

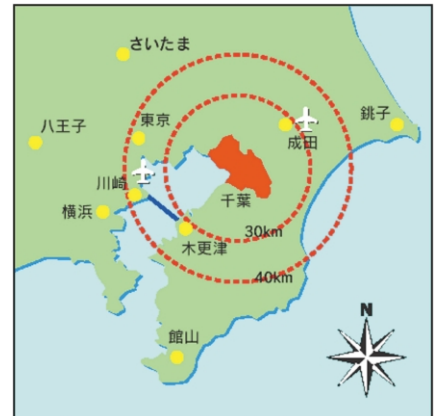
第1章 千葉市の概況

ここでは、千葉市の概況について、以下の七つの項目により整理します。

(1) 位置及び地勢

本市は東京湾の湾奥部に面し、千葉県ほぼ中央部に、東京都心部からは東に約40km、成田国際空港と木更津市（東京湾アクアラインの接岸地）からそれぞれ約30kmの距離にあります。

市域面積は約272km²で、地形は花見川などの河川によって刻まれた低地と台地、東京湾沿いに広がる約34km²の埋立地に区分されます。全体的に平坦な地形のため、都市の成長とともに市街化が進みましたが、内陸部には緑豊かな自然環境を有し、大都市でありながら緑と水辺に恵まれていることが特長です。



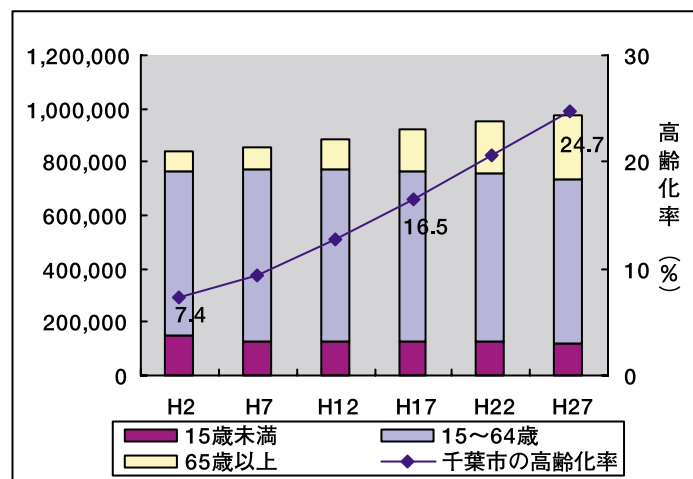
(2) 人口・世帯数

本市の人口は約924千人、世帯数は約374千世帯となりました（平成17年国勢調査）。

その推移をみると、昭和50年頃までは隣接町村の編入や、高度経済成長期における臨海部の埋め立てや内陸部の住宅団地開発などにより大幅に人口が増加しました。しかしながら、近年は増加率が縮小し、漸増傾向が続いています。今後もその傾向は暫く続きますが、近い将来人口減少に転じることが予想されています（参考資料p64図A参照）。

また、人口構成をみると15歳未満人口は約128千人（13.8%）、65歳以上人口は約152千人（16.5%）となっています。65歳以上人口の割合は全国平均より低いものの、急速に増加しており、平成27年には24.7%に達すると予想されます（図1-1、参考資料p64図B参照）。

図1-1 千葉市の年齢3区分人口と高齢化率



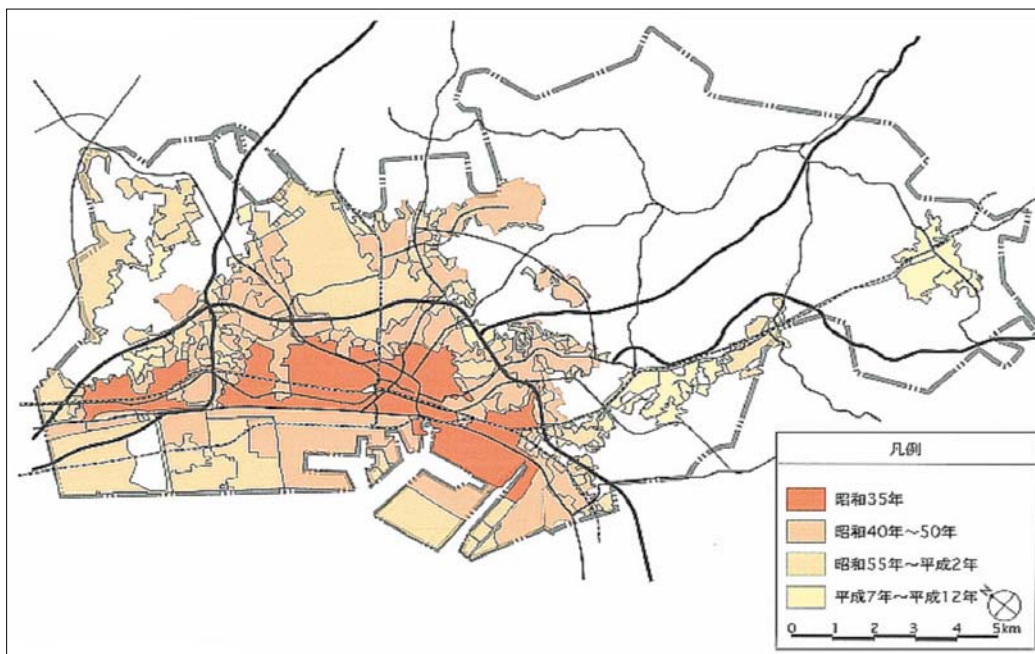
※H17までは実績値、それ以降は推計値。

(出典:国勢調査、千葉市第2次5か年計画策定基礎調査報告書)

(3) 市街地の広がり

本市の市街化区域は129km²（約47%）、市街化調整区域は143km²（約53%）となっています。その推移をみると、昭和40年頃まではJR総武線や京成電鉄千葉線沿線を中心に市街化が進み、それ以降は埋立てや団地開発などにより、臨海部や内陸部など周辺部の市街化が進みました。その結果、現在のDID*面積は市域の約43%となり、その区域には本市の人口の約89%が居住しています（図1-2、参考資料p64図C、p65表a参照）。

図1-2 千葉市内のDID*の変遷



（出典：千葉市都市計画マスタープラン）

(4) 経済

1) 商業

本市の事業所数は約8,000事業所、従業者数は約75千人、年間商品販売額は約3兆円となっていますが、近年は減少傾向にあります（参考資料p65図D、E参照）。

2) 工業

本市の事業所数は約500事業所、従業者数は約20千人、製造品出荷額は約1兆円、付加価値額は約3,600億円となっています。近年の推移をみると、事業所は減少傾向、従業者数は平成6年から11年ぶりに増加し、製造品出荷額及び付加価値額は2年連続で増加しています（参考資料p65図F、p66図G参照）。

3) 中心市街地

本市の中心市街地では、歩行者通行量など様々な項目で数値が減少しており、活力の低下が見られます（表1-1参照）。

表1-1 千葉市の中心市街地の状況

項目	単位	平成11年度 (a)	平成17年度 (b)	減少の割合 (b)/(a)×100-100
歩行者通行量(平日)	人	15,298	13,388	▲12.5%
歩行者通行量(休日)	人	25,078	23,188	▲7.5%
事業所数	か所	4,677	4,238	▲9.4%
従業者数	人	71,003	60,197	▲15.2%
卸売業者数	店	255	185	▲27.5%
小売業者数	店	933	825	▲11.6%
年間商品販売額	万円	86,927,701	64,139,473	▲26.2%
売場面積	m ²	181,277	163,199	▲10.0%

(出典：歩行者通行動態調査、事業所企業統計、商業統計調査)

4) 観光

本市には毎年1,600万人を超える観光入込数があります。入込数の多い施設として幕張メッセ、千葉マリスタジアム、千葉神社、稲毛浅間神社、千葉県総合スポーツセンターなどがあります（参考資料p66図H参照）。

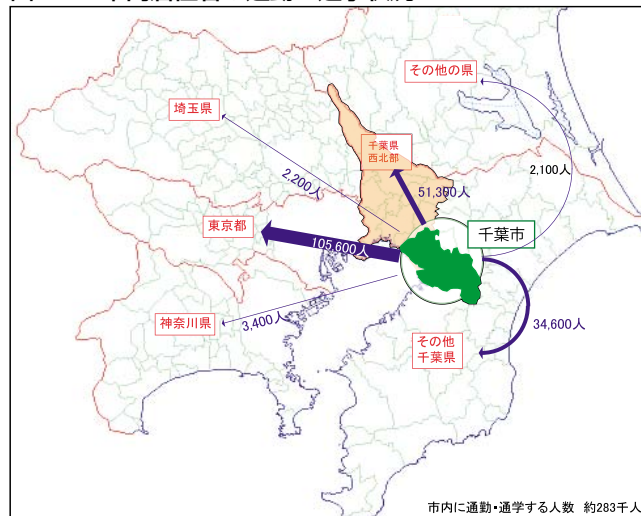
(5) 通勤・通学

市内居住者の通勤・通学状況をみますと、市内の事業所や学校に通勤・通学する人が約283千人（全体の約59%）、東京都内へは約106千人（約22%）、県内の西北部へは約51千人（約11%）となっています。

また、市内の事業所や学校に通勤・通学する人の状況をみますと、県内他都市からは約151千人、東京都内からは約13千人など約174千人が市外から通勤・通学しています。

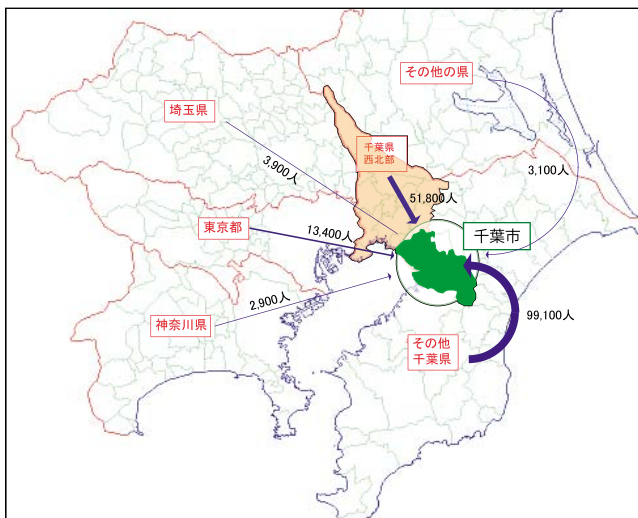
このことから本市が東京のベッドタウンとして、また、県都として県内の拠点になっていることがわかります（図1-3、1-4参照）。

図1-3 市内居住者の通勤・通学状況



(出典：平成17年国勢調査)

図1-4 市外居住者の千葉市への通勤・通学状況



(出典：平成17年国勢調査)

(6) 環境

地球温暖化対策として、本市では、2010年度（目標年度）の温室効果ガス総排出量を2000年度（現況年度）対比約94%に設定し、可能な限り1990年度（基準年度）を下回るよう抑制することを目指しています（表1-2参照）。

また、大気汚染や騒音など自動車交通が沿道環境に与える影響を改善するため、本市では、自動車公害防止計画で、大気汚染物質や自動車騒音が2010年度（目標年度）に環境目標値以下となるよう抑制することを目指しています（参考資料p66表b参照）。

表1-2 千葉市の部門別温室効果ガス排出量の推移

単位：千トンCO₂換算/年

部 門	排 出 量			目標達成率 (b) / (c)
	基 準 1990年 (a)	目 標 2010年 (b)	現 況 2000年 (c)	
産業部門	13,422	12,395	13,127	94%
業務部門	593	931	939	99%
家庭部門	749	715	968	74%
運輸部門	1,822	2,203	2,378	93%
その他部門	327	552	431	116%
代替フロン等	30		45	
総排出量	16,944	16,796	17,888	94%

(出典：千葉市地球温暖化対策地域推進計画)

(7) 財政

本市の財政状況は、バブル経済崩壊以降の長引く景気低迷により、歳入の根幹である市税収入が伸び悩む一方、公債費や扶助費などの義務的経費の増加、少子高齢化や環境問題への対応、地域経済の活性化など時代の要請に的確に対応するため、財政需要は増加し、財政収支は逼迫、その厳しさは年々増加しています。また、経常収支比率*や実質公債費比率*などの財政指標も高い水準にあるなど財政の硬直化が進んでいます。

このため、平成18年2月に財政健全化プランを策定し、中長期的な視点に立った財政構造の質的な転換を図り、慢性的な収支不足の解消と将来にわたり健全な財政運営を目指し、取り組んでいます（参考資料p66図1参照）。