

1-1. 本市の現況（案）

（1）位置

- ◇本市は、千葉県の北西部、東京都心から約40km、千葉市から約20km、成田国際空港から約15kmに位置し、西部は柏市、我孫子市、白井市に、南部は八千代市、佐倉市、酒々井町に、東部は成田市、栄町に、北部は利根川を挟んで茨城県に接しています。（図1参照）
- ◇北総線や成田スカイアクセス線が東京方面や成田国際空港へ、JR成田線が東京方面・我孫子市や成田市につながっています。また、JR成田駅及び我孫子駅からは茨城方面や千葉県の中央や北部・南部方面につながっています。（図1参照）
- ◇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。

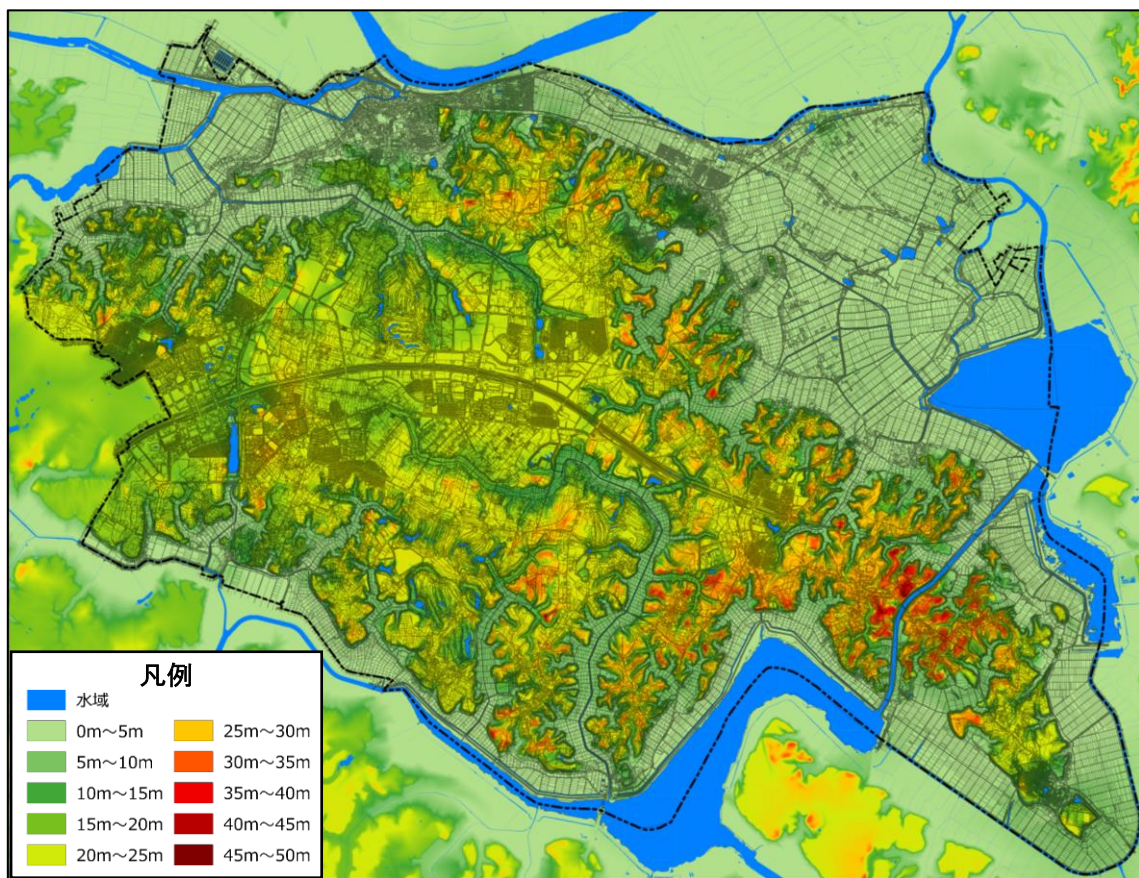
図1 本市の位置



(2) 地勢

- ◇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。(図2参照)
- ◇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しており、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。
- ◇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、里山などの地域資源が見られます。

図2 標高図



出典：基盤地図情報(平成4年)

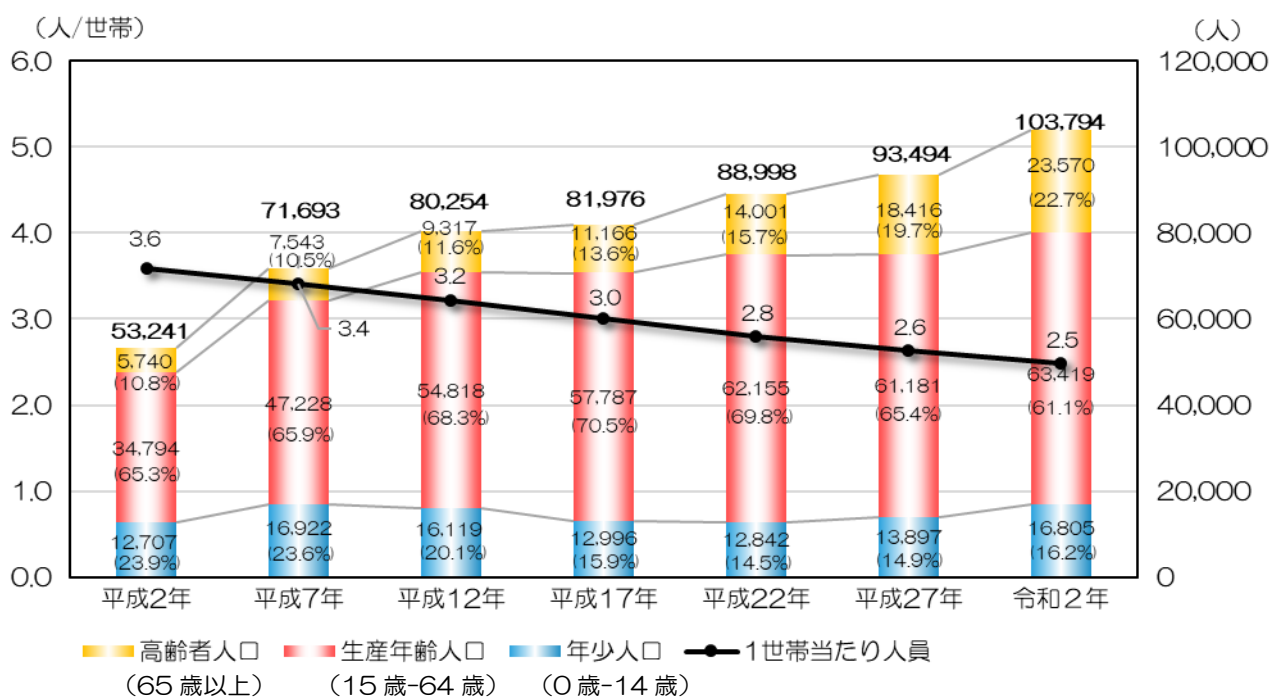
(3) 沿革・文化

- ◇低地部には、弥生時代より形成された水田が、手賀沼・印旛沼周辺に広がり、台地にはムラが形成されました。
- ◇平安時代には、台地部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、富里市西部及び成田市南西部）、北西部は印西条（現在の印西地区、印旛地区、本埜地区西部及び白井市東部）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、木下駅及び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、大森町及び船穂村並びに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、印旛村及び本埜村と合併し、現在の印西市(123.79km²)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、東京方面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事業が始まりました。
- ◇昭和54年には北総鉄道が開通しました。昭和59年には、小室駅から千葉ニュータウン中央駅間が開業し、中央駅圏の入居が始まりました。
- ◇昭和61年には、千葉ニュータウン事業の早期完成を目指し事業区域が見直され、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)の印西市若萩から成田市北須賀までの4.2kmが開通し、地域の活性化、安全性や速達性が向上し、日常生活にも大きな効果が期待されています。
- ◇千葉ニュータウン事業の完了に伴い、低層住宅用地には子育て世代を中心に入居が進み、平成30年には、人口が10万人を突破しました。

(4) 人口・世帯の動向

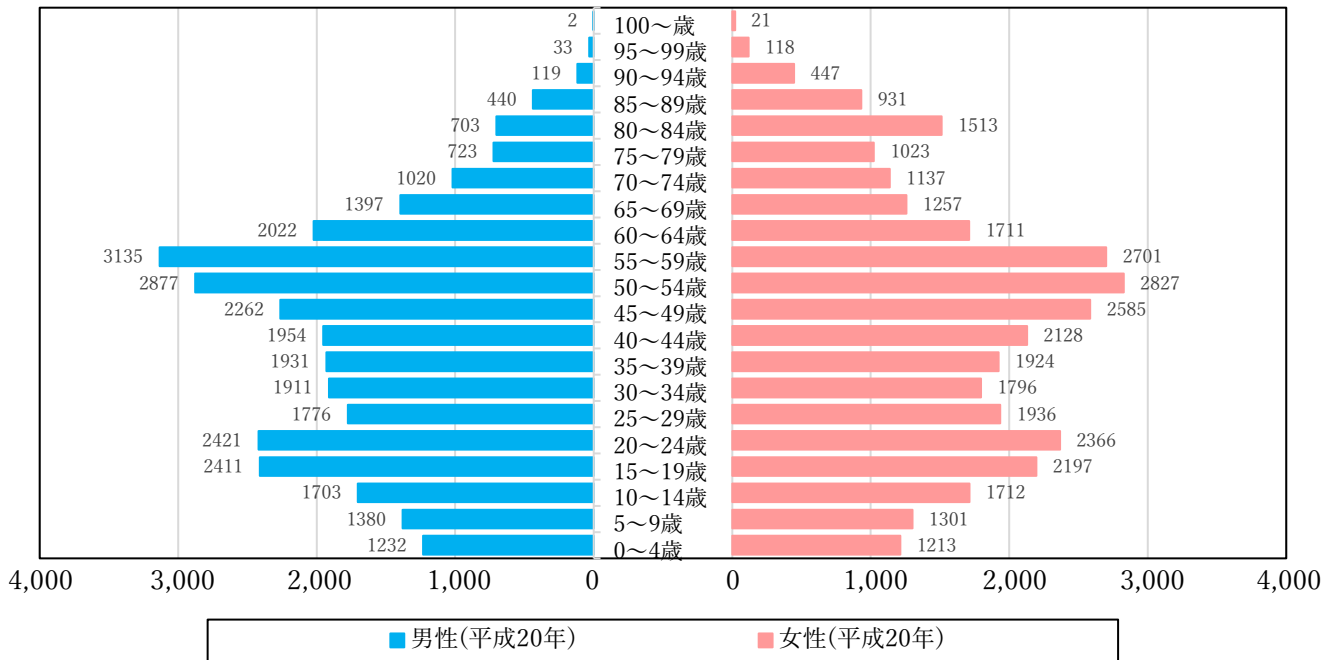
- ◇総人口は増加傾向が続いており、令和2年4月1日時点での本市の人口は103,794人となっています。(図3参照)
- ◇人口の増加に伴い、世帯数も増加していますが、一方で、1世帯当たりの人員は年々減少傾向にあります。(図3参照)
- ◇高齢者人口(65歳以上)は増加傾向が続いており、令和2年の高齢化率は約22%となっています。一方で、年少人口(14歳未満)はほぼ横ばいに推移しています。(図3参照)
- ◇本市の人口ピラミッドは、平成20年には、50代とその子どもの世代である15歳から24歳の層に「山」が見られ、25歳から34歳の層に「くぼみ」が見られます。(図4参照)
10年後の平成30年には、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が見られます。また、15歳から20代の若者の割合が低下する一方で、千葉ニュータウン後期の開発に伴い、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。(図5参照)

図3 年齢3区分別人口と世帯当たり人口



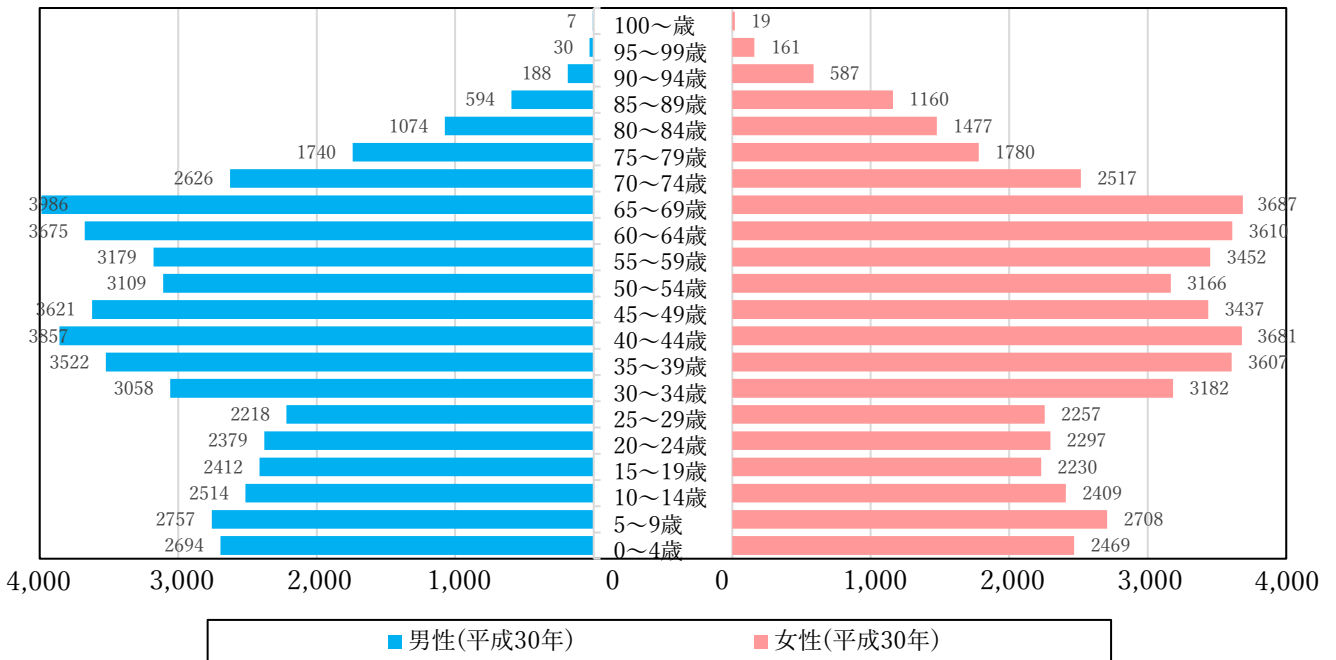
出典：住民基本台帳(各年4月1日)

図4 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5 平成 30 年の人口ピラミッド



出典:住民基本台帳(平成 30 年)

(5) 産業の動向

- ◇平成27年の第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。(表1・図6参照)
- ◇平成27年の第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。(表1・図6参照)
- ◇平成27年の第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。(表1・図6参照)
- ◇近隣の自治体と比較してみると、第三次産業の「医療、福祉」に次いで、「運輸業、郵便業」の増加率が高くなっており、平成22年頃からの物流施設の立地に起因するものと推測されます。また、「不動産業、物品賃貸業」及び「宿泊業、飲食サービス業」の増加率も高い傾向を示しており、千葉ニュータウン事業に伴う住宅の供給や、北千葉道路沿道などへの飲食店の出店が起因するものと推測されます。(表2参照)
- ◇農業については、平成17年から平成27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。(表3参照)
- ◇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、平成25年以降、農地転用の面積・件数ともに増加しており、太陽光発電施設や駐車場などへの転用が増えています。(図7、8参照)
- ◇工業については、平成21年に工場の撤退などにより出荷額などの減少がみられますが、平成25年以降は松崎工業団地への事業所の新規立地などにより回復に転じ、平成29年現在は約274億円となっています。(図9参照)
- ◇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いて大規模な商業施設の立地や、印西牧の原駅周辺への大規模小売店舗の相次ぐ進出などにより、従業者数及び年間商品販売額が急増しています。(図10参照)
- ◇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。平成19年は約79万人となっており、約30%増加している状況です。(図11、12参照)

①産業別就業人口

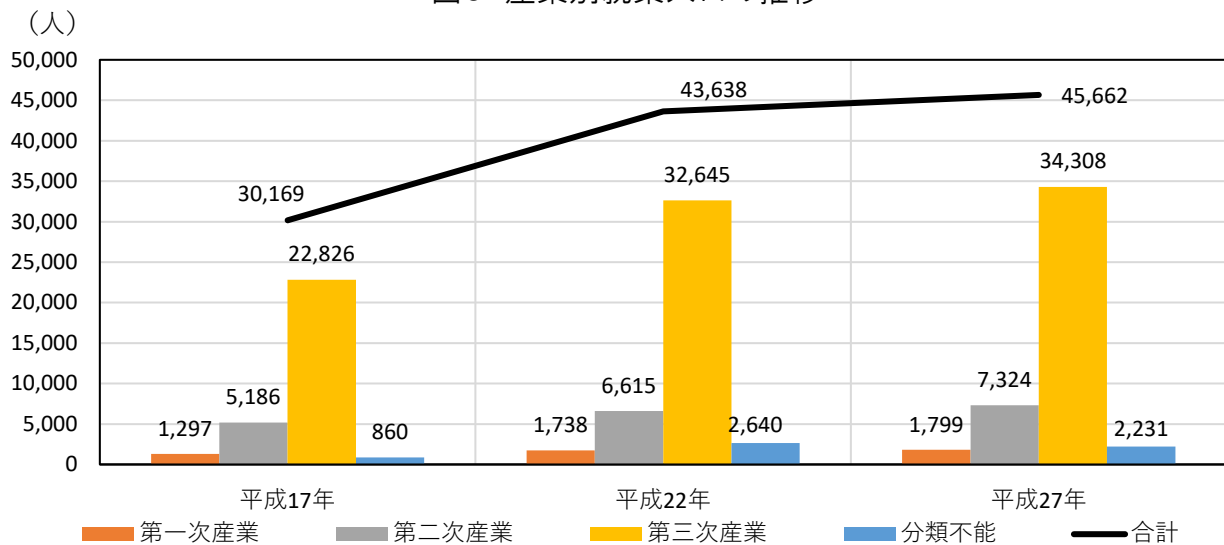
表1 産業別就業人口の推移

	合計(人)	第一次産業		第二次産業		第三次産業		分類不能	
		(人)	(%)	(人)	(%)	(人)	(%)	(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ります。

出典：国勢調査(各年)

図6 産業別就業人口の推移



出典：国勢調査(各年)

表2 産業別(大分類)就業人口の推移

分類	印西市				成田市				柏市				単位(人)
	平成17年	平成22年	平成27年	増減率	平成17年	平成22年	平成27年	増減率	平成17年	平成22年	平成27年	増減率	
第一次産業	農業、林業	1,296	1,731	1,794	18.6	1,574	2,610	2,442	29.7	2,969	2,295	2,216	-13.1
	漁業	1	7	5	285.7	11	7	9	-3.9	3	1	5	166.7
第二次産業	鉱業、採石業、砂利採取業	12	11	10	-8.7	8	26	21	102.9	26	24	29	6.6
	建設業	2,272	2,829	2,961	14.6	2,709	3,195	3,193	8.9	14,881	13,092	13,259	-5.4
	製造業	2,902	3,775	4,353	22.7	5,320	6,544	6,282	9.5	22,470	19,127	19,953	-5.3
第三次産業	電気・ガス・熱供給・水道業	178	272	240	20.5	225	272	222	1.3	742	749	737	-0.3
	情報通信業	1,410	2,312	2,372	33.3	758	847	837	5.3	10,245	10,348	10,218	-0.1
	運輸業、郵便業	1,738	3,041	3,237	40.7	8,039	10,124	9,842	11.6	10,145	11,447	11,671	7.4
	卸売業、小売業	5,970	7,470	7,330	11.6	7,578	8,771	8,879	8.5	34,326	33,847	31,392	-4.3
	金融業、保険業	1,425	1,995	1,995	20.0	942	1,113	1,090	8.0	7,607	7,644	6,868	-4.8
	不動産業、物品賃貸業	571	917	1,032	36.6	671	1,021	1,137	31.8	3,830	4,933	5,453	19.7
	学術研究、専門・技術サービス業		1,548	1,552	0.3		1,265	1,224	-3.2		7,907	7,962	0.7
	宿泊業、飲食サービス業	1,263	2,065	2,154	33.9	3,450	4,221	4,097	9.7	8,884	10,207	10,072	6.8
	生活関連サービス業、娯楽業		1,842	1,784	-3.1		2,533	2,533	0.0		7,290	7,032	-3.5
	教育、学習支援業	1,567	2,199	2,299	22.4	1,952	2,323	2,491	13.1	9,391	9,601	9,726	1.8
	医療、福祉	1,972	3,645	4,555	54.9	3,272	4,537	5,532	30.3	13,279	16,037	19,887	22.4
	複合サービス事業	250	178	276	13.1	541	353	523	6.7	1,498	570	777	-12.8
	サービス業(他に分類されないもの)	5,199	3,144	3,340	-16.6	9,849	5,376	5,607	-20.6	29,385	11,689	12,651	-26.0
公務(他に分類されるものを除く)	1,283	2,017	2,142	31.7	3,668	4,173	3,937	4.1	7,541	7,302	7,099	-3.0	
分類不能の産業	860	2,640	2,231	95.7	1,009	3,948	4,621	154.2	5,793	14,426	11,996	66.1	

※「増減率」については、平成17年から22年、平成22年から27年にかけての数値の平均値を掲載しています。

出典：国勢調査(各年)

②農業

表3 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	<u>2,082</u>	310	1,373	<u>399</u>	4,898	<u>3,207.61</u>
平成27年	1,797	292	1,105	400	3,831	2,840.70

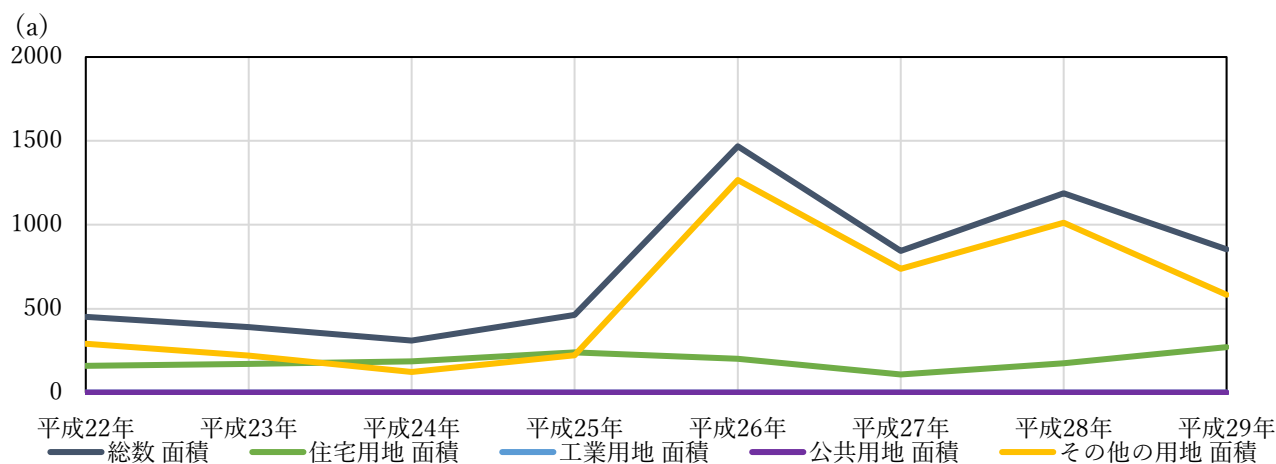
出典：農林業センサス(各年)

表4 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	<u>515</u>	<u>230</u>	82	203

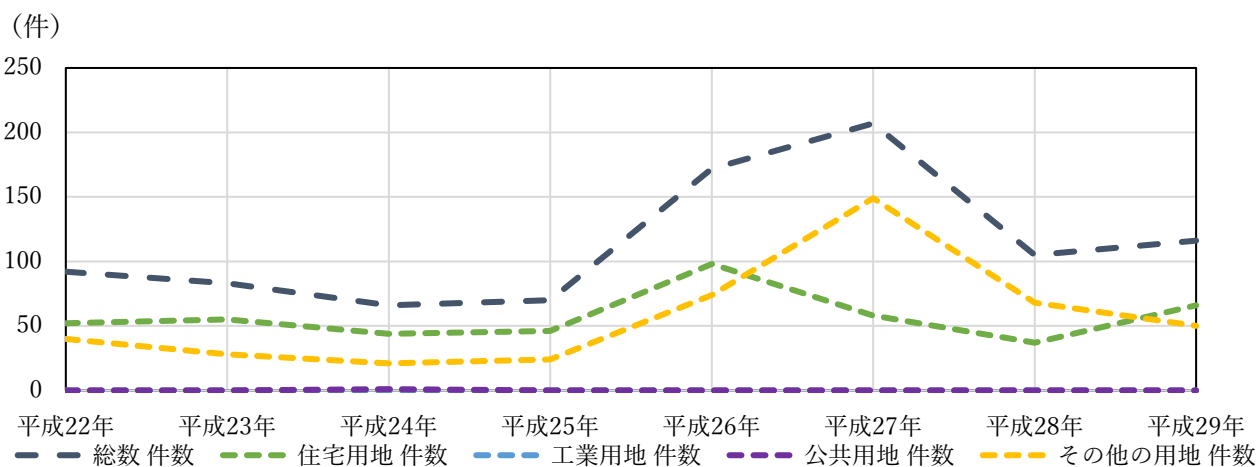
出典：農林業センサス(各年)

図7 農地転用の面積の推移(平成30年)



※公共用地への転用は平成24年の1aのみ、工業用地への転用は無し

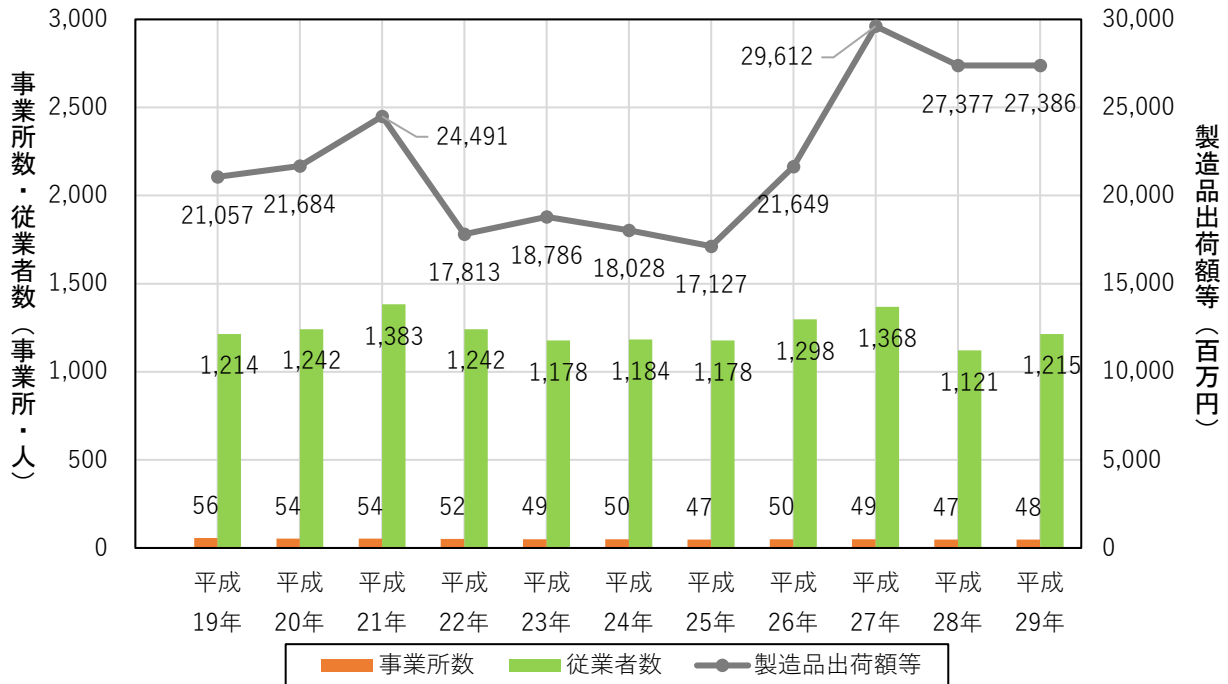
図8 農地転用の件数の推移(平成30年)



※公共用地への転用は平成24年の1件のみ、工業用地への転用は無し

③工業

図9 事業所数、従業者数、製造品出荷額等の推移

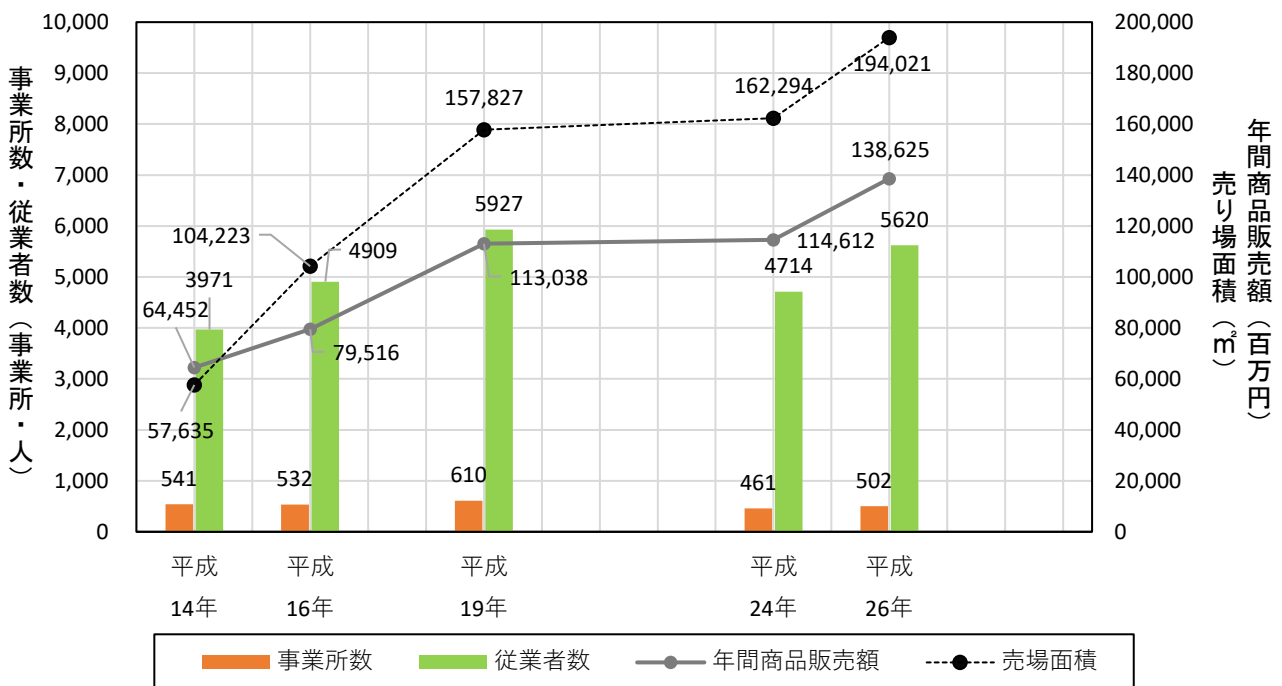


出典：工業統計調査(各年)

※工業統計調査は、「製造業」に属する事業所のうち、4人以上の事業所を対象に調査を行っています。

④商業

図10 事業所数、従業者数、年間商品販売額、売り場面積の推移

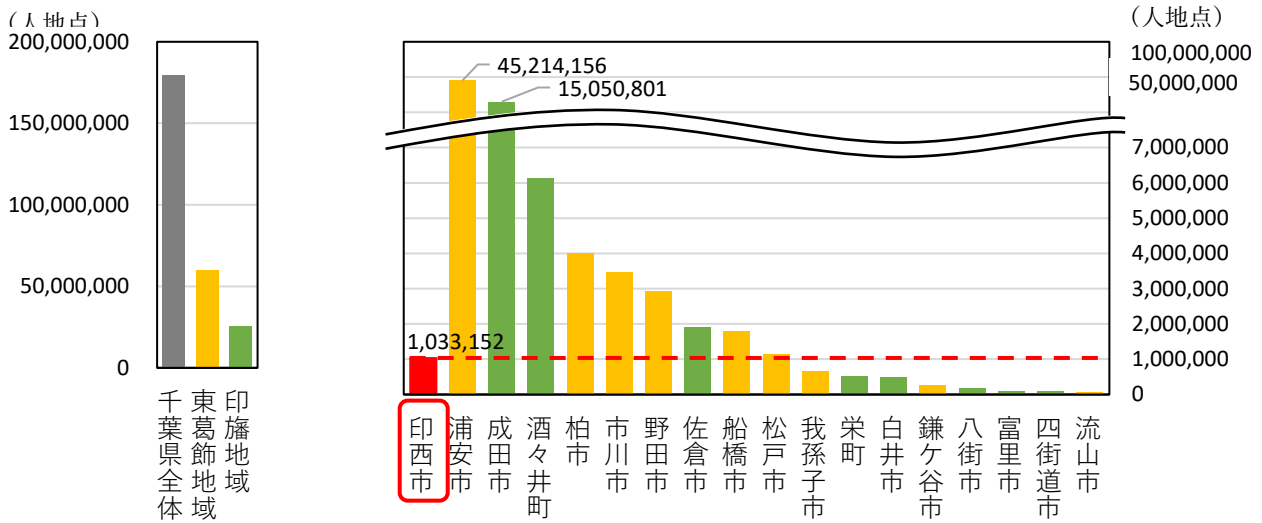


出典：商業統計調査(各年)

※商業統計調査は、「卸売業、小売業」に属する事業所を対象に調査を行っています。

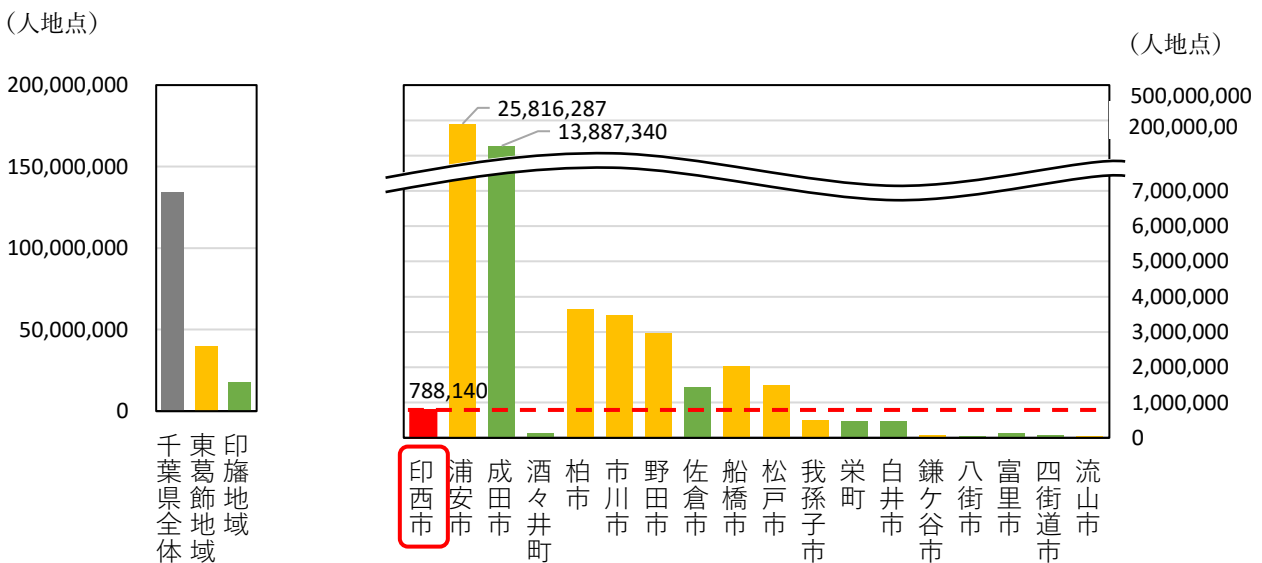
⑤観光

図11 平成 29 年自治体別観光入込客の状況



出典:千葉県観光入込調査報告書(平成 29 年)

図12 平成 19 年自治体別観光入込客の状況



出典:千葉県観光入込調査報告書(平成 19 年)

(6) 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%、荒れ地などが8.3%、道路が7.3%となっています。(図13参照)
- ◇北部には、利根川沿いの水運の拠点となっていた木下地区があり、現在は木下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。(図14参照)
- ◇市の中央には、大規模な商業地(業務機能を含む)や住宅地が形成されている千葉ニュータウン地区が広がっており、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。(図14参照)
- ◇南東部の平賀学園台では住宅地などが形成されており、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。(図14参照)
- ◇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、集落地も点在しています。低地部には水田と、道路沿いに線状の集落地が形成されています。(図14参照)
- ◇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、千葉ニュータウン中央地区と続く状況です。(図15参照)

表5 土地利用の状況(平成 28 年)

	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)	<u>8,554.6</u>	69.1	<u>3,825.4</u>	30.9	<u>12,380.0</u>
市街化区域	<u>270.7</u>	14.2	<u>1,635.8</u>	85.8	<u>1,906.5</u>
市街化調整区域	<u>8,274.1</u>	79.0	<u>2,199.4</u>	21.0	<u>10,473.5</u>

図13 土地利用の面積割合(平成 28 年)

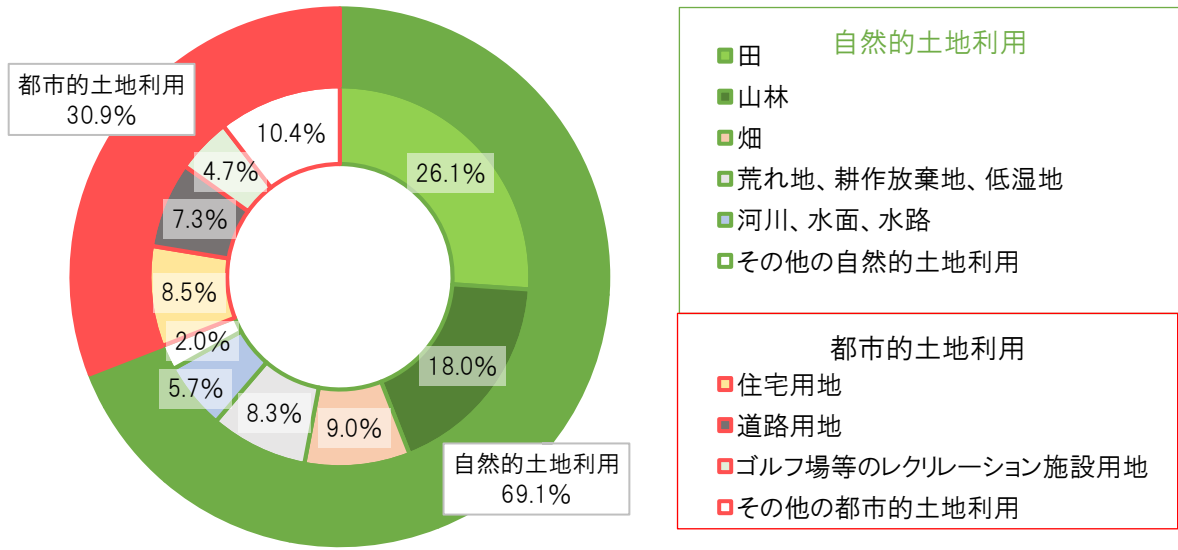


図14 土地利用の状況(平成 28 年)

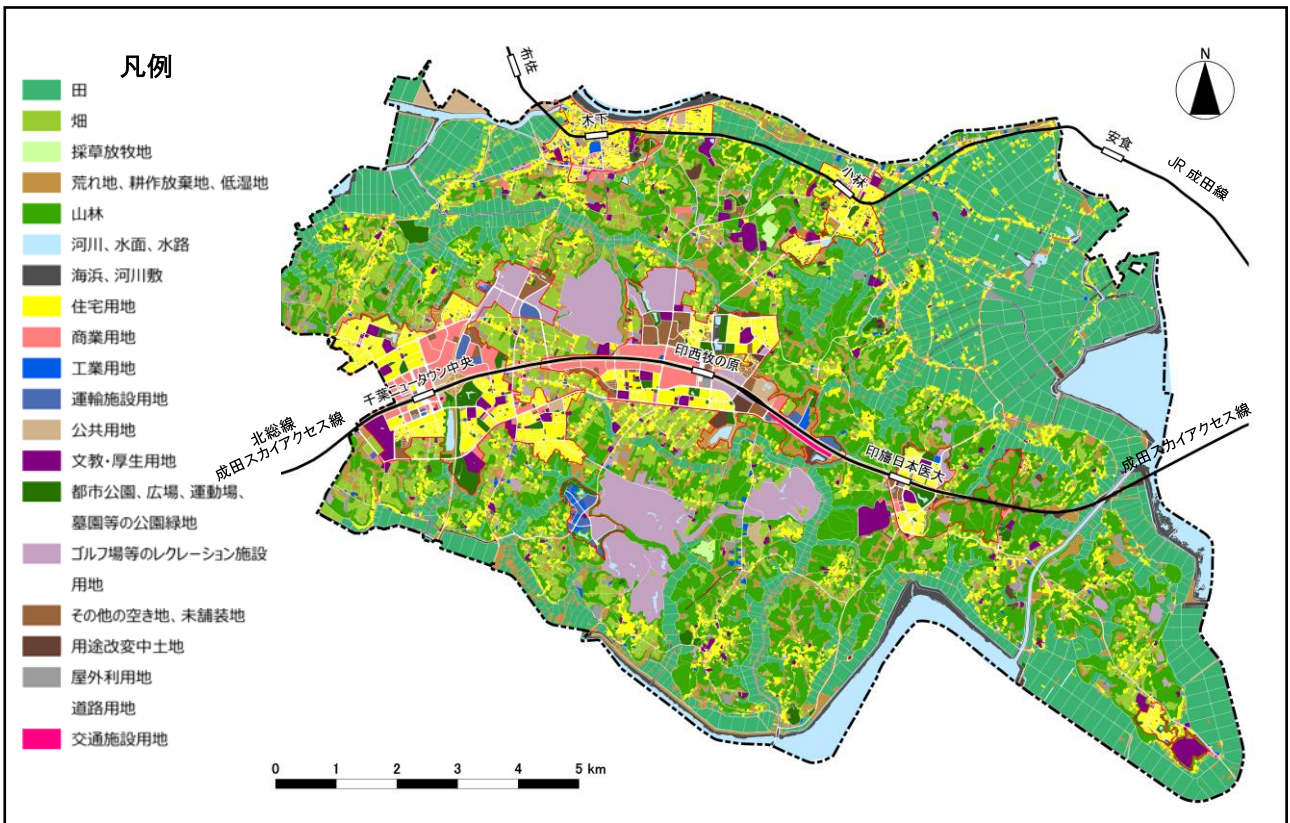
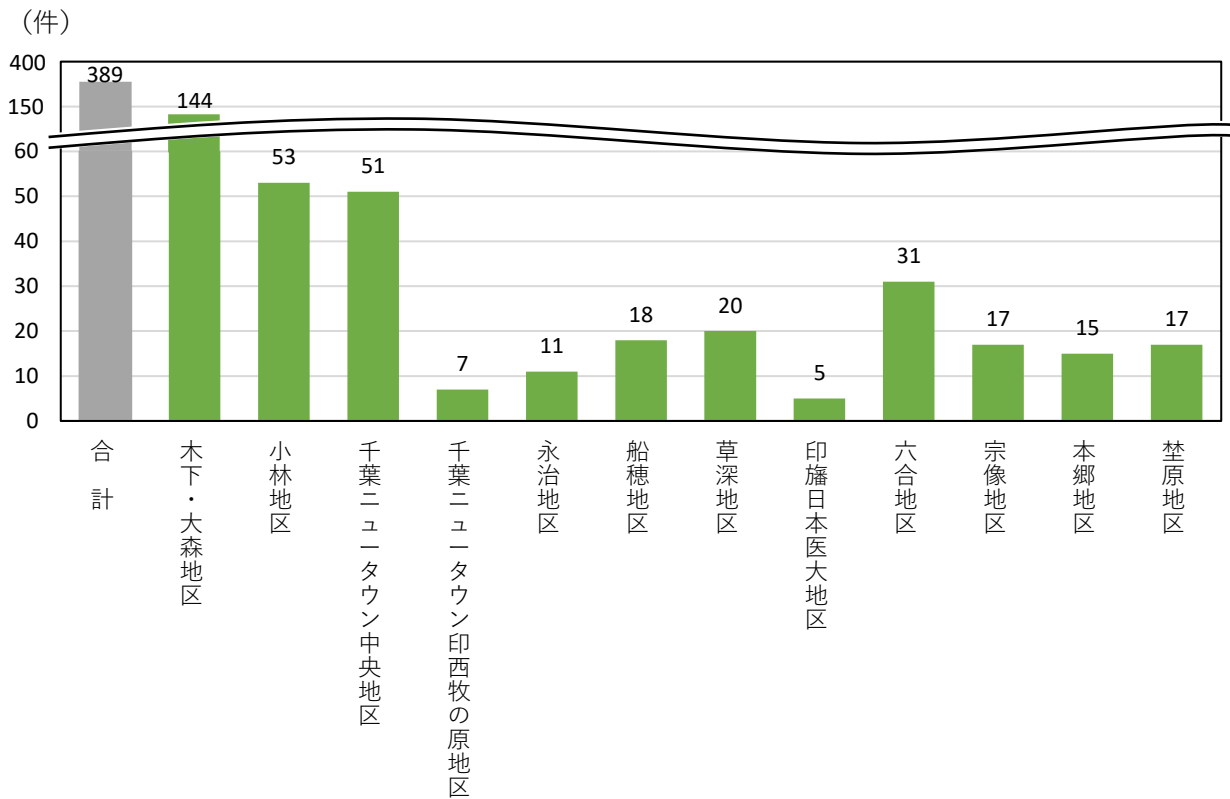


図15 地区別空き家件数(平成 29 年)



- (※ 空き家件数は、空家法第2条第1項に規定される「空家等」と同じ定義であるものが対象。
 対 象：住居専用の戸建て、店舗併用の戸建て住宅、事務所併用の戸建て住宅、
 全室が空室の集合住宅(アパート・マンション・長屋)、店舗・事務所専用、
 倉庫、工場など
 対象外：1室以上が居住の集合住宅、新築売家(建売)、建物除却済み(空き地)

(7) 都市計画など

- ◇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。(表6参照)
- ◇市街化区域内のうち、住宅系の用途地域が7割以上を占めており、近隣商業地域及び準工業地域がおおよそ3割を占めています。(表6参照)
- ◇市街化区域縁辺の市街化調整区域では、40戸連たん制度の一定要件を満たせば建築物の建築が認められています。
- ◇市内には、総合公園3箇所(55.46ha)、運動公園1箇所(5.71ha)、地区公園5箇所(31.16ha)、近隣公園14箇所(32.80ha)、街区公園97箇所(18.78ha)、都市緑地59箇所(37.33ha)をあわせ、合計179箇所(181.24ha)が整備済みとなっています。(表7参照)
- ◇自然公園として、県立印旛手賀自然公園(本市を含む5市2町に跨る総面積6,606ha)が指定されています。(表7・図16参照)
- ◇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割が農地以外への転用を厳しく制限される農用地区域に指定されています。(表8参照)
- ◇良好な都市環境の形成や保全を図るため、千葉ニュータウン地区を中心に、36地区の地区計画を定めています。
- ◇市街地開発事業などについては、良好な住宅地などの整備・供給を行うため、千葉ニュータウン地区をはじめ、木下駅、小林駅周辺の一部などの計9地区で事業が完了しています。(表9参照)
- ◇平賀学園台は、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、良好な居住環境が形成されています。
- ◇松崎台では、土地区画整理事業により工業団地が整備されており、多様な企業が進出しています。
- ◇現在、印旛中央地区では、組合施行による土地区画整理事業の事業化が検討されています。

表6 都市計画区域、区域区分、用途地域の面積(ha)(令和元年)

都市計画区域	用途地域										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

注:都市計画区域面積は単位をhaとして合計値を算出している
ので、km²を単位としている行政区域面積とは一致しません。

表7 公園・緑地の状況(平成31年4月時点)

種類	箇所	面積(ha)
総合公園(県立公園を含む)	3(2)	55.46(41.40)
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	143.91
都市緑地	59	37.33
都市公園計	179	181.24

注:()内は県立公園の数値

図16 県立印旛手賀自然公園区域図

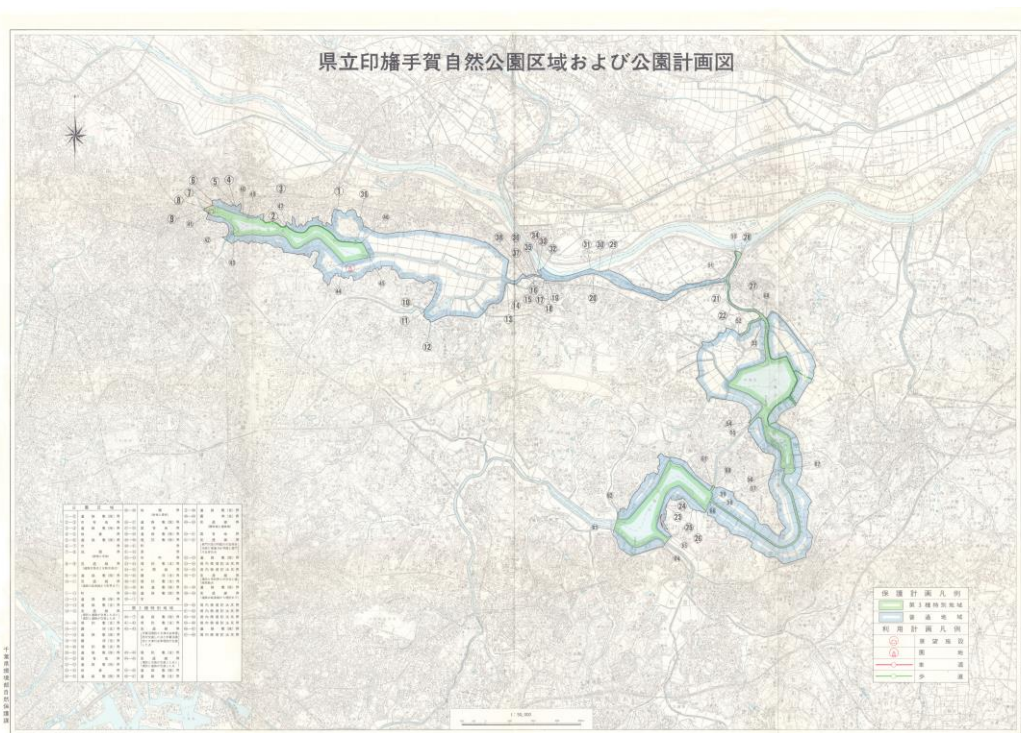


表8 農業振興地域及び農用地区域の状況(令和元年)

農業振興地域 (ha)	農用地区域 (ha)
10,094	3,102

図17 市街化区域及び用途地域の状況(令和元年)

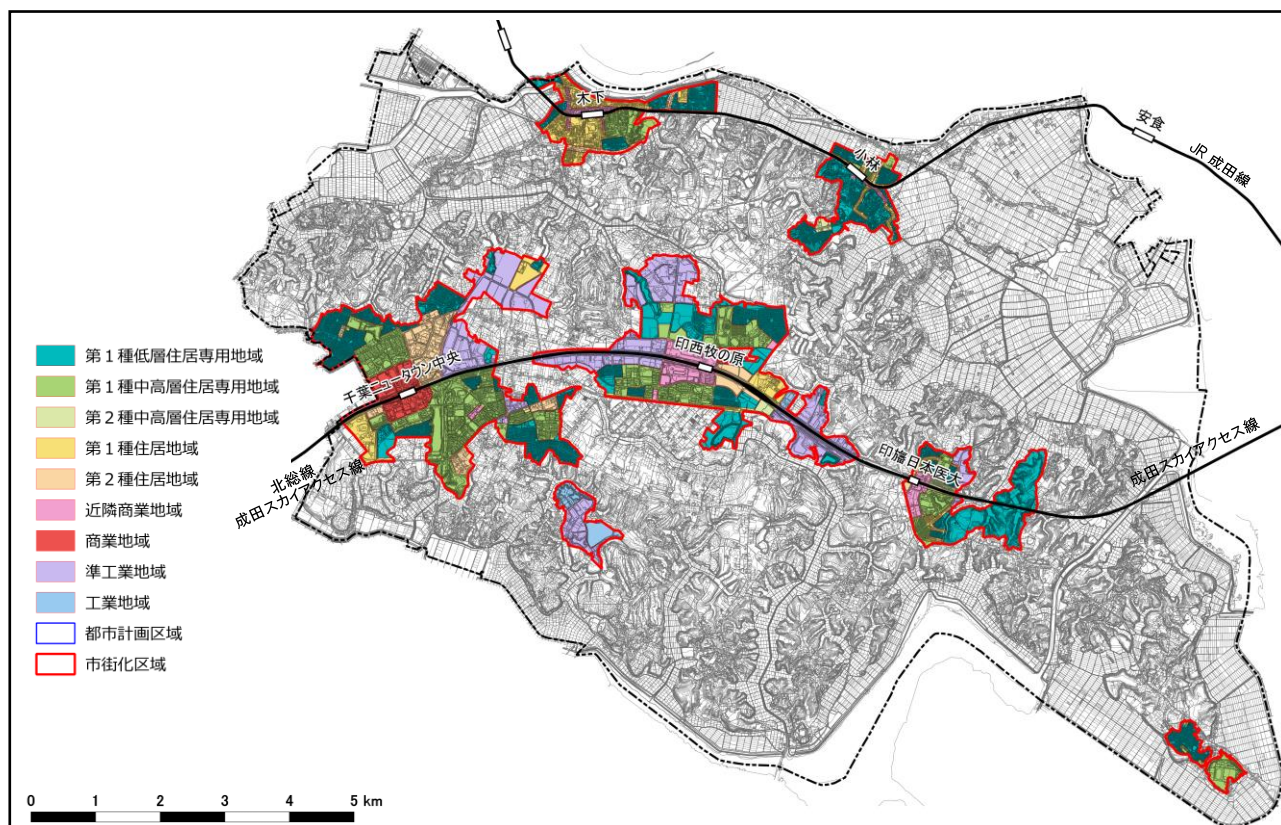


表9 本市の市街地開発事業など(令和元年)

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
木下駅南側地区	宅地開発事業	民間	8.7	S41~S43	1,170	完了
木下地区	公有水面埋立事業	市	1.8	S42~S44	136	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	1,380.4	S44~H25	96,000	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
木下地区	土地区画整理事業	組合	31.9	S52~S60	3,190	完了
大森地区	土地区画整理事業	組合	12.9	S54~S63	1,290	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
松崎地区	土地区画整理事業	千葉県	58.3	H9~H20	—	完了
木下・竹袋地区	土地区画整理事業	組合	15.9	H11~H23	1,300	完了
印旛中央地区	土地区画整理事業	—	100.2	—	—	検討中

(8) 交通網・社会基盤

- ◇国道については、北部に国道356号、中央部に国道464号(北千葉道路)が東西を結んでおり、実延長32,505m、改良率100%、舗装率100%となっています。なお、北千葉道路は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で事業化に向け都市計画法に基づく手続きが進められている状況です。
- ◇主要地方道・県道については、実延長65,753m、改良率100%、舗装率100%となっています。(表10参照)
- ◇市道については、実延長1,144,830m、改良率は約57%、舗装率は約74%となっています。(表10参照)
- ◇都市計画道路については、計画延長69.49kmに対して整備済み延長54.85kmで整備率約79%となっています。また、印西牧の原駅周辺と小林駅周辺をつなぐ道路に未供用区間が存在しています。(表11参照)
- ◇主に市街化調整区域において、狭あい道路(幅員4m以下)が点在しています。
- ◇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、平成29年度においては、千葉ニュータウン中央駅は約1万7千人、印西牧の原駅は約7千人、印旛日本医大駅は約3千人が利用している状況です。(表18参照)
- ◇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年現在で約70%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約31%となっています。(表12参照)
- ◇下水道の事業認可区域に対する処理区域の割合は、平成29年現在で手賀沼流域下水道は92.2%、印旛沼流域下水道は97.0%、全体では95.9%となっています。(表12参照)
- ◇千葉ニュータウン中央駅周辺においては、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(印西市、白井市及び栄町で構成する一部事務組合)が運営している、印西クリーンセンターがあります。
- ◇火葬場については、印西地区環境整備事業組合が運営している印西斎場があります。

①道路の整備状況

表10 道路の整備状況(令和元年度)

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

※上表の「改良率」とは、道路構造令で定められた規定に適合する道路の全道路延長に対する比率のことで、「舗装率」とは、実延長に占める舗装済みの延長割合を示しています。

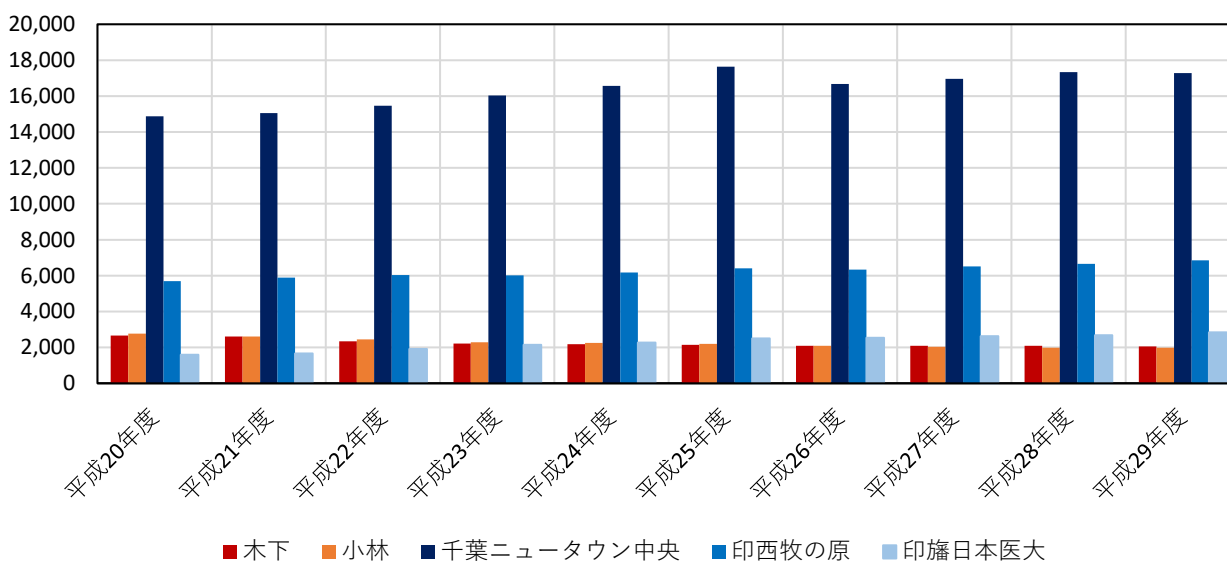
②都市計画道路の整備状況

表11 都市計画道路の整備状況(平成31年3月末)

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

③鉄道

図18 各駅の利用者数の推移



出典:千葉統計年鑑(各年)

④バス

★印西市地域公共交通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】

⑤上水道・下水道

表12 上下水道の状況の推移

市営水道						
年度	配水量 (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 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 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 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	12,380	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

※処理割合は事業認可区域と処理区域面積より算出

⑥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総整備延長約4.7kmからなる共同溝が整備されています。



⑦ごみ処理施設

- ・印西地区環境整備事業組合が運営している印西クリーンセンター(焼却炉3炉)では、印西市、白井市及び栄町を対象に、適切なごみ処理事業を行っています。



印西市クリーンセンターの
写真を掲載予定

⑧火葬場（印西斎場）

・印西地区環境整備事業組合が運営する火葬場(印西斎場)は、式場(斎場3室)と火葬場(火葬炉6炉)があります。



(9) 自然と防災

- ◇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、利根川のはん濫時に浸水するエリアに含まれています。(図19参照)
- ◇台地部と低地部の境には斜面が存在しており、一部区域が土砂災害警戒区域(247箇所)、土砂災害特別警戒区域(245箇所)に指定されています。(図19参照)
- ◇河川沿いや台地部の市街地などにおいて、内水はん濫が起こることが想定されています。(図20参照)

図19 洪水(利根川)・土砂災害ハザードマップ(2018年)

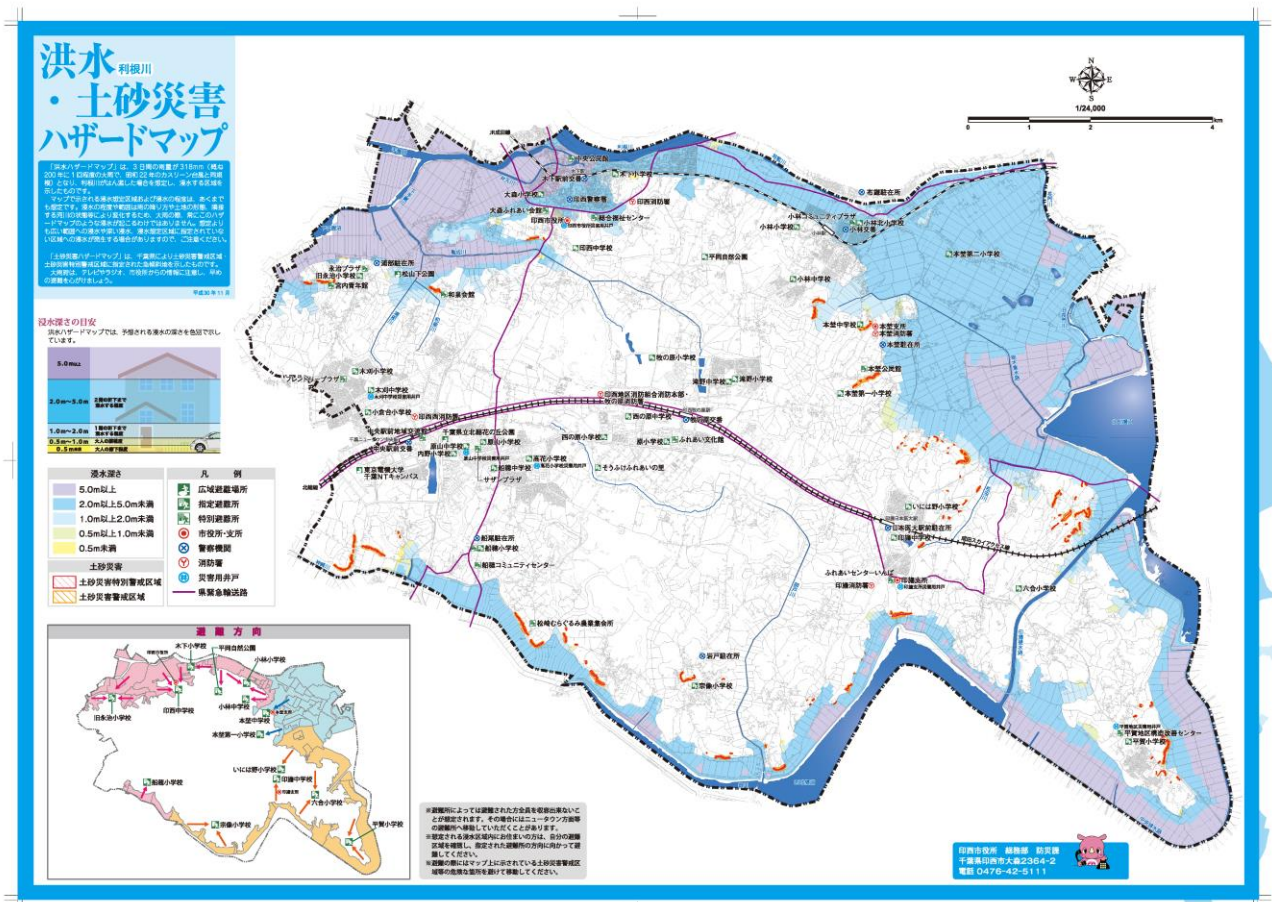
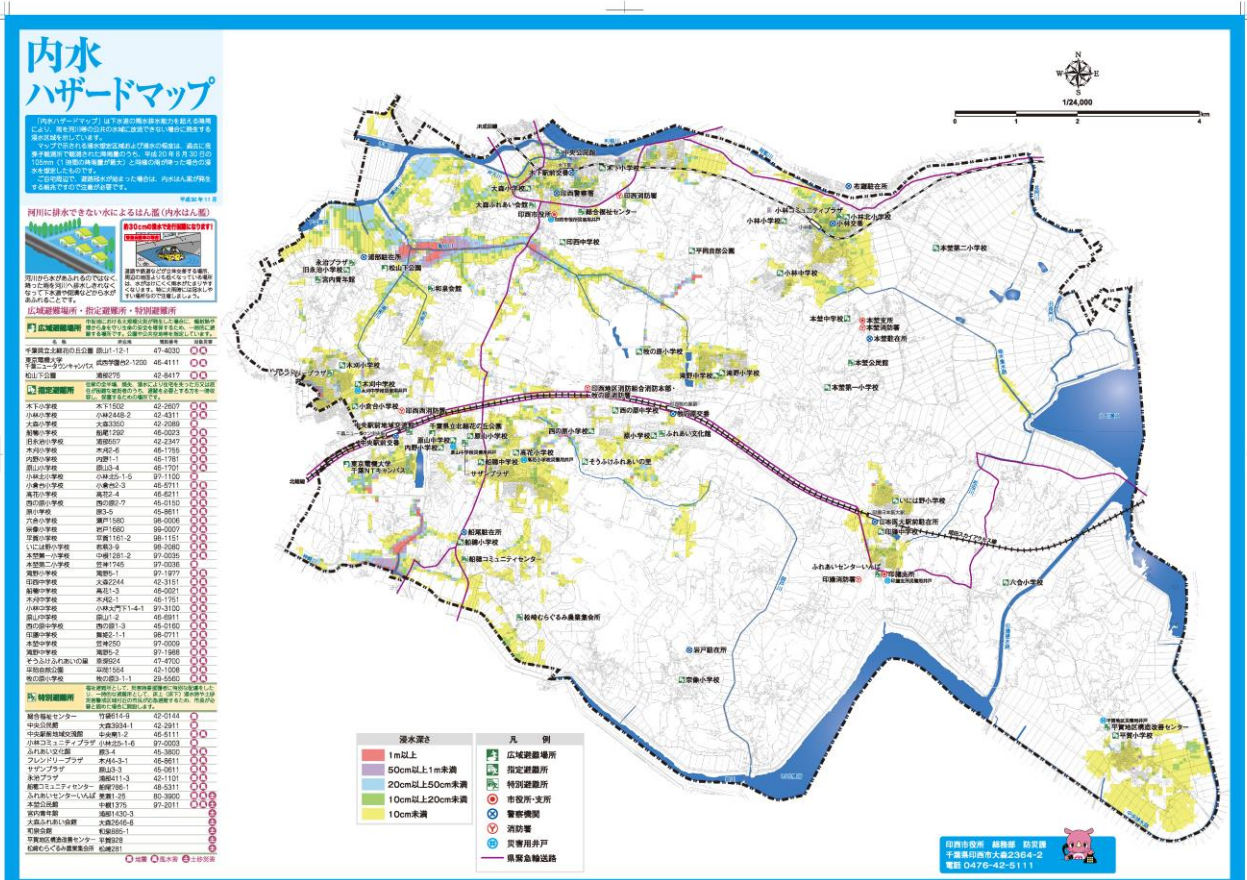


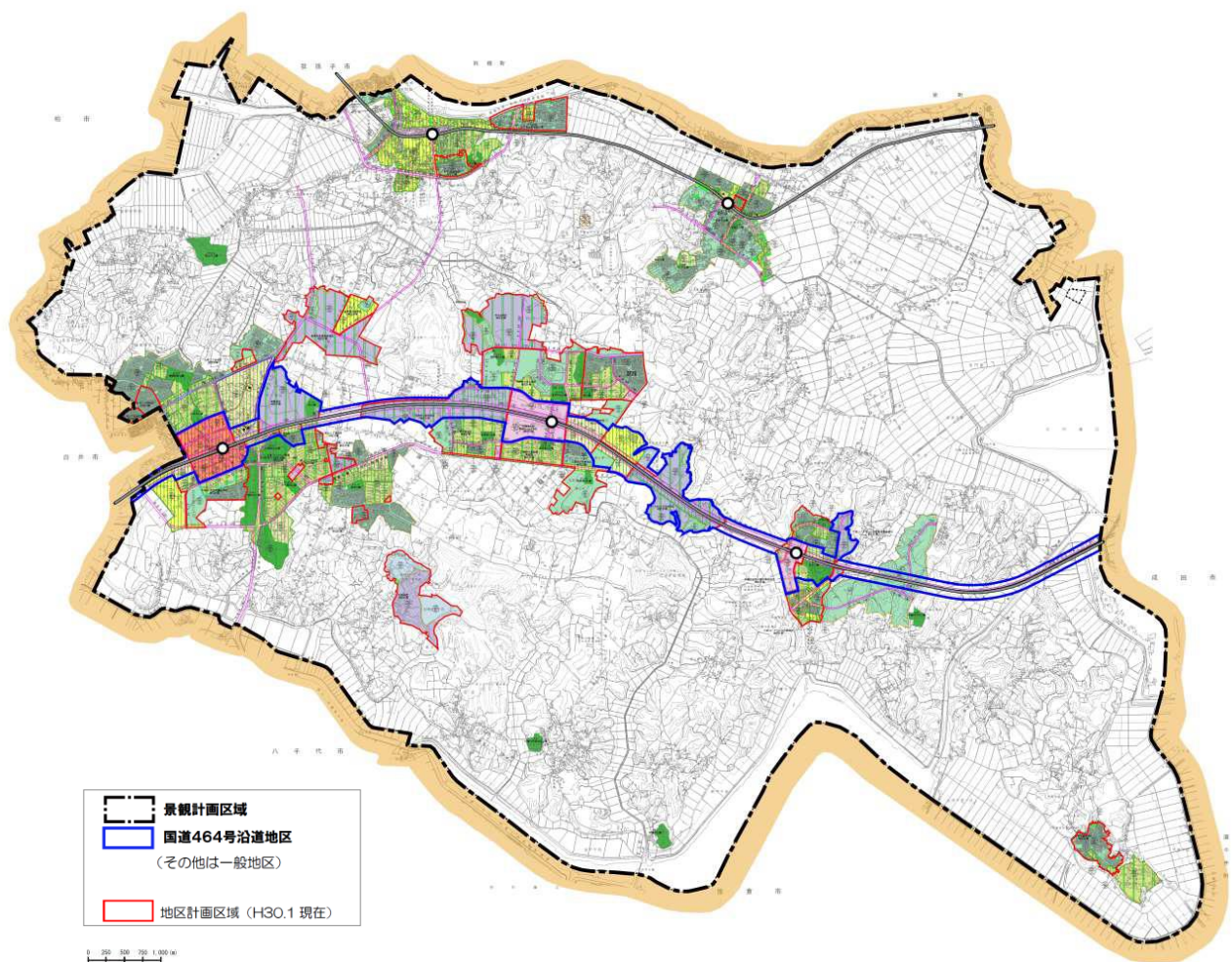
図20 内水ハザードマップ(2018年)



(10) 景観資源

- ◇市内には、低地部における田園や水辺、台地部における農村の自然景観や、住宅地と商業・業務施設による良好な都市景観、桜などの樹木や社寺、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。(図21参照)
- ◇市内外の多くの利用者があり、本市の顔やシンボルとなる景観形成を先導していく地区を「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。(図21参照)

図21 景観計画区域(2018年)



1-2. 市民意向（市民アンケート調査）

（1）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過し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】

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

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】

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

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

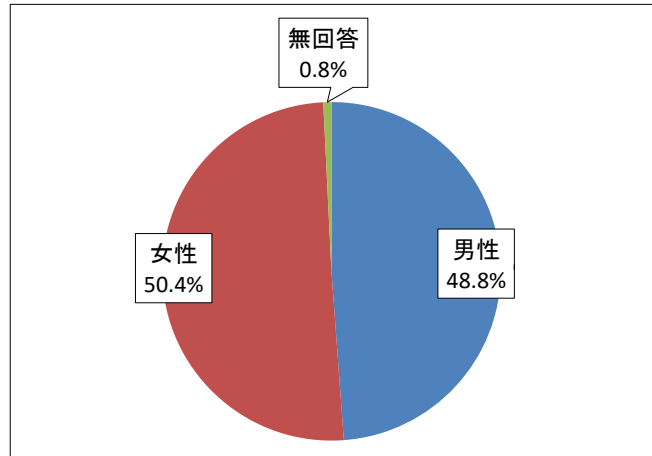
(2) 調査結果 ※主な集計結果を掲載しています
 <回答者の属性>

◆性別

問1 (ア) 単一回答

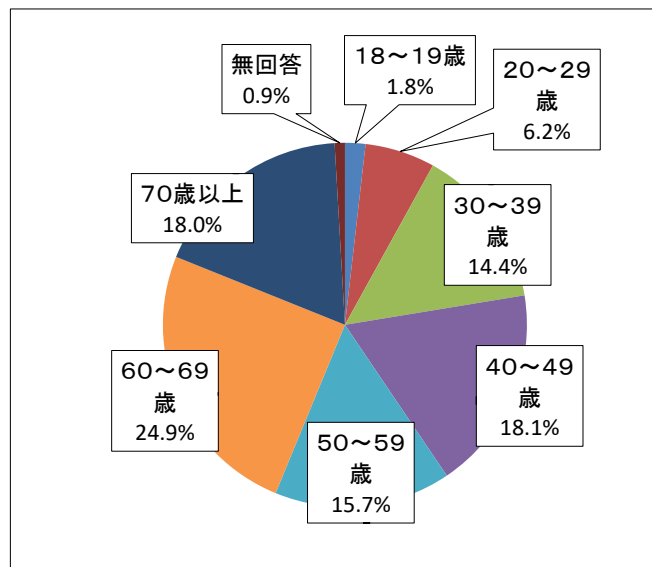
「男性」が48.8%、
 「女性」が50.4%となっており、
 若干女性の回答者が多くなっています。

問1 (ア) 単一回答



◆年齢

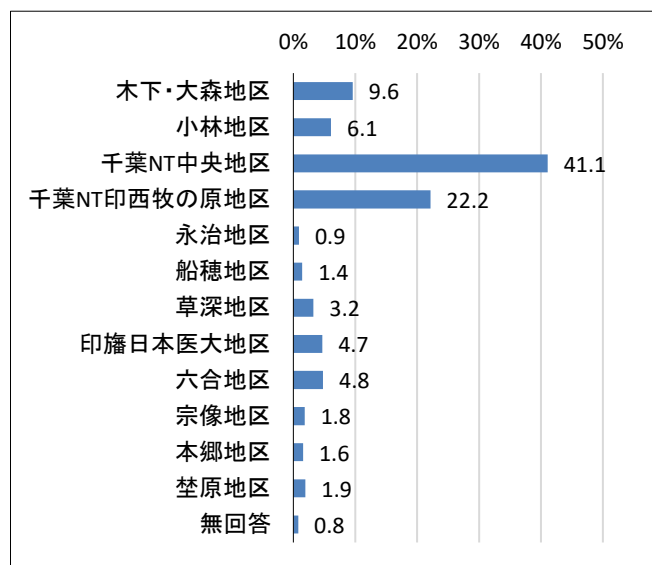
「60歳代」が24.9%と最も多く、
 「40歳代」の18.1%、「70歳以上」
 の18.0%が続いています。



◆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。



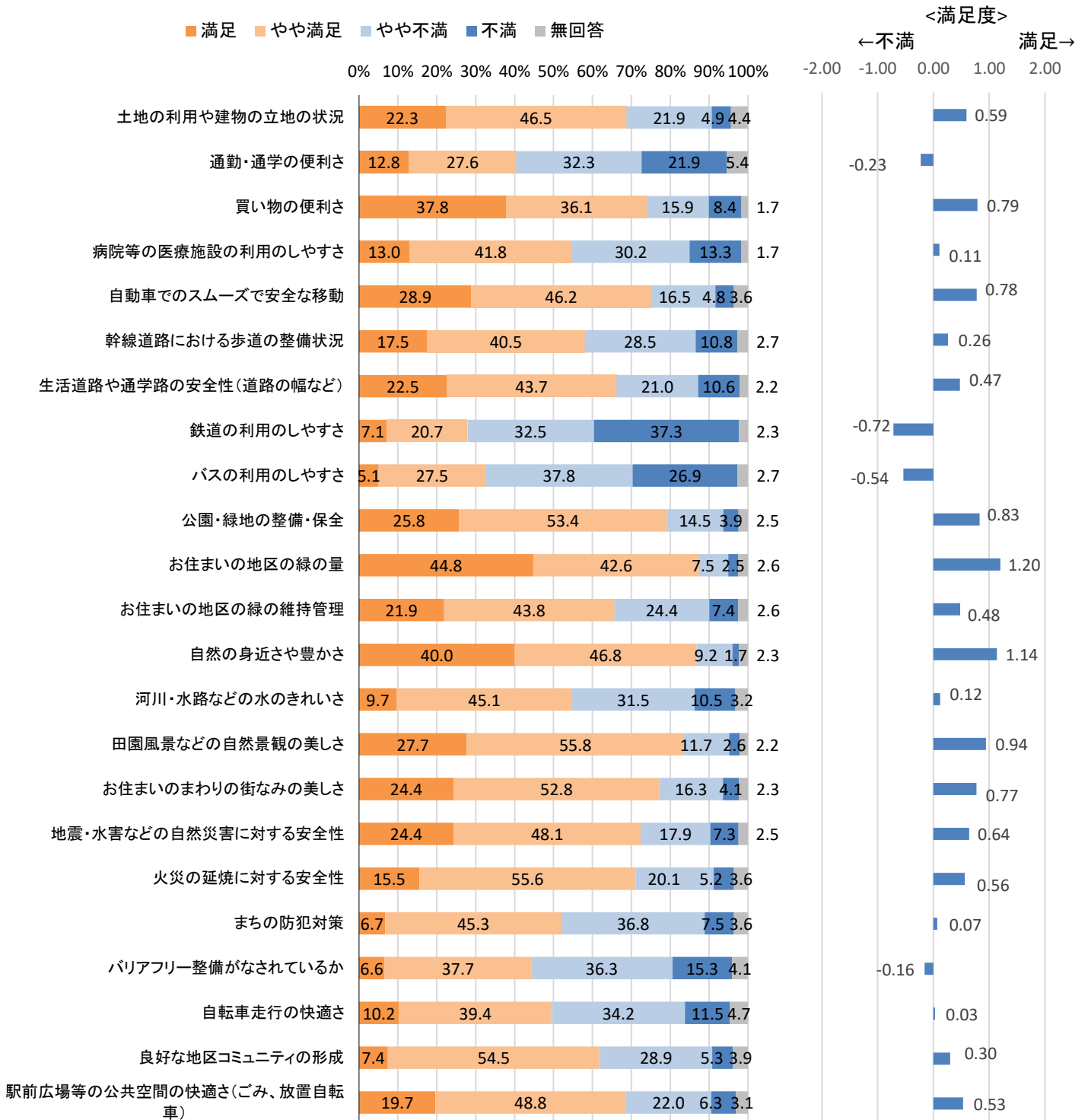
<現状の評価や考え>

◆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、「1 1 お住まいの地区の緑の量」が 1.20 で最も高く、「1 3 自然の身近さや豊かさ」の 1.14、「1 5 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、「1 8 鉄道の利用のしやすさ」は-0.72 で最も低く、「9 バスの利用のしやすさ」の-0.54、「2 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。

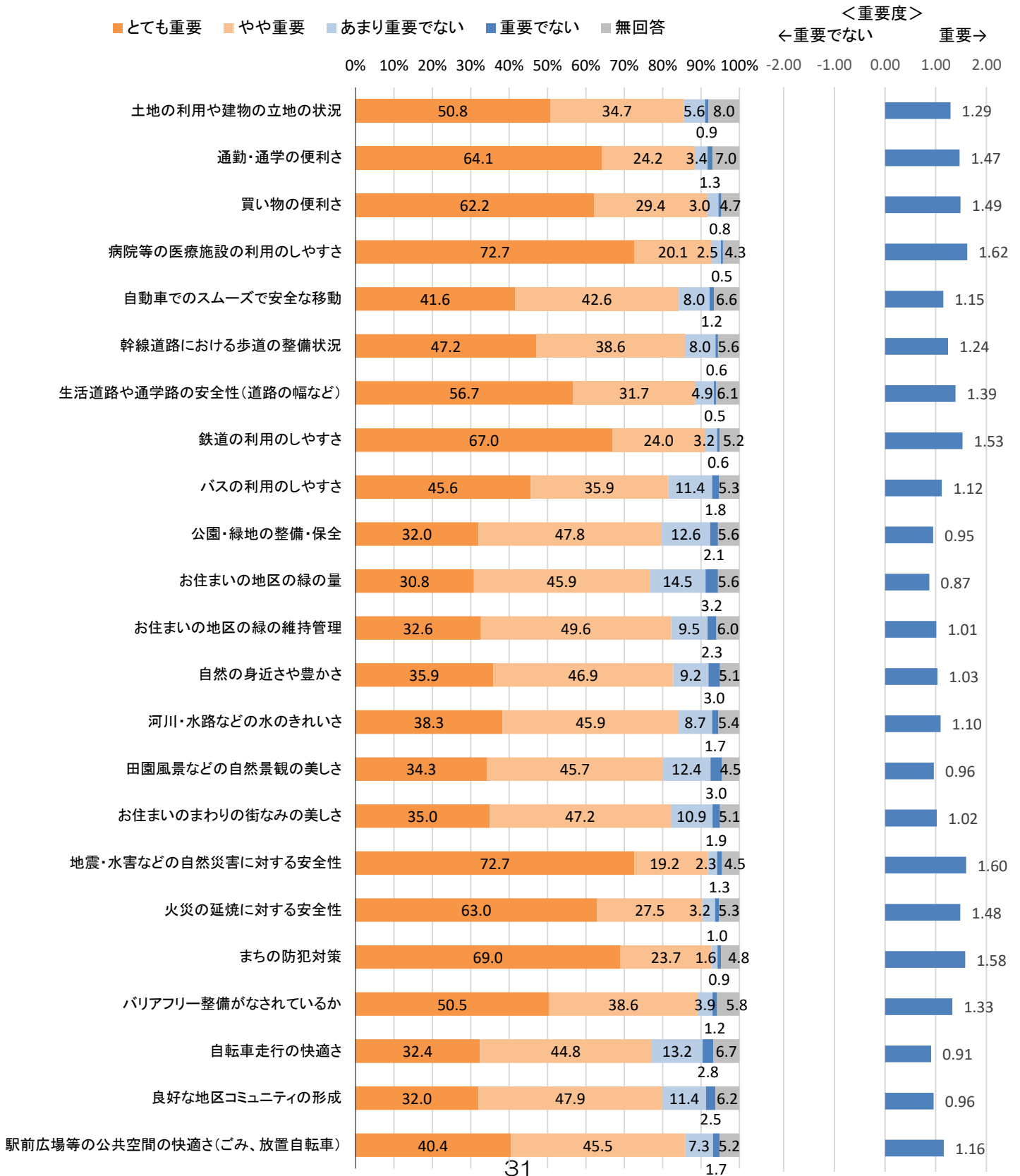


◆暮らしに関わる要素の重要度

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、「4 病院等の医療施設の利用のしやすさ」が1.62で最も高く、「17 地震・水害などの自然災害に対する安全性」の1.60、「19 まちの防犯対策」の1.58が続いており、医療・防災・防犯と幅広い要素を重要視する傾向が見られます。

一方、「11 お住まいの地区の緑の量」は0.87で最も低く、「21 自転車走行の快適さ」の0.91、「10 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うことが出来ます。

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」

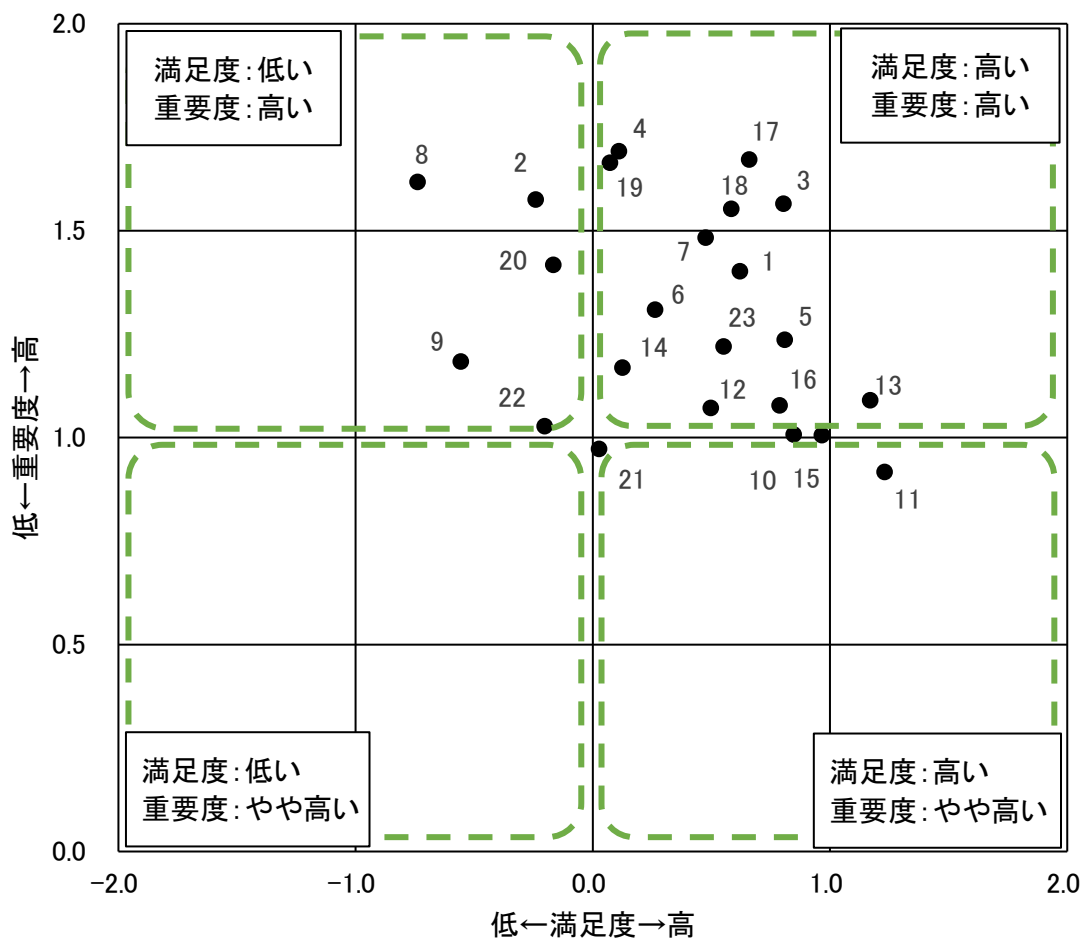
「8 鉄道の利用のしやすさ」

「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>

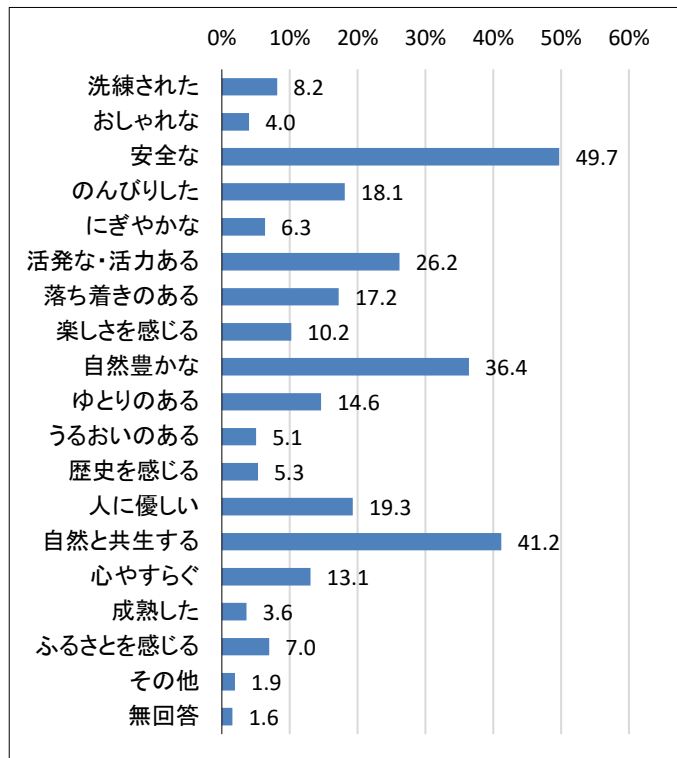
◆都市の将来イメージ

【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%、「活発な・活力ある」の26.2%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。



1-3. 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、地区計画などにより、千葉ニュータウンや既成市街地において、良好な都市環境を保全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。
- ・既成市街地などにおいて、商業施設の撤退などによる低・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年以降の人口減少や少子高齢化による経済活力の低下が懸念されます。
- ・東京方面及び成田国際空港への近接性を活かして、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などにより、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、組合施行による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、事業化を含めた支援が必要です。
- ・公共用地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。
- ・市街化区域に近接する区域については、周辺地域と調和した土地利用につい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など～

◆東京方面や成田方面などを結ぶネットワークの形成

- ・国道464号(北千葉道路)や都市計画道路3・4・41号竹袋大森線(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、適切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適切な維持管理

- ・公園や緑地に対するニーズが多様化している中で、維持管理などの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などに応じた公共施設の整理統合・維持管理

- ・将来的な公共施設の更新などに要する費用の増大に対応するとともに、公共施設の有効利用及び機能向上を図るため、「印西市公共施設適正配置アクションプラン」に基づき公共施設の集約化・複合化などを検討する必要があります。
- ・水道及び下水道事業については、施設の老朽化、耐震化対策、人口減少による収入減少などの課題に対応するため、事業計画などに基づき、効率的な運営を進める必要があります。

◆その他都市施設

- ・一般廃棄物中間処理施設の建設に向けた取り組みに協力していく必要があります。
- ・長期未整備都市計画道路の存続、変更及び廃止について、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、里山などの豊かな地域資源が数多く存在し、希少な生態系が存在していることから、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

- ・農業従事者や経営耕地面積が年々減少する中で、農地に求められる機能の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、環境負荷の少ないまちづくりに向けた施策を推進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

- ・大規模な資材置き場や太陽光パネルの設置については、周辺の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、市内外の多くの利用者がある国道464号沿道地区においては、デザインや形態意匠などに配慮した屋外広告物や建築物を適切に誘導し、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など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や、停電、断水、通信障害及び交通障害などの二次災害の対策について、関係機関などと連携し、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などから、狭あい道路など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、自動車など交通の安全確保を図るため、交通量の増加など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、駅周辺部などに空き家・空き地が発生していることから、所有者などが適切な管理を行うことが必要となっています。また、空き家に関する施策を総合的かつ計画的に推進していく必要があります。

2-1. 都市づくりの基本理念（案）

（1）将来都市像

（次期「印西市基本構想」の内容が確定次第、掲載予定）

（2）都市づくりの基本理念

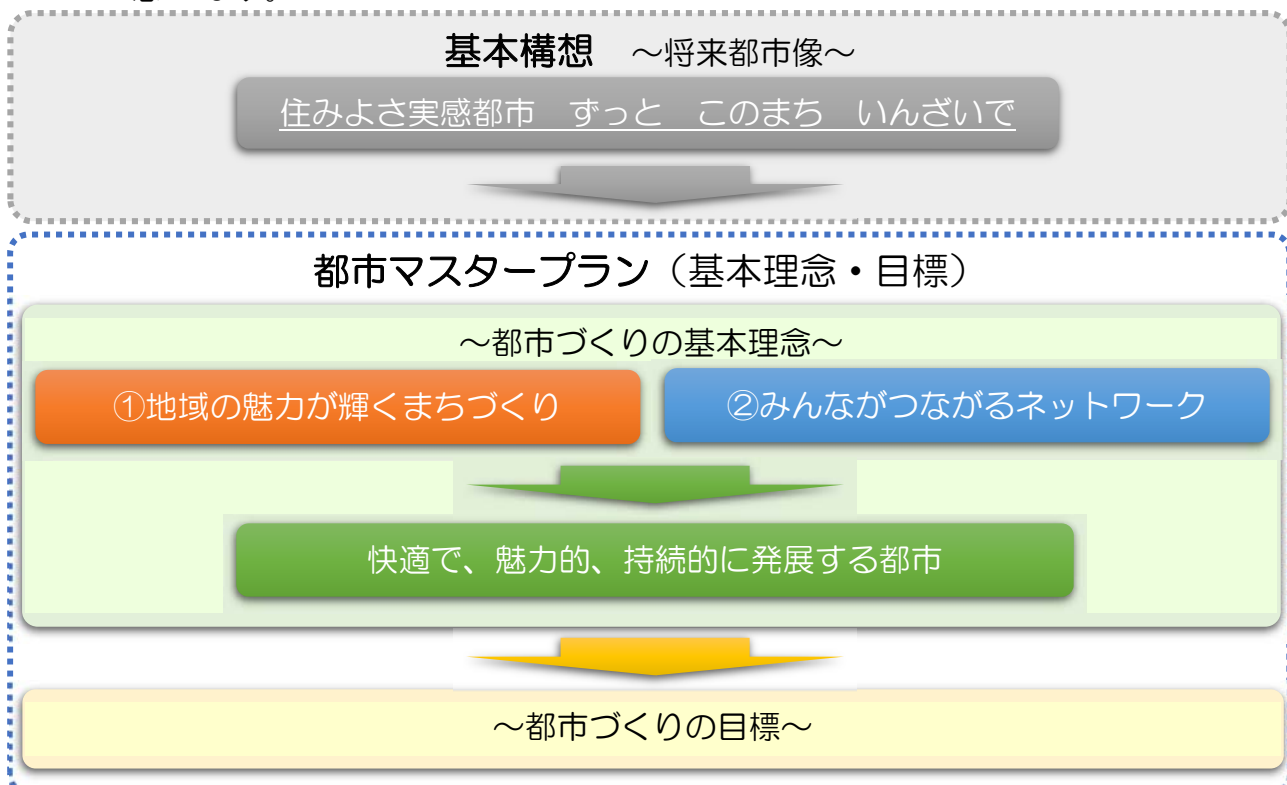
本市においては、古くから低地部には田園や、台地部には畑地や山林が広がり、里山などの自然環境が見られます。また、木下・小林地区を代表とする、水運や鉄道といった交通の拠点を中心に集落地が形成され、現在まで営みが続いている既成市街地と、千葉ニュータウンを代表とする、住宅などの需要に応じて計画的に創られてきた新市街地が形成されています。

地域によって様々な特色がある本市において、地域の生活を支える機能は備えつつ、魅力ある地域を形成することで、地域間の魅力を相互補完し、市域全体の相乗的な魅力の発揮につながります。また、人・ものをスムーズに運び、地域間の魅力をつなげて活力を支えるネットワークを形成するため、子どもや高齢者も安心して便利に移動できる公共交通網の整備が重要になります。

近年、全国的に人口減少や少子高齢化が進み、豊かな生活を持続的に支えていく都市づくりが求められ、コンパクト・プラス・ネットワークの都市構造へ誘導していく考え方が広がっています。

本市においても、令和10年以降は、人口減少や少子高齢化の傾向にゆるやかに向かっていくことが予測されているところです。

そこで、本都市マスタープランでは「①地域の魅力が輝くまちづくり」、「②みんながつながるネットワーク」により、「快適で、魅力的、持続的に発展する都市」を都市づくりの基本理念とします。



2-2. 都市づくりの目標（案）

都市マスタープランでは、将来都市像の実現に向けて、基本理念を踏まえ、次の5つの目標を掲げます。

（1）地域に根差した都市環境の形成

本市には豊かな緑を有する樹林地、低地部に広がる水田、それらと集落地が一体となった里山環境、また、業務や商業機能が立地する整備された都市空間や、交通の要衝として営みが続いてきた歴史があることなど、地域によって様々な特色があります。それぞれの地域の魅力を発揮できるよう、土地利用や景観を適切に誘導し、地域に根差した都市環境の形成を目指します。

（2）活力ある拠点づくり

全国的に人口減少が進むなかで、広域的な視点で拠点となる地域には、時代のニーズを踏まえつつ、産業・業務・商業の都市機能を集積させ、北総地域の核となる拠点形成を図ることが重要となってきます。

地域ごとの生活の中心となる拠点には、人口減少局面においても生活のしやすい地域となるような、都市機能の配置と充実を図り、地域の魅力を発揮する機能の創出・立地を図ることで、活力のある拠点形成を目指します。

また、国際社会においては、「SDGsの基本理念」を踏まえた、持続可能な経済と社会の発展を実現するための仕組みづくりが望まれているところです。この仕組みづくりとして、近年飛躍的に発展しているICT（情報通信技術）を効果的に活用していくことも、ひとつの手段と考えられます。

本市においては、東京や成田国際空港との近接性や、強固な地盤を有する台地といった立地優位性があり、情報通信関連の事業所が相次いで進出している状況です。

このような背景を踏まえ、需要動向と周辺環境との調和を勘案し、市街化区域への編入や、その他の都市計画制度を活用した土地利用の誘導について、必要に応じて検討していきます。

（3）人・ものをつなげるネットワークの形成

人の移動がスムーズになることで、他の地域の魅力を身近に感じ、その地域により多くの利用者が訪れて活性化につながります。また、集落地では高齢化が進んでいるなど、自家用車以外の交通手段を必要としている方も多く、市内を快適に移動できる交通手段を整備することで、都市の魅力にふれられる都市づくりを進めることができます。さらに、ものの移動がスムーズになることで、東京や成田国際空港に近接した立地を活かした産業をはじめ、地域産業の活力向上につながります。

地域の特色を活かした都市づくりを進め、人と人とがふれあい、地域の人・ものをつなげるネットワークを整備することで、誰もが快適に便利な生活を送ることができる都市づくりを目指します。

(4) 自然環境と共生する都市

本市の魅力である、集落地と樹林地や水田などが一体となった、里山の豊かな自然環境は、生物の多様性に寄与するとともに、都市と近接しながら生物の棲みかとしても残り、市民に安らぎを与えてきました。

自然環境と共生する暮らしや景観を本市の大切な財産として、今後も引き継いでいくために、自然環境を守りつつ、環境負荷の少ない都市を形成することで、都市と自然環境の共生を目指します。

(5) 安全・安心で健康に暮らせる都市づくり

令和元年房総半島台風、東日本台風をはじめ、災害をもたらす気象現象が頻発しています。

このことから、予期せぬ自然災害に備えた防災・減災対策をハード・ソフトの両面から進める必要があります。

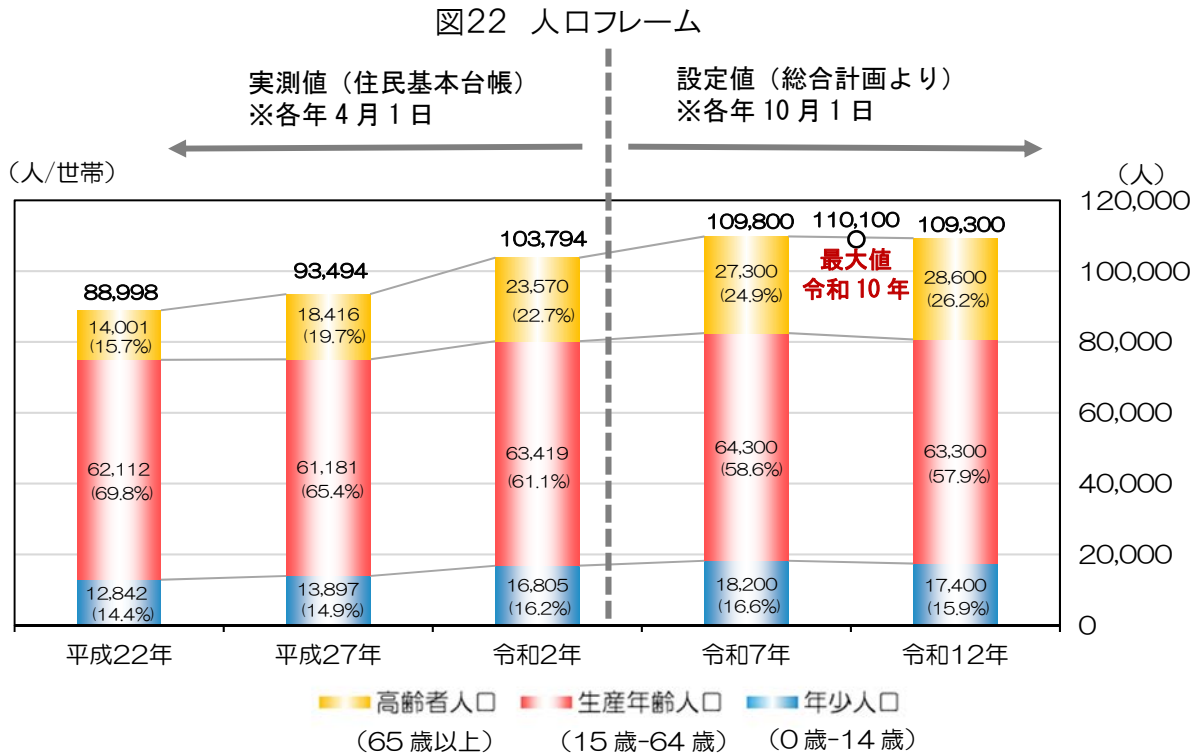
また、高齢化が進む中、人々がいつまでも健康に生活ができ、高齢者や障がい者なども含めた誰もが、安心して快適に暮らせる都市づくりが課題となっています。

本市では、健康増進やユニバーサルデザインの考えを取り入れた都市施設の整備などを進め、安全・安心で健康に暮らせる都市づくりを目指します。

2-3. 将来人口フレーム（案）

将来人口フレームについては、目標年次を令和12年度とします。

人口は令和10年度の110,100人をピークとし、令和12年度の人口を109,300人と設定します。令和12年度の年齢3区分別人口については、年少人口比率(14歳以下)を15.9%、生産年齢人口比率(15~64歳)を57.9%、高齢者人口比率(65歳以上)を26.2%と設定します。



出典: 実測値は住民基本台帳(各年4月1日)、設定値は「印西市総合計画」による

※比率は四捨五入のため、合計が100%とならない場合があります。

2-4. 将来都市構造（案）

将来都市構造は、都市づくりの目標を実現するため、印西都市計画区域の整備、開発及び保全の方針や、印西市総合計画などの上位・関連計画を踏まえながら、都市機能を集積し、市街地の中心を形成する拠点、都市環境や自然環境の広がりを区分するゾーン、人・もののつながりを示すネットワークを位置づけ、将来都市構造図でその位置を示します。

（1）拠点

主に都市部において、それぞれの地域にふさわしい機能の立地・集積を図る「拠点」を以下に位置づけます。

○ 駅圏・都市交流拠点…木下・大森地域、千葉ニュータウン中央地域

拠点としての機能を複合的に有し、市外の方々にも多様な利用をされる拠点を、駅圏・都市交流拠点として位置づけます。

木下・大森地域は、市役所、文化ホールをはじめ、核となる公共公益施設が集積し、本市の行政サービスにおける中心的な拠点となっています。今後も行政機能や文化施設などの行政サービスの充実を図り、市民をはじめ多くの方に利用される拠点形成を図ります。

千葉ニュータウン中央地域は、商業や業務施設などが集積し、様々な人々が利用する拠点となっています。本市の中心として、さらなる市の発展をリードする北総地域の玄関口にふさわしい都市機能を備えた拠点として形成を図ります。

○ 駅圏・都市交流副次拠点…小林地域、印西牧の原地域、印旛日本医大地域

集客や購買ニーズに対応した沿道型商業施設が集積する地域を駅圏・都市交流副次拠点として位置づけます。

小林地域は、公共施設や住宅地と小規模な商業施設などによって形成された拠点となっており、市街地としての機能が配置される、生活を支える拠点の形成を図ります。

印西牧の原地域は、今後も商業施設の集積を図り、市民をはじめより多くの人に利用される拠点形成を図ります。

印旛日本医大地域は、大学病院が立地し、医療の拠点となっています。周辺市街地の生活を支える機能を維持しつつ、拠点形成を図ります。

○ 地域拠点…平賀学園台、中根・笠神周辺

日常的な暮らしに必要な都市機能を有する拠点を、地域拠点として位置づけます。

平賀学園台は、住宅地と大学が立地し、市民や学生が居住する地域であり、生活を支える地域拠点の形成を図ります。

中根・笠神周辺は、日常的な暮らしを支える機能を有する地域の拠点として機能形成を図ります。

○ **産業・業務拠点…鹿黒南、松崎台、高花、牧の台、泉野、いには野、みどり台・つくりや台**

東京や成田をはじめ周辺都市との速達性や近接性を活かし、本市の発展をけん引する産業・業務機能が集積する拠点として位置付けます。

千葉ニュータウン中央地域、印西牧の原地域、印旛日本医大地域、宗像地域及び本郷地域のそれぞれ一部においては、周辺都市環境と調和した良好な産業・業務拠点として適切な土地利用を誘導し、本市の産業を支える拠点の形成を図ります。

松崎工業団地は、千葉ニュータウンや成田国際空港との近接性を備えた立地で、主に産業機能が集積しています。引き続き、周辺環境と調和した良好な工業地として、適切な土地利用を誘導し、本市の産業を支える拠点の形成を図ります。

○ **開発拠点…印旛中央地区**

印旛中央地区は、千葉ニュータウンに隣接し、北千葉道路により東京方面や成田国際空港に近接する立地条件などを活かし、産業・業務機能と居住環境が集積・調和した市街地形成を目指し、開発拠点として位置づけ、必要な支援を行っていきます。

○ **緑のレクリエーション拠点（今後検討）**

(2) ゾーン

都市環境や自然環境の広がり区分する「ゾーン」を以下に位置付けます。

○ **都市環境ゾーン**

市民が安全・安心に生活し、人々の賑わいを育み、活発な産業活動を支える快適な市街地空間の形成を図るゾーンとして、市街化区域を都市環境ゾーンと位置付けます。

○ **自然共生ゾーン**

地域資源・公共施設跡地などの活用による魅力の創出や、集落地での生活形成の保全を図るとともに、自然や農業、景観の保全・活用を図るゾーンとして、市街化調整区域を自然共生ゾーンと位置付けます。

(3) ネットワーク

主要な都市や地域の拠点、ゾーン間の人・ものつながりを示す「ネットワーク」を以下に位置づけます。

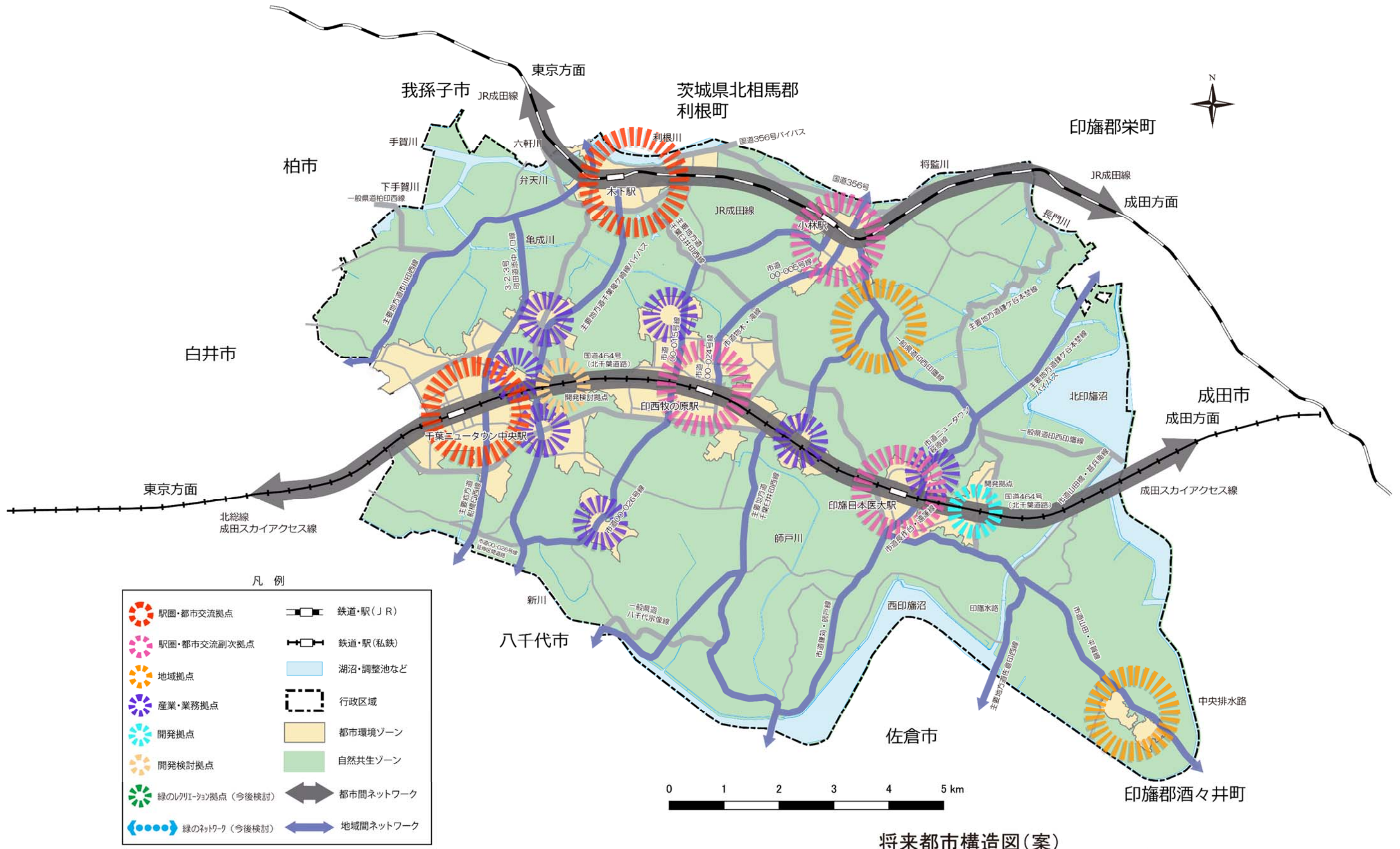
○ 都市間ネットワーク

東京や成田など、東西方向の都市と本市を結び、人・ものの活発な流れを支える広域的なネットワークとして、都市間ネットワークを位置付けます。

○ 地域間ネットワーク

都市間ネットワークや、周辺市町とを結び、各拠点及び集落地間の人・ものの活発な流れを支えるネットワークとして、地域間ネットワークを位置付けます。

○ 緑のネットワーク（今後検討）



3-1. 土地利用の方針（案）

将来都市構造図にて示した都市環境ゾーン、自然共生ゾーンの位置づけをもとに、それぞれのゾーンにおいて、以下のように土地利用の方針を定めます。

（1）都市環境ゾーン

○ 住宅地

住宅地は、必要に応じて地区計画などの都市計画制度を活用し、良好な居住環境を形成・保全します。また、生産緑地地区に指定された農地については、良好な都市環境の形成のため保全に努めるとともに、特定生産緑地の移行については、地権者の意向を確認しながら適切に対応します。

○ 商業・業務地

商業・業務地は、拠点の位置づけに沿った機能が立地するよう誘導を図ります。

木下駅及び小林駅周辺は、日常購買需要を満たす商業地として、充実を図ります。

千葉ニュータウン中央駅及び印西牧の原駅周辺は、来街者に対応する広域的な商業や業務の拠点として、多様な都市機能の充実を図るとともに、東京方面や成田国際空港に近接した立地を活かし、多様性の高い商業・業務地の形成を図ります。

印旛日本医大駅周辺は、商業・医療の拠点として充実を図ります。

○ 工業地

工業地は、アクセス性を活かした産業機能の立地を促進します。また、地区計画などの制度を活用しながら、周辺環境と調和した良好な工業地として、適切な土地利用を誘導します。

○ 開発予定地

印旛中央地区においては、印旛日本医大駅や北千葉道路に隣接し、成田国際空港などのアクセス性に優れている立地を活かし、自然と調和した産業・業務機能と居住環境が集積した土地利用が図れるよう支援を行っていきます。

(2) 自然共生ゾーン

○ 集落地

集落地においては、農地や樹林地、集落が調和する居住環境を保全します。本市の集落地では、人口減少や少子高齢化が進んでおり、今後も集落地の生活形成を保全するとともに、人口を維持する施策や公共施設跡地の活用などによる周辺環境を阻害しない地域振興を目的とした施設の立地についても、必要に応じて検討していきます。また、歴史・文化や公益機能など、生活を支えるとともに魅力ある地域の形成を図ります。

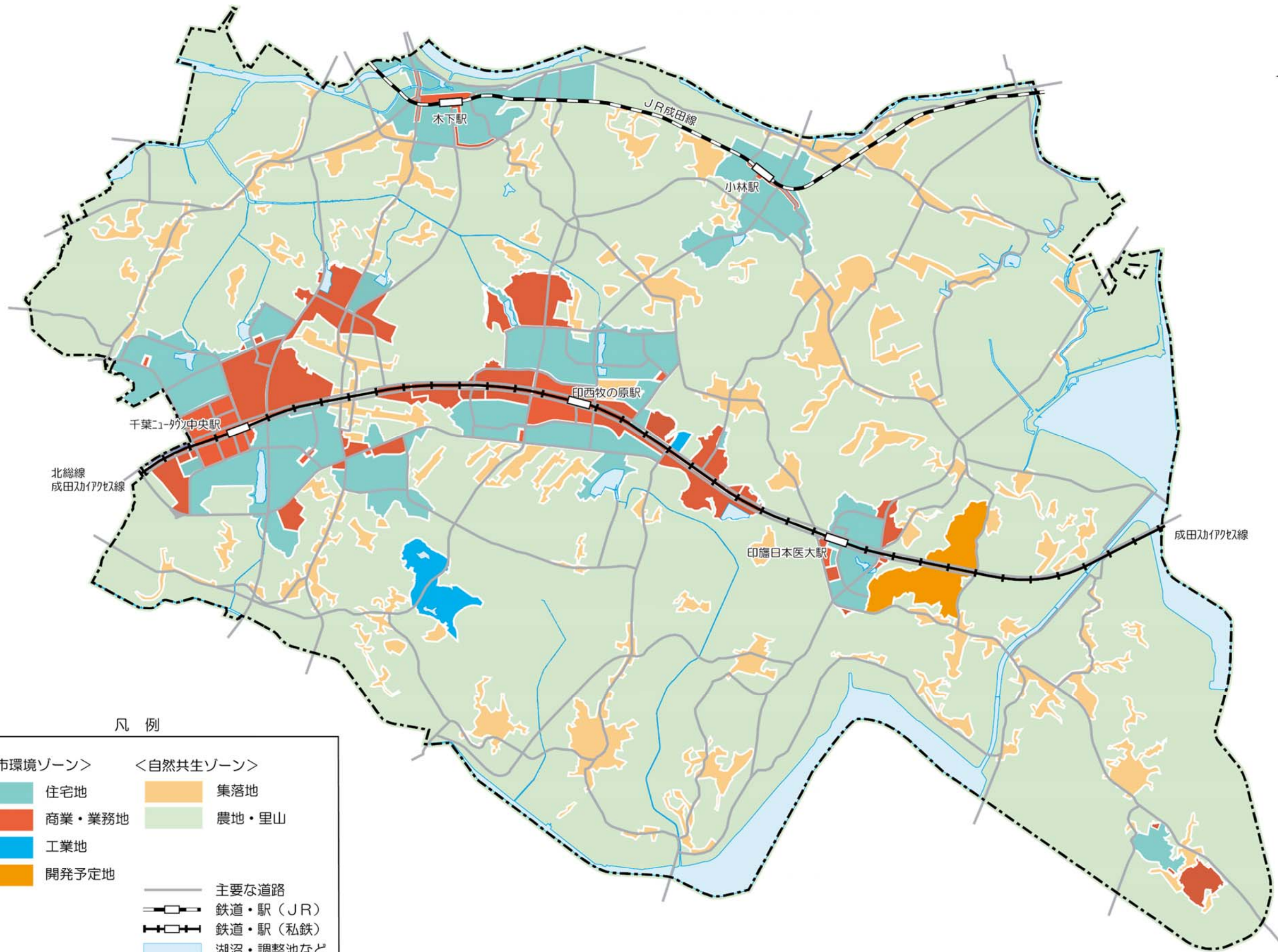
なお、市街化区域に近接する区域については、開発許可制度により、ゆとりある居住環境と周辺地域との調和に配慮していきます。

○ 農地

農用地区域をはじめ、低地部を中心に広がる農地については、農業生産基盤の充実を図るとともに、良好な自然環境・景観を形成する要素として保全に努めます。また、耕作放棄地の増加や農業従事者の高齢化、後継者不足などへの対応として、関連する補助制度の周知などを行い、農地の集積・集約化や組織の立ち上げを促進します。さらに、新規就農者の支援に取り組み、担い手の増加に努めます。

○ 里山

里山は、樹林地や谷津田、それらの周辺の集落などが一体となり、貴重な自然環境・景観として、保全・活用に努めます。



凡 例

<都市環境ゾーン>		<自然共生ゾーン>	
	住宅地		集落地
	商業・業務地		農地・里山
	工業地		
	開発予定地		
			主要な道路
			鉄道・駅（JR）
			鉄道・駅（私鉄）
			湖沼・調整池など
			行政区域



土地利用方針図(案)

3-2. 都市施設に関する方針（案）

（1）道路・交通施設に関する方針

○ 公共交通の整備

<鉄道>

北総線及び成田スカイアクセス線については、東京方面と成田国際空港を結び、活発な流動を支える広域的な軸として、更なる利便性の向上を要請していきます。

JR成田線については、東京方面と成田方面を結ぶ都市軸を担う路線として、運行本数の増加など、利便性の向上策を関係自治体とともに要請していきます。

小林駅においては、南口駅前広場を整備することにより、交通結節点としての機能の向上を図ります。

<バスなど>

各地域間の移動や交通不便地域の解消を考慮した持続可能な公共交通ネットワークの形成に向け印西市地域公共交通計画を策定・運用していきます。

○ 道路体系の整備

【主要幹線道路】

（国道）

東京方面や成田方面など、本市と東西方向の都市間を連結する広域的な主要幹線道路については、整備の促進とともに、適切な維持管理を要請します。特に、国道464号（北千葉道路）については北千葉道路建設促進期成同盟の活動を通して、整備を促進します。

（その他主要幹線道路）

・国道356号 ・国道356号バイパス

千葉柏道路については、国道6号や国道16号など千葉県北西部における主要幹線道路の慢性的な渋滞の緩和のため、早期事業化を関係機関に要請します。

【都市幹線道路】

（県道）

都市計画道路3・2・3号町田道添中ノ口線（主要地方道船橋印西線）については、船橋方面から千葉ニュータウン中央地区と木下・大森地区及び永治地区を經由して、茨城方面を結ぶ都市幹線道路として、市域北部までの延伸整備を促進します。

都市計画道路3・4・41号竹袋大森線（主要地方道千葉竜ヶ崎線バイパス（仮称：コスモス通り））については、駅圏・都市交流拠点である木下駅周辺と千葉ニュータウン中央駅周辺を結ぶとともに、広域的に人・ものの活発的な流れを支える都市幹線道路として整備を促進します。

成田方面や八千代方面など、本市と周辺都市間を結ぶ県道については、周辺都市と広域的なネットワークの充実のため、都市幹線道路として整備を促進します。

（整備を促進するその他都市幹線道路）

・主要地方道鎌ヶ谷本埜線バイパス ・一般県道八千代宗像線バイパス

都市計画道路3・4・11号小林駅南口線(一般県道印西印旛線バイパス)については、交通結節点である小林駅周辺の交通利便性を高める都市幹線道路として整備を促進します。

本市と周辺都市間を結ぶ県道については、都市幹線道路としての通行性や安全性を確保するため、接続する道路の整備状況にあわせた改良・拡幅を促進するとともに、適切な維持管理を要請します。

(その他都市幹線道路)

- | | |
|--------------------|--------------------|
| ・ 主要地方道千葉竜ヶ崎線 | ・ 主要地方道鎌ヶ谷本埜線 |
| ・ 主要地方道市川印西線 | ・ 主要地方道千葉臼井印西線 |
| ・ 主要地方道佐倉印西線 | ・ 一般県道千葉ニュータウン北環状線 |
| ・ 一般県道千葉ニュータウン南環状線 | ・ 一般県道八千代宗像線 |
| ・ 一般県道柏印西線 | ・ 一般県道印西印旛線 |

(市道)

本市と周辺都市間、または各拠点間を結ぶ路線区間の一部を構成する市道については、都市幹線道路としての通行性や安全性を確保するため、適切な維持管理を行うとともに、整備を推進します。

(その他都市幹線道路)

- | | |
|----------------------|-------------------|
| ・ 市道00-005号線 | ・ 市道00-008号線 |
| ・ 市道00-015号線 | ・ 市道00-024号線 |
| ・ 市道00-023号線 | ・ 市道00-027号線 |
| ・ 市道00-026号線 | ・ 市道瀬戸・師戸線(1-3) |
| ・ 市道00-034号線 | ・ 市道鎌苅・師戸線(1-10) |
| ・ 市道山田・平賀線(1-8) | ・ 市道長作台・遠蓮線(2201) |
| ・ 市道ニュータウン・萩原線(1-11) | ・ 市道物木・滝線(107) |
| ・ 市道下池三度山線(105) | |

市道00-026号線延伸区間道路については、都市計画道路3・2・3号町田道添中ノ口線(主要地方道船橋印西線)を經由し、市道00-009号線に接続する都市幹線道路として整備を進めます。

都市計画道路3・4・12号作万橋道作線(市道00-031号線)については、駅圏・都市交流副次拠点である小林駅周辺と千葉ニュータウン印西牧の原駅周辺の交通利便性を高める都市幹線道路として整備を進めます。

市道竜腹寺線(106)については、地域拠点である中根・笠神周辺と、産業拠点であるみどり台を結ぶ路線区間の一部を構成する都市幹線道路として整備を進めます。

都市計画道路3・4・10号中ノ口六軒線については、周辺交通量や広域的なネットワーク、費用対効果などを考慮し、見直しについて検討します。

【補助幹線道路】

都市幹線道路を結ぶ市道については、集落地間を連結する補助幹線道路として整備を進めます。

(整備を進める補助幹線道路)

・市道00-009号線 ・市道00-107号線 ・市道00-122号線
・市道師戸・江川線(2-4) ・市道角田線

印旛中央地区の補助幹線道路として計画されている都市計画道路については、土地利用計画との整合を図りながら、見直していきます。

その他の市道については、街区または集落地周辺の交通を主要幹線道路または都市幹線道路に接続する道路として、通行性や安全性を確保するため、適切な維持管理を行うとともに、安全に配慮した必要な整備を検討します。

・都市計画道路3・4・33号庚申前下湯屋線 ・都市計画道路3・4・40号下湯屋浅間線

【区画道路】

既成市街地内や集落地内の道路については、身近な生活空間への通過交通の流入を抑制するとともに、見通しの悪い交差点の改善や安全な歩行空間の確保を検討します。

狭あい道路については、日常生活の利便性・安全性に配慮して、必要に応じた整備を検討します。

○ 安全で人にやさしい道路づくり

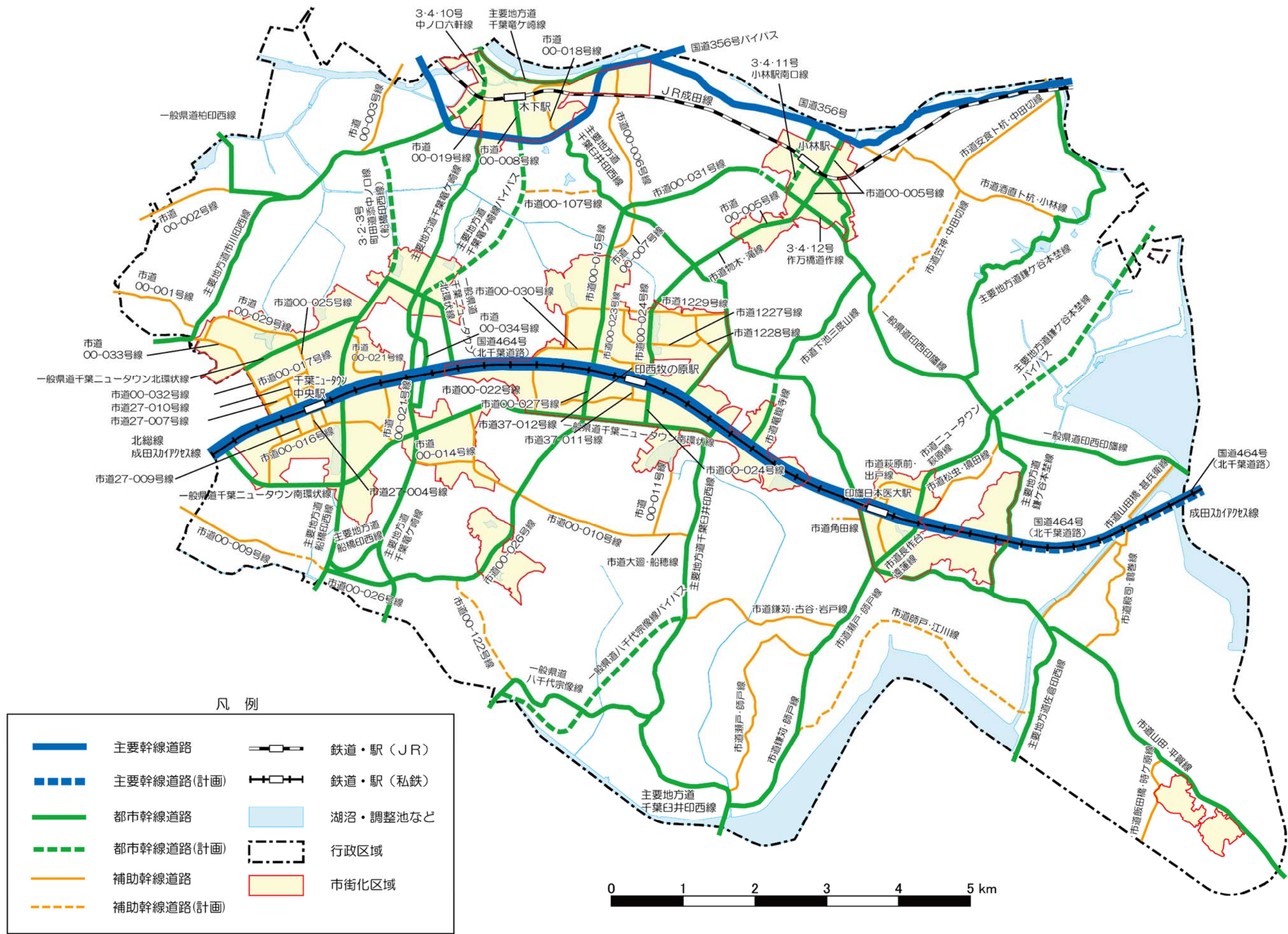
公共施設については、ユニバーサルデザインの考えを取り入れ、快適性の高い、誰もが安心できる歩行者空間の形成に努めるとともに、更なる利便性の確保を目指します。

○ 維持管理

国道・県道については、適切な道路修繕・補修について、関係機関へ要請します。

市道については、道路状況を把握したうえで、安全性と快適性を高めるため、道路や橋りょうの適切な修繕・補修に努めます。

街路樹などについては、生活環境や景観に配慮し、適切な維持管理に努めます。



凡例

	主要幹線道路		鉄道・駅 (JR)
	主要幹線道路(計画)		鉄道・駅 (私鉄)
	都市幹線道路		湖沼・調整池など
	都市幹線道路(計画)		行政区域
	補助幹線道路		市街化区域
	補助幹線道路(計画)		

道路体系整備方針図(案)

(2) 公園・緑地に関する方針

【総合公園】

県立印旛沼公園及び北総花の丘公園については、多様な利用者のニーズに対応し、自然豊かなレクリエーションの拠点としての機能向上や、適切な維持管理を要請します。

松山下公園については、市民のスポーツ活動などの拠点として活用するため、適切な維持管理を行います。

【運動公園】

本笠スポーツプラザについては、地域拠点の一翼を担う公園として、適切な維持管理を行います。

【地区公園】

地区公園については、都市に潤いと安らぎを与える公園として、適切な維持管理を行います。

【近隣公園】

近隣公園については、気軽にレクリエーションを楽しむことのできる広場や健康づくりにも役立つ公園として、適切な維持管理を行います。

【街区公園】

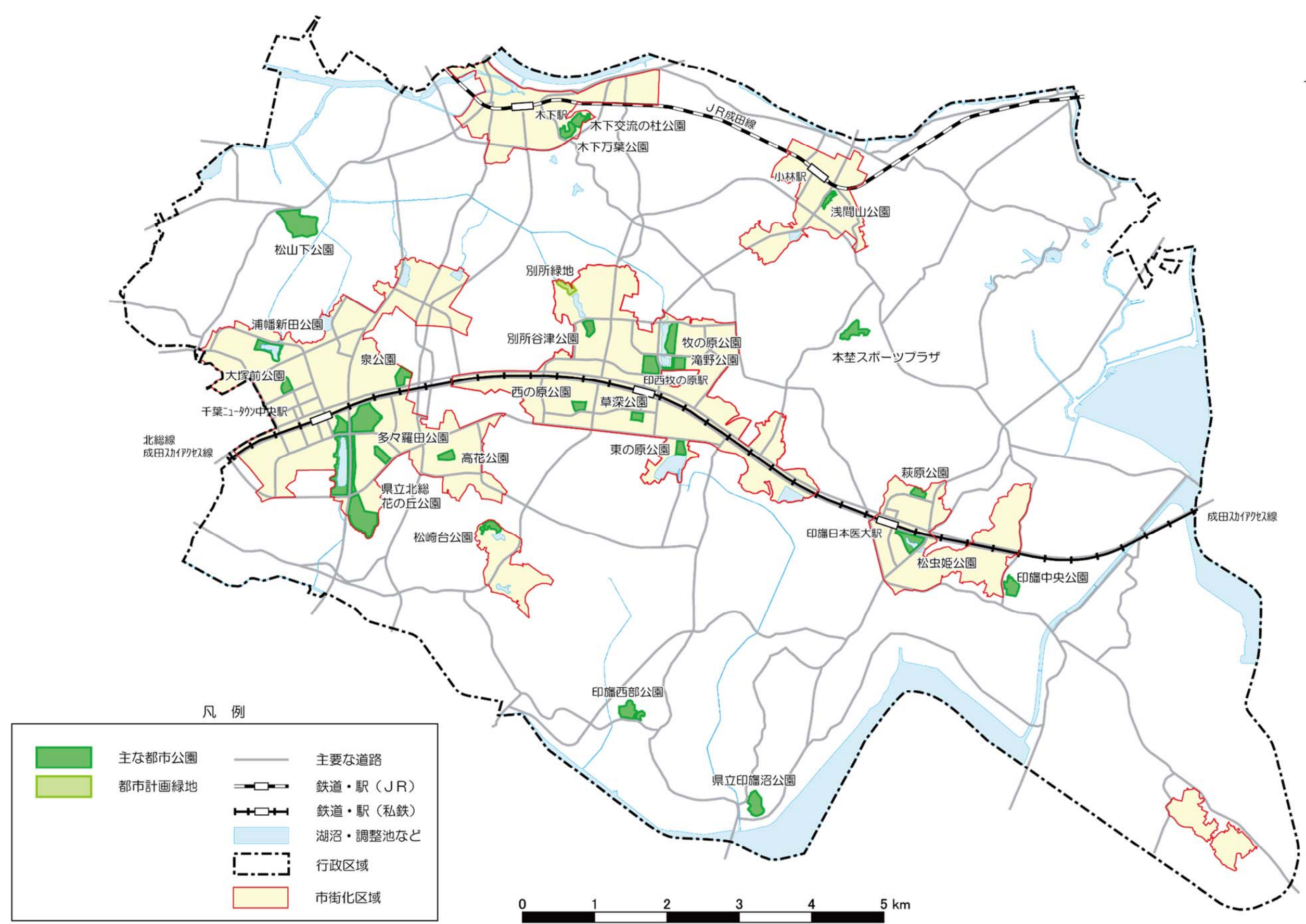
街区公園については、市民にとって最も身近なオープンスペースとなる公園として、適切な維持管理を行います。

【緑地】

都市緑地については、現況の斜面樹林や湿地などの自然環境の保全に努めます。

【新設公園・緑地】

開発行為などに伴う、公園や緑地の配置については、開発の目的や規模及び周辺の状況などに応じた確保に努めます。



主要な都市公園位置図(案)

(3) 公共下水道に関する方針

公衆衛生の向上に寄与し、公共用水域の水質保全を図るため、汚水排水施設の整備を計画的に進めるとともに、処理区域内の水洗化に努めます。

市街地の浸水防除を図るため、雨水排水施設の計画的な整備を進めます。

施設の老朽化対策・耐震対策として公共下水道ストックマネジメント計画及び総合地震対策計画を策定し、計画的な施設の改修や維持管理を推進します。

下水道の未普及地区の各家庭、事業所への合併処理浄化槽の設置を促進し、公共用水域の水質保全に努めます。

(4) 上水道に関する方針

市営水道、県営水道、長門川水道企業団については安全で安心な水の安定供給を図るため、水需要を的確に把握できるよう協力していきます。

市営水道については、給水区域内の安全で良質な水の供給を行うため、計画的に配水管及び配水場の整備を図るとともに、既存施設を適切に維持管理します。

(5) 共同溝に関する方針

千葉ニュータウン中央駅周辺の共同溝については、生活の快適化、交通の円滑化、都市景観の形成などの観点から、安全かつ円滑な維持管理に努めます。

(6) ごみ処理施設に関する方針

ごみの安定・安全処理の継続や循環型社会の構築を図るため、印西地区環境整備事業組合及び構成市町が策定する印西地区ごみ処理基本計画などに基づき、組合が進める一般廃棄物中間処理施設の整備及び関連する処理施設などの適切な維持管理に協力します。

(7) 生活関連・公共公益施設に関する方針

子育て家庭への包括的な支援や、健康づくりの推進及び、高齢社会に対応した保健福祉関連施設の充実を図ります。印西市公共施設等総合管理計画に基づき、公共施設の整理統合及び効率的な施設運営に取り組みます。また、老朽化に対応するため、計画的に大規模改修などを行うとともに、改修にあたってはユニバーサルデザインの考え方を取り入れます。

閉校などにより生じた公共施設跡地については、都市計画制度を含め、地域の特性にあった利活用を検討します。

火葬場(印西斎場)については、環境衛生及び住民福祉の向上のため、適切な維持管理に協力します。

3-3. 都市環境の形成に関する方針（案）

（1）自然環境の保全・活用に関する方針

【生物多様性に配慮した自然環境の保全・活用】

県立印旛手賀自然公園や里山については、自然豊かな本市の特徴を印象づける自然環境として保全に努めるとともに、自然とのふれあいを通じた環境学習の実施や、市民アカデミー、出前講座の活用を推進します。また、既存の自然環境を活かし、生物多様性の保全に配慮します。

【農地の緑地資源としての保全】

農地については、洪水調整機能や景観保全、市民の心を癒す空間などの多面的な機能を有する環境要素として、保全に努めます。

【樹林地の緑地資源としての保全】

樹林地については、治水や景観保全などの多面的な機能を有する環境要素として、保全に努めます。

【歴史的遺産と一体となった環境の保全】

木下貝層、宝珠院観音堂、泉福寺薬師堂、栄福寺薬師堂といった文化財や社寺については、周辺的环境と一体として保全を促進します。

【史跡】

重要な文化遺産である史跡については、様々な世代が集う活動の場となるよう、保全・活用を推進します。

【水辺環境の保全・活用】

市域を流れる河川や水路沿いの水辺環境については、地域における生態観察などの環境学習の場、水辺とのふれあいの場として保全・活用を促進します。

河川や沼などの公共水域の水質汚濁を防止するため、公共下水道の整備を進めます。また、公共下水道認可区域外における合併処理浄化槽の普及促進を図ります。

（2）自然環境への負荷の少ない都市の形成に関する方針

住宅用省エネルギー設備の設置に対する補助事業など、再生可能エネルギーの利用を促進します。

公共交通の充実、自転車の利用しやすい都市空間の形成により、環境負荷の少ない交通手段への転換を図ります。

ごみの減量化・資源化による循環型社会の形成を図ります。また、不法投棄防止対策としてパトロールの強化や監視カメラの更新など、不法投棄防止対策を強化して、ごみの不適正処理の防止に努めます。

3-4. 景観形成に関する方針（案）

（1）景観まちづくりの方針

○ 自然景観の保全・活用

地域のランドマークやシンボルとなる巨樹、古木などの独立樹、景観の視点場となる山・高台などは、自然景観の資源として、保全・活用を促進し、良好な景観の形成を図ります。

里山景観については、本市の特徴的な自然景観として保全に努めます。また、市民との協働による環境整備や維持管理を通して、自然景観の形成を図ります。

河川や沼などについては、自然景観の資源として、保全・活用を促進し、周辺環境との調和に配慮しながら、潤いとやすらぎのある景観形成を図ります。

○ 歴史・文化的な景観資源の保全・活用

社寺などについては、歴史・文化的な景観資源として周辺の環境などと一体的な保全に努め、地域資源を活かした景観まちづくりを進めます。

○ 魅力ある拠点景観の創出

木下駅及び小林駅周辺においては、歴史・文化的資源を有する既成市街地として、それぞれの拠点の特性を活かした駅周辺・商業地の景観の形成を地域住民との協働により進めます。

千葉ニュータウン中央駅周辺においては、商業・業務機能をはじめとする、都市機能が集積するにぎわいと秩序のある商業・業務空間として、駅圏・都市交流拠点にふさわしい景観の形成を事業者との協働により進めます。

印西牧の原駅及び印旛日本医大駅周辺においては、周辺の自然環境に調和した緑豊かな住宅地などの駅圏・都市交流副次拠点にふさわしい景観の形成を地域住民や事業者との協働により進めます。

松崎工業団地においては、大規模な工業・物流施設などが多く立地しており、敷地内の緑化や建築物の規制・誘導を図るとともに、周辺と調和したゆとりや潤いのある工業地の景観の形成を事業者との協働により進めます。

○ 良好な住宅地景観の保全

新住宅市街地開発事業や土地区画整理事業、民間開発などにより整備された住宅地においては、地区計画などにより、良好な住宅地景観を保全します。

○ 特色ある道路景観の形成

国道464号（北千葉道路）沿道においては、市内外の多くの利用者があることから、本市の顔やシンボルとなる景観形成を誘導します。

市が管理する道路空間の植栽については、適切な維持管理に努め、緑豊かで潤いのある道路景観の形成に努めます。

○ 協働による景観まちづくりの推進

景観まちづくりへの関心を育み、市民参画を促進し、市民や事業者を含めた人々との協働により、印西らしい景観を継承、向上させながら、美しくすみ続けたいと感じられる景観の形成を推進します。

○ 拠点景観の創出・活用

東京方面や成田国際空港への近接性を活かし、市内外の多くの利用者を呼び込めるよう、拠点景観のつながりを保有し、魅力の向上を図ります。

3-5. 安全・安心な都市づくりに関する方針（案）

（1）災害に強い都市づくりに関する方針

○ 都市の防災構造化

印西市耐震改修促進計画に基づき、建築物などの耐震改修などを促進します。

沿道建築物の倒壊による道路閉塞の防止と延焼被害を低減し、安全で確実に避難できる避難路、災害時の患者の搬送や物資輸送を円滑にする緊急輸送道路の確保に向けて、沿道建築物の耐震・不燃化を促進します。

既成市街地においては、緊急車両などの通行が困難な狭あい道路の解消に努め、安全性を高めます。

市民の暮らしに不可欠な電気・水道・ガスなどのライフラインの強化を働きかけるとともに、災害発生時の相互連絡体制づくりについて関係事業者と協議を進めます。また、消防水利については関係事業者と協議し、適正配置に努めます。

火災の延焼防止や輻射熱から遮断する機能を有するオープンスペースの確保に努めます。

○ 都市防災拠点の整備

災害時の避難行動、避難生活などに有効な防災空間となるオープンスペースを確保します。

小・中学校の防災備蓄倉庫については老朽化している倉庫もあり、計画的な整備を図ります。また、印西市災害用備蓄拠点整備計画に基づき、基幹防災倉庫を設置し、必要な物資の備蓄に努めるとともに、災害用井戸などの応急給水設備についても整備を進めます。

地震などの災害が発生した場合にも、それらの施設に最低限のエネルギーを供給できるよう、複数種類の電源や熱源も含めて、防災拠点としての機能整備に努めます。

大規模災害時などにおける災害情報などを確実に素早く周知するため、情報の収集や伝達体制を充実させることを目的とした防災行政無線システムなどの環境整備を進めます。

防災関係機関が所管する施設については、大規模災害時の建築物被害の防止・軽減を図るため、計画的な点検整備を進めます。消防器具庫については、経年劣化などが著しいため、改修計画を策定し、計画的な整備を行います。

○ 治水対策

一級河川である利根川については、国の計画に基づき調整を図りながら、改修・整備を促進します。また、浸水想定区域に居住する市民を主たる対象として、危険箇所など情報の把握・共有に努めます。

下水道雨水幹線などの雨水排水施設については、公共下水道計画に基づき、計画的に整備を進めます。

河川及び水路並びに雨水処理施設などへの負荷を軽減するため、雨水透水性舗装の導入や浸透マス（透水性舗装の一種）の設置促進など、雨水流出抑制に努めます。

○ 土砂災害対策

土砂災害防止法に基づいて指定される、土砂災害のおそれのある区域については、災害情報の伝達や避難行動の円滑化を図れるよう、関係機関との連携体制を確立します。

急傾斜地崩壊危険箇所などについては、急傾斜地崩壊対策事業を促進します。

(2) 防犯対策に関する方針

市民が安心して暮らせる都市づくりに向けて、防犯設備の整備を進めるほか、市民・事業者・行政などが協働した防犯活動を促進します。また、夜間照明の設置協力及び地域パトロールの相互協力を求めます。

関係機関との連携体制を確立するとともに、NPO、ボランティア団体など連携のもと、地域ぐるみの防犯体制を強化します。

見通しを悪くしている道路や公園の樹木などについては、市民の協力を得ながら、適切に維持管理します。

(3) 交通安全に関する方針

歩行者や自転車利用者などの安全確保を図るため、道路反射鏡や区画線などの交通安全施設の必要な整備を進めるとともに、市民の交通安全に対する意識の高揚を図り、交通事故の防止に努めます。

印西市通学路交通安全プログラムに基づき、関係各課及び関係機関と連携し、通学路の危険箇所の改善を進め、幼児・児童・生徒の安全確保に努めます。

(4) 空き家・空き地対策に関する方針

適切な管理が行われていない空き家・空き地に起因する防災、衛生、景観などの諸問題が懸念されることから、空き家に関しては、空家等対策の推進に関する特別措置法に基づき、空家等に関する対策を総合的かつ計画的に実施することにより、地域住民の生活環境の保全や空家等の利活用を促進します。

また、空き地に関しては、所有者などに適切な管理を求めます。