

本市の現況と課題

(1) 本市の主な現況

・ 位置

- ◇本市は、千葉県の北西部に位置し、東京都心から約40km、成田国際空港から約15km、千葉市から約20kmに立地しており、交通のアクセスに優れています。
- ◇成田スカイアクセスが東京方面や成田空港へ、上野東京ライン・成田線が東京方面・我孫子市や成田市に繋がっています。また、成田駅や我孫子駅からは茨城方面や千葉県の中央・南部方面に繋がっています。
- ◇東京方面と成田国際空港とを結ぶ北千葉道路の整備により、道路網のさらなるアクセス性の向上が期待されています。



図 本市の位置

• 地勢

- ◇市域は、北部を利根川、南東部を印旛沼、北西部を手賀沼に囲まれ、標高20～30m程の台地部と、湖沼周辺の低地部から構成されています。
- ◇数万年以上の時を経て、土壌が堆積・凝固してできた下総台地に位置する本市には活断層がなく、地震に強い強固な地盤が形成されています。
- ◇利根川沿いには水運が盛んであった江戸時代から形成されてきた市街地が広がっており、台地部は千葉ニュータウン事業により開発された市街地や、山林・畑が広がっています。
- ◇また、台地部と低地部の境には、印旛沼や手賀沼などに流れ込む大小の河川の浸食作用によって枝状に形成された下総台地特有の谷津が広がり、里山と呼ばれる地域景観が見られます。

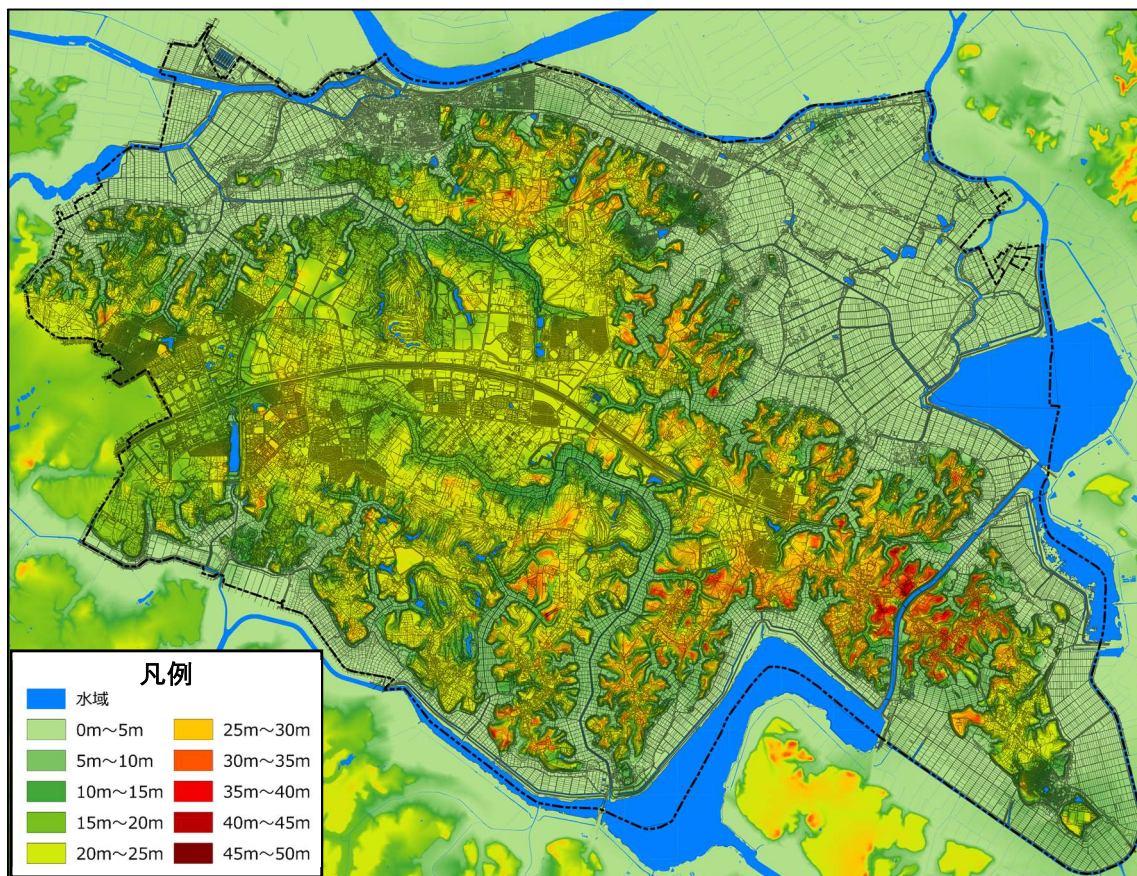


図 本市の標高図

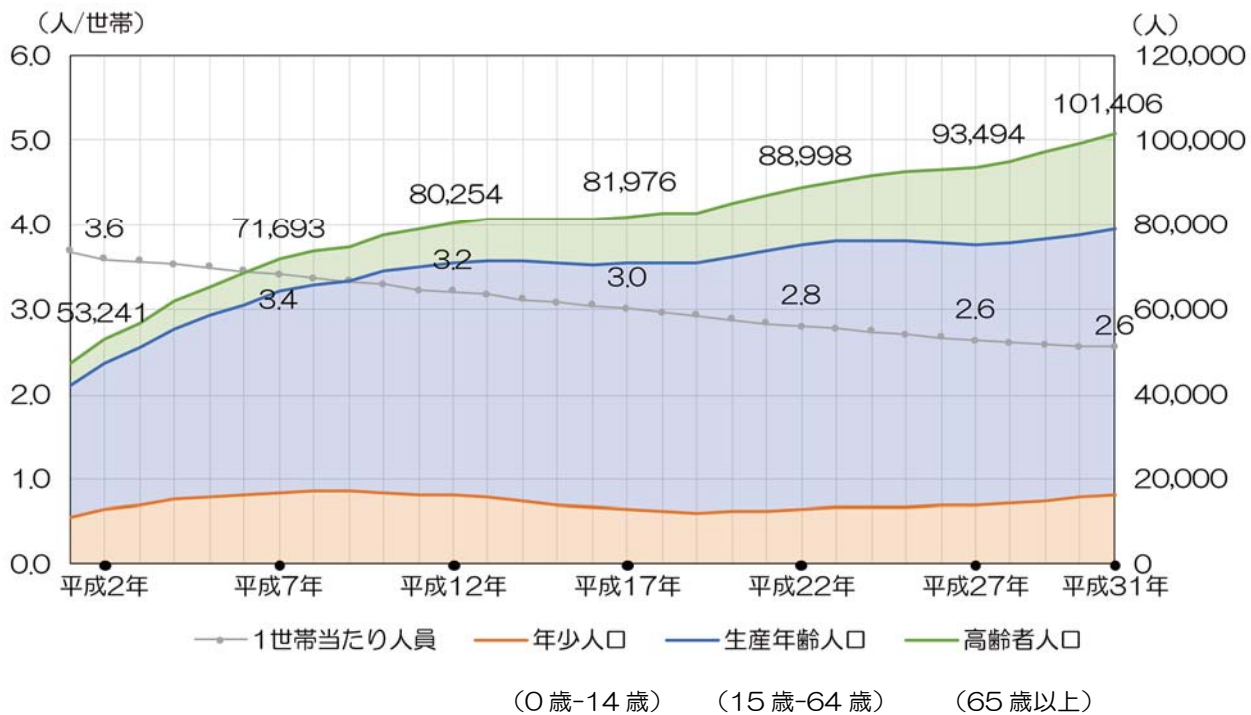
出典：基盤地図情報(平成4年)

・ 沿革・文化

- ◇低地部は弥生時代より現在の手賀沼・印旛沼周辺に水田が形成され、そこから見下ろす台地にムラが形成されました。
- ◇平安時代には、台地と谷津の地形から複数の郷に分かれ、中期以降は印旛郡が印旛沼を境に東南部が印東条(現在の佐倉市・酒々井町・富里市西部・成田市南西部)、北西部は印西条(現在の印西地区・印旛地区・本埜地区西部・白井市東部)となりました。
- ◇江戸時代には、徳川家康による利根川東遷事業により、利根川が江戸湾から銚子方面に付け替えられ、印旛沼と手賀沼が形成されました。
また、利根川筋には河岸が設けられ、木下は流通の要衝として栄えました。
- ◇明治時代には、成田鉄道が開通し、木下駅・小林駅が開業しました。
また、利根川の河川改修に伴い、木下河岸周辺の民家は木下駅周辺に移転し、木下幸町のまちなみが形成されました。
- ◇昭和29年には、木下町・大森町・船穂村・永治村の一部が合併し、印西町が誕生しました。
その後、平成8年に市制施行し、印西市となり、平成22年には、旧印旛村及び旧本埜村と合併し、現在の印西市(123.8km²)が誕生しています。
- ◇昭和42年には、千葉ニュータウン事業が計画決定され、東京都心や成田国際空港との近接性を活かした都市づくりを進めるとともに、首都圏における住宅需要に適応した良好な住宅供給を行うことを目的に整備が始まりました。
- ◇昭和54年には、北総鉄道が開通し、昭和59年には小室・千葉ニュータウン中央間が開通し、内野団地などで入居が始まりました。
- ◇昭和61年には、ニュータウン事業の早期完成を目指し事業区域が縮小され、大規模ベッドタウンからの方向転換を行い、「成田＝世界の玄関」に最も近い自立共生都市「小さな世界都市」を目指して平成26年に事業が完了しました。
- ◇平成29年には国道464号(北千葉道路)の印西市若菰から成田市北須賀までの4.2kmが開通し、地域の活性化や交通混雑の緩和による安全性の向上、日常生活にも大きな効果が期待されています。
- ◇事業の完了に伴い若い世代を中心に人口が増加し、平成30年には人口が10万人を突破、住みよさランキング(東洋経済新報社)においても高い評価を得ています。

・ 人口・世帯の動向

- ◇総人口は一貫して増加傾向が続いており、平成31年4月1日時点での本市の人口は101,406人となっています。
- ◇一方で、1世帯当たりの人員は年々減少傾向にあります。
- ◇高齢者人口(65歳以上)は一貫して増加傾向が続いており、平成31年の高齢化率は22%となっています。一方で、年少人口(14歳未満)はほぼ横ばいに推移しています。
- ◇本市の人口ピラミッド(構成比)は、平成20年には、50代とその子どもの世代である15歳から24歳の層に「山」が見られ、25歳から34歳の層に「くぼみ」がある「ひょうたん型」となっていました。10年後の平成30年には、平成20年と比較すると、50代の「山」が高齢者層に移り、高齢化が進んでいく傾向を示しています。
また、15歳から20代の若者の割合が低下する一方で、ニュータウン後期の開発に伴い、毎年新たに子育て世代(30代後半から40代前半、9歳以下の子ども)の割合が増加しています。
- ◇平成30年の人口の転入・転出については、20歳から29歳を除く全ての年齢層において、転入者数が転出者数を上回っており、30歳から34歳、25歳から29歳、0歳から4歳の順に転入者数が多く、子育て世代が転入していることが分かります。
一方、20歳から24歳、15歳から19歳の順で転出傾向が目立ち、進学や就職での転出が考えられます。
- ◇平成27年の昼間人口は約8.0万人であり、夜間人口は約9.3万人となっています。
夜間人口のうち、市外で従業・通学している人口は、平成17年以降は減少傾向にあります。
一方で、昼間人口のうち、市外に常住している人口は年々増加傾向にあり、商業や業務系施設の立地等により、市内で働く人の数が増加していることが分かります。
- ◇地域別の人口動向については、千葉ニュータウン地区を中心に人口密度が高い状況となっています。
一方で、木下駅周辺の既成市街地では、人口密度が低下している状況です。
- ◇市街化調整区域の農村部を中心に、高齢化が進む中、比較的進行の遅い千葉ニュータウン地区においても、一部では高齢化が進んでいる状況です。



出典:住民基本台帳(各年4月1日)

図 年齢3区分別人口と世帯当たり人口

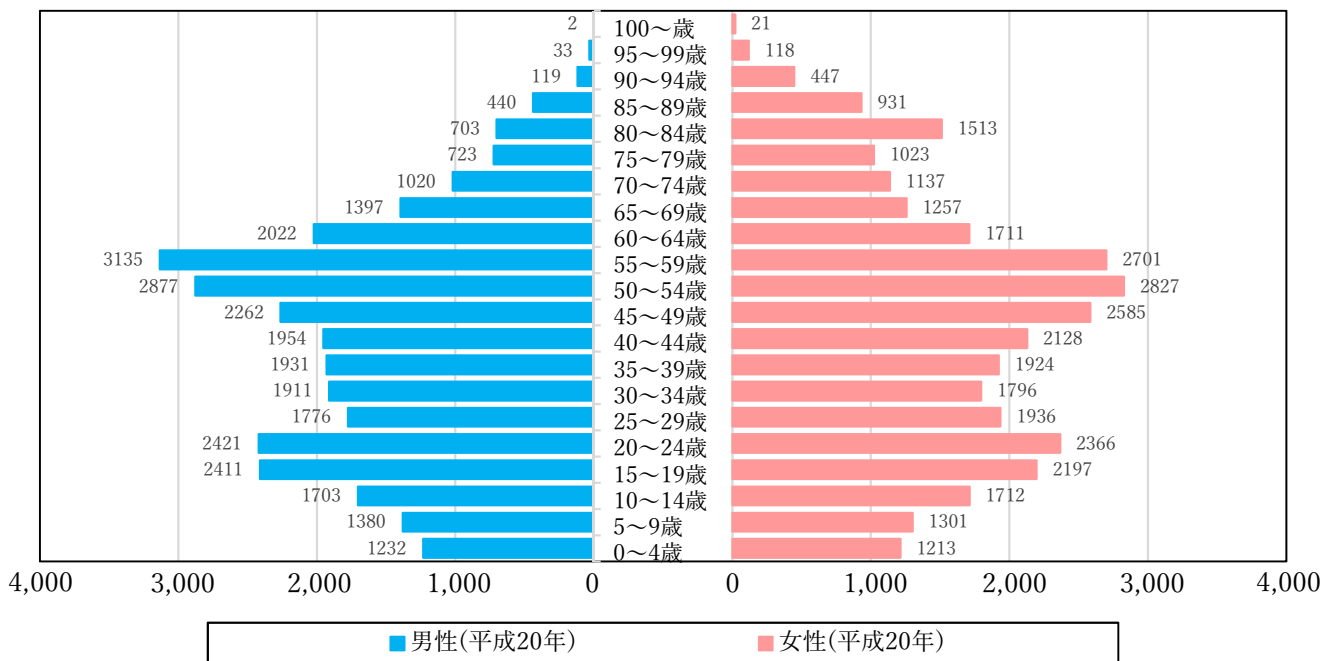


図 平成 20 年の人口ピラミッド 出典:住民基本台帳(平成 20 年)

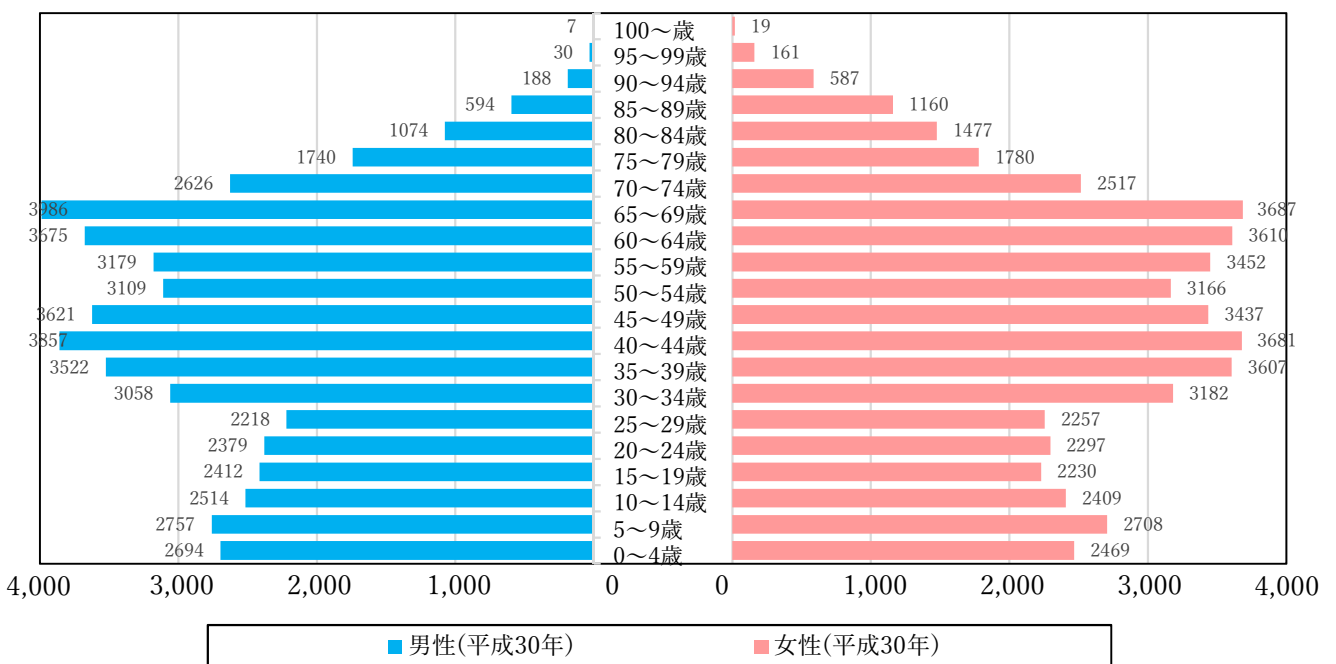


図 平成 30 年の人口ピラミッド 出典:住民基本台帳(平成 30 年)

・ 産業の動向

- ◇平成27年の一次産業の就業者数は、1,799人であり、平成22年の1,738人に比べて微増傾向にあり、千葉県内の平均割合を上回っています。
- ◇平成27年の二次産業の就業者数は、7,324人であり、平成22年の6,615人に比べて増加傾向にあります。
- ◇平成27年の三次産業の就業者数は、34,308人であり、平成22年の32,645人に比べて増加傾向にあります。
- ◇農業については、平成17年から平成22年にかけて総農家数が約2割減少し、特に兼業農家数の減少(約3割)が目立ちます。
農業従事者についても約3割減少しており、経営耕地面積は約1割減少している状況です。
- ◇耕作放棄地については、平成22年から平成27年にかけて約50ha増加しています。
また、農地転用については平成22年から平成25年の平均で年間約75件、面積は約404aとなっていますが、平成26年から平成27年の平均で年間約150件、面積は約1,088aとなっており、件数は約2倍、面積は約2.7倍増加しています。
- ◇工業については、平成21年に工場の撤退等により出荷額等の減少がみられますが、平成25年以降は松崎台工業団地への事業所の新規立地等により回復に転じ、平成29年現在は約274億円となっています。
- ◇商業については、平成14年から平成19年にかけて、千葉ニュータウン中央駅周辺における商業施設の大規模な増床や、印西牧の原駅周辺への大型小売店舗の相次ぐ進出等により、従業者数及び年間商品販売額が急増しています。
また、平成19年から平成26年にかけて事業所数は減少しているものの、従業者数及び年間商品販売額は増加している状況です。
- ◇観光については、平成29年現在で延べ約103万人の観光入込客数があります。
観光が盛んな自治体と比べ、特筆するほど多くはありませんが、近隣自治体と比較すると同等の状況です。

<産業別就業人口>

表 産業別就業人口の推移

	合計(人)	第一次産業 (人)		第二次産業 (人)		第三次産業 (人)		分類不能 (人)	
平成17年	30,169	1,297	4.3%	5,186	17.2%	22,826	75.7%	860	2.9%
平成22年	43,638	1,738	4.0%	6,615	15.2%	32,645	74.8%	2,640	6.0%
平成27年	45,662	1,799	3.9%	7,324	16.0%	34,308	75.1%	2,231	4.9%
千葉県 平成27年	2,722,647	80,221	2.9%	559,952	20.6%	2,082,474	76.5%	157,297	5.8%

* 比率は四捨五入のため、合計が100%とならない場合がある。

出典：国勢調査(各年)

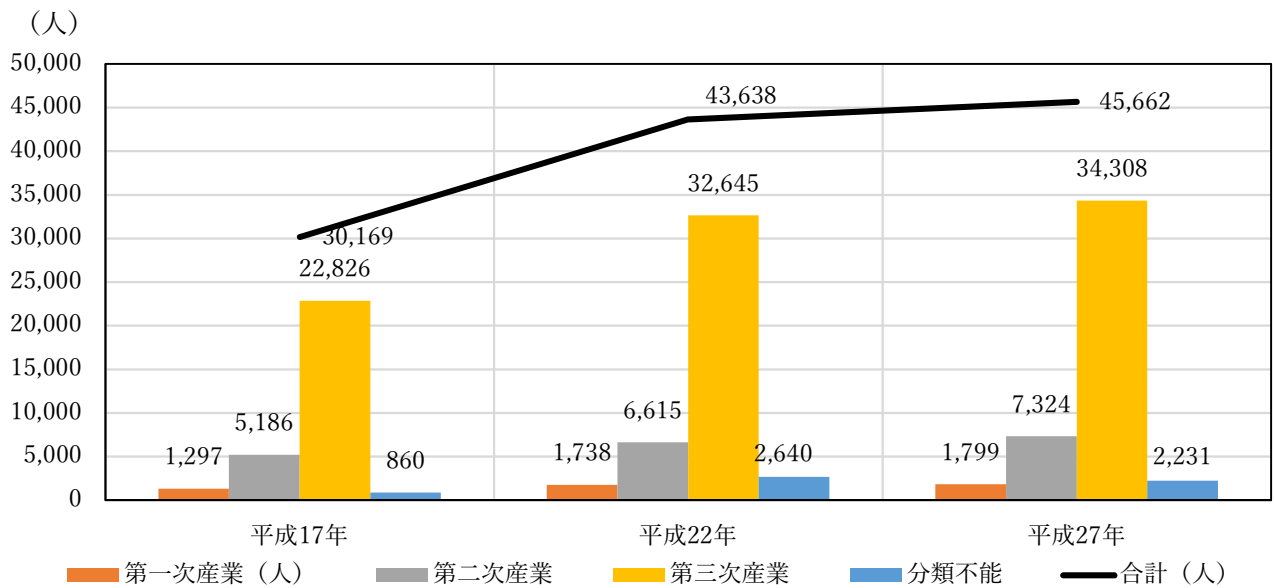


図 産業別就業人口の推移

出典：国勢調査(各年)

<農業>

表 農家数、経営耕地面積の推移

	総農家数 (戸)	販売数		自給的農家 (戸)	農業従事者 [販売農家] (人)	経営耕地面積 [総農家] (ha)
		専業農家(戸)	兼業農家(戸)			
平成17年	2,248	296	1,589	363	5,586	3,177.39
平成22年	2,080	310	1,373	397	4,898	3,130.22
平成27年	1,797	292	1,105	400	3,831	2,840.70

出典：農林業センサス(各年)

表 耕作放棄地の面積(ha)

	合計	販売農家	自給的農家	土地持ち非農家
平成17年	475	261	63	151
平成22年	464	217	70	177
平成27年	514	229	82	203

出典：農林業センサス(各年)

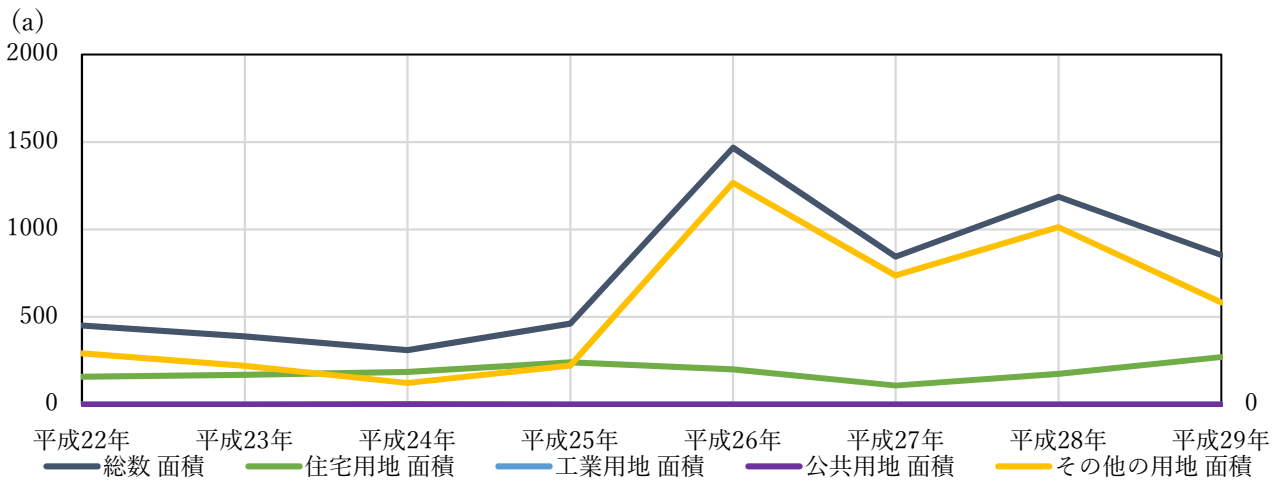


図 農地転用の面積の推移

出典：データいんざい 2018
(平成30年)

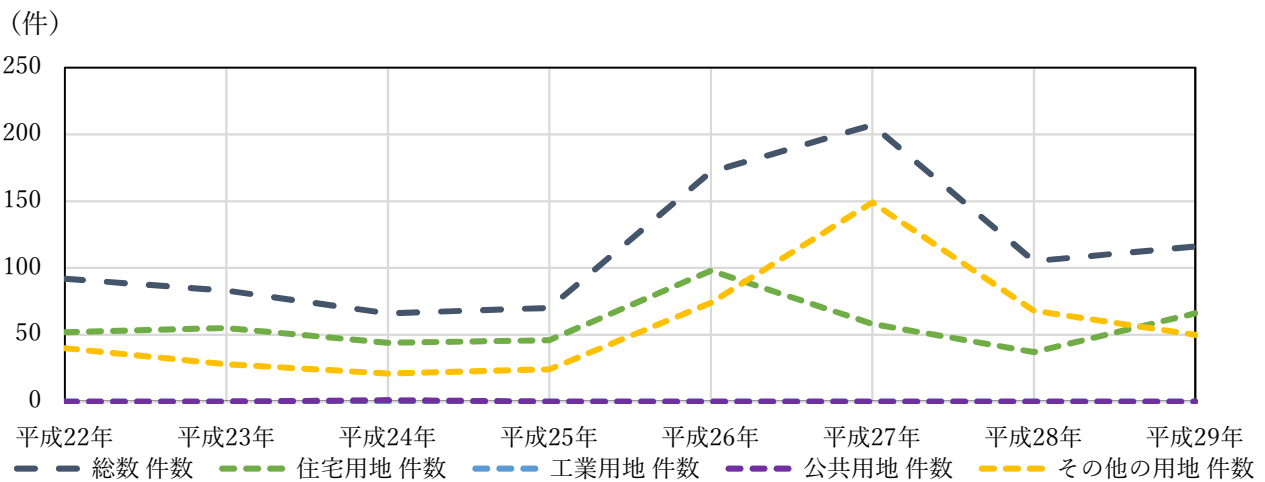
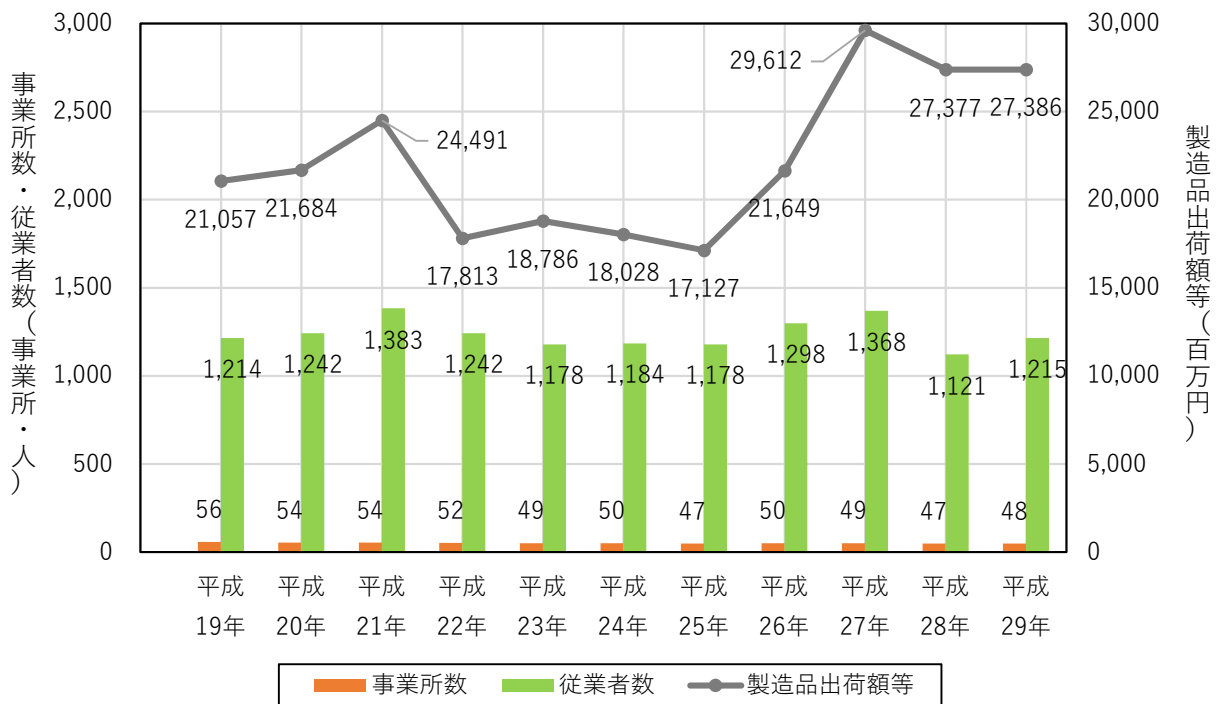


図 農地転用の件数の推移

出典：データいんざい 2018
(平成30年)

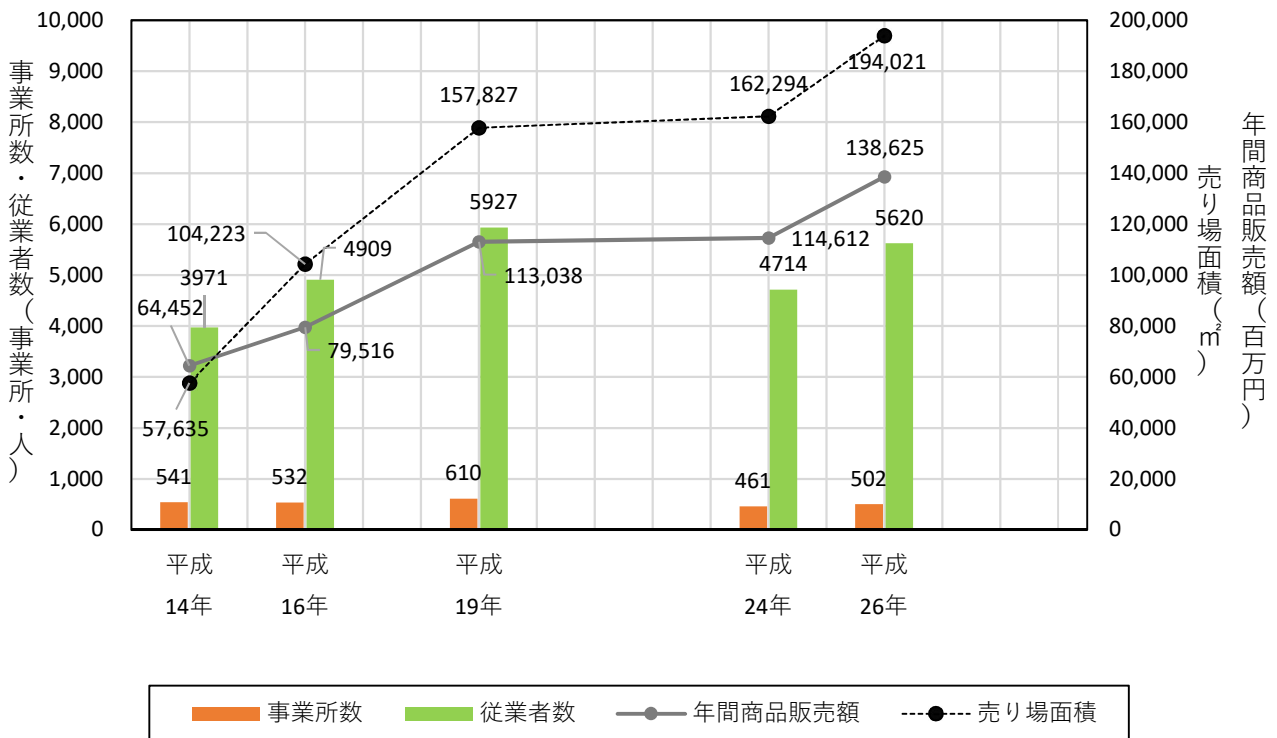
<工業>



出典：工業統計調査(各年)

図 事業所数、従業者数、製造品出荷額等の推移

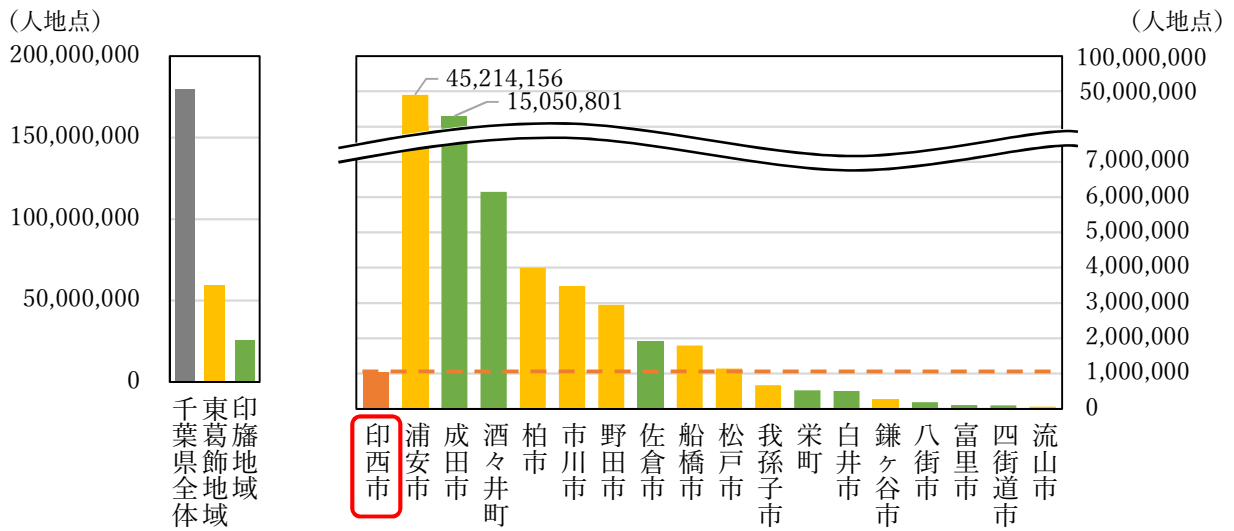
<商業>



出典：商業統計調査(各年)

図 事業所数、従業者数、年間商品販売額、売り場面積の推移

<観光>



出典:千葉県観光入込調査報告書(平成 29 年)

図 自治体別観光入込客の状況

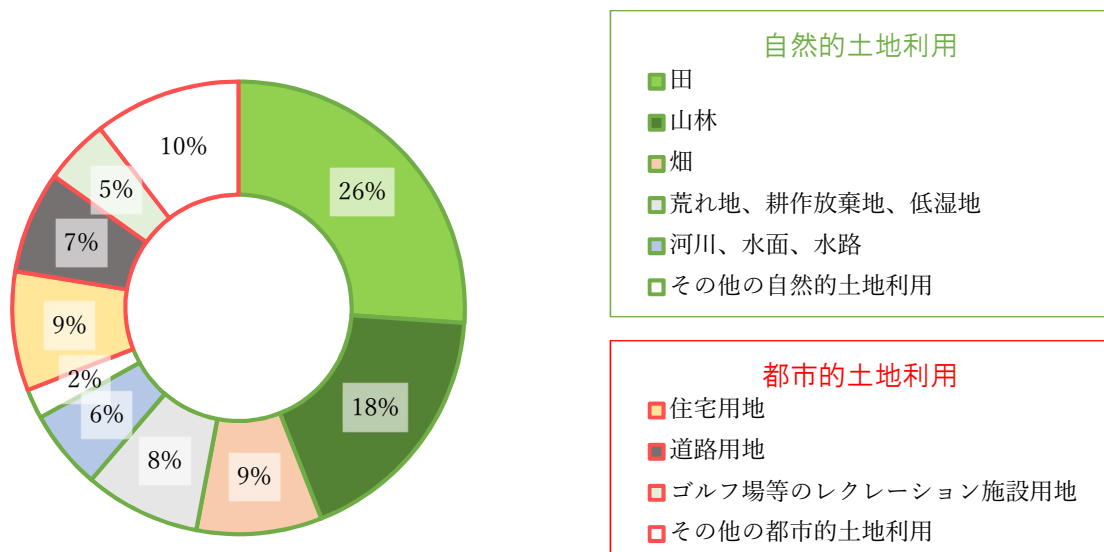
土地利用

- ◇土地利用の現況については、自然的土地利用が 69.1%、都市的土地利用が 30.9%という状況です。占める割合の高い地目については、田が 26.1%、山林が 18.0%、畑が 9.0%、住宅用地が 8.5%、荒れ地等が 8.3%、道路が 7.3%となっています。
- ◇北部には、利根川沿いの水運の拠点となっていた木下があり、現在は木下、小林の鉄道駅周辺に市街地が形成され、国道 356 号バイパスの沿道には、沿道型の商業施設が立地しています。
- ◇市の中央には、新住宅市街地開発事業で整備された千葉ニュータウンが広がっており、大規模な商業地(業務機能も含む)や住宅地が形成されています。
- ◇南東部の平賀学園台では閑静な住宅地が形成されており、南部には製造業、流通などの企業が立地する松崎工業団地が形成されています。
- ◇宅地として整備されていない台地部は、山林や畑が広がっており、集落部には宅地も点在しています。低地部には田と、道路沿いに線上の市街地が形成されている箇所があります。
- ◇市街化区域内において都市的未利用地が存在しますが、木下駅周辺については、駅周辺の住宅地において点在している状況です。
- ◇地区別の空き家件数については、木下・大森地区が 144 件と一番多く、次いで小林地区、千葉ニュータウン地区と続く状況です。

表 土地利用の状況

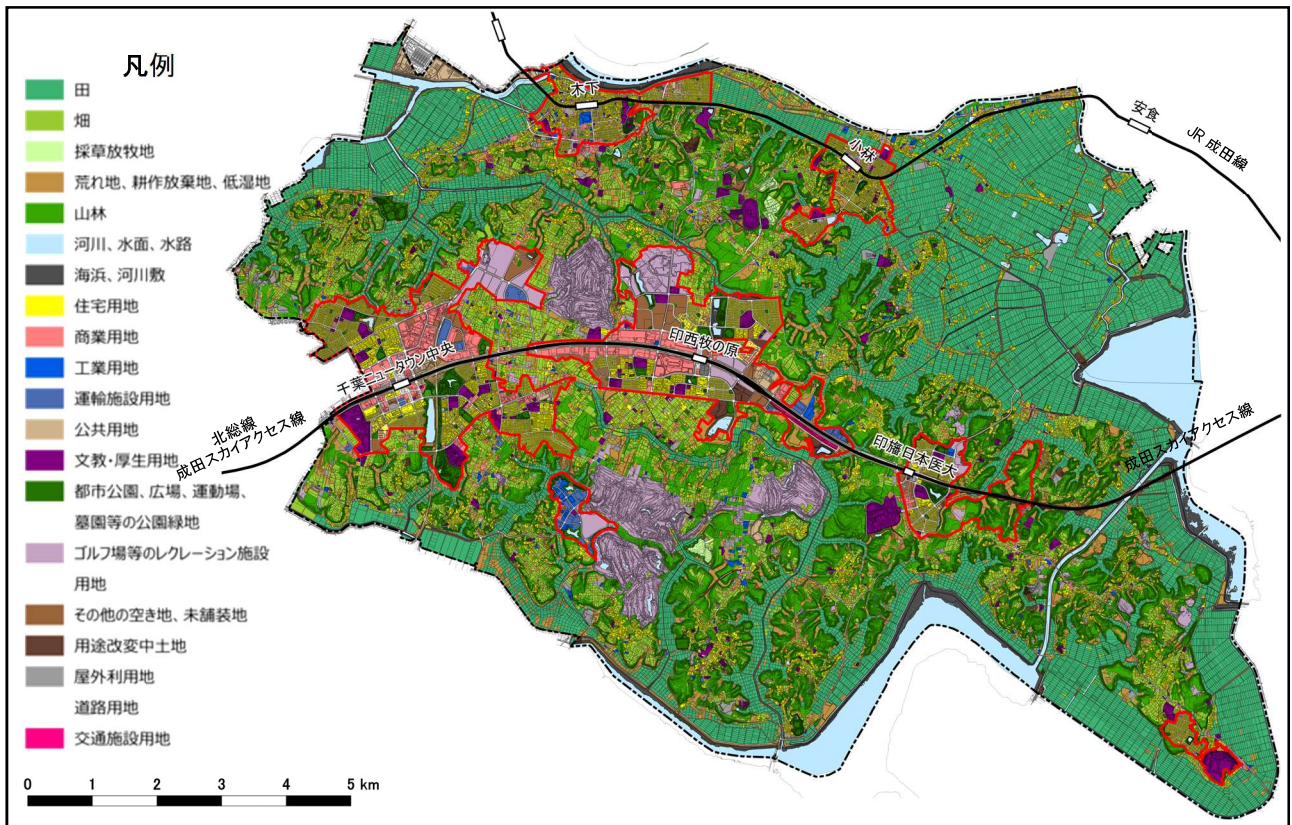
	自然的土地利用		都市的土地利用		合計面積 (ha)
	面積 (ha)	構成比 (%)	面積 (ha)	構成比 (%)	
都市計画区域(市全体)	8,600	69.1	3,849	30.9	12,449
市街化区域	272	14.2	1,640	85.8	1,912
市街化調整区域	8,328	79.0	2,209	21.0	10,537

出典：都市計画基礎調査(平成 28 年)を基に GIS 上で求積



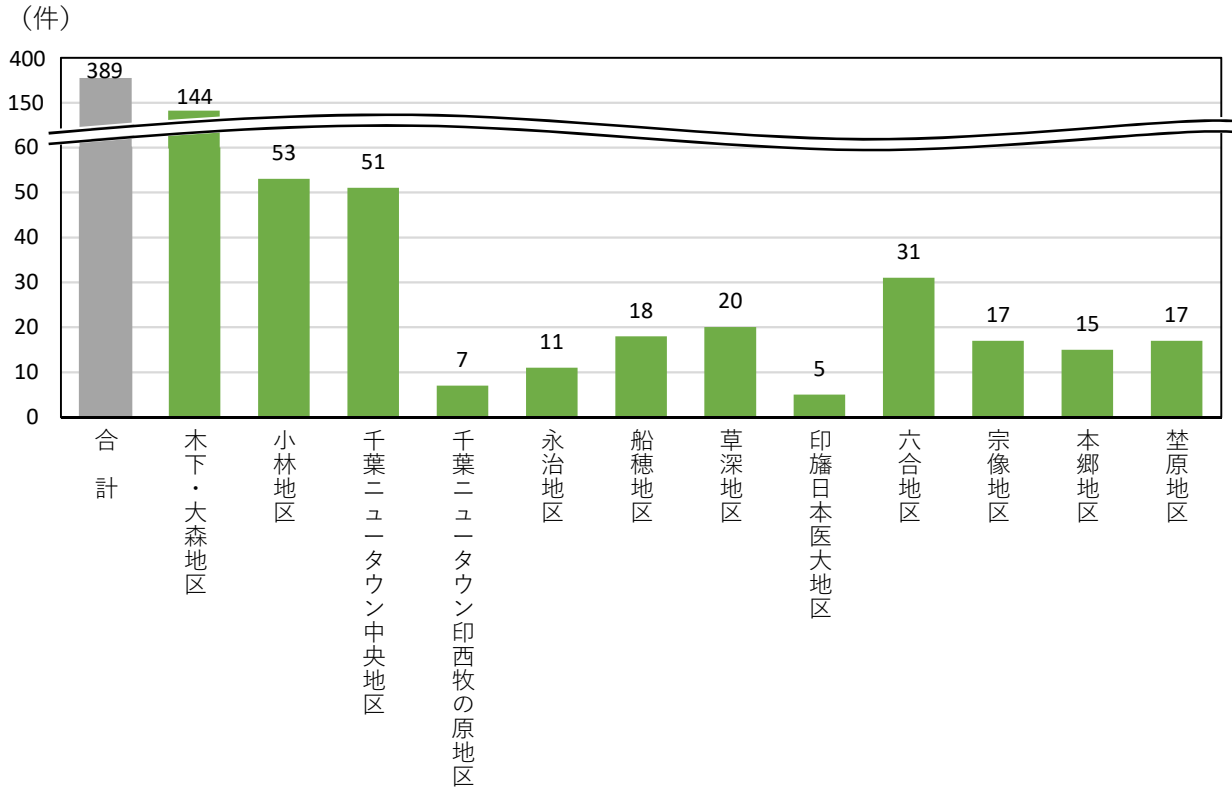
出典：都市計画基礎調査(平成 28 年)を基に GIS 上で求積

図 土地利用の面積割合



出典：都市計画基礎調査(平成 28 年)

図 土地利用の状況



出典：印西市建築指導課資料(平成29年)

図 地区別空き家件数

・ 都市計画等

- ◇本市は市域全体が都市計画区域であり、そのうち15.4%が市街化区域となっています。
- ◇市街化区域内のうち、住宅系の用途地域が5割以上を占めており、第一種・第二種住居地域、近隣商業地域及び準工業地域がおよそ4割を占めています。
- ◇市の条例によって40戸連たん制度が定められており、一定の要件を満たせば専用住宅等の建築が可能です。
- ◇市内には、都市公園が177箇所(139.85ha)整備されています。
- ◇市街化調整区域の大半が農業振興地域に指定されており、そのうち約3割が農地以外への土地利用の転換を厳しく制限される農用地区域に指定されています。
- ◇市民の居住環境に対する関心やまちづくりへの参加意識の高まりに対応するとともに、地区の特性に応じた良好な居住環境の形成を図るため、千葉ニュータウン地区を中心に、市街化区域に35地区の地区計画を定めています。
また、地区計画に地区整備計画が定められている地区においては、建築物・看板などの建築(新築、増改築、移転)や土地の区画形質の変更などの行為を行う場合、その行為が規制などに適合しているか否かを審査することにより、良好な居住環境の形成や保全を図っています。
- ◇市街地開発事業等については、良好な住宅地等の整備・供給を行うため、千葉ニュータウン地区をはじめ、木下駅、小林駅周辺の一部等の計9箇所で事業が完了しています。
- ◇平賀学園台周辺では、民間開発により大学と一体となって開発が進められた区域であり、良好な市街地環境が形成されています。
- ◇松崎地区では、土地区画整理事業により工業団地が整備されており、企業の生産工場などが進出しています。
- ◇また、現在印旛中央地区では、土地区画整理事業による整備が検討されています。

表 都市計画区域、区域区分、用途地域の面積(ha)

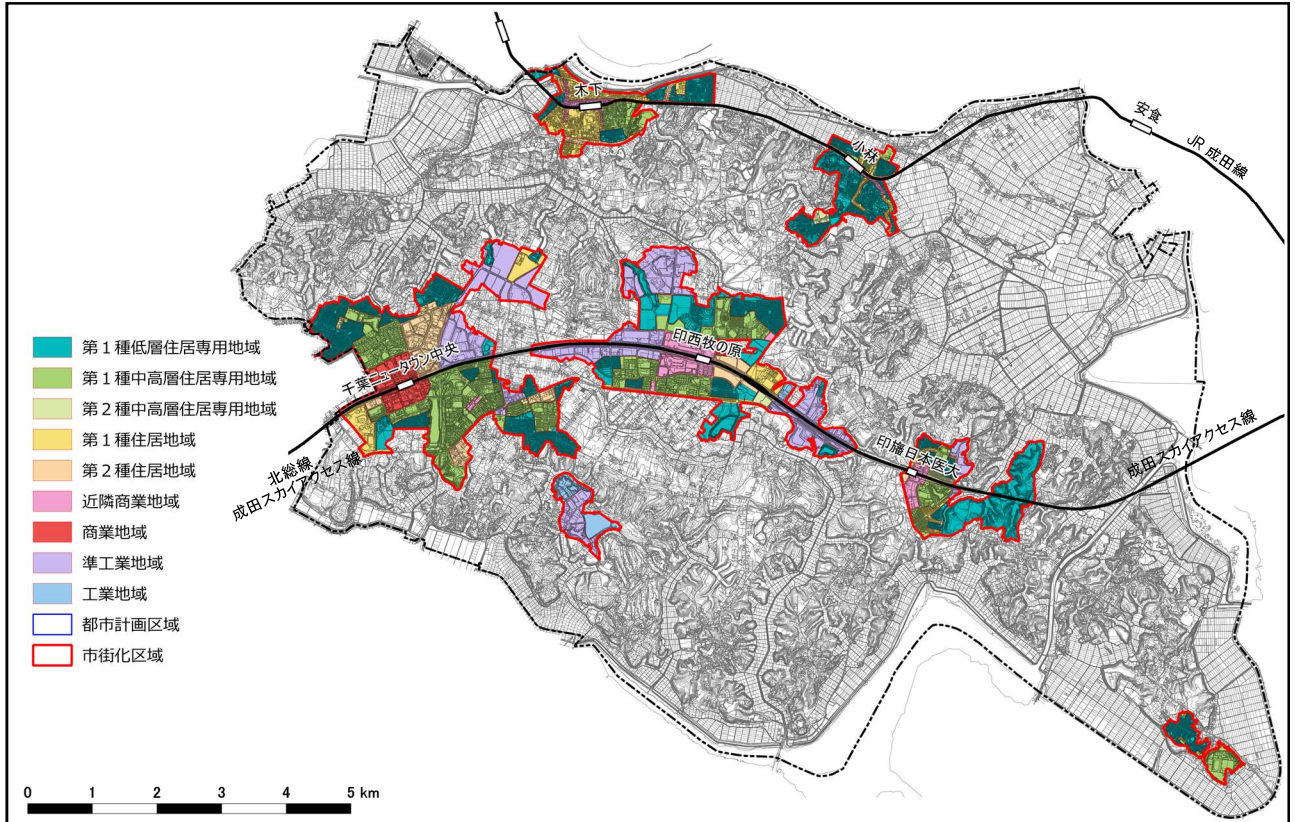
都市計画区域	市街化区域										市街化調整区域
	市街化区域	第一種低層住居専用地域	第一種中高層住居専用地域	第二種中高層住居専用地域	第一種住居地域	第二種住居地域	近隣商業地域	商業地域	準工業地域	工業地域	
12,380	1,907	633	425	22	179	111	91	55	358	33	10,473

出典：印西市都市計画課資料(令和元年)

表 公園・緑地の状況

種類	箇所	面積(ha)
総合公園	1	14.07
運動公園	1	5.71
地区公園	5	31.16
近隣公園	14	32.80
街区公園	97	18.78
公園計	118	102.52
都市緑地	59	37.33
都市公園計	177	139.85

出典：印西市都市整備課資料(令和元年)



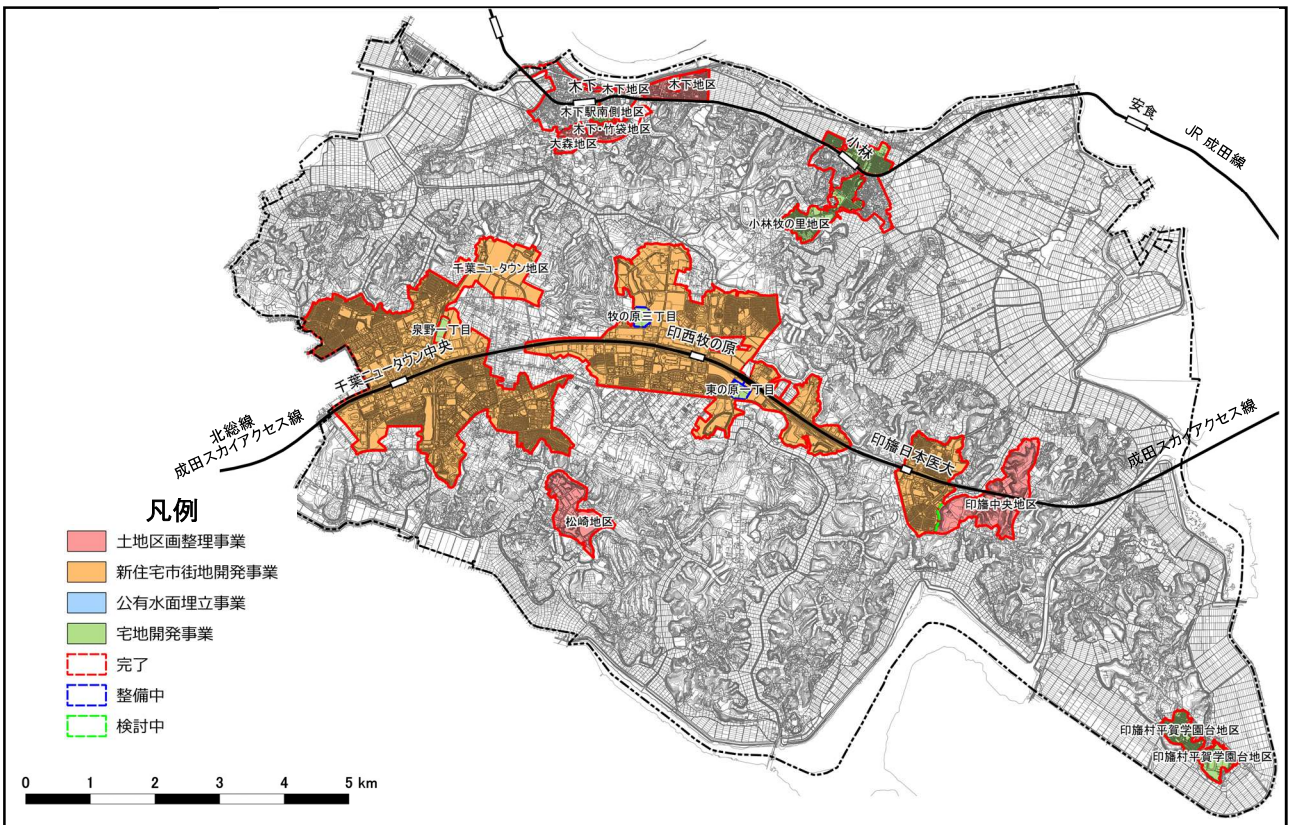
出典：印西市都市計画課資料(令和元年)

図 市街化区域及び用途地域の状況

表 本市の市街地開発事業等

地区名	事業種別	事業主体	面積 (ha)	事業期間 (年度)	計画人口 (人)	整備状況
木下地区	土地区画整理事業	組合	31.9	S52～S61	3,190	完了
大森地区	土地区画整理事業	組合	12.9	S54～H1	1,290	完了
千葉ニュータウン地区	新住宅市街地開発事業	千葉県 都市再生機構	1,357.8	S44～H25	96,000	完了
木下地区	公有水面埋立事業	市	1.8	S42～S44	136	完了
木下駅南側地区	宅地開発事業	民間	8.7	S41～S43	1,170	完了
小林牧の里地区	宅地開発事業	民間	78.0	S52～S59	9,280	完了
木下・竹袋地区	土地区画整理事業	組合	15.9	H11～H23	1,310	完了
松崎地区	土地区画整理事業	千葉県	58.3	H9～H20	—	完了
平賀学園台地区	宅地開発事業	民間	45.0	S60～S63	2,650	完了
印旛中央地区	土地区画整理事業	—	100.2	—	—	検討中

出典：印西市都市計画課資料(令和元年)



出典：印西市都市計画課資料(令和元年)

図 市街地開発事業等の状況

(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、成田スカイアクセス線はいずれの駅で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>

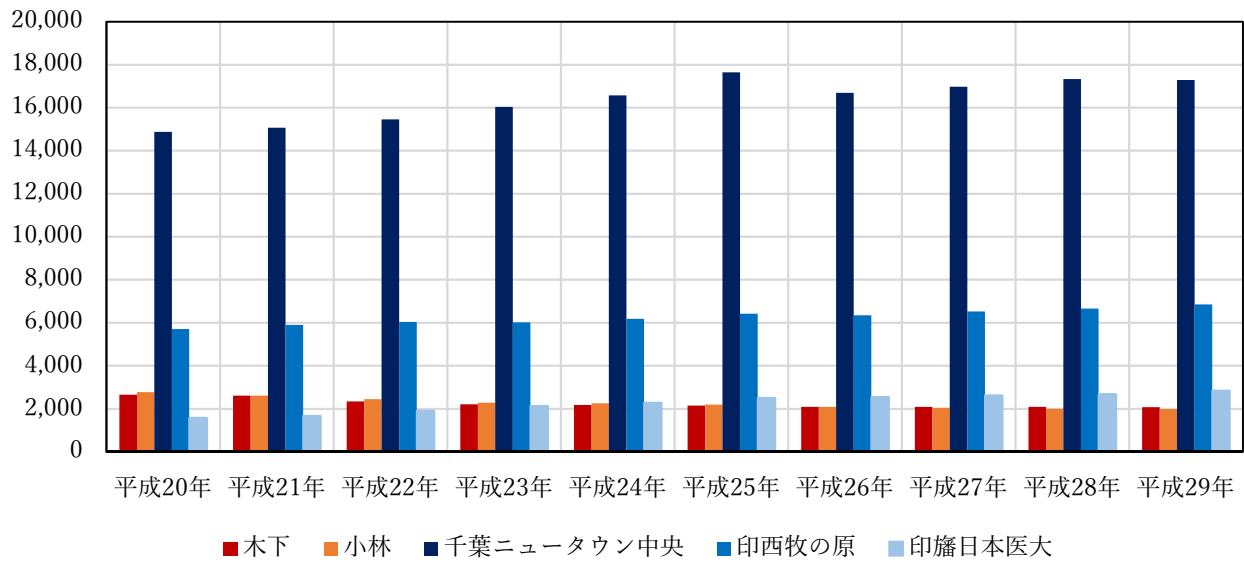


図 各駅の利用者数の推移

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(m ³)			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。



■ 共同溝の内部

<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】

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

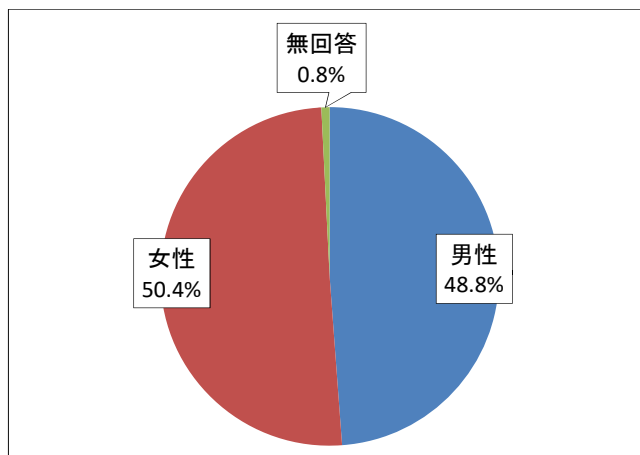
とても重要：+2点 やや重要：+1点
 重要でない：-2点 あまり重要でない：-1点

・ 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

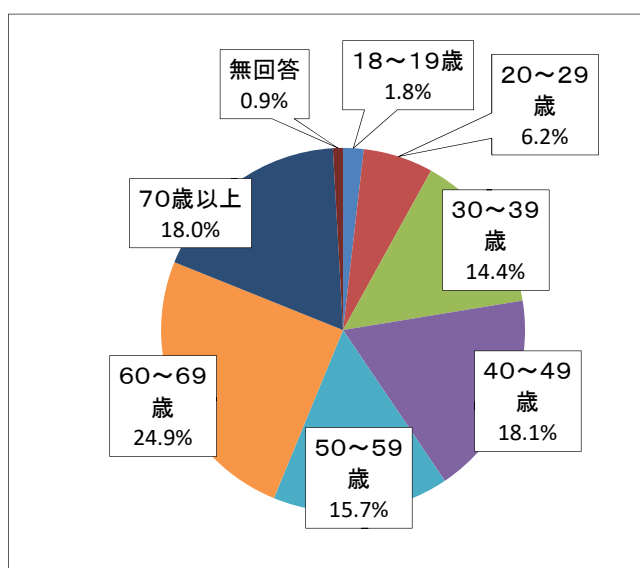
「男性」が48.8%、
 「女性」が50.4%となっており、
 若干女性の回答者が多くなっています。



問1 (ア) 単一回答

◆年齢

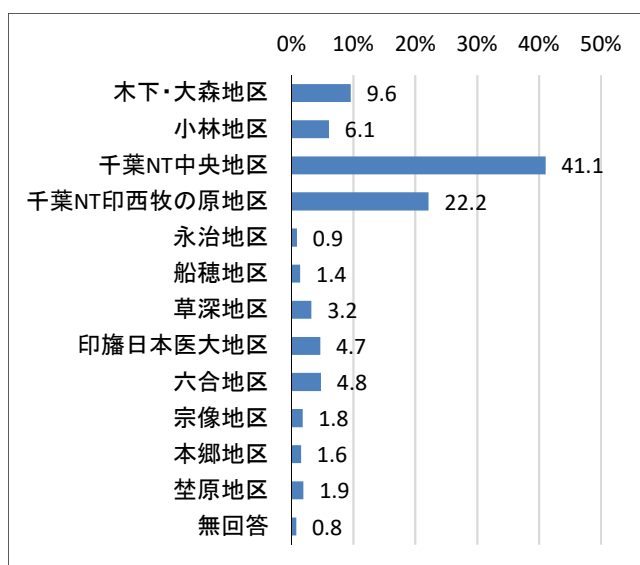
「60歳代」が24.9%と最も多く、
 「40歳代」の18.1%、「70歳以上」
 の18.0%が続いています。



◆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。



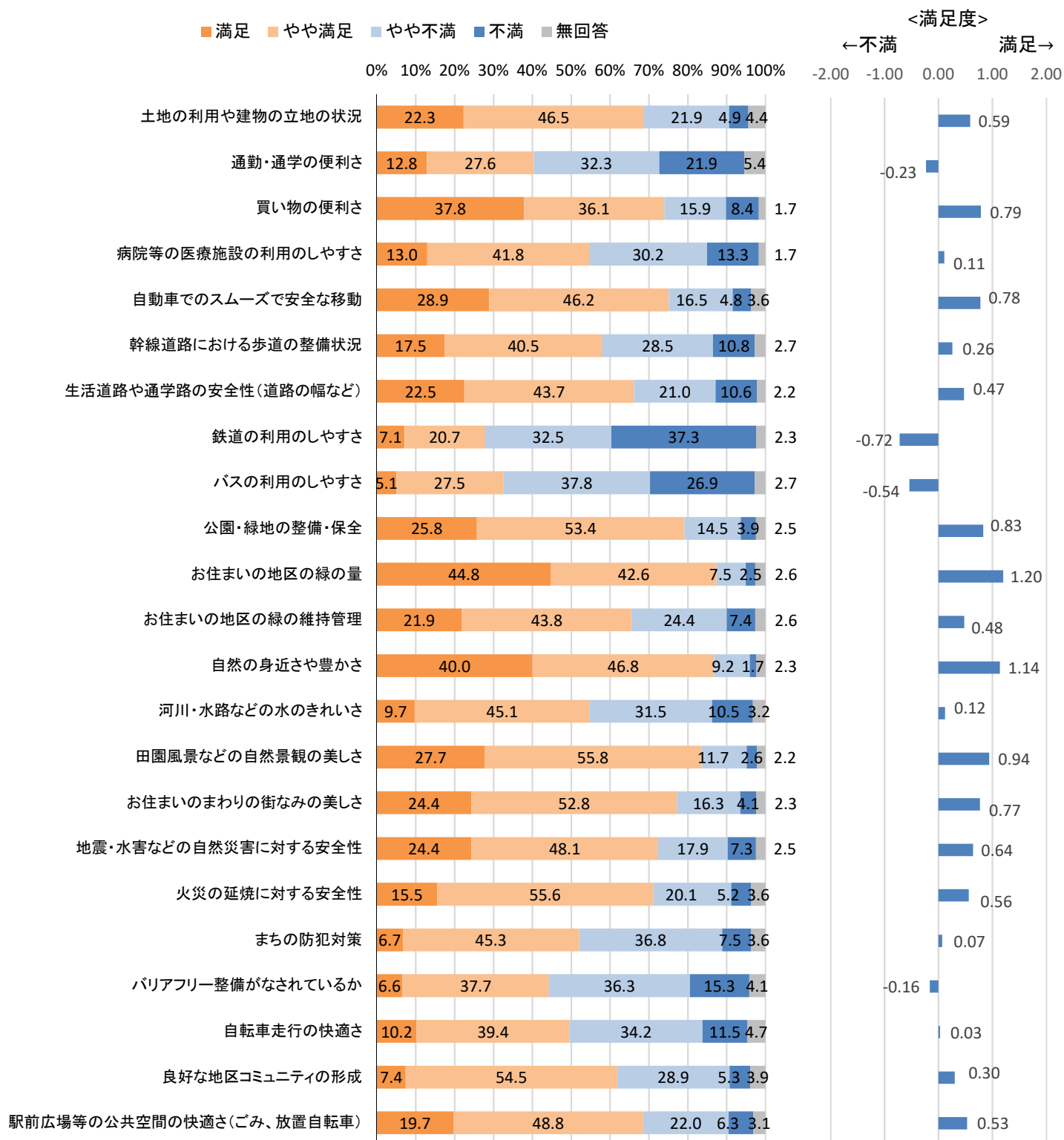
<現状の評価や考え>

◆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。

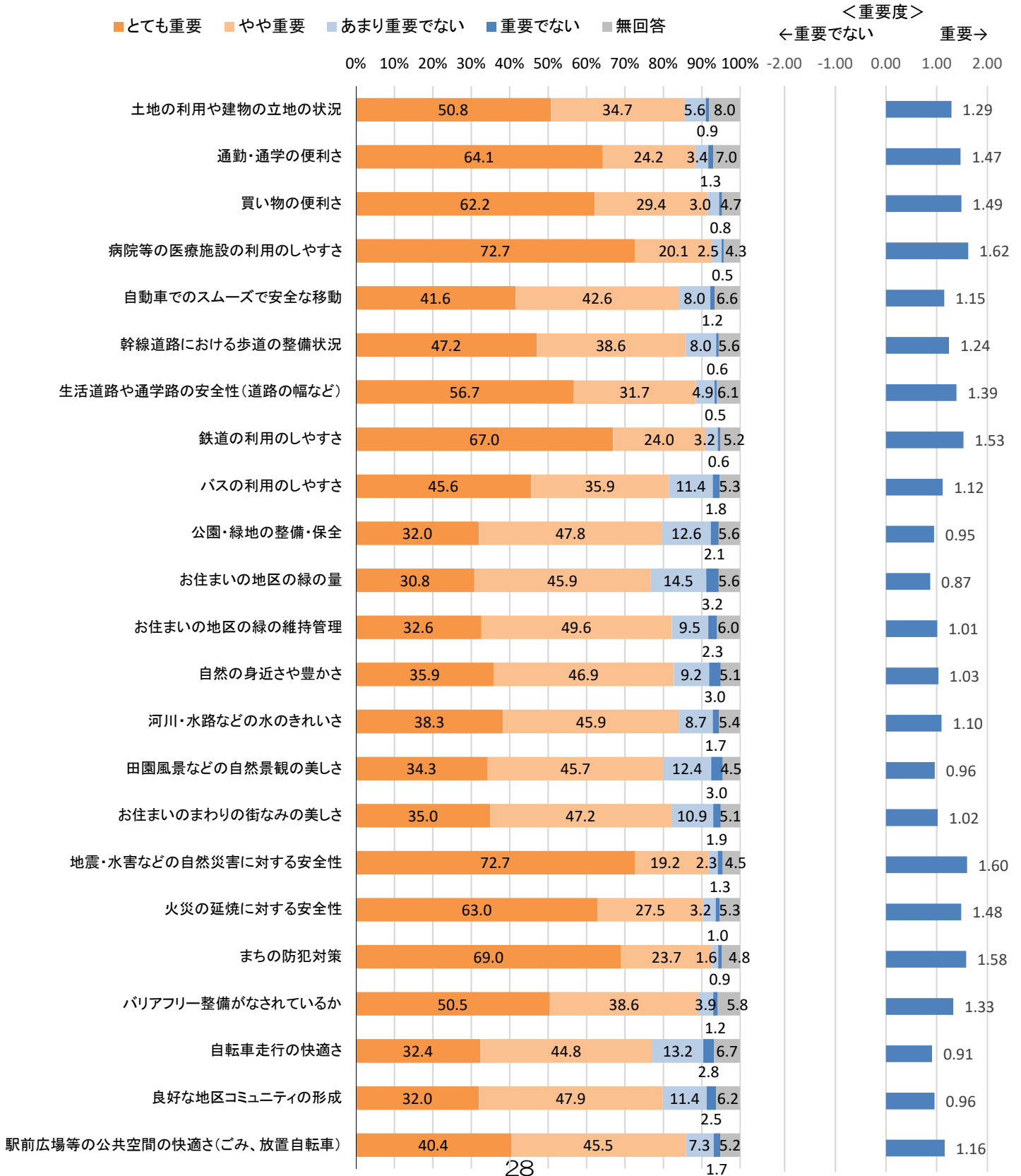


◆暮らしに関わる要素の重要度

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」

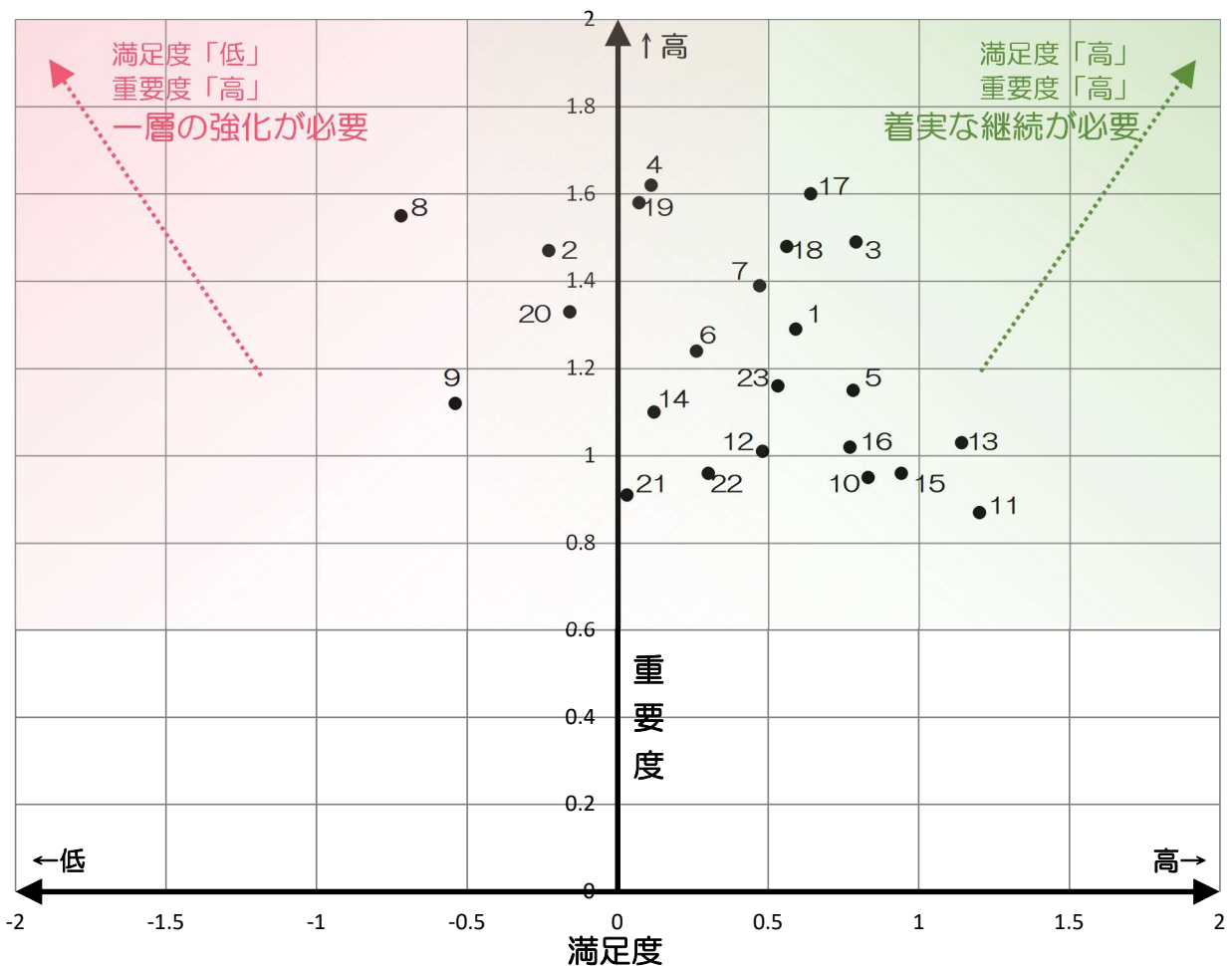
「8 鉄道の利用のしやすさ」

「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＞

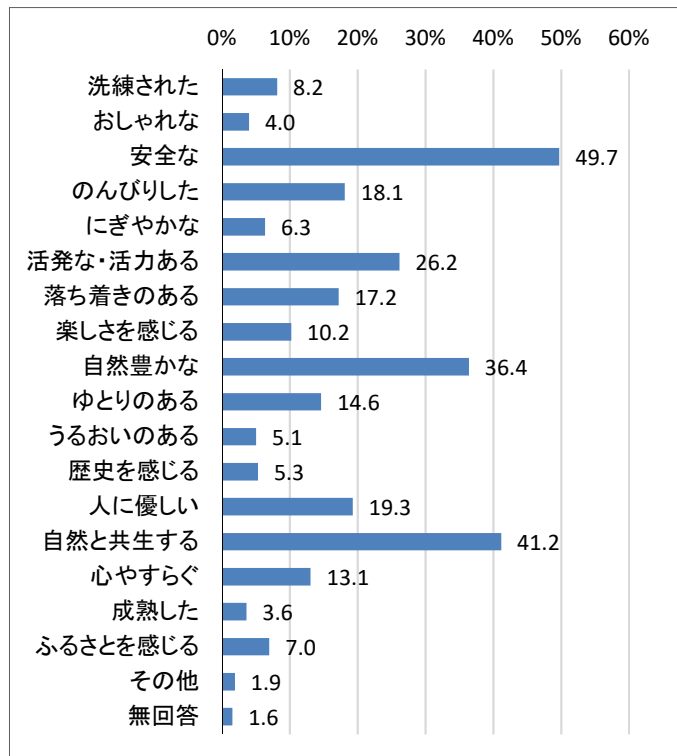
◆都市の将来イメージ

【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 ～地域の特性に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。
- ・農村部等における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必要があります。

◆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。