

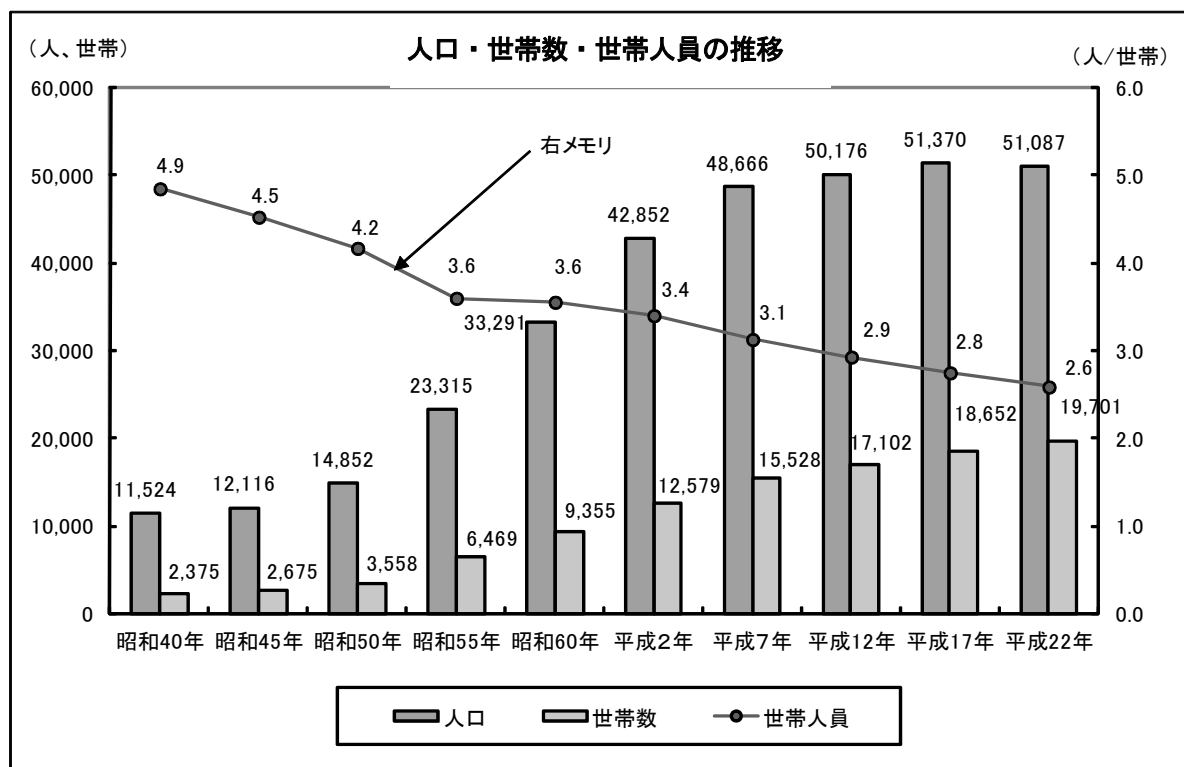
1. 富里市の現状

1.1 統計データから見る富里市の現状

(1) 人口・世帯数

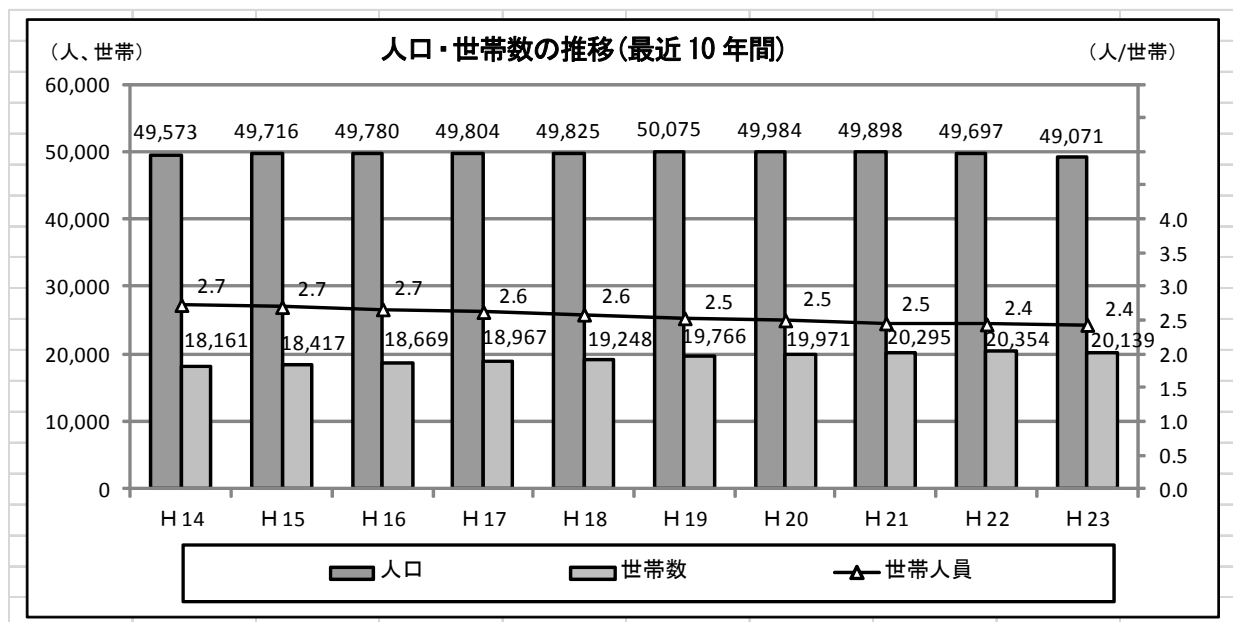
本市の人口の推移について国勢調査でみると、平成17年までは一貫した増加傾向にあったが、平成22年にかけて若干減少し、51,087人となっている。（外国人含む。）

世帯数が増える一方で、世帯人員は減少している。



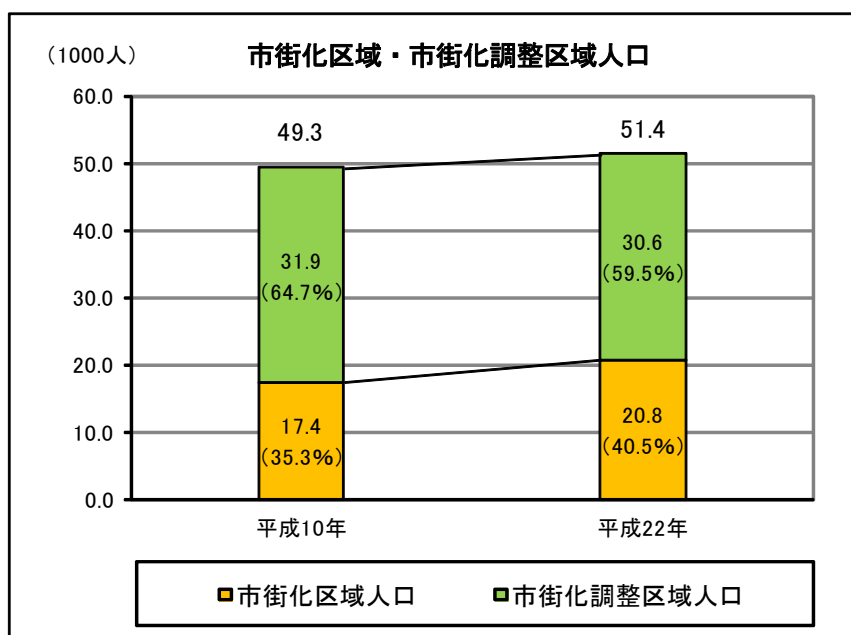
（資料：国勢調査）

住民基本台帳を基にして、最近 10 年間ににおける人口・世帯数の推移をみると、人口は平成 19 年以降減少傾向に転じている。一方、世帯数は平成 22 年まで一貫した増加傾向が見られたが、平成 23 年に初めて減少した。



(資料：住民基本台帳)

市街化区域・市街化調整区域別の人口については、都市計画制度の性質上、人口全体における市街化区域の人口が多いのが通例であるが、本市では市街化調整区域に住む人口の割合が大きくなっている。市街化区域・市街化調整区域別人口の変化を平成 10 年と 22 年を比較してみると、市街化調整区域においては人口減少（1.3 千人）し、市街化区域においては人口増加（3.4 千人）が見られるが、市街化調整区域の人口は市全体の概ね 6 割と高い比率を占めている。



(資料：都市計画年報)

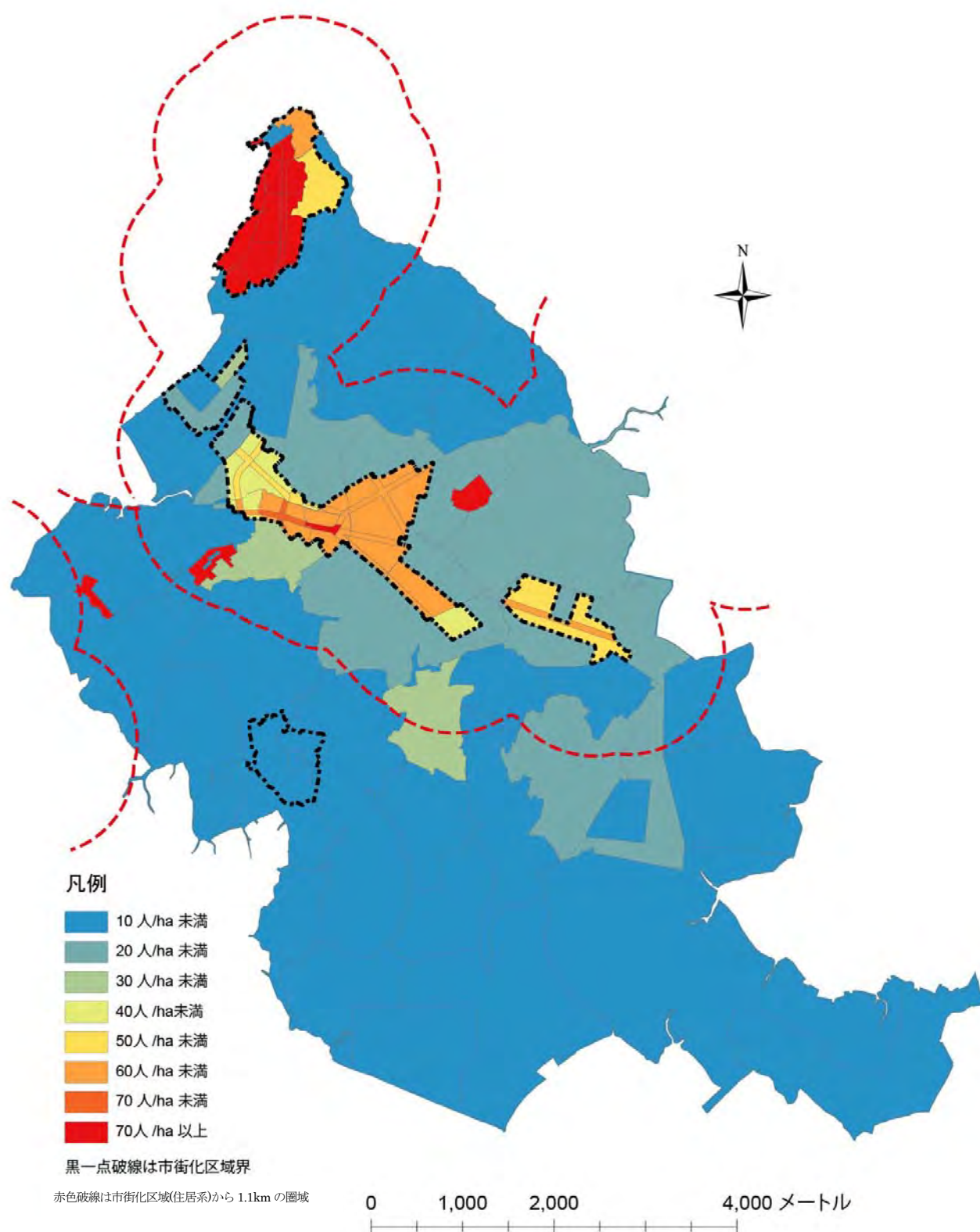
可住地人口密度については、行政区別の区域で比較すると、市街化区域から遠ざかるに従って人口密度は低くなっている。

しかしながら、線引き前に千葉県条例で開発された現市街化調整区域の住宅団地の一部において 70 人/ha 以上と比較的密度の高い地区が見られ、市街化区域縁辺（市街化区域（住居系）から 1.1km 圏域）においても、概ね 10～30 人/ha となっているが、一部で 20～30 人/ha と若干高い字区域が見られる。

また、市街化区域（住居系）から 1.1km 圏域外に位置する字区域では、10 人/ha 以下と低密度となっている。

（次ページ図参照）

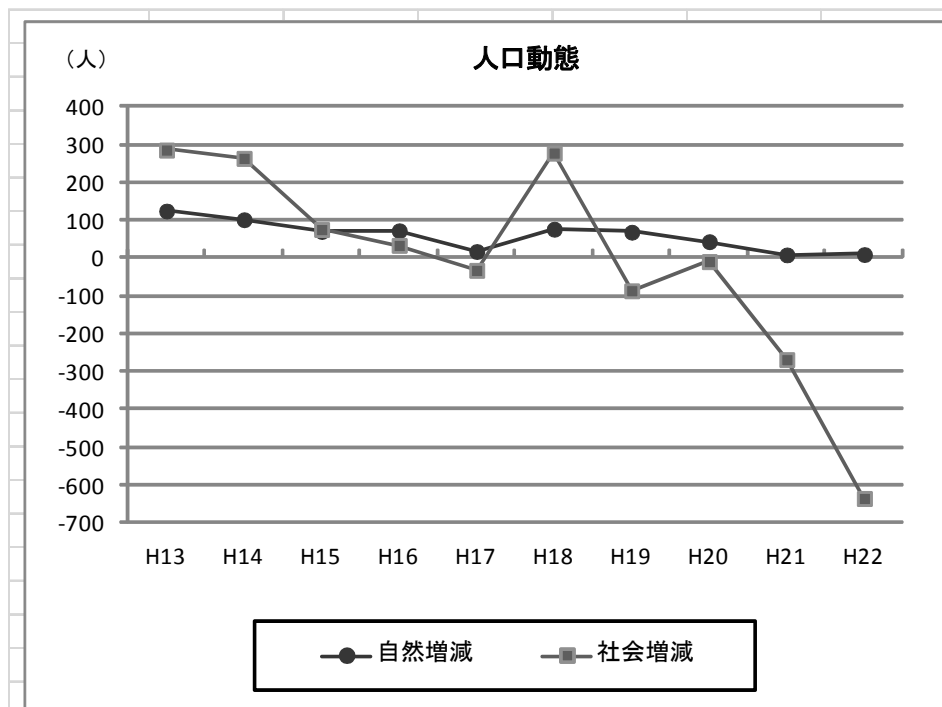
可住地人口密度 (H17)



(資料：都市計画基礎調査)

(2) 人口動態

最近 10 年間ににおける人口動態をみると、平成 18 年以降大幅な社会減が見られる。特に平成 21 年以降社会減少数が一層大きくなっており、最近の成田国際空港（以下「成田空港」という。）関連企業の社員寮の廃止などが、人口における社会減少の要因の一つと考えられる。また自然増減については、若干減少傾向にあるが、大きな増減はない。

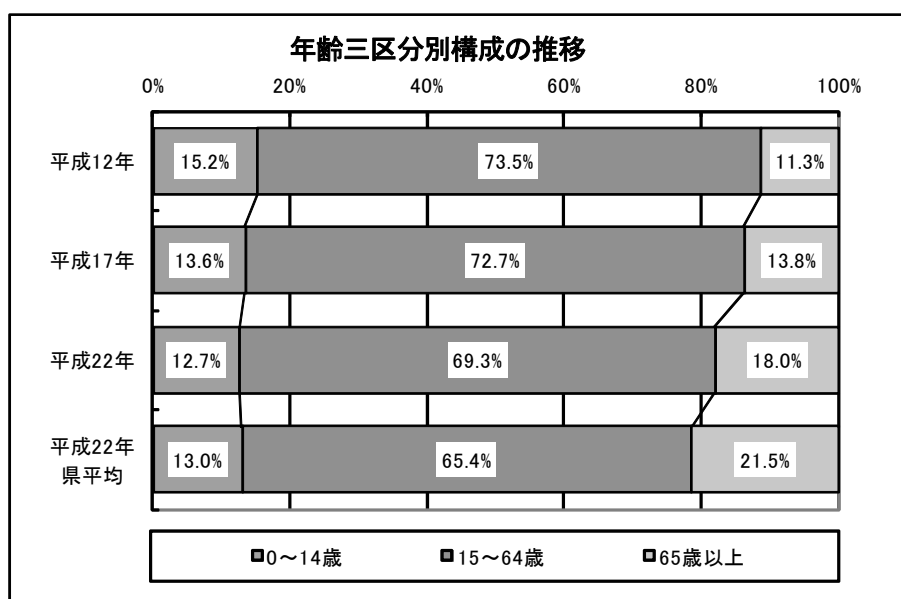


(資料：千葉県毎月常住人口調査)

(3) 年齢別人口

年齢三区分の状況をみると、平成 22 年では 15 歳未満の人口比率は 12.7%，65 歳以上の人口比率は 18.0% となっており、県平均と比べ、15 歳未満の人口比率は同程度、65 歳以上の人口比率は、若干低い割合となっている。

経年的には、老年人口比率の急速な高まりがうかがえる。



(資料：国勢調査)

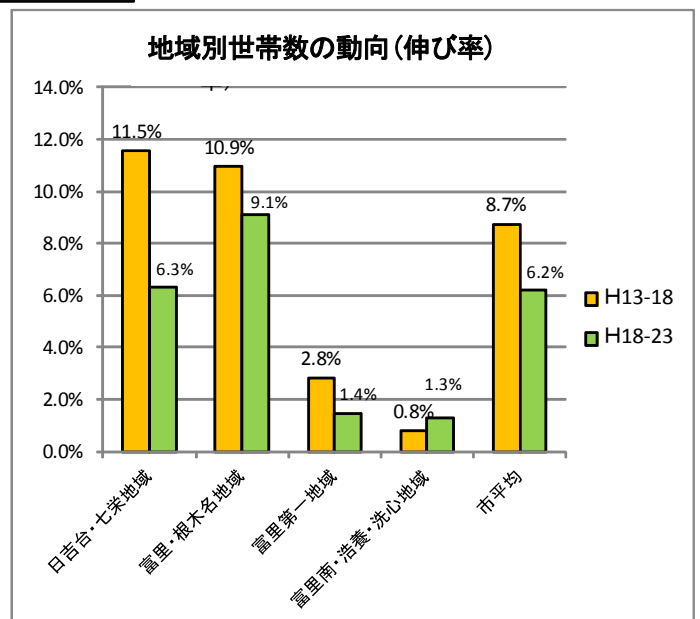
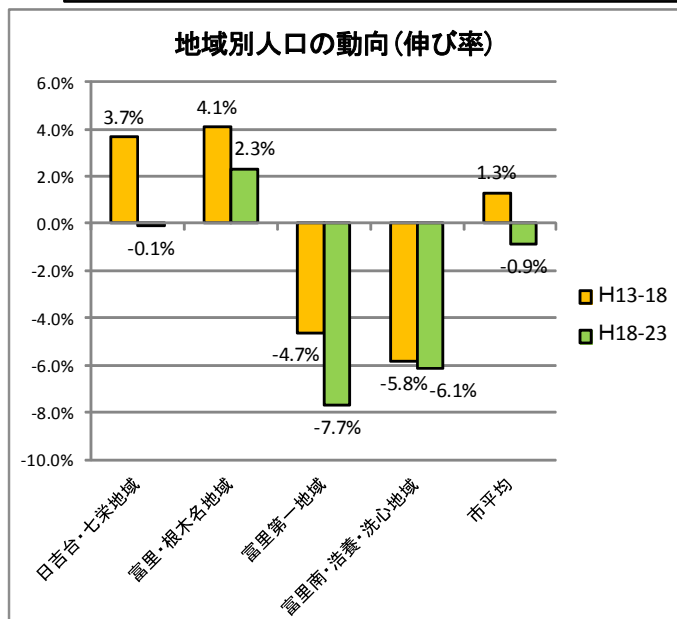
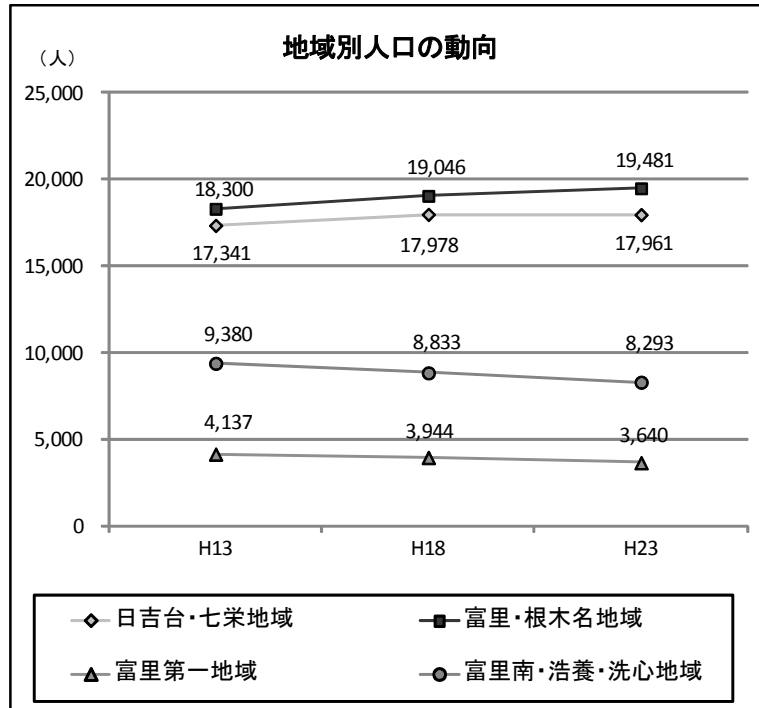
(4) 地域別の状況

① 人口・世帯数の動向

地域別の人口・世帯数の変化をみると、増加傾向が続く富里・根木名地域、横ばい傾向が見られる日吉台・七栄地域、減少傾向が見られる富里南・浩養・洗心地域及び富里第一地域に大きく分かれる。

平成13年～18年と平成18年～23年の5年毎の変化をみると、いずれの地域においても伸び率の低下傾向が著しいが、富里南・浩養・洗心地域と富里第一地域の減少率が大きくなっている。

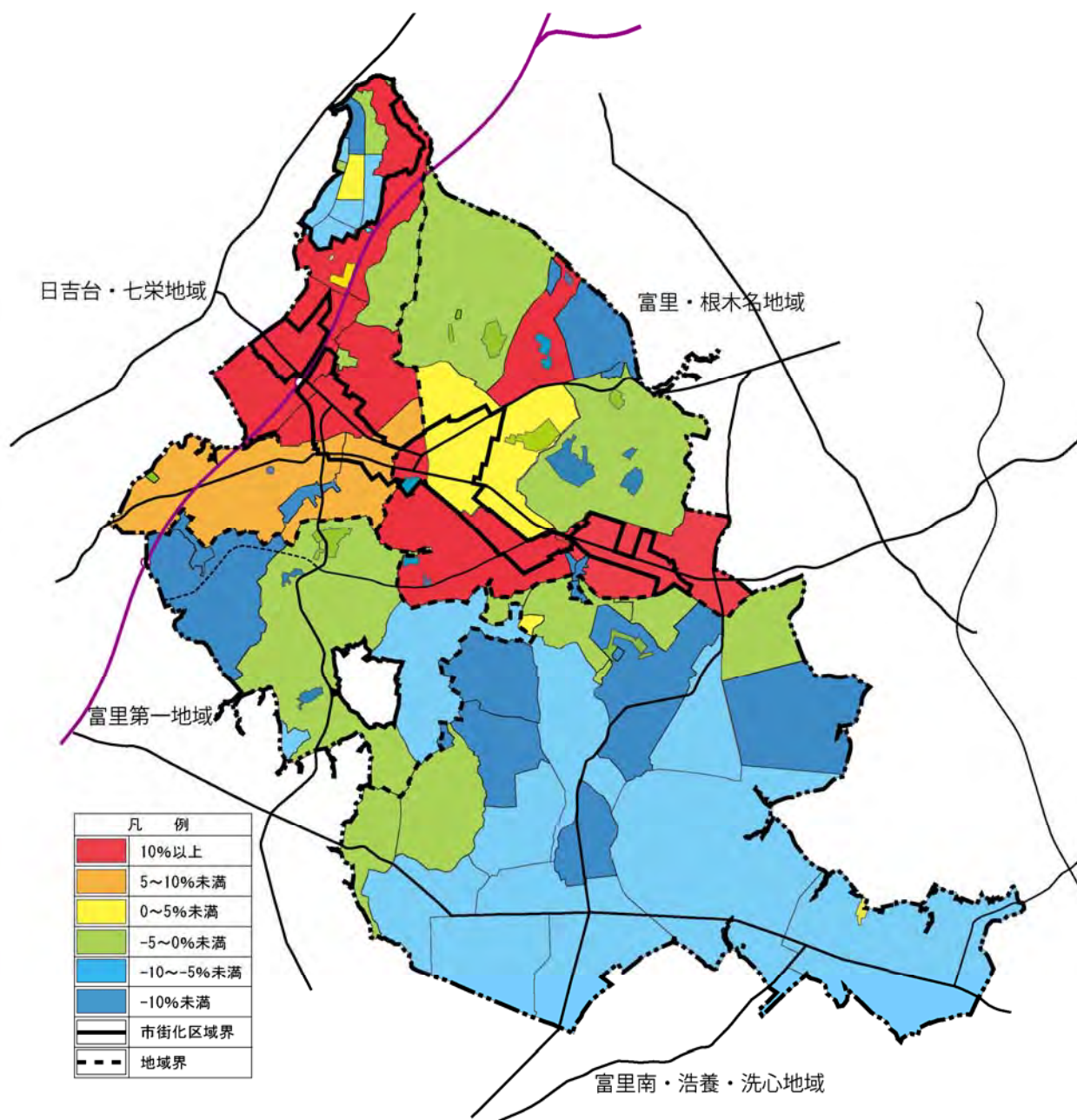
世帯数は、いずれの地域でも増加傾向が見られるが、富里南・浩養・洗心地域と富里第一地域では、増加率がかなり低くなっている。



行政区別人口増減率の変化を平成18年～23年の5年間でみると、10%以上と高い伸び率を示している行政区は、市街化区域を含む行政区がほとんどとなっている。市街化調整区域の大和台においても10%以上と高くなっているが、要因としては元々の人口が少なかったところに共同住宅が建築されたため、高い伸び率になっていると思われる。

その他の市街化調整区域のほとんどの行政区は人口減少となっているが、富里第一地域と富里南・浩養・洗心地域の中央部の行政区及び市街化調整区域の計画的開発地の多くにおいて、人口減少率が10%以上の高い行政区が見られる。

行政区別人口増減率の状況（H18～H23）



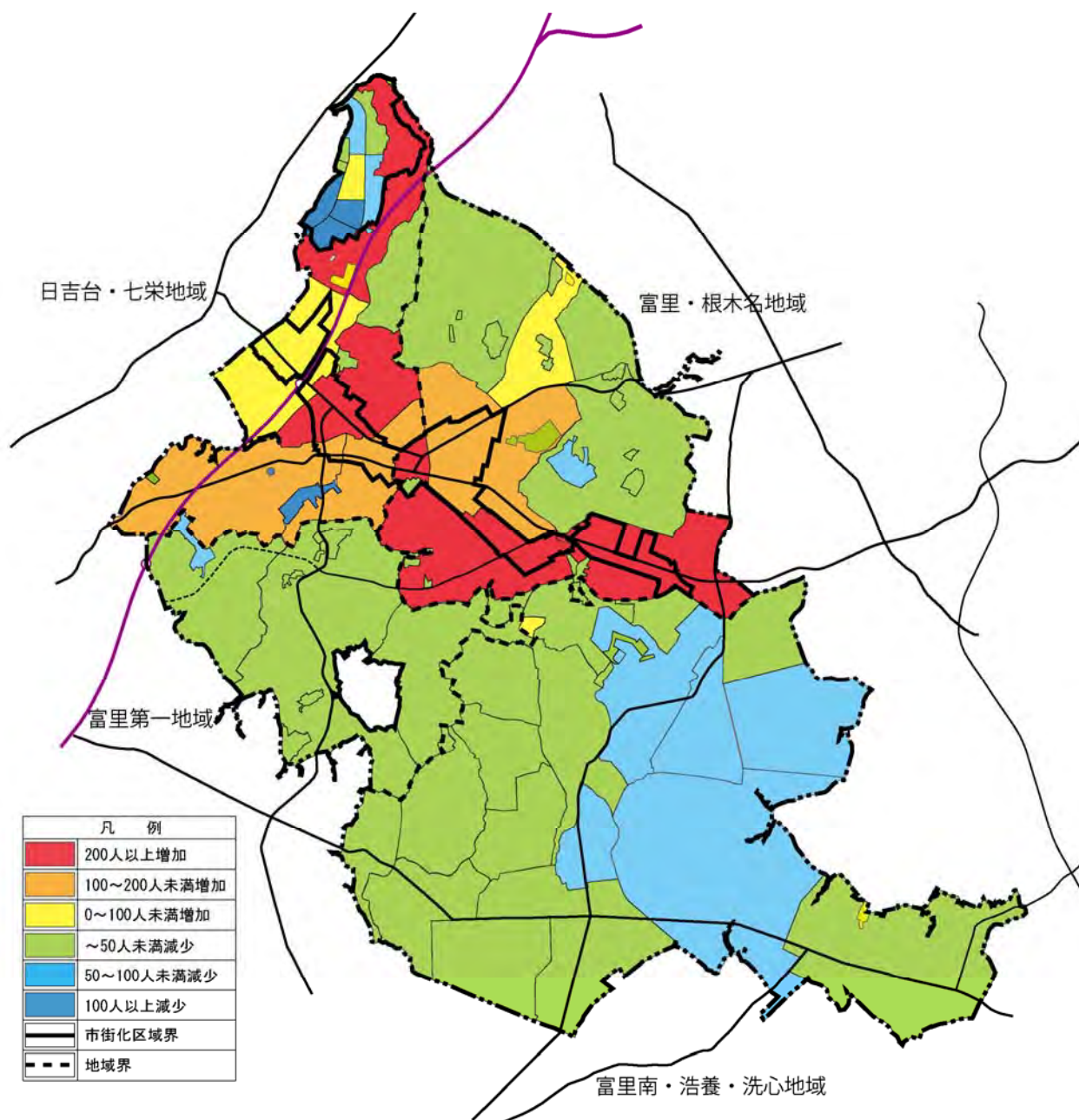
（資料：千葉県年齢別・町丁別人口）

行政区別人口増減数の変化を平成18年～23年の5年間でみると、200人以上と増加数が多いゾーンは、市街化区域を含むゾーンに多く見られ、特に七栄第三は500人以上と多くなっている。

市街化調整区域では、ほとんどが人口減少となっているが、50人以上減少と比較的多くなっているゾーンは、富里南・浩養・洗心地域の一部と南七栄、南平台、ファミリータウン富里の比較的規模の大きい計画的開発地に見られ、特に南七栄では100人以上の減少数と多くなっている。

また、市街化区域でも日吉台5丁目や6丁目で、100人以上の減少数となっている。

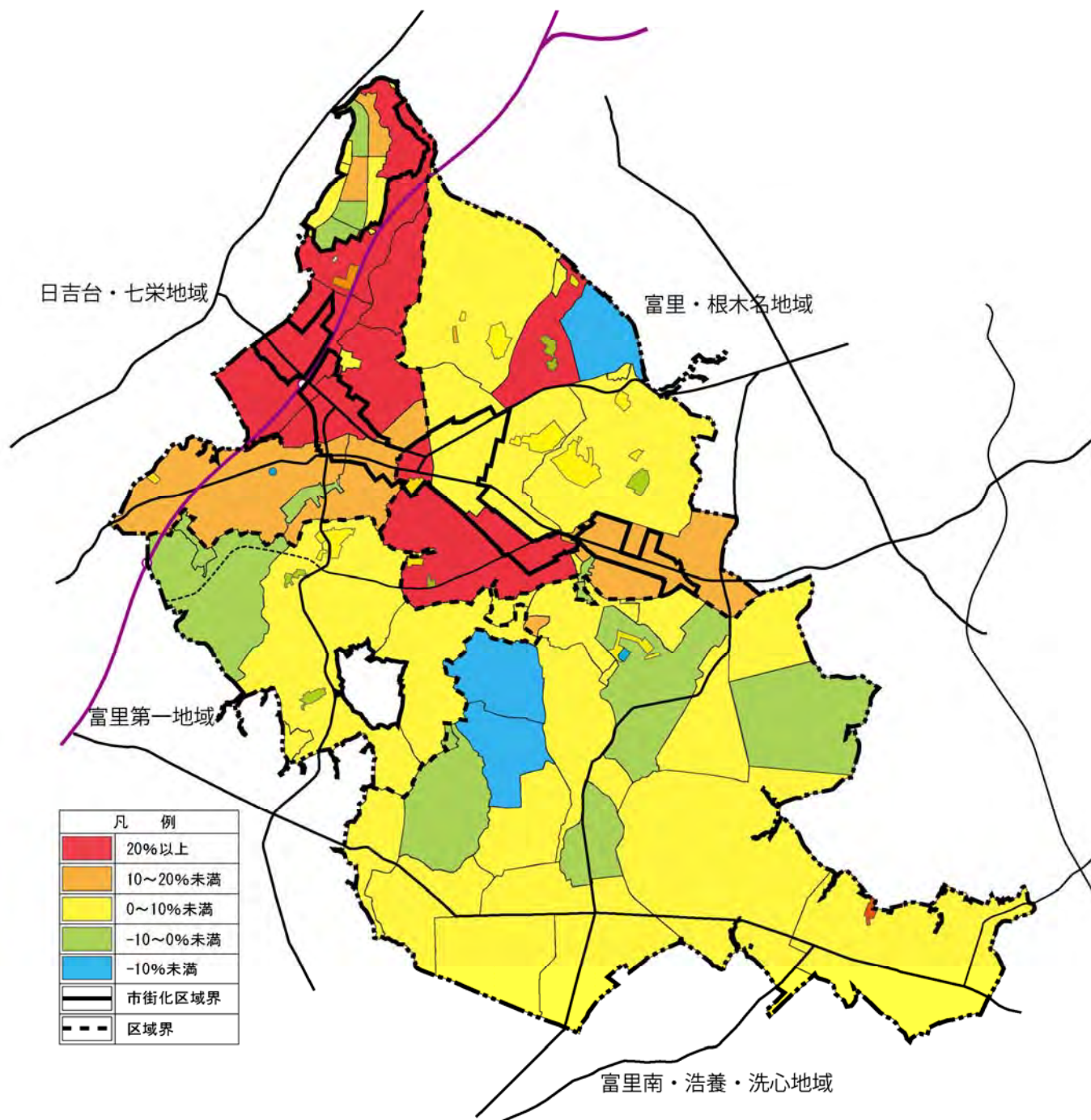
行政区別人口増減数の状況（H18～H23）



（資料：千葉県年齢別・町丁別人口）

世帯数の増減率の分布では、減少している行政区は少ないが、市街化調整区域の一部で減少率が10%以上の行政区が見られる。

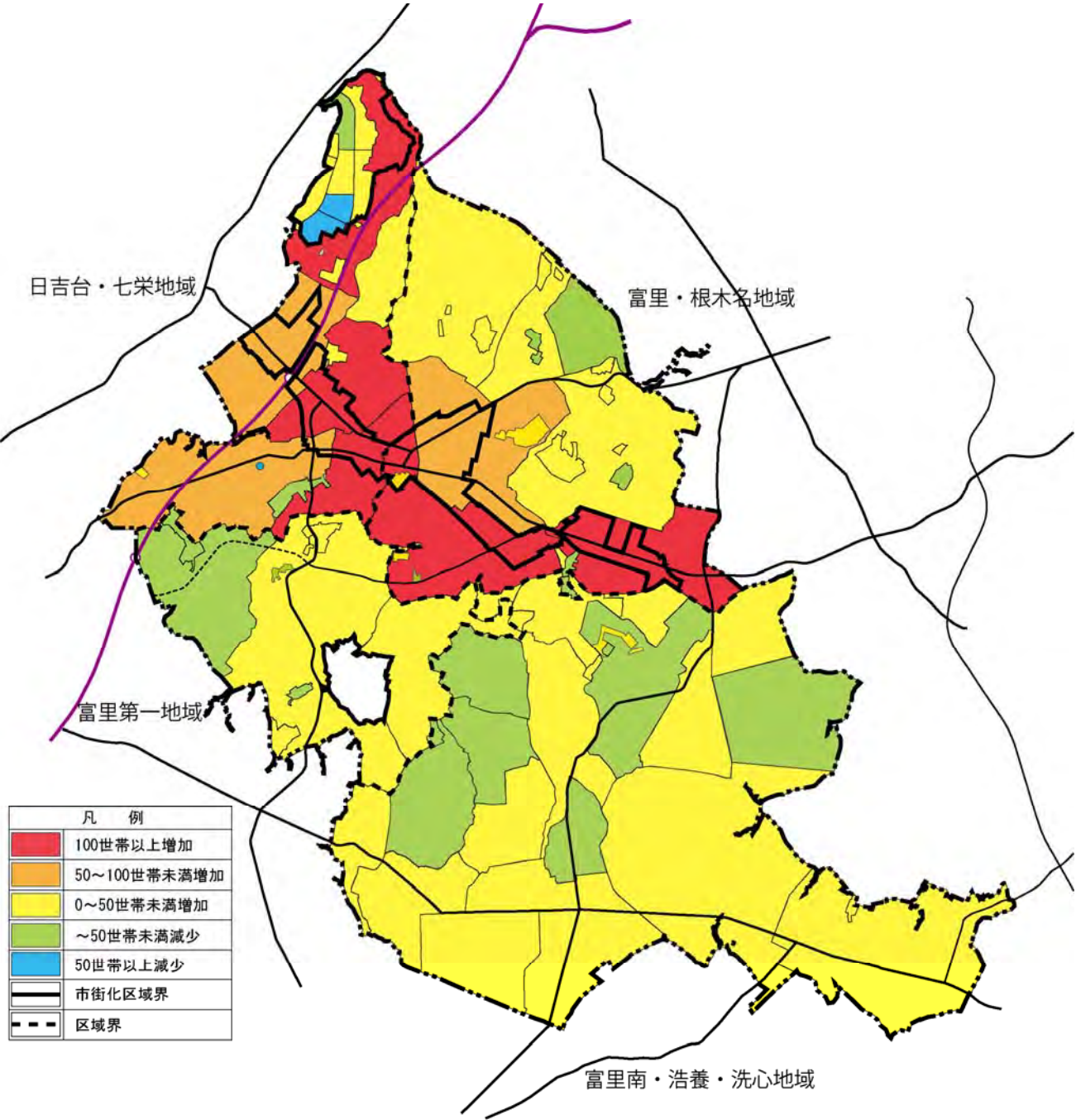
行政区別世帯数増減率の状況（H18～H23）



（資料：千葉県年齢別・町丁別人口）

世帯数の減少数の分布では、日吉台及び市街化調整区域において空港関連企業の寮の廃止により、減少数が 50 世帯以上減少している行政区が見られる。

行政区別世帯数増減数の状況（H18～H23）

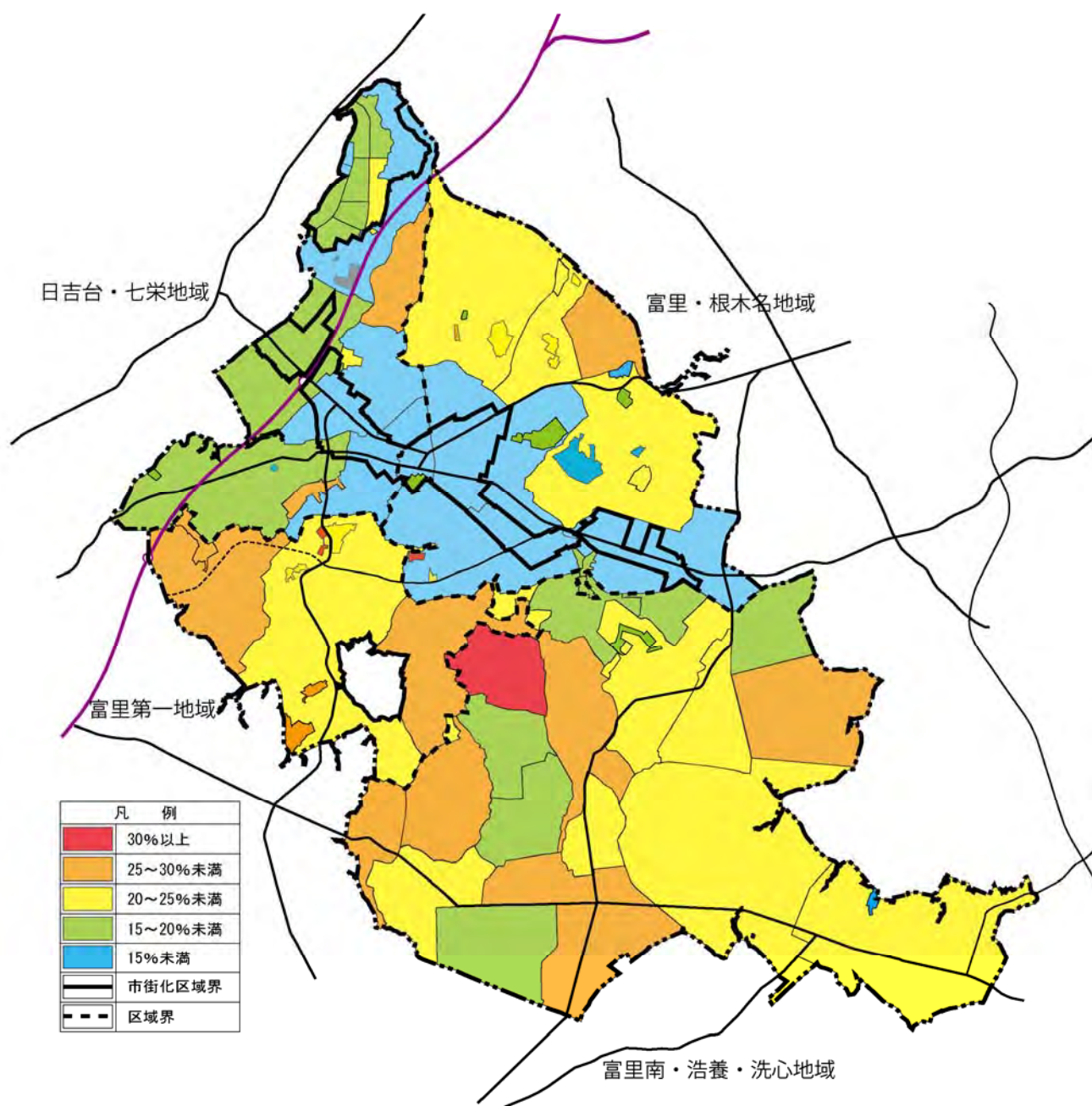


（資料：千葉県年齢別・町丁別人口）

② 少子・高齢化の状況

65 歳以上の人口比率の分布状況をみると、人口減少率の高い行政区において、高齢化率が 25%以上と比較的高い傾向が見られる。一部では 30%以上と特に高い行政区が見られるのは、高齢者福祉施設があるためと思われる。

行政区別 65 歳以上の人口比率（H18～H23）

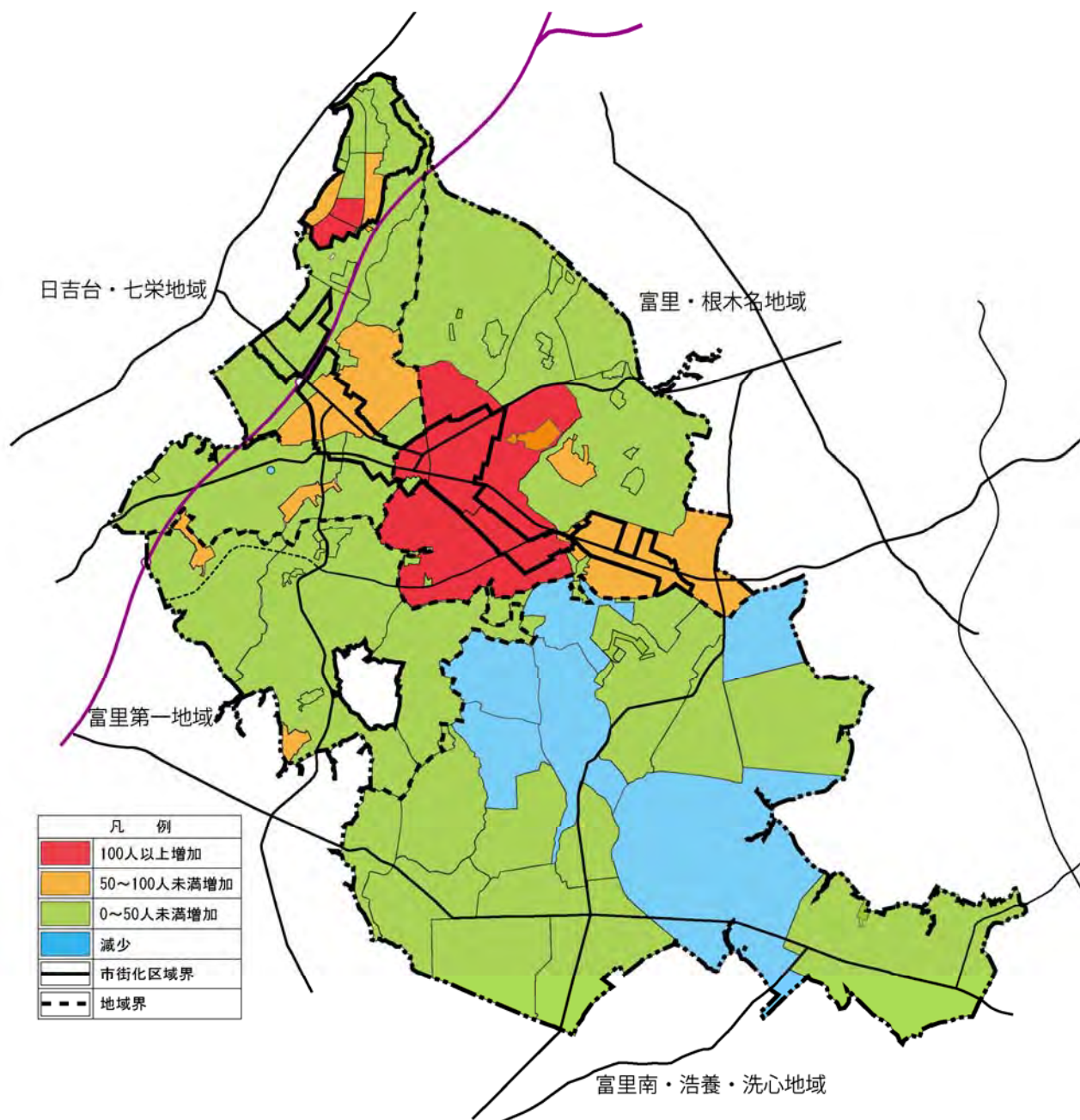


（資料：千葉県年齢別・町丁別人口）

65 歳以上の人口変化を平成 18 年～23 年の 5 年間で増減数の分布状況を見ると、ほとんどのゾーンで増加しているが、特に市街化区域を含む七栄第三と七栄第六及び日吉台 5 丁目で 100 人以上増加している。

その他では、市街化調整区域における計画的開発地において、50～100 人未満の増加と比較的多く見られる。

行政区別 65 歳以上の人口増減数の状況（H18～H23）

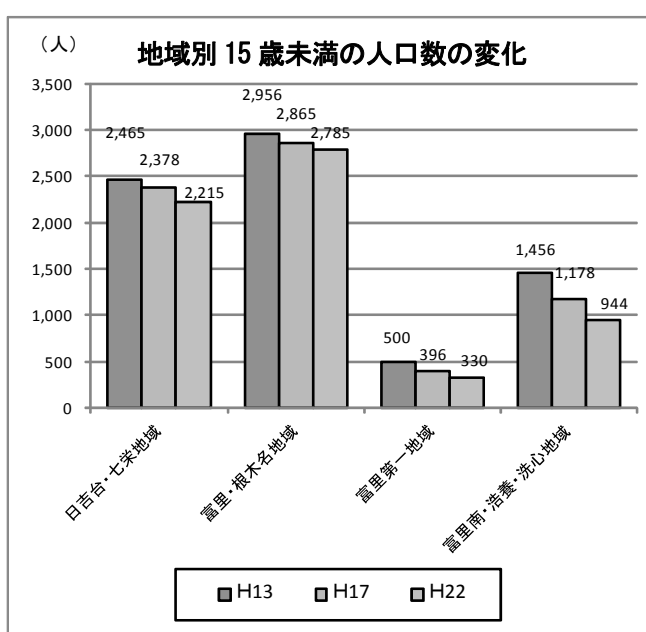
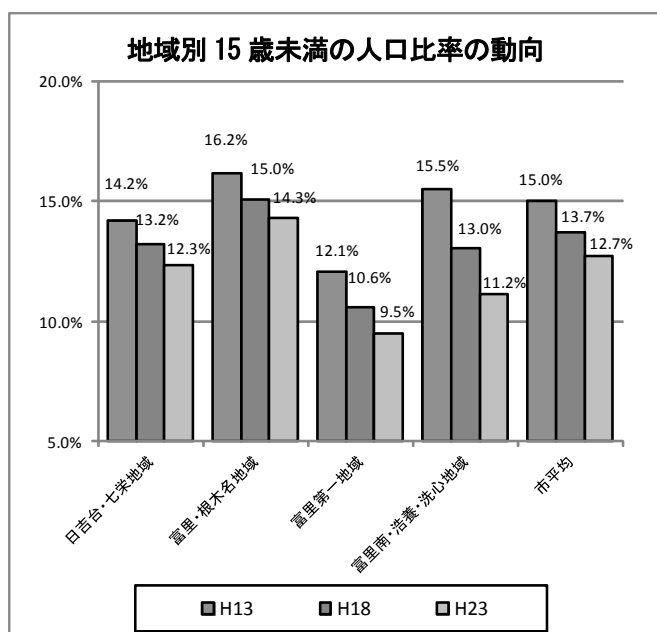
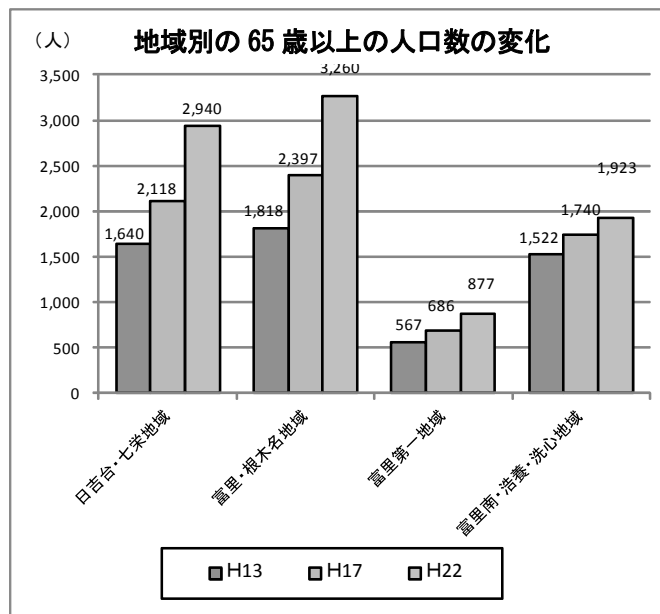
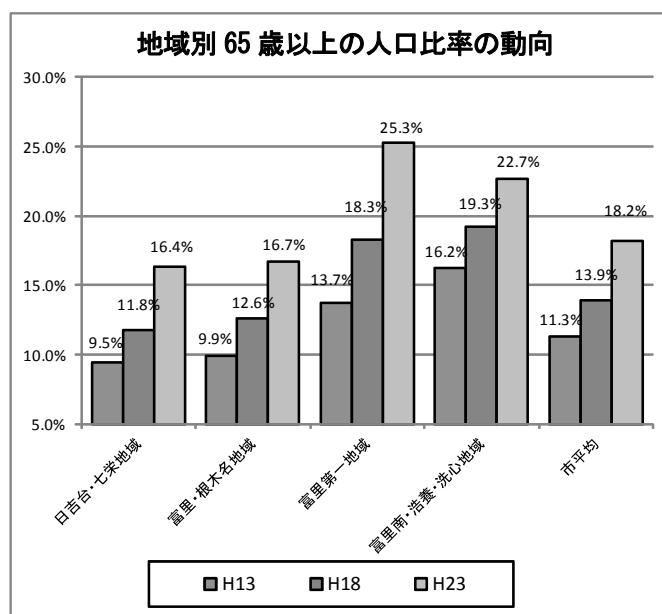


（資料：千葉県年齢別・町丁別人口）

地域別の高齢化について、65 歳以上の人口比率でみると、平成 23 年では富里第一地域が 25.3%と最も高く、次いで富里南・浩養・洗心地域の 22.7%と続き、市の平均 18.2%を大きく上回る。

また、65 歳以上の人口数でみると、富里・根木名地域が 3,260 人（対市シェア 36%）と最も多く、次いで日吉台・七栄地域が 2,940 人（同 33%）となっている。平成 17 年～22 年の変化では、これらの 2 地域で 800 人以上高齢者が増加している。

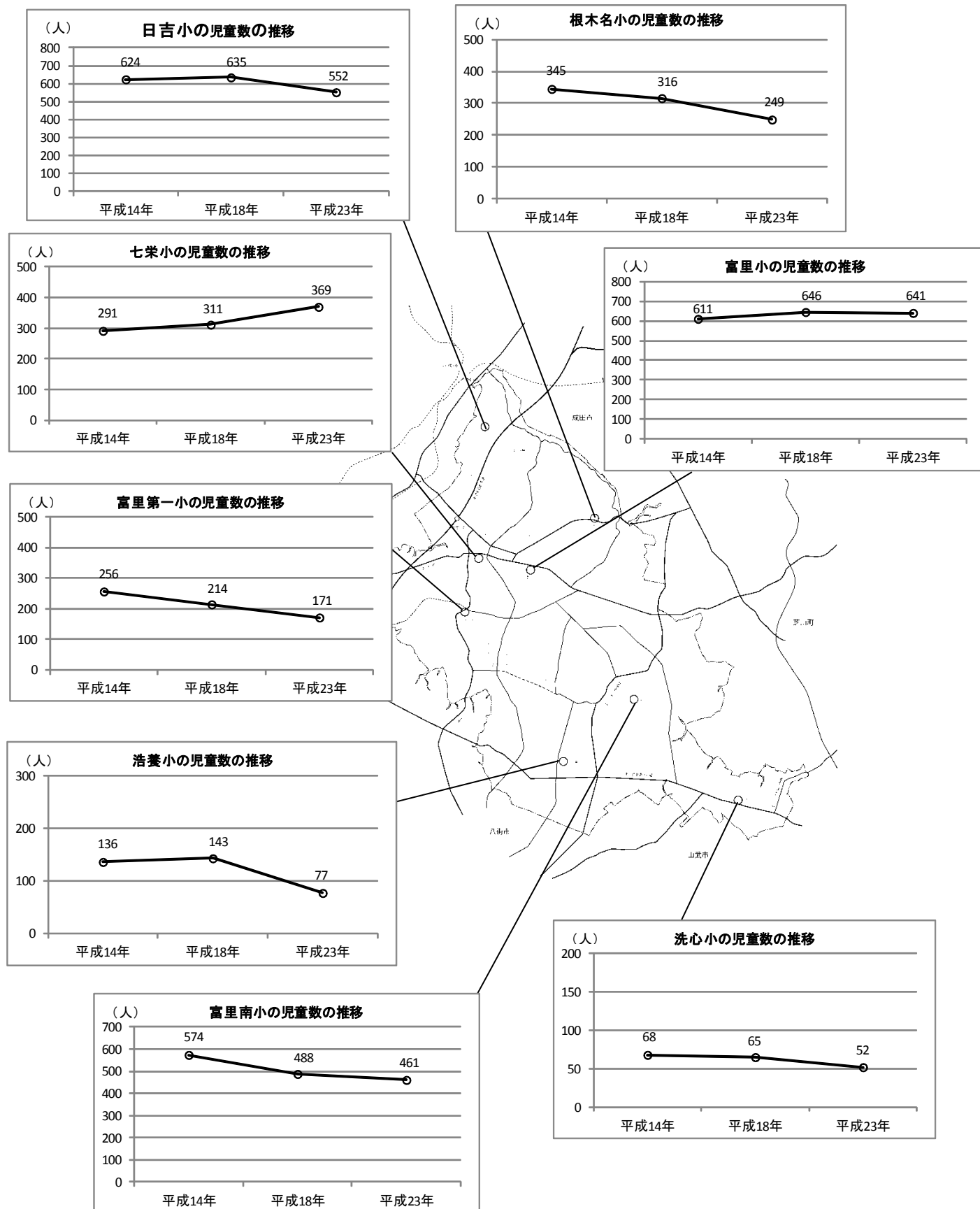
少子化について、15 歳未満の人口比率でみると、富里第一地域の年少人口比率が 9.5%と最も低く、次いで富里南・浩養・洗心地域の 11.2%と続いている。15 歳未満の人口数でも、これら 2 地域は比較的少ないが、平成 13 年～22 年の変化では、富里南・浩養・洗心地域で 500 人以上減少している。



（資料：千葉県年齢別・町丁別人口）

地域別の少子化の状況を見るために、小学校における児童数の変化をみると、七栄小の児童数が増加しているほかは、ほとんどの小学校で児童数が減少している。

小学校の児童数の変化（H14～H23）



（資料：学校基本調査）

(5) 産業動向

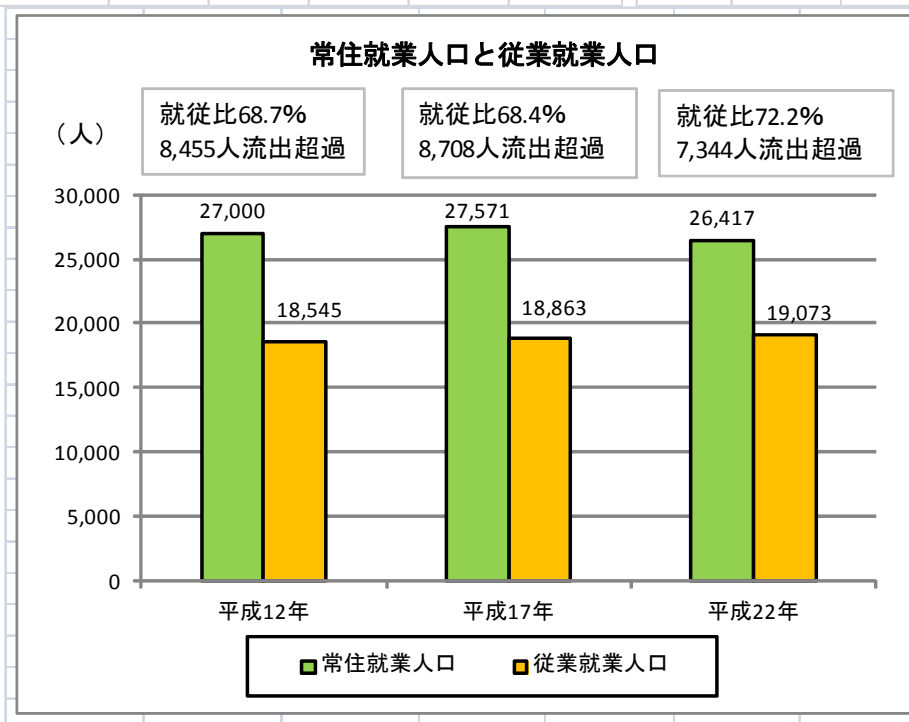
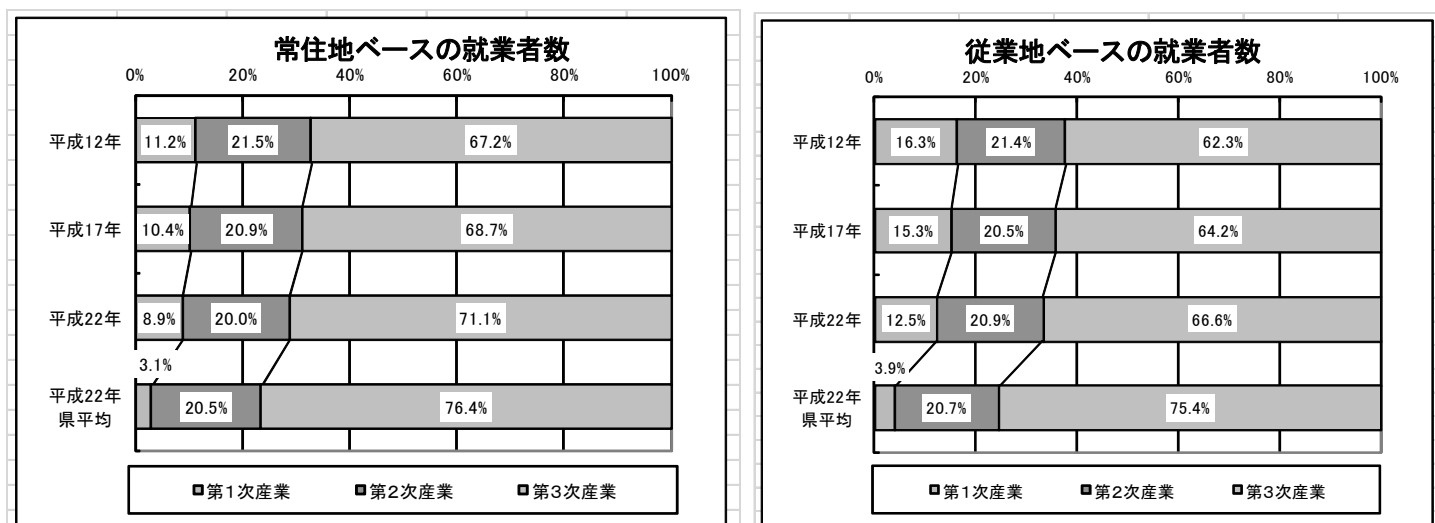
① 就業状況

就業者数の変化をみると、常住（地ベース）就業者数は、平成17年～22年にかけて就業者数が1,154人（人口300人の減少に対し）と大きく減少している。

一方、平成22年の従業（地ベース）就業者数は、微増傾向が見られるものの、常住就業者数の72.2%（就従比）となっており、7,344人の流出超過が見られ、市内における就業機会の創出が大きな課題と考えられる。

就業者の産業三分類別構成比をみると、常住就業者数では平成22年で第3次産業が71.1%、第2次産業20.0%、第1次産業が8.9%となっており、県平均と比べ第3次産業が若干低く、第2次産業が同程度、第1次産業が高い比率となっている。

従業就業者数では、第3次産業が66.6%、第2次産業20.9%、第1次産業が12.5%となっており、常住就業者数に比べ第1次産業が4%程度高く、第3次産業が5%程度低い構成となっている。

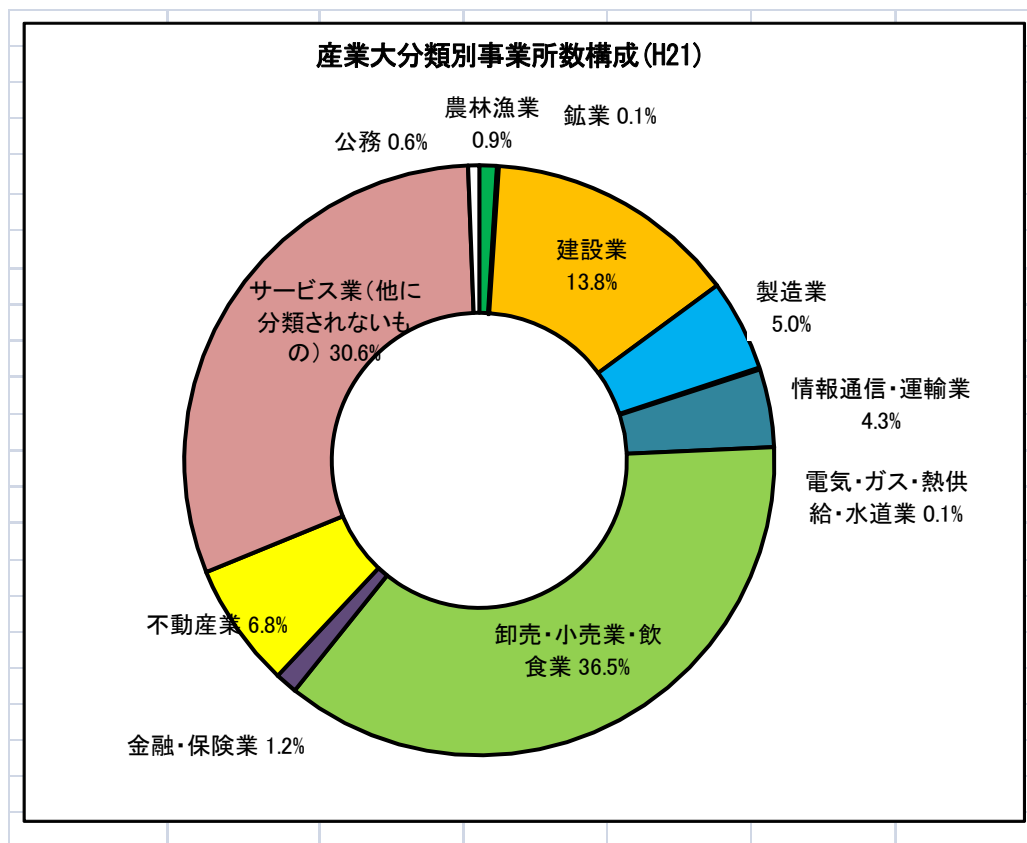


(資料：国勢調査)

② 事業所数

本市の事業所数は、平成 21 年の経済センサス(※)によると 1,799 事業所あり、従業者数は 17,258 人となっている。

事業所数の構成をみると、卸売・小売・飲食業が 36.5%と最も多くを占め、次いで、サービス業が 30.6%となっており、これらで全体の 2／3 を占める。



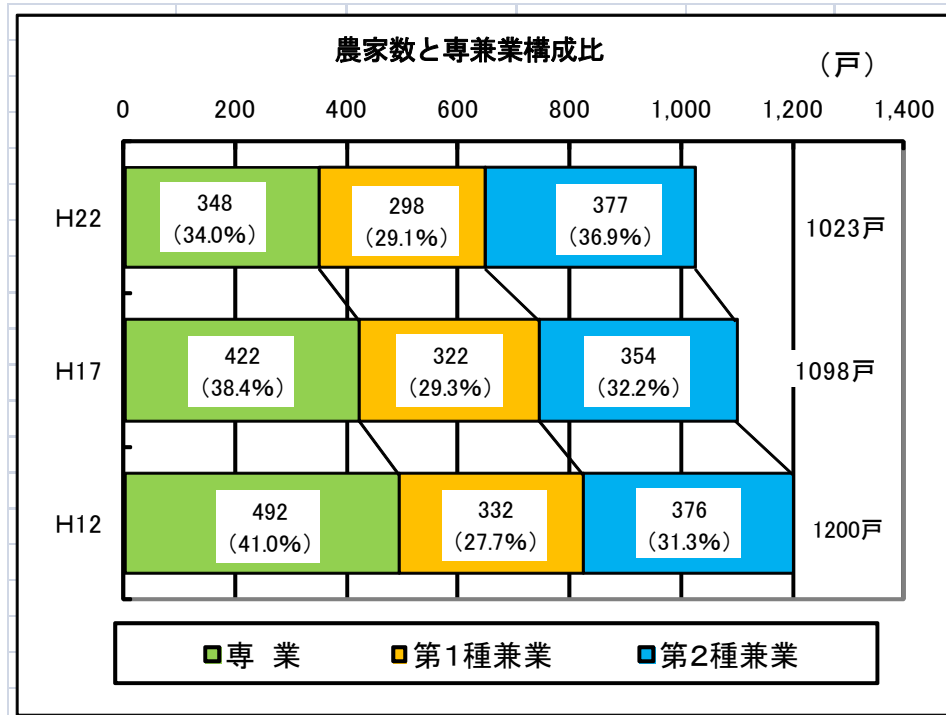
(資料：経済センサス)

※ 経済センサスは、新しく創設された調査であり、従来実施していた事業所・企業統計調査とは調査方法が異なっているため、時系列の比較は難しいことから、単年度の調査結果を示した。

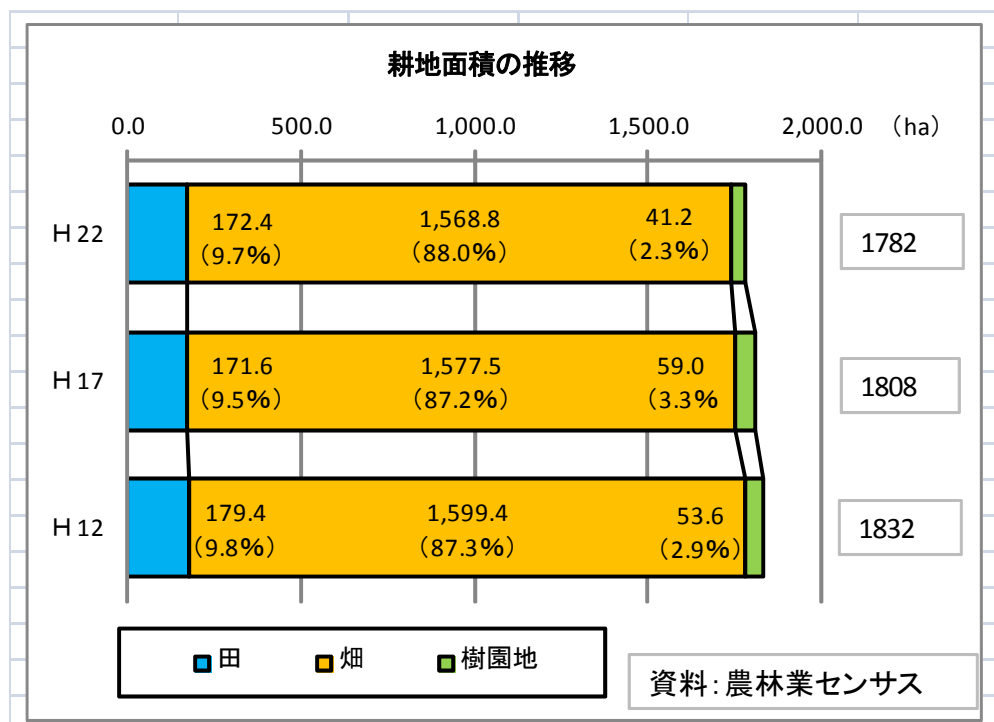
③ 農業

農家数は、減少傾向が見られ、平成12年～22年の10年間で177戸減少している。特に専業農家数が144戸減少し、構成比も大きく低下している。

耕地面積をみると、10年間で50ha減少し、そのうち畑が約30ha、樹園地と田が約10ha前後減少している。



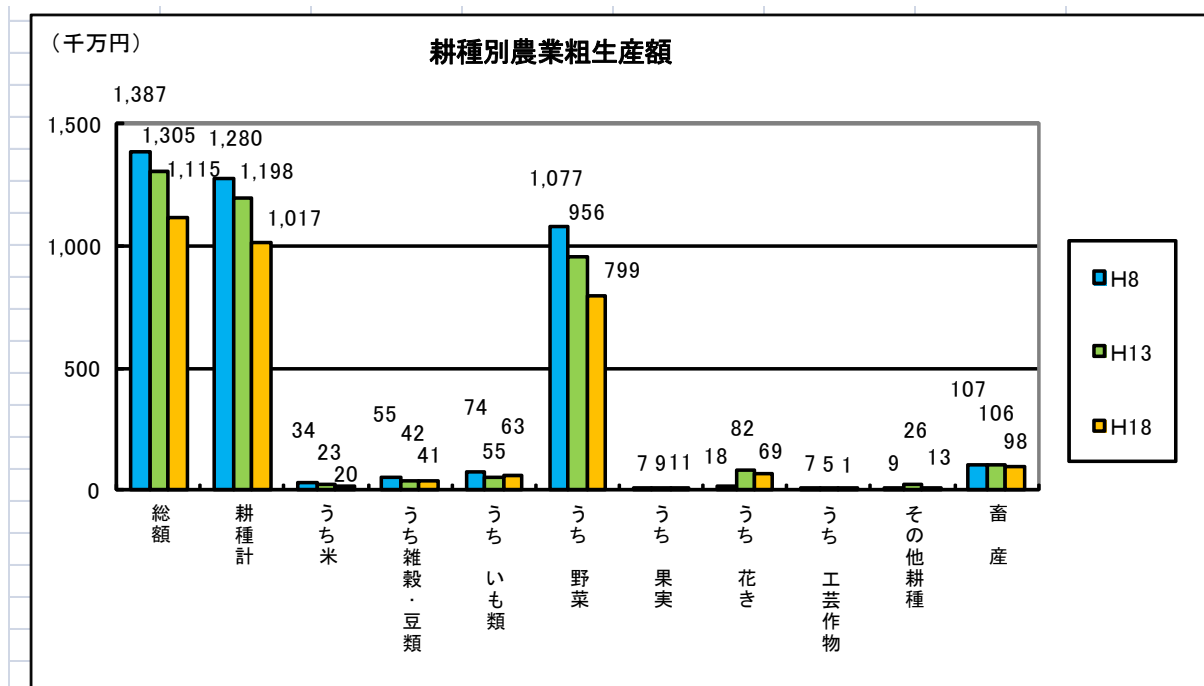
(資料：農林業センサス)



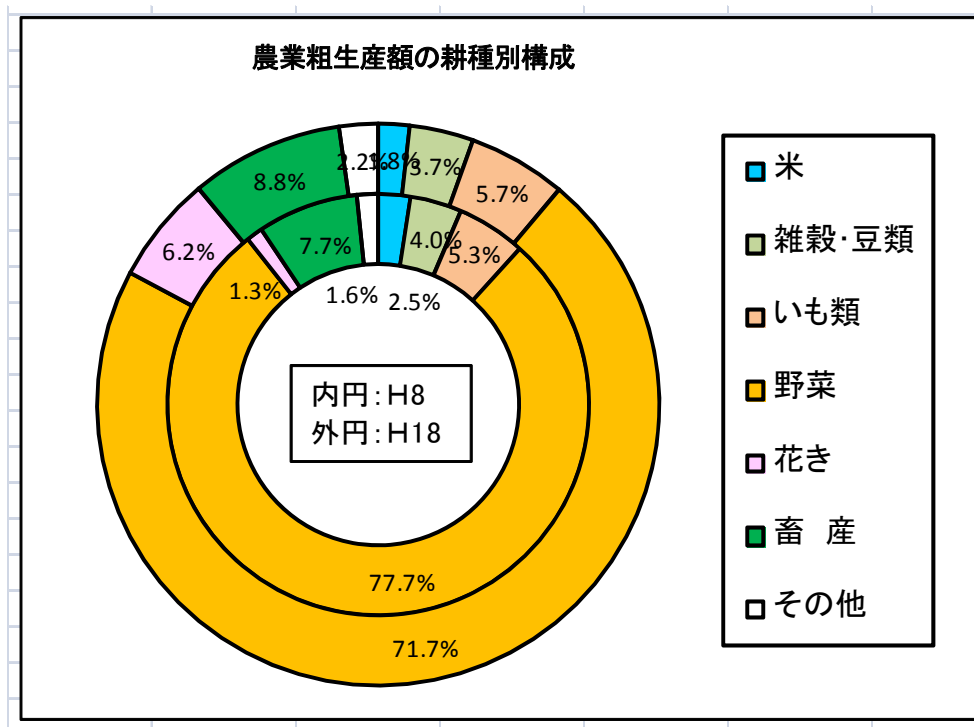
本市の農業粗生産額を耕種別でみると、平成18年では野菜が79億9千万円と全体の71.7%を占め最も多い。次いで、畜産の8.8%、花きの6.2%と続いている。

主な農産物としては、にんじん、すいか、さといも、落花生、大根等があるが、なかでもにんじんの作付面積・収穫量はともに全国1位となっている。

その他、すいかの出荷量は千葉県（全国2位）の約3割と最も多くを占め、さといもの作付面積は全国3位・県内2位（収穫量は全国9位・県内3位）、落花生の作付面積は全国・県内共4位、収穫量は全国・県内共5位などとなっている。



(資料：千葉県農林水産年報)

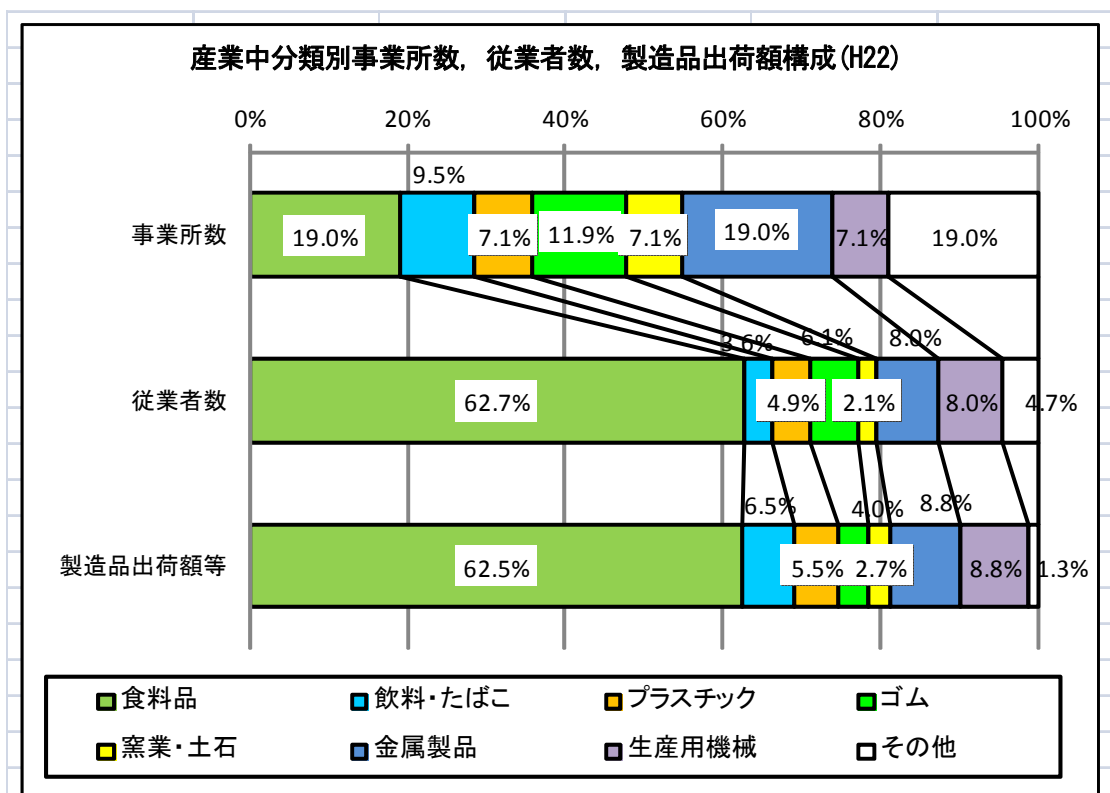
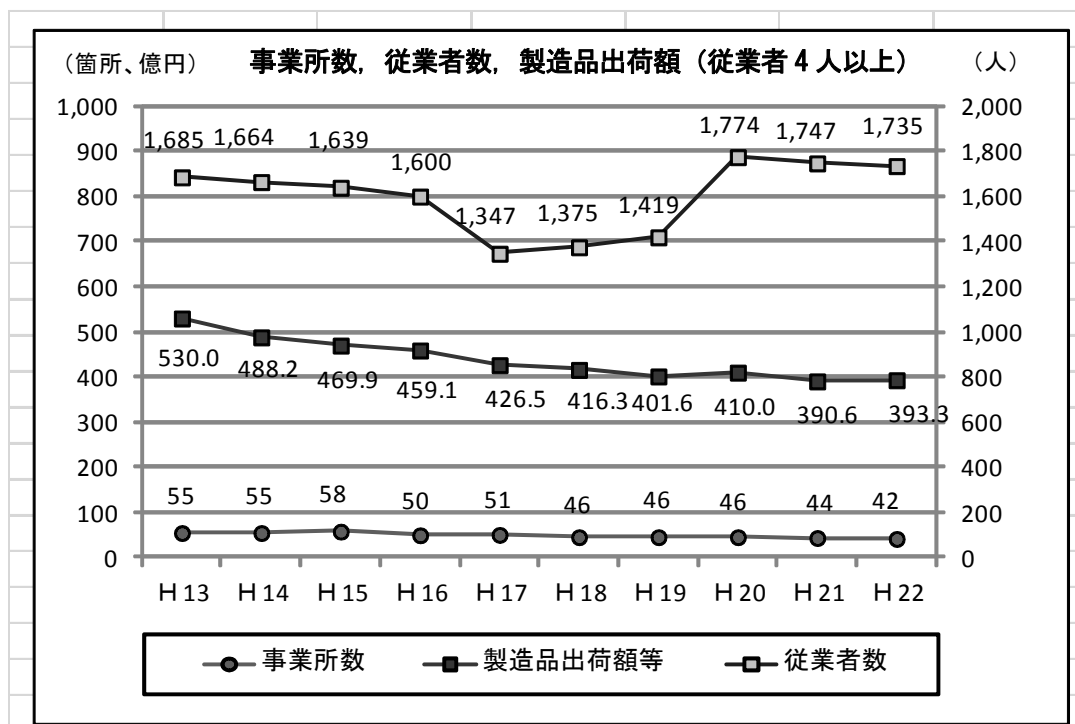


(資料：千葉県農林水産年報)

④ 工業

事業所数と製造品出荷額については、減少傾向が見られる。従業者数は平成 16 年～17 年にかけて大きく減少したものの平成 19 年～20 年にかけて大きく増加している。

業種別構成をみると、従業者数と製造品出荷額では、食料品製造業が約 63%と多くを占めている。事業所数では、食料品製造業と金属製造業が 19%と最も多く、次いでゴム製品製造業の 11.9%と続いている。

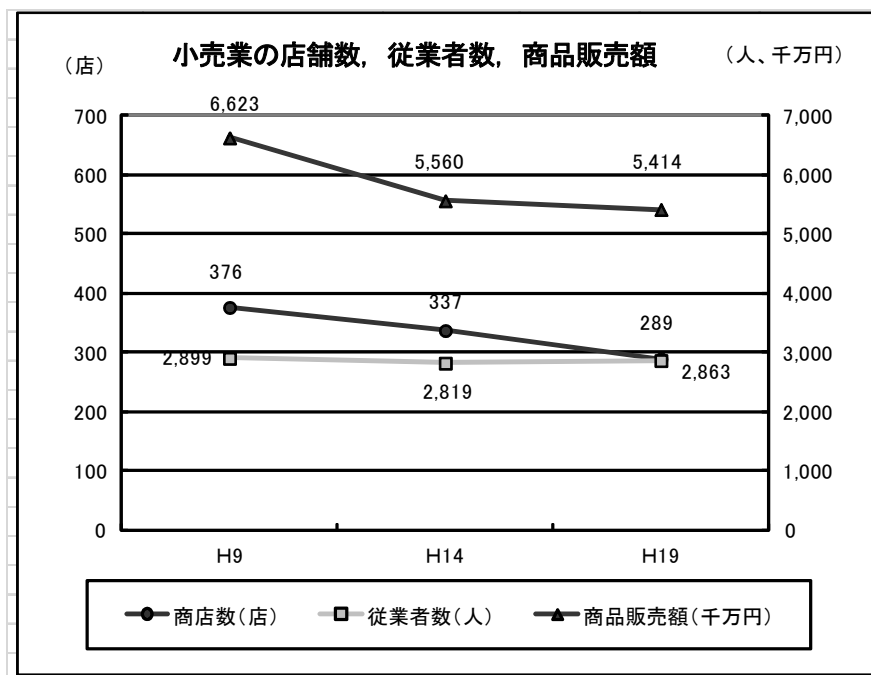


(資料：工業統計調査)

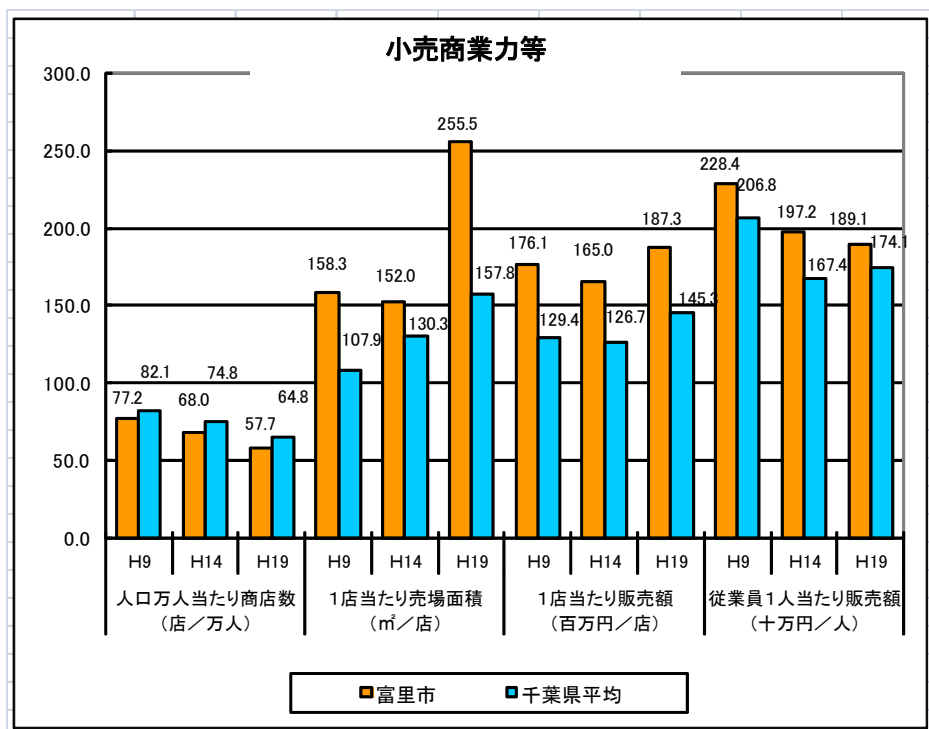
⑤ 商業

商業について小売業でみると、商店数は減少傾向が続いているのに対し、従業者数は横ばい、商品販売額は平成9年～14年にかけて大きく減少したが、平成14年～19年にかけては若干の減少にとどまっている。

本市の小売商業力を県平均と比較すると、1店当たり売場面積では、県平均の1.6倍と大きくなっている。また、1店当たり販売額と従業者1人当たり販売額についても、県平均を上回っている。

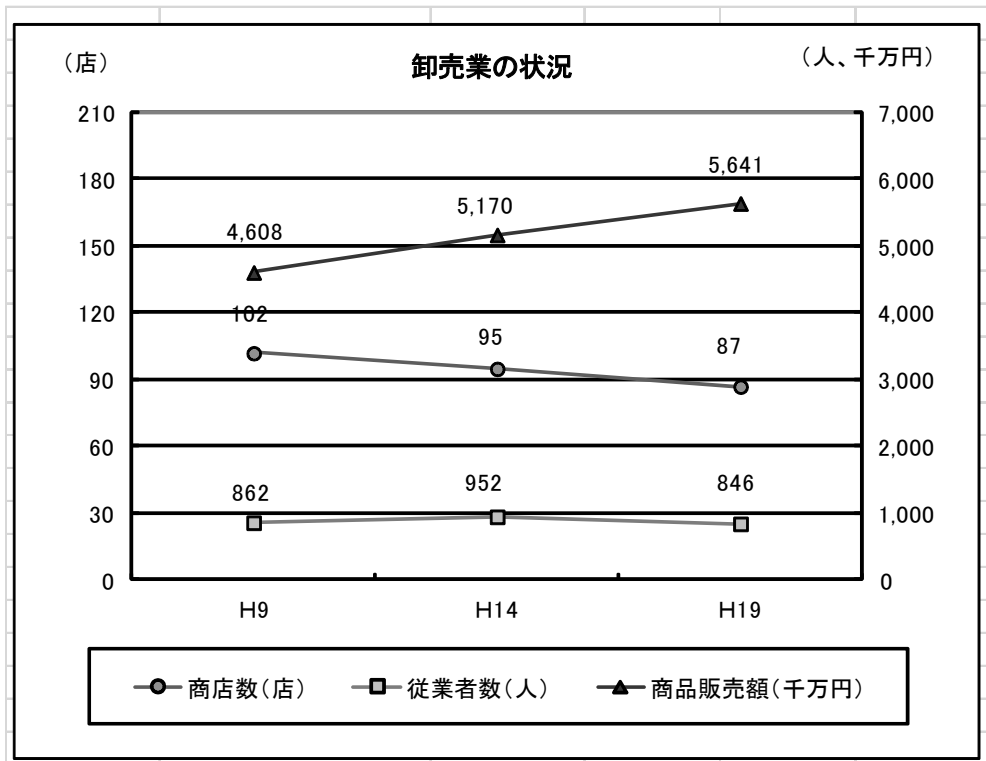


(資料：商業統計調査)



(資料：商業統計調査)

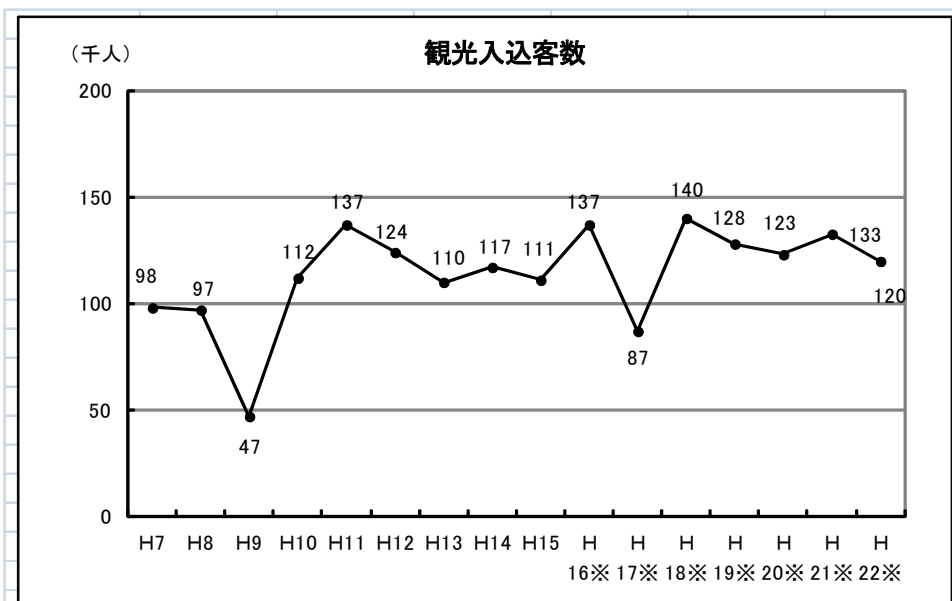
卸売業では、小売業と同様、店舗数の減少傾向、従業者数の横ばい傾向が見られるが、販売額については増加傾向が見られる。



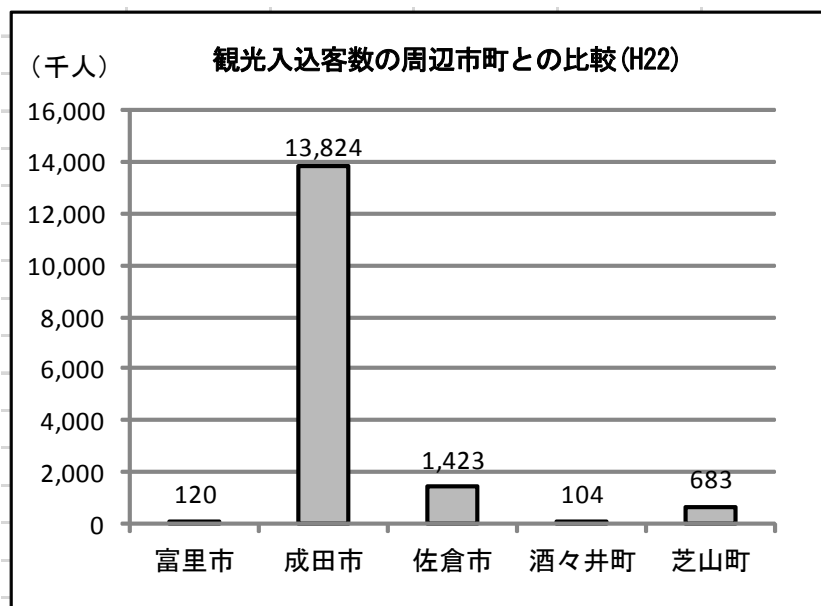
(資料：商業統計調査)

⑥ 観光

観光入込客数は、平成 18 年以降でみると、概ね横ばい傾向が見られる。周辺市町と比べると、かなり少ない。



※: 2004年 (H16) から「全国観光統計基準」を採用した調査となったため前年との単純比較はできない。

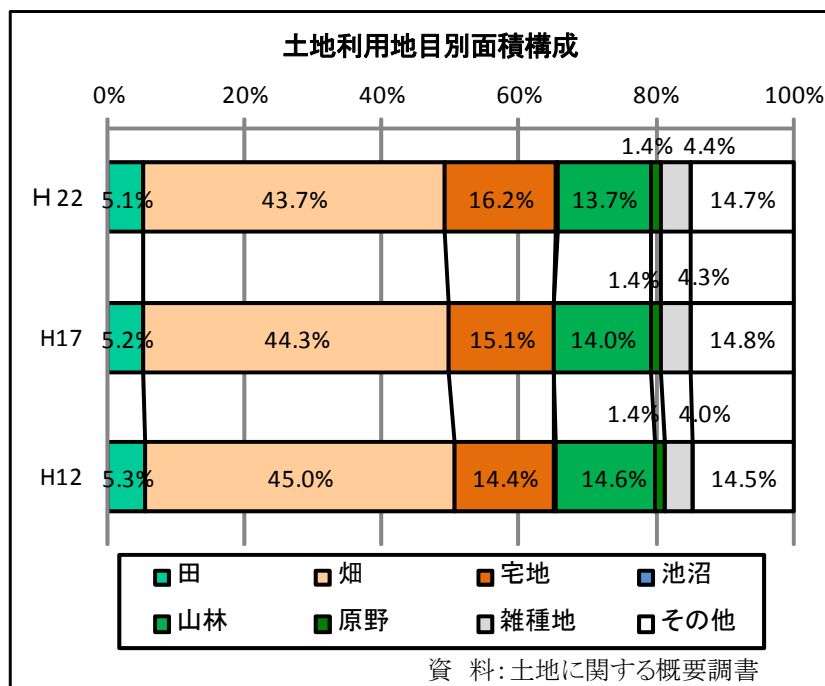


(資料：観光入込調査概要)

(6) 土地面積

地目別の土地面積の構成比は、平成 22 年で畑が 43.7%と最も多く、次いで宅地が 16.2%、山林が 13.7%、田が 5.1%となっている。

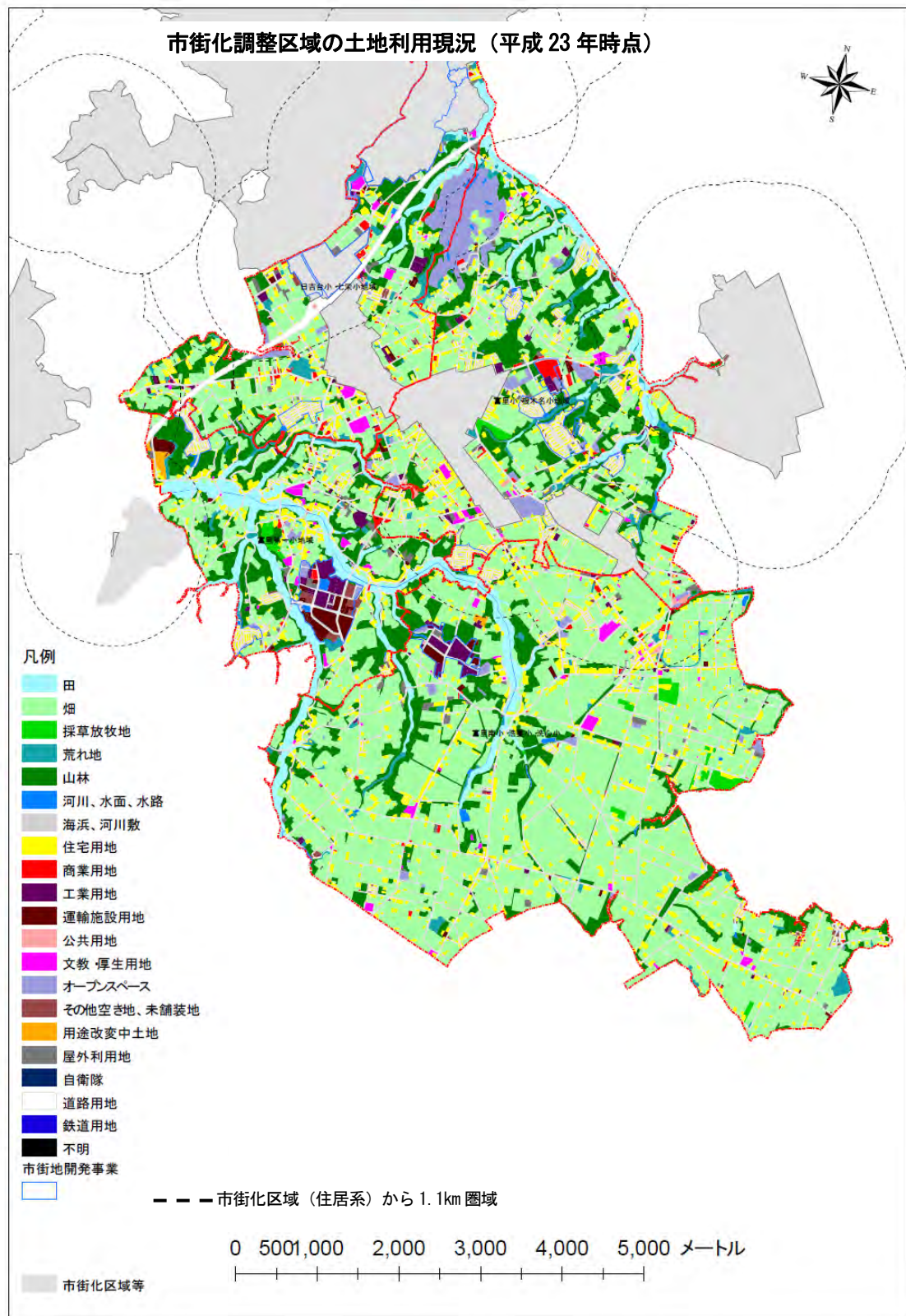
経年的には、平成 12 年～22 年の 10 年間では、畑が 1.3%、山林が 0.9%低下したのに対し、宅地が 1.8%構成比を高めている。



(7) 土地利用状況

土地利用現況について、平成 23 年の都市計画基礎調査による土地利用現況図でみると、成田市との行政界を流れる根木名川と、鹿島川を経て印旛沼に流入する高崎川及びそれらの支流沿いの低地部が水田となり、それから台地上部に向けて斜面林が分布する。台地上は畑地が広く分布する。

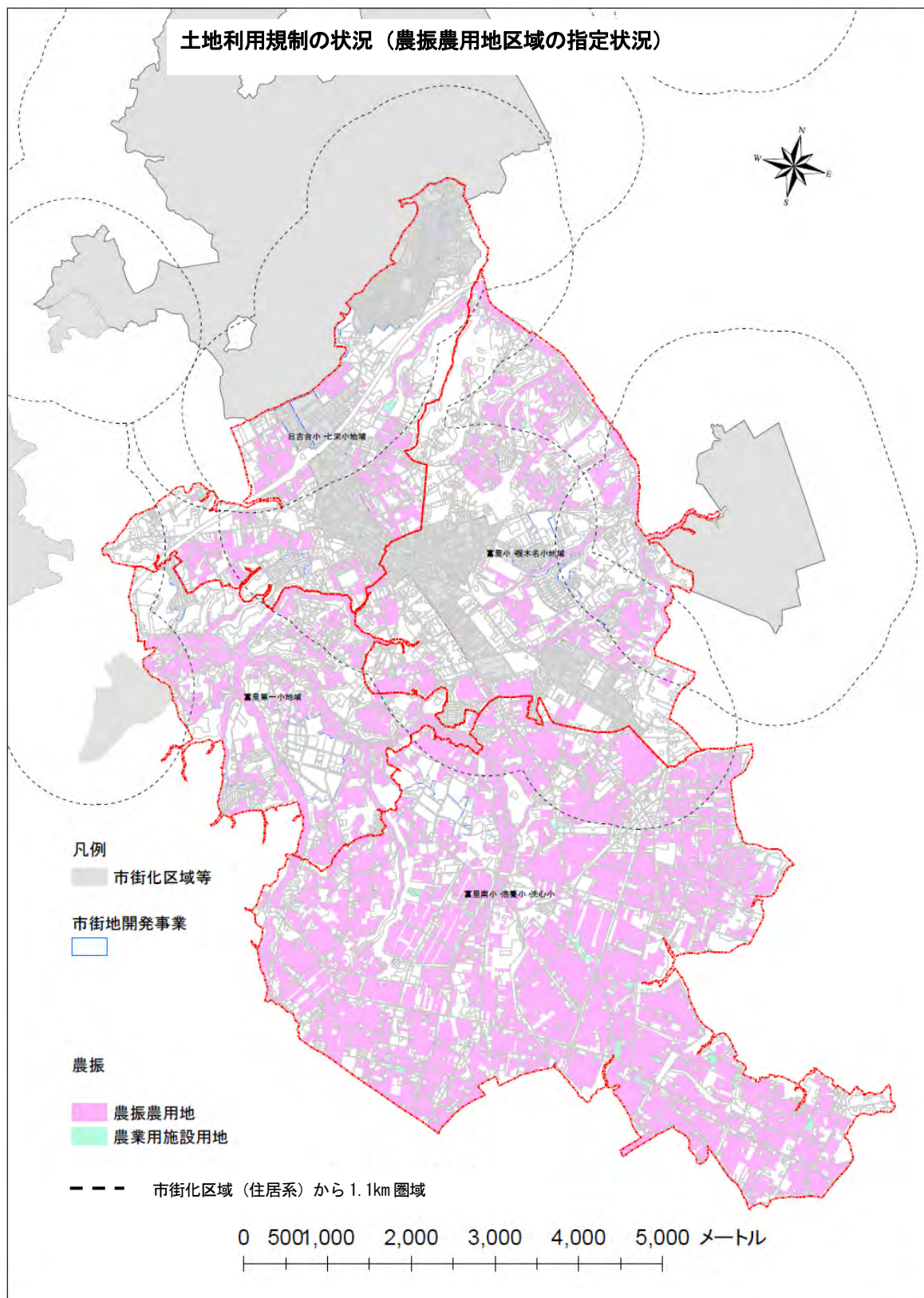
南部の富里南・浩養・洗心地域は、畑地の中に集落が広く分散している。



(8) 土地利用規制状況

市街化調整区域は、全域が農業振興地域に指定されており、農用地区域は南部を中心に広く指定されている。

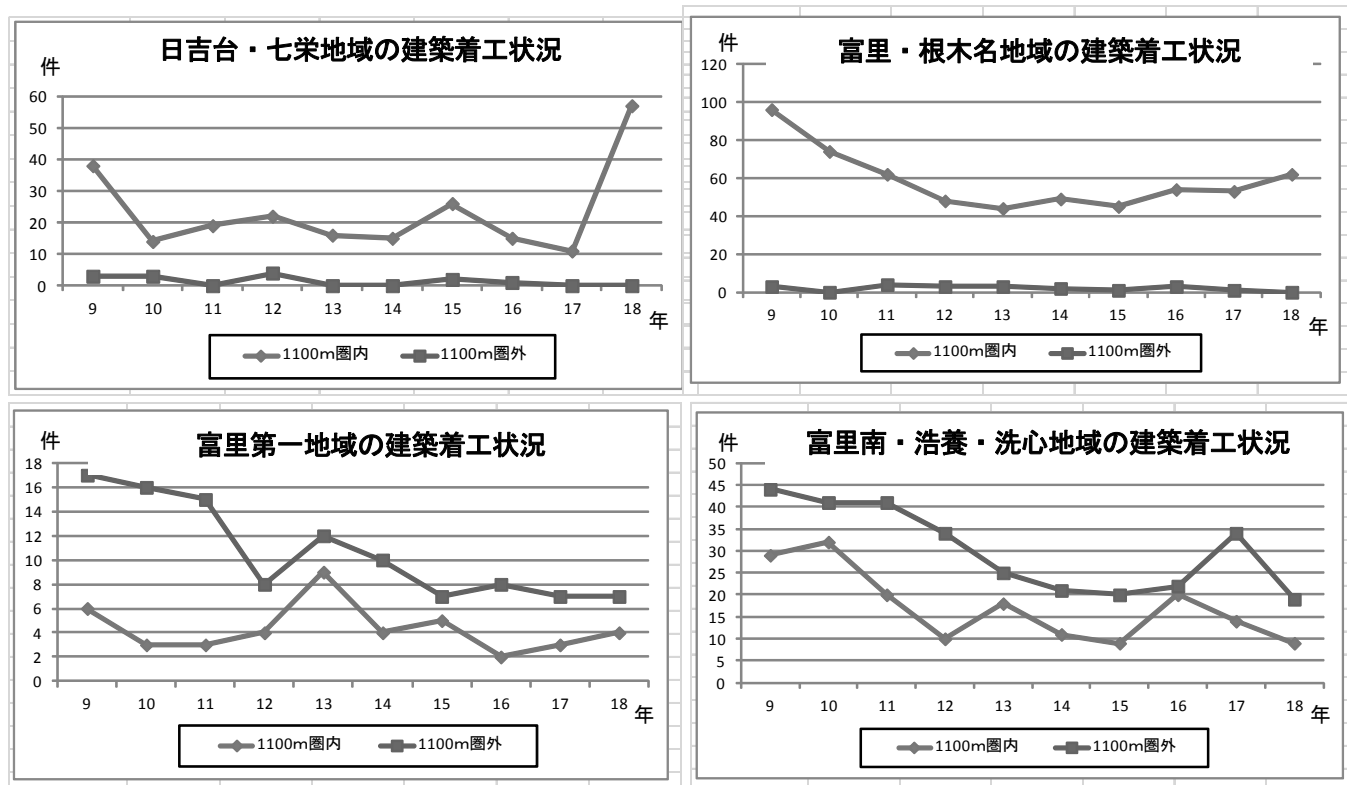
中央部以北については、農用地区域は点在しており、市街化区域縁辺部及び斜面林の区域周辺を中心として農振白地地域となっている。



(9) 市街化調整区域における建築着工の状況

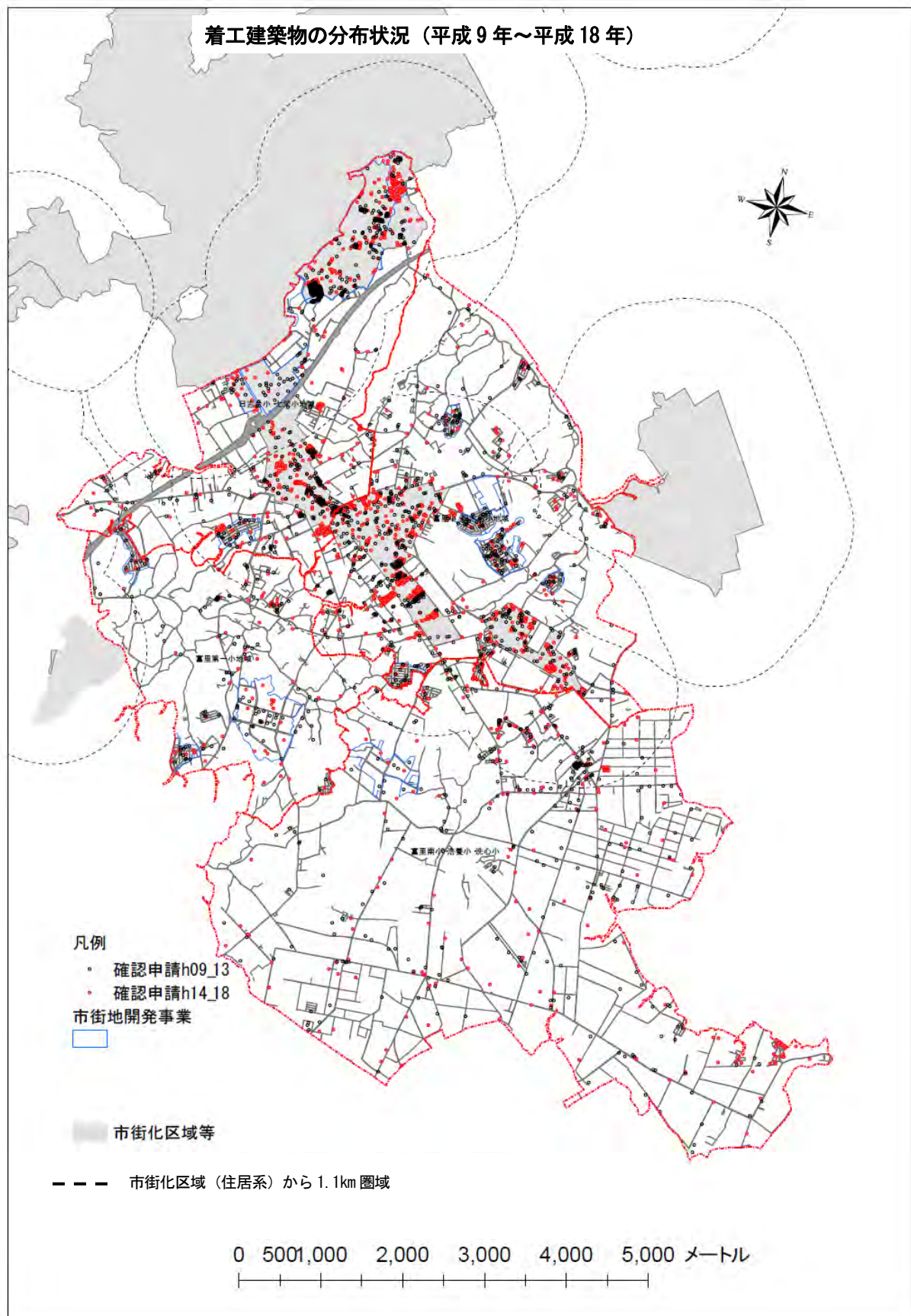
本市の市街化調整区域における建築着工状況について、四地域毎に市街化区域(住居系)からの距離圏 1.1 k mの内外別に経年変化をみると、市街化区域に近い日吉台・七栄地域と富里・根木名地域では、圏域外での建築着工件数が少なく横ばいであるのに対し、圏域内での件数は平成 13 年までは大きく減少したものの、その後は若干ながら増加傾向が見られる。

市街化区域から比較的遠い富里第一地域と富里南・浩養・洗心地域では、1.1 k m圏のエリアが狭いこともあり、1.1 k m圏域外での建築着工件数が圏域内のそれを上回っているが、圏域外での減少傾向が比較的著しいのに対し、圏域内においては、横ばい傾向となっている。



(資料：建築確認申請)

着工建築物の分布状況を見ると、市街化調整区域全体で分散的に見られるが、市街化区域縁辺南側で、市街化区域(住居系)から1.1km圏域内に比較的多く見られる。



(10) 交通量の状況

市内の幹線道路における交通量は、一般国道 296 号の七栄地先の伸び（16.9%）と、混雑度の高さ（1.51）が高い値を示している。その他では、国道 409 号の七栄地先の混雑度が 1.4、（主）富里酒々井線の混雑度が 1.9 と高くなっている。

一般国道409号	
H22平日交通量(台/12h)	16,397
交通量伸び率(H22/H17)	0.6%
H22混雑度	1.41
H22大型車混入率(%)	9.1

(県)八日市場佐倉線	
H22平日交通量(台/12h)	9,328
交通量伸び率(H22/H17)	-6.2%
H22混雑度	0.94
H22大型車混入率(%)	12.8

一般国道296号	
H22平日交通量(台/12h)	10,185
交通量伸び率(H22/H17)	-3.4%
H22混雑度	1.07
H22大型車混入率(%)	25.8

一般国道296号	
H22平日交通量(台/12h)	15,327
交通量伸び率(H22/H17)	16.9%
H22混雑度	1.51
H22大型車混入率(%)	17.6

(県)成田両国線	
H22平日交通量(台／12h)	9,834
交通量伸び率(H22/H17)	-5.2%
H22混雑度	1.05
H22大型車混入率(%)	7.1

(主)富里酒々井線	
H22平日交通量(台／12h)	4,091
交通量伸び率(H22/H17)	-4.1%
H22混雑度	1.87
H22大型車混入率(%)	11.7

(主)八街三里塚線	
H22平日交通量(台／12h)	8,230
交通量伸び率(H22/H17)	1.1%
H22混雑度	1.2
H22大型車混入率(%)	16.5

(資料：道路交通センサス)

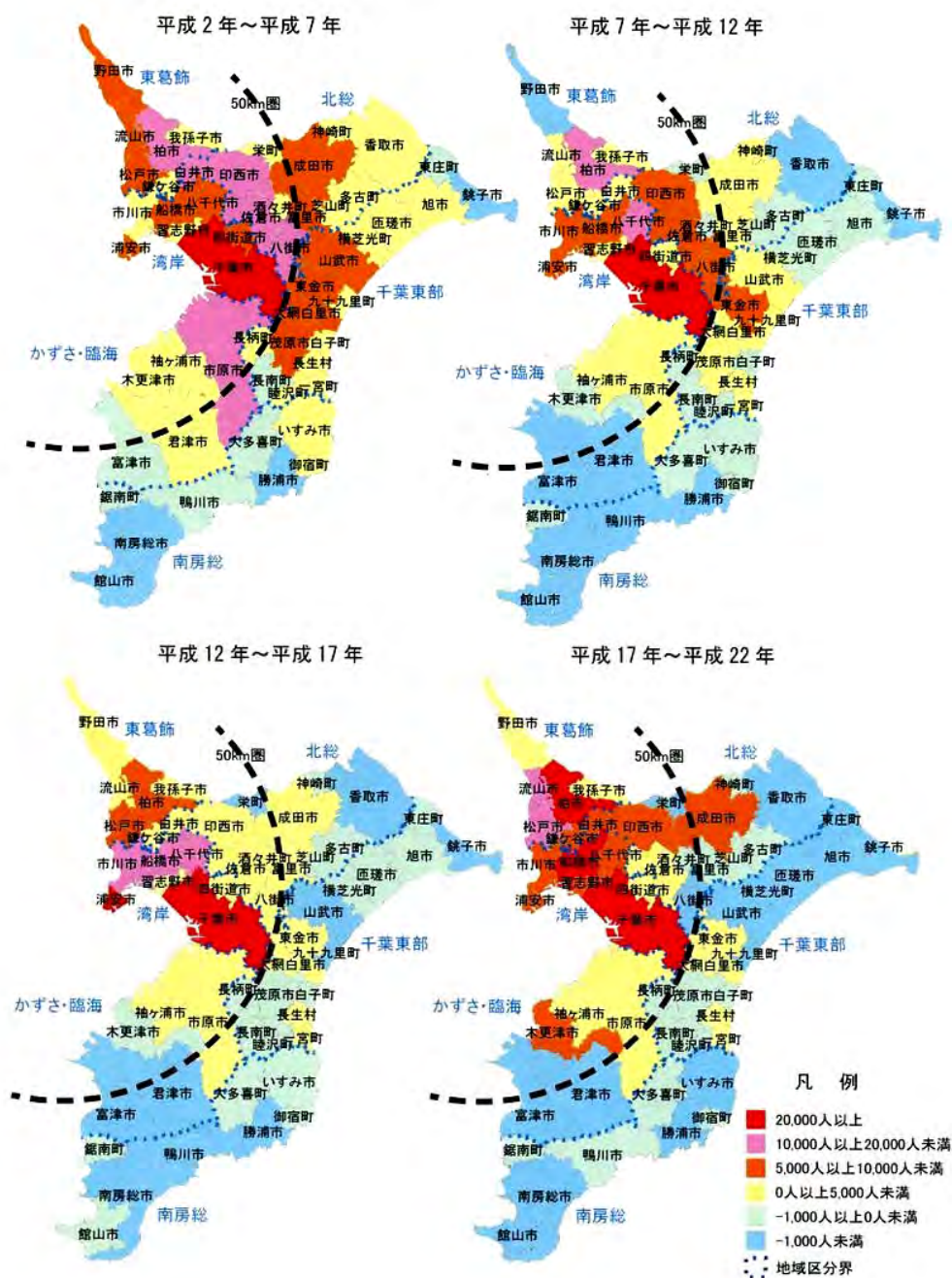
(11) 千葉県の現状

下記の図は国勢調査を基に作成した市町村別人口増減数の推移を示したものである。千葉ニュータウンを中心とした地域への人口の流入が顕著に表れている。

また、北総鉄道に並行して、北千葉道路の整備も行っていることから、成田空港関連の人や物の流れが、千葉ニュータウン方面に流れることが予想される。

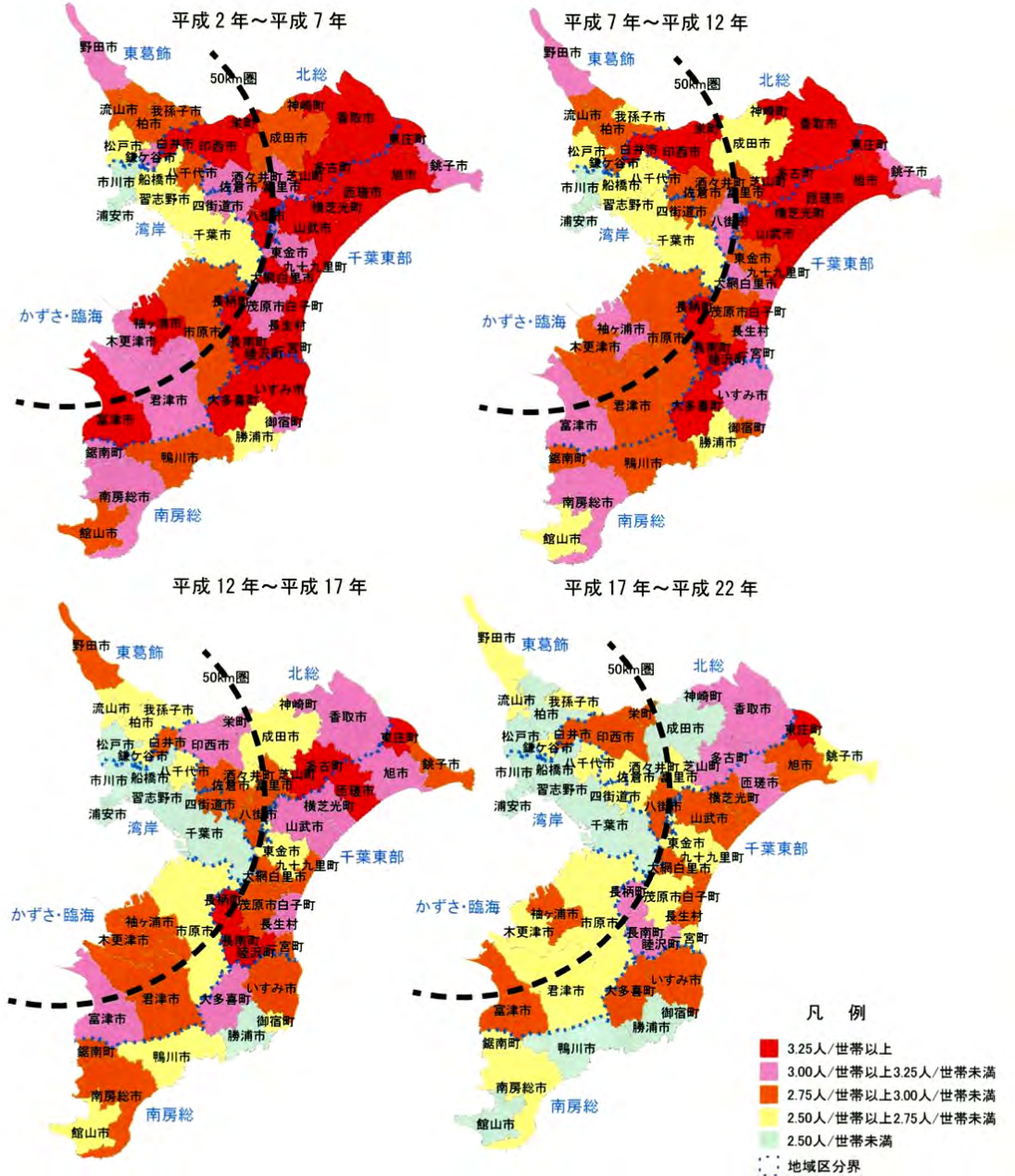
地域別市町村別人口増減数の推移

(資料：国勢調査)



地域別市町村別世帯人員の推移

(資料：国勢調査)



(12) 周辺市町と富里市

① 国勢調査からみる人の移動

ー1. 常住市町村別 15 歳以上の就業者及び通学者数(市外→富里市)

常住市町村別 15 歳以上の就業者及び通学者数（市外→富里市）をみると、成田市、八街市、山武市、佐倉市、酒々井町の順となっており、その中でも、成田市、八街市、山武市からの就業者及び通学者は、増加傾向になっていることが分かる。従業就業人口の状況と合わせて考えると、富里市内における従業場所が増加したため、市外から従業員が通って来ていることも一つの要因として考えられる。

常住市町村別 15 歳以上の（→富里市）就業者・通学者移動人数

	H17		H22		比較 人数
	人数	割合	人数	割合	
総数	20,115		20,357		242
富里市内	11,667	58.00%	10,355	50.87%	-1,312
富里市外	8,448	42.00%	8,462	41.57%	14

県内	8,049	95.28%	8,154	96.36%	105
千葉市	314	1.56%	276	1.36%	-38
香取市	293	1.46%	283	1.39%	-10
成田市	2,261	11.24%	2,426	11.92%	165
佐倉市	547	2.72%	549	2.70%	2
東金市	141	0.70%	152	0.75%	11
匝瑳市	177	0.88%	162	0.80%	-15
四街道市	122	0.61%	113	0.56%	-9
八街市	1,461	7.26%	1,597	7.84%	136
印西市	167	0.83%	156	0.77%	-11
酒々井町	448	2.23%	423	2.08%	-25
栄町	215	1.07%	172	0.84%	-43
多古町	265	1.32%	233	1.14%	-32
山武市	559	2.78%	596	2.93%	37
横芝光町	138	0.69%	145	0.71%	7
芝山町	261	1.30%	248	1.22%	-13
その他	680	8.05%	623	0.36%	-57

他県	399	4.72%	308	3.64%	-91
茨城県	172	0.86%	171	0.84%	-1
埼玉県	37	0.18%	16	0.08%	-21
東京都	133	0.66%	84	0.41%	-49
神奈川県	28	0.14%	19	0.09%	-9
その他	29	0.14%	18	0.09%	-11

(資料：国勢調査)

ー2. 常住地による15歳以上の就業者及び通学者数(富里市→市外)

常住地による15歳以上の就業者及び通学者数(富里市→市外)をみると、全体的に減少傾向にある。これは少子化に伴う通学者の減少や、高齢化に伴う労働人口の減少などによるものと推測される。しかしながら、成田市には全体の約26%もの人が何らかの理由で通っていることから、本市と成田市は生活圏が一緒であるだけでなく、就学や就業等さまざまなところで、大きな結びつきがあることが分かる。

常住市町村別15歳以上の(富里市→)就業者・通学者移動人数

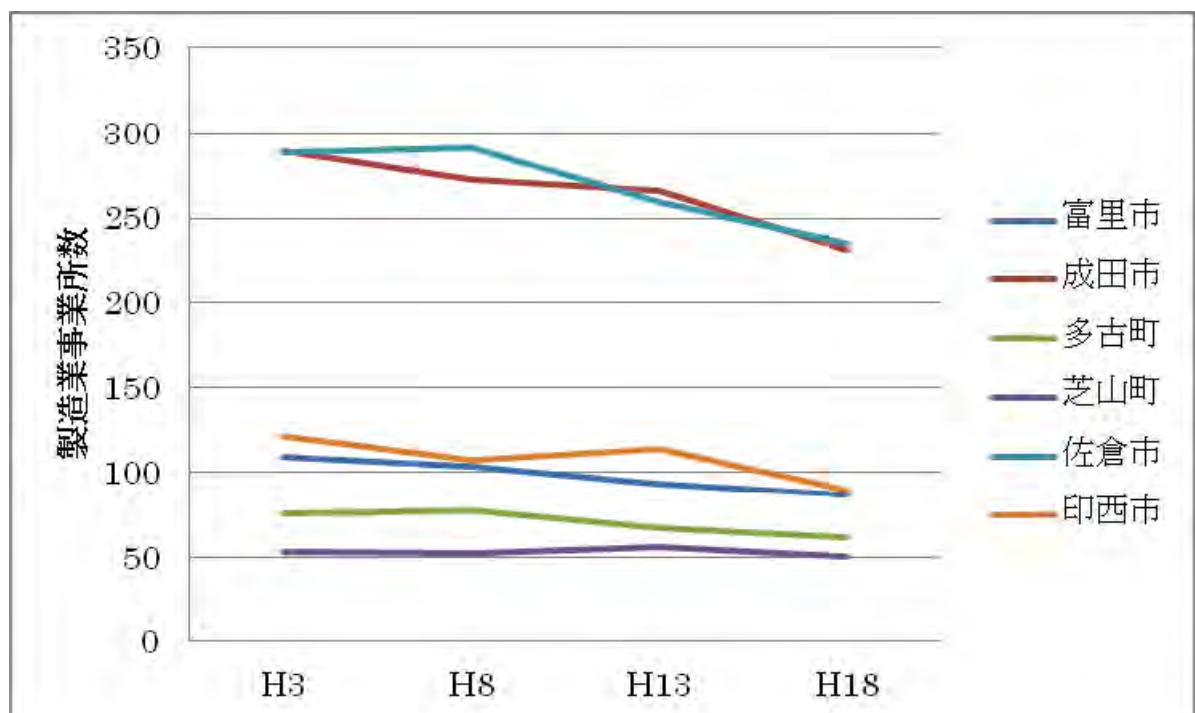
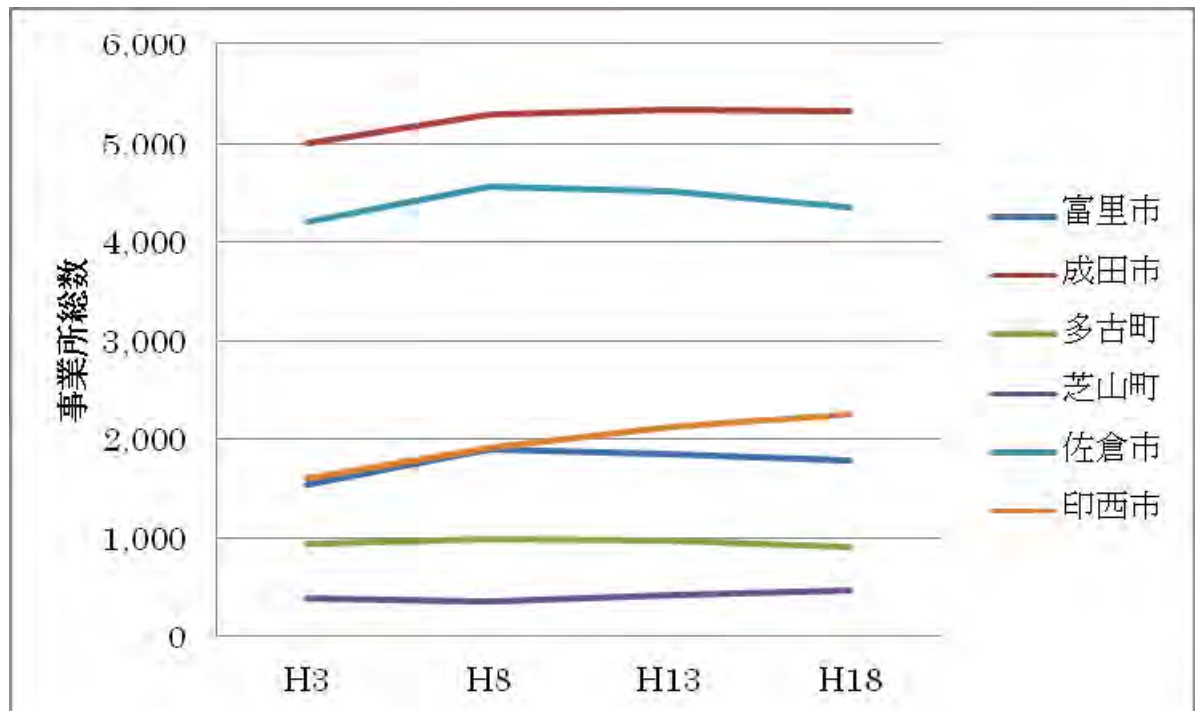
	H17		H22		比較 人数
	人数	割合	人数	割合	
総数	30,165		28,771		-1,394
富里市内	11,667	38.68%	10,355	35.99%	-1,312
富里市外	18,498	61.32%	17,911	62.25%	-1,622

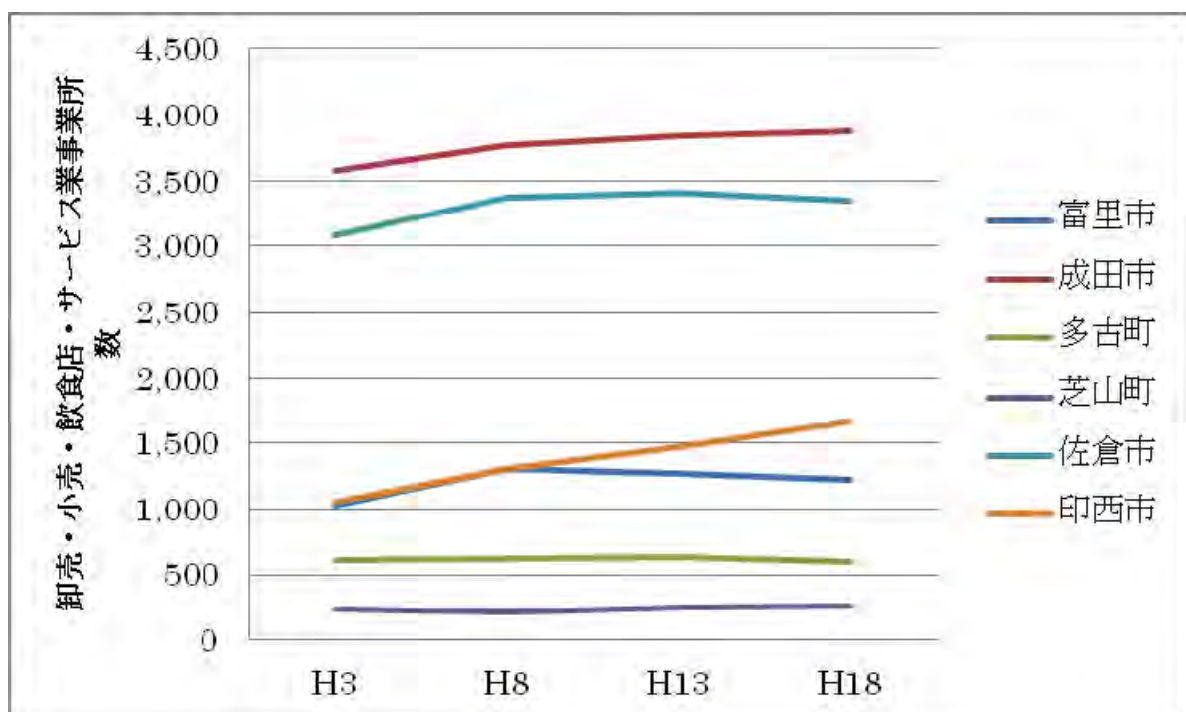
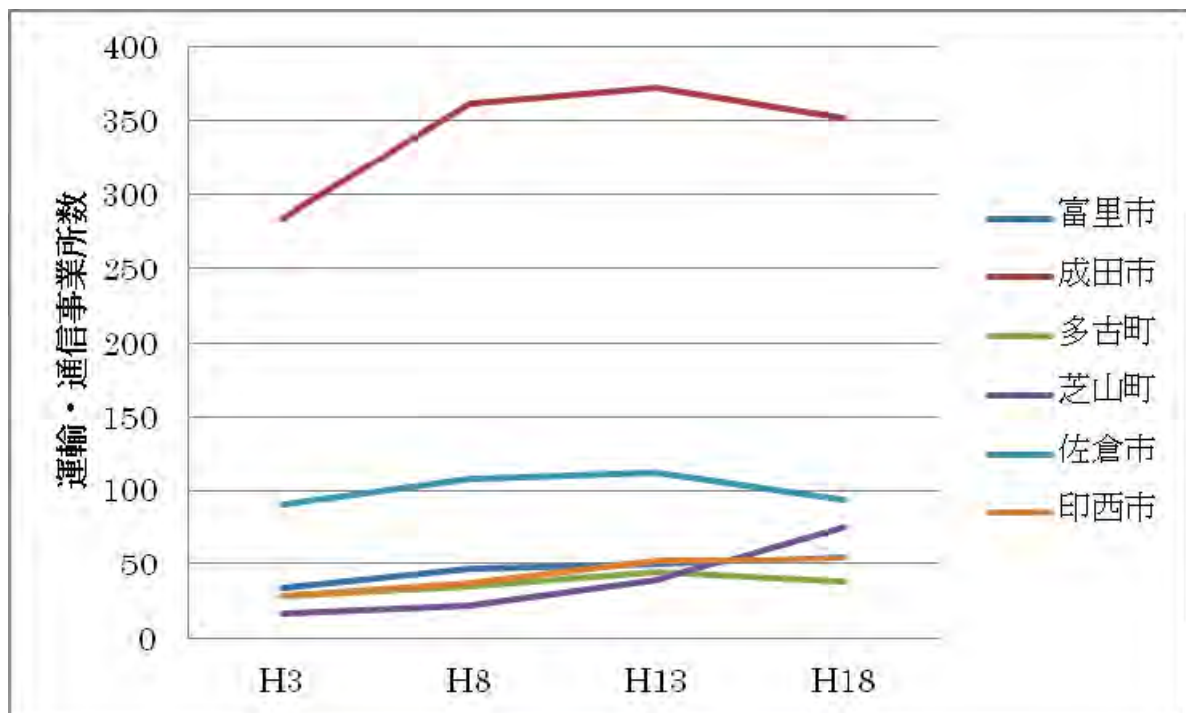
県内	16,248	87.84%	14,959	83.52%	-1,289
千葉市	1,438	4.77%	1,324	4.60%	-114
市川市	192	0.64%	182	0.63%	-10
船橋市	393	1.30%	316	1.10%	-77
香取市	173	0.57%	207	0.72%	34
成田市	8,309	27.55%	7,517	26.13%	-792
佐倉市	1,094	3.63%	1,076	3.74%	-18
東金市	128	0.42%	111	0.39%	-17
習志野市	236	0.78%	178	0.62%	-58
八千代市	335	1.11%	321	1.12%	-14
四街道市	260	0.86%	217	0.75%	-43
八街市	888	2.94%	798	2.77%	-90
印西市	189	0.63%	198	0.69%	9
酒々井町	328	1.09%	380	1.32%	52
多古町	217	0.72%	231	0.80%	14
山武市	227	0.75%	238	0.83%	11
芝山町	936	3.10%	865	3.01%	-71
その他	905	4.89%	800	4.47%	-105

他県	2,250	12.16%	1,917	10.70%	-333
茨城県	170	0.56%	156	0.54%	-14
埼玉県	79	0.26%	47	0.16%	-32
東京都	1,864	6.18%	1,603	5.57%	-261
神奈川県	94	0.31%	70	0.24%	-24
その他	43	0.14%	41	0.14%	-2

(資料：国勢調査)

② 事業系統計資料の動向 (千葉県統計年鑑より)





以上、本市の現状についてみてきたが、人口・世帯数の推移は、平成 19 年をピークに人口減少の傾向にある。

世帯数については、一世帯当たりの人数は減少傾向が続いており、平成 23 年に世帯数が初めて減少に転じた。

人口減少の主な要因は、社会的な要因による人口減少である。これは、空港関連企業の寮の廃止が主な要因であると考えられる。

人口増減を地域別にみると、日吉台地域や南部地域での人口減少が顕著に見られている。

また、市内のいずれの地域においても少子高齢化が急速に進んできており、特に市北部での 65 歳以上の人口の増加、富里南・浩養・洗心小地域での 15 歳未満の人口の減少が顕著であり、市街化区域内においても、日吉台では少子高齢化が急速に進んでいる地域である。

本市は東京方面へのアクセスの良さや成田空港という大きな就業地に近接していることなどの地理的要因が作用していると考えられるが、就業状況については、常住就業人口と従業就業人口の状況から、約 7,300 人が市外に就業の場を求めて、働きに出ている現状である。よって今後は、これら就業者の雇用の創出が求められる。

耕地面積や農家数などをみても全体的に減少傾向であり、商工業については、景気が悪いことや製造業の海外移転などの影響が考えられ、いずれも横ばいか減少傾向にある。

第 1 次産業の縮小、第 3 次産業の拡大傾向が見られ、観光に至っては、皆無に等しい。

今後の課題としては、従業就業人口を増やすための市内の雇用創出、流入人口を増やすための生活の利便性の向上、少子高齢化に対応したまちづくりが求められるものとする。

これら現状を十分に認識し、新アクセス構想等について検討していく必要がある。

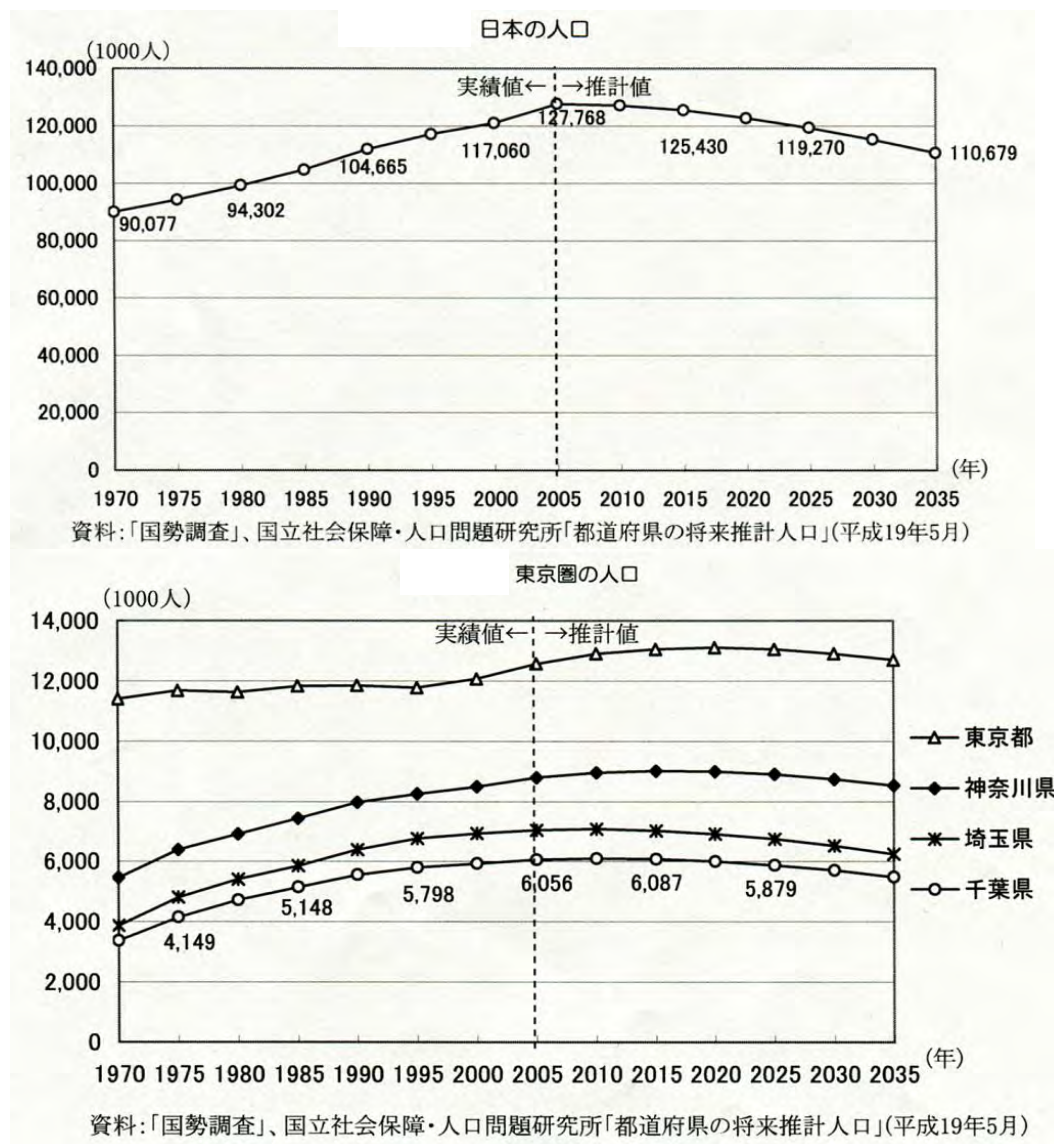
1.2 都市計画について

(1) 国の都市計画に関する諸制度の今後の展開について

① 今後の都市計画を取り巻く社会状況

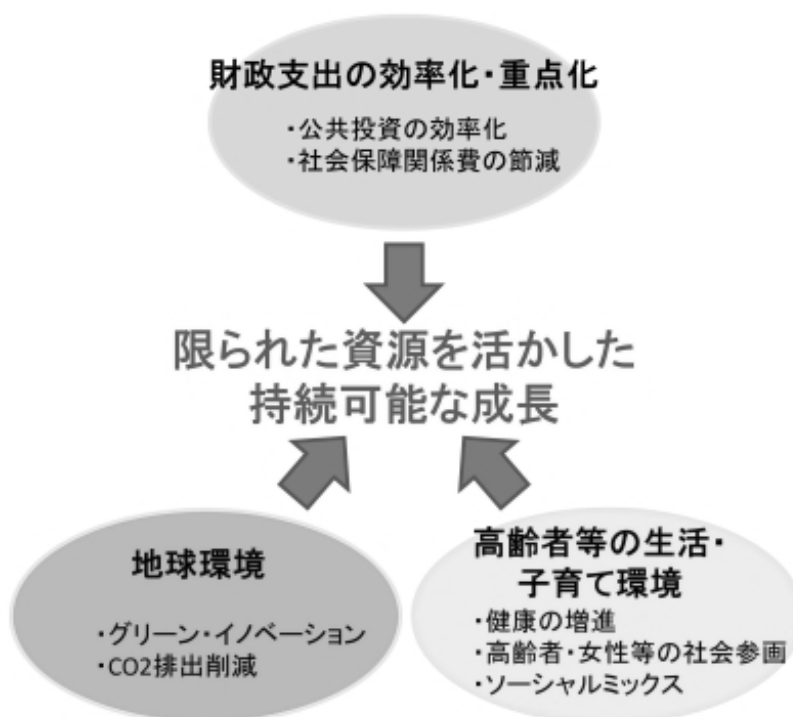
国立社会保障・人口問題研究所によれば、日本の総人口は2005年（平成17年）をピークに減少に転じ、2020年代後半には全ての都道府県で人口が減少すると予想されており、出生数の減少により、生産年齢人口も急速に減少し、高齢化率が上昇することが推定されている。

同様に千葉県、埼玉県は2010年（平成22年）、神奈川県は2015年（平成27年）、東京都は2020年（平成32年）をピークに減少すると予想されている。



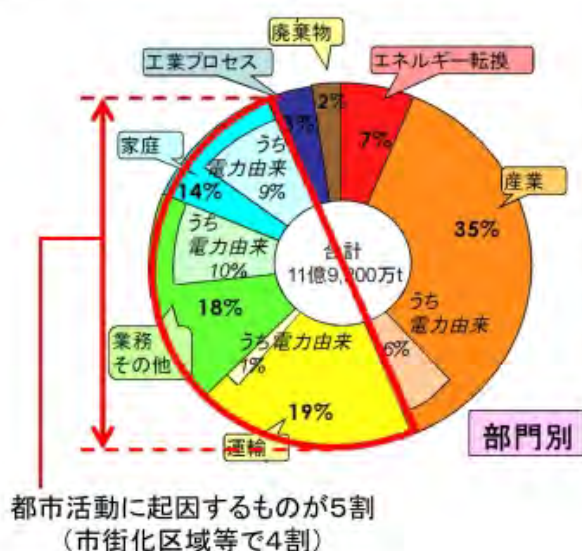
また、国・地方とも公債発行残高が急増し、財政収支の赤字が拡大するなど急速に悪化しており、今後は地域住民が新たな負担をせずに、十分な公共投資や行政サービスを楽しむことは全国的に困難になることが見込まれている。このようなことから、これまでの都市基盤のストック活用への転換に向け、戦略的な維持管理・改築更新が重要となってきた。

さらに、地球温暖化が問題となる昨今、都市構造と二酸化炭素排出量には高い相関関係があることから「コンパクトシティ化」、「集約型都市構造化」が求められている。

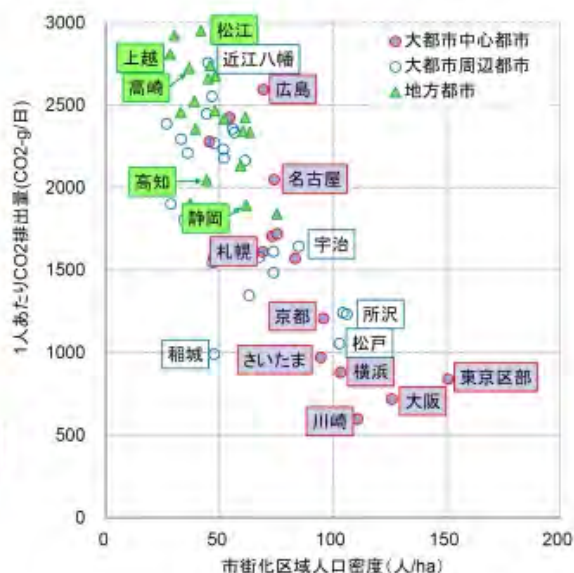


○ 二酸化炭素排出量の内訳(2010年度)

出典：2010年度温室効果ガス排出量(環境省)



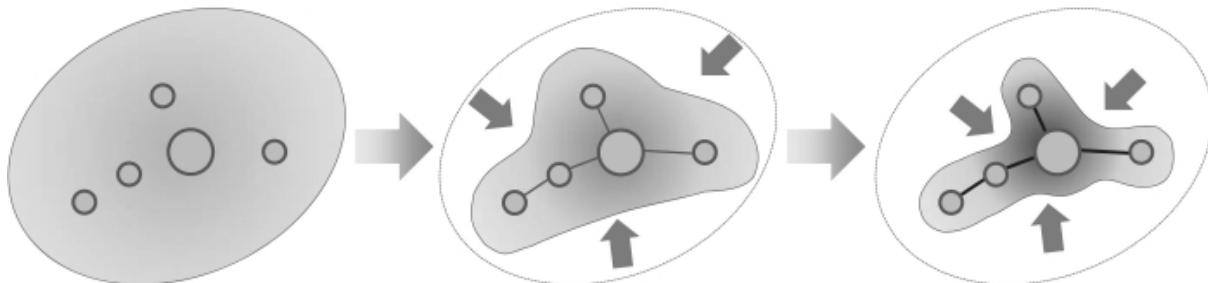
○ 都市の人口密度と自動車のCO₂排出量



H22全国都市交通特性調査より
※1人あたりCO₂排出量は居住者の自動車交通のみ

② 都市計画に関する今後の基本的な考え方

都市計画の制度面、運用面において、「集約型都市構造化」と「都市と緑・農の共生」の双方がともに実現された都市を目指すべき都市像とするとともに、この都市像を実現するため、都市計画の前提となる民間活動を重要な手段として位置付け、重視していくこと（民間活動の重視）が重要であると考えられている。



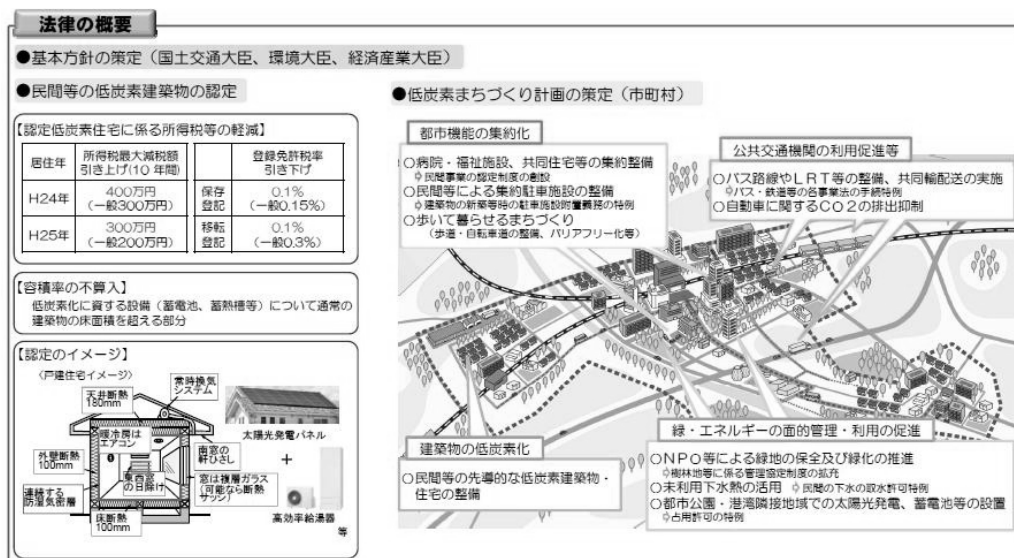
集約型都市構造化イメージ：都心部を含め既に一定の都市機能が集積している地区を拠点とし、その周辺に居住等を集約していく。各拠点間は、公共交通で接続。

③ 都市の低炭素化の促進に関する法律の施行

今後のまちづくりの方向として、日常生活に必要なまちの機能が、住まいに身近なところへ集積され、住民が自家用車に過度に頼ることなく、公共交通によってこれらの機能にアクセスできるような「コンパクトなまちづくり」を進めていくことが求められている。

このような中、市町村による低炭素まちづくり計画の作成及びこれに基づく特別の措置並びに低炭素建築物の普及の促進のための措置を講ずることにより、地球温暖化対策の推進に関する法律と相まって、都市の低炭素化の促進を図り、もって都市の健全な発展に寄与することを目的として、平成24年12月に施行された。

この法律は、社会経済活動その他の活動に伴って発生する二酸化炭素の相当部分が都市において発生しているものであることに鑑み、都市の低炭素化の促進に関する基本的な方針の策定について定めるとともに、都市の低炭素化を促進していくことが強く求められていることから、多くの市町村において、都市の低炭素化の取組が推進されることが期待されている。



(2) 広域的にみた条件

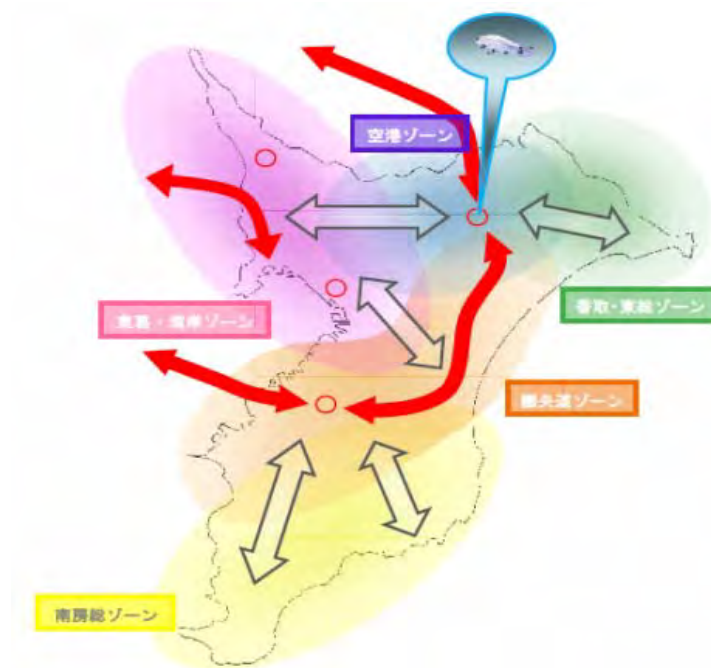


① 新 輝け！ちば元気プラン（千葉県総合計画）

千葉県では、「くらし満足度日本一」を基本理念とし、千葉県の持つさまざまなポテンシャルをより一層磨き上げ、輝かせ、積極的に発信することで、千葉県の可能性を最大限に生かし、首都圏、そして日本をリードする「日本一の光り輝く千葉県」を目指しています。

地域の強みを生かして、地域とともに実現を目指す「地域の方向性」

地域の資源を最大限に活用した創意あふれる地域づくりを市町村、県民、企業など、地域の多様な主体とともに実現していくため、特性・可能性を踏まえた5つのゾーンを設定し、今後の地域の方向性を示しています。



＜空港ゾーン＞

成田空港の機能拡充による効果を受け止め、国内外の活力を呼び込み、県経済の活性化にチャレンジするゾーン

【主な方向性】

道路網整備の進展を図るとともに、空港機能を活用した地域振興に取り組む。農林水産物等の海外輸出を含めた販路拡大等による競争力の強化を図る。観光資源の広域的連携などにより、国内外からの観光客等を県内各地へ誘導させる役割を担う。

② 成田国際空港都市づくり9市町プラン

本市を含む成田空港周辺9市町では、地域で空港を支え、育て、各々が空港があるメリットを実感できるまちづくりを推進するため、成田国際空港9市町プランを策定している。

＜基本理念と都市づくりのテーマ＞

9市町は、空港を共通の財産として活用し、地域と空港が共生・共栄する魅力ある国際空港都市を目指します。

そら まち みどり
「空港 地域 自然が共生するゲートウェイ都市づくり」

＜本市の重点プロジェクト＞

- (1) 都市基盤の整備
（仮称）酒々井インターチェンジアクセス道路整備
- (2) 観光・地域文化の振興
既存観光イベントの機能強化・連携強化
観光推進事業

(3) 国際交流・国際教育の推進

A L T 事業

(3) 市の上位計画

① 富里市総合計画

本市を取り巻く環境は、本格的な少子・高齢化の到来、高度情報化や地方分権の進展、住民の価値観やライフスタイルの多様化など急速に変化している。

このような背景の中、自らのまちは、自らの判断と責任において運営することが求められている。

そこで本市では、市民が住みよい豊かな地域社会を形成するため、「市民と市が共に進める協働のまちづくり」の考えのもと、「みんなでつくる 笑顔あふれるまち・富里」を基本理念とし、「人と緑が調和し 未来を拓く臨空都市 とみさと」を将来像としたまちづくりに取り組んでいる。

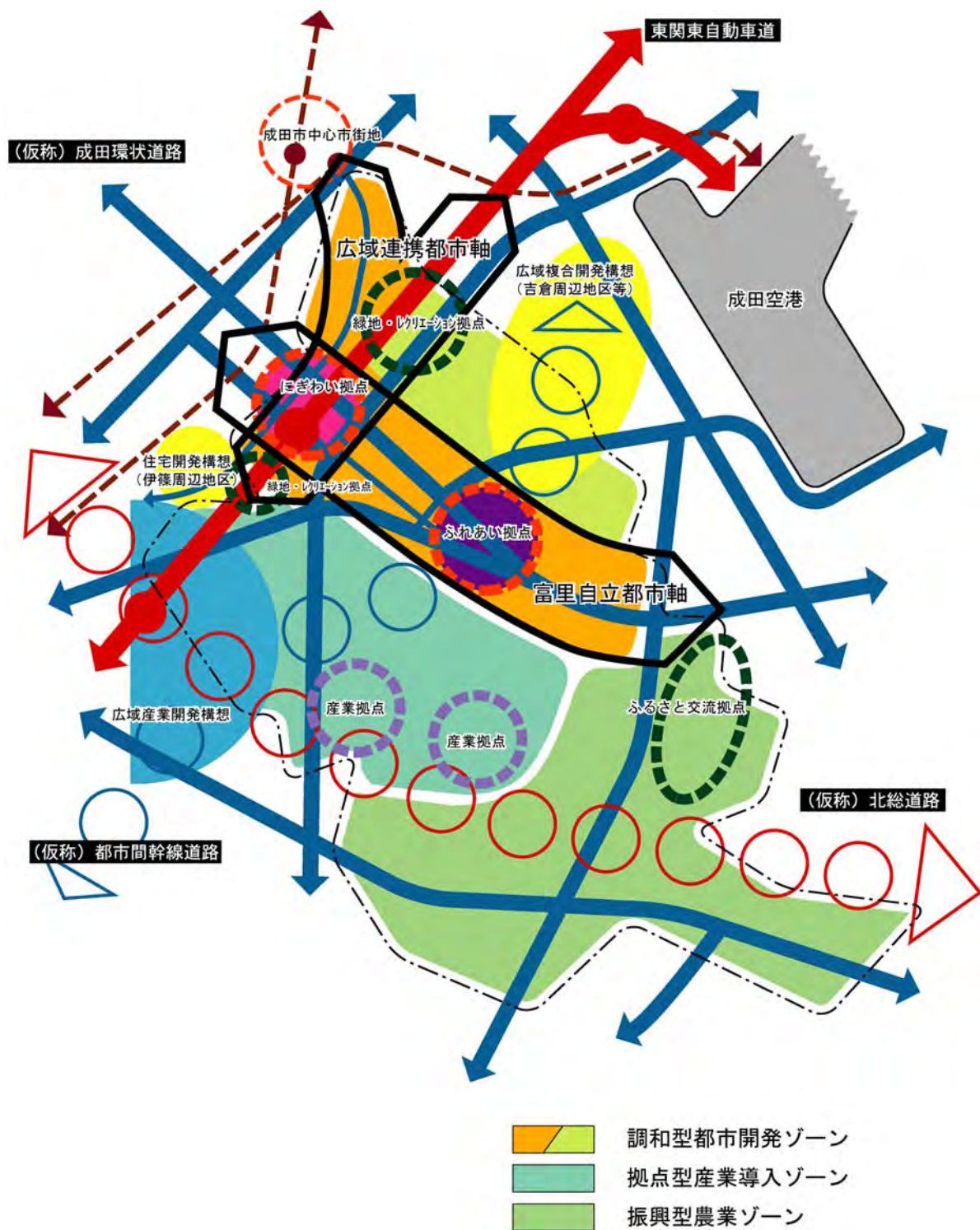
② 富里市都市マスタープラン

本市は、昭和53年の成田空港開港以降、空港関連の従業者や事業所の進出により発展を遂げてきました。近年はその傾向は沈静化しつつあるが、今後、航空機の発着回数の増加に当たり、新たな市への波及効果が期待されている。

本市の都市基盤や都市施設は、空港開港に合わせて整備されたものが多く、国道・県道を中心に七栄地区に集中するネットワークが形成されているため、富里インターチェンジ周辺などの交通渋滞や空港への通過交通と市内の生活交通も集中しており、生活利便に支障をきたしていることから、地域の生活を支える効率的で効果的な公共交通体系の確立が必要となっている。

また、豊かな農地、樹林などの自然資源は、本市の特徴であり、市民の愛着の源となっていることから、今後とも市の特徴としての保全・活用していくことが必要とされている。

このように、本市としては成田空港のインパクトを活用しながら、本市の活力を獲得して持続的発展を支えていくために、本市の将来都市像である「賑わいと潤いのハーモニー 快適未来都市 とみさと」の実現に向けて、平成32年を目標年次とした本市の望ましい土地利用や都市施設等のあり方を示す「都市マスタープラン～ペガサスプラン21～」を策定している。良好な自然環境と調和した快適な居住環境の整備や新たな産業の創出、農業の発展といった都市と自然が融合した一体感のある新たな都市空間の創造を目指し、個性豊かで、住んでいることに誇りを感じるようなまちづくりに向けて取り組んでいる。



【富里市将来都市構造図】

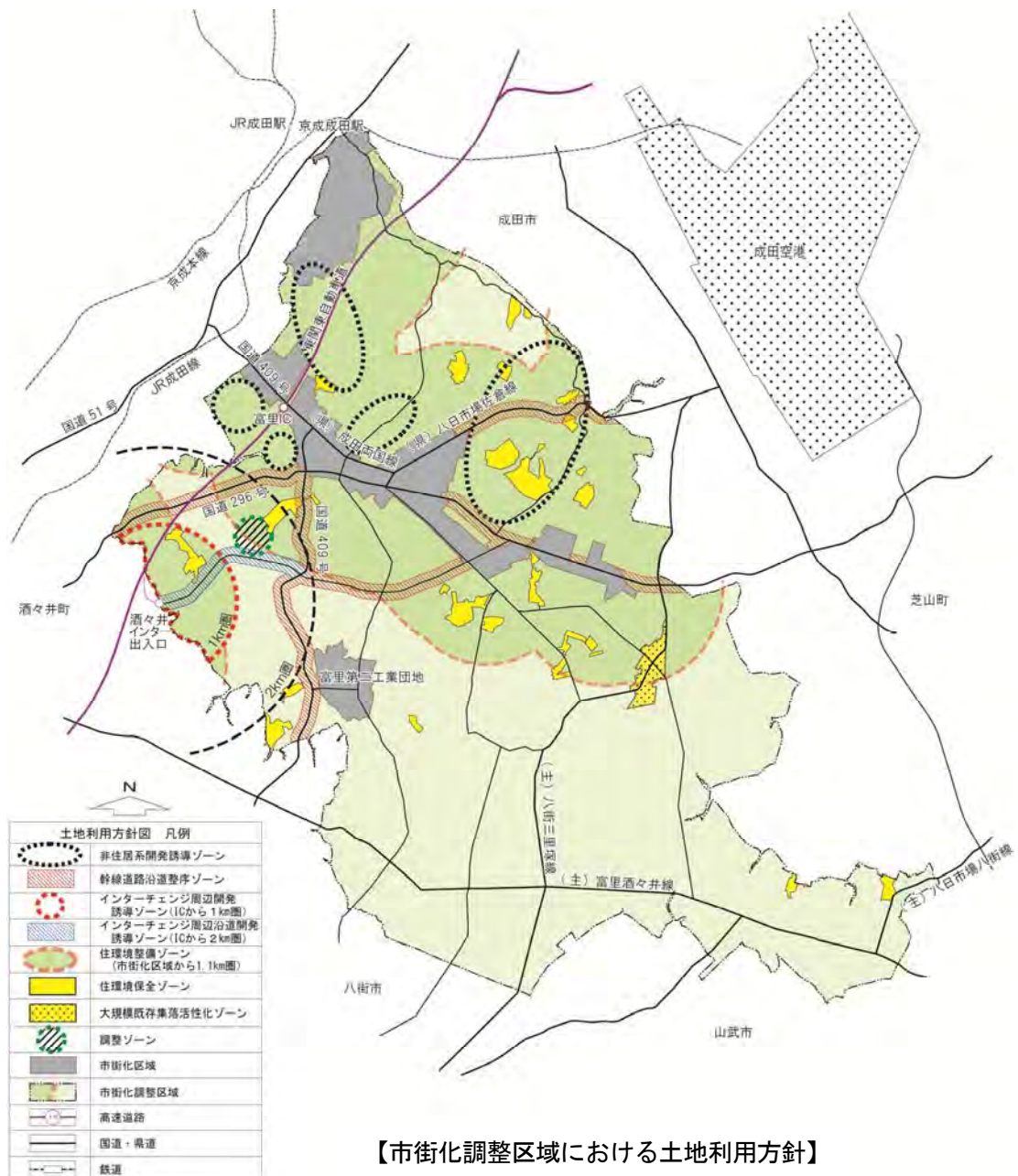
(4) 本市の都市計画

本市の都市計画は、昭和54年7月に市街化区域と市街化調整区域に線引き後、平成2年9月に首都圏近郊整備地帯に編入された。当初は、将来市街化区域が大きく拡大されることを見込み、都市計画道路の決定が行われたが、現時点での整備等の見通しは立っていない。

現在七栄北新木戸にて土地区画整理事業が行われているものの、富里第二工業団地の市街化区域への編入以外は、目立った都市計画の変更はない。

平成24年度において、地域の自主性及び自立性を高めるための改革の推進を図るための関係法律の整備に関する法律が施行され、国と地方の関係が見直され、都市計画の決定権限が移譲され、今後土地所有者等から本市における都市計画の要望が増すとともに、本市独自のまちづくりについても求められることが想定される。

それら都市計画のニーズ及び本市独自のまちづくりを進めるため、都市マスタープランを補完する位置付けで、市街化調整区域における土地利用方針及び地区計画ガイドラインを策定したところである。



【市街化調整区域における土地利用方針】

【本市の都市計画決定一覧】

平成 23 年 3 月末現在

種別					決定事項				
都市計画区域					約 5,391 ha		富里市全域		
都市計画区域の整備，開発及び保全の方針							成田都市計画区域 (成田市・栄町・富里市 21,764ha)		
区域区分		市街化区域			約 479 ha				
		市街化調整区域			約 4,912 ha				
地域地区	用途地域	種別	建ぺい率	容積率	面 積		市街化区域面積（約479ha）に対する割合		
		第一種低層住居専用地域	50%	100%	約 256 ha		53.4%	住居系用途	
		第一種中高層住居専用地域	60%	200%	約 4.0 ha		0.8%	約 362 ha	
		第一種住居地域	60%	200%	約 79 ha		16.5%	75.6%	
		第二種住居地域	60%	200%	約 23 ha		4.8%		
		近隣商業地域	60%	200%	約 13 ha		2.7%	商業系用途	
			80%	200%	約 10 ha		2.1%	約 23 ha	
			小 計		約 23 ha		4.8%	4.8%	
		準工業地域	60%	200%	約 39 ha		8.1%	工業系用途	
		工業地域	60%	200%	約 3.4 ha		0.7%	約 94.4ha	
		工業専用地域	60%	200%	約 52 ha		10.9%	19.7%	
		合計			約 479 ha				
	生産緑地地区				約 12.5 ha		42 地区		
	都市施設		道路			約 13,150 m		6 路線	
公園			約 14 ha		13 ヶ所				
下水道			公共下水道（汚水）		約 539 ha				
			公共下水道（雨水）		約 479 ha				
市街地開発事業		土地区画整理事業		市施行		約 41 ha		2 地区	計4地区 約99.0 ha (完了地区を含む)
				組合施行		約 58 ha		2 地区	
地区計画		富里第二工業団地地区			約 55 ha		4 地区 約 121.9 ha		
		七栄中木戸・西二本榎地区			約 28 ha				
		七栄獅子穴地区			約 19 ha				
		七栄北新木戸地区			約 19 ha				

(1) 市内の公共交通

① 路線バス

[illegible]

② 高速バス

高速バスは、東京駅と匝瑳市役所（芝山千代田駅）間で運行され、市内にはラディソンホテル成田、七栄スクエア、富里バスターミナル(平成 19 年 3 月までは富里インターチェンジ)の 3 箇所の乗降場所が設置されている。市内から東京駅間を約 60 分程度で結び、朝 7 時台から夜 10 時台まで 1 日 32 便運航されている。

高速バスは、平成 8 年 2 月から運航が開始され、以降年々利用者は増加傾向にあり、特に富里バスターミナル開設以降、バスの増便と相まって顕著となっており、富里市内乗降者の割合が年々伸びてきていることから、高速バスへのニーズの高さがうかがえる。

このバスターミナルは、パークアンドバスライドを実現するため、駐車場を併設しており、自家用車により移動を主とする本市の住民に多く利用されている。

	乗 車 数					降 車 数					総 数		
	ラディソン ホテル成田	七栄 スクエア	富里バスタ ーミナル	富里 乗車数計	富里 乗車割合	富里バスタ ーミナル	七栄スクエ ア	ラディソン ホテル成田	富里 降車数計	富里 降車割合	富里 乗降者数	高速バス 利用者総数	富里 乗降者割合
H8	7,305	4,179	0	11,484	43.58%	0	5,014	6,786	11,800	40.13%	23,284	55,762	41.76%
H9	8,721	4,597	622	13,940	44.73%	786	5,562	8,393	14,741	42.88%	28,681	65,543	43.76%
H10	9,912	5,451	902	16,265	44.78%	1,287	6,003	9,925	17,215	44.07%	33,480	75,381	44.41%
H11	11,572	4,753	1,213	17,538	47.58%	1,815	5,712	11,900	19,427	47.68%	36,965	77,605	47.63%
H12	13,945	5,337	1,190	20,472	55.26%	1,675	7,039	14,763	23,477	51.10%	43,949	82,993	52.96%
H13	17,538	6,522	1,294	25,354	53.98%	1,686	8,018	17,922	27,626	51.88%	52,980	100,219	52.86%
H14	21,035	7,151	1,265	29,451	57.35%	1,801	8,531	20,493	30,825	54.08%	60,276	108,347	55.63%
H15	22,413	7,352	1,273	31,038	57.53%	1,819	8,752	22,496	33,067	54.95%	64,105	114,124	56.17%
H16	25,844	6,527	1,575	33,946	60.05%	1,891	7,661	26,633	36,185	57.61%	70,131	119,339	58.77%
H17	29,128	6,915	1,377	37,420	61.14%	1,794	8,007	30,904	40,705	60.51%	78,125	128,475	60.81%
H18	31,949	6,399	1,770	40,118	61.21%	2,238	7,474	32,036	41,748	59.73%	81,866	135,433	60.45%
H19	30,145	5,648	5,685	41,478	61.00%	5,914	6,855	30,228	42,997	59.41%	84,475	140,372	60.18%
H20	28,473	5,295	7,334	41,102	59.63%	7,642	6,484	28,144	42,270	57.94%	83,372	141,884	58.76%
H21	33,771	6,575	13,013	53,359	67.67%	13,552	8,195	33,502	55,249	65.01%	108,608	163,838	66.29%
H22	31,314	7,030	16,653	54,997	66.95%	17,558	8,762	31,409	57,729	64.71%	112,726	171,359	65.78%
H23	30,123	8,218	19,421	57,762	67.44%	20,478	9,803	29,666	59,947	65.22%	117,709	177,575	66.29%
H24	31,307	8,163	19,924	59,394	68.85%	20,966	9,595	30,755	61,316	66.27%	120,710	178,792	67.51%

* 上記富里バスターミナルの平成 18 年以前の実績は、富里インターチェンジ乗降者場所の実績を示す。

③ さとバス（市循環バス）及びデマンド交通（平成 26 年 2 月現在）

本市の循環バス（さとバス）は、平成 14 年 9 月から市内 4 ルートで運行を開始した。平成 25 年 4 月 1 日からはこれまでの運行実績や新しいニーズを取り入れた「さとバス」と「デマンド交通」の実証運行を開始している。今後は利用実態の調査・分析等を踏まえ、地域の実情にあったシステムを構築して、平成 26 年度以降の本格運行を目指している。

さとバスについて、これまでのさとバス新橋循環のルートに加え、富里バスターミナルと JR 酒々井駅にルートを拡大している。便数は、これまでの 1 日 7 便から 10 便に増便している。

デマンド交通について、これまでさとバスを運行していた根木名・十倉・高松の各循環は、車両をバスタイプのものからセダンタイプの普通乗用車へ小型化し、事前登録をした利用者から利用予約があった場合のみ運行している。運行ルートはこれまでのさとバスのルートを基本とし、富里バスターミナルと市役所を往復する根木名ルート、富里バスターミナルと八街駅を往復する十倉ルートと高松ルートの合計 3 ルートで、各ルート 1 日 12 便となっている。

【さとバス実証運行の概要】

○運行日
月～金曜日の平日運行（土日祝日、年末年始運休）
○運行本数
1 日 10 便
○運行時間帯
午前 7 時から午後 6 時まで
○車両
さとバス車両 2 台
○運賃
・市内の利用
大人 300 円、小学生 100 円、後期高齢者医療被保険者証をお持ちの方 150 円
・市外（JR 酒々井駅）の利用
大人 400 円、小学生 200 円、後期高齢者医療被保険者証をお持ちの方 200 円
※身体障害者手帳、療育手帳、精神障害者保健福祉手帳をお持ちの方、及び小学生未満は無料
※高齢者、障がい者等で介助を必要とする方の介助者の運賃は上記の分類

【デマンド交通実証運行の概要】

○事前登録

登録先：富里市総務部企画課企画統計班

登録先電話：0476-93-1118

○利用予約（電話のみ）

受付時間：運行日の午前8時から午後5時

予約電話：0476-92-5767

・利用希望日の7日前からご利用希望時刻の1時間前までの間に予約が可能

・午前8時台の便を利用する場合は前日の受付時間内までに予約，前日が土日祝日の場合は運行日の受付時間内までに予約

○運行日

月～金曜日の平日運行（土日祝日，年末年始運休）

○運行本数

各ルート（根木名・十倉・高松）1日12便

○運行時間帯

午前8時から午後6時まで

○車両

セダンタイプの普通乗用車（乗車定員原則3名）

○運賃

・市内の利用

大人300円，小学生100円，後期高齢者医療被保険者証をお持ちの方150円

・市外（JR酒々井駅）の利用

大人400円，小学生200円，後期高齢者医療被保険者証をお持ちの方200円

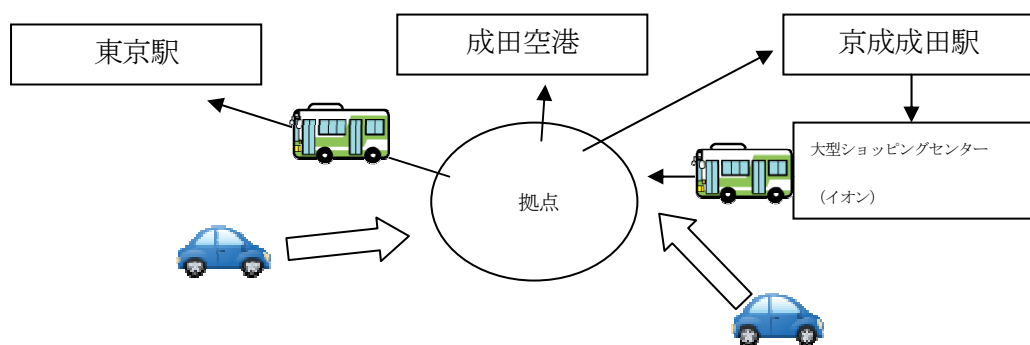
※身体障害者手帳，療育手帳，精神障害者保健福祉手帳をお持ちの方，及び小学生未満は無料

※高齢者，障がい者等で介助を必要とする方の介助者の運賃は上記の分類

《参考》

富里市内で、民間独自に交通拠点形成しているラディソンホテル成田を例に検証する。ラディソンホテル成田は、東京駅行き高速バスの停留所の提供、成田空港利用者へのバス定期便の運行、買い物や観光のニーズに応えるため大型ショッピングセンター等への循環バスなど、下図のようなバスが運行されている。

(ホテル→空港 20 便、空港→ホテル 21 便、成田市内(駅、イオン) 9 便)



このような事例は、本市においても将来的な交通拠点の形成を考える際の大きな参考となる。

また、東京方面へのニーズや、各種調査結果により成田空港への繋がりが大きいことから、鉄道に限らずバス等利便性のある公共交通で繋がることは、大きなニーズを満足させる一つの要素となる。