

千葉市地域公共交通利便増進実施計画
(千葉都市モノレール版)

令和8年(2026)5月

千葉市

目次

1. 計画策定の目的.....	1
2. 実施区域.....	2
3. 事業の内容・実施主体.....	3
4. 地方公共団体による支援の内容.....	10
5. 実施予定期間.....	10
6. 事業実施に必要な資金の額・調達方法.....	11
7. 事業の効果.....	12
■ 参考資料.....	16

1. 計画策定の目的

本市は、2022(令和4)年3月に「地域公共交通の活性化及び再生に関する法律(平成19年法律第59号以下、「活性化再生法」という。)」に基づき、将来目指すべきネットワークのあり方や施策の方向性を示す「千葉市地域公共交通計画」を策定した。同計画では、既存公共交通の活性化や交通モード間の切れ目のない移動手段の充実により、「暮らし続けたいまち」の実現を目指し、様々な施策を掲げている。

活性化再生法第5条では、地域公共交通の目標達成に必要な事業について、「地域公共交通特定事業」を定めることができるとされている。これに基づき、本計画は、「千葉市地域公共交通計画」の特定計画として、千葉都市モノレールの利便増進に係る実施計画を定めるものである。

本計画では、共通乗車券を導入することで乗客の増加を図ることに加え、定時性・速達性・快適性を高めた新規車両及びQRコード乗車券導入等の取組を行い、乗客に良質な移動を提供し、利便増進効果を確実なものとする。

これらの取組を通じて、1日に約 55,000 人が利用する千葉都市モノレールについて、今後さらなる少子高齢化が進む中でも、利便性の高い公共交通サービスの持続可能な提供を目指すものである。

2. 実施区域

【1号線】

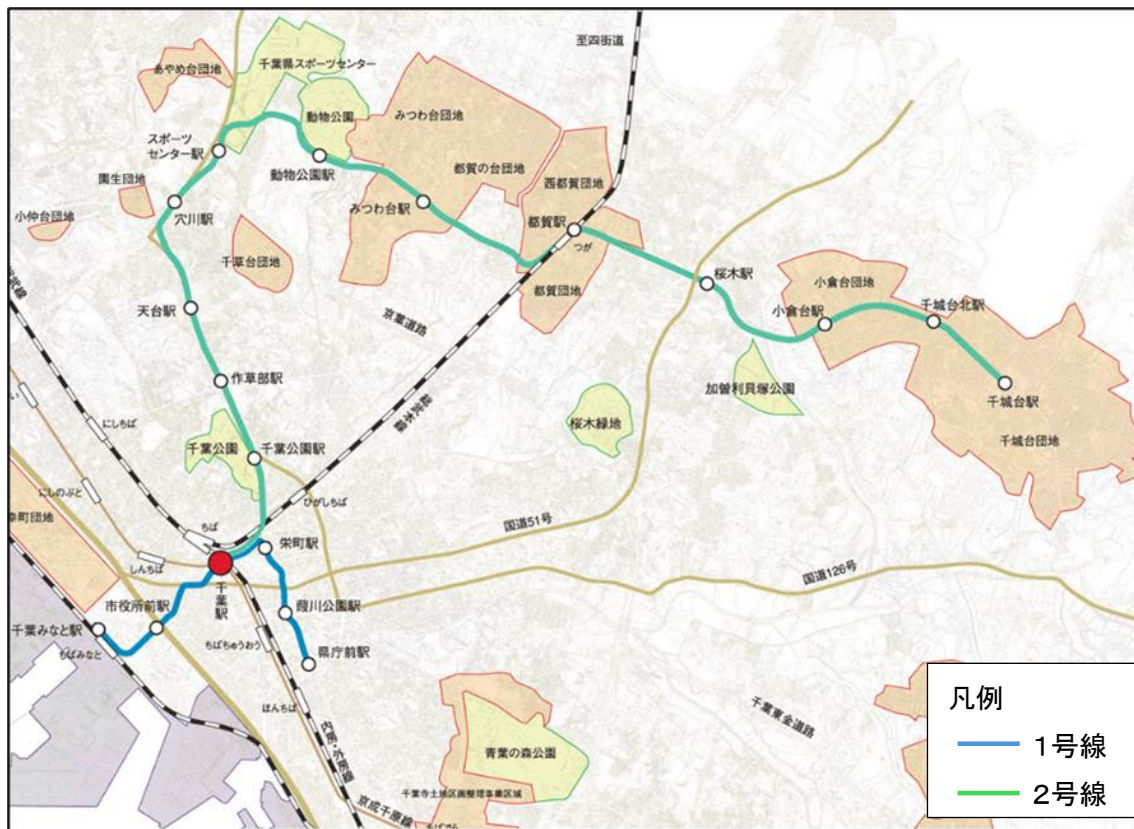
起点: 千葉市中央区中央港 1-17-12(千葉みなと駅)

終点: 千葉市中央区市場町 1-2(県庁前駅)

【2号線】

起点: 千葉市中央区新千葉 1-1-1(千葉駅)

終点: 千葉市若葉区千城台北 3-1-418(千城台駅)



3. 事業の内容・実施主体

＜利便増進事業に関する基本的な考え方＞

「千葉市地域公共交通計画」に掲げた57の個別施策のうち、次に掲げる施策を活性化再生法に基づく「地域公共交通特定事業」に位置付ける。これらの事業については、同法に基づく国の認定を経て、円滑かつ着実な推進を図るものとする。

項目	事業内容	実施主体
(1) 共通乗車券の導入と利便性向上のためのシステム連携		
① 新たな共通乗車券の発行	QR コード乗車券導入により、千葉都市モノレールの全ての駅及び千葉市コミュニティバス全線で1日乗り降り自由の共通乗車券を新たに発行	千葉市 千葉都市モノレール株式会社
② デジタルサイネージの導入	デジタルサイネージの導入により、適切な情報提供体制を構築する。 また、従来のインターフォン（音声）や固定看板による案内に加え、デジタルサイネージを併用することで情報伝達の確実性を向上。さらに ICT の活用を検討し、異常時・災害時においてもあらゆる利用者に伝わる「わかりやすい案内」を目指す。 併せて、従来の啓発チラシやポスターに加え、デジタルサイネージを活用した多角的な周知活動を行う。	千葉都市モノレール株式会社
③ QR コード乗車券の導入・クレジットカードのタッチ決済等のキャッシュレス決済導入の検討	QR コード乗車券に対応した改札システムを導入するほか、手持ちのクレジットカード等で気軽に乗車できる環境の整備を検討	千葉都市モノレール株式会社
(2) 利用者の利便の増進に資する新たな車両の導入	新型車両4編成(8両)を導入	千葉都市モノレール株式会社

活性化再生法及び同施行規則において、利便増進事業の内容として含まれ得る事業は以下のとおりと規定されており、本計画における利便増進事業及び関連事業は、ロ③及びハ③、④、⑤である。

【活性化再生法第2条第13号及び同施行規則第9条の3】

イ. 地方公共団体がその全部又は一部の区域における輸送需要に応じた地域公共交通網の整備を図るために行う事業であって、公共交通事業者等への支援を行うことにより次に掲げる措置の実施を促進するもの

- ① 旅客鉄道事業、旅客軌道事業、一般乗合旅客自動車運送事業又は国内一般旅客定期航路事業に係る路線等の編成の変更
- ② 次に掲げる事業の転換又は自家用有償旅客運送から道路運送事業※への転換
 - (i) 旅客鉄道事業又は旅客軌道事業から道路運送事業への転換
 - (ii) 一の種類の道路運送事業から他の種類の道路運送事業への転換
 - (iii) 一の種類の国内一般旅客定期航路事業等から他の種類の国内一般旅客定期航路事業等への転換

- ③ 自家用有償旅客運送の導入又は路線若しくは区域の変更

ロ. 地方公共団体が地域公共交通の利用者にとって利用しやすい運賃又は運行時刻の設定その他の運送の条件の改善を図るために行う事業であって、公共交通事業者等への支援を行うことにより次に掲げる措置の実施を促進するもの

- ① 運賃又は料金の設定
- ② 運行回数又は運行時刻の設定

③ 共通乗車船券の発行

ハ. イ～ロに掲げる事業と併せて行う以下の事業

- ① 乗継ぎを円滑にするための運行計画の改善
- ② 交通結節施設における乗降場の改善

③ 乗継ぎに関する分かりやすい情報提供

④ IC カード、クレジットカード又は二次元コードの導入その他の運賃又は料金の支払いの円滑化

⑤ 地域公共交通の利用者の利便の増進に資する新たな車両又は自動車の導入

- ⑥ 地域公共交通の利用者の利便の増進に資する経営の改善に関する措置
- ⑦ ①～⑥に掲げる事業の他、地域公共交通の利用を円滑化するための措置

(1) 共通乗車券の導入と利便性向上のためのシステム連携

駅改札における DX 推進の一環として、QR コード乗車券に対応した改札システムを導入し、あわせて利便性の高い共通乗車券を新たに発行する。全駅への QR 対応改札機の設置に加え、デジタルサイネージを導入することで、運行情報や沿線の観光案内といった情報提供機能の強化を図る。

また、新たに発行する共通乗車券を核に、沿線の千葉市動物公園や千葉市美術館などの公共施設への入場や、周辺エリアを運行するコミュニティバスへの乗車を可能とし、二次交通を含めた切れ目のない移動環境の構築と観光振興を同時に実現する。

これにより、生活拠点が公共交通や次世代の交通サービスでつながり、拠点間を円滑に移動できる環境を構築するとともに、地域の特性に応じた多様な働き方や住まい方を支える基盤の確立を目指していく。

① 新たな共通乗車券の発行

千葉都市モノレールの全線と千葉市コミュニティバスを対象とした 1 日乗り放題の共通乗車券を導入する。スマートフォンアプリを活用した発券の仕組みを基本とし、交通事業者や観光関連事業者、通信事業者等と連携を図りながら、本市における効果的な運用のあり方を模索していく。

○二次交通・施設連携の構築

- ・共通乗車券の提示や QR コード認証により、沿線の「千葉市動物公園」や「千葉市美術館」等の公共施設への円滑な入場を可能とする。
- ・周辺エリアを運行するコミュニティバスとの接続性を高め、目的地まで切れ目のない移動環境を構築する。

○多業種連携による運用検討

- ・交通事業者に加え、観光関連事業者や通信事業者等と緊密な連携を図り、移動データや施設利用データを活用した効果的な運用のあり方を検証する。
- ・観光振興や回遊性の向上に資するモノレールを軸とした本市独自の MaaS (Mobility as a Service) モデルの確立を目指す。

② デジタルサイネージの導入

旅客案内を充実させるため、全駅にデジタルサイネージを導入する。あわせて、無人駅における案内機能の高度化に向け、従来のインターフォンによる音声案内に加え、ICT の活用などにより、異常時・災害時においても、訪日外国人や交通弱者を含むすべての利用者が言語の壁を感じることなく円滑に情報を取得できる情報的バリアフリーの実現を目指していく。

- ③ QRコード乗車券の導入・クレジットカードのタッチ決済等のキャッシュレス決済導入の検討
- スマートフォンアプリによる乗車券の事前購入を推進していくほか、クレジットカードのタッチ決済等のキャッシュレス決済導入なども検討し、利用者の利便性向上を図る。また、将来的なバス事業者との共通乗車券化を見据え、千葉市、千葉都市モノレール株式会社、及びバス事業者等の関係機関による検討を実施する。これらのキャッシュレス化を推進する相乗効果として、磁気乗車券の精算・発券に伴う機器メンテナンス費用や用紙コストの削減を図り、生み出された経営資源をさらなる利便性向上やサービス拡充へと還元していく、持続可能な運営サイクルを構築する。

(2) 利用者の利便の増進に資する新たな車両の導入

- ・公共交通サービスの質的向上を図るため、新型車両4編成(8両)を導入する。
- ・当該車両へのVVVFインバータ制御の採用により、加減速性能の向上を図る。
- ・乗降扉付近のスペース拡大や扉ガラスの視認性向上等により、乗降動作をより円滑化させることで、ラッシュ時間帯における駅停車時間の短縮を図り、運行の定時性を確保する。
- ・車両の軽量化や座席シートの改良等により、走行時の振動を抑制し、車内の快適性を高める。
- ・これらのハード整備と、共通乗車券の発行等のソフト施策を適切に組み合わせることで、持続可能で利便性の高い公共交通サービスの提供を目指す。

＜コミュニティバスの概要＞



	さらしなバス	おまごバス	いずみバス	おおみやバス
運行開始	平成10年10月	平成17年9月	平成20年3月	令和6年4月
運行日数	365日			
路線の概要	千城台駅を起終点とした巡回バス			JR鎌取駅（緑区）からモノレール千城台駅または御成台車庫（若葉区）をつなぐ広域路線
	更科町、下田町などのどかな田園風景が広がる地域や情報大、泉市民センター等を回る路線	里山の自然を満喫しながら、ウシノヒロバや泉自然公園などのレジャー施設へアクセスできる路線	住宅と公共施設や生活関連施設を繋ぐ、日々の生活に寄り添った路線	
料金	一律300円 (中学生以下100円)			一律300円 (小学生以下100円)
便数	11便／日	16便／日	14便／日	8便／日
利用者数	16,494人（約43人／日）	39,913人（約99人／日）	31,398人（約76人／日）	17,708人（約49人／日）

<モノレール車両の概要>



形式	0 形 （サフェージュ式懸垂型モノレール）
定員（1両）	座席30人、立席48人 合計78人
主要寸法	[車体長] 長さ×幅×高さ（mm）14,800×2,580×3,085 [車体最大長/最大幅]（mm）15,400/2,647 [台車中心間距離]（mm）9,500 [固定軸距]（mm）1,650
自重	21.5トン
車体	アルミニウム合金製
電気方式	直流1,500V
主電動機	三相交流電動機 自己通風式 1時間定格出力：65kw 1,100V
制御方式	VVVFインバータ制御（回生・発電ブレーキ付き）
ブレーキ装置	回生・発電ブレーキ併用電気指令式直通空気ブレーキ 保安ブレーキ、駐車ブレーキ付き
台車	ゴムタイヤ空気バネ式2軸台車
駆動装置	差動歯車付き、1段減速直角駆動方式（減速比6.833）
懸垂装置	台形リンク左右減衰用オイルダンパ付き
性能	[運転最高速度] 65km/h [加速度] 3.5km/h/s [減速度] 3.5km/h/s（常用最大） 4.5km/h/s（非常）

■導入スケジュール

	R 8 年度												R 9 年度											
	4	5	6	7	8	9	10	11	12	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	1	2	3
車両導入					●			●												●	●			
					納車			納車												納車	納車			

＜運行ルート＞



4. 地方公共団体による支援の内容

千葉市は、利便増進事業の実施に際して必要となる関係機関との調整について積極的に関与し、千葉都市モノレール株式会社と一体となって課題解決に取り組む。

(1) 共通乗車券の導入と利便性向上のためのシステム連携

交通事業者や観光・通信事業者等との意見交換の場を設け、共通乗車券の運用に向けた合意形成を促進するとともに、市が運行するコミュニティバスにおいても、モノレールの動向に合わせたシステム展開の可能性を検討していく。

(2) 利用者の利便の増進に資する新たな車両の導入

公共交通であるモノレールの安全・安定運行を確保するため、「千葉都市モノレール車両等更新補助金交付要綱」に基づき、新型車両導入に係る費用の1/2を補助する。

5. 実施予定期間

「千葉市地域公共交通計画」においては、計画期間を 2021(令和3)年度から 2026(令和8)年度の6年間と定めている(当初は 2025(令和7)年度までの5年間の計画であったが、1年間延長)。

本計画は、千葉市地域公共交通計画に基づく利便増進事業の実施計画であることから、計画期間の整合を図り、実施期間は 2026(令和8)年度及び次期「千葉市地域公共交通計画」の策定に伴い、新たな計画期間が設定された場合の期間を計画期間とする。なお、利便増進事業により実現する利便性の高い公共交通サービスについては、予定期間が終了するまで持続的に提供していく。

	R 8 年度	R 9 年度	R 1 0 年度	R 1 1 年度	R 1 2 年度	R 1 3 年度
千葉市地域公共交通計画	現計画(～R9.3.31)	新計画 (R9.4.1～R14.3)				
千葉市地域公共交通 利便増進実施計画	● 策定	延長	利便増進実施計画 (～R14.3)			

6. 事業実施に必要な資金の額・調達方法

原則、事業主体の資金によるものとする。なお、事業の目的や性質に照らし、適宜、国や地方公共団体等の補助金を活用することも含め、効果的な事業の促進を図っていく。

単位：百万円

項目	総事業費 (税込み)	内訳 (税込み)	資金調達方法				事業主体	運用開始 年度
			自己資金	財政投融資	補助金(税抜き)			
					千葉市補助 ※1	国庫補助 ※2		
(1) 共通乗車券の導入と利便性向上のためのシステム連携	366							
①新たな共通乗車券の発行	105							
デジタルチケット設備導入費		33	17	16	0	0	千葉市 千葉都市モノレール株式会社	令和9年度
交通機関向けタッチ決済運営対応費		28	14	14	0	0	千葉都市モノレール株式会社	令和9年度
販売サイト作成費		44	22	22	0	0	千葉都市モノレール株式会社	令和9年度
②デジタルサイネージ導入 (AI案内機能の導入検討含む)	143							
デジタルサイネージ設備導入費		33	33	0	0	0	千葉都市モノレール株式会社	令和9年度
AI案内機能の導入検討費		110	110	0	0	0	千葉都市モノレール株式会社	令和10年度以降
③QRコード乗車券の導入・クレジットカードの タッチ決済等のキャッシュレス決済導入の検討	118							
QRコード乗車券の導入費		116	58	58	0	0	千葉都市モノレール株式会社	令和9年度
クレカタッチ等の導入検討費		2	2	0	0	0	千葉都市モノレール株式会社	令和10年度以降
(2) 利用者の利便の増進に資する新たな車両の導入	3,966							
第32編成導入費 ※3		988	21	494	425	48	千葉都市モノレール株式会社	令和8年度
第33編成導入費 ※3		988	21	494	425	48	千葉都市モノレール株式会社	令和8年度
第34編成導入費 ※4		995	23	497	430	45	千葉都市モノレール株式会社	令和9年度
第35編成導入費 ※4		995	23	497	430	45	千葉都市モノレール株式会社	令和9年度
合 計	4,332	4,332	344	2,092	1,710	186		

※1 千葉都市モノレール車両等更新補助金
 ※2 環境省 地域の公共交通×脱炭素化移行促進事業(国土交通省連携事業)
 ※3 国庫補助48百万円のうち、令和7年度分として約45百万円交付済、令和8年度分として約3百万円交付予定
 ※4 国庫補助45百万円は、現時点の想定額

7. 事業の効果

利便増進事業の実施により、以下に示す効果の発現が期待される。

項目	事業の効果	地域公共交通計画での目標における位置づけ
(1) 共通乗車券の導入と利便性向上のためのシステム連携	QRコード乗車券の導入と共通乗車券等のシステム連携、及び全駅へのQR対応改札機の設置により、利用者の利便性向上及び公共交通利用促進を図る。 また、デジタルサイネージを導入することで、運行情報やバリアフリー経路等の施設案内といった情報提供機能の強化を図ることで、無人駅においても迅速かつ適切な情報提供を可能とする。	
① 新たな共通乗車券の発行	(効果①) 公共交通利用促進と持続可能性の確保、日中・休日における輸送力の有効活用を図る。 (効果②) 沿線の観光資源への来場者増と滞在時間の延長により、観光振興と回遊性の向上が期待される。 (目標) 令和13年度におけるQRコード共通乗車券の年間発行枚数10,000枚以上を達成する。	① 公共交通の持続可能性を高める A: より使いやすい公共交通を実現する
② デジタルサイネージの導入	(効果③) 無人駅においても迅速かつ適切な情報提供が可能となることにより、情報的バリアフリーを実現する。 (目標) これまで音声やポスター、固定看板に頼っていた旅客案内について、デジタルサイネージの活用により、緊急時等の情報や施設情報、サービス情報の案内を文字にて補完する。 令和13年度末までに、情報的バリアフリー対応率 現状: 0%から目標: 100%へ (デジタルサイネージ設置駅数 現状0駅⇒から全18駅へ)	① 公共交通の持続可能性を高める A: より使いやすい公共交通を実現する ③ 安全・安心への不断の取組 G: 利用者等のマナーの周知・啓発に努める

③QR コード乗車券の導入・クレジットカードのタッチ決済等のキャッシュレス決済導入の検討	(効果①) 公共交通利用促進と持続可能性の確保、日中・休日における輸送力の有効活用を図る。 (効果②) 沿線の観光資源への来場者増と滞在時間の延長により、観光振興と回遊性の向上が期待される。 (目標) 磁気券から QR コード乗車券への移行を推進する。令和 13 年度末時点の磁気券と QR チケット利用者の合計のうち、QR チケット利用率 90%以上を目指す。	①公共交通の持続可能性を高める A:より使いやすい公共交通を実現する
(2) 利用者の利便の増進に資する新たな車両の導入	(効果④) 定時性の確保、速達性の向上、快適性の確保により、利用者利便の向上を図る。(詳細は下記より 15 頁にかけて記載のとおり) (目標) 令和9年度末までに全車両を新型車両へ更新する。新型車両に統一することで、車両の性能を最大限引き出し、駅停車時の乗降時間を平均5秒短縮する。	①公共交通の持続可能性を高める B:脱炭素社会の実現に向けた取組み

(2) 利用者の利便の増進に資する新たな車両の導入

ア 定時性の確保

- ・抵抗制御・非回生ブレーキ車両から VVVF 制御・回生ブレーキ車両へ更新することで、より優れた加速及び減速の性能を発揮し、振動を抑える効果も高い。

加速時:旧型車両と同格の加速力だが、電力損失が少ない。

滑らかでより振動の少ないスムーズな加速を実現

減速時:電力回生ブレーキにより電力の削減が可能

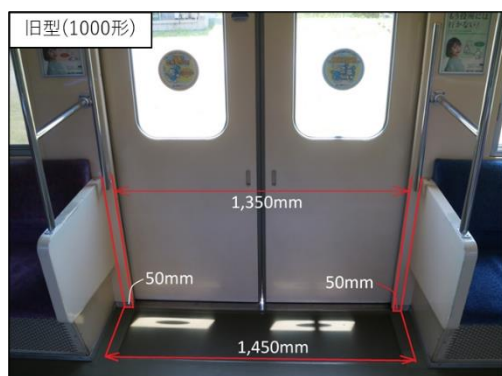
滑らかでより振動の少ないスムーズな減速を実現

- ・運転操作に対する反応の速さや定速制御の採用により、遅延発生時の回復性が向上

イ 速達性の向上

- ・新型車両も旧型車両も既に高水準の加速度 3.5km/h/s の性能を有しているが、新型車両は VVVF インバータ装置によりモータ制御を行っているため、スムーズな加減速が可能
- ・新型車両は旧型車両と比較し、総合的運転性能(定速ノッチ、スムーズな再加速、安定した回生ブレーキ)が向上しており、駅間における走行時分の短縮が可能

- ・乗降扉付近の動線の拡大と乗降扉のガラス面の視認性向上により、駅停車時の乗降時間の短縮化が可能

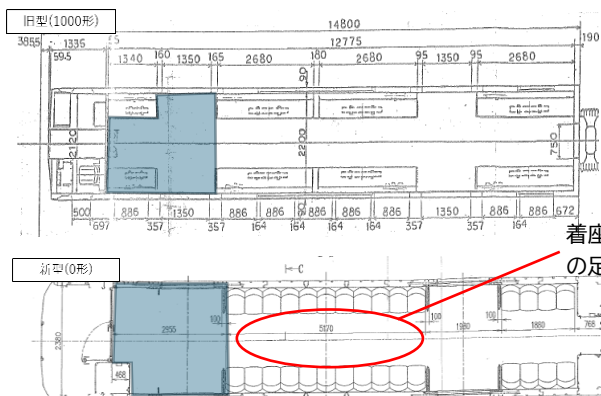


ウ 快適性の確保

- ・新型車両は旧型車両に比べ、交流モータの採用により台車重量が5%低減している。
軽量化により走行時の振動をばねが吸収しやすくなるため、車両振動が減少する。
- ・新型車両はVVVFインバータ装置によりモータ制御を行っているため、滑らかでより振動の少ないスムーズな加減速が可能(再掲)
- ・腰掛配置の端部には衝動を和らげるため、大型の樹脂製の袖仕切りを設置
→加速、減速、カーブなどの揺れに対するストレスを軽減
- ・客室の座席は、着座姿勢を適正に保つシートの採用で、着席旅客の足の投げ出し防止を図り、着席旅客と立席旅客の足の干渉が減少



- ・車いすなど対応設備: 運転室に隣接した場所に、車いすやベビーカー等を含めた対応スペースを確保(旧型車両 5.74 m²→新型車両 6.96 m²)



着座姿勢を適正に保つシートの採用で、着席旅客と立席旅客の足の干渉が減少

▲多目的スペースの拡大 車いすやベビーカー等を含めたスペースを確保(1編成あたり2箇所)

- ・視聴覚障害者対応設備：出入り口の扉上部に車内案内表示器を設置し、4か国語で文字により出発到着案内表示



▲車内案内表示器及びドアランプ

- ・さらに出入口のドア上部にドアランプと扉開閉時にチャイムによる案内
- ・その他：車内の乗降扉付近の床面を警戒色としたほか、ドアの戸袋付近に引き込み注意喚起ステッカーを貼付



ドアの戸袋付近に引き込み注意喚起ステッカーを貼付

■参考資料

1. 普通旅客運賃表

千葉都市モノレール 普通旅客運賃表

2019.10.1改定

普通運賃(大人) 上段:きっぷ運賃 下段:ICカード運賃 (単位:円)																		
県庁前	200	200	290	220	200	220	290	290	340	340	340	390	430	430	480	480	520	
	199	199	283	220	199	220	283	283	335	335	335	388	430	430	471	471	513	
0.7	葦川公園		200	220	200	200	220	220	290	290	290	340	390	390	430	480	480	
1分			199	220	199	199	220	220	283	283	283	335	388	388	430	471	471	
1.2	0.5	栄町		200	200	200	200	220	220	290	290	340	340	390	430	430	480	
3分	2分			199	199	199	199	220	220	283	283	335	335	388	430	430	471	
3.2	2.5	2.0	千葉みなと		200	200	220	290	290	290	340	340	390	430	430	480	520	
9分	8分	6分			199	199	220	283	283	283	335	335	388	430	430	471	513	
2.5	1.8	1.3	0.7	市役所前		200	200	220	290	290	290	340	340	390	430	430	480	
7分	6分	4分	2分			199	199	220	283	283	283	335	335	388	430	430	471	
1.7	1.0	0.5	1.5	0.8	千葉		200	200	220	290	290	340	340	390	390	430	480	
5分	4分	2分	4分	2分			199	199	220	283	283	335	335	388	388	430	471	
2.8	2.1	1.6	2.6	1.9	1.1	千葉公園		200	200	220	220	290	340	340	390	430	430	
8分	7分	5分	7分	5分	3分			199	199	220	220	283	335	335	388	430	430	
3.5	2.8	2.3	3.3	2.6	1.8	0.7	作草部		200	200	220	290	290	340	390	390	430	
9分	8分	6分	8分	6分	4分	1分			199	199	220	283	283	335	388	388	430	
4.2	3.5	3.0	4.0	3.3	2.5	1.4	0.7	天台		200	200	220	290	340	340	390	390	
11分	10分	8分	10分	8分	6分	3分	2分			199	199	220	283	335	335	388	388	
5.1	4.4	3.9	4.9	4.2	3.4	2.3	1.6	0.9	穴川		200	200	220	290	340	340	390	
13分	12分	10分	12分	10分	8分	5分	4分	2分			199	199	220	283	335	335	388	
5.7	5.0	4.5	5.5	4.8	4.0	2.9	2.2	1.5	0.6	スポーツセンター		200	220	290	290	340	390	
15分	14分	12分	14分	12分	10分	7分	6分	4分	2分			199	220	283	283	335	388	
6.9	6.2	5.7	6.7	6.0	5.2	4.1	3.4	2.7	1.8	1.2	動物公園		200	220	290	290	340	
17分	16分	14分	16分	14分	12分	9分	8分	6分	4分	2分			199	220	283	283	335	
7.9	7.2	6.7	7.7	7.0	6.2	5.1	4.4	3.7	2.8	2.2	1.0	みつわ台		200	220	290	290	
19分	18分	16分	18分	16分	14分	11分	10分	8分	6分	4分	2分			199	220	283	283	
9.4	8.7	8.2	9.2	8.5	7.7	6.6	5.9	5.2	4.3	3.7	2.5	1.5	都賀		200	220	290	
22分	21分	19分	21分	19分	17分	14分	13分	11分	9分	7分	5分	3分			199	220	283	
10.7	10.0	9.5	10.5	9.8	9.0	7.9	7.2	6.5	5.6	5.0	3.8	2.8	1.3	桜木		200	220	
24分	23分	21分	23分	21分	19分	16分	15分	13分	11分	9分	7分	5分	2分			199	220	
11.9	11.2	10.7	11.7	11.0	10.2	9.1	8.4	7.7	6.8	6.2	5.0	4.0	2.5	1.2	小倉台		200	
26分	25分	23分	25分	23分	21分	18分	17分	15分	13分	11分	9分	7分	4分	2分			199	
12.9	12.2	11.7	12.7	12.0	11.2	10.1	9.4	8.7	7.8	7.2	6.0	5.0	3.5	2.2	1.0	千城台北		200
28分	27分	25分	27分	25分	23分	20分	19分	17分	15分	13分	11分	9分	6分	4分	2分			199
13.7	13.0	12.5	13.5	12.8	12.0	10.9	10.2	9.5	8.6	8.0	6.8	5.8	4.3	3.0	1.8	0.8	千城台	
30分	29分	27分	29分	27分	25分	22分	21分	19分	17分	15分	13分	11分	8分	6分	4分	2分		
上段:営業キロ(単位:km) 下段:標準所要時間																		

2. 路線概要

運行間隔 平日	運行 区間	千葉～県庁前	千葉～千城台	千葉～千葉みなと
	朝ラッシュ 6:01～9:00	平均15分	平均6分40秒	平均5分
	日 中 9:01～21:00	平均15分	平均12分	平均7分
	早朝・深夜 始発～6:00 21:01～終電	平均15分	平均14分	平均8分

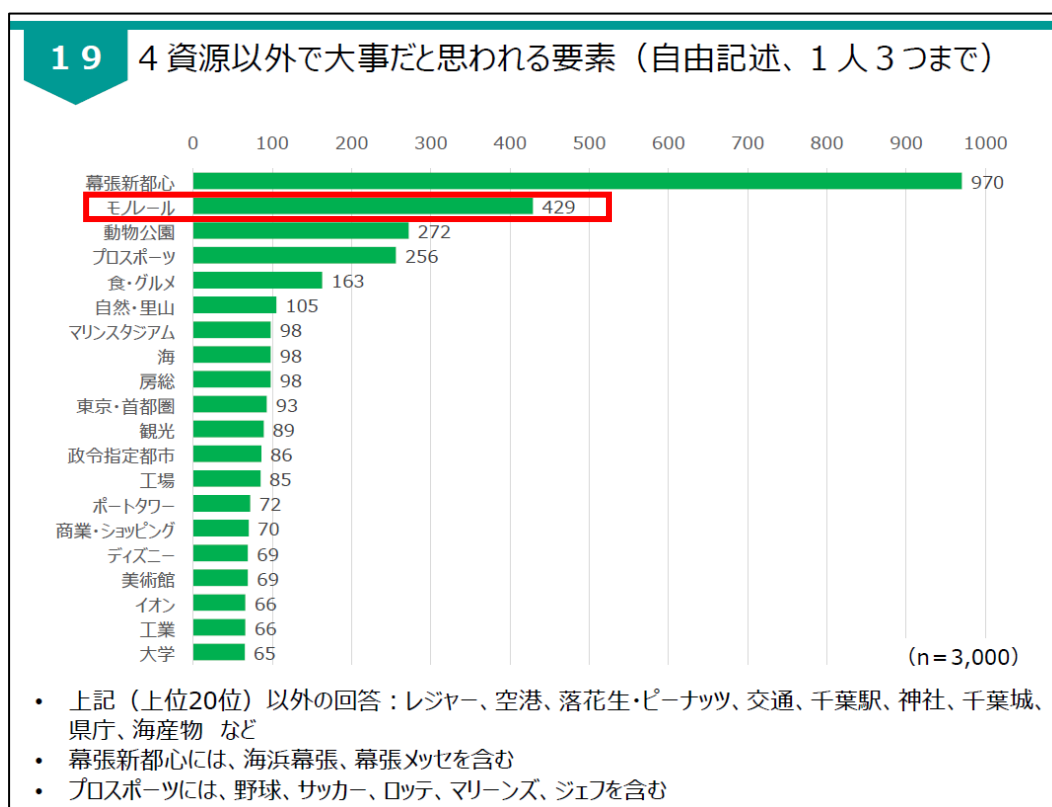
	1号線	2号線
路線	千葉みなと～県庁前	千葉～千城台
営業キロ	3.2km	12.0km
駅数	6駅	13駅
平均駅間距離	約0.9km	
開業時期	・平成 7年8月1日 千葉みなと～千葉 ・平成11年3月24日 千葉～県庁前	・昭和63年3月28日 スポーツセンター～千城台 ・平成3年6月12日 (仮) 千葉～スポーツセンター

所要時間	約10分	約24分
表定速度	約20km/h	約30km/h
車両形式	サフェージュ式懸垂型モノレール	
車両定員	1000形：2両編成166人 0形：2両編成156人	
運転方式	ワンマン運転方式	
運転保安設備	ATC	

3. 市民アンケートから見るモノレール

2022 年(令和 4 年)6 月に千葉市が実施したアンケートによると、「千葉市の 4 資源(加曽利貝塚、オオガハス、千葉氏、海辺)以外で、本市の魅力を構成する重要な要素」として、「モノレール」との回答が第 2 位となった。

この結果は、千葉都市モノレールが本市を象徴する公共交通機関として市民に広く認知されていることを示しており、地域の観光資源や都市ブランドを牽引する高い潜在能力(ポテンシャル)を有していると言える。



4. 利用状況等

(1) 利用状況と混雑状況

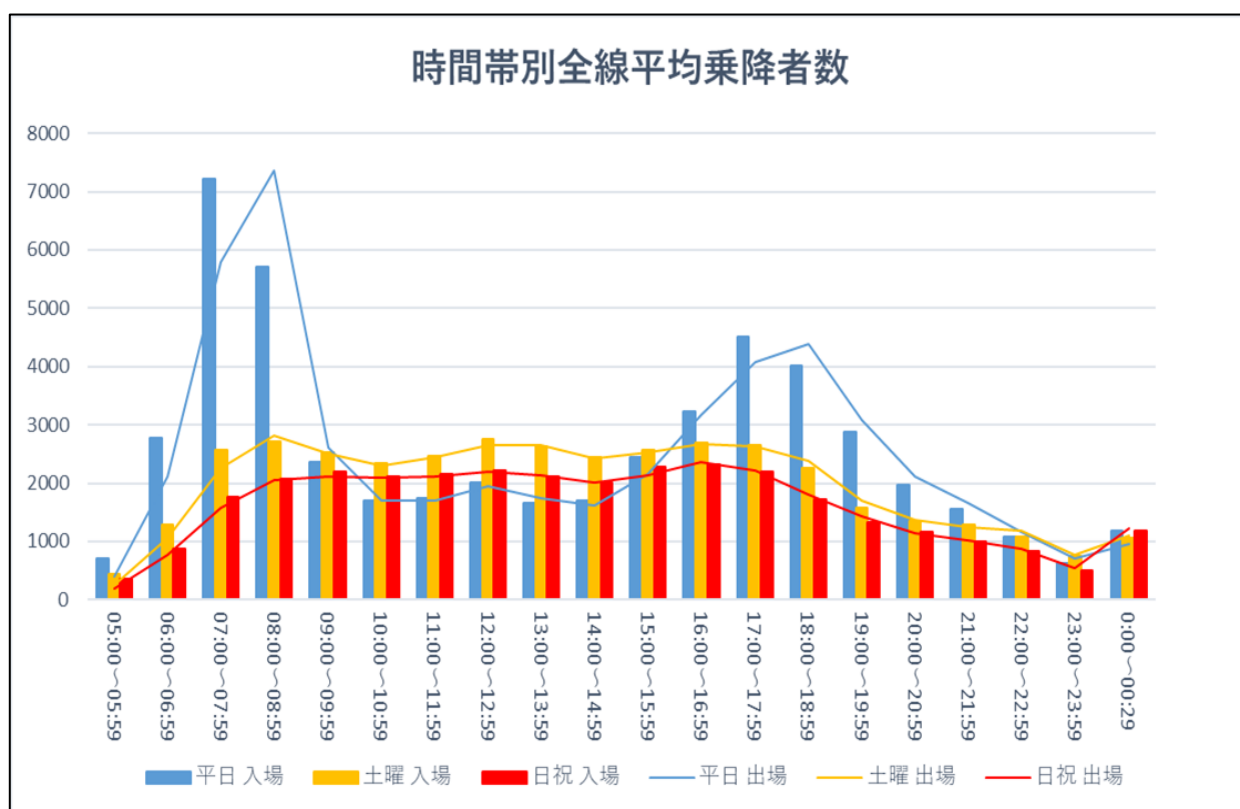
千葉都市モノレール利用者の利用距離(1人平均乗車キロ)は約 3.8km(2024年度／令和6年度実績)であり、JR線との接続駅(千葉・都賀)を頂点に各方面へ需要が減衰していく構造となっている。

モノレール需要は平日朝の上り(千葉みなと方面)と夕方下り(千城台方面)に集中しており、最も混雑する朝ラッシュ時間帯(7:30～8:30)における千葉公園駅～千葉駅間の混雑率は151%(2024年度／令和6年度実績)に達している。

一方、夕方については、2025年(令和7年)3月のダイヤ改正により、最混雑時間帯の運転間隔を短縮したことで、混雑率の緩和が図られている。

(2) 運行の安全性・安定性

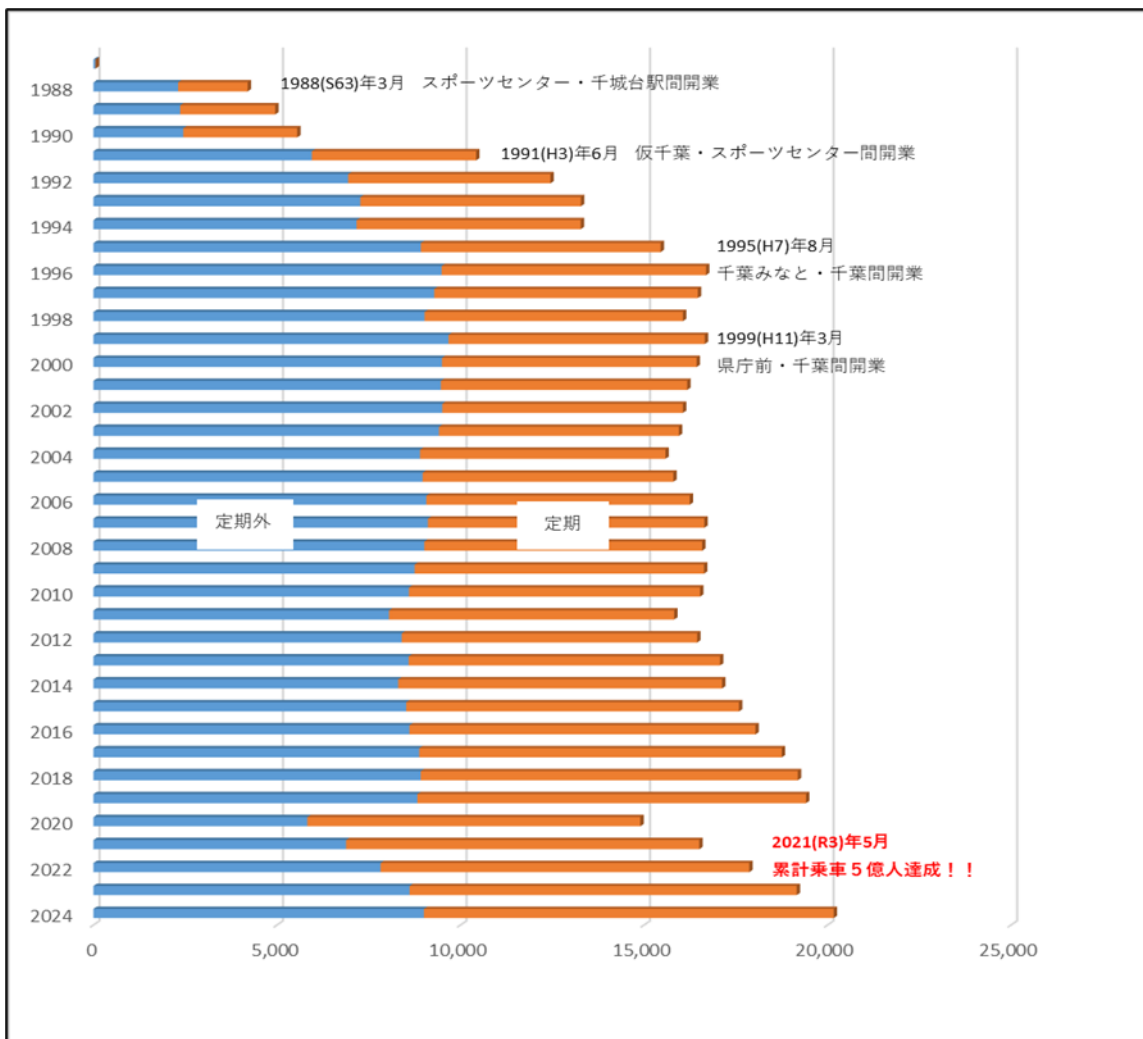
モノレールの運休等の輸送障害件数は、台風や地震といった自然災害、設備の不具合などを含めても、過去10年間(2015年度／平成27年度)～2024年度／令和6年度)で計35件(平均 3.5 件／年)となっている。今後も、より一層の安全・安定運行を目指していく。



(3) 利用者の推移

1988年(昭和63年)の開業以来、累計5億人以上の市民・県民等に利用されており、定時性や安全性に優れた、誰もが安心して利用できる公共交通機関として、大きな役割を果たしている。

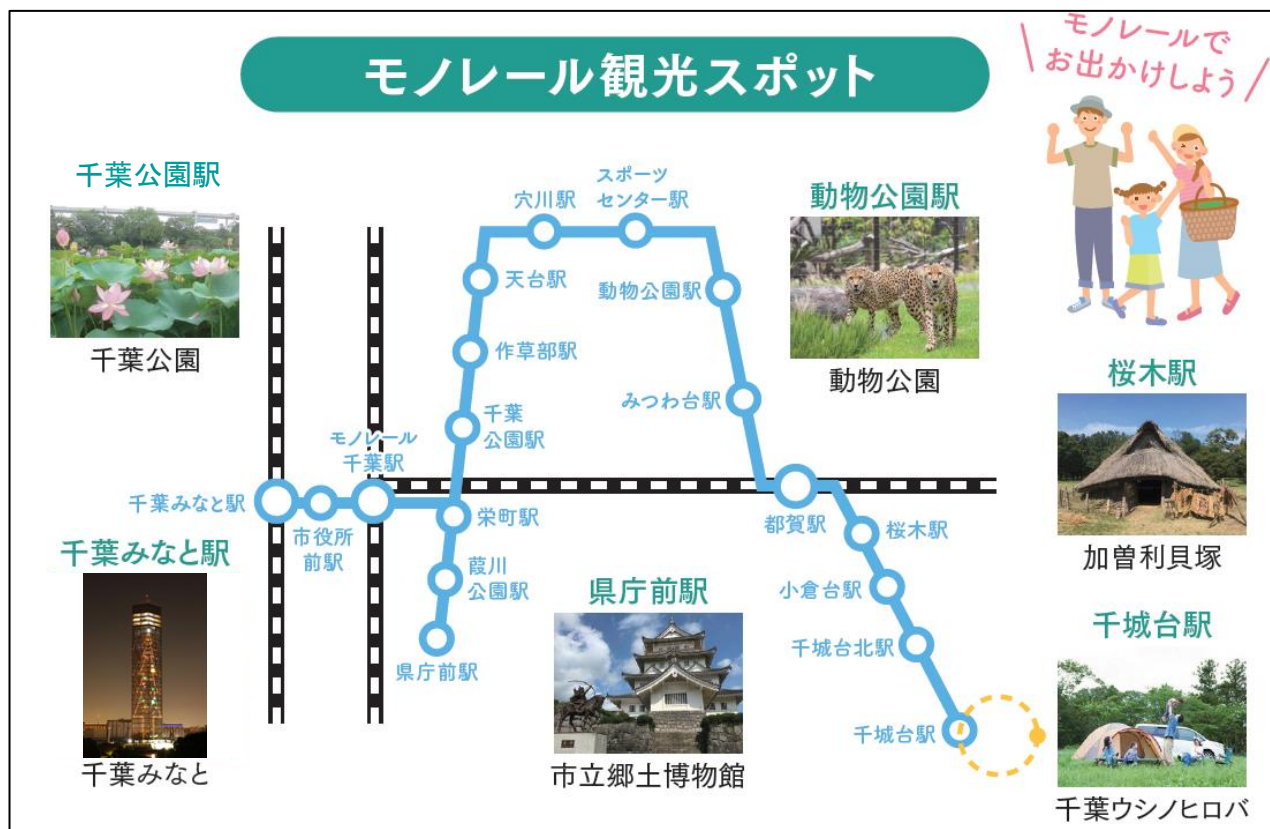
2020年度(令和2年度)から2023年度(令和5年度)は、新型コロナウイルス感染症の影響により利用者の減少がみられたが、2024年度(令和6年度)は過去最高を記録した。



5. 沿線の状況

モノレール沿線には、千葉市役所や千葉県庁、千葉市保健所等の公共施設に加え、千葉公園や国の特別史跡に指定された日本最大級の貝塚である「加曽利貝塚縄文遺跡公園」、千葉市動物公園などの豊富な観光・レクリエーション資源が点在している。

また、地域特性として、県庁前駅方面はマンションを中心とした集合住宅、千城台駅方面は低層住宅が広がる居住エリアとなっている。



出典: 公共交通利用促進リーフレット ～Smart & Enjoy CHIBA Life(スマチバ!)を一部修正