第3次施策の推進計画の検証結果の報告　および　今後の対応方針　について

資料２

■現行の「千葉市総合交通政策」のもと、3次にわたる「施策の推進計画」による施策展開を行っており、各計画期間の満了時に検証を実施しています（第1次～第2次は実施結果をHPで公表済み）。
■今般、第3次計画（H30-R2）の満了に伴って検証を実施したので結果を報告するとともに、今後の「千葉市地域公共交通計画」の施策を検討する際の【考え方】について整理しました。

1　計画事業の評価

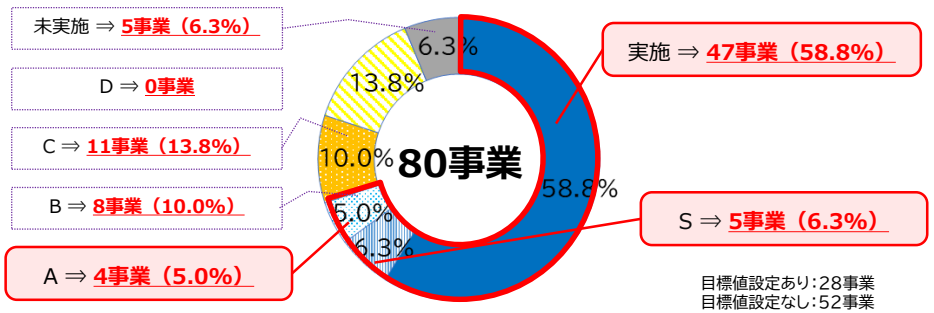
施策の推進計画は、毎年度進捗を確認するとともに、次期計画に移行する際に社会情勢の変化や事業の達成状況を総合的に勘案し、改善・見直しを行ってきました。
第1次～第3次の「推進計画」に位置付けられた事業の実績（達成度等）は以下のとおりです。

■目標値設定ありの事業

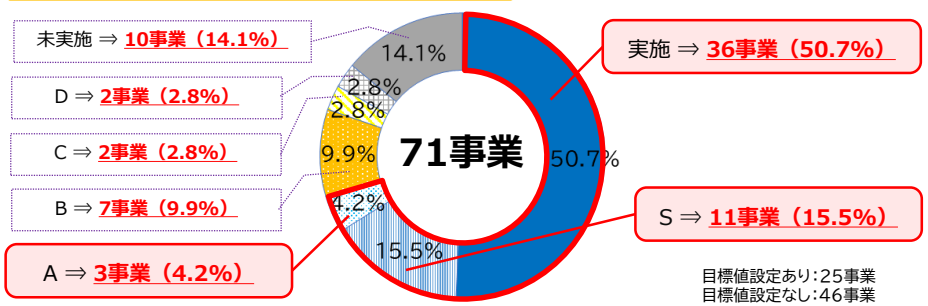
評価	評価基準
S	達成率100%
A	達成率80%以上100%未満
B	達成率50%以上80%未満
C	達成率50%未満
D	未着手

■目標設定なしの事業
"実施"または"未実施"で評価

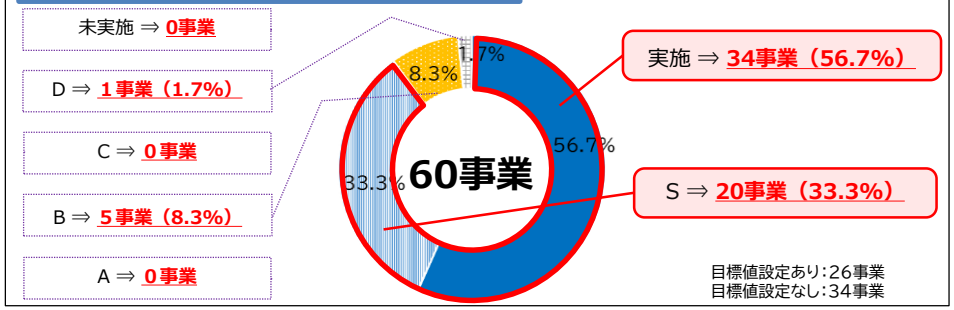
第3次施策の推進計画（H30～R2）



【参考】第2次施策の推進計画（H27～H29）



【参考】第1次施策の推進計画（H24～H26）



2　完了した主な事業

事業No.	事業名	取組内容	実績・評価
第3次：8 （第2次：8） （第1次：6）	橋梁の補修	千葉市橋梁長寿命化修繕計画に基づく定期点検の結果を踏まえた維持更新	国交付金を積極的に活用し、対策を前倒しで実施したことで、計画以上の実績となった。
第3次：17 （第2次：17）	モノレール車両基地の耐震補強	モノレール　事業者の車両基地耐震補強事業に対する補助	更新期を迎えていた車両基地の耐震補強を実施し、モノレールの安全性を向上させた。
第3次：23 （第2次：22） （第1次：16）	路線バスにおけるICカードシステムの導入促進	バス事業者に対し、ＩＣカードシステムの整備費用の一部を補助	市内の路線バス事業者（10社）の導入が完了し、利用者のよりスムーズな移動に貢献している。

3　第３次施策の推進計画において達成率が不十分（B～D、未実施）であった主な事業

事業No.	評価	事業名	理由
第3次：16 （第2次：15）	C	緊急輸送道路沿道建築物耐震化の推進	事業者の耐震化に要する費用負担が大きいため、補助件数が伸び悩んだ。
第3次：26 （第2次：25）	未実施	千葉市バスナビゲーションシステム運行検討	市独自のシステム開発を検討していたが、計画期間内に費用分担の協議が整わなかった。 その後、国土交通省による「標準的なバス情報フォーマット(GTFS)」の公表を受け、市が運行委託している若葉区泉地域コミュニティバスについて、GTFS形式でのオープンデータ化を令和元年度に実施。引き続き、より分かりやすい情報提供体制の検討を進めていく。
第3次：47	未実施	高速バスの拡充促進	高速バス路線の誘致等を目指していたが、コロナ禍による需要急減に伴い、検討を断念した。
第3次：50 （第2次：40）	C	【国道（直轄事業）】国道51号北千葉拡幅	千葉市区間の用地買収は完了したものの、流末区間の整備が完了していないことから、市内区間の整備には至っていない。
第3次：65	C	交差点改良　用地買収	用地交渉が難航し、用地買収が進まなかった。

【考え方】
- これまでの3次にわたる「施策の推進計画」における取組と実績を踏まえるとともに、その後の公共交通を取り巻く、様々な状況変化に的確に対応した施策を検討します。
- 国の手引きにおいて、地域公共交通計画には**「可能な限り具体的かつ明確に施策を位置付ける」**こととされていることから、行政単独の計画ではなく、関係者（**交通事業者・利用者（市民、企業等）・行政**）の役割のほか、施策の内容・スケジュール等を明示することとします。
- そのためにも、計画の「基本理念及び基本方針」を関係者間で共有し、実現に向けた具体的手段である施策についても、充分に協議・調整します。