

## 千葉市の状況（人口、公共交通など）

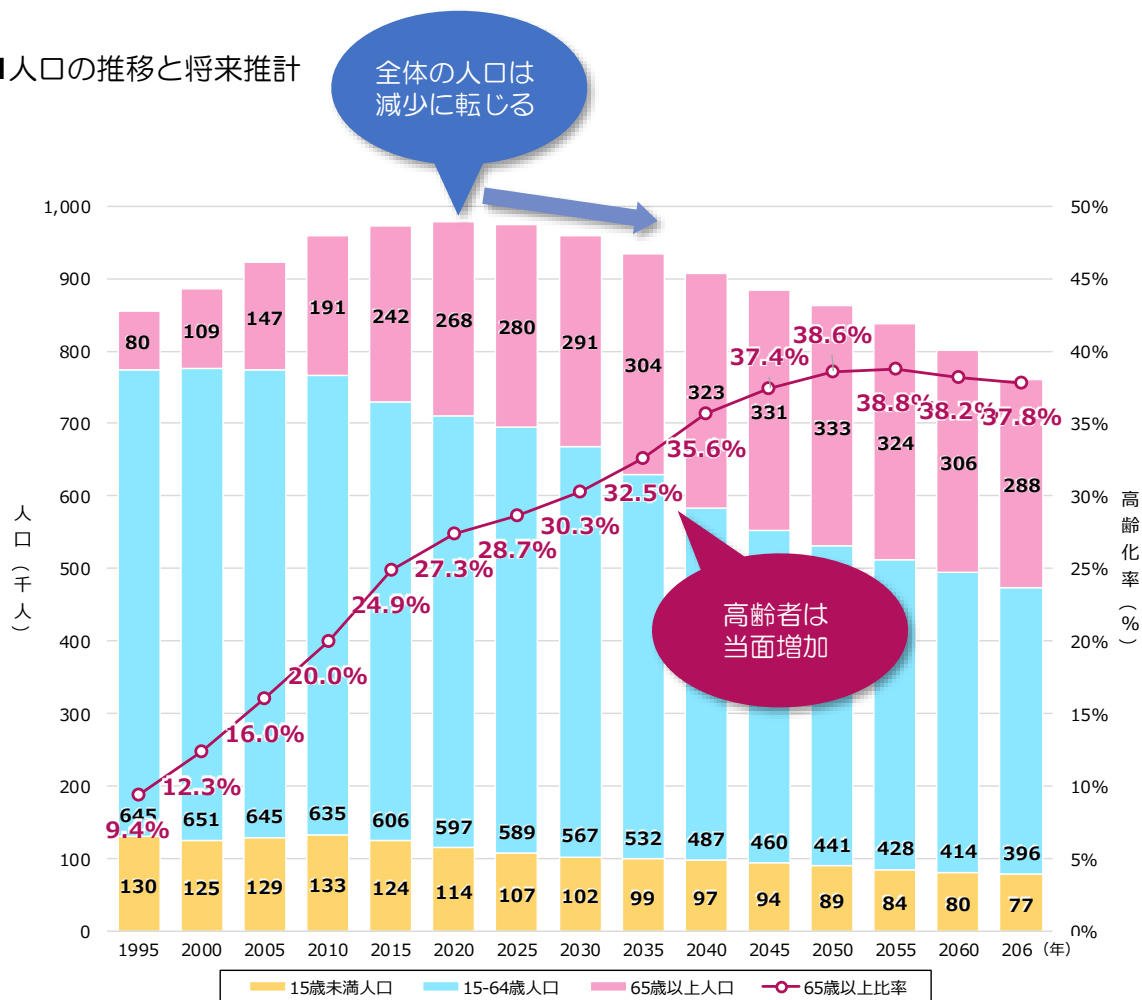
# I 千葉市の状況（人口等）

## 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

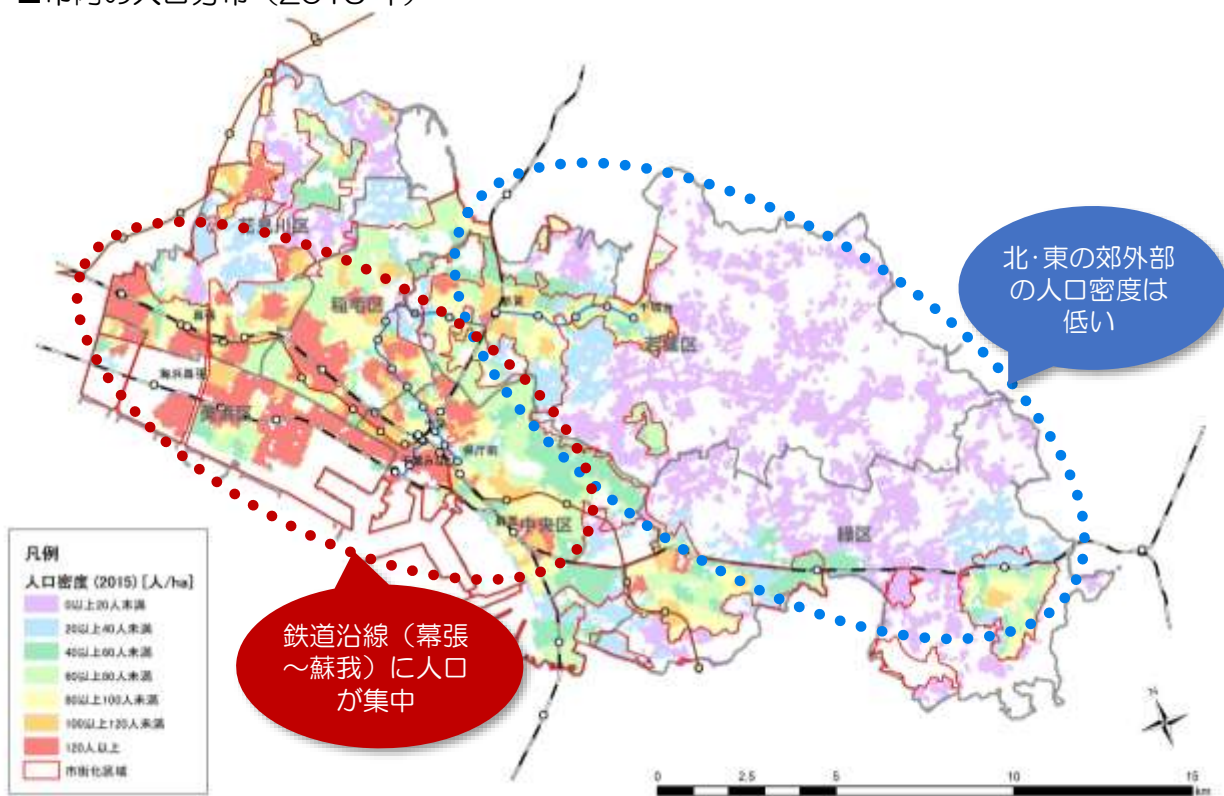


千葉市将来人口推計(2018年(平成30年)3月)をもとに作成

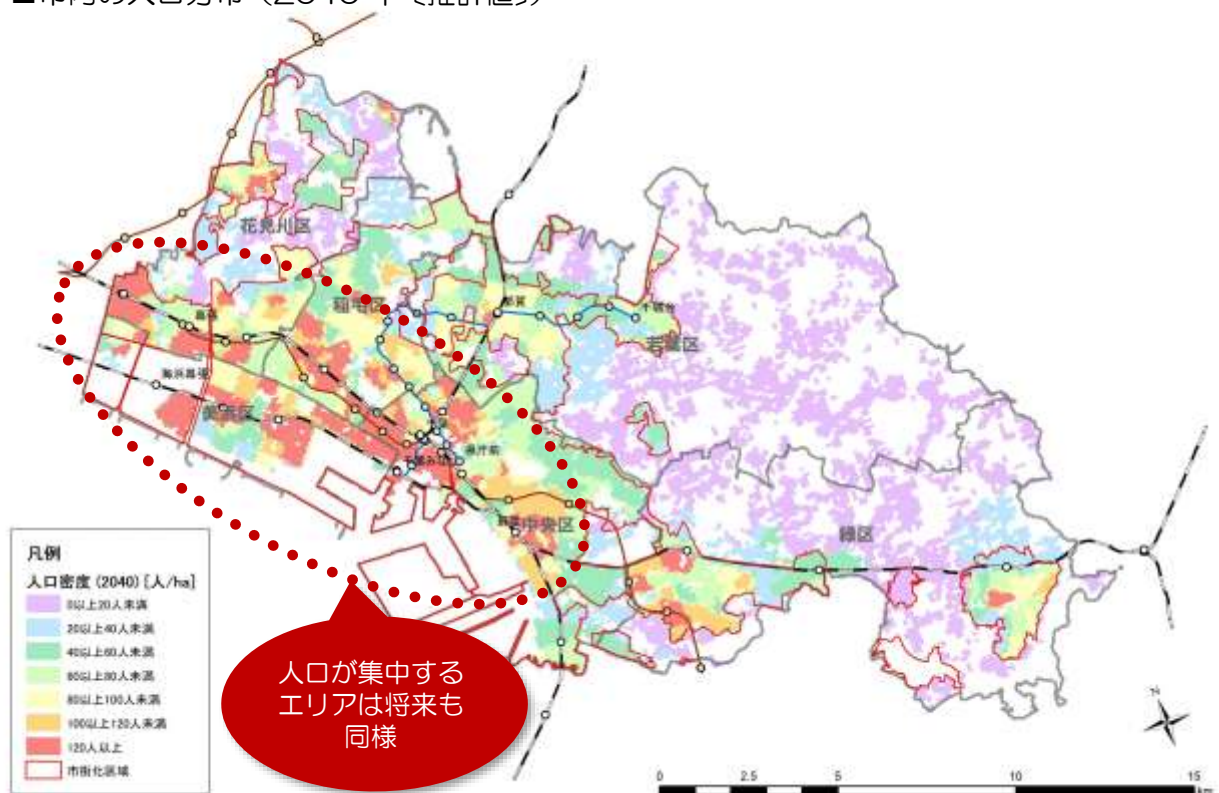
## (2) 地域別人口の推移

- 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）



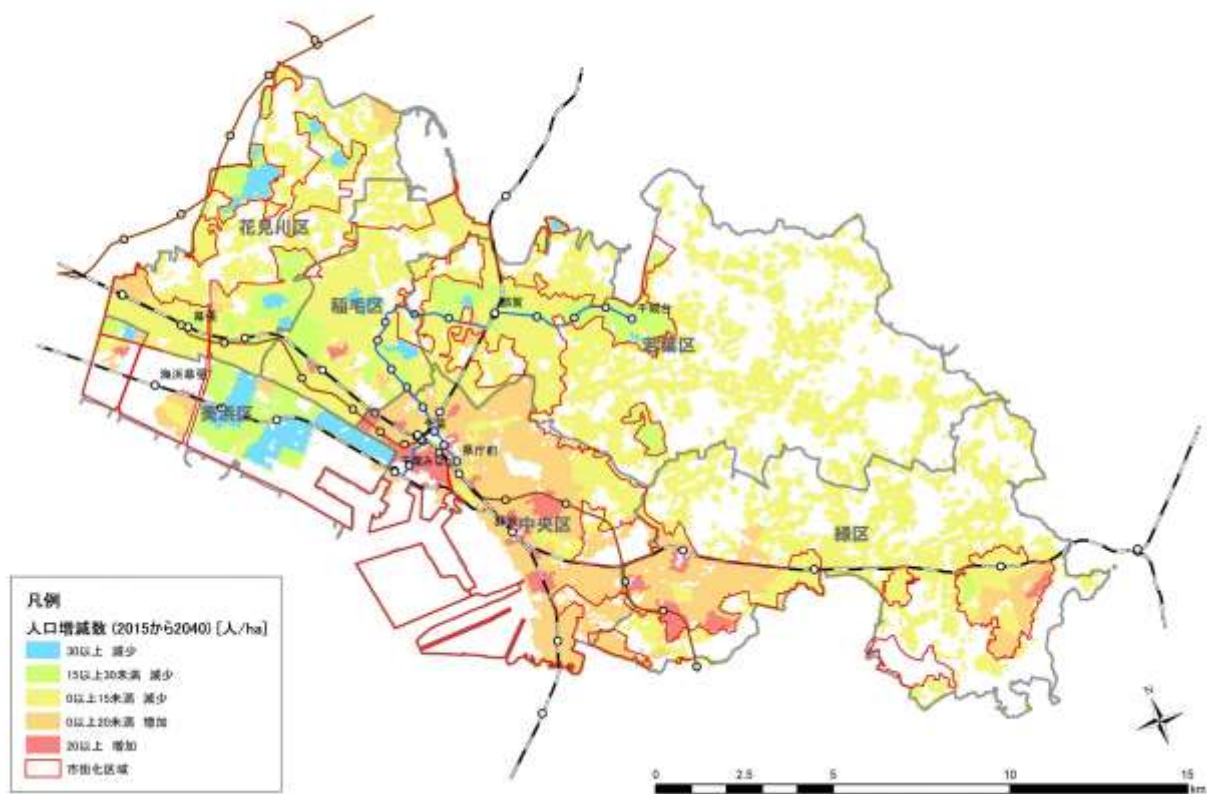
■市内の人口分布（2040年〔推計値〕）



### (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の見通しです。

■人口増減数（2015 年から 2040 年）





## (4) 市内の高齢者の分布状況

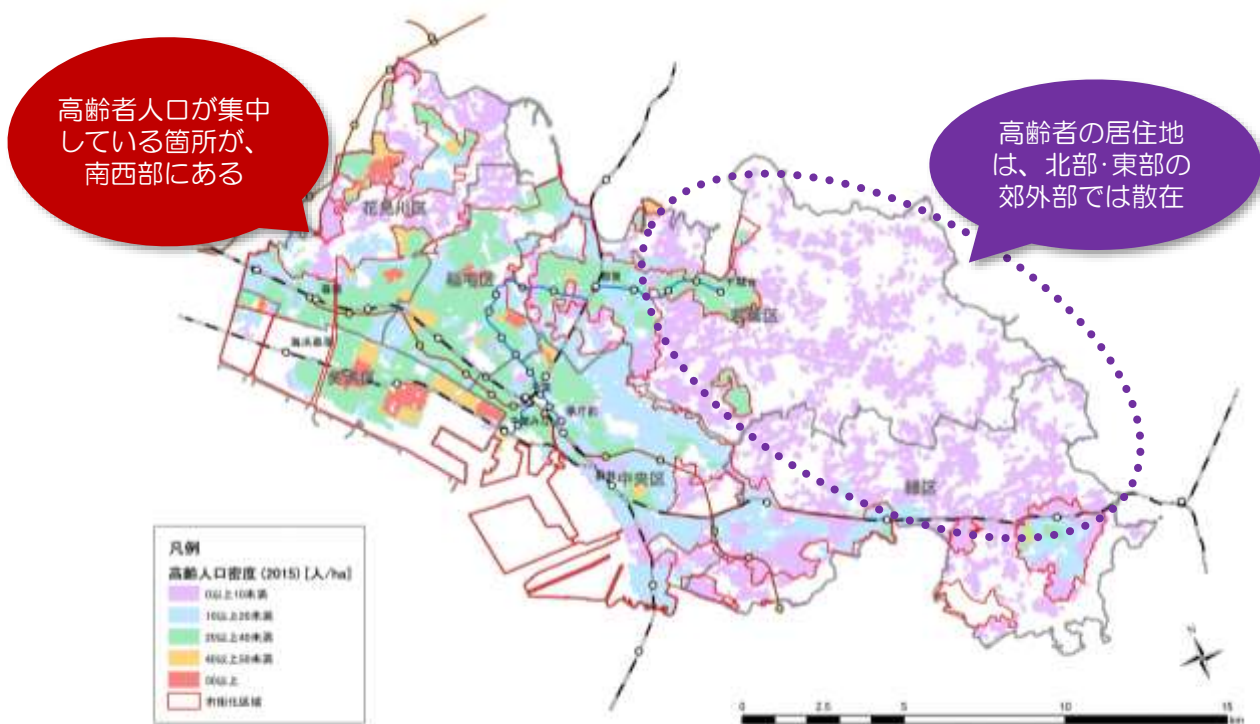
### (高齢者人口密度)

- 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）



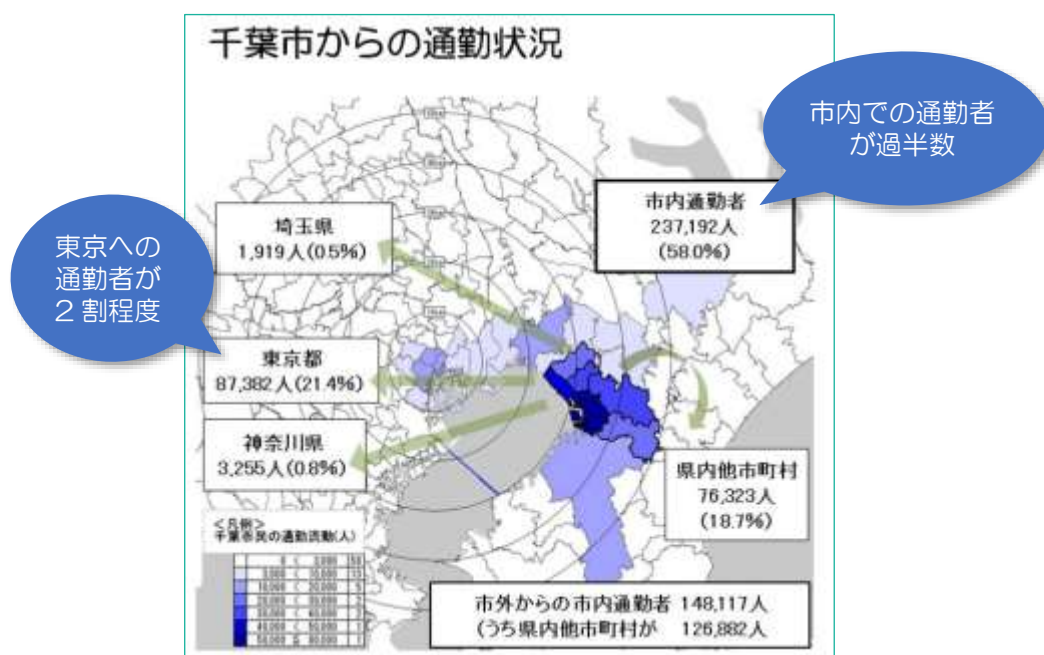
### ■ 市内の高齢化率（2015）



## 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。市外への通勤のうちでは、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

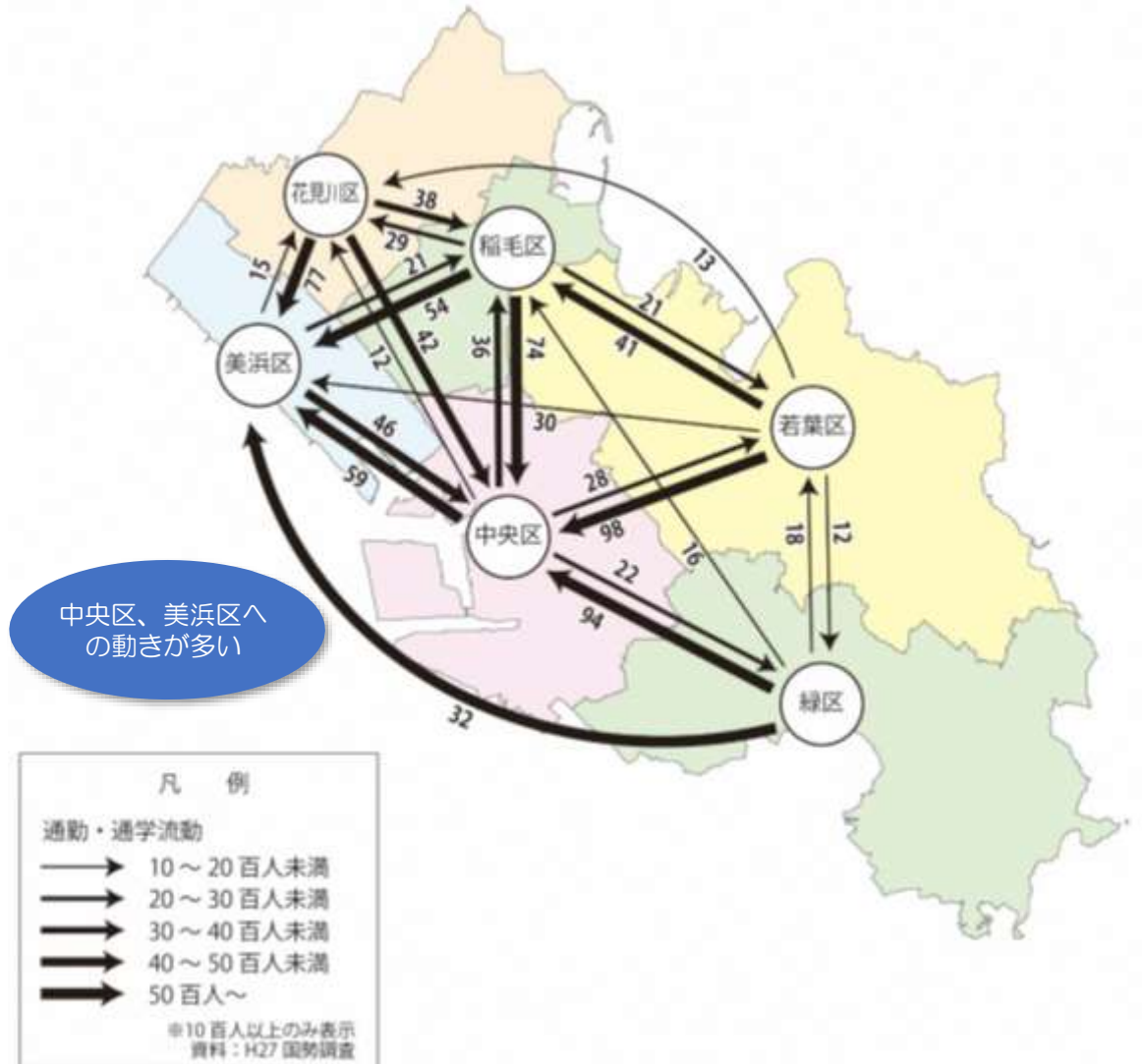
夜間人口と昼間市内にいる人の割合を比べた値。  
市外への通勤・通学者が少なく、市外から通勤・通学者が多く集まる都市ほど、割合が高くなる。

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）

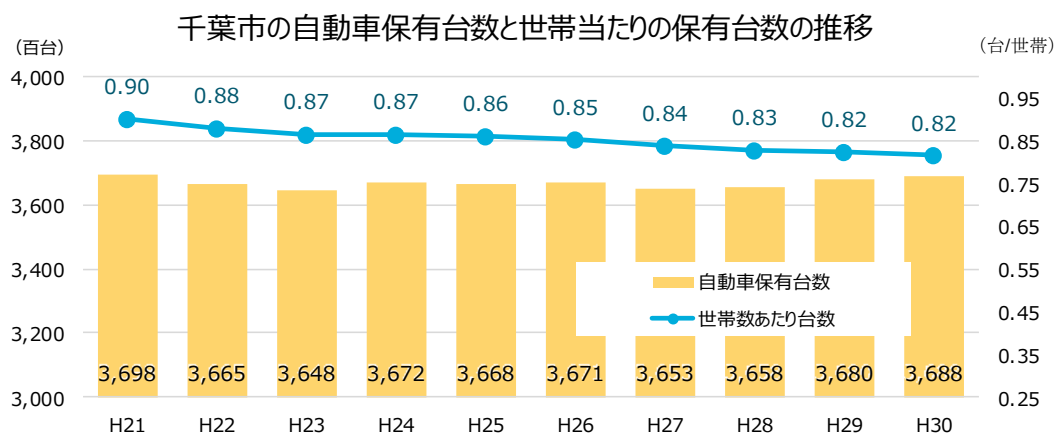
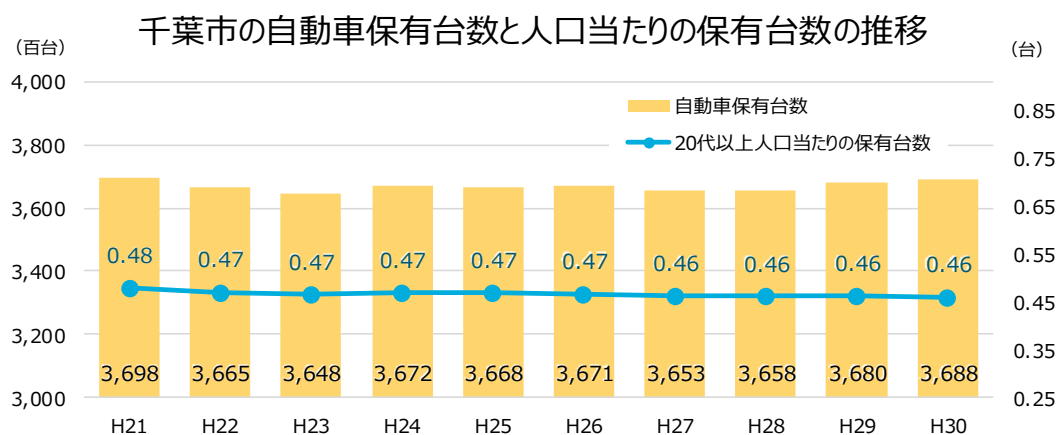


国勢調査(平成 27 年)をもとに作成

### 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。

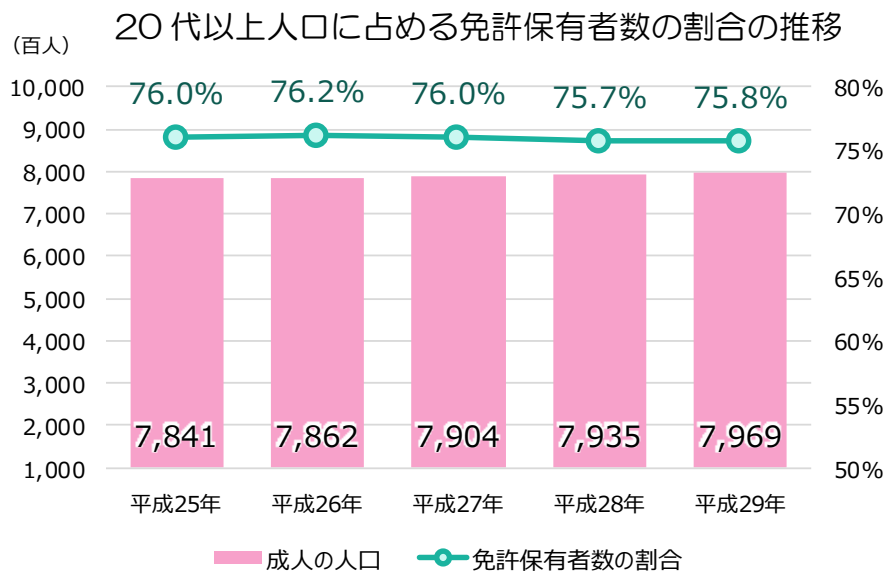
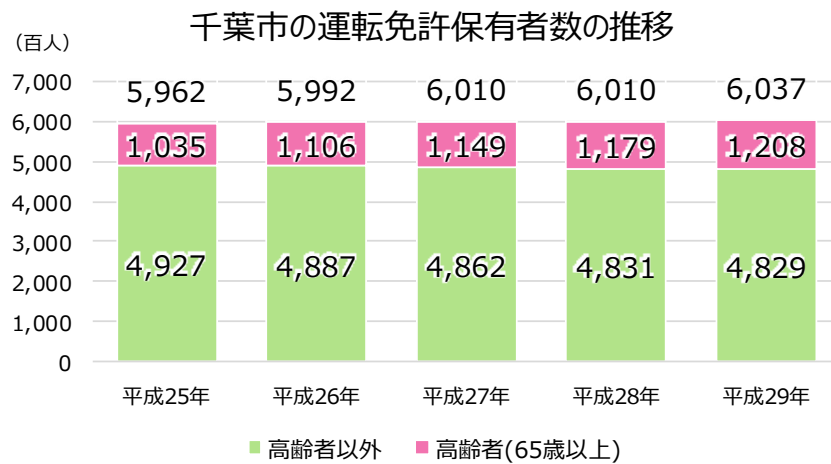


(一社)日本自動車販売協会連合会千葉県支部資料をもとに作成



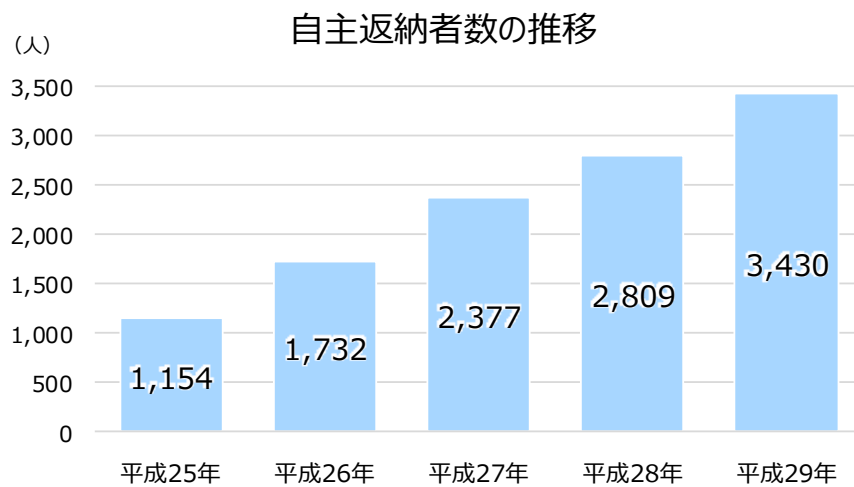
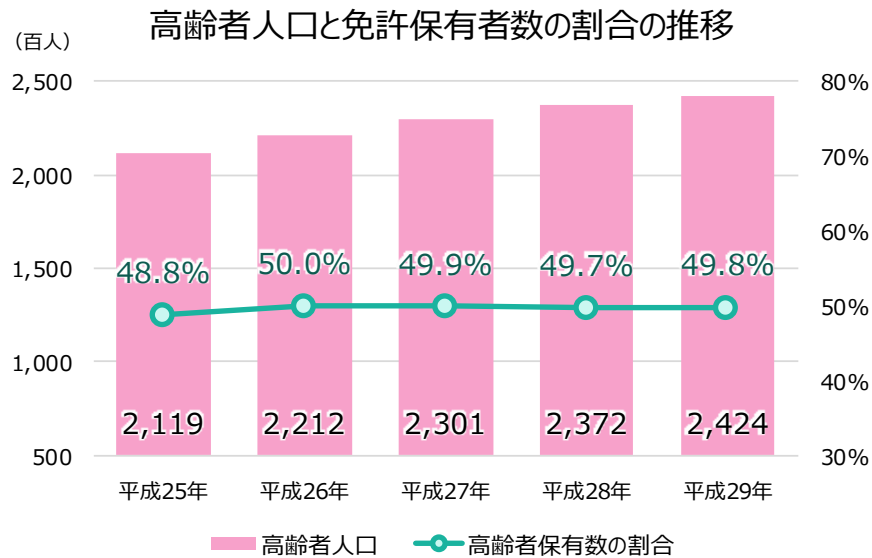
## (2) 運転免許保有者数の状況

- 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。

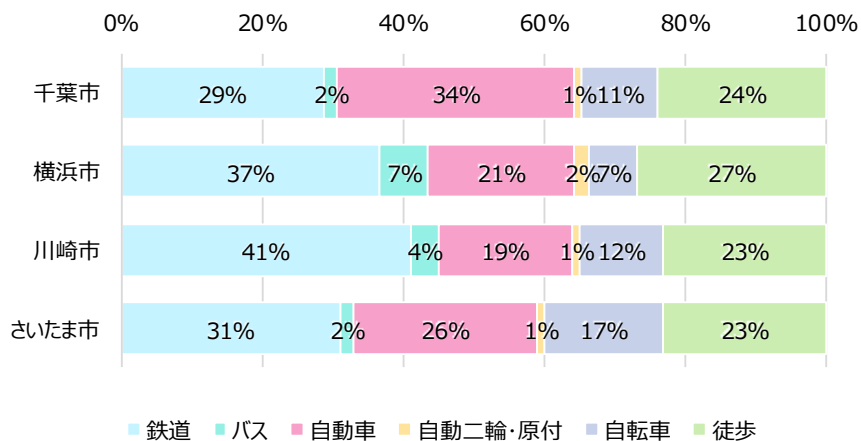


千葉県警察資料をもとに作成

### (3) 代表交通手段の構成比

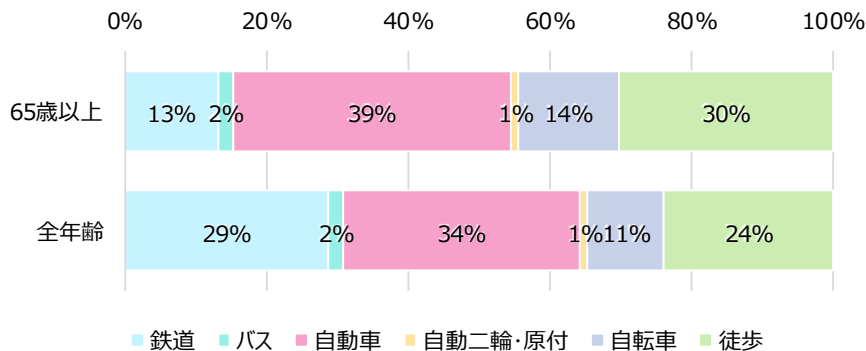
- “代表交通手段の構成比（都市別）”を見ると、自動車利用の割合（約34%）は首都圏の他政令市と比べて高くなっています。  
また、バス利用の割合（約2%）は、他交通手段と比べ、低い割合となっています。
- “年代別代表交通手段の構成比（千葉市）”を見ると、65歳以上の自動車利用が全体の約39%を占めており、東京都市圏と比べて高くなっています。

代表交通手段の構成比（都市別）



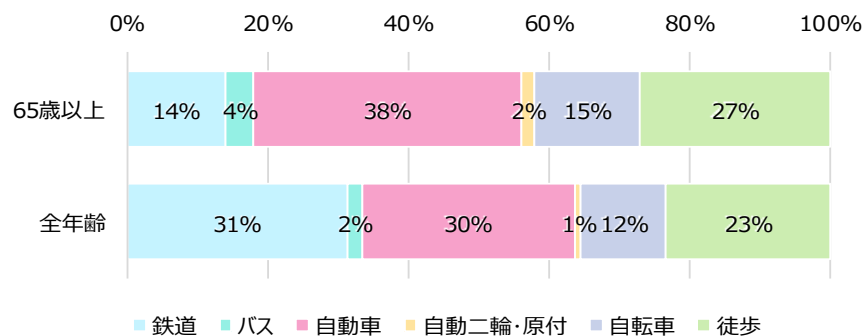
年代別代表交通手段の構成比（千葉市）

【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

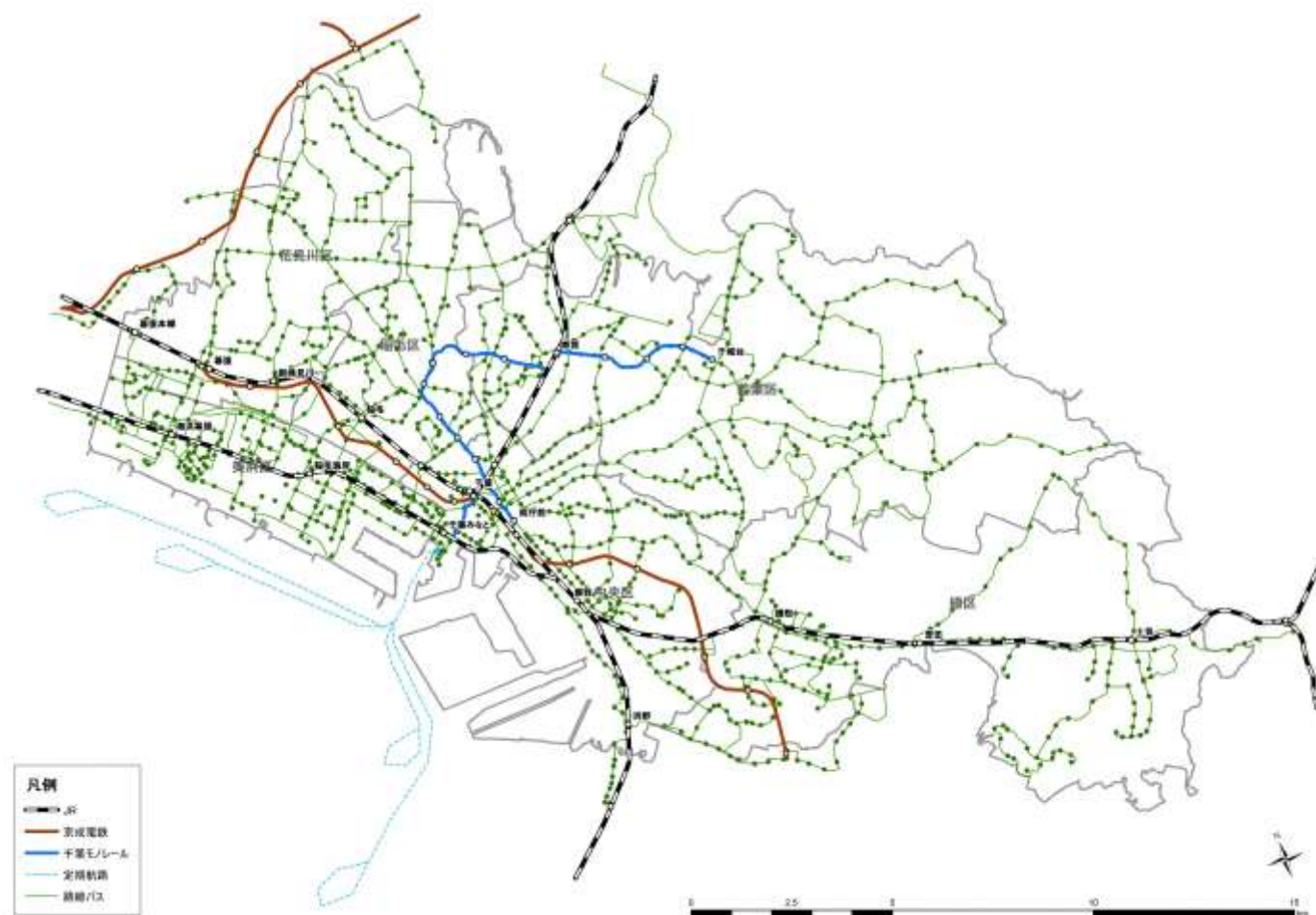
## Ⅱ 千葉市の状況（公共交通）

### 1. 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    | <ul style="list-style-type: none"> <li>千葉駅～東京都心方面を結ぶ（成田線は直通）</li> <li>特急しおさい、成田エクスプレス等が運行</li> <li>総武緩行線・快速線が並走</li> </ul>                                                                                                                |
|          |                                   | 京葉線     | <ul style="list-style-type: none"> <li>蘇我駅～東京方面を結ぶ（武蔵野線は直通）</li> <li>快速は外房線・内房線等との直通あり</li> </ul>                                                                                                                                         |
|          |                                   | 外房線     | <ul style="list-style-type: none"> <li>千葉駅～房総半島東岸を通り鴨川方面を結ぶ</li> <li>東京方面からの快速等が乗り入れ</li> </ul>                                                                                                                                           |
|          |                                   | 内房線     | <ul style="list-style-type: none"> <li>千葉駅～房総半島西岸を通り鴨川方面を結ぶ</li> <li>東京方面からの快速等が乗り入れ</li> </ul>                                                                                                                                           |
|          | 京成電鉄                              | 京成千葉線   | <ul style="list-style-type: none"> <li>千葉中央駅～習志野方面を結ぶ</li> <li>京成本線から分岐</li> </ul>                                                                                                                                                        |
|          |                                   | 京成千原線   | <ul style="list-style-type: none"> <li>千葉中央駅～市原方面を結ぶ</li> <li>ほぼ千葉市内を運行</li> </ul>                                                                                                                                                        |
|          | 千葉都市モノレール                         | 1号線     | <ul style="list-style-type: none"> <li>千葉みなと駅～県庁前を結ぶ</li> <li>全線が中央区内を運行</li> </ul>                                                                                                                                                       |
|          |                                   | 2号線     | <ul style="list-style-type: none"> <li>千葉みなと駅・千葉駅～千城台駅を結ぶ</li> <li>複数の住宅団地を結ぶように運行</li> </ul>                                                                                                                                             |
| 路線バス     | 京成バス                              | 161系統   | <ul style="list-style-type: none"> <li>（新都心エリア）</li> <li>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</li> <li>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）</li> <li>多くの路線が、千葉駅に発着</li> <li>都賀、矢作、千城台、小倉台方面等を運行（その他）</li> <li>花見川、稲毛、新検見川方面等を運行</li> </ul> |
|          | 小港鐵道バス                            | 49系統    | <ul style="list-style-type: none"> <li>多くの路線が、千葉駅、蘇我駅、鎌取駅に発着</li> <li>主に、千葉駅から南方面のエリアを運行</li> </ul>                                                                                                                                       |
|          | 千葉中央バス                            | 93系統    | <ul style="list-style-type: none"> <li>多くの路線が、千葉駅、蘇我駅、鎌取駅、土気駅に発着</li> <li>主に、千葉駅から南方面のエリアを運行</li> </ul>                                                                                                                                   |
|          | 千葉海浜交通                            | 46系統    | <ul style="list-style-type: none"> <li>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</li> <li>ほぼ市内の主に千葉駅から北方面の海浜エリアを運行</li> </ul>                                                                                                                       |
|          | 千葉シティバス                           | 42系統    | <ul style="list-style-type: none"> <li>多くの路線が、稲毛駅、千葉駅、海浜幕張駅に発着</li> <li>ほぼ市内の美浜、穴川、川戸都苑方面等を運行</li> </ul>                                                                                                                                  |
|          | 千葉内陸バス                            | 34系統    | <ul style="list-style-type: none"> <li>多くの路線が千葉駅、四街道駅に発着</li> <li>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</li> </ul>                                                                                                                               |
|          | ちばフラワーバス                          | 14系統    | <ul style="list-style-type: none"> <li>多くの路線が千葉駅に発着</li> <li>幕張、都賀、東金方面等を運行</li> </ul>                                                                                                                                                    |
|          | 平和交通                              | 45系統    | <ul style="list-style-type: none"> <li>海浜幕張駅、稲毛駅、にれの木代中央に発着</li> <li>各地区～イトーヨーカドー、イオン稲毛等を運行</li> </ul>                                                                                                                                    |
|          | あすか交通                             | 6系統     | <ul style="list-style-type: none"> <li>千葉駅、西千葉駅、稲毛駅に発着</li> <li>ほぼ市内の幸町、稲毛海岸、ガーデンタウンを運行</li> </ul>                                                                                                                                        |
|          | 千葉シーサイドバス                         | 23系統    | <ul style="list-style-type: none"> <li>多くの路線が、幕張駅、海浜幕張駅に発着</li> <li>市内は、海浜エリアを運行</li> </ul>                                                                                                                                               |
|          | 九十九里鐵道                            | 1系統     | <ul style="list-style-type: none"> <li>片貝～千葉駅を運行</li> </ul>                                                                                                                                                                               |
|          | 花まる号<br>（京成バスが運行）                 | 左回り、右回り | <ul style="list-style-type: none"> <li>花見川区北部循環線（左回り、右回り）</li> <li>八千代台駅、京成大和田駅に発着</li> </ul>                                                                                                                                             |
| コミュニティバス | 若葉区泉地域<br>コミュニティバス<br>（千葉中央バスが運行） | さらしなバス  | <ul style="list-style-type: none"> <li>泉地域の北西部～千城台駅</li> </ul>                                                                                                                                                                            |
|          |                                   | おまごバス   | <ul style="list-style-type: none"> <li>泉地域の東部～千城台駅</li> </ul>                                                                                                                                                                             |
|          |                                   | いずみバス   | <ul style="list-style-type: none"> <li>泉地域の南部～千城台駅</li> </ul>                                                                                                                                                                             |
| 航路       | あるめりあ（定期船）                        |         | <ul style="list-style-type: none"> <li>港めぐりコース（毎日）</li> <li>幕張メッセ沖合遊覧コース（土日祝）</li> <li>工場夜景クルーズ（第2・第4土曜）</li> </ul>                                                                                                                       |
|          | MY II（不定期船）                       |         | <ul style="list-style-type: none"> <li>チャータークルーズ</li> </ul>                                                                                                                                                                               |
|          | その他                               |         | <ul style="list-style-type: none"> <li>伊豆大島行き臨時船等</li> </ul>                                                                                                                                                                              |
| タクシー     |                                   |         | <ul style="list-style-type: none"> <li>（千葉県タクシー協会千葉支部）</li> <li>会員数34、車両数1250台</li> </ul>                                                                                                                                                 |

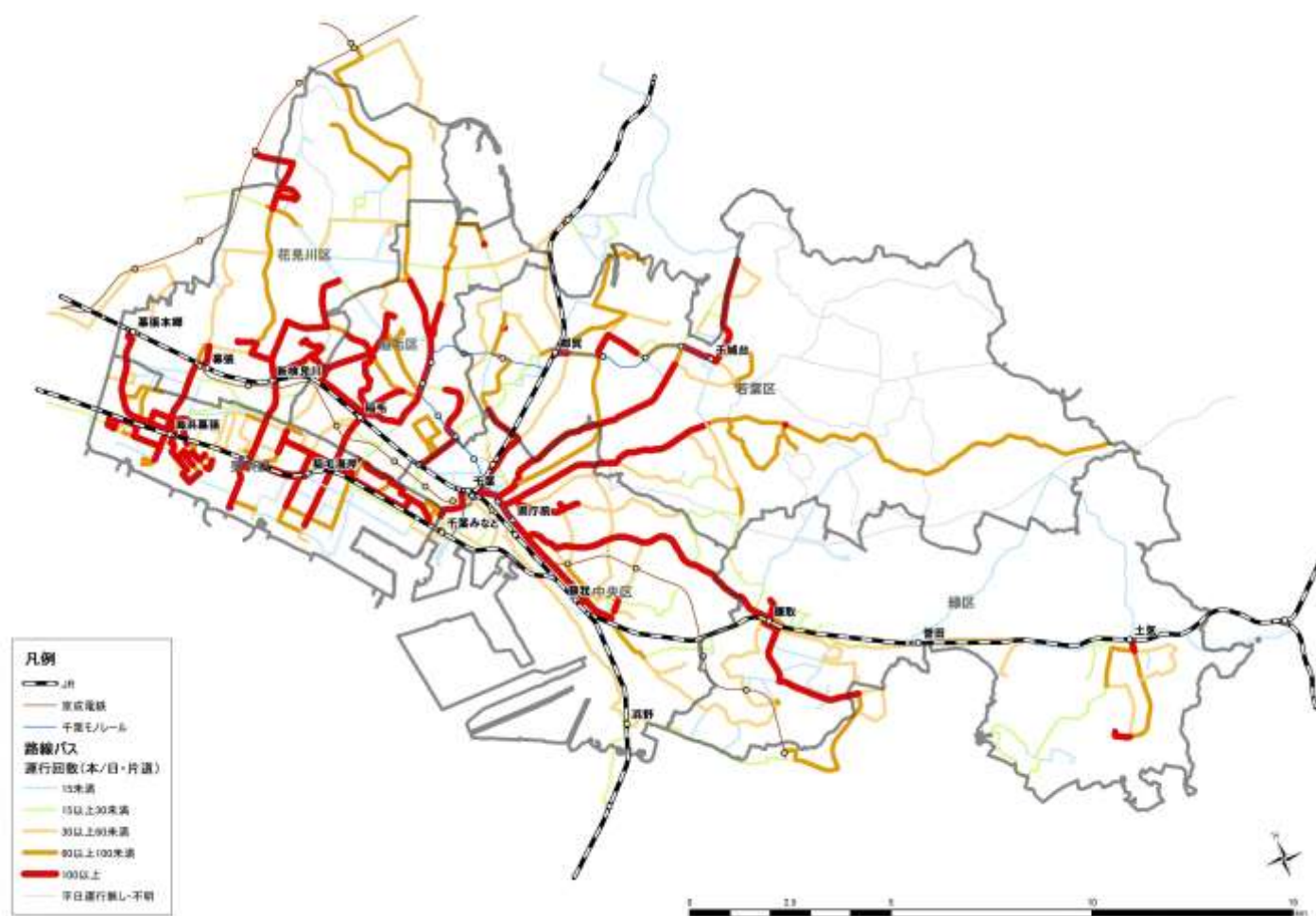
各事業者からの情報等をもとに作成



## （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

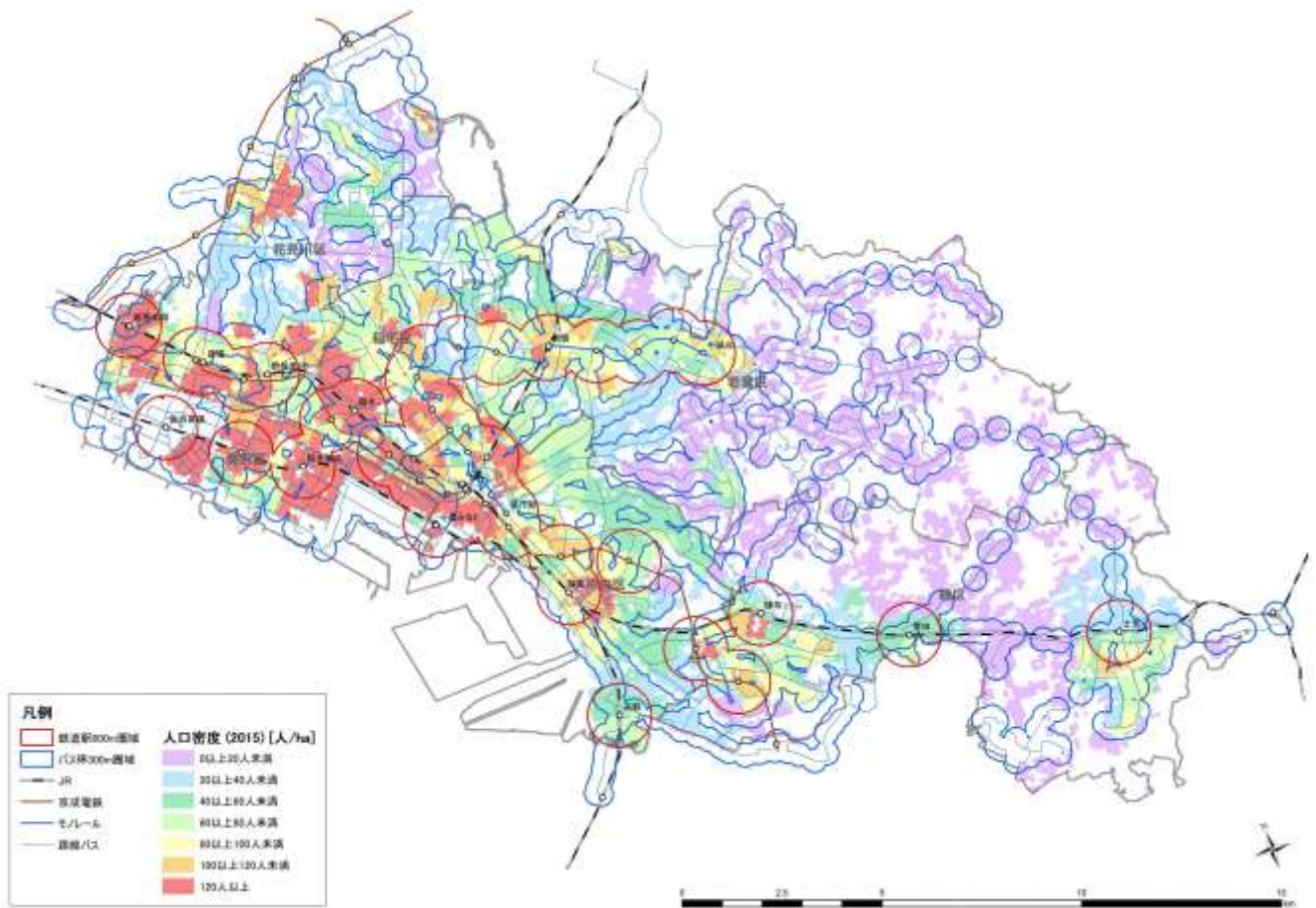


各事業者からの情報等をもとに作成

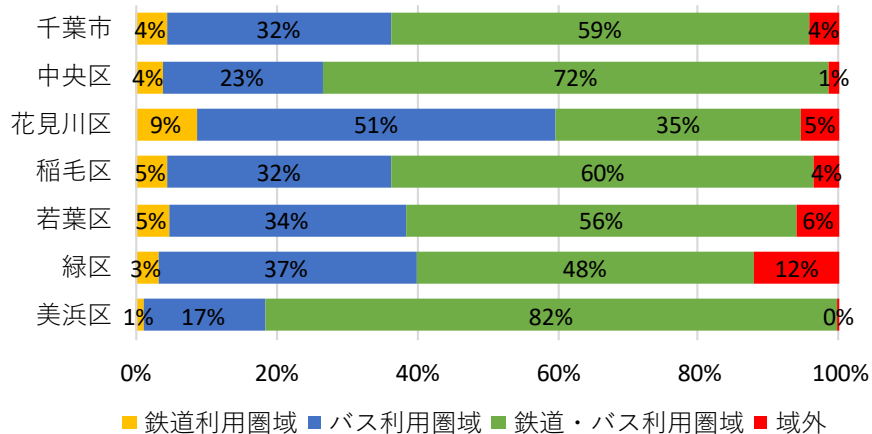
### (3) 公共交通の利用圏と人口分布及び高齢者の分布等

- 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）

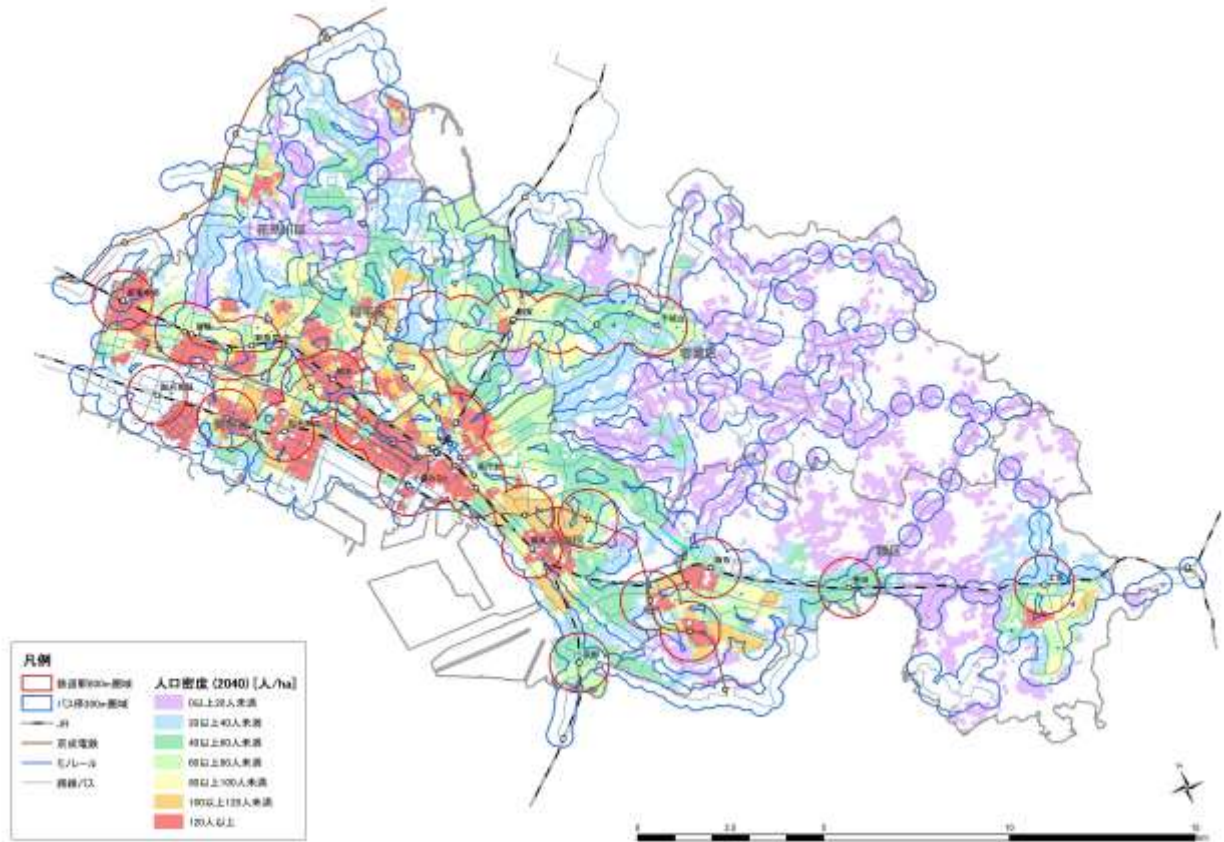


公共交通利用圏域別人口割合

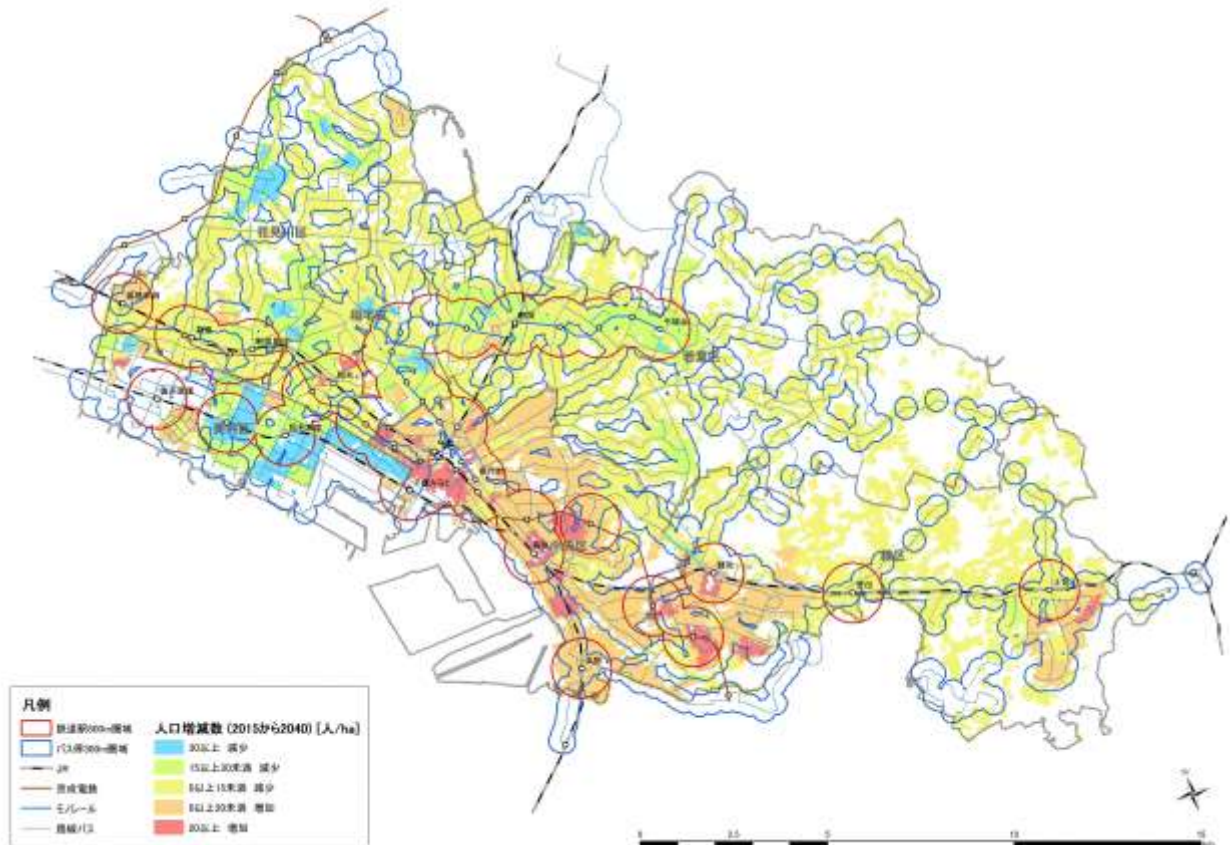




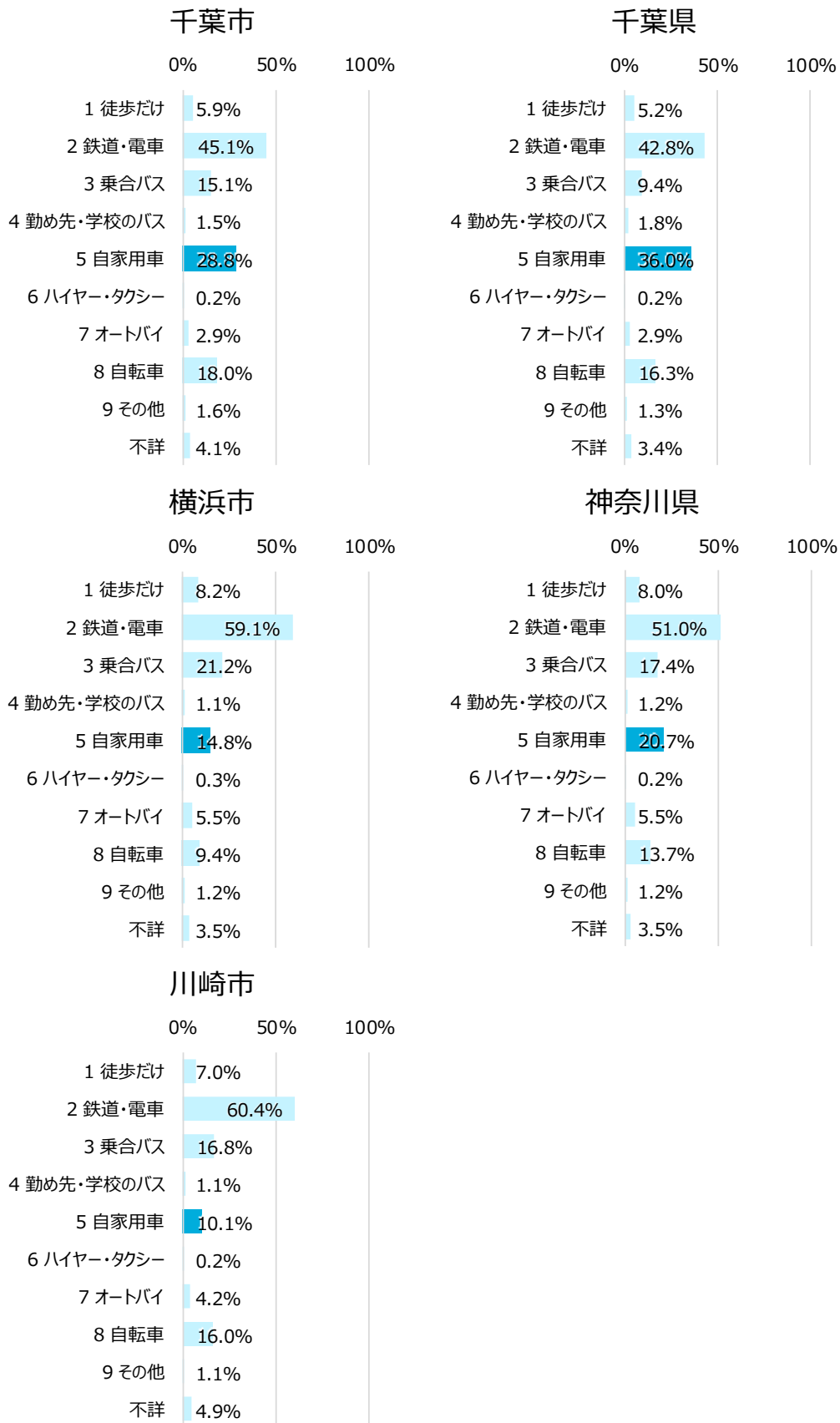
■公共交通の利用圏と人口密度（2040年〔推計値〕）



■公共交通の利用圏と人口増減（2015年から2040年）

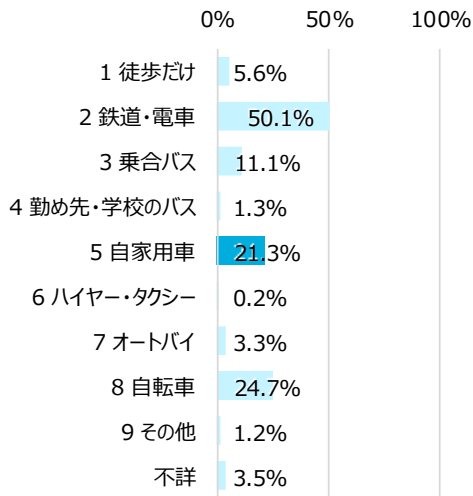


参考：千葉市周辺地域の利用交通手段の状況

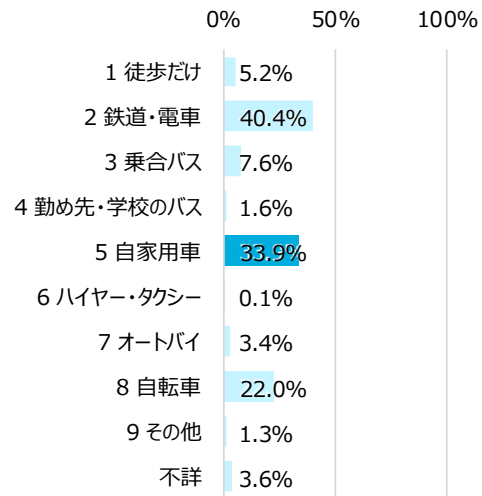


(国勢調査 (平成 22 年))

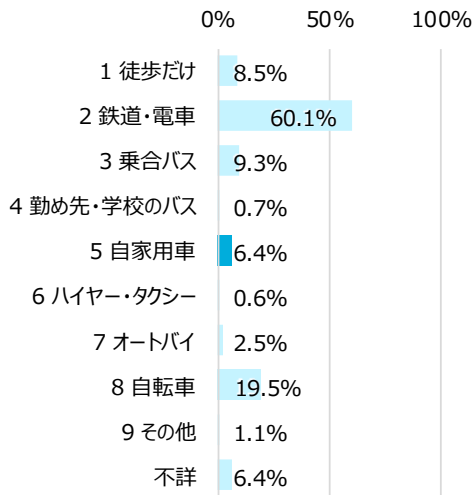
### さいたま市



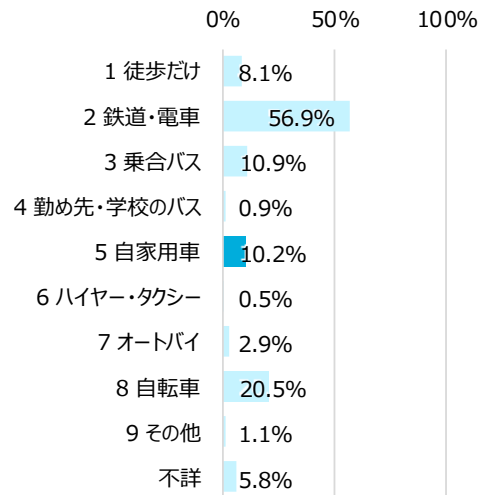
### 埼玉県



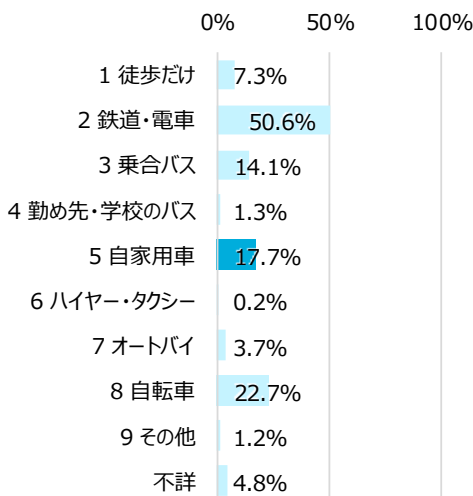
### 特別区部



### 東京都



### 特別区部外



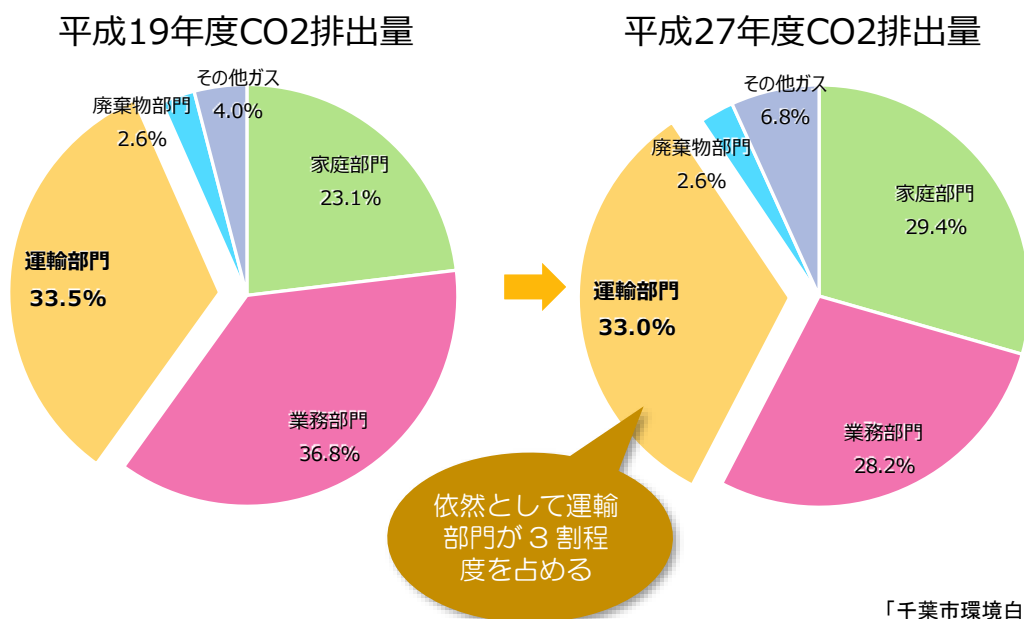
(出典：国勢調査（平成 22 年度）)



### Ⅲ 千葉市の状況（その他）

#### （１）環境（運輸部門のCO<sub>2</sub>排出量等）

- 本市全体のCO<sub>2</sub>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-CO<sub>2</sub>の減少となっています。
- 部門別CO<sub>2</sub>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。

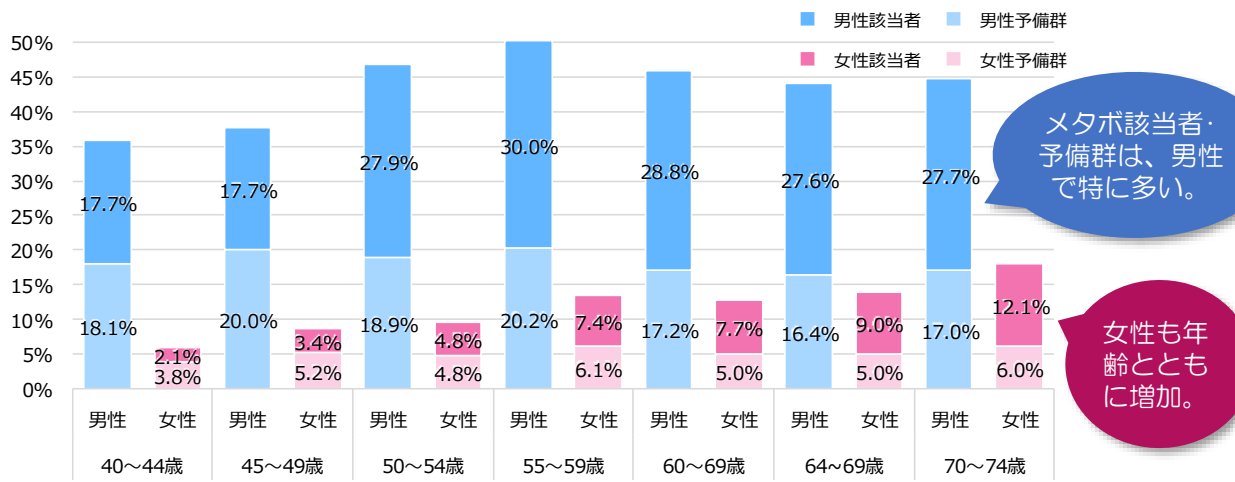


「千葉市環境白書」より

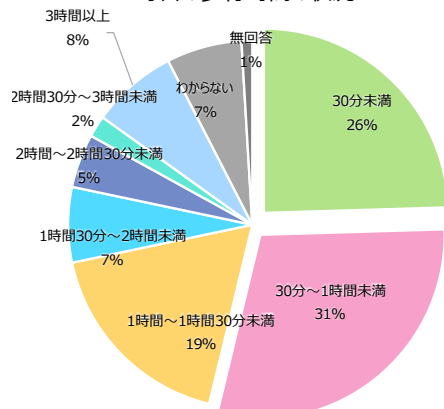
## (2) 健康（メタボ該当者、歩行時間の状況）

- 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。

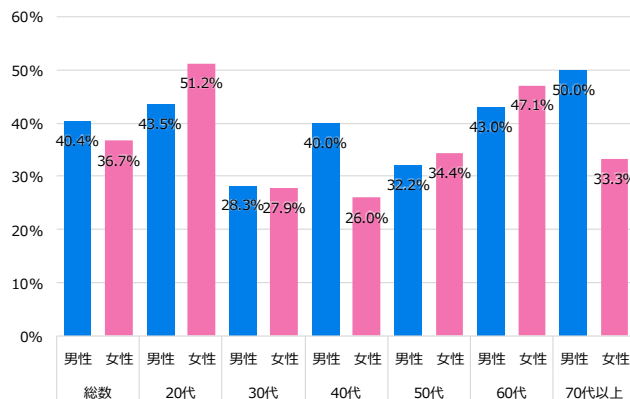
特定健康診査におけるメタボリックシンドローム該当者等の状況



毎日の歩行時間の状況



1日1時間以上歩く人の割合

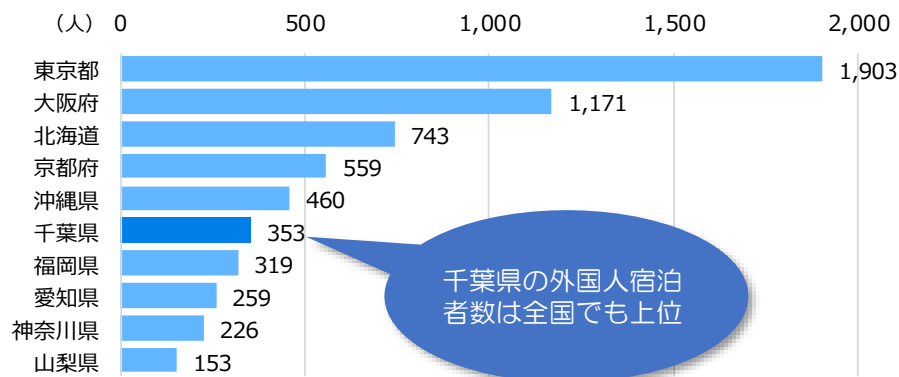


「健やか未来都市ちばプラン」より

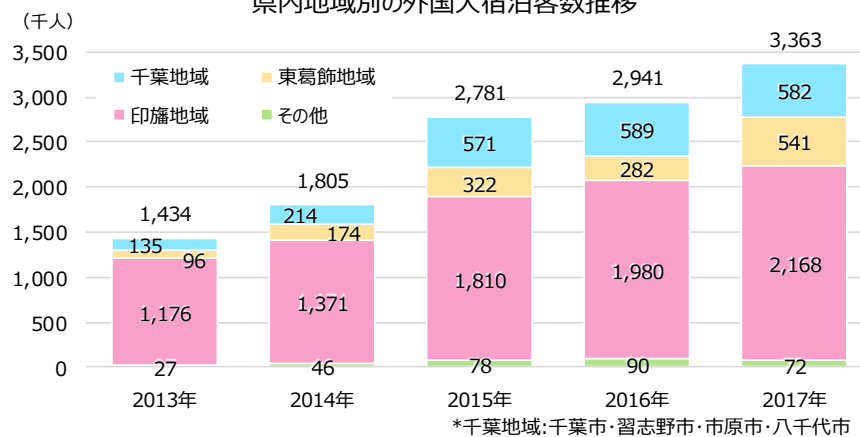
### (3) 訪日外国人旅行者

- 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

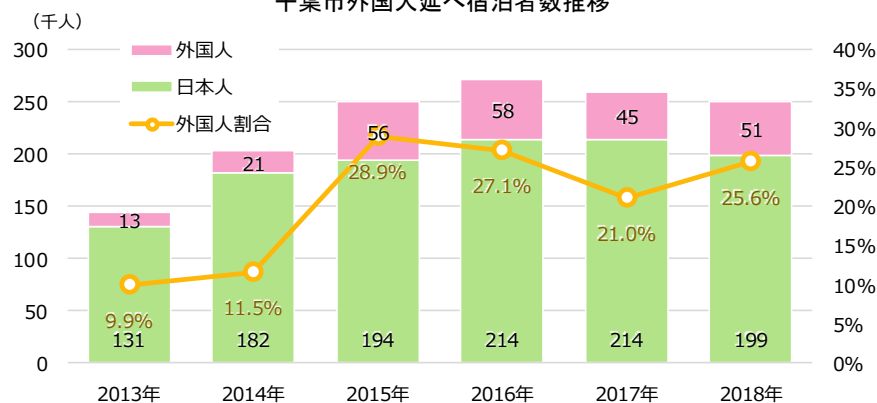


県内地域別の外国人宿泊客数推移



「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

- 千葉市内の公共交通事業者（鉄軌道、路線バス、航路、タクシー）に対し、現状及びこれからの御意向等に関する記述式のアンケートを実施しました。（\*現在、回収中）
- 今後、必要に応じて現状や御意向等の詳細について、ヒアリングを行う予定です。  
また、特にバス事業者の運行・利用状況等の情報については、各社により状況が異なっているため、可能なデータ提供の依頼等を合わせて行う予定です。

## 1.調査の概要

### ■ 調査方法及び実施時期

- ・各事業者の担当者宛にアンケート票を配布、メール・FAX で回収
- ・2019 年 9 月 2 日に配布（現在、回収中）

### ■ 対象

- ・路線バス事業者：11 社
- ・鉄軌道事業者：3 社
- ・航路事業者：3 社
- ・タクシー事業者：36 社

### ■ 主な設問内容

- ・近年の利用客の動向・傾向
- ・利用客からの要望
- ・事業を維持する上での問題
- ・事業者としての取組み状況
- ・今後の取組み・意向 等

## 2.調査結果（主な回答）

### 《鉄軌道事業者》

#### （近年の鉄軌道利用客数の動向について）

- 中心部の千葉駅、蘇我駅、海浜幕張駅の乗車人員は、2017年から2018年にかけて微増。
- 震災以降、微増が継続。近郊地域では、通学定期、日中、休日の利用客が増加傾向。

#### （近年の鉄軌道利用客の属性等の傾向について）

- 高齢者の移動目的の変化、クルマを持たない若年層、学生の自転車通学から公共交通への転換が、利用客増につながっている可能性あり。
- 近郊地域で、通学定期利用客、高齢者利用客が増加。

#### （利用客から寄せられる改善要望、運行面の課題等について）

- 多く寄せられる要望等はない。
- 朝ラッシュ時の増発、編成車両数の増加、終電時刻の延長等。

#### （利用促進の取組みについて（近年の取組み及び今後考えている取組み））

- 駅施設・輸送サービス向上、魅力向上（案内の充実、商業施設の展開等）。
- アニメとコラボのラッピング列車、ビール列車など企画列車の運行、動物公園とのセット券、海外（台湾・中華圏）へのブログ紹介、ポケット導入等。

#### （駅舎・車両等の改善の取組みについて）

- 総武線（緩行）及び京葉線にホームドア整備予定。
- 駅ホーム柵等の安全対策、季節にあわせた駅装飾、新型車両のイベント放送装置、車内カメラ設置、発車メロディー、案内表示の多言語化等。

#### （今後考えられる、他の公共交通機関と連携した取組みについて）

- 効率的な輸送の役割分担、地域活性化のイベント（居住者交通から外来者交通へ）。

#### （今後に向けた意見、期待、行政と協働で取り組みたいこと等）

- 小規模であっても端末移動手段として活用・定着できる手法、拠点づくりが必要。幕張地区、加曽利貝塚特別史跡の整備で、外来者を呼び込む交通手段の整備も必要ではないか。
- 中心地域は、鉄道を動脈として、中距離はバス輸送。末端輸送は、小型電動周遊バス、自転車道、遊歩道（徒歩）など、様々な移動手段を活用したITビルティライフを目指す。近郊地域は、モノレールを中軸とし、無料パーク＆ライド、小型電動バスを導入。低密度地域は、自転車やハイキング道等で外来者を誘致、移動手段は、地域住民も活用できるよう自転車が積めるマイクロオンデマンドバス・タクシーの導入を検討。

### 《路線バス事業者》

#### （近年のバス利用客数の動向について）

- 免許返納者や若者のクルマ離れの影響で増加しているように見受けられる。
- 新たな住宅地となる地域が、所々にあり、その箇所では増加。
- 高齢化により利用客が減少。その結果、全体として減少。
- 通勤利用客が減少。通院、買い物など日中の需要は安定。
- 特に郊外で、学生、通勤利用客が減少。
- 過去に開発された郊外の団地で高齢化。空き家もあり利用客が減少。
- 働き方の変化で夜間の帰宅客が減少。
- 都心部周辺の利用は増加、駅から離れたエリアは減少。その差が徐々に拡大。
- 都心の駅に向かう路線の利用は増加。
- 少子高齢化により、市の中心部の利用客も減少。



○全体として大きな増減なし。

#### (近年のバス利用客の属性等の傾向について)

- 全体として利用客の高齢化が顕著。特に郊外で高齢化。
- 都心部に向かう路線は、学生・会社員が中心。
- 緑区内でも、土気駅周辺は高齢化。通勤客は大幅減。
- 団地（駅間等）の利用客が高齢化。公団住宅団地の路線等の高齢化が特に顕著。特に近郊地域の団地、駅から離れた団地等の若い世代の居住者自体が減少。
- 昼間（10～16時頃）は高齢者の割合が高い。
- 大型の病院や商業施設への高齢者の利用が多い。

#### (利用客から寄せられる改善要望等について)

- 道路混雑により時刻表より遅延。クレームが絶えない路線もある。特に国道の渋滞による遅延が多い。近郊エリアでの遅延が大きく、定時運行の要望が多数。
- 増便、深夜・早朝便の充実を求められるが、乗務員不足等のため対応困難。
- 土日祝の増便。
- バス停へのベンチの設置。
- 自宅からバス路線が離れた地区への運行を求められるが、乗務員不足等のため対応困難。
- 高齢者の買物のための交通手段への要望。
- 運行本数の維持への要望。

#### (路線バス事業を維持していく上での問題について)

- 乗務員の確保が困難。乗務員の高齢化も進んでいる。
- 乗務員不足に対し、減便して運行を維持するケースが増加。
- 乗務員の労働環境の改善が必要。路線バスは年中無休、早朝～深夜の運行で、拘束時間が長く心労も大きい。
- 全体として、バスの利用客が減少。
- 特に郊外のエリアでは、利用客が減少するなか、車両購入や維持の必要があり、収支の面で厳しい。特に利用客が減少している団地路線等。赤字路線を維持するのが厳しい状況。他の黒字路線で補填しており、赤字が長引く路線は撤退せざるを得ない。
- 海浜病院行きのバスの要望があるが、収支の面で厳しい（貸し切りバスを検討して頂きたい）。

#### (利用促進の取組みについて（近年の取組み及び今後考えている取組み）)

- ICカードの導入。
- バスロケの整備。
- バス停への路線図の掲示（アルファベット＋数字の系統番号表示）。
- 携帯端末でバス走行位置を把握できるようにする。
- 連節バスの車両代替えを予定。
- バス路線・バス停のデータフォーマット作成について検討中。

#### (バス停・車両等の改善の取組みについて)

- ノンステップバスの導入。
- バス停の上屋の設置・老朽化対応。
- 歩行者空間拡大と合わせたバス停へのベンチの設置など乗降場所の改善。
- ドライバー異常時対応システム（急ブレーキ）の装備。
- バス折り返し場の改善。

#### (事業者として行っている、乗合バス以外の各種交通サービス事業について)

- 商業施設の送迎バス、病院の送迎バス、従業員送迎バス、大学送迎バス等を運行。

#### (今後考えられる、他の公共交通機関と連携した取組みについて)

- 鉄道・モノレールとの接続の充実。 ○グループ会社での高齢者向けバス。
- 高齢者の運転免許返納と合わせた公共交通を使いやすい仕組み（他の交通機関も合わせたシルバーパスなど）。

○コミバスの乗り継ぎ割引（実施中）。 ○鉄道と連携した振替輸送。  
○遅延の要因となるバス停前後の一般車の路上駐車抑制（ゼブラにするなど）。

#### （今後に向けた意見、期待、行政と協働で取り組みたいこと等）

○人口密度が低い地域に住宅地が拡がらないようにしてほしい。（新たな路線をつくるのが困難なため）  
○主要バス路線沿線に集めたまちづくりを進めて頂きたい。  
○市の中心地域、駅等へのアクセスがスムーズになるように道路混雑を解消してほしい。  
○慢性的に渋滞する道路へのバス専用レーン等の導入。  
○駅周辺の無秩序な駐輪、高校周辺の学生の自転車マナーを改善してほしい。  
○バス乗り場の縁石の高さをノンステップ車両に合わせる。  
○バス待ち環境の整備や赤字路線、車両購入に対する財政支援をして頂きたい。  
○市の計画を基に事業を推進。継続的に情報交換したい。  
○上屋等の申請基準が厳しい。  
○海浜幕張駅・稲毛駅のバスロータリーの拡張、バスとマイカーの分離。  
○低密度地域について、商業施設の誘致などの活性化策等は考えられないか。

### 《航路事業者》

#### （近年の乗船客数の動向について）

○乗船客数は増加傾向。H30は欠航が多く減少。 ○顕著な増減はない。

#### （近年の乗船客の属性等の傾向について）

○家族連れが多い。校外学習の乗船があり多くを占めている。  
○50～70代が大半。観光バス客は60～70代、ハイキング客は50代が多い。

#### （利用客から寄せられる改善要望等について）

○風波の影響で夏季の欠航が多い。  
○ケーズハーバーが混雑することがあるため、屋外共有スペースに簡易なひさがほしい。

#### （航路事業を維持していく上での問題等について）

○年間を通して客数が一定でなく、また欠航があり、経営が安定しない。  
○安定した集客が難しくなっている。認知度の向上が課題。

#### （利用促進の取組みについて（近年の取組み及び今後考えている取組み））

○千葉市みなと活性化協議会を設立し、イベントなどを通じて賑わいを創出している。  
○公共施設・公共交通機関へのチラシの配架。市広報誌での周知。  
○実験的に平日（休日より割引）の運航。  
○今後、市内の団体等を誘致。

#### （船舶、施設の改善等について）

○夜間停泊のため、ゲートをもう少し高くしてほしい。  
○港の事務所が手狭。

#### （今後考えられる、他の公共交通機関と連携した取組みについて）

○駅とポートタワーの間に位置する立地条件を活かした事業展開をしたい（ポートタワーとの共通券を発行中）。  
○千葉駅・千葉みなと駅周辺の居住者への広報活動。

#### （今後に向けた意見、期待、行政と協働で取り組みたいこと等）

○まちなかと港を結ぶ路線によって賑わいを創出。  
○市と協働での広報活動、航路事業者の協力によるチラシの配架。

## 《タクシー事業者》

### （近年のタクシー利用客数の動向について）

- 需要はあるが売り上げは低下。 ○団地の利用客が高齢化、減少。
- 通院の乗客が増え、長距離客が減少。
- 飲みに行く人の帰宅の利用が減少。

### （近年のタクシー利用客の属性等の傾向について）

- 高齢者の利用客が多い（特に団地）。

### （利用客から寄せられる改善要望等について）

- ドライバー不足で、配車できる車両が少ない。配車に時間がかかる。
- ドライバーが高齢化し、手荷物の積み降ろしのサービスが困難。

### （タクシー事業を維持していく上での問題について）

- ドライバーの不足、高齢化。（何れの事業者も）

### （利用促進の取組みについて（近年の取組み及び今後考えている取組み））

- 高齢者、妊婦、乳幼児世帯へのタクシー券の配布。

### （待合所、車両等の改善の取組みについて）

- 福祉車両を増やす。
- タクシー乗り場に屋根が必要

### （事業者として行っている、乗合バス以外の各種交通サービス事業について）

- 福祉タクシー、妊産婦タクシーを運行。
- 配車アプリのサービスを実施。

### （今後考えられる、他の公共交通機関と連携した取組みについて）

- 運行時間の短縮
- 災害時の代替輸送

### （今後に向けた意見、期待、行政と協働で取り組みたいこと等）

- 道路の渋滞の解消
- ホスピタリティの改善（一部の事業者）
- 地域密着のサービス