

1 評価結果

客観指標（詳細は別添「行政活動実績評価シート」参照）

・全14指標中、目標達成・概ね達成をあわせ10指標（うち達成6指標、概ね達成4指標）、未達成：4指標となった。

⇒市の取組みは、全体として進捗が見られたものの、必ずしも順調でなかった。

No	指標名	単位	H29末値	R2目標値	R2末値	目標達成状況※
81	耐震補強が必要な橋梁の改善率	%	96.4	100.0	97.8	未達成
82	下水道管の耐震化率	%	49.3	62.1	64.3	達成
83	高速道路等のICから防災拠点への無電柱化された路線での接続率	%	68.2	68.2	68.2	達成
84	千葉市雨水対策重点地区整備基本方針に基づく整備着手地区数	地区	-	5.0	4.0	概ね達成
85	避難行動要支援者名簿の提供率	%	31.9	48.0	35.9	未達成
86	自主防災組織結成率	%	63.6	69.7	60.8	未達成
87	避難所運営委員会設置率	%	91.3	100.0	98.5	概ね達成
88	建物の延焼率	%	6.4	9.3	10.9	概ね達成
89	心肺機能停止傷病者の救命率	%	13.0	16.3	15.8	概ね達成
90	交通事故死傷者数	人	3,733	3,176	2,391	達成
91	放置自転車台数	台	1,300	800	700	達成
92	自転車による交通事故死傷者数	人	815	688	530	達成
93	刑法犯認知件数	件	9,532	8,500	6,075	達成
94	ちばし消費者応援団会員数(団体)	団体	92	170	97	未達成
	ちばし消費者応援団会員数(個人)	人	85	200	91	未達成

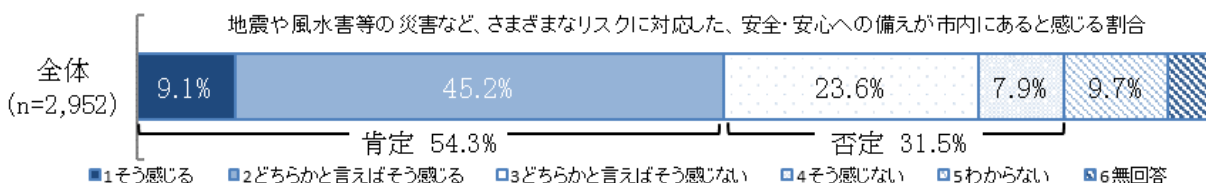
※目標達成状況「達成」：目標達成率100%以上 「概ね達成」：目標達成率80%以上100%未満 「未達成」：目標達成率80%未満
 ※目標達成率 = (R2末値 - H29末値) / (R2目標値 - H29末値) × 100

(2) 市民アンケート

ア 全体傾向

・市民の過半数が肯定的に評価した。肯定と否定の差は22.8ポイントであった。

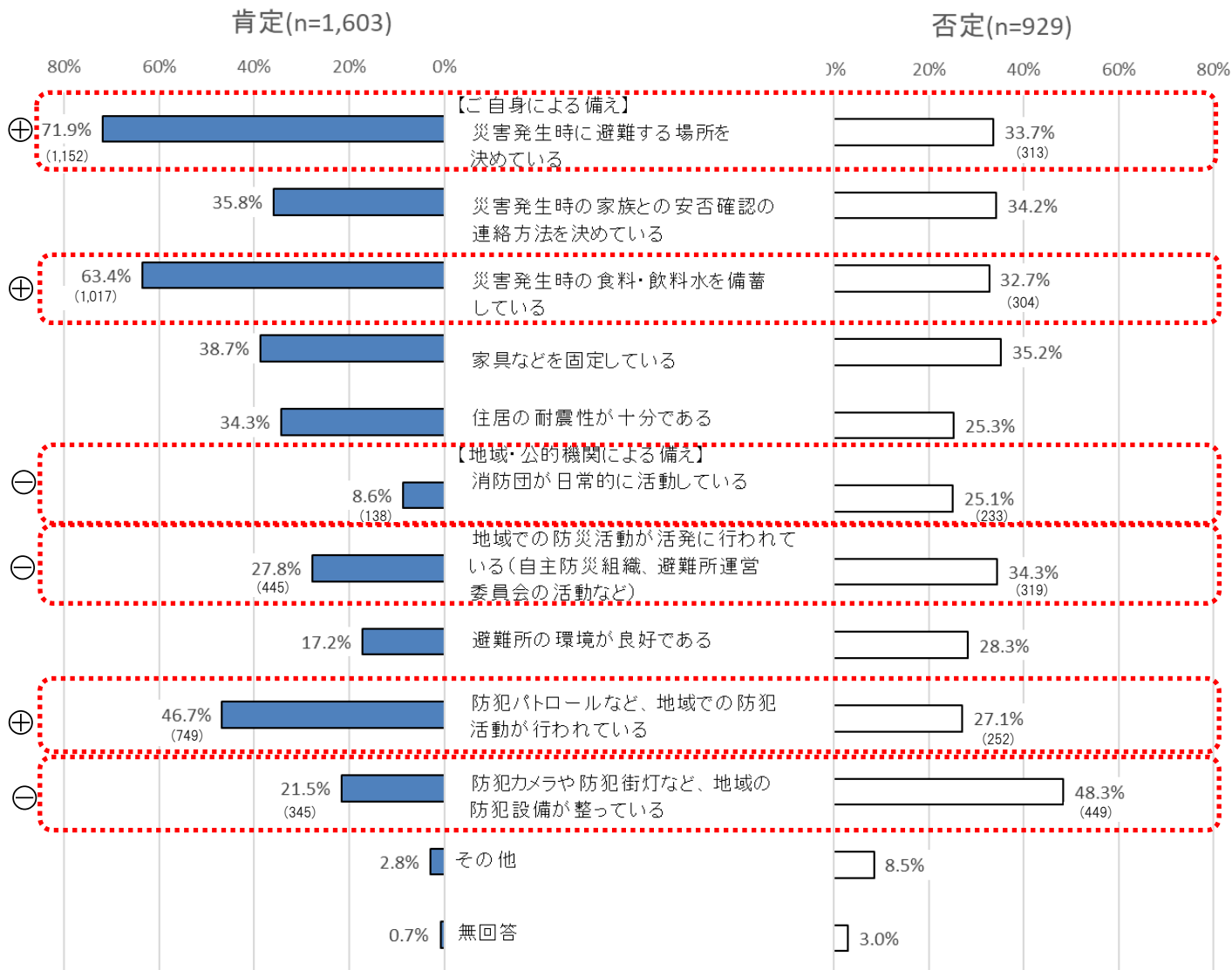
⇒市の取組みに対し、評価が得られた。



イ 肯定／否定と感じた理由

主な項目

- ⊕：災害発生時に避難する場所を決めている、災害発生時の食料・飲料水を備蓄している
防犯パトロールなど、地域での防犯活動が行われている
- ⊖：消防団が日常的に活動している、地域での防災活動が活発に行われている
防犯カメラや防犯街灯など、地域の防犯設備が整っている



※このグラフは施策の柱の生活実感指標ごとに、肯定／否定と感じた理由を選択した割合を示す（複数回答）。
「肯定」の母数は生活実感指標設問における肯定的回答者、「否定」の母数は同否定的回答者。グラフ（）内は回答者実数。
(出典) R3年度千葉市まちづくりアンケート

2 分析・考察

- ・市民アンケートで肯定／否定の選択の理由として挙げられた主な項目について、関連する指標、事業及びその他の状況等を踏まえ、総合的に分析・考察する。

(1) ご自身による備え

ア 災害発生時に避難する場所を決めている

イ 災害発生時の食料・飲料水を備蓄している

(ア) 市民アンケート結果

- ・いずれも肯定的に評価された。

「災害発生時に避難する場所を決めている」(選択割合：肯定 71.9%、否定 33.7%)

「災害発生時の食料・飲料水を備蓄している」(選択割合：肯定 63.4%、否定 32.7%)

- ※この選択項目は肯定・否定が特に明確に表れており、状況を把握しやすい(自分自身の備え)ことや、他の項目(家具を固定など)に比べ市民の関心が高いなどが理由として考えられる。

(イ) 関連する指標・事業・その他の状況

①関連する客観指標

設定なし

②関連する事業

(計画事業)

- ・「防災アドバイザー派遣」：22回(目標：60回)〔未達成〕

- ・「スキルアップ講座の開催」：4回(目標：6回)〔未達成〕

いずれの事業においても、新型コロナウイルス感染症拡大による外出自粛等による影響のため、目標数は達成できなかった。

- ・「防災ライセンス講座の開催」：15回(目標：15回)〔達成〕

- ・「防災備蓄品の整備」：増強(目標：増強)〔達成〕

- ・「備蓄倉庫の設置」：34か所(目標：33か所)〔達成〕

(ウ) 考察

- ・令和元年に発生した台風をはじめ、近年の被災経験などを通じた市民一人ひとりの防災意識の高まりが自身の備えを促し、肯定的な評価に繋がっていると考えられる。

- ・新型コロナウイルス感染症拡大による影響により、各講座に関しては目標回数を実施することは出来なかったが、引き続き、防災対策の必要性を周知し、普及啓発を行うとともに、民間事業者など多様な主体との連携強化を図りながら市民の防災意識の向上を図る必要がある。

(2) 地域・公的機関による備え

ア 消防団が日常的に活動している

イ 地域での防災活動が活発に行われている（自主防災組織、避難所運営委員会の活動など）

(ア) 市民アンケート結果

- ・いずれも否定的に評価された。

「消防団が日常的に活動している」（選択割合：否定 25.1%、肯定 8.6%）

「地域での防災活動が活発に行われている（自主防災組織、避難所運営委員会の活動など）」
（選択割合：否定 34.3%、肯定 27.8%）

地域防災活動に比べ、消防団のほうが否定的回答割合と肯定の差が大きい。

(イ) 関連する指標・事業・その他の状況

①関連する客観指標

- ・「避難行動要支援者名簿の提供率」：35.9%（目標：48.0%）[未達成]

個人情報取り扱いや制度内容について理解が進んでいないことや、既に独自の名簿を作成し支援体制を構築している団体があることが、提供率鈍化（計画期間中（H29→R2）に係る増加率）の要因と考える。

また、区別に名簿提供率を見ると花見川区が最も高く（53.1%）、中央区が最も低い（21.3%）。

【図表1】区別の名簿提供状況(R2年度末)

データ時点	中央区	花見川区	稲毛区	若葉区	緑区	美浜区	全体
名簿提供開始(H26.10)	8.1%	21.0%	0.0%	11.8%	4.0%	11.4%	9.7%
平成26年度末	14.7%	26.1%	8.6%	18.1%	10.7%	20.7%	16.6%
平成27年度末	14.1%	32.2%	17.9%	26.7%	17.9%	32.0%	22.9%
平成28年度末	14.3%	40.0%	23.8%	30.4%	18.1%	39.7%	28.3%
平成29年度末	21.3%	51.6%	25.6%	33.0%	20.9%	40.3%	31.9%
平成30年度末	20.1%	46.1%	31.8%	33.3%	21.2%	44.7%	32.3%
令和元年度末	20.9%	46.4%	30.9%	34.3%	22.3%	44.9%	32.8%
令和2年度末	21.3%	53.1%	35.3%	34.5%	23.7%	51.5%	35.9%

(出典)防災対策課調べ

- ・「自主防災組織結成率」：60.8%（目標：69.7%）[未達成]

H29 末値（63.6%）からの増を目標としたが、減少した。H29 末値に比べ分子となる加入世帯数は 892 世帯減（-0.3%）となり、分母となる全体世帯増加率が 4.4%増のため、結成率は H26 末値を下回った。

H29 末に比べると全区において結成率は低下している。区別に結成率をみると、美浜区が最も高く（74.3%）、緑区が最も低い（50.3%）（図表 2）。

- ・「避難所運営委員会設置率」：98.5%（目標：100.0%）[概ね達成]

区別に設置率をみると、花見川区（1 地区）・美浜区（3 地区）以外は全て設置率 100.0%を達成している。設置が完了していない区においても、H29 比で設置率が増加した（図表 2）。

【図表2】自主防災組織結成率と避難所運営委員会設置率の区別の状況(R2年度末)

区	自主防災組織結成率		区	避難所運営委員会設置率	
	H29.3.31時点	R3.3.31時点		H29.3.31時点	R3.3.31時点
中央区	60.7%	57.1%	中央区	94.4%	100.0%
花見川区	67.8%	64.0%	花見川区	89.8%	98.0%
稲毛区	67.4%	64.8%	稲毛区	100.0%	100.0%
若葉区	55.2%	53.5%	若葉区	95.8%	100.0%
緑区	51.5%	50.3%	緑区	100.0%	100.0%
美浜区	77.7%	74.3%	美浜区	70.8%	93.8%

(出典)防災対策課調べ

②関連する計画事業

(計画事業)

- ・「自主防災組織の結成」：18 組織増（目標：60 組織増）〔未達成〕
H29→R2 で新設 18 組織・解散 23 組織。担い手不足等により解散数が新規結成数を上回ってしまったため未達成。
- ・「自主防災組織の結成促進（個別説明会）」：28 回（目標：30 回）〔概ね達成〕
- ・「防災アドバイザー派遣（再掲）」：22 回（目標：60 回）〔未達成〕
感染症拡大に伴う緊急事態宣言の影響等を受け、外出自粛を求められたことが影響し目標を下回った。
- ・避難所運営委員会の活動支援：163 団体（目標：158 団体）〔達成〕
- ・「消防団器具置き場の整備」：3 棟（目標：3 棟）〔達成〕
- ・「消防団制服・装備の充実強化」：防火衣 178 着、防火帽 333 個、防火長靴 178 足
（目標：防火衣 174 着、防火帽 174 個、防火長靴 174 足）〔達成〕
- ・「消防ホースの更新」：78 か所（目標：78 か所）〔達成〕

(計画外事業)

- ・「避難所運営委員会の設立」：避難所 274 か所のうち、4 か所が未設立（目標：全避難所設立）。
H29→R2 で新設 19 か所。

③その他の状況

- ・令和元年度に発生した台風被害等を踏まえ、災害に強いまちづくりを推進するため、「災害に強い政策パッケージ」を策定し、大規模長期停電、停電に伴う通信障害や断水、広範囲にわたる冠水等、多様で甚大な被害を教訓として活かし、5つの柱に基づいた災害体制の構築に向けた取組みの方向性を打ち出した。

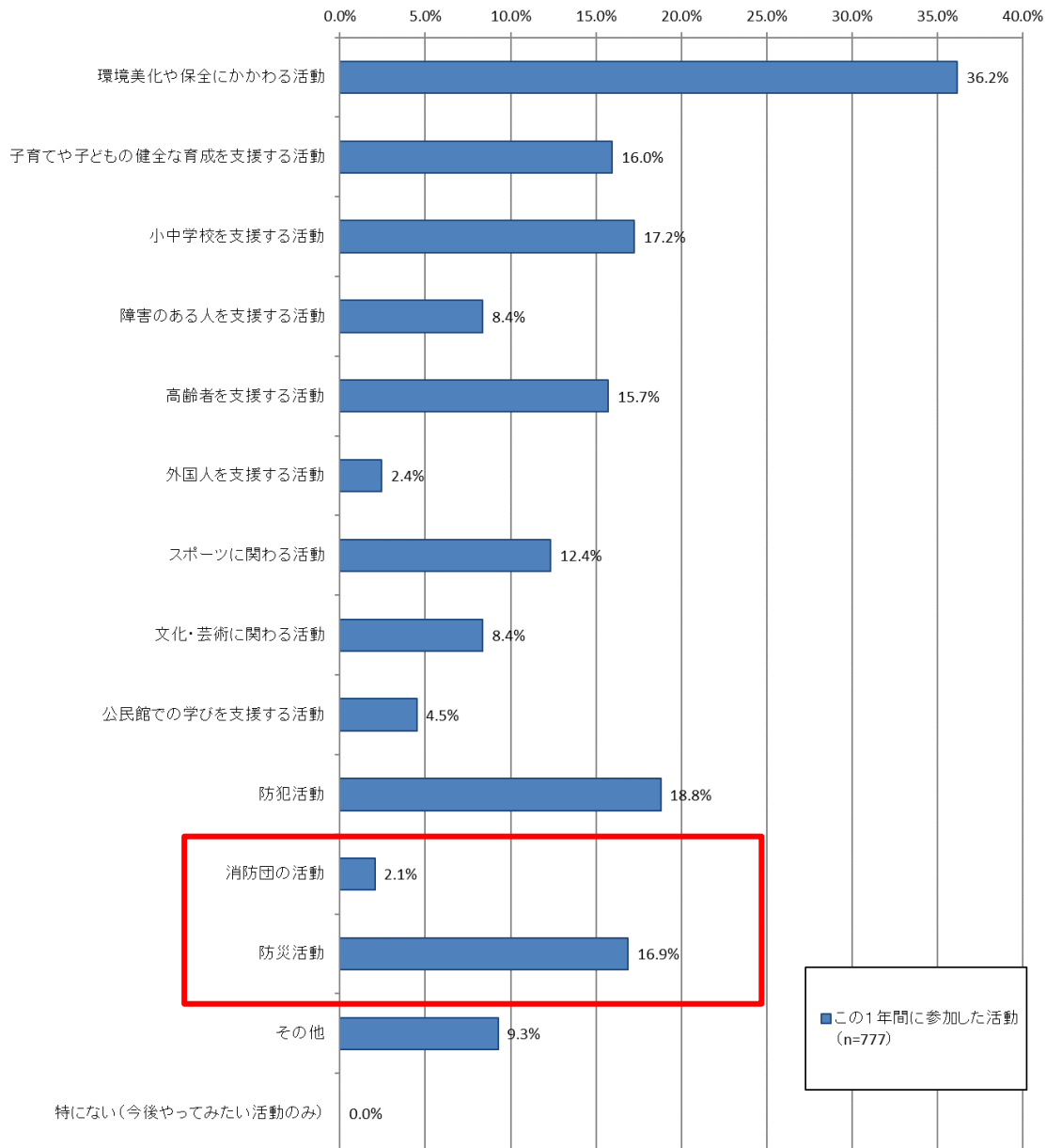
(行動指標)

- ・市民がこの1年間に参加した活動の内容

市民がこの1年間に参加した活動13項目のうち、「消防団の活動」への参加が最も低い回答率(2.1%)となっている。

「防災活動」は、16.9%と13項目中4番目に高い回答率(16.9%)となっている(図表3)。

【図表3】市民がこの1年間に参加した活動



(出典)R3年度千葉市まちづくりアンケート

(ウ) 考察

- ・関連する計画事業は概ね事業を達成しているが、市民からは否定的に評価された。
- ・いずれも町内自治会等の地域団体が発災時に地域住民を守る仕組みだが、担い手となる地域団体の中心的な役割を果たす人物の負担感の大きさが、事業推進の共通の支障となっていると考えられる。~~このため、負担の分散化を促進するため、報酬単価の引き上げなどにより処遇改善を図り、引き続き担い手の確保に取り組む必要がある。~~
- ・消防団は地域に密着し地域の防火・防災における多様な活動により重要な役割を担うことから、参加しやすい環境づくりや報酬単価の引き上げなどにより、担い手の確保に取り組む必要がある。
- ・避難所運営委員会設置率については、花見川区（1地区）、美浜区（3地区）のみ未設置である。未設置の避難所では、地域に住宅地が少なく、委員会設立に必要な人員の確保が難しいことが要因であると考えられる。今後は未設立の避難所における地域の状況等を適切に把握し、当該地域への転入者の増加など変化が生じた際に、人員確保などの対応を講じる必要がある。
また、自主防災組織についても、防災アドバイザーを積極的に活用し負担軽減を図るなどの取組みを引き続き行い、必要性や補助制度等地域住民に周知していくことが重要と考えられる。
- ・東日本大震災や熊本地震では、避難所運営・管理の面で時々のニーズに応じた各種支援・サービスが不十分であったことや、女性や避難行動要支援者（障害者、高齢者等）への配慮等様々な問題が課題点として生じた。本市でもその経験を踏まえ、避難所の増設、防災会議への女性の登用をはじめ、女性の視点からの防災対策マニュアルの作成などの取組みを行ってきたところである。また、併せてR元からの感染症拡大により、避難所のあり方も変化している。既存避難所だけでなく、より地域に身近な避難所の指定や、分散避難の推進など、多様な避難形態に対応している。多様化することで生じる課題（分散化されている場所への物資の支給方法や情報発信・収集の仕方）の対応について引き続き検討を進める必要がある。

ウ 防犯パトロールなど、地域での防犯活動が行われている**エ 防犯カメラや防犯街灯など、地域の防犯設備が整っている**

(ア) 市民アンケート結果

- ・防犯活動は肯定的に評価された。
「防犯パトロールなど、地域での防犯活動が行われている」
(選択割合：肯定 46.7%、否定 27.1%)
- ・防犯設備については否定的に評価された。
「防犯カメラや防犯街灯など、地域の防犯設備が整っている」
(選択割合：否定 48.3%、肯定 21.5%)

(イ) 関連する指標・事業・その他の状況

①関連する客観指標

- ・「刑法犯認知件数」：6,075 件（目標：8,500 件）〔達成〕

H29 末値 (9,532) からの減少を目標とし、目標値を大きく上回って達成。

中でも、窃盗犯の件数が H29：7,148 件、R2：4,363 件で 2,785 件減少しており、刑法犯認知件数の減少に寄与している（図表 4）。

【図表4】千葉市の刑法犯認知件数(罪種・手口別)の推移



(出典) 千葉県警察本部生活安全部生活安全総務課調べ

②関連する事業

(計画事業)

- ・「JR 主要駅周辺等への防犯カメラ設置」：28 台 (51 か所) (目標：35 台 (35 か所)) 〔達成〕
- ・「自治会に対する防犯カメラの設置補助」：83 台 (目標：240 台) 〔未達成〕
自治会において、設置・管理コストや画像等の管理に対する理解が得られず、未達成。
- ・「防犯パトロール隊への物品支援」：323 団体 (目標：750 団体) 〔未達成〕
防犯パトロール隊において、活動している人達の高齢化に伴う引退により、申請件数が減少したため、未達成。
- ・「学校防犯カメラシステムの設置」：30 校 (目標：30 校) 〔達成〕

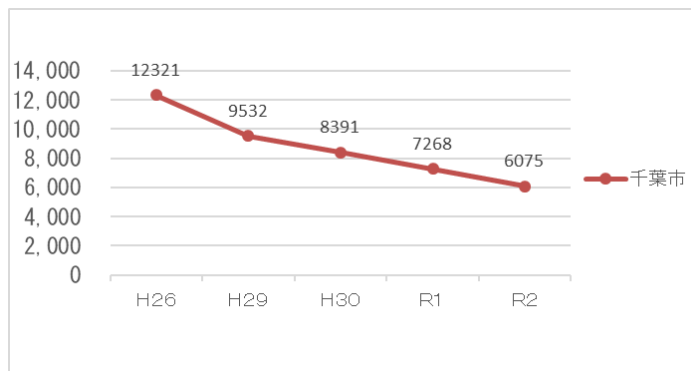
(計画外事業)

- ・「ちばし安全・安心メール登録者数」：R2 年度末 54,091 人 (H29 末 43,081 人)

③その他の状況

- ・千葉県全体で見ると H26 (68,026 件) から R2 (34,688 件) にかけて、刑法犯認知件数は減少しており、千葉市も H26 から R2 にかけて同様に、半数以上の認知件数が減少している (図表 5)。

【図表5】刑法犯認知件数の推移(千葉市)



(出典)千葉県警察本部生活安全部生活安全総務課調べ

(ウ) 考察

- ・「防犯パトロールなど、地域での防犯活動が行われている」については、5割弱が肯定的に評価した。市民による継続的な防犯活動が、刑法犯認知件数の減少にもつながっていると考えられる。
- ・また、「防犯カメラや防犯街灯など、地域の防犯設備が整っている」については反対に、5割弱が否定的に評価している。地域住民の実感として日常生活・夜間で不安な場所の存在が示唆されており、引き続き、主要駅周辺の防犯カメラの運用や、町内自治会等への防犯カメラ設置に対する費用を補助するとともに、新規設置箇所等の検討を行う必要がある。
- ・住民の主体的活動を通じて、地域の犯罪抑制が図られているものの、今後の防犯活動には高齢化等による担い手確保に課題があるため、より効果的で持続可能な防犯活動に向けた周知や活動方法について検討していく必要がある。また、地域住民が実感として安心を得られるような防犯設備の設置を促進する必要がある。

(3) 消防・救急体制の充実

(ア) 関連する指標・事業・その他の状況

①関連する客観指標

・「建物の延焼率」：10.9%（目標：9.3%）[概ね達成]

建物の延焼率は、建物火災の件数のうち、延焼した件数の割合を算定しており、目標値は過年度3か年平均の延焼率の傾向をもとに設定している。延焼率は気象状況、火災の原因などにより大きな影響を受けるものであり、R2 末値は目標に対し概ね達成となったが、H29以降、延焼率は年々高まっているため、個々の要因を分析する必要がある。（図表6）。

【図表6】延焼率の推移

	建物火災 件数	うち延焼 件数	延焼率 (%)	延焼率 (%)
			単年	3か年平均
H26	167	18	10.8	9.5
H27	154	12	7.8	9.7
H28	141	8	5.7	8.1
H29	120	7	5.8	6.4
H30	137	11	8.0	6.5
H31	154	16	10.4	8.1
R2	125	18	14.4	10.9

(出典)千葉市消防局調べ

- ・「心肺機能停止傷病者の救命率」：15.8%（目標：16.3%）〔概ね達成〕

②関連する計画事業

（計画事業）

- ・「新規車両の配置」：水槽付消防ポンプ自動車1台、高規格救急自動車1台
（目標：水槽付消防ポンプ自動車1台、高規格救急自動車1台）〔達成〕
- ・「非常用電源設備等の整備」：12か所（目標：12か所）〔達成〕
- ・「防火水槽の新設」：2基（目標：2基）〔達成〕
- ・「機器の修繕」：実施（目標：実施）〔達成〕
- ・「消防団器具置場の整備」：3棟（目標：3棟）〔達成〕
- ・「小型動力ポンプ付載積者の更新」：3台（目標：3台）〔達成〕
- ・「可搬式小型動力ポンプホースの消防ホース更新」：78か所（目標：78か所）〔達成〕
- ・「救命救急士の養成」：11人（目標：12人）〔概ね達成〕
- ・「気管挿管認定救急救命士の養成」：21人（目標：24人）〔概ね達成〕
- ・「ビデオ喉頭鏡認定救急救命士の養成」：20人（目標：24人）〔概ね達成〕
- ・「45分救命講習の受講者数」：3,525人（目標：7,200人）〔未達成〕

新型コロナウイルス感染症拡大による影響で、講習の中止や人数制限を設けたことにより、目標値を大きく下回った。

（計画外事業）

- ・「救急情報教習システムの更新及び運用」：新システムの開発・運用開始。

③その他の状況

- ・火災の早期発見につながる住宅用火災警報器の設置率について、H30からR2までの本市の平均率は全国平均と比べると低くなっている。これは、調査方法を従来のイベント等に併せて実施する方法から、調査員が直接訪問をして実施する方法へと変更したことに伴い、調査対象の世帯数に違いが生じていることが要因と考えられる（図表7）。この他、電池切れや故障等により取り外されたまま放置されている火災警報機が多いことも要因と考えられる。

【図表7】住宅用火災警報器の設置率

	H30	R1	R2
千葉市	89%	69%	77%
全国平均	81.6%	82.6%	83.10%

（出典）・千葉市消防局調べ
・総務省消防庁 住宅火災警報器の設置状況等調査結果

- ・本市は、H28 から H31 までの 4 年連続で救命講習受講者の対人口年間普及率が政令市で一位であったが、H31 以降は、R2:8 位、R3:7 位という結果となった。新型コロナウイルス感染症拡大による影響により講習等の開催を中止したことで、受講者数が減少したことが大きな要因と考えられる（図表 8）。

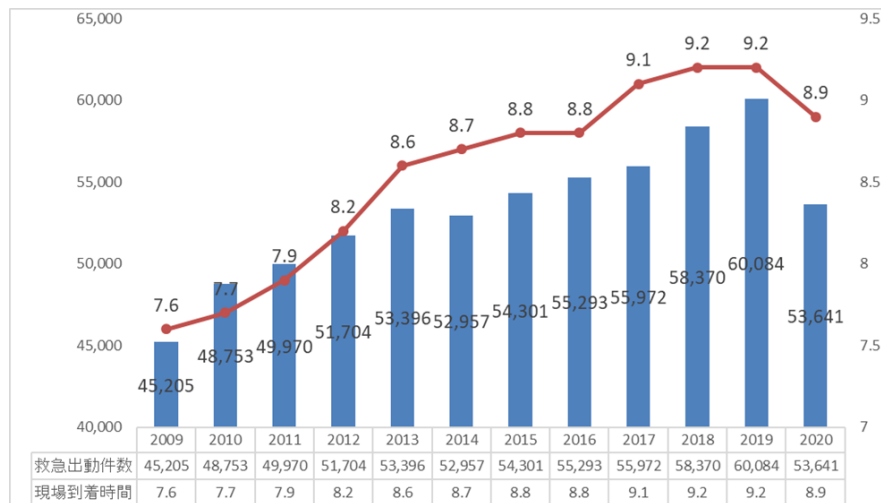
【図表8】救命講習受講者数

	単位	H29	H30	R1	R2
救命講習受講者数	人	40,871	39,924	35,435	10,215

(出典) 千葉市消防局調べ

- ・H30 及び R 元の救急出動件数は約 60,000 件となっており、例年と比べて高い数値となっている。これに伴い救急隊が現場へ到着する時間も 9.2 分と過去最長となった。R2 の減少理由としては、新型コロナウイルス感染症拡大に伴う衛生意識の向上や不要不急の外出自粛といった国民の行動変容により、急病、交通事故及び一般負傷等の減少に繋がったことが要因であると考えられる（図表 9）。

【図表9】救急隊の出動件数と現場到着時間



(出典) 千葉市消防局調べ

(イ) 考察

- ・客観指標、計画事業ともに概ね目標を達成した。
- ・火災警報器は火災の早期発見につながる重要なものであるが、本市の住宅火災警報器の設置率は、全国平均を下回っている。千葉市内の既存住宅に設置が義務付けられた H20 から 10 年が経過しており、一般社団法人火災警報器工業会の定める火災警報器の電子部品の寿命が 10 年であることから、設置されていても、電池切れや故障等により正常に作動しないことが懸念される。各種イベント等を通じた火災警報器の設置の啓発などによる市民の防火意識の向上とともに、高度な専門知識、技術等を有する人材育成など、火災予防や消防活動体制の充実に取り

組む必要がある。

- ・また、救命率の向上にはバイスタンダーによる心肺蘇生法と AED を使用した応急手当が極めて重要であるが、本市は応急手当普及啓発活動に取り組んできたことにより、H28 以降 4 年連続で救命講習受講者の対人口年間普及率が政令市で一位となった。また、それに伴い本市での応急手当実施率も増加傾向にあるため、引き続き啓発を行っていく必要がある。
- ・救急隊の出動件数が多くなるにつれ、入電から現場到着までに要する時間が長くなる傾向がある。コロナ禍の一時的な減少を除けば、今後も出動件数の増加が見込まれる中、現場到着に要する時間の短縮と救命率の向上を図るため、今後は救急業務にデジタル技術を活用するなど、効果的かつ効率的な救急活動等を推進していく必要がある。

(4) 消費生活の安定・向上

(ア) 関連する指標・事業・その他の状況

①関連する客観指標

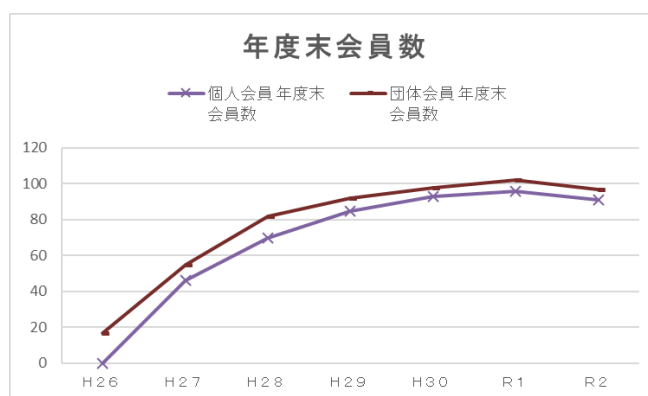
- ・「ちばし消費者応援団会員数」[未達成]

団体：97 団体（目標：170 団体）、個人：91 人（目標：200 人）

新型コロナウイルス感染症拡大の影響により、講座やイベントの中止が相次ぎ参加者も減少したため当該応援団について周知する機会が減少した。また、更新手続きに係る作業手間等の問題により退会者が新規登録者を上回ったこともあり目標を下回った。

一方で、上記の通り目標値は下回ったものの、H29 以降の会員数の推移を見ると団体・個人とも目立った増減はなく横ばい状態が続いている（図表 10）。

【図表 10】年度末会員数の推移



(出典)消費生活センター調べ

②関連する計画事業

(計画事業)

- ・「消費者コーディネーターの学校派遣」：30 校（目標値：81 校）[未達成]

新型コロナウイルス感染拡大防止のため、学校が外部講師等の受け入れを控えたことから派遣依頼が減少したため未達成となった。

③その他の状況

- ・R3は、消費者教育に関心が低い中高年層を主なターゲットとし、悪質商法の手口と対処法に関する講座において、落語の講演と組み合わせて、気楽に学習できる機会を設けた。
- ・R4に成年年齢が引き下げられることを見据え、関心の有無に関わらず広く消費者教育に触れられる取組みとして、教育委員会と連携し、R元より小・中・高等学校での消費者教育研究推進校事業に取り組んできた。また、大学と連携し学生向けワークショップ等を実施した。

(イ) 考察

- ・客観指標、計画事業ともに目標を達成できなかった。
- ・新型コロナウイルス感染症拡大を契機とした生活様式の変化による電子商取引は拡大し、悪質商法被害や契約トラブル等の消費者被害は複雑化・多様化している。また、R4に成年年齢が引き下げられたことにより、特に若者の消費者被害が増加することが危惧される。
- ・消費者教育に関心のある団体・個人が一定数把握できたことから、当該団体・個人への新たな消費者教育の方法を検討するとともに、引き続き各年齢層のニーズに合わせた消費者教育に関する講習等の取組みを実施していく必要がある。

(5) 交通安全の推進

(ア) 関連する指標・事業・その他の状況

①関連する客観指標

- ・「交通事故死傷者数」：2,391人（目標：3,176人）[達成]
- ・「放置自転車台数」：700台（目標：800台）[達成]
- ・「自転車による交通事故死傷者数」：530人（目標688人）[達成]

②関連する計画事業

(計画事業)

- ・「交差点の改良（調査・設計）」：4か所（目標：4か所）[達成]
- ・「交差点の改良（道路整備）」：4か所（目標：6か所）[未達成]
関係機関との調整に時間を要したため、目標を下回った。
- ・「通学路の安全対策（通学路カラー化）」：57.0km（目標：60.0km）[概ね達成]
- ・「安全施設の設置」：実施（目標：実施）[達成]
- ・「自転車レーン等の整備」：49.3km（目標：50.0km）[概ね達成]
- ・「ヘルメット着用促進」：ヘルメット購入助成1,100人（未実施）[未達成]
改めて実施したニーズ調査の結果を受けて、促進の手法について再検討することとしたため。

- ・「自転車駐車場設備の充実」
 - ：電磁ロック式ラック 3,358 台、全灯 LED 照明化 完了、監視カメラ等 12 基
 - (目標：電磁ロック式ラック 3,551 台、全灯 LED 照明化 完了、監視カメラ等 17 基) [概ね達成]
- ・「駐車場の整備・統廃合」：廃止改修 22 か所 (目標：廃止改修 33 か所) [未達成]

駐車場需要を確認するうえで実施することとしていたが、R4 の「千葉市自転車等の駐車対策に関する総合計画」の更新の中で、駐車需要の推計等の設定方法についても再検討することとし、整備・統廃合については一部再検討とすることとしたため目標を下回った。

(計画外事業)

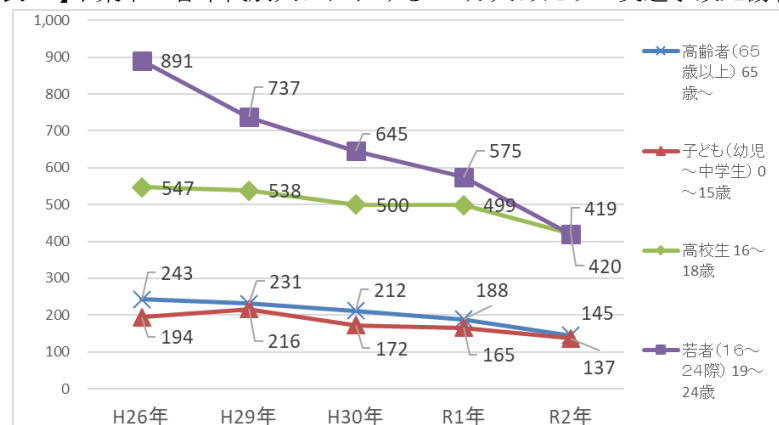
- ・「千葉市交通安全推進協議会の活動支援」
 - ：マイロード CHIBA 発行数 6,000 部、イベント参加者 2,200 人
- ・「交通安全教室開催」：実施回数 636 回、参加人数 48,626 人

R2 に関しては新型コロナウイルス感染症拡大による影響により、実施回数を減らしたことによりイベント等の参加者は減となった。
- ・「自転車安全利用講習会」：34 回開催

③その他の状況

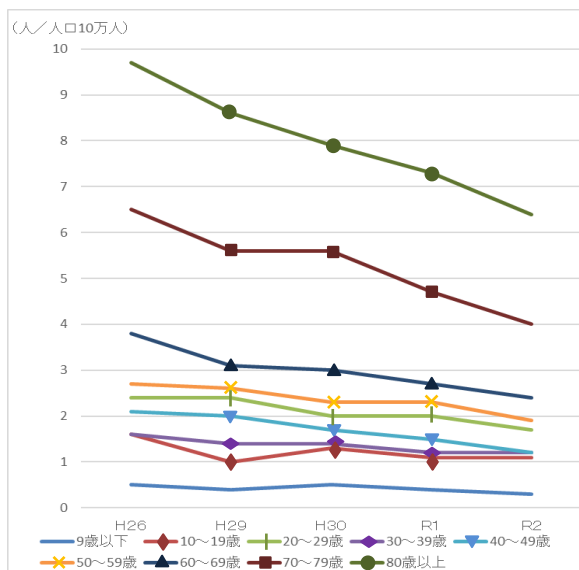
- ・本市では総合的な交通安全施策を推進するため、R3 に「第 11 次千葉市交通安全計画」を策定し、高齢者・子どもの安全確保、歩行者・自転車の安全確保、生活道路等における安全対策や、地域ぐるみの交通安全の推進など、総合的な交通安全に関する施策を位置付けている。
- ・本市の年代別では、若者世代の交通死傷者数が高いが、どの世代も年々通減傾向にある (図表 11)。
- ・全国的に各年齢層別で人口 10 万人あたり交通事故死傷者数を見ると、80 歳以上の層が最も多く、続いて 70～79 歳、60～69 歳と高齢者の死傷者数が多くなっている。なお全体としては、各年齢層とも通減傾向にある (図表 12)。

【図表 11】千葉市の各年代別人口における 10 万人あたりの交通事故死傷者数



(出典) 千葉市警察部

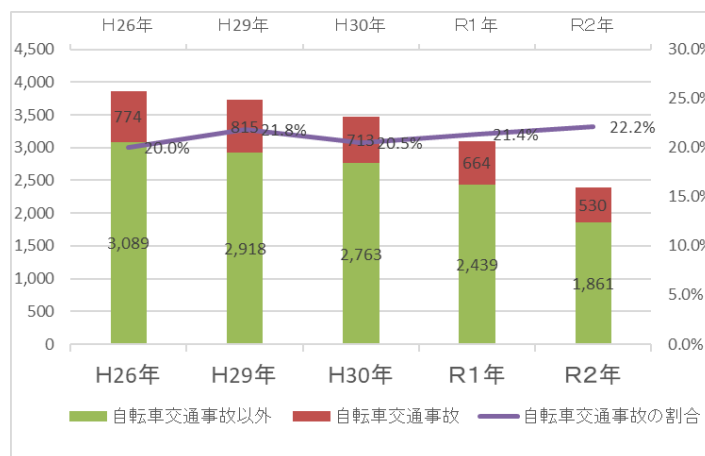
【図表 12】全国の年齢層別人口 10 万人あたりの交通事故死傷者数



(出典)R3 交通安全白書

- ・本市の自転車交通事故死傷者数は、交通事故死傷者数全体の約 20%を占めている。また、各年の割合も大きく減少することなく横ばいとなっている（図表 13）。

【図表 13】千葉市における自転車交通事故死傷者数とその割合の推移



(出典)千葉県警察本部交通総務課

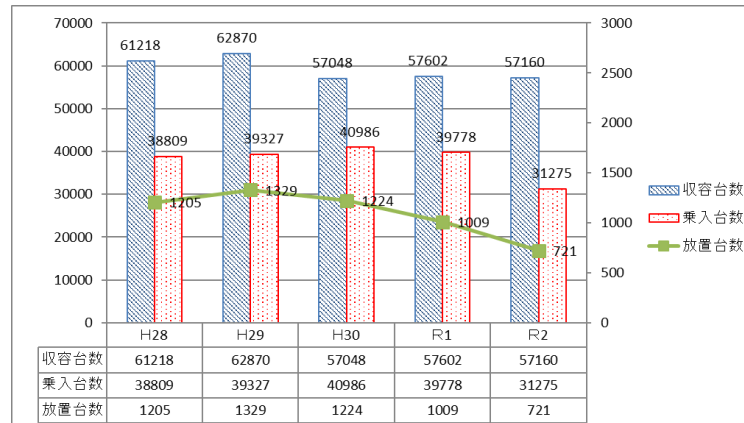
- ・過去 5 年の自転車放置台数については、H29 を境に減少傾向にある。継続的な撤去や指導、利用者の需要を満たす駐輪場の整備が要因であると考えられる。また、近年では R2 から本格的に開始をしたシェアサイクルの普及が広く進んでいることも、自転車放置台数減少の背景のひとつにあると考えられる（図表 14、15）。

【図表 14】千葉市シェアサイクル事業 利用実績推移

	ステーション数	ラック数	自転車台数	利用回数
2020年度末	328	2,864	1,726	69,029
2021年度末	406	3,495	1,895	108,216
2022年度 (8月末時点)	417	3,644	2,037	122,170

(出典)国家戦略特区推進課調べ

【図表 15】過去5年の放置台数、乗入台数及び収容台数の推移



(出典) 自転車政策課調べ

(関連指標として)

- ・ 4-3 「市内の道路は移動しやすい」 より

「自転車が交通ルールを守っていない」：肯定的回答割合 6.6%～8.8%

否定的回答割合 42.2%～53.3%

「自転車レーンなどの走行環境がある」：肯定的回答割合 33.8%

否定的回答割合 55.4%

(イ) 考察

- ・ 客観指標の目標値は達成した。
- ・ 全国の年齢層別人口 10 万人あたりの交通事故死傷者数を見ると、80 歳以上の層が最も多く、次いで 70 歳～79 歳、60～69 歳の高齢者層が多くなっている。しかし、どの世代も年々通減傾向にある。
今後高齢化が進むことを勘案すれば、高齢者の死傷者数の増加が見込まれるため、高齢者向けの交通安全教育や研修会等の取組みが必要である。
- ・ また、子どもに対しても、成長に伴い行動範囲が広がるため、学校等における交通安全教室等を実施するとともに、交通安全計画において重点事項として位置付けられている高齢者の交通安全対策の強化に基づき、シミュレーター等を活用するなどその世代のニーズに合った段階的かつ体系的な教育を推進する必要がある。
- ・ 関連指標にもある通り、自転車の走行方法などのルールを守っていないと感じる人の割合は高く、実際に本市の自転車交通事故死傷者数は、継続的に 2 割程度を占めている状況である。ヘルメットの着用などで死亡・負傷を回避できる可能性が高まることから、自転車のマナーアップに関する各種啓発活動や、中高生向けの教室等自転車の安全利用に関する教育及び広報啓発の取組みをさらに強化し、マナーの向上を図る必要がある。

1 評価結果

客観指標（詳細は別添「行政活動実績評価シート」参照）

- ・全9指標中、目標達成：2指標、未達成：7指標となった。
- ⇒市の取組みは、全体として進捗が見られたものの、必ずしも順調でなかった。

No	指標名	単位	H29末値	R2目標値	R2末値	目標達成状況※
95	都心部(千葉駅周辺)の歩行者数	千人	170	175	139	未達成
96	市街化区域のうち公共交通の利便性が高い区域に居住する人口の割合※※	%	77.5	81.0	77.6	未達成
97	地区計画の策定数	地区	57	63	58	未達成
98	良好な景観形成の推進を図る地区数	地区	1	3	2	未達成
99	屋外広告物適正化推進員数	人	75	75	67	未達成
100	高齢者の暮らしている住宅のバリアフリー化率	%	38.8	70.5	39.1	未達成
101	耐震性のある住宅の割合	%	86.8	95.0	91.3	未達成
102	下水道処理人口普及率	%	97.3	97.4	97.4	達成
103	長寿命化修繕計画に位置付けられる橋梁補修の実施の割合	%	57.6	65.0	70.1	達成

※目標達成状況「達成」:目標達成率100%以上 「概ね達成」:目標達成率80%以上100%未満 「未達成」:目標達成率80%未満
 ※目標達成率 = (R2末値 - H29末値) / (R2目標値 - H29末値) × 100
 ※※片道運行間隔20分以内の鉄道駅を中心とする半径1km圏内、片道運行間隔20分以内のモレール駅を中心とする半径500m圏内
 運行間隔15分以内のバス路線から沿線300m圏内

2 分析・考察

- ・客観指標の未達成項目を中心に、関連する指標、事業及びその他の状況等を踏まえ、総合的に分析・考察する。

(1) 市街地の整備、計画的な土地利用の推進、良好な都市景観の形成

(ア) 関連する指標・事業・その他の状況

①関連する客観指標

- ・「都心部(千葉駅周辺)の歩行者数」:139千人(目標:175千人)[未達成](図表1)
- ・「市街化区域のうち公共交通の利便性が高い区域に居住する人口の割合」
:77.6%(目標:81.0%)[未達成]
- ・「地区計画の策定数」:58地区(目標:63地区)[未達成]
- ・「良好な景観形成の推進を図る地区数」:2地区(目標:3地区)[未達成]

平成31年1月には「幕張新都心若葉住宅地区景観形成推進地区」が指定された。また、広告物景観形成地区の指定については、平成27年度に制度を創設し、第1号の指定に向けて現在1地区で協議を開始(図表2)。いずれも、調整に時間を要している。

- ・「屋外広告物適正化推進員数」:67人(目標:75人)[未達成]

【図表1】 千葉駅西口地区および千葉駅周辺エリアの1日当たりの歩行者数の合計値

観測地点	千葉駅周辺エリア（8箇所）		西口地区（9箇所）		合計
	歩行者数	千葉駅開業前比	歩行者数	千葉駅開業前比	
調査日：平成28年10月 JR千葉駅舎駅ビル開業前	148,200		15,511		163,711
調査日：平成29年10月 JR千葉駅舎駅ビル開業後	153,929	千葉駅開業前比 4%増	17,050	千葉駅開業前比 10%増	170,979
調査日：平成30年10月	135,364	千葉駅開業前比 9%減	19,427	千葉駅開業前比 25%増	154,791
調査日：令和元年10月	145,453	千葉駅開業前比 2%減	20,579	千葉駅開業前比 33%増	166,032
調査日：令和2年12月・9月 西口再開発ビル供用開始後	123,676	千葉駅開業前比 17%減	15,640	千葉駅開業前と ほぼ同数	139,316

(出典) 都心整備課調べ

【図表2】 良好な景観の形成を図る地区数

良好な景観の形成を図る地区数(指定済み・協議中)

(令和2年度末現在)

1 景観形成推進地区	指定済み	協議中	備考
幕張新都心中心地区	1		H24年度指定
幕張新都心若葉住宅地区	1		H30年度指定
協議継続地区		1	
小計	2	1	
2 広告物景観形成地区	指定済み	協議中	備考
協議開始地区		1	
小計	0	1	
地区数 合計	2	2	4

②関連する事業

(出典) 都市計画課調べ

(計画事業)

- 「千葉駅西口地区第二種市街地再開発」
再開発ビルB棟の整備：供用開始（目標：同左）[達成]
- 「千葉駅東口地区第一種市街地再開発」
再開発ビル整備助成：補助金交付（目標：再開発ビル建築）[達成]
- 「立地適正化計画の策定」：策定（目標：同左）[達成]
- 「都市計画の見直し」：都市計画の見直し基本方針（案）作成（目標：完了）[未達成]
千葉市基本計画と開始時期を合わせるとともに、千葉市立地適正化計画など関連する計画を含めた総合的な見直しを実施することとしたため。
- 「良好な都市景観の形成」
景観形成推進地区の指定：1地区（目標：2地区）[未達成]
地域の景観形成に向けて活動している団体への支援：3団体（目標：4団体）[未達成]
屋外広告物適正化推進員講習会の開催：年3回（目標：年4回）[未達成]
- 「「やってみようよまちづくり」支援」
公開講座の開催：12回（目標：15回）[未達成]
まちづくりアドバイザー派遣：62回（目標：117回）[未達成]

(イ) 考察

- ・ J R 千葉駅舎・駅ビルの建替えや千葉駅西口地区が供用開始され、さらに隣接の新千葉 2・3 地区再開発や千葉駅東口地区の再開発事業、J R 千葉支社跡地開発など、千葉駅周辺におけるリニューアルの動きが続いている。
- ・ 駅ビル開業前は約 16 万 3 千人であった歩行者が開業直後と比較すると減少したものの、令和元年 10 月時点では約 16 万 6 千人と増加しており、駅舎・駅ビルのリニューアルオープンが歩行者数の増加に寄与していると考えられる。令和 2 年度は、感染症の影響を受け千葉駅周辺の歩行者数は減少しているが、現在も続く千葉駅周辺のリニューアルを好機と捉え、千葉駅周辺の活性化グランドデザインに基づき、まち全体のリニューアルへと繋げていく必要がある。
- ・ 令和 5 年度から開始する新たな基本計画では、目指すべき都市構造として「千葉市型コンパクト・プラス・ネットワーク」を掲げ、身近な生活拠点の拠点機能を向上させるとともに、各拠点間や居住地域を、次世代の交通手段を含む公共交通や通信技術などのネットワークでつなぐことにより、さらなる都市機能の強化・利便性向上を図ることとしている。
- ・ 景観形成推進地区は、地域の特性を活かし、先導的な景観形成を図る必要がある地区を指定するもので、2 地区目となる幕張新都心若葉住宅地区を平成 31 年 1 月に指定した。なお、幕張新都心住宅地区についても、令和 2 年 3 月に地元協議会より要望を受け、令和 4 年 10 月に 3 地区目として指定した。引き続き、地域の市民や事業者等の意向を踏まえ、同地区の指定による積極的な景観誘導を図っていく必要がある。
- ・ 屋外広告物適正化推進員の活動は、地域の目で違反広告物を発見し、随時除去するもので、街の美化のための重要な市民活動であるが、登録者数は 75 人 (H29 末) から 67 人 (R2 末) に減少している (客観指標 No. 99)。
高齢化や自治会行事の多忙等を理由に登録の更新を希望しない推進員がいるなか、講習会開催の回数を増やし、自治会・事業所単位での出前講座を開催する等更新者を増やすとともに、幅広い世代や団体に活動の様子などを周知し、新規登録者を増やす取組みを行っていく必要がある。

(2) 住宅・住環境の充実

(ア) 市民アンケート結果

- ・ 住居の耐震性が十分である[ご自身による備え] (選択割合：肯定 34.3%、否定 25.3%)
(地震や風水害等の災害など、さまざまなリスクに対する安全・安心への備えが市内にあると感じる理由として選択)

(イ) 関連する指標・事業・その他の状況

①関連する客観指標

- ・ 「耐震性のある住宅の割合」：91.3% (目標：95.0%) [未達成]

- ・「高齢者の暮らしている住宅のバリアフリー化率」：39.1%（目標：70.5%）[未達成]

②関連する事業

（計画事業）

○「耐震診断・耐震改修の助成」

- ・耐震診断 木造住宅：549戸（目標：593戸）[未達成]
分譲マンション：12管理組合（目標：15管理組合）[未達成]
- ・耐震改修 木造住宅：463戸（目標：450戸）[達成]
分譲マンション：設計3管理組合、工事3管理組合（目標：設計4管理組合、工事4管理組合）[未達成]

（関連計画事業として）

○「市営住宅の整備（市営住宅の建替）」

- ・小倉台団地：建替完了（目標：建替完了）[達成]
- ・大宮町第1・第2団地：第1団地…解体中、第2団地…完了（目標：第1・第2団地解体完了）[未達成]

③その他の状況

近隣都市と比較して、昭和55年以前の旧耐震基準の下で建築された住宅の割合が高い（図表3）。【図表3】耐震化率の割合

市町村名	他都市との比較		
	S55年以前に建築された住宅の割合 (出典：平成25年住宅・土地統計調査)	耐震化率 (出典：各市耐震改修促進計画)	時点
市川市	17.9%	95%	R2
船橋市	21.1%	93%	R2
習志野市	19.2%	94%	H30
千葉市	26.6%	91%	R2

(出典) 建築指導課調べ

- ・65歳以上が居住する住宅のバリアフリー化は進んでいるが、平成25年から30年にかけて、65歳以上が居住する住宅のバリアフリー化が進む（増加数7,060世帯、増加率約12%）一方で、同様に65歳以上の世帯員のいる主世帯数も増加している為（増加数17,020世帯、増加率約11%）、バリアフリー化率は0.3ポイントのみの増加となった。（図表4）

【図表4】65歳以上が暮らしている住宅のバリアフリー化率

	平成25年			平成30年		
	① 65歳以上の世帯員のいる主世帯数	② うち、一定のバリアフリー化住宅に居住する主世帯数	③ ①に対する②の割合(②÷①)	① 65歳以上の世帯員のいる主世帯数	② うち、一定のバリアフリー化住宅に居住する主世帯数	③ ①に対する②の割合(②÷①)
さいたま市	171,900	73,720	42.9%	196,600	79,700	40.5%
千葉市	149,880	58,140	38.8%	166,900	65,200	39.1%
船橋市	82,610	33,390	40.4%	105,990	42,020	39.6%
柏市	55,910	24,650	44.1%	75,840	31,190	41.1%
横浜市	542,270	219,300	40.4%	632,000	267,800	42.4%
川崎市	182,680	72,420	39.6%	209,100	84,000	40.2%
相模原市	95,770	36,970	38.6%	108,100	45,000	41.6%

(出典) 住宅政策課調べ

(ウ) 考察

- ・住宅の耐震性については市民から肯定的に評価された。
- ・地震発生時の住宅の安全性向上のためには、旧耐震基準である昭和 55 年以前に建築された住宅に対する耐震診断および耐震改修工事を促進する必要がある。
木造住宅については制度拡充の効果もあり、順調に改修が進んでいるが、分譲マンションについては、耐震改修工事の高額な費用負担への不安などから、住民間の合意形成が進まないことなどが課題となり、改修件数が増えていかない状況にある。
- ・本市より耐震化率が高い他都市と比較して、本市は昭和 55 年以前に建築された住宅の割合が高いのが現状である。このため、更なる耐震化率の向上に資する取組が必要であり、耐震関係助成事業の周知・啓発や、補助率の拡充等の取組により、耐震性のある住宅を増加させることが重要である。
- ・さらに、令和元年の大雨台風による建物被害を教訓として、強風による住宅屋根の被害を防止し、市民生活の安全を確保するため、令和 4 年度から、既存住宅の瓦屋根の耐風診断及び耐風改修に係る費用の一部を助成する「屋根耐風診断・改修費補助事業」を創設した。
- ・今後の高齢化の進行により、65 歳以上の世帯員のいる主世帯数の増加が見込まれる。加えて、単身世帯の高齢者も増加が見込まれ、地域包括ケアを推進していくためには自宅をバリアフリー化することは一層重要になっている。市としても、バリアフリー化が必要になる年齢、身体状況の人に対し、介護保険住宅改修や高齢者住宅改修費支援サービス等の補助制度を効率よく的確に周知するとともに、入居者が安全に安心して居住できるよう市営住宅のバリアフリー化を進める必要がある。

(3) 生活基盤の充実

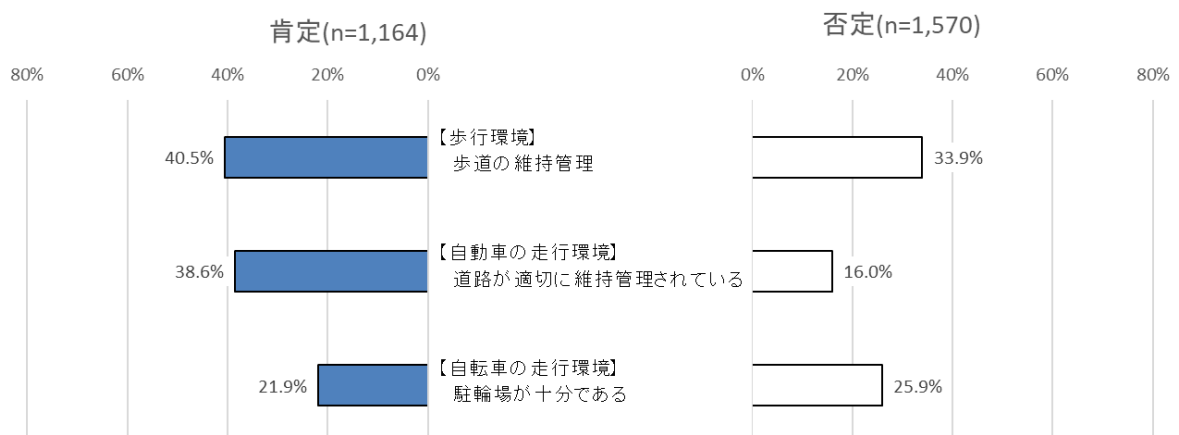
(ア) 市民アンケート結果

歩道・道路の維持管理は肯定的に評価され、駐輪場については否定的に評価された。

歩道が適切に維持管理されている（選択割合：肯定 40.5%、否定 33.9%）

道路が適切に維持管理されている（選択割合：肯定 38.6%、否定 16.0%）

駐輪場が十分である（選択割合：否定 25.9%、肯定 21.9%）



(出典) R3 年度千葉市まちづくりアンケート

(イ) 関連する指標・事業・その他の状況

①関連する客観指標

- ・「下水道処理人口普及率」：97.4%(目標：97.4%) [達成]
- ・「長寿命化修繕計画に位置付けられる橋梁補修の実施の割合」：70.1%(目標：65.0%) [達成]

②関連する事業

(計画事業)

○「污水管渠の整備」

- ・污水管渠の整備：整備面積（累計）12,291 ha（目標：12,298ha） [未達成]

○「道路施設の長寿命化」

- ・個別施設計画の策定：策定完了（目標：策定完了） [達成]

・定期点検

橋梁：350橋（目標：全橋点検完了）

歩道橋：44橋（目標：全橋点検完了）

モノレールインフラ施設：8.6km（目標：11.8km）

道路施設：一式（目標：一式）

・補修・更新

橋梁：85橋（目標：80橋）

横断歩道橋：27橋（目標：29橋）

モノレールインフラ外施設更新等：一式（目標：一式）

昇降機更新：8基（目標：7基）

(ウ) 考察

- ・生活環境の質の向上に向けて、道路や上下水道等の都市インフラ整備・維持管理を計画的に推進してきたことが肯定的な評価に繋がったものと考えられる。
首都直下地震発生の可能性が高いと想定されている中、引き続き、安全で安心して利用できる、持続可能な都市インフラの確保に向けて取組む必要がある。
- ・駐輪場については令和3年度に実施したWEBアンケートにおいて、市の駐輪場を選ぶ際に重視する項目として、駐輪場の立地の良さや自転車等の出し入れのしやすさ等に多くの回答が寄せられたが、このような意見に十分に対応できていないことが否定的な評価に繋がったものと考えられる。利用者からの意見を踏まえ、設備の充実や利便性の向上をより一層図る必要がある。

1 評価結果

(1) 客観指標（詳細は別添「行政活動実績評価シート」参照）

- ・全7指標中、目標達成：4指標、未達成：3指標となった。
- ⇒市の取組みは、進捗がみられたものの、必ずしも順調でなかった。

No	指標名	単位	H29末値	R2目標値	R2末値	目標達成状況※
104	公共交通機関の乗車数	千人	779	813	580	未達成
105	都市計画道路の整備率	%	75.2	75.4	75.2	未達成
106	鉄道駅のバリアフリー化率	%	86.8	100.0	100.0	達成
107	駅や公共施設等を結ぶ道路等のバリアフリー化率	%	87.1	100.0	88.2	未達成
108	庁内情報システム最適化によるコスト削減	百万円	281	428	459	達成
109	電子申請サービスの手続数	手続	636	730	899	達成
110	オープンデータ活用事例数	件	16	19	23	達成

※目標達成状況 「達成」：目標達成率100%以上 「概ね達成」：目標達成率80%以上100%未満 「未達成」：目標達成率80%未満
 ※目標達成率 = (R2末値 - H29末値) / (R2目標値 - H29末値) × 100

《公共交通》 2指標中、目標達成：1指標、未達成：1指標（No104、106）

《移動環境》 2指標中、未達成：2指標（No105、107）

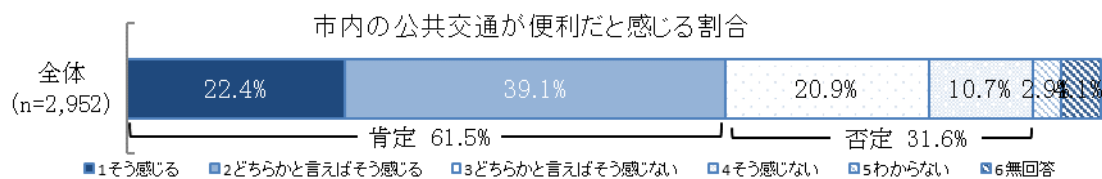
《ICT》 3指標中、目標達成：3指標（No108-110）

(2) 市民アンケート（公共交通・移動環境のみ）

ア 全体傾向

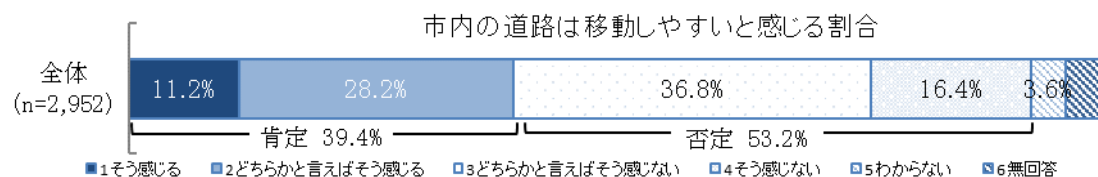
《公共交通》

- ・市民の約6割が肯定的に評価した。肯定と否定の差は29.9ポイントであった。



《移動環境》

- ・市民の過半数が否定的に評価した。肯定と否定の差は-13.8ポイントであった。



⇒公共交通については、市の取組みに対し、評価を得られた。

移動環境については、市の取組みに対し、あまり評価を得られなかった。

イ 肯定／否定と感じた理由

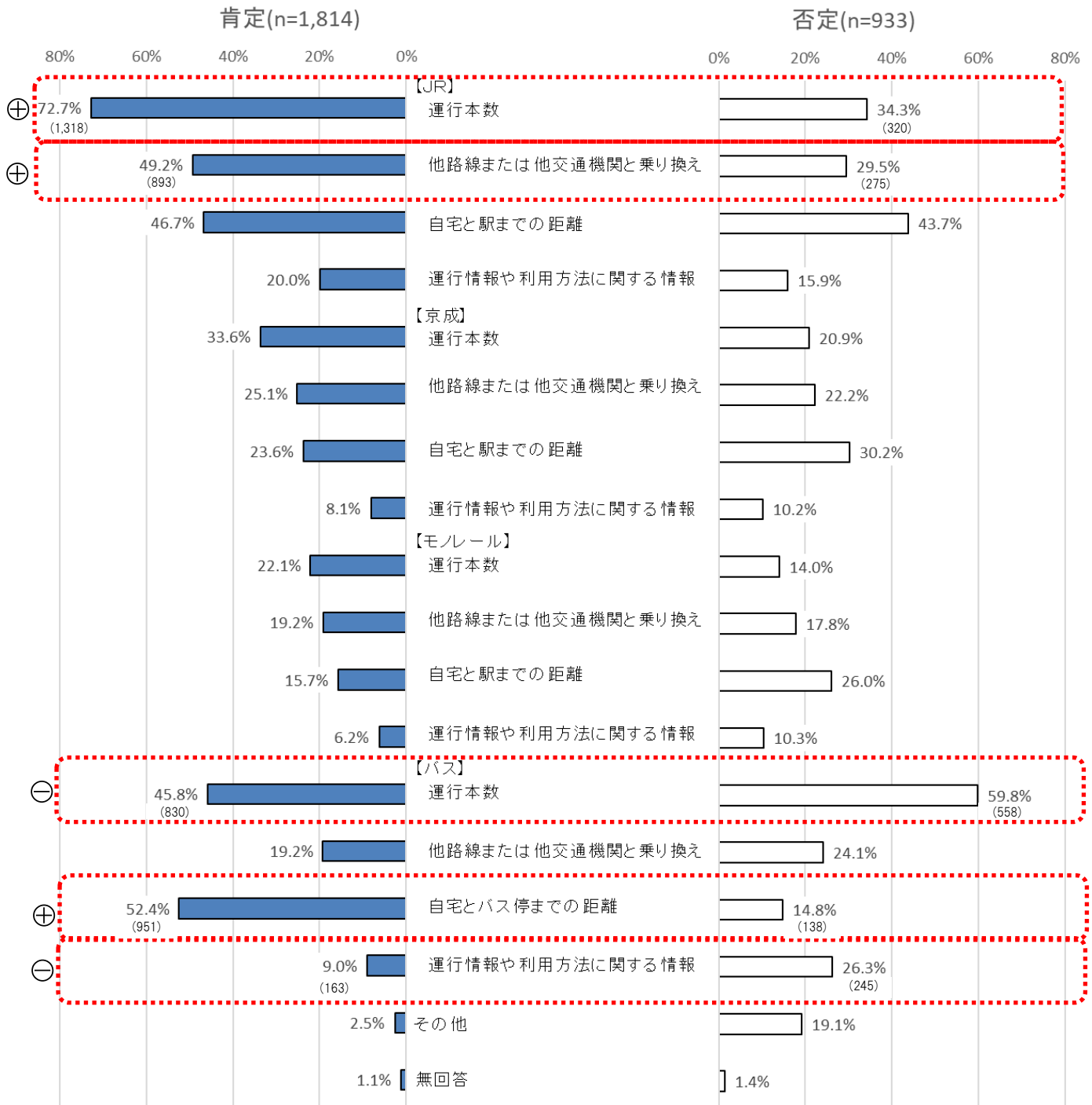
《公共交通》

主な項目

⊕：【JR】 運行本数、他路線または他交通機関と乗り換え

【バス】 自宅とバス停までの距離

⊖：【バス】 運行本数



※このグラフは施策の柱の生活実感指標ごとに、肯定／否定と感じた理由を選択した割合を示す（複数回答）。
 「肯定」の母数は生活実感指標設問における肯定的回答者、「否定」の母数は同否定的回答者。グラフ ⊖ 内は回答者実数。
 (出典) R3 年度千葉市まちづくりアンケート

《移動環境》

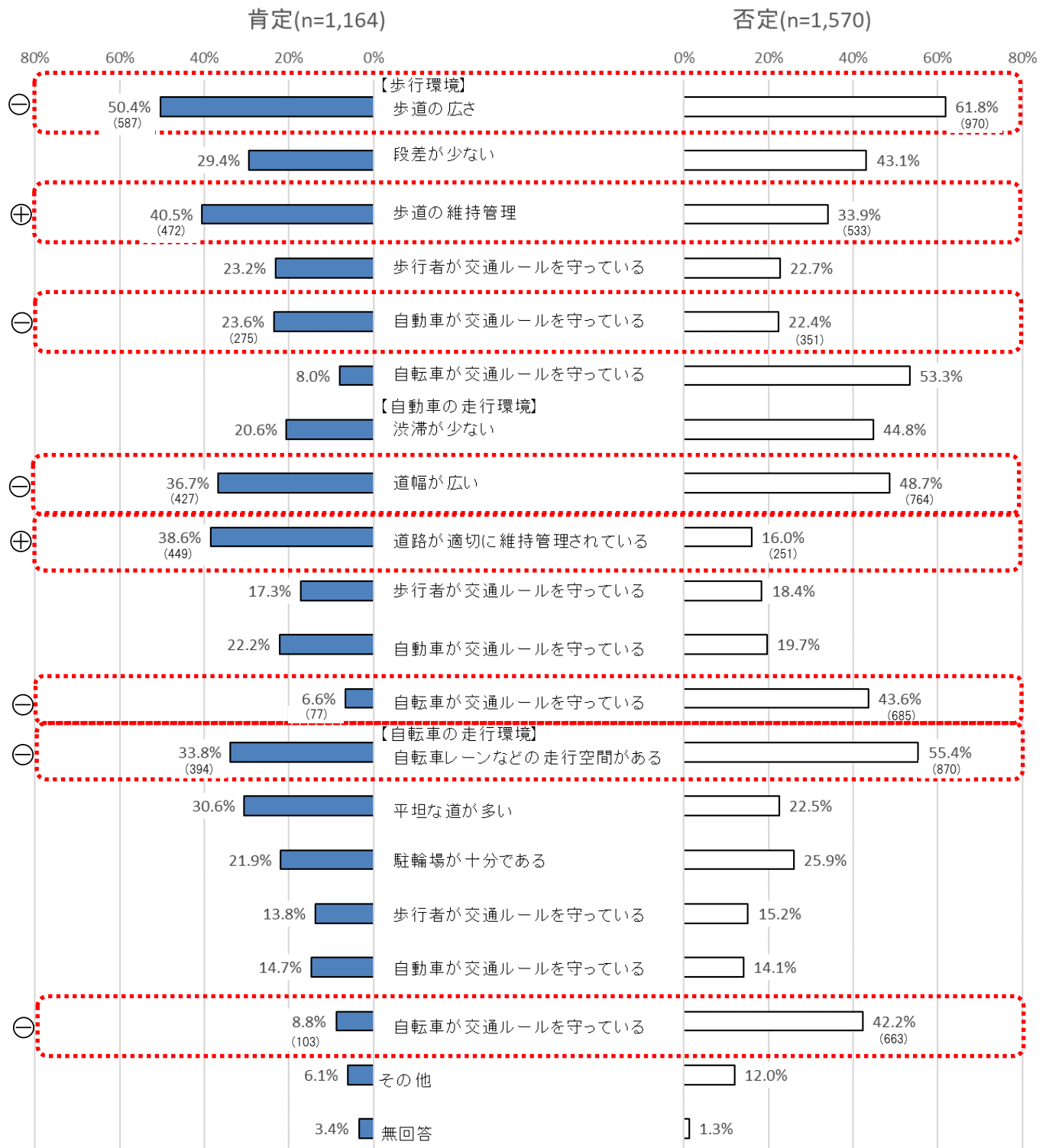
主な項目

⊕：【歩行環境】 歩道の維持管理

【自動車】 道路が適切に維持管理されている

⊖：【歩行環境】 歩道の広さ 【自動車】 道幅が広い 【自転車】 自転車レーンなどの
走行空間がある

※「自転車が交通ルールを守っている」はすべてにおいて否定回答となった。



※このグラフは施策の柱の生活実感指標ごとに、肯定/否定と感じた理由を選択した割合を示す（複数回答）。
「肯定」の母数は生活実感指標設問における肯定的回答者、「否定」の母数は同否定的回答者。グラフ（ ）内は回答者実数。
（出典）R3年度千葉市まちづくりアンケート

2 分析・考察

- ・市民アンケートで肯定／否定の選択の理由として挙げられた主な項目について、関連する指標、事業及びその他の状況等を踏まえ、総合的に分析・考察する。

《公共交通》

(1) JR

ア 運行本数

イ 他路線または他交通機関との乗り換え

(ア) 市民アンケート結果

- ・いずれも肯定的に評価された。
 - 「運行本数」(選択割合：肯定 72.7%、否定 34.3%)
 - 「他路線または他交通機関との乗り換え」(選択割合：肯定 49.2%、否定 29.5%)
- ・また、京成及びモノレールのいずれも、肯定的回答の選択割合も高いが、肯定的回答割合と否定的回答割合の開きはJRが最も大きいことから、他の市内鉄軌道に比べ肯定的に評価されたと考えられる。
 - 「運行本数」(京成：肯定 33.6%、否定 20.9% モノレール：肯定 22.1%、否定 14.0%)
 - 「他路線または他交通機関との乗り換え」
 - (京成：肯定 25.1%、否定 22.2% モノレール：肯定 19.2%、否定 17.8%)
- ・「運行本数」について、居住区別でみると、最も肯定的回答割合が高いのは稲毛区(肯定 81.9%、否定 18.4%)、次に中央区(肯定 74.7%、否定 29.3%)であった。

(イ) 関連する指標・事業・その他の状況

①関連する客観指標

- ・千葉市内の公共交通機関（JR、京成、モノレール）の1日平均乗車数合計：580千人
(目標：813千人) [未達成]
- 平成30年度まで、全体として増加傾向にあったが、令和元年度末から、新型コロナウイルス感染症の感染拡大の影響により減少傾向に転じており、令和2年の対平成29年度比率は、JR 74.4%、京成 80.8%、モノレール 79.5%、バス 71.2%と大幅に減少している。【図表1】
- ・「市街化区域のうち公共交通の利便性が高い区域に居住する人口の割合」:77.6%(目標:81%)。
[未達成]

【図表1】市内公共交通機関の1日平均乗車数 ※カッコ内は対H29比率

機関名	H29	H30	R1	R2
JR	485,402	491,316 (101.2%)	488,803 (100.7%)	361,235(74.4%)
京成電鉄	55,398	56,794 (102.5%)	57,405 (103.6%)	44,756 (80.8%)
モノレール	51,377	52,537 (102.3%)	53,036 (103.2%)	40,820 (79.5%)
バス	187,778	189,294 (100.8%)	185,993 (99.0%)	133,623 (71.2%)
合計	779,955	789,977 (101.3%)	785,237 (100.7%)	580,434 (74.4%)

(出典) 交通政策課調べ

②関連する事業

- ・「JR京葉線・りんかい線の相互直通運転の促進」
鉄道事業者等との協議・調整、要望活動の実施（目標：同左）[達成]
- ・「総合交通政策の策定に向けた検討」：地域公共交通計画検討（令和3年度末策定）（目標：検討実施）[達成]

(ウ) 考察

- ・新型コロナウイルス感染症の感染拡大の影響による外出自粛やテレワークなどの多様な働き方の浸透、イベントの中止・規模縮小などにより公共交通の利用が大幅に減少した。
- ・利用が減少したものの、市民からはJRをはじめ鉄軌道の運行本数について肯定的に評価された。居住区別の評価の傾向から、総武・横須賀線沿線エリアの利用のある市民を中心に、利便性を感じているものと考えられる。
- ・また、他路線または他交通機関との乗り換えについて、JRは他の鉄軌道より肯定的に評価された。これは他の鉄軌道よりも市内の移動の足として利用され、3都心をはじめとして、市内はもとより県内の拠点をつなぐ路線となっていることから多くの市民が利便性を感じているものと考えられる。
- ・基幹交通である鉄道の利便性向上は、千葉市基本計画に掲げる「千葉市版コンパクト・プラス・ネットワーク」の確立に不可欠のものであることから、今後も、定時性・速達性の維持向上を図りつつ、安全かつ快適に利用できる環境整備を進めるとともに、MaaSの導入等による移動の最適化も検討していく必要がある。

(2) バス

ア 運行本数

(ア) 市民アンケート結果

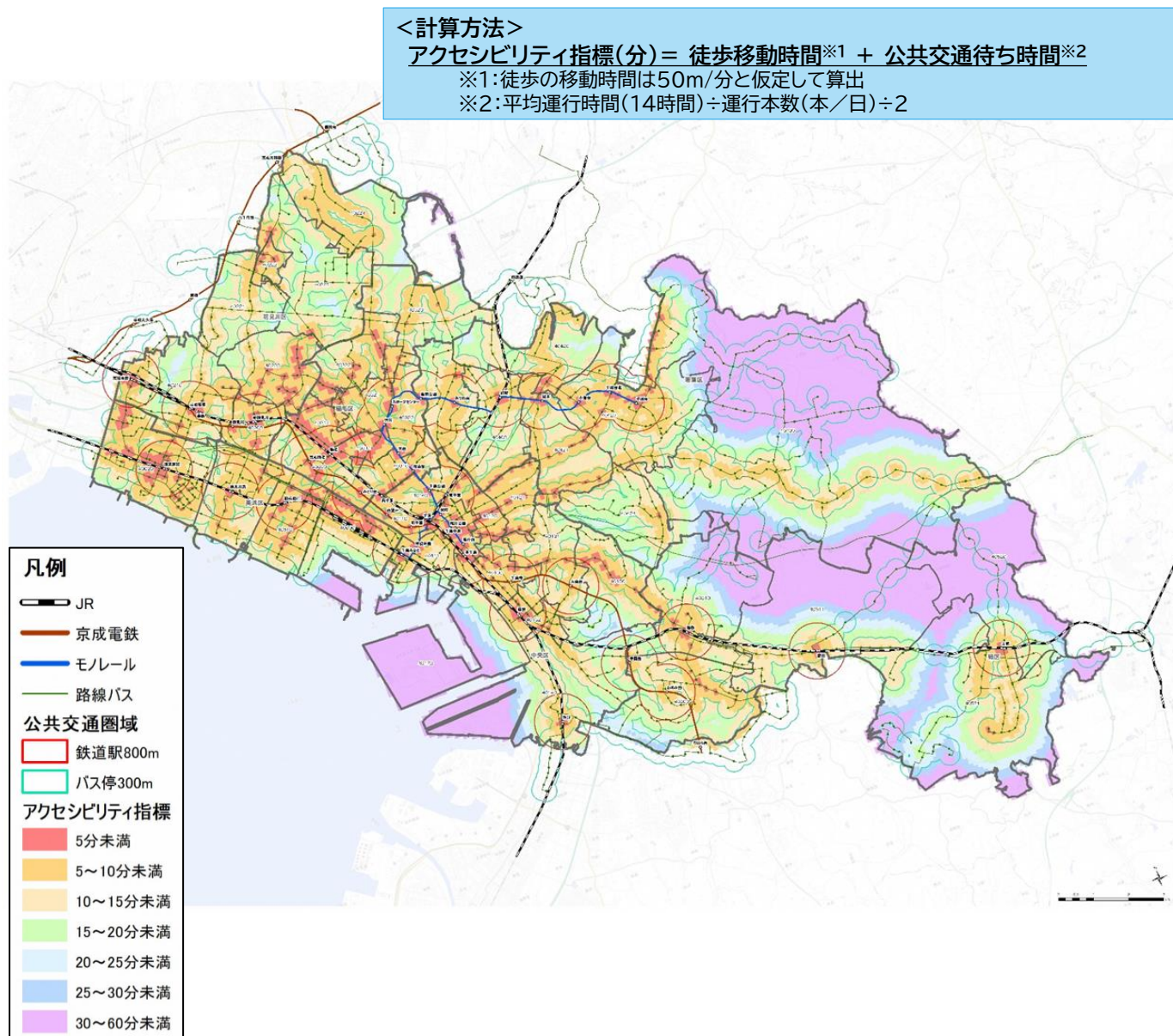
- ・否定的に評価された（選択割合：否定 59.8%、肯定 45.8%）。
ただし、肯定的回答の理由としての選択割合も4割を超えた。
- ・居住区別で見ると、最も否定的回答の割合が高いのは、若葉区（否定 64.4%、肯定 51.6%）、次に緑区（否定 63.2%、肯定 28.4%）であった。

(イ) 関連する指標・事業・その他の状況

①その他の状況

- ・市内におけるアクセシビリティ指標によると、主に若葉区、緑区において公共交通に乗車するまでの時間が30分以上の場所が存在する（図表2）。

【図表2】市内アクセシビリティ指標



(出典) 千葉市地域公共交通計画

(ウ) 考察

- ・バス交通の利便性については、居住地に近い路線の運行状況（本数や行先、運行時間帯等）が実感に強い影響を与えると考えられることから、自宅近くの路線の運行間隔に加え、乗車場所までの徒歩での移動時間や待ち時間によって、市民の実感が否定／肯定に分かれたと考えられる。
- ・市民が実感できるようなバスのサービスレベル向上のためには、利用者のニーズに対応した運行状況の確保が重要である。また、アクセシビリティ指標の低いエリアについては、支え合い交通を含め、地域の実情に応じたモビリティの選択が重要と考えられる。

イ 自宅とバス停までの距離**(ア) 市民アンケート結果**

- ・肯定的に評価された（選択割合：肯定 52.4%、否定 14.8%）。
- ・居住区別でみると、最も肯定的回答の割合が高いのは、美浜区（肯定 63.4%、肯定 13.6%）、次に若葉区（肯定 55.7%、肯定 15.2%）であった。

(イ) 関連する指標・事業・その他の状況**①関連する客観指標**

（関連指標）

4-2「市街化区域のうち公共交通の利便性が高い区域に居住する人口の割合」：77.6%（目標：81%）。[未達成]

②関連する事業

（関連事業）

「総合交通政策の策定に向けた検討」：地域公共交通計画検討（令和3年度末策定）（目標：検討実施）[達成]

(ウ) 考察

- ・自宅とバス停までの距離については肯定的回答が多く、バス路線が各方面に張り巡らされ、市民にとってバス路線が身近なものという実感があると考えられる。
- ・一方、市内には駅・バス停のどちらにもアクセス困難な地域が存在することから、一部の公共交通不便地域における否定的な回答要因となっている可能性がある。
- ・このような現状と今後の社会情勢の変化等を踏まえ、市民の移動手段を確保していくためには、グリーンスローモビリティやデマンド交通などを活用し、地域が主体となり、地域の移動実態やニーズに合った、持続可能な交通ネットワークを構築していく必要がある。

ウ 運行情報や利用方法に関する情報**(ア) 市民アンケート結果**

- ・否定的に評価された
（選択割合：否定 26.3%、肯定 9.0%）。
- ・JRは肯定的回答が否定的回答を上回ったが、京成・モノレールについてはバスと同様に、否定的回答割合が肯定的回答割合を上回った。否定的回答の選択割合、否定的回答割合と肯定的回答割合の開きともに、バスが最も大きい。
（JR：肯定 20.0%、否定 15.9% 京成：否定 10.2%、肯定 8.1% モノ：否定 10.3%、肯定 6.2%、バス：否定 26.3%、肯定 9.0%）

(イ) 関連する指標・事業・その他の状況**①関連する事業**

(計画事業)

- ・「バスロケーションシステム導入助成」：2社（増なし）（目標：5社（3社増））[未達成]
- ・「ICカードシステム導入助成」：1社完了（目標：同左）[達成]
- ・「総合交通政策の策定に向けた検討」：地域公共交通計画検討（令和3年度末策定）（目標：検討実施）[達成]

(ウ) 考察

・バスロケーションシステムは、バスの位置情報を収集することにより、バスの定時運行の調整や利用者への情報提供に役立てることができる。しかし、バスロケーションシステムを導入したバス事業者は10社中2社にとどまっていることから、市民の肯定的な実感につながっていないと考えられる。

導入に当たっては事業者の費用負担が課題と考えられる。バスロケーションシステムの導入助成支援を継続するだけでなく、バス情報のオープンデータ化の推進を支援するなど、バス路線の運行情報に関する認知度の向上を図り、バスの利用を促進していくことが必要である。

《移動環境》

(1) 歩行環境

ア 歩道の広さ

イ 段差が少ない

(ア) 市民アンケート結果

・いずれも否定的に評価された。

(選択割合：【歩道…】否定61.8%、肯定50.4% 【段差…】否定43.1%、肯定29.4%)

ただし、「歩道の広さ」については肯定的回答の選択割合も高い。

居住区別にみると、「歩道の広さ」について肯定的回答となったのは、美浜区（肯定：71.5%、否定45.6%）のみであった。

(イ) 関連する指標・事業・その他の状況

①関連する客観指標

・「鉄道駅のバリアフリー化率※」：100.0%（目標：100.0%）[達成]

※千葉市内の乗降客数3,000人以上の鉄道駅のうち、段差解消及び多機能トイレが整備された鉄道駅の割合

千葉市内の乗降客数10,000人以上の鉄道駅のうち、内方線付き点状ブロックが整備された鉄道駅の割合

・「駅や公共施設等を結ぶ道路等のバリアフリー化率」：88.2%（目標：100.0%）[未達成]

オリンピック・パラリンピック競技会場周辺のバリアフリー化や通学路等における交通安全対策を優先したことにより、目標値には満たなかったものの、概ね目標を達成した。

②関連する事業

・「新たなバリアフリー基本構想の策定」

バリアフリーマスタープランの策定（目標：策定）[達成]

・「歩道の改良」

バリアフリー整備：段差解消 1,178 箇所（目標 1,231 箇所）、視覚障害者誘導用ブロック 73.8km（目標：79.6km）[未達成]

歩道の再整備：千葉大綱線、土気停車場千葉中線、鎌取町 5 号線他実施[達成]

・「東京 2020 大会に向けたバリアフリー化の推進」

JR 海浜幕張駅駅前広場のバリアフリー整備、：エレベーター 1 基、エスカレーター 2 基、身体障害者乗降場等[達成]

アクセスルート等のバリアフリー整備：段差解消 60 箇所、視覚障害者誘導用ブロック 5.9km[達成]

(ウ) 考察

- ・これまで、市内鉄道駅では段差解消及び多機能トイレ設置、内方線付き点状ブロック設置を実施するなど、基準を満たす取組みを進めてきた。
- ・しかし、市民からは段差について否定的に評価されており、個々の施設のバリアフリーは改善されてきているものの、シームレスに移動できる面的・一体的なバリアフリーが求められていると考えられる。
- ・歩きやすいまちを市民が実感するためには、令和 3 年 3 月に策定したバリアフリーマスタープランに基づき、バリアフリー化を必要とする高齢者や障害者等の意見を各段階で取り入れながら、市全域で、利用者のニーズにあったバリアフリー化を促進していく必要がある。

(2) 自動車の走行環境

ア 道幅が広い

(ア) 市民アンケート結果

- ・否定的に評価された。（選択割合：否定 48.3%、肯定 35.8%）
ただし、肯定的回答の選択割合も 3 割を超えた。

（参考）

- ・「渋滞が少ない」は否定的に評価された（選択割合：否定 44.8%、肯定 20.6%）。
- ・「道路の維持管理」は肯定的に評価された（選択割合：肯定 38.6%、否定 16.0%）。

(イ) 関連する指標・事業・その他の状況

①関連する客観指標

- ・「都市計画道路の整備率」：75.2%（目標：75.4%）[未達成]

整備を進めたものの一部路線で供用開始に至らなかったことから、目標は達成できなかったが、首都圏政令市と比較して高い水準である（令和 2 年度末）。

（横浜市 64.6%、川崎市 71.4%、相模原市 77.2%、さいたま市 54.2%）

②関連する事業

(計画事業)

- ・「広域道路ネットワークの整備」

都市計画道路塩田町菅田町線（塩田町地区）：用地取得 74%（目標：用地取得 71%）[達成]

都市計画道路幕張本郷松波線（弥生地区）：片側歩道部供用開始（目標：供用開始）[未達成]

都市計画道路村田町線沿道地区：用地取得 94%（目標：用地取得 95%）[未達成]

都市計画道路幕張本郷松波線（幕張町地区）の整備：調査、設計[達成]

- ・「環状道路の整備」

都市計画道路磯辺茂呂町線（園生町地区）：用地取得 56%（目標：用地取得 52%）[達成]

- ・「都市幹線道路ネットワークの整備」

都市計画道路南町宮崎町線沿道地区の整備：道路整備 270m（目標：供用開始）[未達成]

- ・「拠点アクセス道路の整備」

都市計画道路菅田駅前線：用地取得 46%（目標：用地取得 49%）[未達成]

(計画外事業)

- ・豊砂2号線（幕張新駅駅前広場）の整備（詳細設計）

③その他の状況

- ・主要幹線道路を中心に、混雑・渋滞が発生。（図表3）

【図表3】市内主要渋滞箇所



(出典) 国土交通省 首都圏渋滞ボトルネック対策協議会資料を基に千葉市作成

(ウ) 考察

- ・本市では、円滑な道路ネットワークの構築に向けた道路整備やボトルネック（交通の流れを制限している幅員が狭い道路や交差点等）の解消、拡幅等に取り組み、交通環境の改善を図ってきた。個別事業において計画していた道路整備は、工事内容が擁壁等の構造物の築造工事であり、道路自体の供用開始には至らなかったことから、H30～R2までの3か年で整備した延長は0.1kmにとどまった。
市全体では主要幹線道路を中心にいまだ混雑・渋滞が発生しており、これらのことから、市民の否定的な評価につながったと考えられる。
- ・一方、継続的に舗装や側溝の新設・改良を行っていることなどが、道路の維持管理に係る肯定的な評価につながっていると考えられる。
- ・ボトルネック箇所の渋滞解消に資する路線や物流を支える路線など、整備効果を踏まえつつ、引き続き広域幹線道路ネットワークの構築に向けた整備を進める必要がある。

(3) 自転車の走行環境**ア 自転車レーンなどの走行空間がある****(ア) 市民アンケート結果**

- ・否定的に評価された。（選択割合：否定 55.4%、肯定 33.8%）

(イ) 関連する指標・事業・その他の状況**①関連する事業**

（計画事業）

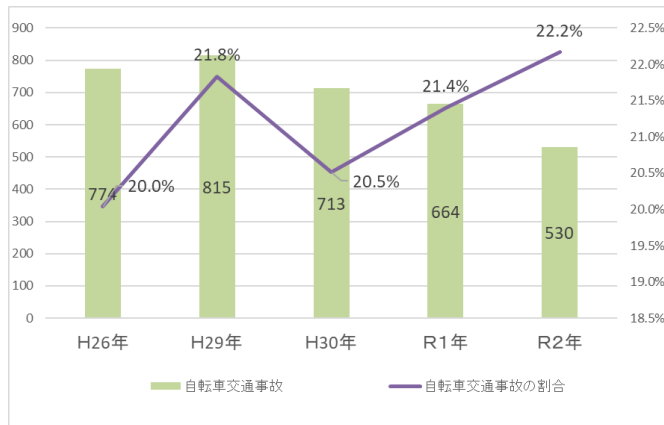
- ・「ちばチャリ・すいすいプランの更新」：更新（目標：更新）[達成]
- ・「自転車レーン等の整備」：49.3km（目標：50.0km）[未達成]

自転車走行環境については、H30～R2の3か年で18.0kmを整備した。H27～H29の3か年での整備14.6kmより、23%増で進捗した。

②その他の状況

- ・本市の自転車交通事故死傷者数は、交通事故死傷者数全体の約20%を占めている。令和2年は自転車交通事故死傷者数が減少したものの、自転車以外の交通事故死傷者がそれ以上に減少したため、自転車交通事故死傷者の比率は上昇した。（図表4）。
- ・自転車走行環境の整備を行なうことで、走行位置の変化等、法令を遵守する割合が向上する効果が見られた。（図表5）。

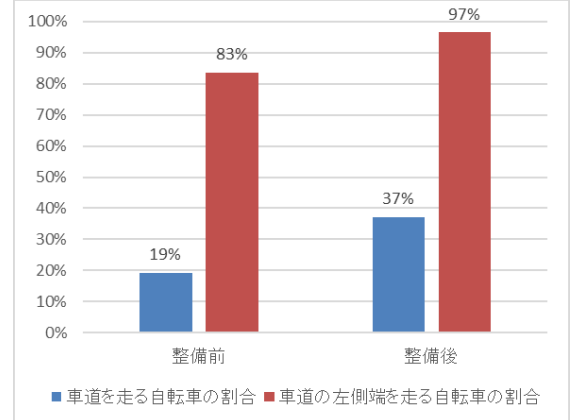
【図表4】自転車交通事故死傷者数と割合の推移



(出典) 自転車政策課作成

【図表5】自転車走行環境整備前後における変化

(平成22~29年度までに完了した12路線の平均)



(出典) 自転車政策課作成

(ウ) 考察

- ・自転車レーン等については、積極的に整備を進めたものの、目標には達しなかったことから、市民が肯定的に感じるまでには至らなかったと考えられる。
- ・引き続き「ちばチャリ・すいすいプラン」に基づき計画的に自転車走行環境整備を進めていく必要がある。

イ 自転車が交通ルールを守っている**(ア) 市民アンケート結果**

- ・歩行者、自動車・自転車の運転者いずれの視点からも、否定的に評価されている。

選択割合 「歩行環境」：否定 53.3%、肯定 8.0% 「自動車の走行環境」：否定 43.6%、肯定 6.6%

「自転車の走行環境」：否定 42.2%、肯定 8.8%

(イ) 関連する指標・事業・その他の状況**① 関連する事業**

(計画事業)

○自転車安全利用の促進

- ・「ヘルメット着用促進」：未実施 (目標：ヘルメット購入助成 1,100人、安全講習会 12回/年) [未達成]

ヘルメット購入補助について、方向性について再検討することとし、講習会については、学校における日常的な指導を重視するとともに、若年層以外の世代向けの交通安全教育も充実させることとしたため

- ・「交通安全教室の実施」：3回/年 (目標：5回/年) [未達成]

市内の中高生を対象に、スケアード・ストレイト教育技法*を取り入れた交通安全教室を実施

※交通事故のデモンストレーション等により、教育効果を高める手法

(計画外事業)

自転車安全利用講習会：34 回開催

(ウ) 考察

- ・自転車走行環境の整備後に、走行方法などのルールを遵守する人の割合は改善したものの否定的な評価となっているのは、依然としてルールを守らない自転車利用者が散見されることが要因となっている可能性がある。一方、走行位置の変化等、法令を遵守する割合の向上が見られたことから、自転車走行環境の整備は自転車関連事故件数の減少に寄与したものと考えられる。
- ・しかし、依然としてルールやマナーを守らない利用者が一部いることにより、総合的な印象が否定的なものとなっている可能性があるため、幅広い年齢層に対し自転車利用における走行ルールやマナーの向上に取り組んでいく必要がある。

《 I C T 》

(ア) 関連する指標・事業・その他の状況

①関連する客観指標

- ・「庁内情報システム最適化によるコスト削減」：459 百万円（目標：428 百万円）[達成]

『庁内情報システム最適化計画』の基本方針に基づく情報システムの最適化を推進したことと合わせ、計画対象外の情報システムも含め最適化したことから、これらの効果額も含め、コスト削減の目標を達成した。

- ・「電子申請サービスの手続数」：899 手続（目標：730 手続）[達成]

本市の電子申請サービスは、県内 21 団体が共同利用している「ちば電子申請システム」により提供しており、利用団体別の登録手続数は千葉市が最多となっている。感染症の拡大を契機に発出した本市の取組「ちばしチェンジ宣言！」に基づいて行政手続の原則オンライン化（電子化）を推進したことにより、手続数が大きく増加した。

- ・「オープンデータ活用事例数」：23 件（目標：19 件）[達成]

②関連する事業

(計画事業)

- ・オープンデータの推進・ビッグデータの活用

「オープンデータ活用事例の創出」：23 件（目標：19 件）[達成]

「行政サービスの向上に資するビッグデータ分析」：10 件（目標：9 件）[達成]

(イ) 考察

- ・計画事業、客観指標ともに目標を達成。
- ・電子申請サービスの手続数は目標を達成したが、電子申請に対応できない手続き（第三者による証明の添付が必要な手続（例：出生届（医師による出生証明の添付が必要））や、対面が必要となる手続（例：転入届（法令による本人確認義務））が残るなど、市民の利便性向上の観点から改善の余地がある。このため、法令改正等の国の動向を注視し、必要に応じて国等に要望を行うとともに、現在の電子申請サービスに捉われない新たな技術の導入も含めて検討するこ

とが重要である。

- ・オープンデータの推進に係る目標は達成したが、さらなる活用を推進するためには、利用者（市民、民間事業者等）のニーズに合ったデータを公開していくことが重要と考えられる。利用者からの情報収集や、CSVのように二次利用しやすい形式でのオープンデータ公開を行うなど、利用者の利便性向上に資する取組みを進めることが重要である。