

（１）交通網・社会基盤

- ◇国道356号、中央部を国道464号（北千葉道路）が東西を結んでおり、実延長は32,505m、改良率は100%、舗装率は100%となっています。
- なお、北千葉道路は市東部の成田国際空港方面の約13.5kmで整備が進められており、鎌ヶ谷方面の約9kmで事業化に向けた検討が進められている状況です。
- ◇主要地方道については、実延長65,753m、改良率100%、舗装率100%となっています。
- ◇市道については、実延長1,144,830m、改良率は57%、舗装率は74%となっています。
- ◇都市計画道路については、整備率80%であり、千葉ニュータウン中央駅周辺と木下駅周辺、また印西牧の原駅周辺と小林駅周辺を繋ぐ道路に未供用区間が存在しています。
- ◇主に市街化調整区域において、狭あい道路（幅員4m以下）が広がっています。
- ◇鉄道については、市北部にJR成田線、中央部に成田スカイアクセス線が通っており、東京・成田方面の東西を結んでいます。
- ◇JR成田線の木下駅、小林駅の利用者は減少傾向にあり、それぞれおよそ2千人/日（乗車人員）程度が利用している状況です。
- ◇一方で、北総線や成田スカイアクセス線はいずれの駅でも利用者が増加傾向であり、千葉ニュータウン中央駅は17千人、印西牧の原駅は7千人、印旛日本医大駅は3千人程度が利用している状況です。
- ◇上水道は市営水道、県営水道、長門川水道企業団の3つの水道事業があり、市営水道の給水区域内人口における普及率は、平成29年現在で69.8%となっています。なお、県営水道の同普及率は100%、長門川水道企業団は30.5%となっています。
- ◇下水道の普及率は、平成29年現在で95.9%となっています。
- ◇千葉ニュータウン中央駅においては、道路の地下に上水道管や電力線などを収容した共同溝が整備されています。
- ◇ごみ処理施設については、印西地区環境整備事業組合が事業主体となって運営している印西クリーンセンターがあります。

<道路の整備状況>

表 道路の整備状況

種別	実延長 (m)	改良済延長 (m)	改良率 (%)	舗装済延長 (m)	舗装率 (%)
国道	32,505	32,505	100.0	32,505	100.0
主要地方道・県道	65,753	65,753	100.0	65,753	100.0
市道	1,144,830	653,028	57.0	843,558	73.7
合計	1,243,088	751,286	60.4	941,816	75.8

* 出典：印西市都市計画課資料（令和元年度）

＜都市計画道路の状況＞

表 都市計画道路の整備状況

路線数	計画延長(km)	整備済延長(km)	整備率(%)
41	69.49	54.85	78.93

出典：印西市都市計画課資料(平成 31 年 3 月末)

<鉄道>

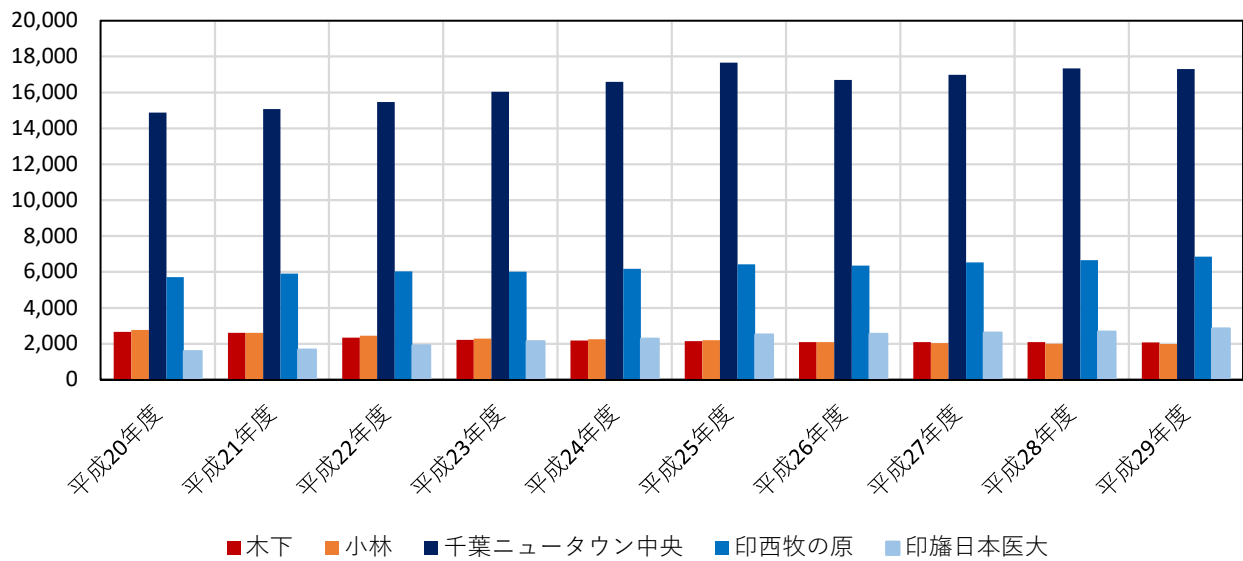


図 各駅の利用者数の推移

出典：千葉統計年鑑(各年)

<バス>

★地域公共交通網形成計画で作成している公共交通網の状況と整合し掲載する予定

掲載予定：【バス網とバス停利用圏の状況】(バス停利用圏：300mを想定)

掲載予定：【バスルート別の運行・利用状況】

<上水道・下水道>

表 上下水道の状況の推移

市営水道										
年度	排水量(㎥)			給水区域内人口(人)						
	総量	一日平均	一日当たり最大	給水区域内人口	給水人口	普及率(%)				
平成 20 年	1,304,009	3,573	4,363	17,427	13,149	75.5				
平成 21 年	1,855,598	5,084	5,820	26,340	17,981	68.3				
平成 22 年	1,965,647	5,111	7,271	26,151	17,873	68.4				
平成 23 年	1,873,296	5,118	5,743	25,850	17,767	68.7				
平成 24 年	1,766,919	4,841	5,700	25,723	17,892	69.6				
平成 25 年	1,781,279	4,880	5,673	25,539	17,740	69.5				
平成 26 年	1,758,570	4,818	5,617	26,223	17,782	67.8				
平成 27 年	1,833,776	5,010	6,060	25,982	17,934	69.0				
平成 28 年	1,806,377	4,949	5,620	25,717	17,868	69.5				
平成 29 年	1,822,920	4,994	5,617	25,551	17,821	69.8				
県営水道(各年 3 月 31 日現在)										
年度	年度末給水区 域面積(ha)	給水区域内人口(人)		給水戸数(戸)	給水人口(人)	普及率(%)				
平成 20 年	1,699	38,088		14,029	38,068	99.9				
平成 21 年	1,965	49,446		17,896	49,427	100.0				
平成 22 年	1,965	50,211		18,607	50,192	100.0				
平成 23 年	1,965	52,164		19,093	52,144	100.0				
平成 24 年	1,965	53,523		19,893	53,502	100.0				
平成 25 年	1,965	54,237		20,313	54,216	100.0				
平成 26 年	1,965	54,833		20,644	54,812	100.0				
平成 27 年	1,965	56,723		21,510	56,701	100.0				
平成 28 年	1,965	59,095		22,628	59,072	100.0				
平成 29 年	1,965	61,222		23,465	61,198	100.0				
長門川水道企業団(各年 3 月 31 日現在)										
年度	年度末給水区 域面積(ha)	給水区域内人口(人)		給水戸数(戸)	給水人口(人)	普及率(%)				
平成 23 年	399	1,767		181	588	33.3				
平成 24 年	399	1,737		179	574	33.0				
平成 25 年	399	1,729		180	553	32.0				
平成 26 年	399	1,688		180	532	31.5				
平成 27 年	399	1,639		180	517	31.5				
平成 28 年	399	1,611		180	497	30.9				
平成 29 年	399	1,587		178	484	30.5				
公共下水道(各年 3 月 31 日現在)										
年度	行政面積 (ha)	事業認可区域(ha)			処理区域面積(ha)			処理割合(%)		
		手賀沼 処理区	印旛処 理区	全体	手賀沼 処理区	印旛処 理区	全体	手賀沼 処理区	印旛処 理区	全体
平成 21 年	12,380	413	1,182	1,595	384	998	1,382	93.0	84.4	86.6
平成 22 年	12,380	438	1,582	2,020	388	1,043	1,431	88.6	65.9	70.8
平成 23 年	12,380	438	1,582	2,020	404	1,054	1,458	92.2	66.6	72.2
平成 24 年	12,380	438	1,582	2,020	404	1,124	1,528	92.2	71.0	75.6
平成 25 年	12,380	438	1,582	2,020	404	1,300	1,704	92.2	82.2	84.4
平成 26 年	12,380	438	1,582	2,020	404	1,314	1,718	92.2	83.1	85.0
平成 27 年	12,380	438	1,582	2,020	404	1,532	1,936	92.2	96.8	95.8
平成 28 年	12,480	438	1,582	2,020	404	1,534	1,938	92.2	97.0	95.9
平成 29 年	12,379	438	1,582	2,020	404	1,534	1,938	92.2	97.0	95.9

出典:データいんざい 2018(平成 30 年)

※処理割合は事業認可区域と処理区域面積より算出

<共同溝>

- ・千葉ニュータウン中央駅周辺において、道路の地下に上水道管や電力線などを収容した共同溝が整備されています。



<ごみ処理施設>

- ・ごみ処理施設は、印西地区環境整備事業組合が事業主体となって運営している印西クリーンセンターがあり、印西市、白井市、栄町を対象に、適切なごみ処理事業が行われています。

- ・ 自然と防災

- ◇市北部の木下駅や小林駅周辺の市街地を含む低地部・谷津では、揺れやすく、液状化しやすい状況にあります。また、これらの地域は、利根川の氾濫時に浸水するエリアとして指定されています。
- ◇台地と低地部の境には斜面が存在しており、それらを中心に土砂災害警戒区域、土砂災害特別警戒区域に指定されています。
- ◇河川沿いや台地部の市街地等において、内水はん濫が起こることが想定されています。

- ・ 景観資源

- ◇市内には、低地部の田園や水辺の景観、台地部における農村の景観や、住宅地・ビジネスモールの良好な都市的な景観、桜等の樹木や社寺、歴史的な街道沿いの建築物などの景観資源を有しており、市民による美化活動なども活発に行われています。
- ◇各地域の特性を活かした良好な景観形成を進めていくため、市域全域を景観計画の区域(景観計画区域)としています。
- ◇また、市内外からも多くの来訪者がある国道464号沿道において、本市の顔やシンボルとなる景観形成を先導していくことを目指した地区を「国道464号沿道地区」とし、その他の区域を「一般地区」に区分しています。

(2) 市民意向（市民アンケート調査）

・ アンケート調査の実施概要

- 実施対象：市内在住の18歳以上の市民2,000人
- 抽出方法：住民基本台帳より無作為抽出。
- 調査方法：郵送による配布・回収
- 調査期間：令和元年9月6日～令和元年9月30日（11月22日までの返送分を集計）
- 調査内容：①回答者の属性
 - ②現状の評価や考え
 - ③まちづくりに対する意向
 - ④日常的な生活行動の状況
 - ⑤コンパクトシティの方針に対する賛否と意見
 - ⑥都市づくりへの関心・参加意欲

○回収結果

配布数	(a)	2,000 票
回収票数	(b)	772 票
回収率	(b)/(a)	38.6 %
有効回答票数(c)		772 票
有効回答率	(c)/(a)	38.6 %

※集計に関する留意事項

- ・指定した回答数を超えて回答があった場合は、回答無効としました。
- ・条件付きで回答を求める設問に対し、条件に合わない回答があった場合（選択肢1を選んだ場合のみ回答する設問に対し、選択肢2を選んでいるにもかかわらず回答があった場合など）は、無効回答としました。

※表記に関する注釈

- ・一部の図表において、「千葉ニュータウン」を「千葉NT」と略しています。
- ・調査結果は、比率をすべて百分率（%）で表し、小数点第2位以下を四捨五入して表示しています。そのため比率の合計が100.0%となっていない場合があります。
- ・問2については、満足度及び重要度（回答の点数化）により評価を行っています。満足度及び重要度の算出方法は、以下の通りです。

【満足度の算出方法】

$$\text{満足度} = \frac{(\text{2点} \times \text{満足の票数} + \text{1点} \times \text{やや満足の票数} - \text{1点} \times \text{やや不満の票数} - \text{2点} \times \text{不満の票数})}{\text{回答票数の合計（無回答を除く）}}$$

満足：＋2点 やや満足：＋1点
不満：－2点 やや不満：－1点

【重要度の算出方法】

$$\text{重要度} = \frac{(\text{2点} \times \text{とても重要な票数} + \text{1点} \times \text{やや重要な票数} - \text{1点} \times \text{あまり重要でないの票数} - \text{2点} \times \text{重要でないの票数})}{\text{回答票数の合計（無回答を除く）}}$$

とても重要：＋2点 やや重要：＋1点
重要でない：－2点 あまり重要でない：－1点

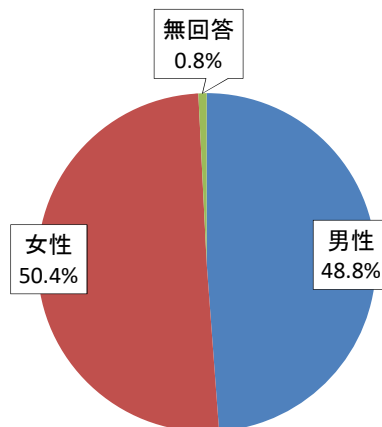
- ・調査結果 ※主な集計結果を掲載しています
＜回答者の属性＞

◆性別

問1（ア） 単一回答

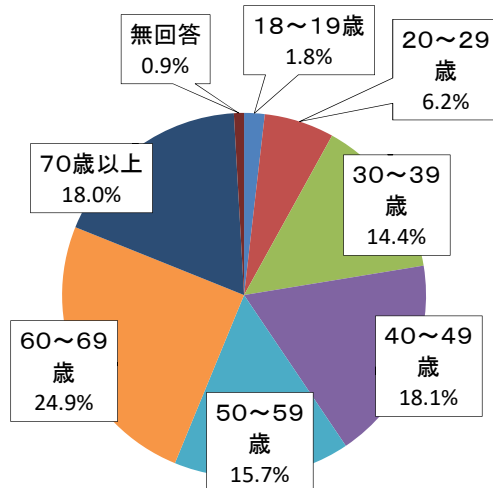
「男性」が48.8%、
「女性」が50.4%となっており、
若干女性の回答者が多くなっています。

問1（ア） 単一回答



◆年齢

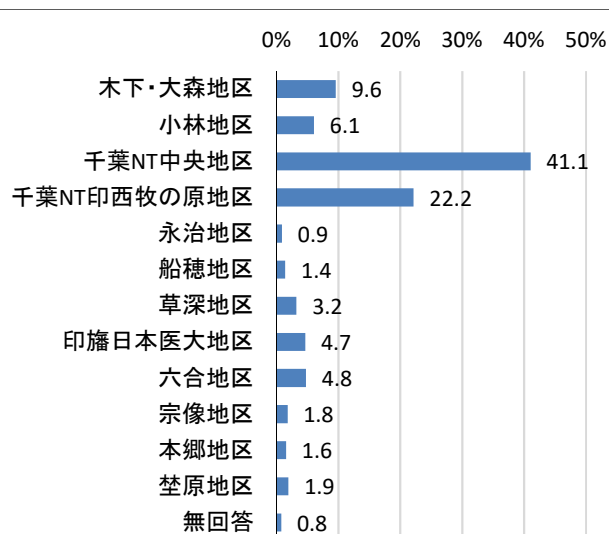
「60歳代」が24.9%と最も多く、
「40歳代」の18.1%、「70歳以上」
の18.0%が続いています。



◆居住地

問1（イ） 単一回答

「千葉ニュータウン中央地区」が
41.1%と最も多く、
「千葉ニュータウン印西牧の原地区」
の22.2%、
「木下・大森地区」の9.6%が
続いています。



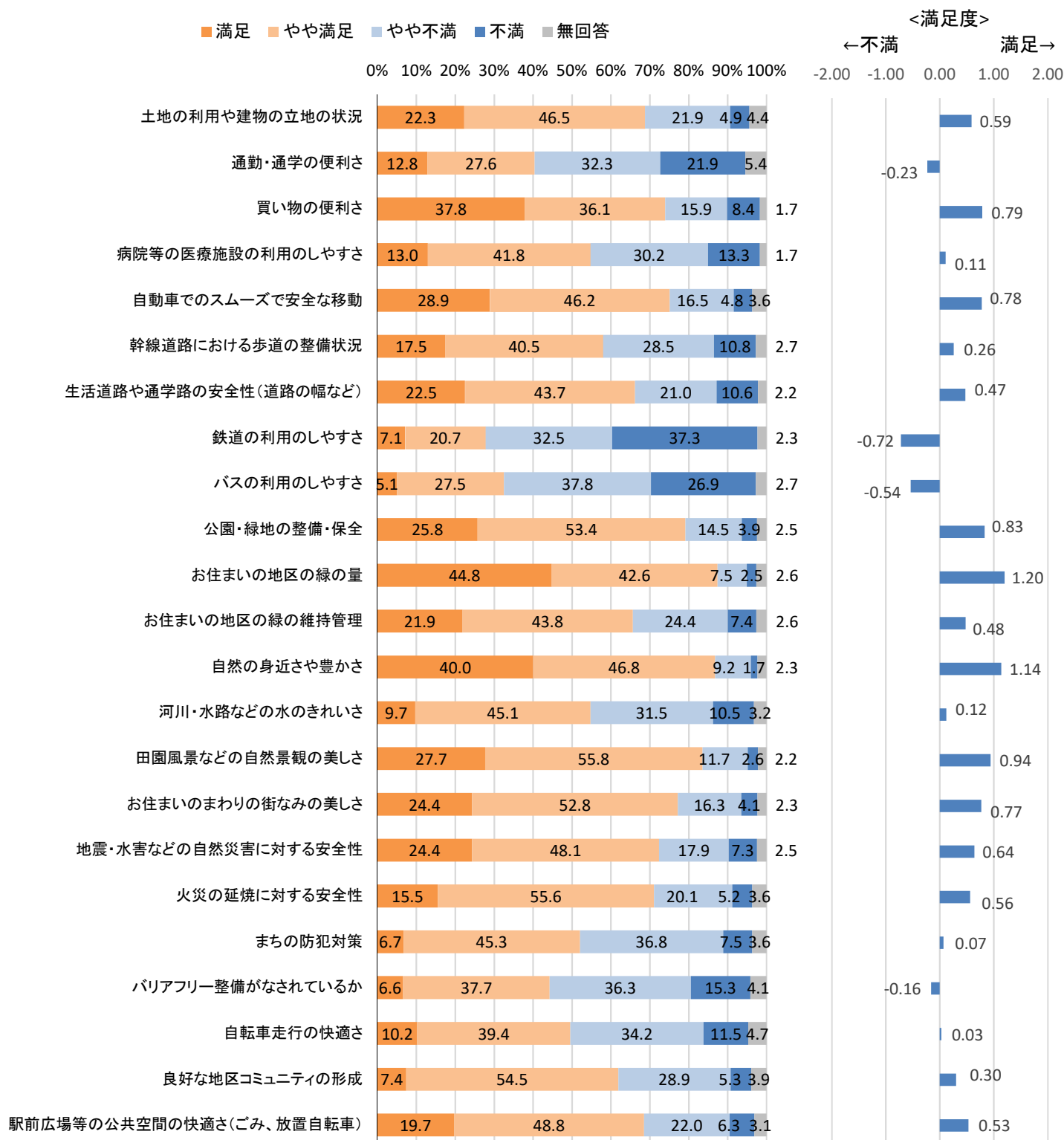
<現状の評価や考え>

◆暮らしに関わる要素の満足度

問 2 ① 各単一回答 算出方法は p.28 を参照

23 の分野について、暮らしに関わる要素の満足度を算出すると、「緑の量」が 1.20 で最も高く、「自然の身近さや豊かさ」の 1.14、「田園風景など自然景観の美しさ」の 0.94 が続くなど、自然環境に関連した要素の満足度が高い結果となっています。

一方、「鉄道の利用のしやすさ」は-0.72 で最も低く、「バスの利用のしやすさ」の-0.54、「通勤・通学の便利さ」の-0.23 が続くなど、公共交通の利便性に関わる要素の満足度が低い結果となっています。

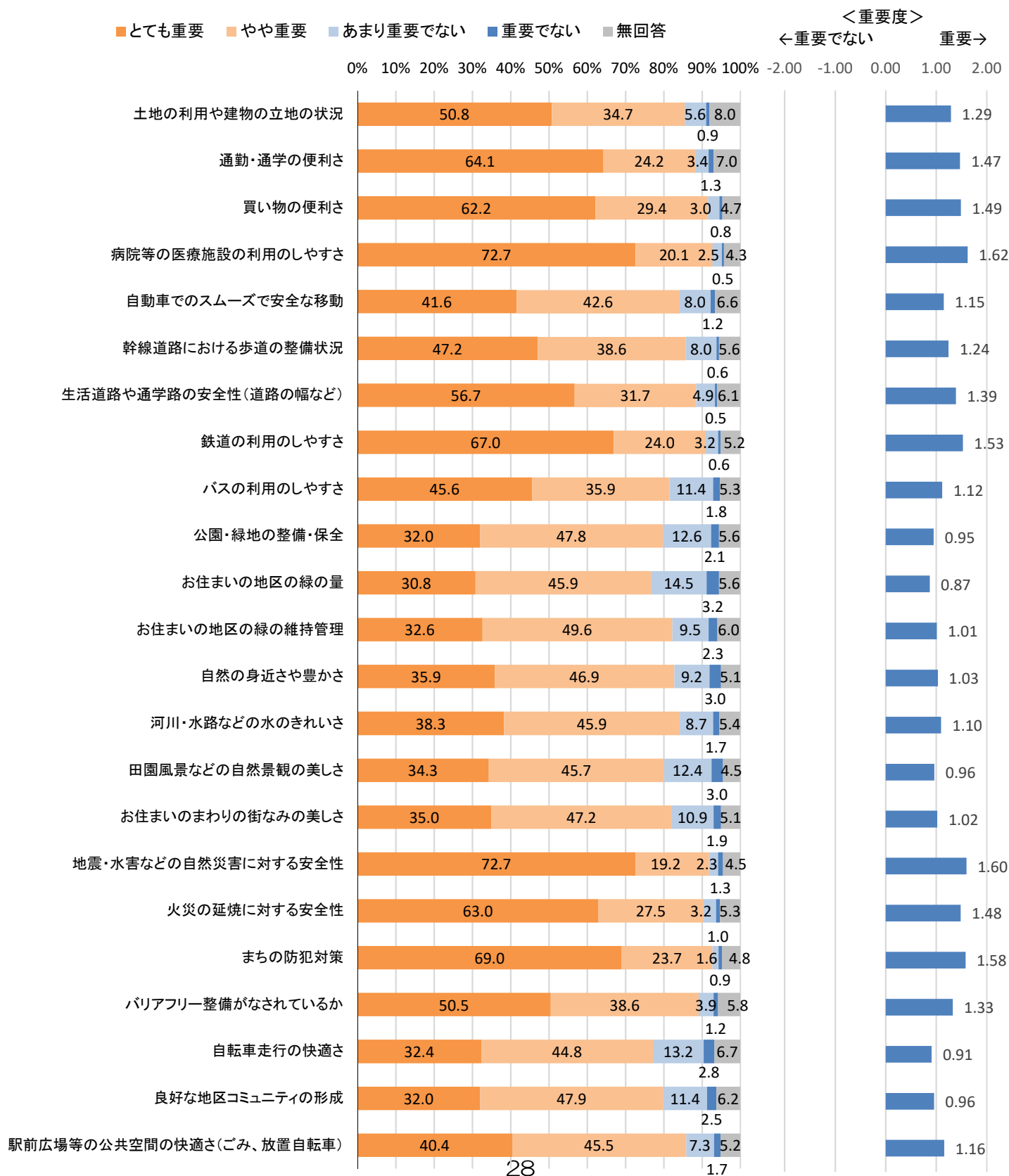


◆暮らしに関わる要素の重要度

問 2 ② 各単一回答 算出方法は p.28 を参照

23 の分野について、暮らしに関わる要素の重要度を算出すると、「病院等の医療施設の利用のしやすさ」が 1.62 で最も高く、「地震・水害などの自然災害に対する安全性」の 1.60、「まちの防犯対策」の 1.58 が続いており、交通・医療・防犯・防災と幅広い要素を重要視する傾向が見られます。

一方、「緑の量」は 0.87 で最も低く、「自転車走行の快適さ」の 0.91、「公園・緑地の整備・保全」の 0.95 が続いています。



◆満足度及び重要度の関係

満足度を横軸、重要度を縦軸にとって各要素の評価をグラフ化すると以下のようになります（各要素の番号と内容の対応は右表）。

相対的に満足度も重要度も高い施策に関しては、現状の取組の着実な継続が求められ、相対的に満足度が低く重要度が高い施策に関しては、取組の一層の強化が求められているといえます。

なお、相対的に満足度が低く重要度が高い施策としては、具体的に

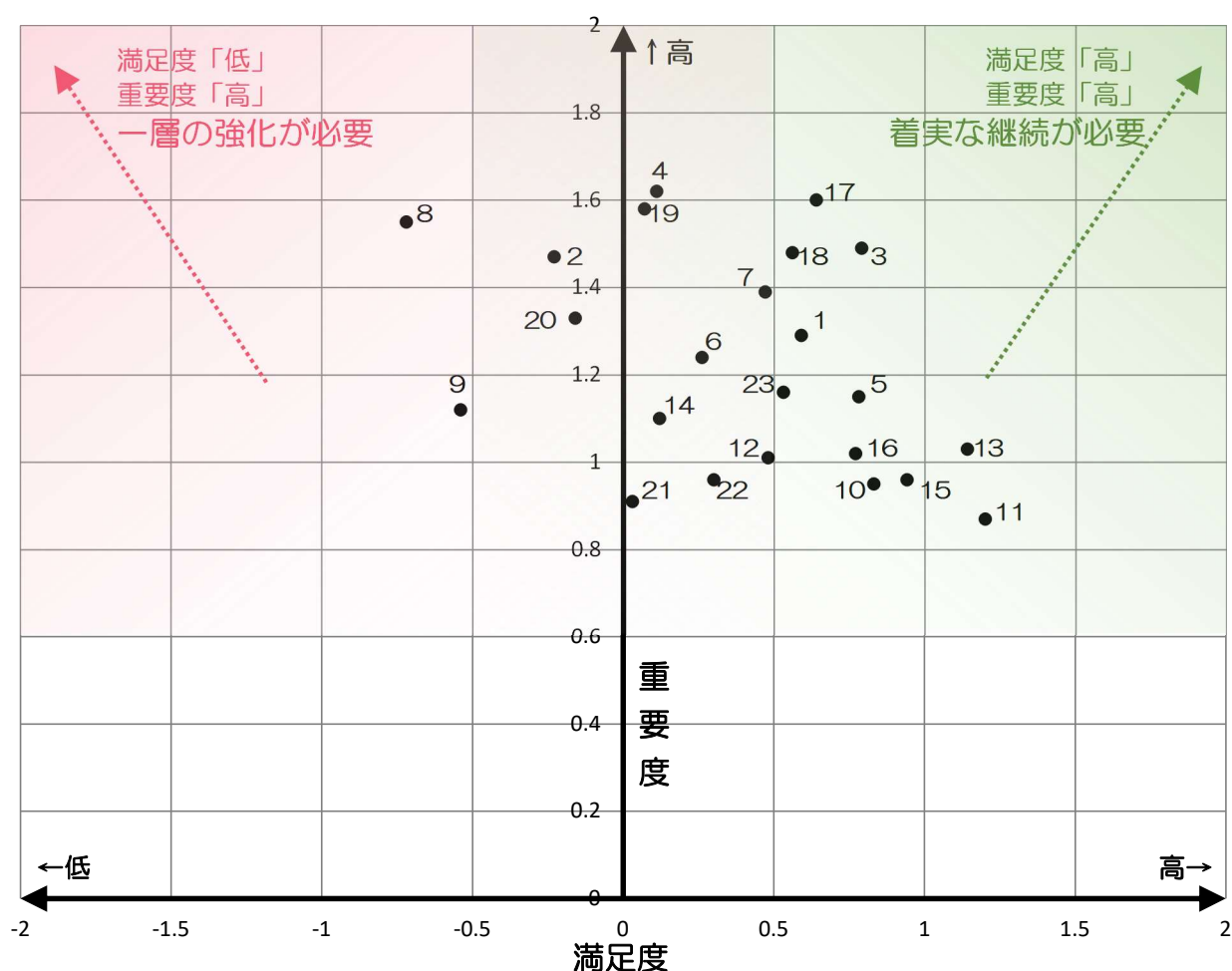
「2 通勤・通学の便利さ」

「8 鉄道の利用のしやすさ」

「9 バスの利用のしやすさ」

「20 バリアフリー整備がなされているか」の4点が挙げられます。

1	土地の利用や建物の立地の状況
2	通勤・通学の便利さ
3	買い物の便利さ
4	病院等の医療施設の利用のしやすさ
5	自動車でのスムーズで安全な移動
6	幹線道路における歩道の整備状況
7	生活道路や通学路の安全性（道路の幅など）
8	鉄道の利用のしやすさ
9	バスの利用のしやすさ
10	公園・緑地の整備・保全
11	お住まいの地区の緑の量
12	お住まいの地区の緑の維持管理
13	自然の身近さや豊かさ
14	河川・水路などの水のきれいさ
15	田園風景などの自然景観の美しさ
16	お住まいのまわりの街なみの美しさ
17	地震・水害などの自然災害に対する安全性
18	火災の延焼に対する安全性
19	まちの防犯対策
20	バリアフリー整備がなされているか
21	自転車走行の快適さ
22	良好な地区コミュニティの形成
23	駅前広場等の公共空間の快適さ（ごみ、放置自転車）



＜将来のまちづくりに対する意向・考え＞

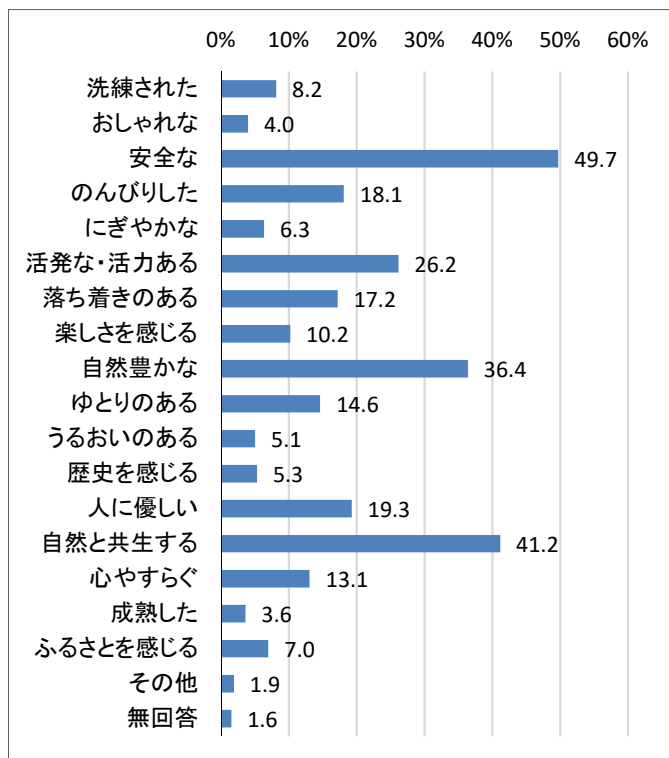
◆都市の将来イメージ

【市全体のイメージ】

問3 ① 選択肢を3つまで選び回答

市全体の将来イメージは、「安全な」が49.7%で最も多く、「自然と共生する」の41.2%、「自然豊かな」の36.4%が続いています。

このことから、将来のイメージは『安全』『自然との共生』『活力』などがキーワードになるものと考えられます。



(3) 都市づくりの主な課題

本市の現況や、市民アンケート及び関係各課への意見照会の結果を踏まえた都市づくりにおける主な課題については、以下のとおりです。

土地利用 ～地域の特성에 応じた計画的な土地利用の誘導～

◆良好な住環境の保全

- ・引き続き、地区計画等により、千葉ニュータウンや既成市街地において、良好な住環境を創出する必要があります。

◆利便性やにぎわいの向上に資する商業・業務施設の適正な配置

- ・駅前や幹線道路において、商業・業務施設の維持・充実を図っていく必要があります。
- ・既成市街地等において、商業施設の撤退等による低・未利用地が存在していることから、有効活用するための検討が必要です。

◆市の経済活力を支えるための雇用の場の確保

- ・令和10年以降の少子高齢化等による経済活力の低下が懸念されます。
- ・東京都心部及び成田国際空港からの優れたアクセス環境を活かして、市民が安定的に就業できる雇用の場の確保と機会を創出する必要があります。

◆営農環境の保全

- ・農業従事者の高齢化等により、担い手不足が懸念されます。
- ・耕作放棄地の増加により、農地の適正な利用について検討が必要です。

◆適正な土地利用の誘導

- ・自然環境と都市環境が調和する適正な土地利用を誘導していく必要があります。
- ・市街化調整区域内集落地において、人口減少や少子高齢化が進んでおり、土地利用や活性化のあり方の方向性を示す必要があります。
- ・印旛中央地区において、土地区画整理事業の事業化に向けた検討が進められており、事業化に向けた支援が必要です。
- ・空き地や学校・工場跡地などの未利用地については、適正な土地利用について検討していく必要があります。
- ・市街化調整区域への住宅開発の広がりにより、周辺環境との不調和が懸念される地域が存在していることについて検討していく必要があります。
- ・新駅周辺については、合理的な土地利用の可能性について、駅設置も含めて検討していく必要があります。

都市施設 ～社会情勢の変化に応える適正な都市施設の整備～

◆東京都心部や成田方面等を結ぶ広域ネットワーク等の形成

- ・国道 464 号(北千葉道路)や都市計画道路3・4・41竹袋大森線(千葉竜ヶ崎線バイパス)の未整備区間の早期整備が求められています。
- ・その他市内の幹線街路の早期整備が求められています。

◆公共交通の利便性の向上

- ・市民アンケート調査では、鉄道、バス利用のしやすさについて、満足度がともに低くなっていることから、利便性の向上が求められています。
- ・高齢化の進行に伴い、公共交通の需要が高まっているため、交通ネットワークの充実が求められています。
- ・小林駅については、南口の駅前広場の早期整備が求められています。
- ・歩行者と自転車を分離する自転車歩行空間の整備に向けた検討をする必要があります。
- ・道路、橋りょう、公共下水道などの都市施設について、整備計画を検証するとともに、適正な維持管理をしていく必要があります。

◆市民ニーズに応じた公園や緑地の整備・利活用の促進

- ・公園や緑地に対するニーズが多様化している中で、維持管理等の管理方針について検討していく必要があります。

◆人口構成バランスの変化等に応じた公共公益施設の適正配置・維持管理

- ・将来的な公共公益施設の更新等に要する費用の増大が懸念されることから、公共施設の複合化等に向けた検討を実現化する必要があります。
- ・公共下水道及び上水道について、未整備の箇所が存在しており、引き続き整備を推進する必要があります。
- ・公共公益施設の有効利用及び機能向上を図るため、令和元年度に策定予定の「公共施設適正配置アクションプラン」に基づき公共施設を集約化・複合化する必要があります。
- ・統廃合による学校跡地や工場跡地等の未利用地が存在していることから、その有効利用について検討する必要があります。

◆その他都市施設

- ・新クリーンセンター建設に向けた取り組みを推進する必要があります。
- ・長期末整備都市計画道路の存続・変更・廃止について、再検討する必要があります。

環境 ～環境にやさしいまちづくりの推進～

◆生物多様性に配慮した自然環境の保全と活用

- ・樹林地、里山等の豊かな地域資源が数多く存在しており、引き続き、維持保全を行う必要があります。

◆グリーンインフラの整備促進

- ・持続可能な社会の形成や生活の質の向上に向けた、自然環境が有する多様な機能を活用していく必要があります。

◆農地、水辺環境の保全と活用

- ・農地に求められる機能が多様化し、農業従事者や経営耕作面積が年々減少する中で、農地保全に努める必要があります。
- ・豊かな自然環境を守り育てていく仕組みを構築していくことが必要です。

◆低炭素型・循環型の都市の形成

- ・市民生活において、自動車への依存傾向が見られますが、環境負荷の小さいまちづくりに向けた環境施策を検討していく必要があります。

景観 ～美しい景観資源の保全と活用～

◆自然景観の保全と活用

- ・景観に影響を及ぼす資材置き場や太陽光パネルの設置については、計画に基づき、景観に配慮したものとする必要があります。

◆歴史・文化資源の保全と活用

- ・本市の財産である自然景観及び歴史・文化的な景観資源を活かした観光誘客を推進していく必要があります。
- ・歴史や文化を活かした特色あるまちづくりを推進していく必要があります。

◆住宅地の景観の保全

- ・良好な住宅地景観を維持・保全していく必要があります。

◆道路景観の形成

- ・景観計画において、内外からも多くの来訪者がある国道464号沿道地区においては、デザインや形態意匠等に配慮した屋外広告物や建築物を適正に誘導し、景観形成を先導していく必要があります。

安全・安心 ～安全・安心なまちづくりの推進～

◆災害に強い都市基盤の整備

- ・地震発生時の大きな揺れや液状化対策、浸水想定区域や土砂災害警戒区域等における災害予防対策を推進していくことが必要となっています。
- ・風水害による冠水を防ぐ排水対策、また停電、断水、通信障害、交通障害等の二次災害の対策について、関係機関等と連携し、検討していく必要があります。
- ・災害時の建物延焼が懸念されること等から、狭あい道路等の改善が必要となっています。

◆防犯対策の強化

- ・市民が安心して暮らせる都市づくりに向けた、防犯設備の整備を進めていく必要があります。

◆交通安全対策の推進

- ・歩行者や自転車利用者、自動車などの安全確保を図るため、交通量の増加等に伴う交通危険箇所を把握し、交通安全施設を整備していく必要があります。

◆空き家・空き地への対策

- ・既成市街地において、駅周辺部等に空き家・空き地が発生していることから、所有者等が適切な管理を行うことが必要となっています。
また、空き家に関しては、空き家等対策計画を策定し、空き家を適正に管理していく必要があります。