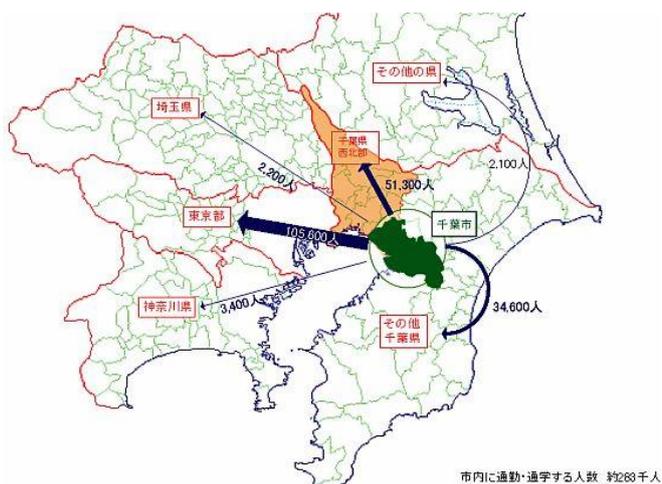


図 7 市内居住者の通勤・通学状況  
(出典：平成 17 年国勢調査)



図 8 市外居住者の千葉市への通勤・通学状況  
(出典：平成 17 年国勢調査)

## (6) 環境

- ・地球温暖化対策として、2010 年度（目標年度）の温室効果ガス総排出量を 2000 年度（現況年度）対比約 94%に設定し、可能な限り 1990 年度（基準年度）を下回るよう抑制することを目指している。
- ・自動車公害防止計画では、大気汚染物質や自動車騒音が 2010 年度（目標年度）に環境目標値以下となるよう抑制することを目指している。

表 4 千葉市の部門別温室効果ガス排出量の推移

部門	排出量			目標達成率 (b) / (c)
	基準 1990年 (a)	目標 2010年 (b)	現況 2000年 (c)	
産業部門	13,422	12,395	13,127	94%
業務部門	593	931	939	99%
家庭部門	749	715	968	74%
運輸部門	1,822	2,203	2,378	93%
その他部門	327	552	431	116%
代替フロン等	30		45	
総排出量	16,944	16,796	17,888	94%

(出典：千葉市地球温暖化対策地域推進計画)

## (7) 財政

- ・長引く景気低迷により、市税収入が伸び悩み一方、義務的経費の増加、少子高齢化や環境問題への対応、地域経済の活性化など、財政需要は増加し、財政収支は逼迫、その厳しさは年々増加している。経常収支比率や実質公債費比率などの財政指標も高い水準にあるなど財政の硬直化が進んでいる。
- ・中長期的な視点に立った財政構造の質的な転換を図り、慢性的な収支不足の解消と将来にわたり健全な財政運営を目指すため、平成18年2月に財政健全化プランを策定。
- ・平成21年10月に「脱・財政危機宣言」を発し、今後数年間にわたる危機的状況を克服するため、すべての事務事業の総点検、人件費を含めた歳出カットなど徹底した行財政改革を行うとともに、あらゆる歳入確保に取り組むこととしている。

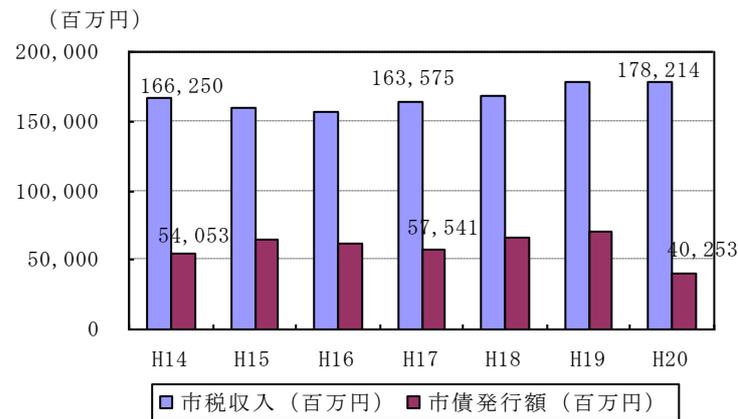


図9 千葉市の市税収入と市債発行額

(出典：千葉市統計書ほか)

## 2 パーソントリップ調査

### (1) 発生・集中交通量

- ・千葉市全体の発生集中量は約 419 万トリップエンドで、平成 10 年の 1.08 倍となっている。
- ・代表交通手段別では、「自動車」「自動二輪・原付」を除く全ての手段で増加している。
- ・行政区別では、「花見川区」「稲毛区」を除く区において増加している。

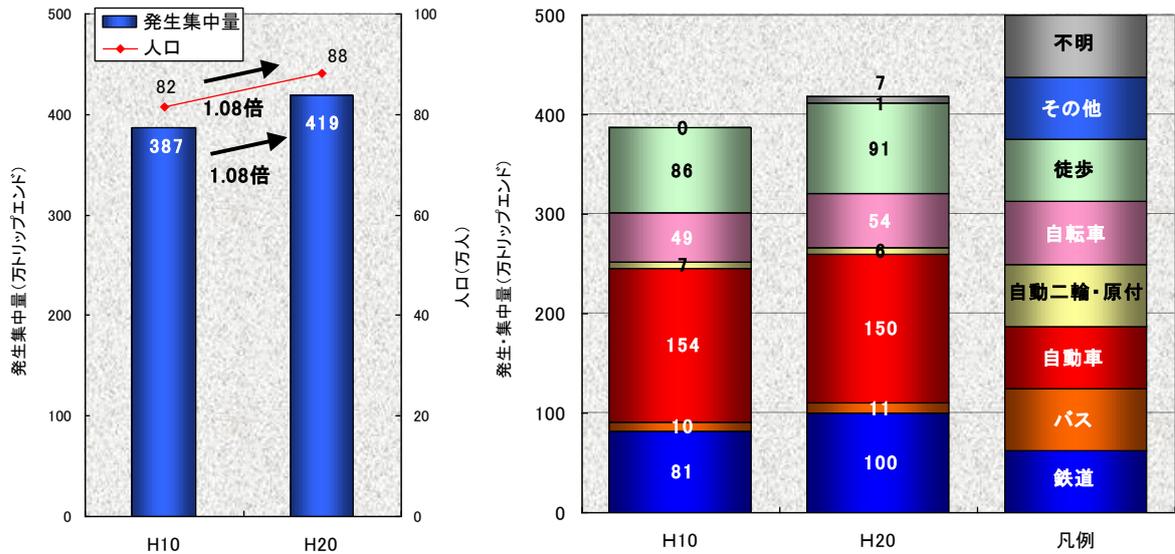


図 10 千葉市の発生・集中量

(出典：平成 10 年、平成 20 年パーソントリップ調査)

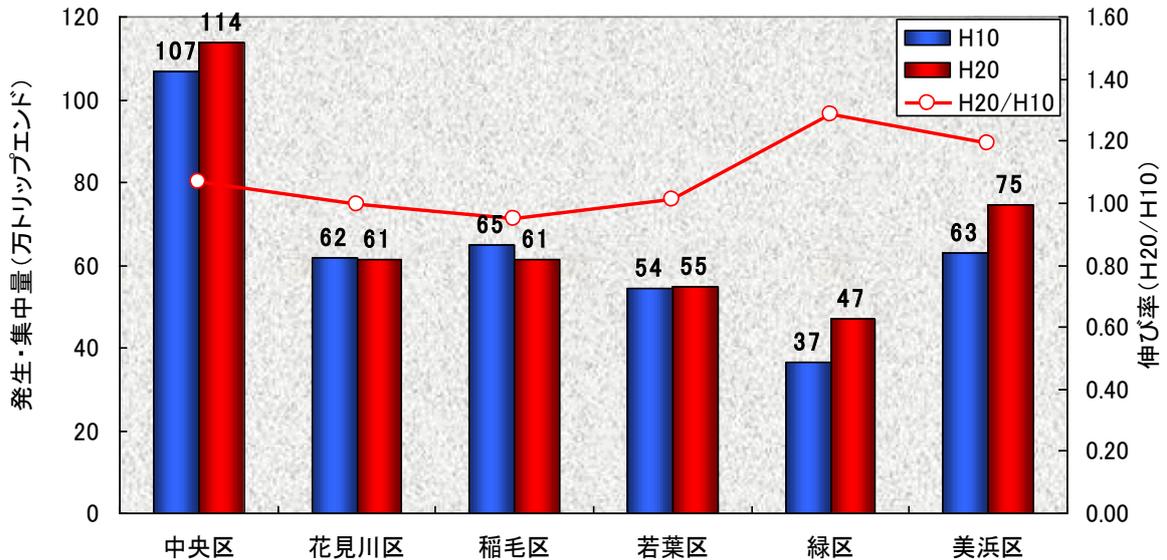


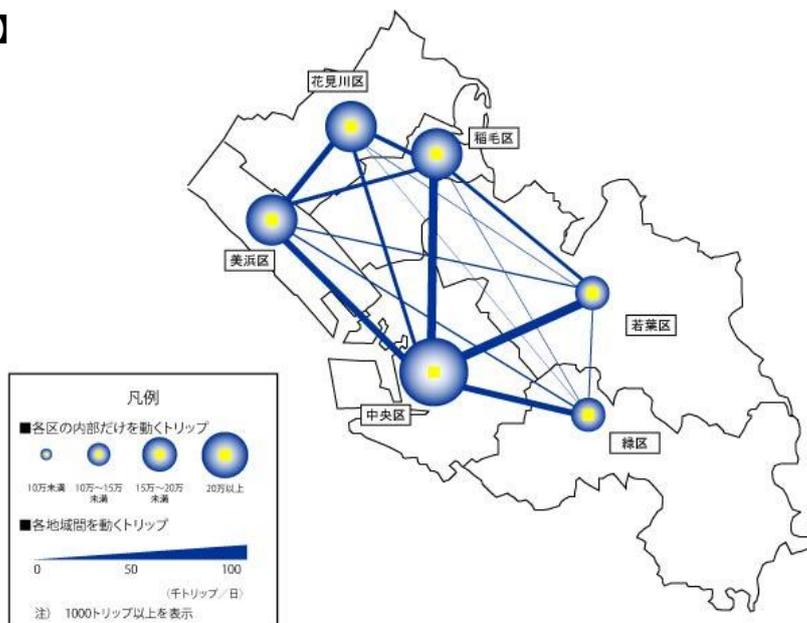
図 11 行政区別の発生・集中量

(出典：平成 10 年、平成 20 年パーソントリップ調査)

## (2) 分布交通量

- ・人の動きを見ると、千葉市内々については、中央区が移動の中心となっている。
- ・千葉市外との動きについては、特に中央区・花見川区・稲毛区・美浜区で東京都や千葉西北部（市川市、船橋市、柏市など）との結びつきが強くなっているほか、中央区では千葉東部（銚子市、東金市、茂原市、勝浦市、館山市など）・西南部（市原市、君津市、富津市など）との結びつきも強くなっている。
- ・東京都や千葉西北部のベッドタウンとしての機能に加え、中央区が広域中心拠点としての性格を有しており、東京・千葉西北部へ向かう交通や市外から中央区へ向かう交通が多いことがわかる。

### 【千葉市内々の動き】



### 【千葉市外との動き】

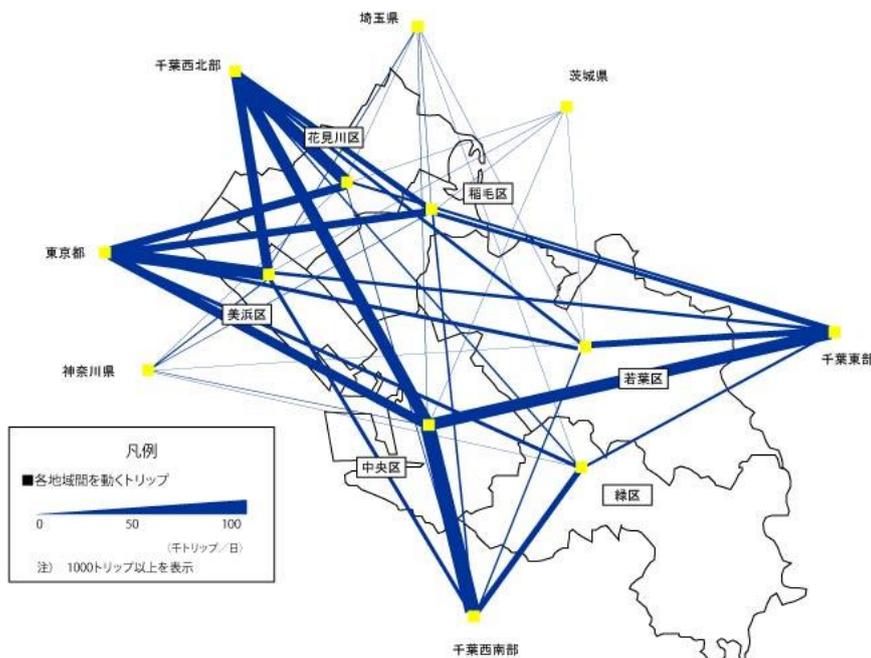


図 12 行政区別の分布交通量

※トリップとは、人がある目的のために出発地から到着地へ移動することで、たとえば「通勤」と「帰宅」はそれぞれ1トリップとして数えます。(出典：第5回東京都圏パーソントリップ調査、東京都圏交通計画協議会)

### (3) 分担率

- ・千葉市全体では、「自動車」の分担率が低下（約40%→約36%）し、「鉄道」の分担率が増加（約21%→約24%）している。
- ・いずれの行政区においても同様の傾向（自動車分担率の低下、鉄道分担率の増加）にある。

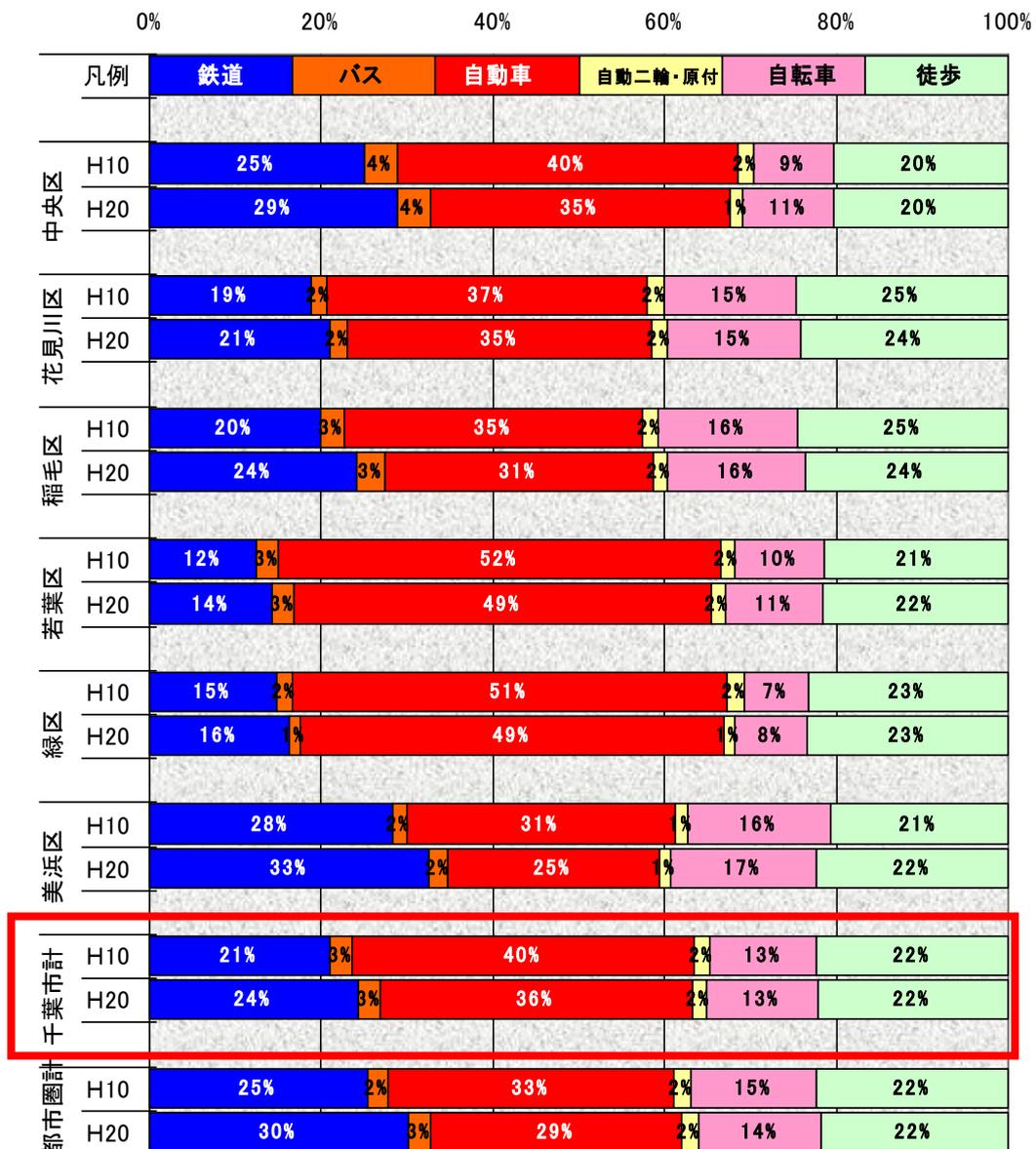


図 13 代表交通手段分担率

(出典：平成10年、平成20年パーソントリップ調査)

### 3 公共交通・都市内交通の現状と課題

#### (1) 公共交通

##### (ア) 鉄道

- ・市内の鉄道網はJR線と京成線で構成され、JR線の利用者は1日当たり約459千人(18駅)、京成線の利用者は1日当たり約47千人(13駅)となり、その推移は近年横ばいである。
- ・ピーク時の混雑率(最混雑区間)は、JR線で特に高い状況にあり、東京都内にとどまらず、千葉駅以南についてもJR内房線・外房線などが混雑している。

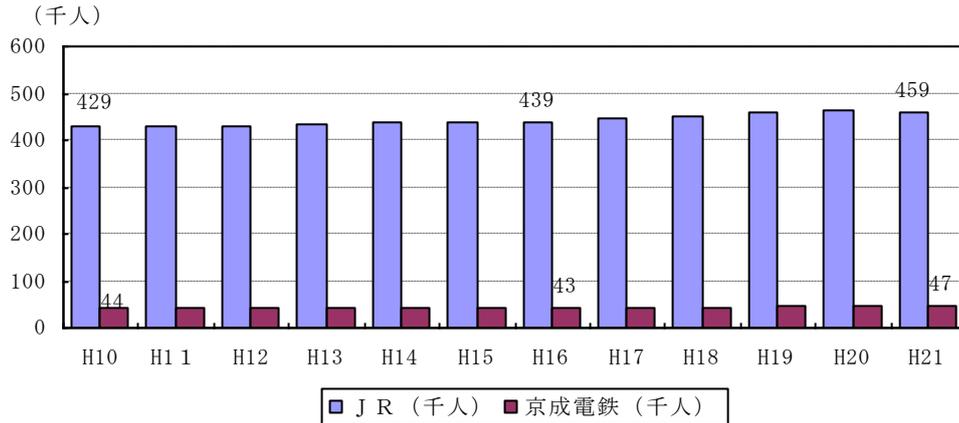


図 14 千葉市内の鉄道駅の乗降人員(1日当たり)

(出典：千葉市統計書)

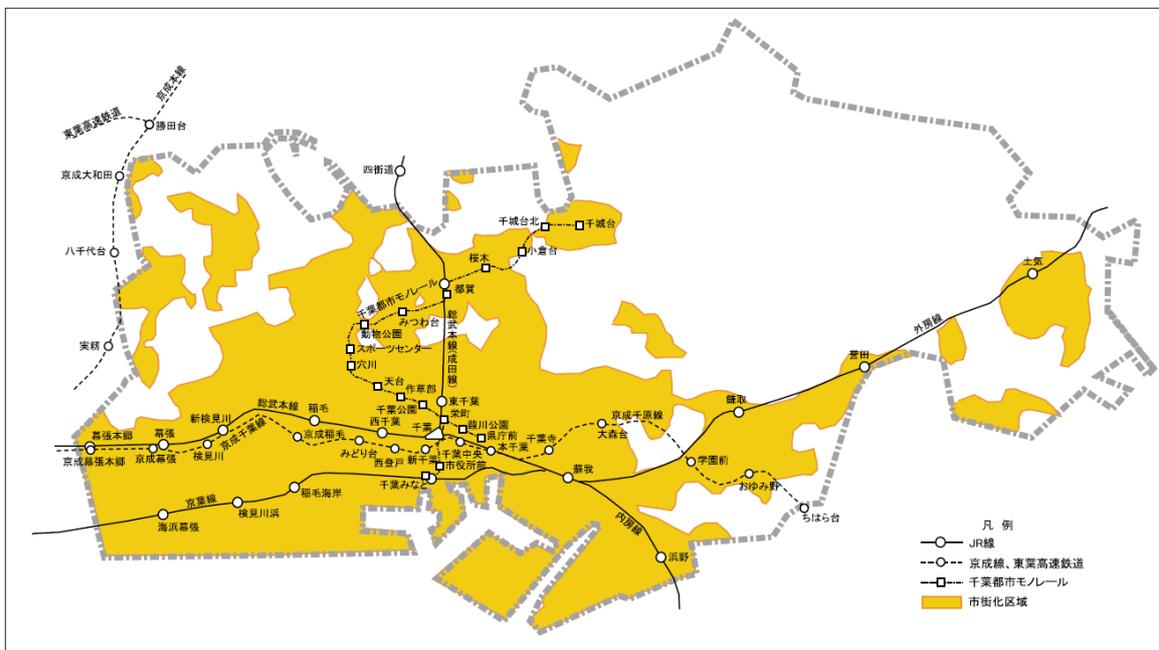


図 15 千葉市の鉄軌道の現状

(出典：千葉市都市計画マスタープラン)

## (イ) モノレール

- ・千葉みなと駅～千城台駅、県庁前駅の延長約 15km で運行し、1 日に約 46 千人が利用している。
- ・1 号線は、平成 12 年の運輸政策審議会において答申がされており、県庁前～市立青葉病院の延伸に向けて調査・検討中であったが、平成 21 年 6 月に方針を転換し、延伸事業を凍結することになった。

平成 12 年運輸政策審議会答申

目標年次（2015 年）までに開業することが適当である路線：

県庁前～中央博物館・市立病院前 3.4km

目標年次（2015 年）までに整備着手することが適当な路線：

中央博物館・市立病院前～星久喜（バス）ターミナル 1.7km

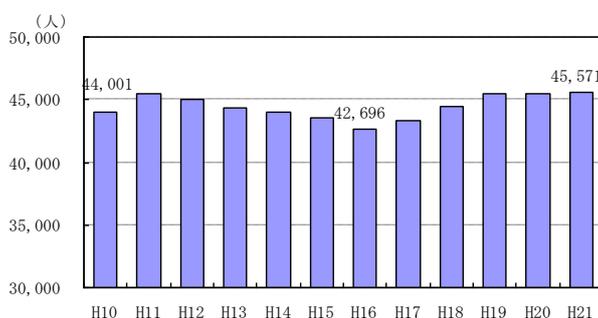


図 16 千葉都市モノレールの利用者数(1日当たり)

(出典：千葉市統計書)

## (ウ) バス

- ・全て民間事業者が運営し、その運行範囲は主要な鉄道駅を中心にほぼ市内全域に及んでいる。
- ・年々利用者は減少し、運行の維持が厳しい路線も発生しているが、平成 17 年以降微増傾向がみられ、平成 21 年度では、1 日に約 158 千人が利用している。
- ・平成 14 年の改正道路運送法の施行に伴い、6 系統が路線退出したが、全体で見ると系統数は増加し、410 系統（平成 22 年 3 月 31 日時点）である。
- ・ノンステップバスやカードシステムなどの導入への補助、公共車両優先システム（PTPS）の導入、退出路線をカバーするためのコミュニティバスの運行（3 系統）などを行っている。

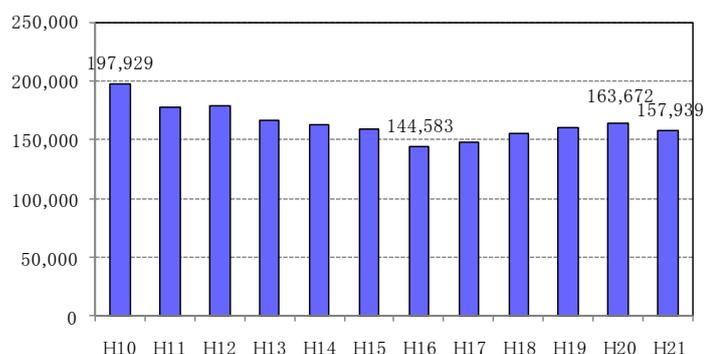


図 17 千葉市内のバス利用者数(1日当たり)

(出典：千葉市統計書)

## (エ) タクシー

- ・市内には約1,800台が営業している。
- ・JR千葉駅東口周辺で、平日夜間、千葉市役所の駐車場の一部を第2タクシープールとして東口タクシープールへの流入を調整する「ショットガンシステム」を平成17年度から実施し、一定の効果を得ている。

## (2) 自転車・徒歩

### (ア) 自転車

- ・市内の通勤・通学者では自転車利用者が増加傾向にあり、全体の約11%を占めている。
- ・駅周辺の放置自転車(約6千台)は、平成17年をピークに減少がみられる。

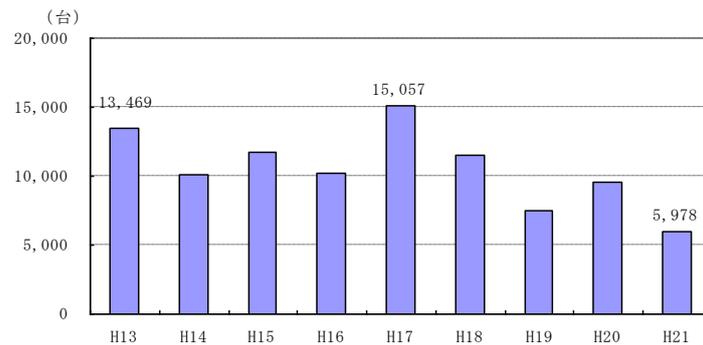


図 18 千葉市内の駅周辺の放置自転車数

(出典：千葉市調査)

### (イ) 徒歩

- ・現在、道路における歩行空間の整備に努めているが、十分な状況とはいえない。
- ・千葉市バリアフリー基本構想に基づき、歩道の段差解消や視覚障害者誘導用ブロックの連続設置をはじめとする道路のバリアフリー化を進めている。

表 5 道路特定事業計画におけるバリアフリー経路の整備状況

	目標 (H22年度末)	H16年度末	H17年度末	H18年度末	H19年度末	H20年度末
整備キロ数 (km)	58.4	14.9	17.3	24.3	26.3	28.8
整備率 (%)	-	25.5	30.2	41.6	45.0	49.3

※道路特定事業計画は、千葉市交通バリアフリー基本構想に基づき平成15年度に策定。

(出典：千葉市交通政策課資料)

### (3) 自動車交通の現状と課題

- ・幹線道路は、千葉都心を中心に周辺各都市へ向う放射道路として自動車専用道路の京葉道路、東関東自動車道水戸線・館山線、千葉東金道路が整備されている。また、国道14号、51号、126号、357号並びに主要地方道の千葉鎌ヶ谷松戸線、浜野四街道長沼線、千葉大網線などが周辺都市との連絡機能を果たしている。
- ・昼間12時間の交通量をみると、自動車専用道路では京葉道路、東関東自動車道が5～8万台、一般道では国道14号、357号が2～5万台の自動車交通量があり、湾岸部を主体とする道路の交通量が多い状況である。
- ・混雑度をみると、国道16号、51号、357号、主要地方道では千葉大網線（県道20号）、長沼船橋線（県道69号）などで高くなっている。また、国道126号、主要地方道浜野四街道長沼線（県道66号）、市道磯辺茂呂町線などでピーク時に混雑が発生している。

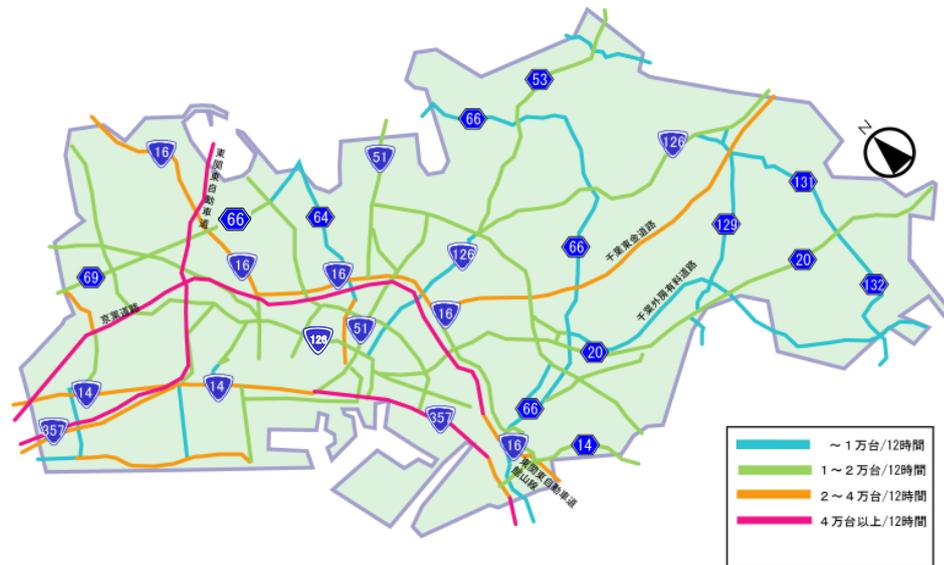


図 19 千葉市内の自動車交通量

(資料：平成17年道路交通センサスデータより作成)

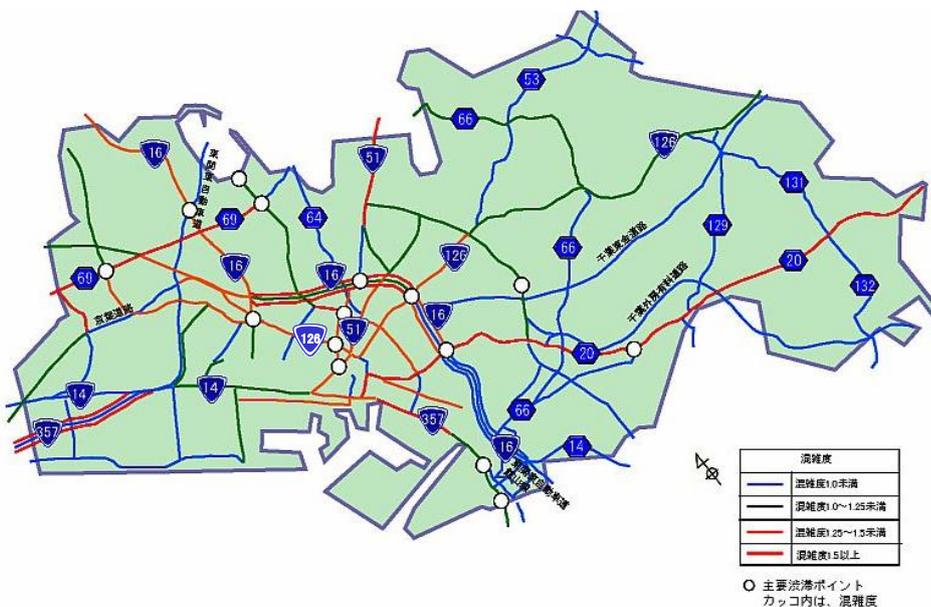


図 20 千葉市内の道路の混雑状況

(資料：平成17年道路交通センサスデータより作成)

#### 4 今後会議に提供する資料

- ・東京都市圏パーソントリップ調査将来交通需要予測データ（現況、趨勢型2030年）
  - 千葉市域内 発生集中交通量
  - 分布交通量
  - 分担率
  - その他