

# 千葉市内における 喫煙所の整備について

たばこを取り巻く環境対策  
喫煙所整備促進調査  
—取組が顕在化した主要都市を対象として—



株式会社プランワークス 政策研究所 (PPI)  
Planworks Policy Research Institute



# 受動喫煙防止を前提とした法整備

## 健康増進法による屋内空間での受動喫煙防止

2020年4月に改正健康増進法が全面施行され、飲食店やオフィスをはじめとする多数の者が利用する施設では、原則として屋内での喫煙が禁止されることとなった。

例外的に喫煙を認める場合でも、煙が他の利用者に漏れ出さない構造・換気設備を備えた喫煙専用室等の厳格な基準を満たした区画に限定され、従来のような「分煙席」や簡易な仕切りだけでは認められない仕組みに改められている。

しかし、この法制度は喫煙行為そのものを一律に禁じる「全面禁煙法」ではなく、**望まない受動喫煙から非喫煙者を守ることを最優先する**という考え方を採用している。

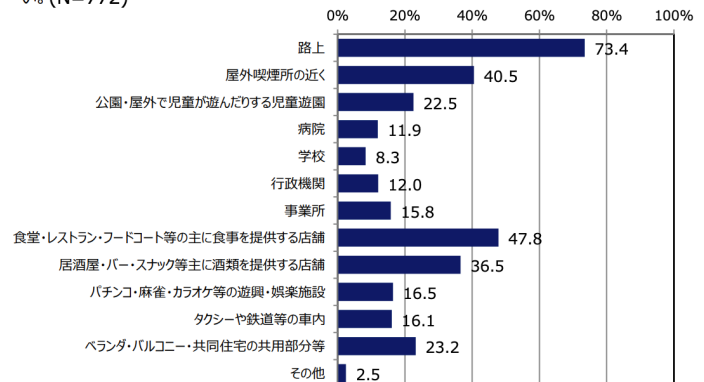
たばこの依存性や嗜好性、既存の喫煙人口の多さを踏まえ、水面下の違反行為や規制反発を招く可能性を踏まえると、**喫煙者と非喫煙者が共存するための現実的かつ実効性のある施策を検討すべき**と考える。

## 屋内対策の進展と屋外への喫煙場所移行

改正健康増進法により屋内施設での喫煙規制が急速に進展した結果、従来は分煙や喫煙可としていた店舗・事務所でも屋内禁煙への転換が一気に進み、受動喫煙にさらされる機会は屋内環境において減少した一方で、この規制強化により喫煙行動の主な舞台が屋外空間へと相対的にシフトしている。

国立がん研究センターによる意識調査では、**受動喫煙で「不快な思いをした場所」として屋内施設よりも「路上」の比率が最も高く（約7割）**屋内対策の進展に伴う新たな課題が浮き彫りになっている。

【非喫煙者】あなたが受動喫煙で不快な思いをした場所をすべてお答えください。(N=772)



出典：世界禁煙デー世論調査 202

令和5年5月31日 国立研究開発法人 国立がん研究センター

## 路上喫煙の政策課題化



第一種施設では、周辺道路や駅前広場などで喫煙行為が集中するケースが報告されている。

従来は環境美化条例の対象とみなされていた路上喫煙が、現在では**受動喫煙対策の観点からも重要な政策課題として再定義**されつつある。

つまり、屋内規制による受動喫煙防止効果を実現するためには、**必然的に屋外空間における喫煙場所の配置計画と路上喫煙規制の在り方を統合的に検討する**必要が生じている。

# 屋外への喫煙場所移行と路上禁煙の広がり

## 大都市における路上喫煙禁止施策の展開

路上喫煙禁止をめぐるのは、東京や大阪をはじめとする**大都市圏で、受動喫煙と景観悪化に対応する条例ベースの取組が急速に進展**している。

東京都では、千代田区が2002年に全国初の過料付き路上喫煙禁止条例を制定して以降、23区すべてが路上喫煙を規制する条例・要綱を整備した。駅周辺や繁華街に喫煙禁止区域を設定し、受動喫煙防止、やけどリスク軽減、吸い殻散乱防止を総合的に掲げている。

大阪市は2025年1月、路上喫煙禁止区域を市内全域へ拡大した。紙巻きタバコだけでなく加熱式タバコも規制対象とし、違反者には1,000円の過料を科す。

市内各所に喫煙所を整備・案内することで、喫煙を限定された空間に誘導しつつ、路上での受動喫煙を抑制する分煙型のまちづくりを進めている。

## 全国政令指定都市への広がり

名古屋市、福岡市、札幌市などの政令指定都市も、**中心部の道路・公園に路上喫煙禁止区域を指定し、過料制度を導入**しており、こうした流れが今後更に拡大していく可能性を孕んでいる。



## 喫煙者への明確な代替行動案の提示が必要不可欠



路上喫煙を条例で禁止したとしても、現実には街区全体を完全禁煙とすることは難しく、一定数の喫煙者は必ず存在し続ける。

したがって、明確な代替行動案を示さないまま禁止区域だけを拡大すると、喫煙者は路地裏やエリア境界のすぐ外側といった、監視や清掃の手が届きにくい場所へと押し出されてしまう。

その結果、吸い殻のポイ捨てや火のついたタバコの不適切な処理が増え、**火災・ボヤの危険性、ならびに周辺住民が想定していなかった場所での受動喫煙被害がむしろ拡大するリスク**が高まる。

## 適切な数の喫煙所設置による分煙の推進を

こうした負の連鎖を避けるためには、禁止区域の設定と併せて周辺環境に配慮した喫煙所を整備し、喫煙者を適切な喫煙所へ誘導することが不可欠であり、そのことが結果として路上喫煙の抑制と都市空間全体の安全・快適性の向上につながる。

# 受動喫煙以外のリスクも軽減する喫煙所整備

## 防災・防犯の観点からの必要性

路上や植え込みへの吸い殻のポイ捨ては、受動喫煙だけでなく**火災リスク**という意味で看過できない問題をはらんでいる。

乾燥した季節には、まだ火の残った吸い殻が街路樹やゴミ箱、建物周辺の可燃物に燃え移り、ポヤや建物火災に発展した事例も各地で報告されている。

規制を強化した大阪市では、**2025年1月16日に商店街でポイ捨てによる火事が発生**している。

火の管理された喫煙所を集中的に整備することは、喫煙行為を安全な場所に集約し、**街全体の火災リスクを低減する「防災インフラ」**としての役割を果たす。

自治体としても、路上喫煙の取締りと同時に、消火器・耐火灰皿を備えた喫煙所を要所に設けることで、防災計画と一体となったたばこ対策を進めることができる。

さらに、割れ窓理論（小さな乱れの放置が悪化を招く）が示すように、たばこのポイ捨てを放置すると、「これくらいならいい」という空気が広がり、**治安悪化や重大な犯罪、モラル低下を招きかねない**。



## 観光・オーバーツーリズム対策の視点

**インバウンド観光客の増加やオーバーツーリズム**を踏まえると、吸い殻やゴミが目立つ景観は、受動喫煙防止や防災リスクだけでなく、都市のブランド価値そのものを損なうリスクとなる。

特に、屋外では喫煙可能・屋内では禁煙が一般的な海外からの来訪者にとって、日本の屋外で「どこで吸えるのか」「どこに捨てればよいのか」が分かりやすく示されているかどうかは、その都市への信頼感や再訪意向を左右する重要な要素である。

一定水準のトイレ・ゴミ箱・喫煙所を計画的に整備し、多言語**表示で案内することは、オーバーツーリズム対策であると同時に、「きれいで成熟した都市」というブランドを維持・強化するための基盤インフラ**であり、単に「マナーを守ってください」と呼びかけるだけでは得られない効果をもたらすと考えられる。

## 行政コストと住民負担の軽減

ポイ捨てを前提としたまま規制と清掃だけで対応しようとする、と、**パトロール・指導・清掃に多大な人的コストがかかり、自治体財政や事業者・住民の負担が増大**してしまう。

周辺環境の状況から、適切な場所に公共喫煙場所を整備し、そこに灰皿・ゴミ箱・掲示物を集約することで、清掃・監視の対象エリアを絞り込み、限られた資源で高い効果を上げることが可能になる。

喫煙所の整備は、受動喫煙対策にとどまらず、**防災・景観・コストの各面からも合理的な投資であるという位置づけが重要**であり、その総合効果を可視化しながら、関係者の合意形成を進めていくことが求められる。

地域住民の自助に頼るのではなく、行政が責任を負うべきと考える。

## <参考外部調査> 非喫煙者も望む喫煙所設置

出典：2025.09.11 ネットエイジア株式会社調べ

### 「喫煙スペースは必要だと思う」非喫煙者の67%

非喫煙者（500名）に、喫煙スペースに対する意識について質問した。

まず、喫煙スペースは必要だと思うか、不要だと思うか聞いたところ、『必要だと思う（計）』は66.8%、『不要だと思う（計）』は33.2%となった。

#### 所感

非喫煙者の約7割が喫煙スペースが「必要」と回答した事実は、「喫煙所＝喫煙者のための設備」という理解を超え、路上喫煙やポイ捨て、望まない受動喫煙を減らすための社会的インフラとして受け止められていることを示している。

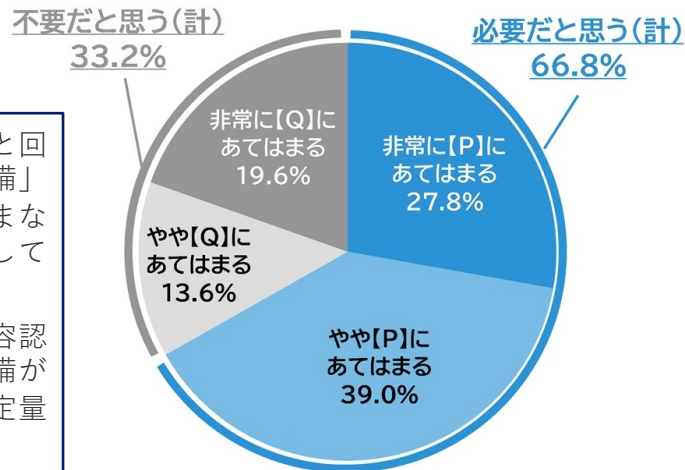
喫煙所設置調査を進めるうえでも、禁煙か容認かの二項対立ではなく、秩序ある喫煙環境整備が非喫煙者にとっても利益となるという点を、定量データで裏づける重要な示唆といえる。

#### ◆喫煙スペースに対する意識【単一回答形式】

喫煙スペースは…

【P】必要だと思う 【Q】不要だと思う

対象：非喫煙者【n=500】

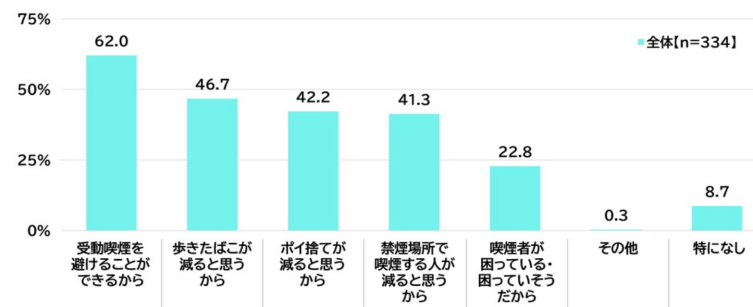


### 理由は「受動喫煙を避けることができるから」(62.0%)

喫煙スペースが必要だと思う人（334名）に、そのように思う理由を聞いたところ、「受動喫煙を避けることができるから」（62.0%）が最も高くなり、「歩きたばこが減ると思うから」（46.7%）、「ポイ捨てが減ると思うから」（42.2%）、「禁煙場所で喫煙する人が減ると思うから」（41.3%）、「喫煙者が困っている・困っていそうだから」（22.8%）が続いた。

#### ◆喫煙スペースが必要だと思う理由【複数回答形式】

対象：非喫煙者で、喫煙スペースが必要だと思う人



#### 所感

非喫煙者の多くが喫煙スペースを「自分を守る装置」として評価している点が、極めて重要だと思われる。

受動喫煙回避に加え、歩きたばこやポイ捨て、禁煙場所での違反喫煙の減少といった、まちの安全・マナー向上効果への期待が幅広く示されていることから、喫煙所整備は喫煙者の利便だけでなく、非喫煙者や地域社会にとってもプラスの施策として受け止められていると整理できる。

調査タイトル：「喫煙・喫煙スペース」「たばこ税」に関する意識・実態調査2025  
 調査対象：ネットエイジアリサーチのモニター会員を母集団とする20歳～69歳の男女  
 調査期間：2025年8月1日～8月4日  
 調査方法：インターネット調査  
 調査地域：全国  
 有効回答数：1,000名（喫煙者500名・非喫煙者500名）

# 千葉市における喫煙対策の現状

## 健康増進法の規制を上回る条例を施行

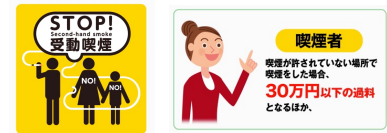
千葉市における受動喫煙対策は、2020年4月1日に全面施行された改正健康増進法と、同日施行の「千葉市受動喫煙の防止に関する条例」を二本柱として実施されている。

改正健康増進法により、多数の者が利用する全ての施設で原則屋内禁煙とされ、**特に学校・病院・行政機関庁舎等の第一種施設では原則敷地内禁煙が求められている。**

また、**同法では、第二種施設にあたる飲食店でも原則屋内禁煙とする一方で、既存の小規模飲食店においては、一定の要件のもと喫煙を認める経過措置が設けられている。**

これに対し千葉市条例は、法を上回る独自規制として、**既存の小規模飲食店であっても従業員がいる場合には店内を喫煙不可とする**など、厳格な枠組みを導入している。

## 千葉市受動喫煙条例の上乗せについて



具体的には、多数の人が利用する民間施設については、施設区分に応じた屋内禁煙・喫煙室設置基準・標識掲示義務等が定められ、**違反した施設管理者には最大50万円以下の過料**が科される仕組みとされている。

とりわけ、上述の従業員のいる既存小規模飲食店における喫煙禁止や、20歳未満の者を喫煙可能場所に立ち入らせない義務、保護者の受動喫煙防止の努力義務などにより、労働者や子どもの健康保護が強化されている。

併せて、**喫煙者が喫煙禁止場所で喫煙した場合には30万円以下の過料**が科され、条例の実効性確保が図られている。

## 現在までの千葉市による取組

国は望まない受動喫煙の防止を目的に、主に喫煙室の設置・改修への助成を行う一方、**千葉市は「禁煙化支援」にフォーカス**し取り組んでいる。

飲食店の全面禁煙化を促すため、2018～2019年度には、**期間限定で、既存喫煙室の撤去や壁紙張替えなど禁煙化改修に要する費用の9割（上限10万円）を補助する制度**を設け、国が主に喫煙室の設置・改修を対象とする助成とは対照的に、あえて「撤去」に焦点を当てた。

また、条例施行と同時に**ウェブサイトやLINEを用いた「受動喫煙SOS」通報システム**を導入し、市民が違反を簡便に通報できる体制を整備した結果、施行から半年で約450件の情報が寄せられ、多くが禁煙店内での喫煙や店舗出入口付近の灰皿周辺での喫煙に関する苦情で、市は灰皿の移設・撤去指導などの対応を行っている。

千葉市受動喫煙SOS情報受付窓口

千葉市 受動喫煙SOS情報受付窓口

以下からメールアドレスを送信してください。折り返し、受動喫煙SOS情報（法令違反による受動喫煙の被害に関する情報）入力ページのURLをお送りします。

千葉市受動喫煙SOS情報受付窓口は、**利用規約**を守ってご利用ください。

メールアドレス **必須**

メールアドレス（確認用） **必須**

## 千葉市における喫煙対策の傾向と課題

### 千葉市路上喫煙・ポイ捨て防止条例

千葉市は、市内の美化と歩行者の安全確保を目的に、「**千葉市路上喫煙等及び空き缶等の散乱の防止に関する条例**」（路上喫煙・ポイ捨て防止条例）を2011年1月に施行している。

道路や公園など屋外公共空間では指定喫煙所以外での喫煙を控える努力義務を課し、空き缶や吸い殻などのポイ捨てを禁止している。

とりわけ駅前周辺を「路上喫煙等・ポイ捨て取締り地区」として指定し、**この区域内での路上喫煙やポイ捨てには2,000円の過料**を科すほか、2011年7月からは巡視員が現場確認後その場で徴収する方式を導入している。



### JR千葉駅東口取締り地区の拡大

**2026年10月から、千葉市はJR千葉駅東口の路上喫煙・ポイ捨て取締り地区を拡大する計画**である。

具体的には富士見地区を全域に拡大し、本千葉町および新千葉1丁目の一部を新たに取締り地区に追加する。

これにより**新たに追加した地区における路上喫煙やポイ捨ての問題に対応**し、美しく快適で安全なまちづくりを目指す。

**路面標示の増設予算として140万円**が計上されており、視覚的に取締り地区を明示することで、市民や来訪者への周知徹底を図る。



### 路上喫煙とポイ捨てのよる景観悪化と火災リスク



しかし、JR千葉駅東口周辺をはじめ他区域においても、**指定区域内での違反喫煙や民地での喫煙、区域内外の歩道や植え込みへの吸い殻散乱**が依然として確認されており、駅前空間の景観を損ねるとともに、市民や来訪者に対するまちの印象を著しく低下させている。

さらに、たばこのポイ捨ては単なる美観上の問題にとどまらず、**重大な火災リスクを内包**している。

2025年1月には、大阪市北区の商店街で歩行者がゴミ置き場へたばこをポイ捨てたことを契機に火の手が上がるぼやが発生しており、わずかな不始末がアーケード全体の大規模火災に発展しかねない事例として全国的に報じられた。

## 千葉市でのヒアリング結果

### 取締り最多エリアに集積する路上喫煙の実態

近年の過料徴収件数は、**千葉駅東口周辺が全取締り地区の中で最多**であり、市内における路上喫煙問題が最も集積するエリアである。

こうした実態を踏まえ、今回の現地確認およびヒアリングはJR千葉駅東口を中心に実施した。

現地では、**取締り地区内や、地区の隣接エリアにおいて吸い殻の散乱が広範に確認され、路地や私有地へ立ち入って喫煙するケース**が推察される状況であった。

また北側の隣接地である栄町と千葉駅を結ぶみゆき通りは夜間の利用の多い街であり、随所に吸い殻が見られ、火災リスクも感じた。



### 規制拡大に向けて喫煙所整備が待たれるエリア



**富士見地区**は現時点では取締り対象区域外であるが、**令和8年10月より新たに路上喫煙等・ポイ捨て取締り地区に編入**される予定のエリアである。

同地区内の飲食店関係者に対してヒアリングを行ったところ、「**店舗スタッフや来客による路上での喫煙・ポイ捨てが日常的に発生**しており、歩道に吸い殻が散乱している状況で環境美化に多大な影響を与えている」との指摘。

一方で、「千葉駅周辺は屋外の喫煙所がほとんどないため、**喫煙者が結果的に路上喫煙・ポイ捨てをせざるを得ない状況**になっている。富士見街園に設置すべきだとの話もあった。飲食店街には喫煙所の整備が不可欠だ」との声も。

### 飲食店街の喫煙需要にも応える公衆喫煙所整備を

夜間利用型の飲食店の多いエリアは、屋外の喫煙所整備が店舗の自主的な灰皿設置等に依存しており、**当該店舗の利用客以外は原則として使用できない状況**にある。

街区の性質上、夜間を中心に喫煙ニーズの高い人流が集中するエリアであり、公衆喫煙所が整備されないまま規制区域に編入された場合、**喫煙者の行き場がなくなり、実効的な取締りが一層困難となる**ことが懸念される。

店舗スタッフや来街者による路上喫煙は常態化しやすく、巡視員による現場対応だけでは限界が生じる可能性がある。

こうした地区の特性を踏まえれば、**規制区域の拡大と同時に、公衆喫煙所の計画的な整備を確実に進めることが不可欠**と思われる。



## 街の美化促進と「分煙対策」の両立が必要

### 公衆喫煙所の整備1箇所と報道

千葉市は路上喫煙取締り地区（千葉・稲毛・海浜幕張・蘇我駅周辺）を設定しながら、**市が管理する公衆喫煙所は海浜幕張駅前の1カ所にとどまっている**と報じられている。

海浜幕張の公衆喫煙所は、設置前後で過料件数・散乱ごみ・路上喫煙率の減少が確認され、一定の抑止効果があったと市の実証結果でも整理されている。

それでも他駅周辺には市設置の喫煙所がなく、「禁止」と「罰則」は整備されているのに、**受け皿となる喫煙所の供給は極端に薄いというアンバランス**が構造的な課題になっている。



### 各地で進む喫煙所設置補助



東京都内の区やその他政令指定都市においては、自治体による公衆喫煙所の整備に加え、**民間事業者等が公衆喫煙所を設置する場合に、その設置費や維持費を助成する制度**を設けている。

街の美化等を目的に、**公衆喫煙所整備に対して1カ所上限1,000万円・補助率10/10**といった手厚い助成を講じる例もある。

また、千葉市と同様に飲食店への上乗せ規制を設けている**大府**は、**飲食店内における喫煙室設置・改修に対し、面積あたり上限額を定めた助成制度**を用意している。

これと比較して、**千葉市は「禁煙化支援」を優先**し、公衆喫煙所の整備や、民間事業者の支援を行う仕組みが積極的に設定されていない。

### 街の美化推進のための分煙対策

千葉市において街の景観を維持するには、路上喫煙・ポイ捨て防止対策に加えて「分煙対策」が不可欠である。

禁煙や路上喫煙禁止だけを進めると、喫煙所を奪われた喫煙者が駅前や道路脇、店舗入口周辺に流れ、かえって景観悪化や火災発生のリスクが高まる危険がある。

そのため、駅周辺やオフィス街など喫煙ニーズの集中するエリアに、屋内外の喫煙所を計画的に整備し、喫煙を限定的に「囲い込む」ことが重要になる。

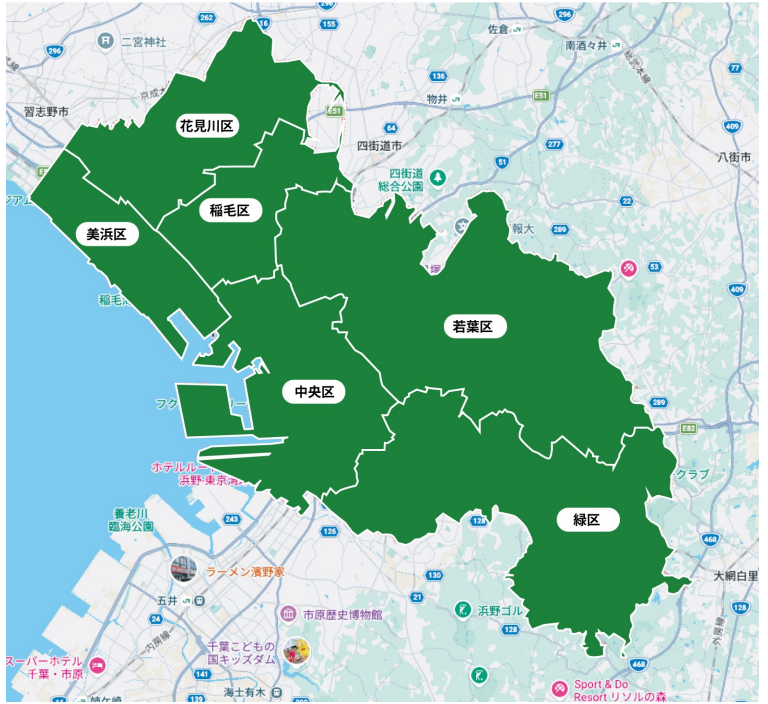
**路上喫煙・ポイ捨て防止と分煙は対立概念ではなく「二本柱」と千葉市が位置付けることによって、効果的な街の美化推進が可能になると考える。**



# 千葉市内の喫煙所必要数をマップで表示

千葉市全域について、KDDIのモバイル空間統計に基づき、**滞在人口の密集度をもとに喫煙所の必要数を算定**する。

特に市の定める「路上喫煙等・**ポイ捨て取締り地区**」については、必要設置数を抽出。



路上喫煙等・ポイ捨て防止巡視員が、取締り地区内の道路、公園その他屋外の公共の場所<sup>※</sup>を巡視します。

※公共の場所とは道路、公園のほか、市有地・民有地を問わず、取囲みに一般に開放され、不特定多数の人が自由に出入りし、利用できる場所のすべてを指します。

<p><b>条例に違反した場合</b></p> <p>かりよう <b>直ちに過料</b> <b>2,000円</b></p> <p><small>※路上喫煙等及び空き缶等の散乱の防止に関する条例 ※「あやまちよう」とも呼ばれる行政上の軽微罰</small></p>	<p><b>禁止行為</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>取締り地区内の屋外の公共の場所での路上喫煙</li> <li>屋外の公共の場所でのポイ捨て</li> </ul> <p>他の取締り地区の情報はこちら</p> 	
--	--	---



# 当該エリアを500mメッシュに分割して算定

## 喫煙所設置数算定の基準

KDDIのモバイル空間統計を用いて、千葉市を500mメッシュ単位で区分し、それぞれのメッシュごとに、**千葉市の滞在人口が最大化すると考えられる2025年6月の1ヶ月間について「滞在人口の最大値」を算出・リスト化したうえで設置数を算定**した。

滞在人口が恒常的に少ないエリアまで一律に喫煙所を想定すると、過剰整備や維持管理コストの増大につながるおそれがあるため、ピーク時人口が1万人未満のメッシュは今回の検討対象から除外し、一定以上の人流が集中するメッシュのみを配置検討のベースとしている。

その上で、**対象メッシュごとの滞在人口規模に応じて必要喫煙所数を段階的に設定**する考え方を採用した。（設置数基準は、大阪市調査と同様／下表参照）

※本調査では、京都駅周辺の喫煙所の面積を参考にして必要な喫煙所数を算出しているが設置場所や条件等によって増減する可能性がある。

### 基準となる面積の根拠

今回の算定で、喫煙所設置数の根拠となった京都駅周辺の設置エリア（500m四方）を面積の単位とする。喫煙所に徒歩で移動できる距離（半径300m）に近い面積でもある。

（参考）JR京都駅：127,178人/日（2020年度乗車人数）、近鉄京都駅：31,753人/日（2021年度乗降客数を半分で割った数字）、地下鉄京都駅：36,647人/日（2020年度乗車人数）、JR京都駅周辺喫煙所数8箇所  
 $(\text{JR京都駅} + \text{近鉄京都駅} + \text{地下鉄京都駅}) \div 8 = 24447 \approx 2.5\text{万人}$

**駅の影響範囲⇒500mメッシュ**

**⇒必要設置数を2.5万人に1か所（増加分は下表）**



### 喫煙所設置数・算定基準表（大阪市調査使用分）

以上	未満	必要数
1万人以上	2.5万人未満	1
2.5万人以上	5万人未満	2
5万人以上	7.5万人未満	3
7.5万人以上	10万人未満	4
10万人以上	12.5万人未満	5
12.5万人以上	15万人未満	6
15万人以上	17.5万人未満	7
17.5万人以上	20万人未満	8
20万人以上	22.5万人未満	9
22.5万人以上	25万人未満	10
25万人以上	27.5万人未満	11
27.5万人以上	30万人未満	12
30万人以上	32.5万人未満	13
32.5万人以上	35万人未満	14
35万人以上	37.5万人未満	15
37.5万人以上	40万人未満	16
40万人以上	42.5万人未満	17
42.5万人以上	45万人未満	18
	1万人未満	0

# 千葉市調査範囲内必要喫煙所数

喫煙所必要設置数は  
**143カ所**との試算

■喫煙所設置必要地域地図色分け凡例（500mメッシュ）



区名	必要設置数	区名	必要設置数
中央区	49	若葉区	9
花見川区	15	緑区	8
稲毛区	24	美浜区	38
		合計数	143

※本調査では、京都駅周辺の喫煙所の面積を参考にして必要な喫煙所数を算出しているが、設置場所や条件等によって増減する可能性がある。

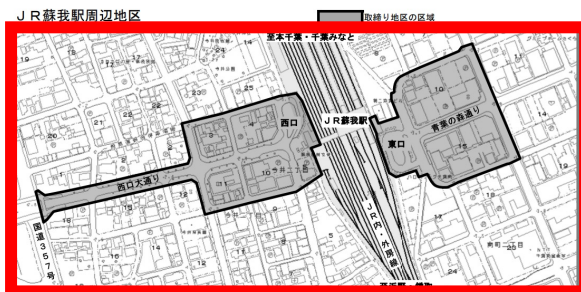
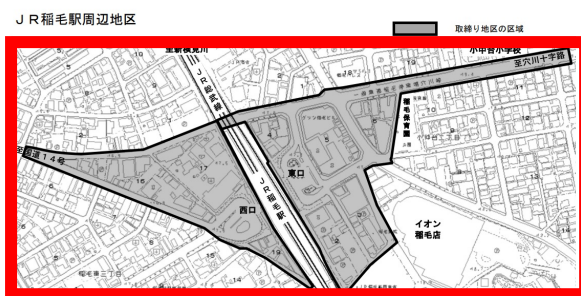
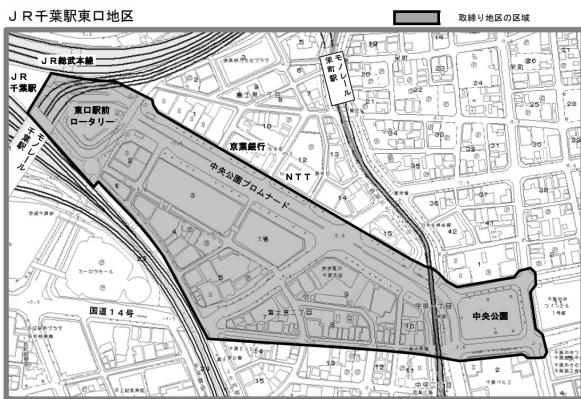
# 指定区域（必要設置数・既存設置数比較）

## 「路上喫煙等・ポイ捨て取締り地区」について抽出

千葉市が指定する「路上喫煙等・ポイ捨て取締り地区」周辺について、必要設置数を抽出して表にまとめた。

→既存設置数の公開情報はJR海浜幕張駅周辺地区の1箇所。

路上喫煙等・ポイ捨て取締り地区  
必要喫煙所数は  
**38カ所**との試算



地区名	必要設置数
JR千葉駅東口地区（2026年10月以降）	19※
JR稲毛駅周辺地区	8
JR海浜幕張駅周辺地区	9
JR蘇我駅周辺地区	4
合計数	38

※拡大前の必要設置数は11箇所。

# 喫煙禁止区域周辺・喫煙所必要設置数マップ

- **表示枠内** にかかるメッシュの必要設置数をカウント
- 喫煙所設置必要地域地図色分け凡例 (500mメッシュ)
  - 11カ所以上
  - 6~10カ所
  - 3~5カ所
  - 1~2カ所

JR千葉駅東口地区 (2026年10月以降) (19ヶ所)



稲毛駅地区 (6ヶ所)



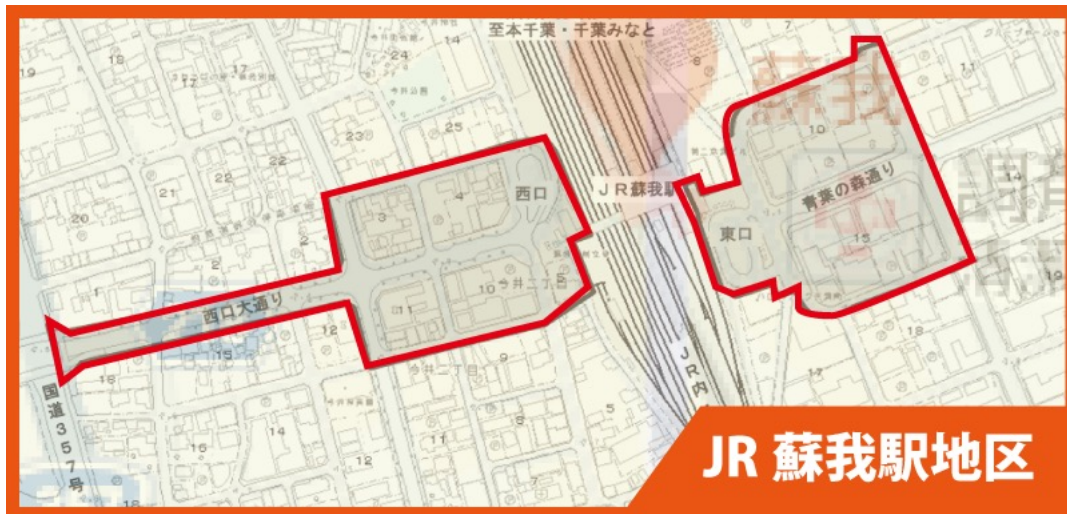
# 喫煙禁止区域周辺・喫煙所必要設置数マップ

- **表示枠内** にかかるメッシュの必要設置数をカウント
- 喫煙所設置必要地域地図色分け凡例 (500mメッシュ)
  - 11カ所以上
  - 6~10カ所
  - 3~5カ所
  - 1~2カ所

## 海浜幕張駅地区 (9ヶ所)



## 蘇我駅地区 (4ヶ所)



# 千葉市における喫煙所整備促進について

## 喫煙所設置規模の考え方

本調査では、KDDIのモバイル空間統計をもとに千葉市を500mメッシュ単位で区分し、滞在人口の最大値を基準として喫煙所の必要設置数を算定した。

その結果、**市内全体として必要な喫煙所数は143箇所と試算**され、特に人流が集中する中央区（49箇所）・美浜区（38箇所）・稲毛区（24箇所）での整備が優先課題として示された。この数値は、規制強化に伴う市民の納得感やルール遵守を支える基盤インフラの一つの指標である。

## 重点エリアへの戦略的配置

試算結果は、喫煙所を市内に一様に分散させるのではなく、**人流が集中し喫煙ニーズが顕在化しやすいエリアを中心に設置することの重要性**を示している。

とりわけ市が指定する**路上喫煙等・ポイ捨て取締り地区（千葉駅・稲毛駅・海浜幕張駅・蘇我駅周辺）については必要設置数が38箇所と試算**されており、取締り強化と喫煙所整備を連動させた戦略的な配置が求められる。

## 喫煙ニーズが集中する取締り地区への設置推進

近年の過料徴収件数は、**JR千葉駅東口周辺地区が全取締り地区の中で最多**であり、路上喫煙問題が最も集積するエリアである。

また、同地区は**2026年10月に取締り地区が拡大**される予定であるが、現地調査では**代替となる屋外喫煙所が極めて少ない実態**が確認された。

特に、規制区域に新たに編入される**富士見地区のような飲食店街**については、現状のまま規制のみが先行した場合、**実効的な取締りが困難となる**ことが懸念される。

## 官民連携による整備・運営

現在の千葉市は「禁煙化支援」を優先する施策方針のもと、**公衆喫煙所や民間喫煙室の設置・維持を後押しする仕組みが未整備な状況**にある。

必要な喫煙所ネットワークを持続的に維持するためには、行政だけでなく鉄道事業者・商業施設・飲食店組合等との官民連携が不可欠であり、**民間が活用しやすい助成金制度の整備等を通じて、重点エリアにおける喫煙所の量・質を確保**していくことが求められる。

## 住みやすく清潔なまち千葉の達成のために

千葉市はすでに受動喫煙防止条例・路上喫煙取締り条例の両輪を整備し、「**喫煙即過料**」「**パトロール実施**」等の**取組みを通じ、独自に規制を強化してきた都市**である。

今後は、規制強化の趣旨に基づく実効性の担保に向け、喫煙所整備を推進していくことで、「住みやすく清潔なまち千葉」の実現につながると考えられる。

## 調査主体

### 株式会社プランワークス

株式会社プランワークスは、2013年に設立された調査企画会社です。

公共政策や行政分野を中心に、企業・団体のマーケティングや広報に関する各種リサーチと企画立案を行い、データに基づく実践的なプランニングを提供しています。



### プランワークス政策研究所とは

「プランワークス政策研究所」（旧トレンドラボ）は、次世代のプランニングを創造する政策研究シンクタンクとして、行政課題や社会課題に関する独自調査・分析を行う専門ユニットです。

そこで得られた知見を、政策提言やレポート制作だけでなく、具体的な企画・施策の設計にも反映し、行政・企業双方のパートナーとして機能することを目指しています。



#### <連絡先>

※調査に使用した元データご希望の際は、  
下記よりお問い合わせください

**プランワークス 政策研究所**  
E-mail [ppi@planworks.jp](mailto:ppi@planworks.jp)

※各メッシュごとの設置数などの元データご希望の際は、メールまたはHPフォームよりお問い合わせください