

# 千葉市地域公共交通計画

## CHIBA CITY

### Mobility Plan2021-2025



【概要版】

チャレンジしよう！  
バラエティにとんだ移動手段を  
ちばの生活スタイルへ！



現場での対話を大切に  
新たな取組にチャレンジ👏



市民の皆さんも、  
公共交通の利用促進に向けた  
アイデアを出しませんか👏



知ることから始めましょう👏  
例えば、近所のバス路線を  
知っていますか???

交通事故の確率が低い(Safety)、健康によい(Healthy)、目的地までの移動が快適(Access)、家計にやさしい(Reasonable)、環境にやさしい(Ecology)の5つのメリットを持った公共交通は、欠かせない社会インフラの一つです。地域の実情に応じた“あるべき姿”を多様な関係者と共有し、持続可能な交通サービスへ着実に前進させます。

交通政策課  
ホームページ



千葉市の  
公共交通ネットワーク図  
(市内全域)



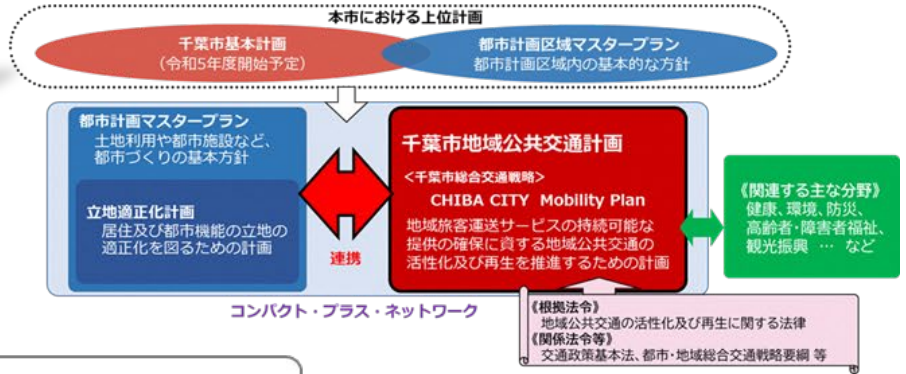
2022年(令和4年)3月



# 第1章(計画の概要)

## 1 計画の位置づけ

本計画は、上位計画である本市の総合計画や都市計画区域マスタープランのもと、都市計画マスタープラン・立地適正化計画と連携した計画です。



## 2 計画の区域と交通手段の対象範囲

■ 計画の区域：千葉市全域

■ 交通手段の対象範囲

計画の対象は鉄道、モノレール、路線バス、タクシーなど既存の公共交通を中心とします。さらに、新たなモビリティの活用についても積極的に検討します。



## 3 計画の期間

本計画は中長期的(概ね20年)視野を持って策定するものの、計画期間は令和3年度(2021年度)から令和7年度(2025年度)までの約5年間とします。

なお、関連計画の策定状況等を踏まえつつ、適宜、見直しや改善を行います。

# 第2章(本市の状況と課題)

## 1 公共交通の状況

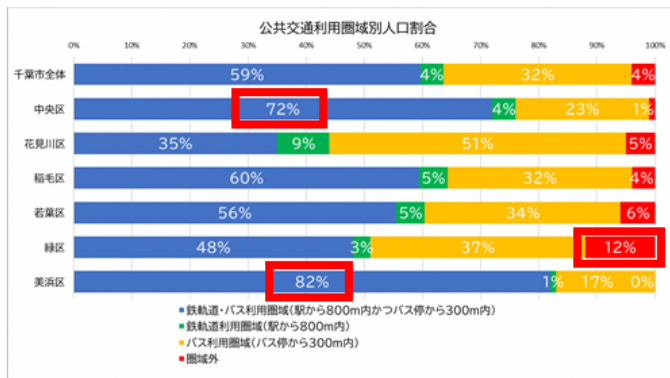
本市では鉄道・モノレール・バス等の路線が中心部から各方面に向けて張り巡らされており、市街化区域内を中心に高い運行頻度で運行しています。



1日あたりの公共交通の利用者数 (市内の1日あたりの乗車人員)



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います。



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。

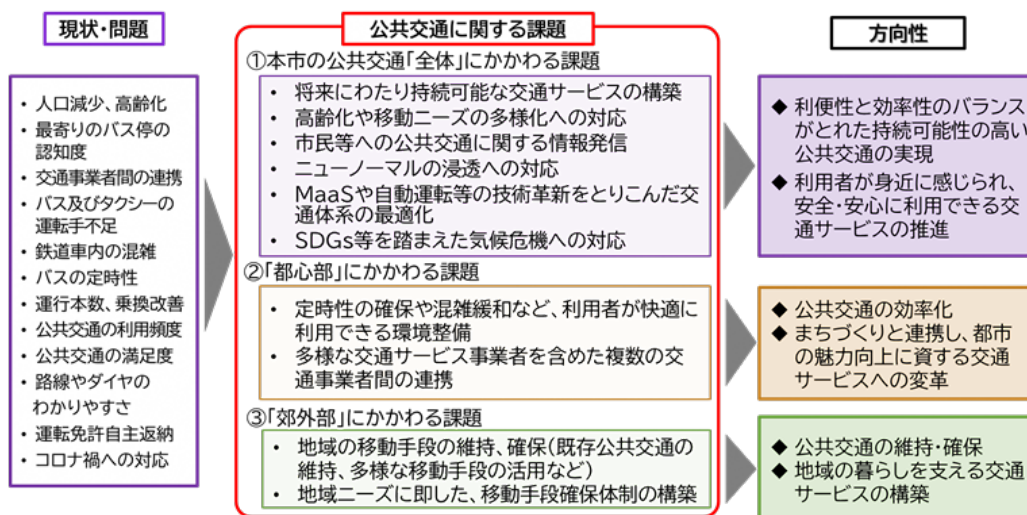
## 2 公共交通の課題整理

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>バス離れに対し市長の意欲、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> </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(高齢者と若年層は異なる手段がある)</li> <li>ターミナルの案内、HPの案内情報等が各社個別対応</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>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(高齢者と若年層は異なる手段がある)</li> <li>ターミナルの案内、HPの案内情報等が各社個別対応</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(乗客不足で増便不可)</li> <li>渋滞によるバス遅延(利用客の迷惑、運転手の労働時間影響)</li> <li>バス路線が過剰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>ラッシュ時の電車内が苦しい状態(改善の要望)</li> <li>鉄道の終電遅延時等のバス持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リエーションの悪循環)</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>	<ul style="list-style-type: none"> <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> </ul> </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、環境、賑わい、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> <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>最寄り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>
郊外部			

- 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です。

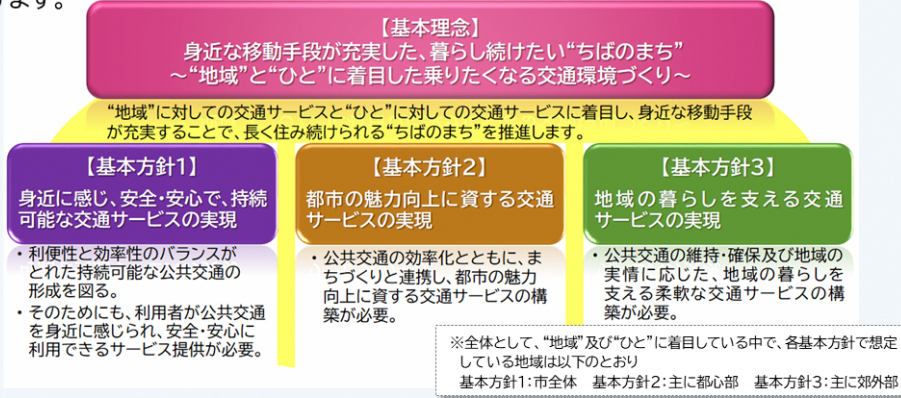


# 第3章(基本的な方針)

本市の状況と課題(第2章)を踏まえ、公共交通が目指すべき役割を明確化し、私たちが目指す公共交通のあり方を、基本理念・基本方針や取組(施策)の方向性を示します。

## 1 基本理念・基本方針

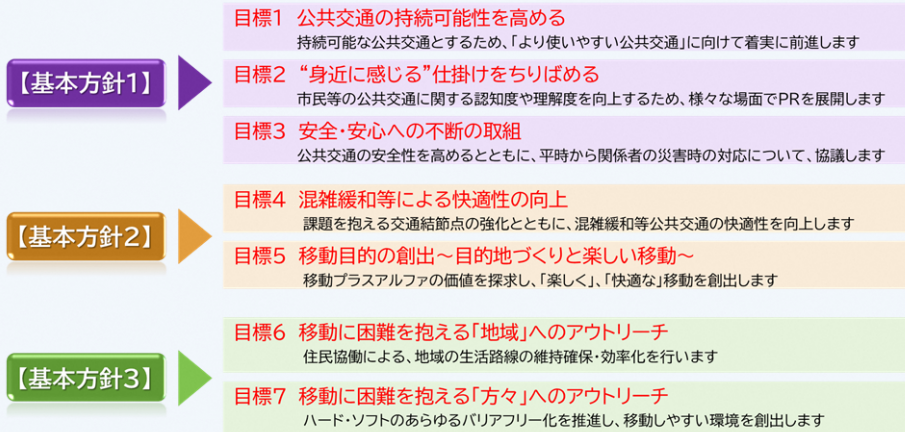
利用者(市民)の移動ニーズに的確に対応し、本市等も効果的な施策投入を継続しつつ、交通事業者によるサービスが持続的に提供される好循環が生まれることを目指します。目指す方向を関係する皆様と共有するため、【基本理念】と3つの【基本方針】を以下に掲げます。



## 2 計画目標

前述の基本理念・基本方針に基づいた取組の達成度を測るため、計画目標(指標・数値目標)等を設定します。

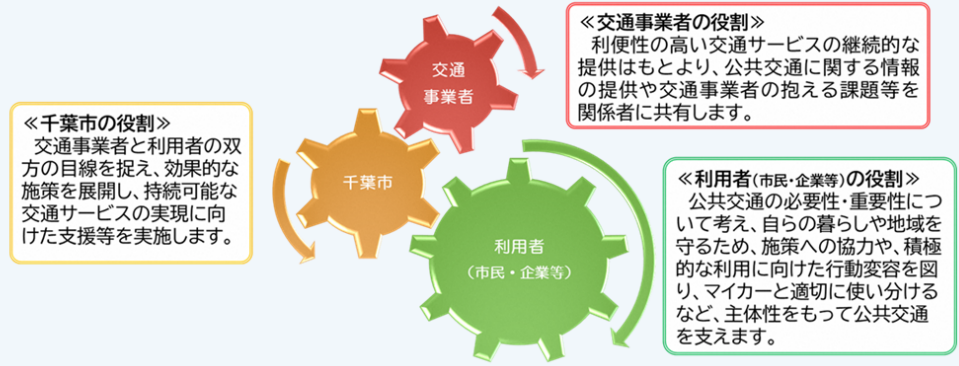
3つの基本方針の実現に向けて設定した目標について、達成状況を定量的・客観的に評価するため指標(目標値、算出方法)を設定します。新型コロナウイルスの影響を受けた指標1については、コロナ前の水準へ回復することを目指し、その他の指標については、アンケート調査などにより、現状の数値よりも少しでも向上することを目指します。



## 3 役割分担(交通事業者、利用者(市民・企業等)、千葉市)

基本理念・基本方針の実現や、計画目標の達成には、本市のみならず、交通事業者や利用者である市民や企業など、関係する主体が各々の役割を果たすことが不可欠です。

特に利用者(市民・企業等)については、交通サービスを受取るだけでなくとどまらず、自らの暮らしや地域を守るため、これまで以上に公共交通に対して積極的に関わることが期待されます。



### 基本方針 1

目標1	目標2	目標3	現状	令和7年度の目標	算出方法
指標1 公共交通等の利用者数			791,103人/日 (令和元年度)	令和元年度の水準への回復	市内交通事業者からのデータを基に算出
指標2 路線バスに関する認知度の向上			34.8% (令和3年度)	現状値よりも向上	WEBアンケートにより、「自宅の最寄りの路線バスの認知度」に対して、「行き先やおおむねの便数を知っている」との回答割合
指標3 外出時の移動手段で公共交通等を最も利用する人の割合			38.7% (令和3年度)	現状値よりも向上	WEBアンケートにて、「外出する際、一番利用する交通手段」に対して、「公共交通」等の回答割合

### 基本方針 2

目標4	目標5	現状	令和7年度の目標	算出方法
指標4 公共交通等の満足度		57.2% (令和3年度)	現状値よりも向上	WEBアンケートにより、「公共交通等全体の満足度」に対して、「満足」、「やや満足」の回答割合
指標5 通勤・通学以外での外出時の移動手段で公共交通等を最も利用する人の割合		20.7% (令和3年度)	現状値よりも向上	WEBアンケートにより、「通勤・通学以外で外出する際、一番利用する交通手段」に対して、「公共交通」等の回答割合

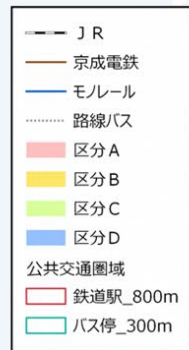
### 基本方針 3

目標6	目標7	現状	令和7年度の目標	算出方法
指標6 “支え合い交通”の導入に取り組む地域組織の設立数		2組織 (令和3年度)	5組織以上	地域の移動実態・ニーズ、また、移動手段の導入を検討するための地域組織の設立数(“地域へのアウトリーチ”の観点から、市が構成員(オブザーバー含む)に含むものとする)
指標7 公共交通のバリアフリーが進んでいると感じる割合		44.9% (令和3年度)	現状値よりも向上	WEBアンケートにより、「市内公共交通について、バリアフリーの環境が整っていると感じるか」に対して、「感じる」「どちらかと言えば感じる」の回答割合

# 第4章(目指すべき交通ネットワークの考え方)

## 1 エリア区分

公共交通のサービス水準について、きめ細かな分析を行うため、「距離による利用しやすさ」と「時間による利用しやすさ」を活用し、市域を4分類(区分A～D)し、本市における「公共交通不便地域(区分D)」を特定します。

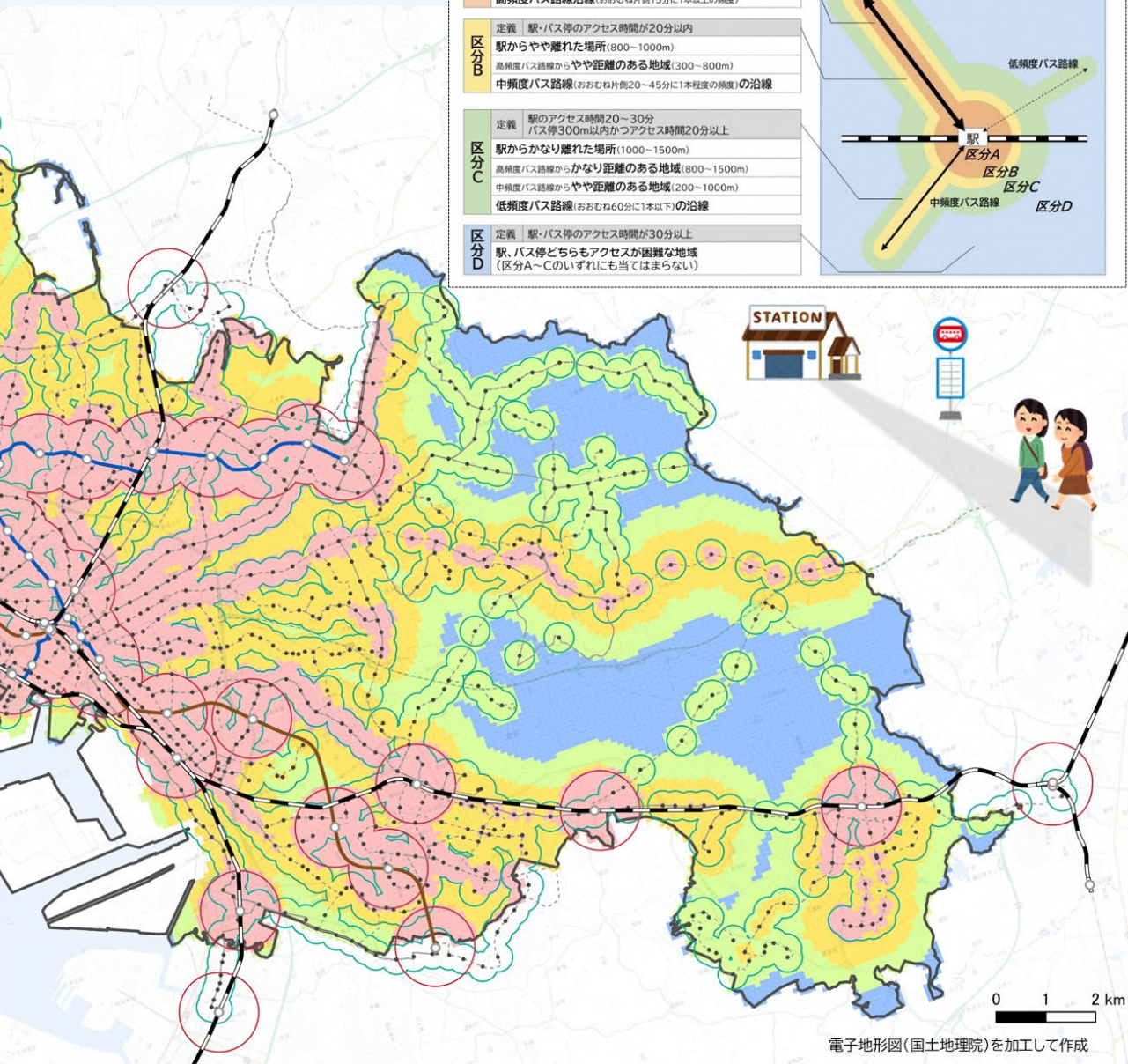
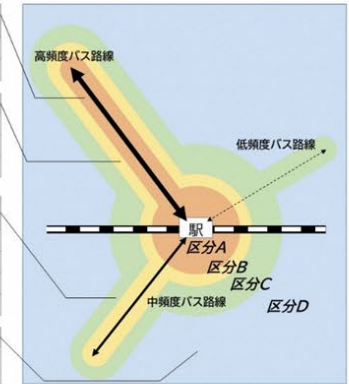


エリア区分	面積(ha)	面積割合	人口(人)	人口割合
区分A	10,600	40.5%	759,600	78.2%
区分B	7,780	29.8%	178,300	18.3%
区分C	4,890	18.7%	27,500	2.8%
区分D	2,890	11.0%	6,700	0.7%

※企業等の大規模私有地であり、かつ、進入禁止など公共交通が通行できないエリアについては除外します。

### 区分A～Dの考え方、該当する地域のイメージ

区分A	定義 駅800m以内 バス停300m以内かつアクセス時間10分以内 駅近傍(800m以内) 高頻度バス路線沿線(おおむね片側15分に1本以上の頻度)
区分B	定義 駅・バス停のアクセス時間が20分以内 駅からやや離れた場所(800～1000m) 高頻度バス路線からやや距離のある地域(300～800m) 中頻度バス路線(おおむね片側20～45分に1本程度の頻度)の沿線
区分C	定義 駅のアクセス時間20～30分 バス停300m以内かつアクセス時間20分以上 駅からかなり離れた場所(1000～1500m) 高頻度バス路線からかなり距離のある地域(800～1500m) 中頻度バス路線からやや距離のある地域(200～1000m) 低頻度バス路線(おおむね60分に1本以下の沿線)
区分D	定義 駅・バス停のアクセス時間が30分以上 駅、バス停どちらもアクセスが困難な地域(区分A～Cのいずれにも当てはまらない)



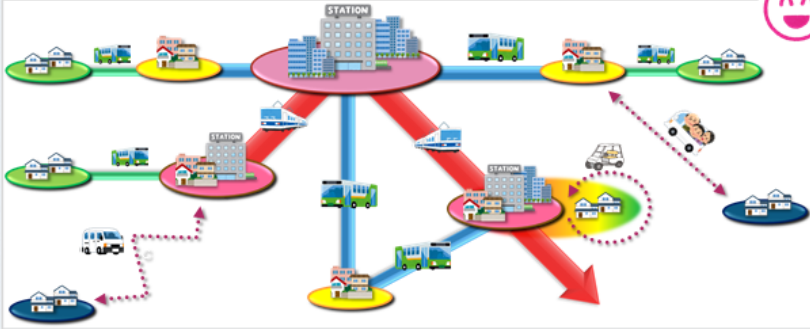
電子地形図(国土地理院)を加工して作成

4区分は、路線バスの路線や運行本数が変更されると、即座に変わってしまいます。区分A～Cでは既存交通の持続可能性を高めるため、「利用者目線での改善(環境整備、利用促進等)」に取り組みます。また、そもそも公共交通へのアクセスが困難な区分Dでは、最適な資源配分を意識しつつ、「移動手段の導入検討」に着手します。

## 2 交通ネットワーク

交通ネットワークの各軸(根幹軸、幹線軸、支線軸)の方向性を示し、その方向性の実現に向けた施策を実施していくことで、持続可能な交通ネットワークの構築を図ります。また、既存の交通ネットワークではカバーすることが困難な地域等においては、“**支え合い交通(\*)**”を設定します。

### 持続可能な交通ネットワーク(イメージ)



	輸送力	モード	方向性	
	根幹軸	大	鉄道・モノレール バス(運行頻度:高)	快適性の向上
	幹線軸	中	バス(運行頻度:中)	運行頻度の維持
	支線軸	小	バス(運行頻度:低)	運行の維持・利用者の 実状等に応じた 運行の見直し
+				
	支え合い交通	モード	グリーンスローモビリティ、デマンド交通、 その他多様な輸送資源(企業バス等)	

### (\*)支え合い交通とは???

地域住民が自ら守り育てる移動手段として、行政や交通事業者等とともに協力して支え合うことにより、既存公共交通と調和して地域の暮らしを支える交通です。支え合い交通は、市内を包括的に運行するものではなく、地域が主体となり、地域の移動実態やニーズに合った持続可能な交通を検討するものです。



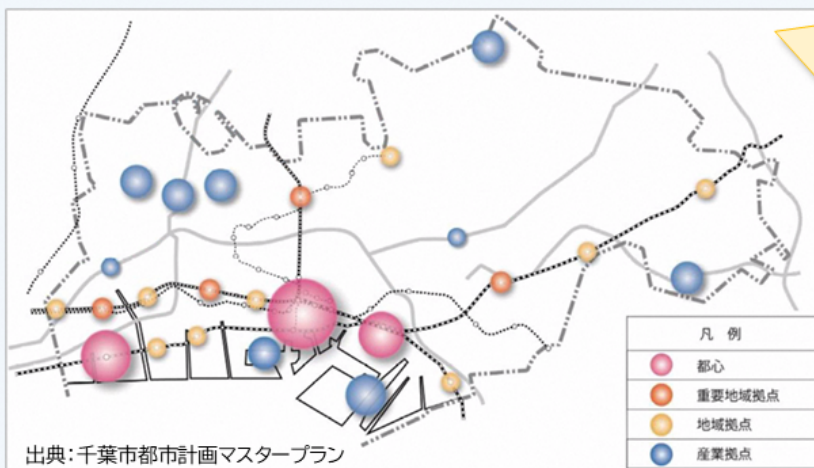
#### 《想定される支え合い交通》

グリーンスローモビリティ、デマンド交通、  
企業の送迎サービス(輸送資源の総動員)など

## 3 交通結節点

千葉市都市計画マスタープランにおいては、「首都圏の主要な拠点都市として、また、県都として広域的なネットワークの拠点形成や大都市にふさわしい諸機能のバランスのとれた多心型の都市構造を構築するため、鉄軌道駅を中心とした拠点の育成・整備を図る」こととしています。

交通モード間の円滑な乗入れ・接続を行う「交通結節機能」に加え、まちづくりと連携し、にぎわいのある空間を創出する「地域の拠点・にぎわい機能」など、多岐にわたる機能を磨き上げていくことが重要です。



出典:千葉市都市計画マスタープラン

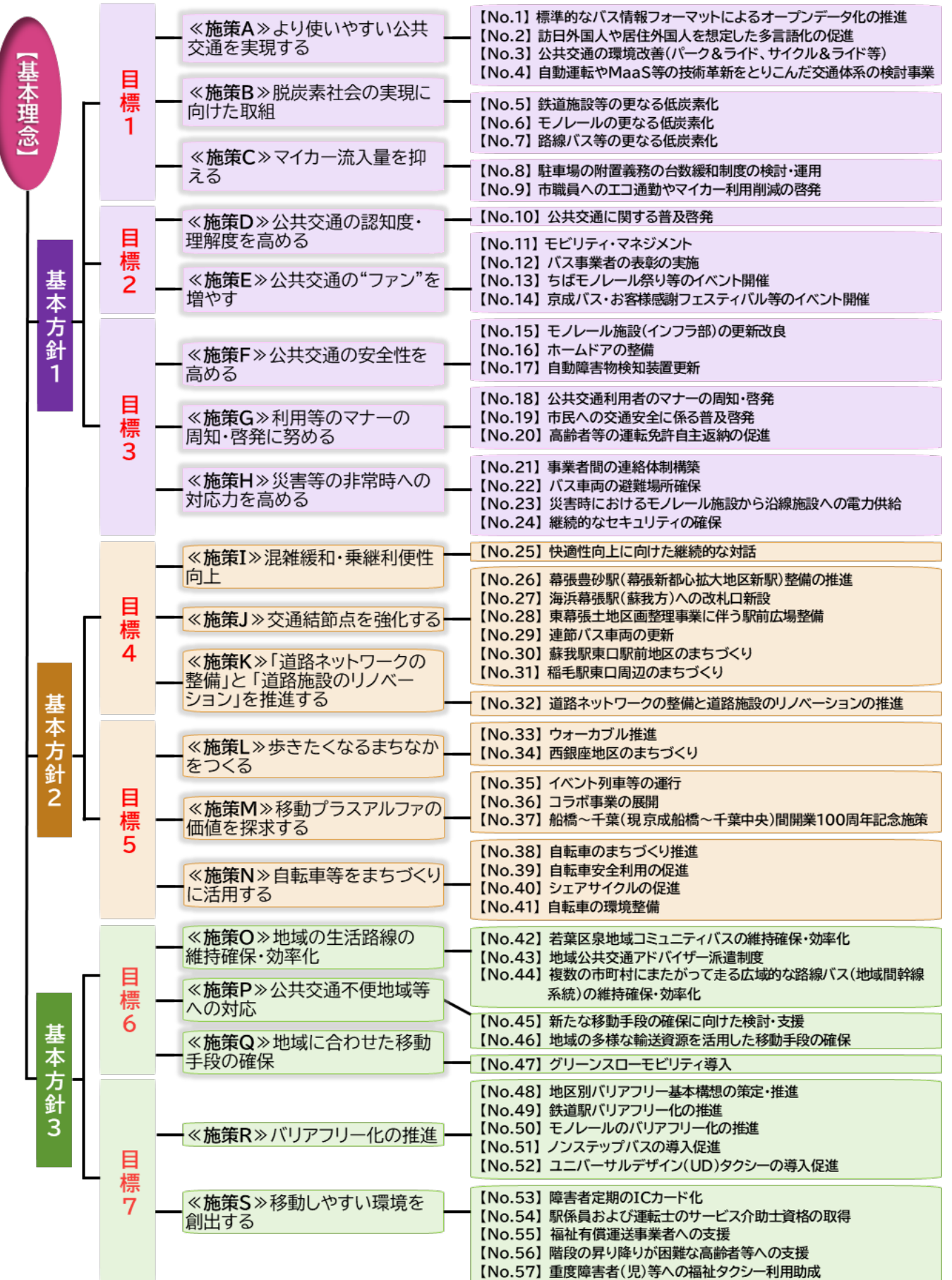
※産業拠点は交通結節点(鉄軌道駅等)を持たないため、本計画の対象外とする

“3都心(千葉都心、幕張新都心、蘇我副都心)”及び路線バス、タクシー、自家用車への乗換のいずれも多い“稲毛駅周辺”の4か所は、本市の交通結節点の中でも特に重要。



# 第5章(目標達成のための施策と実施主体)

基本理念・基本方針(第3章)及び目指すべき交通ネットワークなど(第4章)の考えを踏まえ、実施する“19の施策(施策A～S)”や“57の取組(No.1～57)”を示します。



全57取組のうち、目標ごとに主な取組を紹介します。

## 目標1 公共交通の持続性を高める【取組 No.1～9】

### 【No.1】標準的なバス情報フォーマットによるオープンデータ化の推進

千歳市 交通事業者 市民・企業 その他

バスの運行情報を経路検索サービスなどに適切に反映させ、バス路線の認知度向上による潜在需要の掘り起こしを図るため、国土交通省が定めたフォーマットでバス運行情報を作成し、オープンデータ化する。



ワンソース・マルチユースのイメージ

■ 想定スケジュール  
令和3年度～ 順次、導入

### 【No.4】自動運転やMaaS等の技術革新をとりこんだ交通体系の検討事業

千歳市 交通事業者 市民・企業 その他

自動運転バスによる新たな移動サービスの提供により、その時々々の交通事情等に応じたモビリティサービスの選択を可能とし、すべての人がストレスなく付加価値のある快適な移動を享受できる社会を実現する。

さらには、将来的には自動運転技術の活用による運転手の無人化により、運転手不足の解消を進める。



■ 想定スケジュール  
令和3年度～ イメージの明確化・サービス実装の検討  
令和5年度 サービス実装(一部)  
令和6年度～ サービス拡大に向けた検討

## 目標2 “身近に感じる”仕掛けをちりばめる【取組 No.10～14】

### 【No.11】モビリティ・マネジメント

千歳市 交通事業者

学校の授業や市政出前講座、ワークショップ等を定期的で開催し、対話型のコミュニケーションを実施するとともに、実際の公共交通の利用につながるよう乗り方講座等も織り交ぜつつ、自発的な行動変容を促す。



学校での授業の様子

■ 想定スケジュール  
令和3年度～ 継続実施

### 【No.13・14】各種イベントの開催

千歳市 交通事業者 市民・企業

利用者や地域住民の方々に感謝の気持ちを伝えるため、各種イベントを開催する。

■ 想定スケジュール  
令和3年度～ 実施継続



ちばモノレール祭り



京成バス・お客様感謝フェスティバル

## 目標3 安全・安心への不断の取組【取組 No.15～24】

### 【No.18】公共交通利用者のマナーの周知・啓発

千歳市 交通事業者

公共交通は利用者同士が「移動中や移動前後の空間をシェアする」という特徴があることを踏まえ、利用者間のトラブルや車内転倒事故等を減らし、より快適に利用できるよう様々な周知活動を行う。



声かけ・サポート運動

バス車内転倒事故防止啓発

■ 想定スケジュール  
令和3年度～ 継続実施

### 【No.22】バス車両の避難場所確保

千歳市 交通事業者

多くのバス事業者が美浜区内等の低地に車庫を保有していることから、高潮や大雨による浸水等の風水害が発生した場合に備え、避難場所を確保する。



車庫が水没した様子(ちばグリーンバス様提供)

■ 想定スケジュール  
令和3年度 検討  
令和4年度～  
運用・適宜見直し

## 目標4 混雑緩和等による快適性の向上【取組 No.25～32】

### 【No.25】快適性向上に向けた継続的な対話

千歳市 交通事業者 市民・企業

市民や利用者等から混雑緩和を目的とした増便や乗継改善の要望は継続的にあるものの、行政単独はもとより、鉄道、モノレール、バスなど、各モードの交通事業者が単独で課題解決を図ることが困難であることから、意見等を集約し、連携して対応を協議する。



ラッシュ時のホーム(イメージ) ラッシュ時の駅前広場(イメージ)

■ 想定スケジュール  
令和3年度～ 継続

### 【No.26】幕張豊砂駅(幕張新都心拡大地区新駅)整備の推進

千歳市 交通事業者 市民・企業 その他

幕張新都心全体における都市機能の強化や交通機能の分散化を図ることを目的として、幕張豊砂駅をJR及び幕張新都心拡大地区新駅設置協議会が設置する。



幕張豊砂駅(JR東日本千歳支社提供)  
※現時点でのイメージであり、実際とは異なる場合があります。

■ 想定スケジュール  
令和5年春 開業予定



## 目標5 移動目的の創出～目的地づくりと楽しい移動～【取組 No.33～41】

### 【No.33】ウォーカブル推進

千葉市 市民・企業 その他

都市計画マスタープラン等を目指すべき都市の将来像を位置づけ、その実現に向け、千葉都心、幕張新都心エリアにおいてウォーカブル社会実験などを実施する。



千葉都心ウォーカブル推進社会実験の様子

■ 想定スケジュール  
令和3年度～ 継続

### 【No.40】シェアサイクルの促進

千葉市 交通事業者

公共交通の機能を補完する新たな交通サービスとして、市民や来街者の利便性・回遊性向上、地域活性化等を目的にシェアサイクル事業者と共同で継続実施する。



シェアサイクル

■ 想定スケジュール  
令和3年度～ 本格実施(継続)

## 目標6 移動に困難を抱える「地域」へのアウトリーチ【取組 No.42～47】

### 【No.45】新たな移動手段の確保に向けた検討・支援

千葉市 交通事業者 市民・企業 その他

公共交通不便地域等において、地域の方々とともに新たな移動手段の導入・検討を行う。



■ 想定スケジュール  
令和3年度～ 継続

### 【No.47】グリーンスローモビリティ導入

千葉市 交通事業者 市民・企業 その他

既存の公共交通と連携し、ラストワンマイルを補完する地域の生活交通を確保すると同時に、コミュニティの活性化を実現するため、住民協働によるグリーンスローモビリティの導入手法について検討する。



グリーンスローモビリティ活用検討に向けた実証調査の様子(令和2年度実施)

■ 想定スケジュール  
令和3年度 協議・検討  
令和4年度～  
社会実験・手引き(案)作成  
本格運行

## 目標7 移動に困難を抱える「方々」へのアウトリーチ【取組 No.48～57】

### 【No.48】地区別バリアフリー基本構想の策定・推進

千葉市 交通事業者 市民・企業

千葉市バリアフリーマスタープランで設定した促進地区のうち、バリアフリー化の優先度が高い地区を、重点整備地区として設定するため、「地区別バリアフリー基本構想」の策定を進める。



まち歩き点検の様子 まち歩き点検後のワークショップの様子

■ 想定スケジュール  
令和3年度～  
順次策定

### 【No.56】階段の昇り降りが困難な高齢者等への支援

千葉市 その他

単独で階段を昇り降りすることが困難な高齢者等を対象に階段昇降のサポートを行うNPO 法人等に対して、階段昇降機の取得・運用経費等の助成を実施する。



階段昇降機イメージ  
(公益財団法人テクノエイド協会様提供)

■ 想定スケジュール  
令和3年度 制度の検討  
令和4年度 モデル事業の実施  
令和5年度～ 効果検証、継続実施

## 第6章(進行管理)

### 1 計画の進行管理



計画期間は、約5年間としておりますが、新型コロナウイルス感染症拡大による生活様式の変化などの大幅な社会情勢の変化や、それに伴って上位・関連計画との整合・連携を図る場合などにおいては、必要に応じて計画の見直しを行うものとしします。

### 2 計画の管理体制

関係者(本市、交通事業者、利用者等)が各取組の評価・検証を行うとともに、千葉市地域公共交通



活性化協議会にて計画目標に関する評価・検証を実施します。



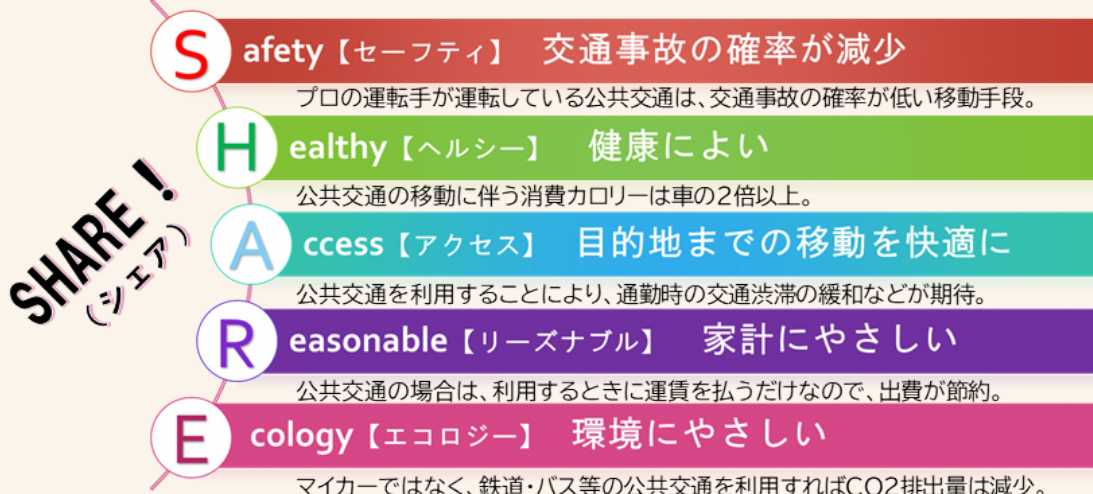
なぜ公共交通に目を向けるのでしょうか？

私たちの生活の一部である公共交通は、自由な外出・移動が可能な社会を目指すにあたって、なくてはならない社会インフラの一つです。

## ■ 公共交通の5つのメリット

なぜ公共交通が私たちの生活に大事なのか。

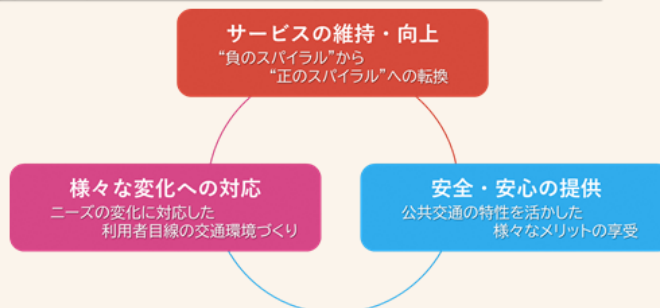
公共交通の有する多面的な効果(クロスセクター効果)も踏まえた、公共交通が持つ主なメリットは、以下の5つがあげられます。



“鉄道やバスなどの車両をみんなで利用する”など、公共交通は皆さんで利用(シェア:SHARE)するものです♪

## ■ 公共交通に期待される役割～欠かせない社会インフラ～

高齢者や障害者等を含む不特定多数の方が利用する公共交通は市民生活・経済活動の前提基盤であり、欠かせない社会インフラの一つ。そのような公共交通に期待される役割は右図の3つがあげられます。



## ■ 地域公共交通計画の策定意義

“公共交通のメリット”や“公共交通に期待される役割”などを踏まえて、地域の実情に応じた「あるべき姿」を多様な関係者と共有します。また、共有した「あるべき姿」へ向かう道しるべとして、地域公共交通計画を策定し、計画的な取組の実施と進捗管理・見直しを通じて、より持続可能な交通サービスへ着実に前進します。

### チャレンジ!

公共交通の積極的な利用に向けた行動変容を図り、マイカーと適切に使い分け、公共交通を支えませんか？

私たち行政も、市民の皆さんとの対話を大切に、現場ニーズの的確な把握を進めながら、様々な課題解決に向けて市民の皆さんと一緒にチャレンジを続けます。

### 千葉市地域公共交通計画 概要版

発行年月 2022年(令和4年)3月  
編集・発行 千葉市 都市局 都市部 交通政策課  
住 所 〒260-8722  
千葉市中央区千葉港1番1号  
電 話 043(245)5351  
F A X 043(245)5568  
メー ル kotsu.URU@city.chiba.lg.jp