

富里市新アクセス構想研究会報告書

選ばれるまちづくり
富里と成田空港



富里市新アクセス構想研究会

目 次

背景と目的	1
1. 富里市の現状	
1.1 統計データからみる富里市の現状	2
1.2 都市計画について	37
1.3 公共交通について	46
2. 富里市と成田空港	
2.1 富里市の発展と成田空港	51
2.2 富里市の役割	52
2.3 成田空港の今後	53
3. まちづくりの方向性と新アクセス	
3.1 まちづくりの方向性	55
3.2 新アクセスへ向けて	55
4. 富里市の「選ばれるまちづくり」の提案	58
参考資料	
1. 富里市周辺の施設	61
2. 各輸送システムの事例	66
3. つくばエクスプレスの計画～完成, まちづくりの事例	73
富里市新アクセス構想研究会活動記録	
1. あとがき	83
2. 活動結果	84
3. 民間事業者への訪問調査	86
4. 富里市新アクセス構想研究会設置要綱	94
5. 研究会担当員名簿	95

1. 背景と目的

富里市には、大正 3 年から昭和初期にかけて三里塚（現成田市）と八街を結ぶ軽便鉄道が走っていた。当時は、本市域にも「富里駅」（現在の「両国」地区）と「実の口駅」の二つの駅が存在し、賑わいを呈したと言う。現在、鉄道駅のない本市の公共交通は、専らバスやタクシーで、「成田国際空港から富里を経由して八街」を結ぶようなアクセスが以前のように存在していたら、どんなまちづくりの展開が見られるだろう。

本市は、昭和 53 年の成田国際空港の開港後、空港に隣接することから関連企業の進出や空港就業者の居住地として、成田国際空港とともに発展を遂げてきた。しかしながら、目まぐるしく変化する航空業界の動向は、本市にも大きな影響を及ぼしている。今後とも本市が成田国際空港とともに歩んでいくためには、空港を取り巻く状況を注視しながら、戦略的にまちづくりを進めることが必要となっている。さらに人口減少化や少子高齢化などの課題を相まって、今まで以上に、「人、そして企業から選ばれるまち」づくりが求められている。

本報告は、成田国際空港の臨空都市として、さらなる展開を図るため、富里市のこれからのまちづくりを、「新しいアクセス構想」と関連づけながら検討を行うものである。

なお、参考資料として、本報告の検討過程において調査・検討を行った事項について、併せて収録することとした。

平成 26 年 2 月 24 日

（付記）

成田空港を起点とした新アクセス構想としては、すでに芝山鉄道芝山千代田駅以南の芝山町中心部までの延伸計画があるが、ここで取り上げる構想はこの延伸計画とは別の地域振興策として検討するものである。

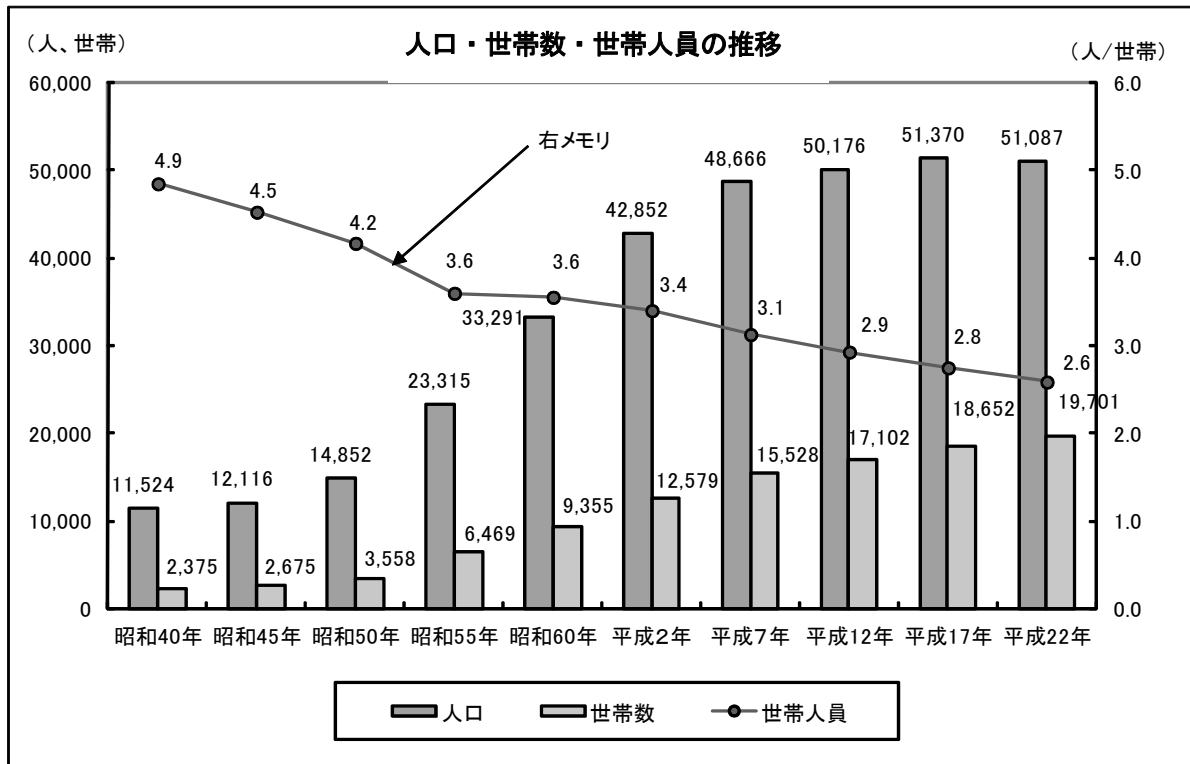
1. 富里市の現状

1.1 統計データから見る富里市の現状

(1) 人口・世帯数

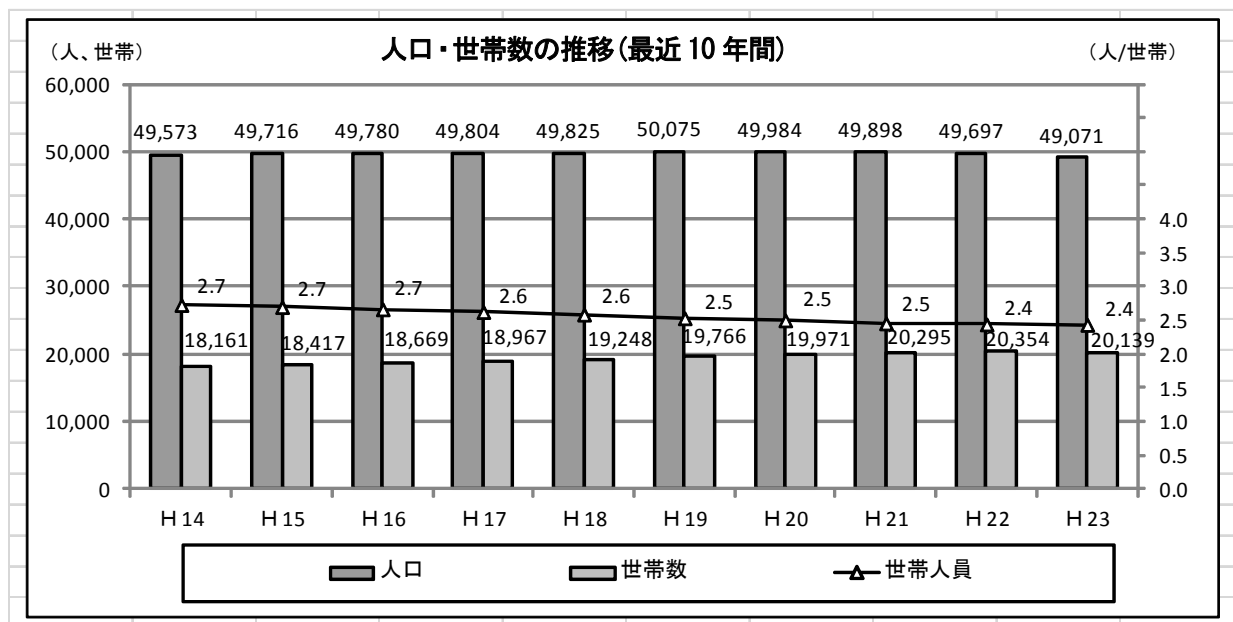
本市の人口の推移について国勢調査でみると、平成17年までは一貫した増加傾向にあったが、平成22年にかけて若干減少し、51,087人となっている。（外国人含む。）

世帯数が増える一方で、世帯人員は減少している。



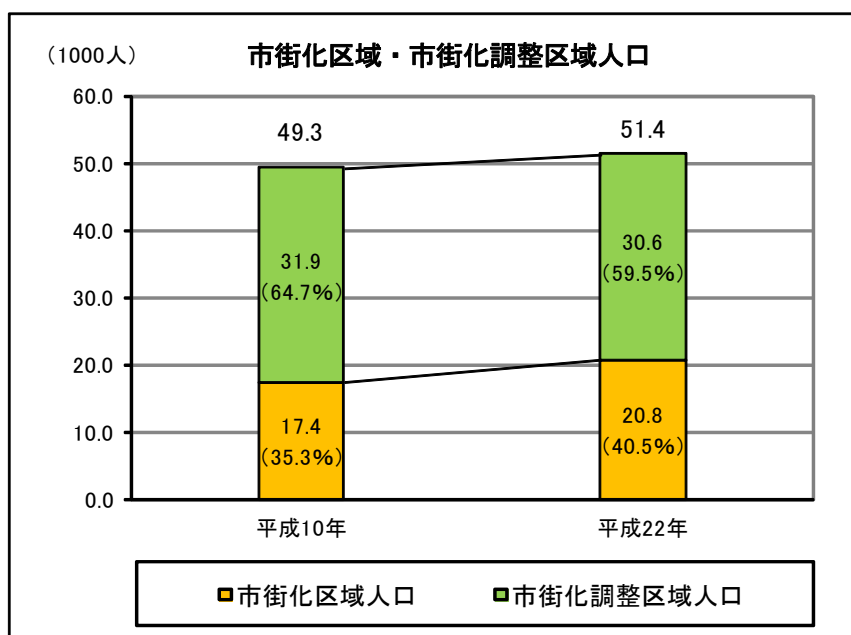
（資料：国勢調査）

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)

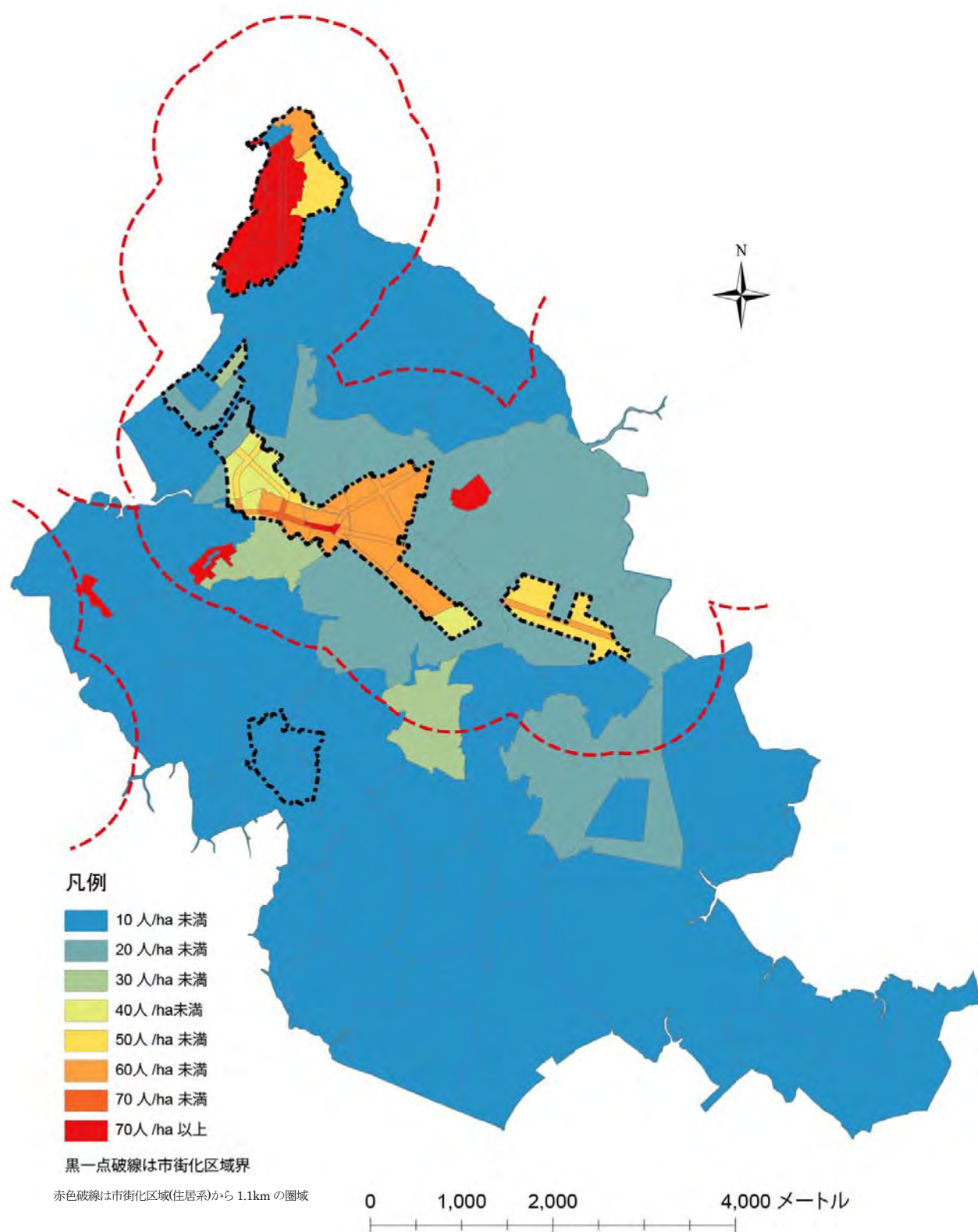
可住地人口密度については、行政区別の区域で比較すると、市街化区域から遠ざかるに従って人口密度は低くなっている。

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）

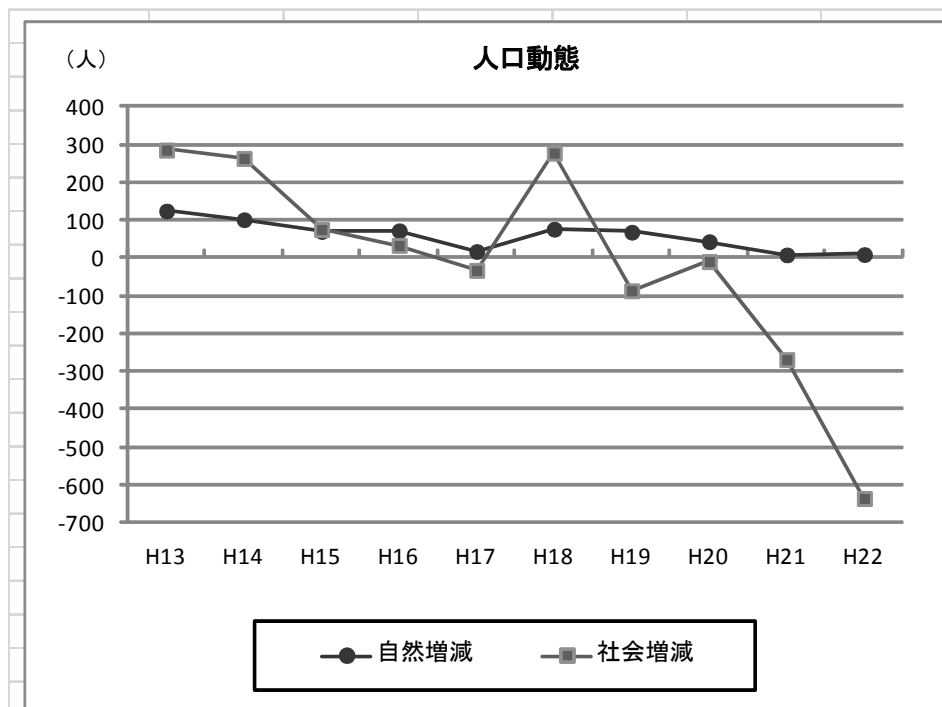
可住地人口密度 (H17)



(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。

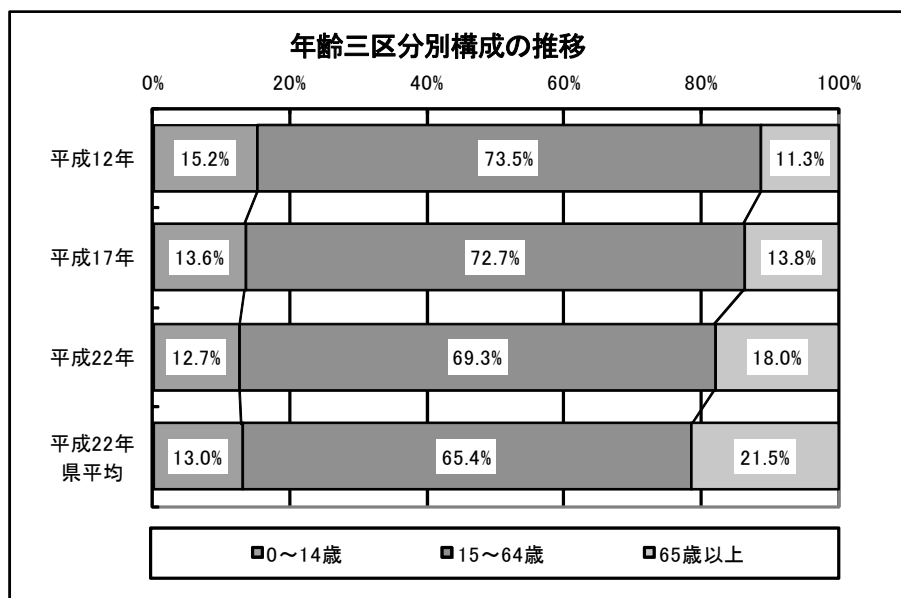


(資料：千葉県毎月常住人口調査)

(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)

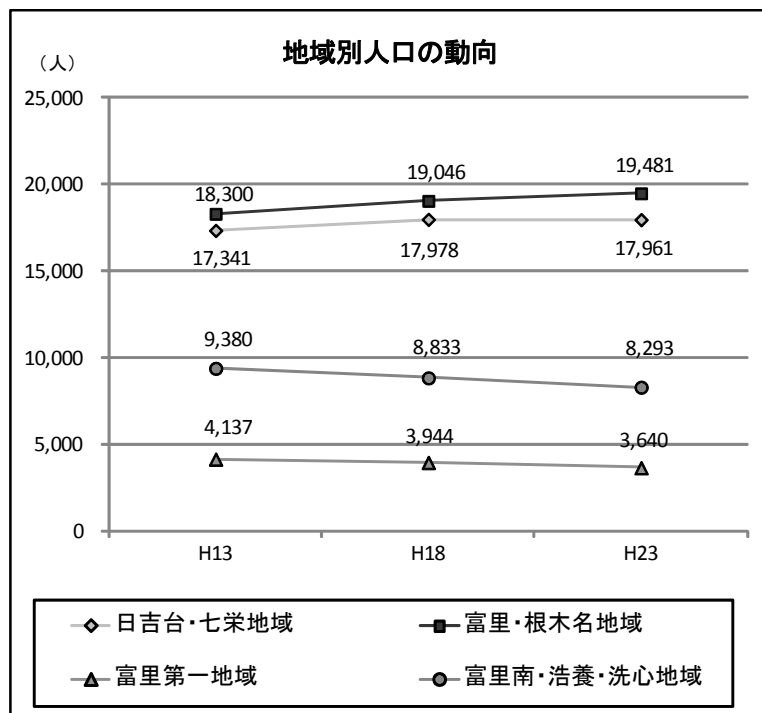
(4) 地域別の状況

① 人口・世帯数の動向

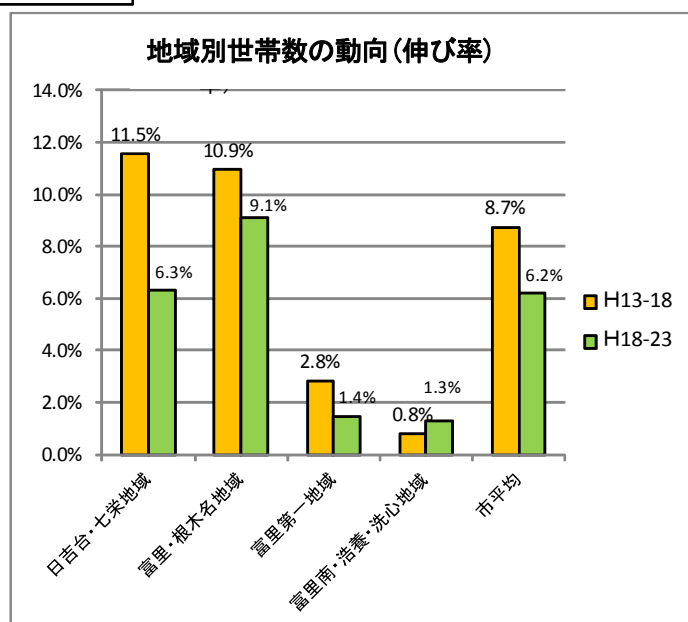
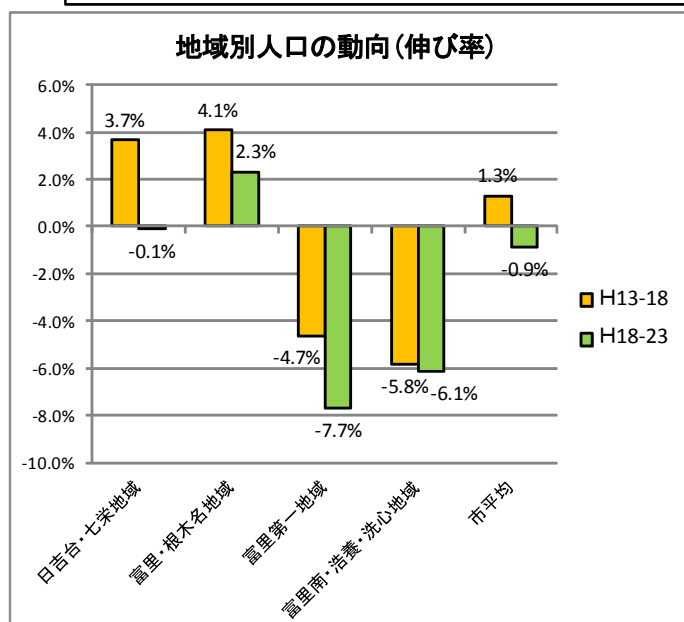
地域別の人口・世帯数の変化をみると、増加傾向が続く富里・根木名地域、横ばい傾向が見られる日吉台・七栄地域、減少傾向が見られる富里南・浩養・洗心地域及び富里第一地域に大きく分かれる。

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。



（資料：千葉県年齢別・行政区別人口）

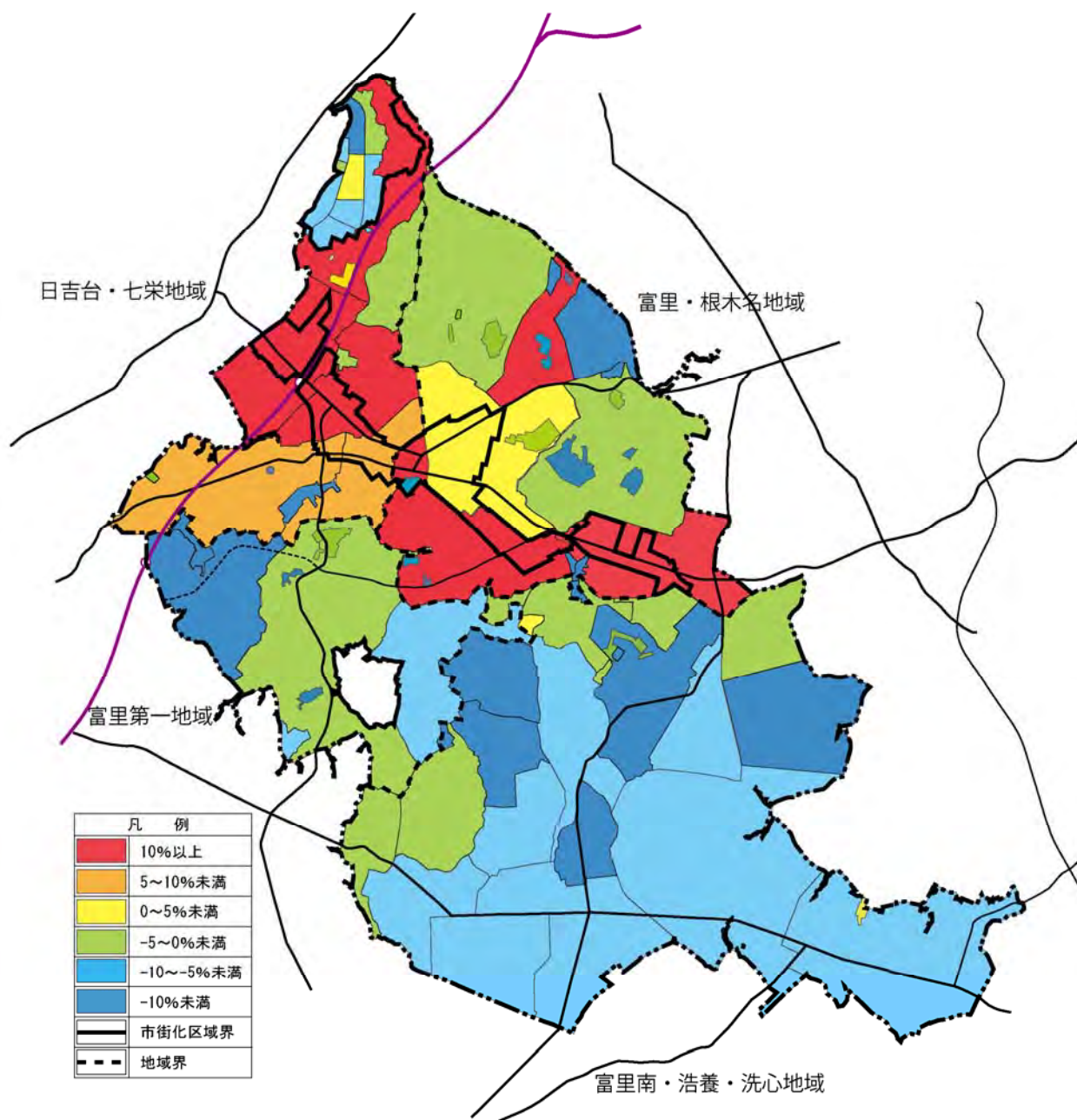


（資料：千葉県年齢別・行政区別人口）

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）



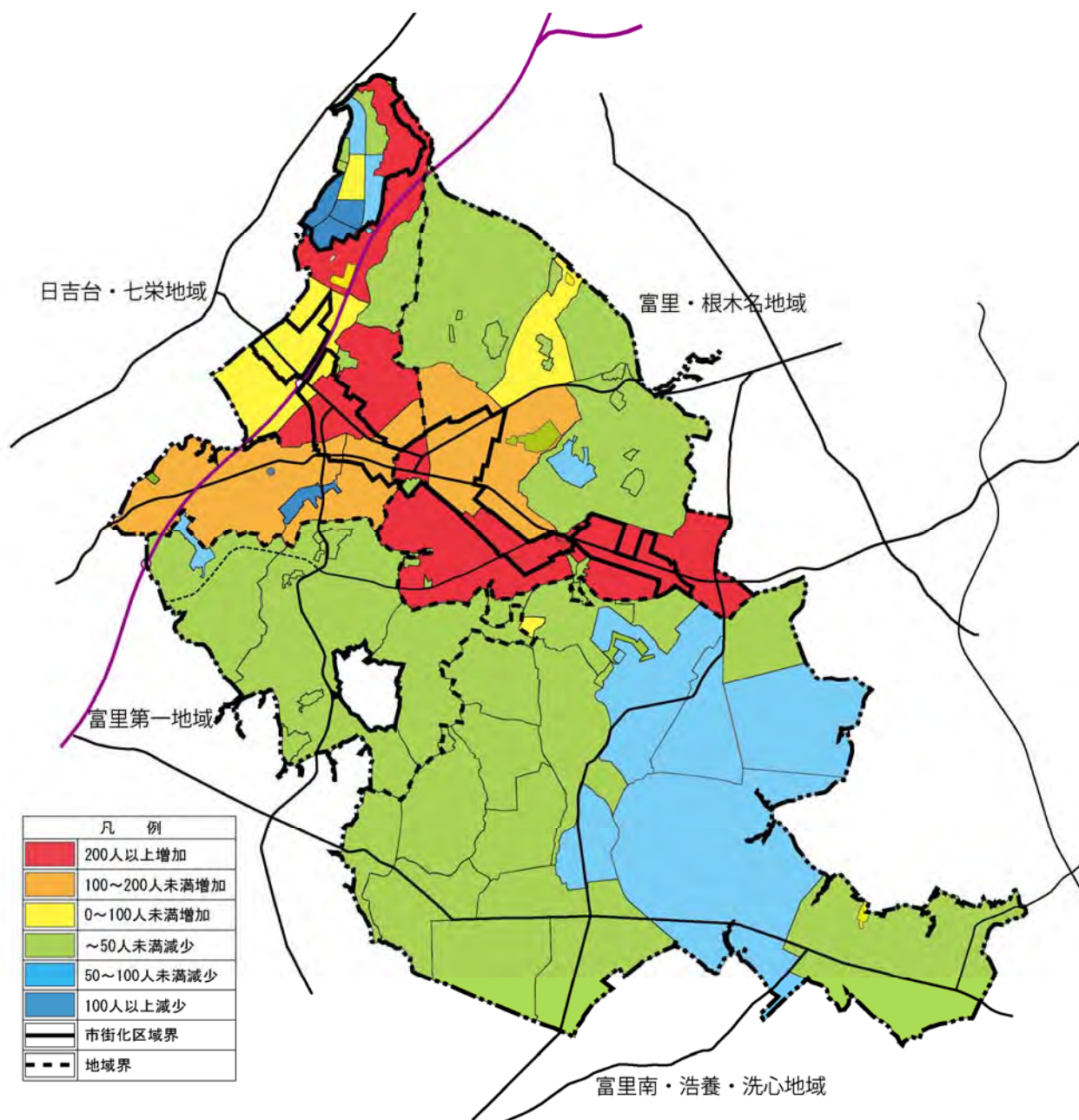
（資料：千葉県年齢別・町丁別人口）

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。

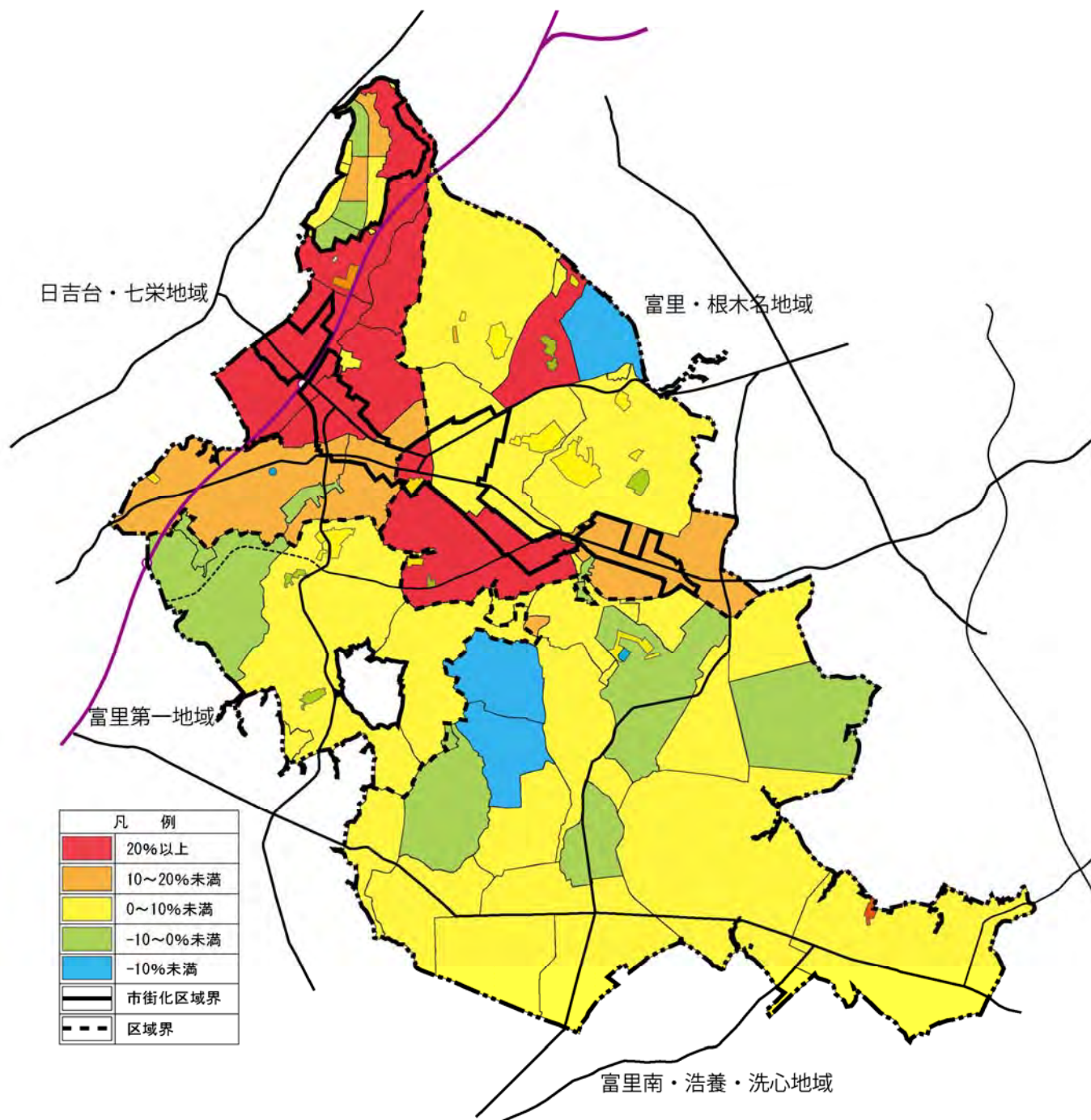
行政区別人口増減数の状況（H18～H23）



（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。

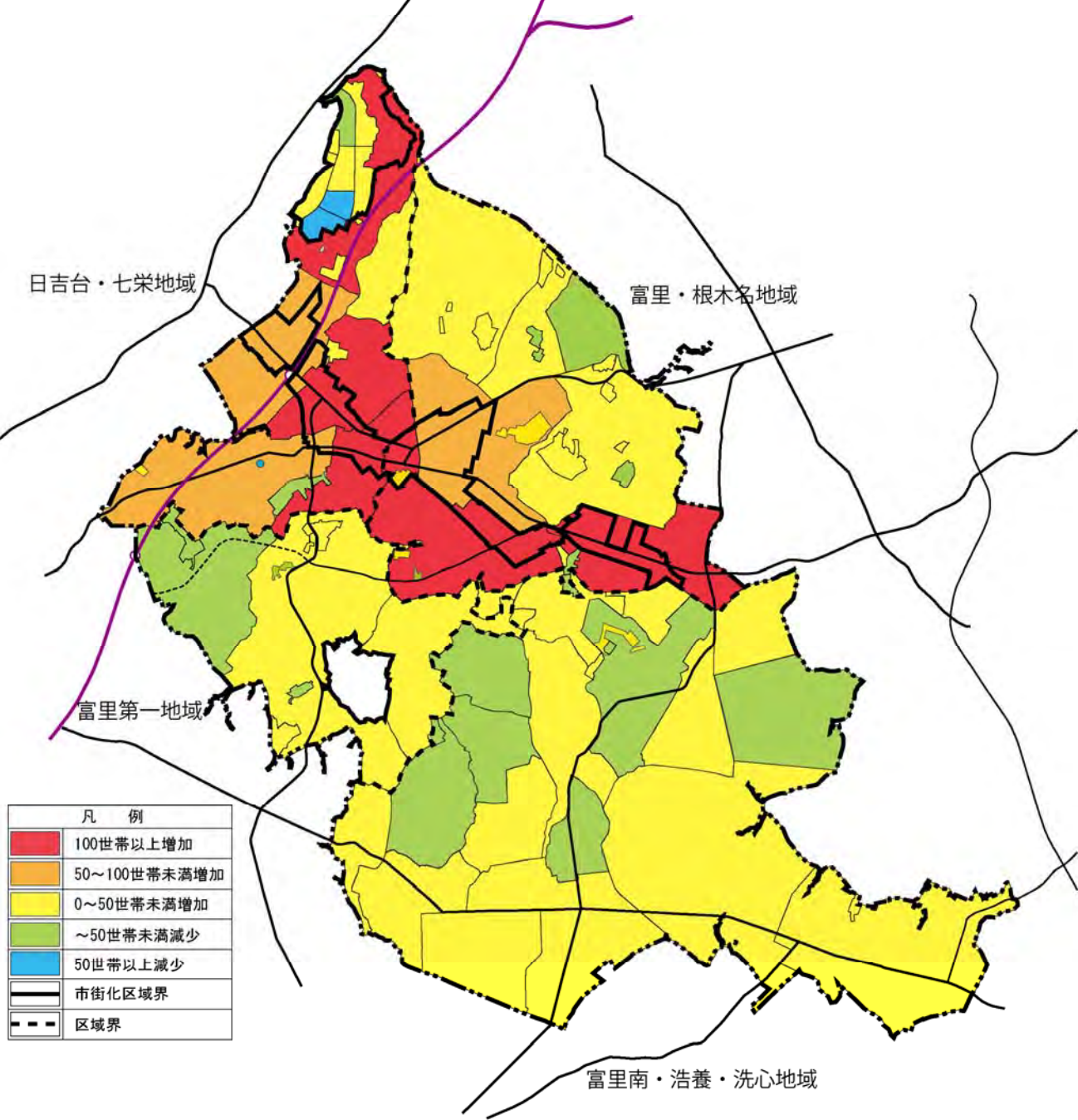
行政区別世帯数増減率の状況（H18～H23）



（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）

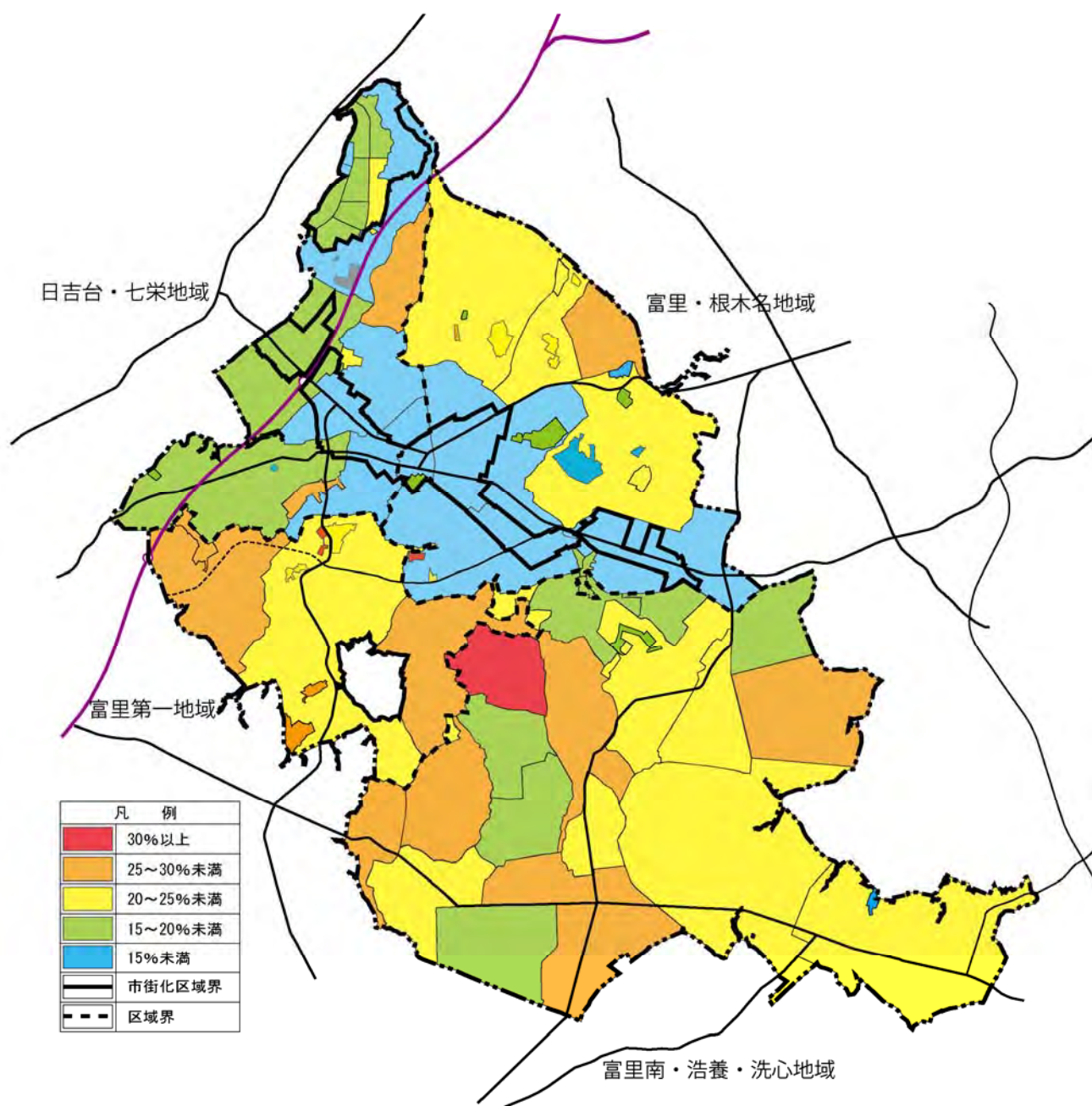


（資料：千葉県年齢別・町丁別人口）

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）

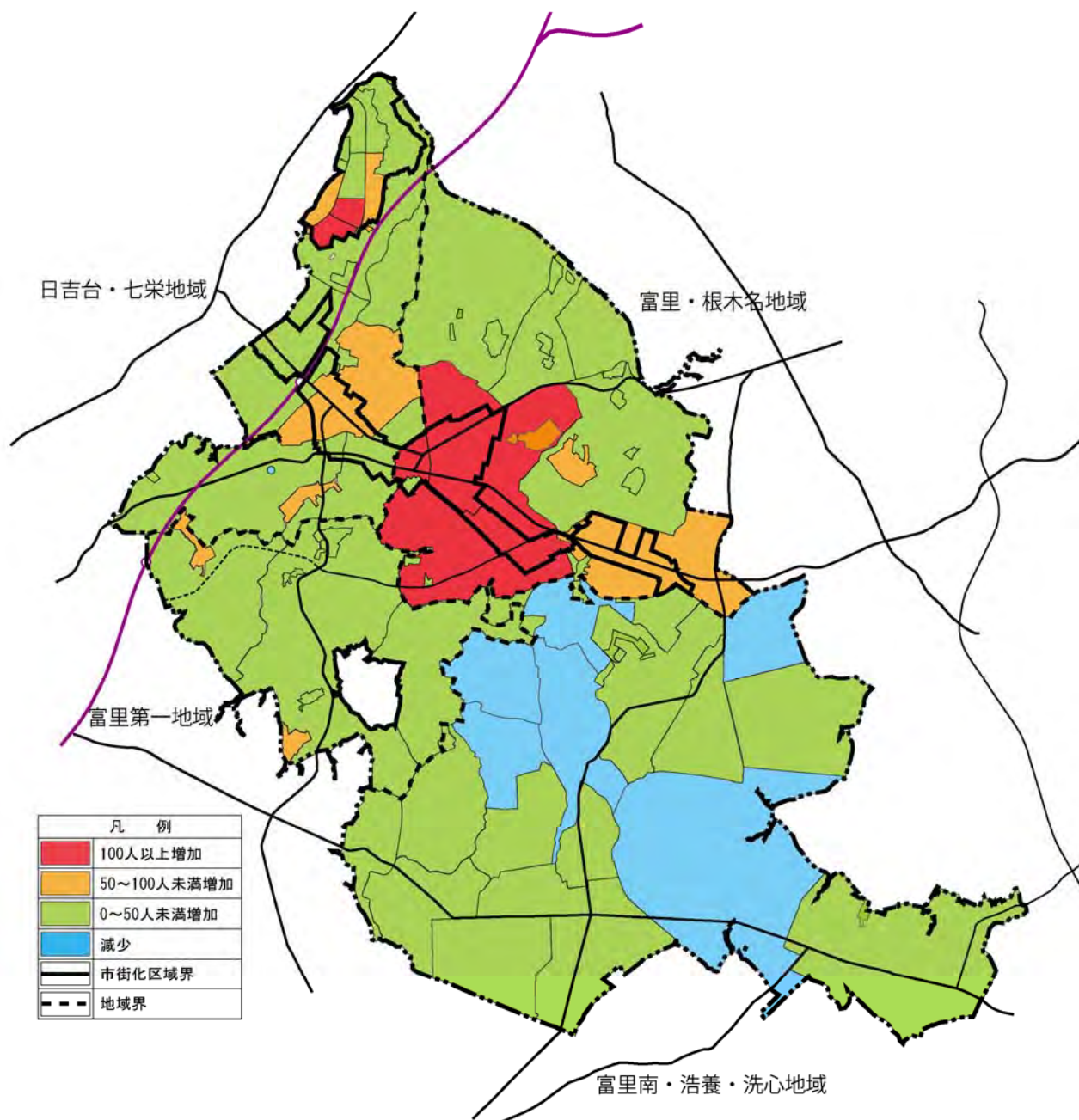


（資料：千葉県年齢別・町丁別人口）

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）

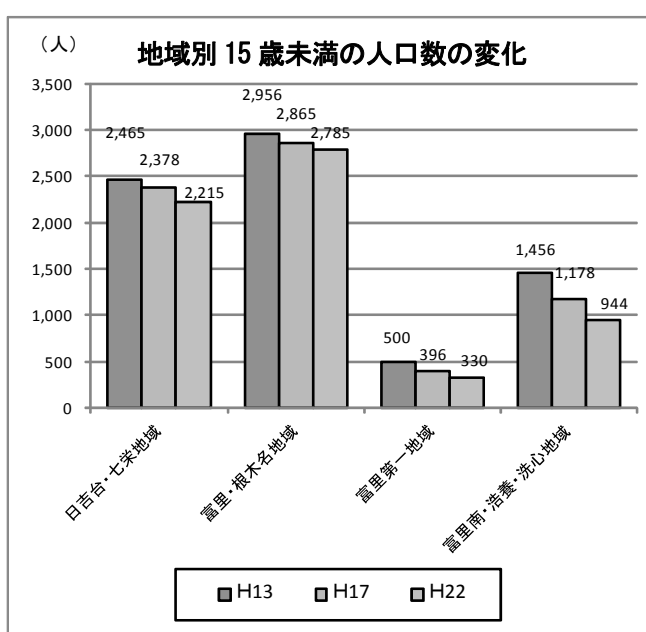
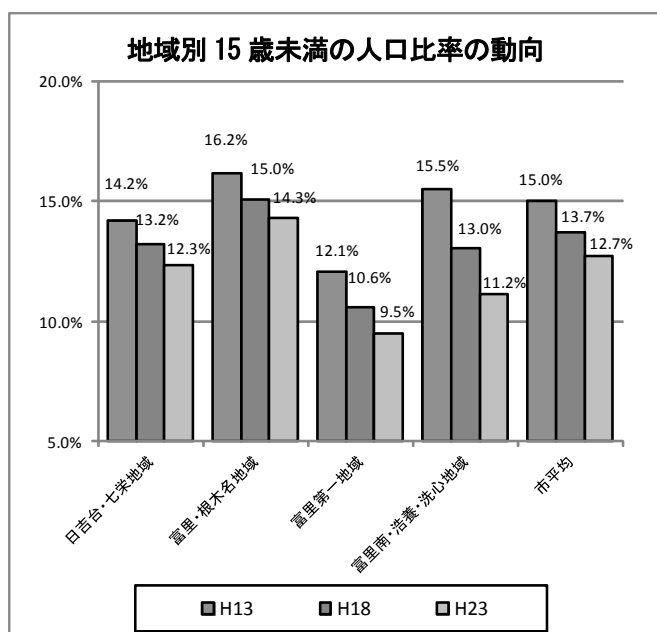
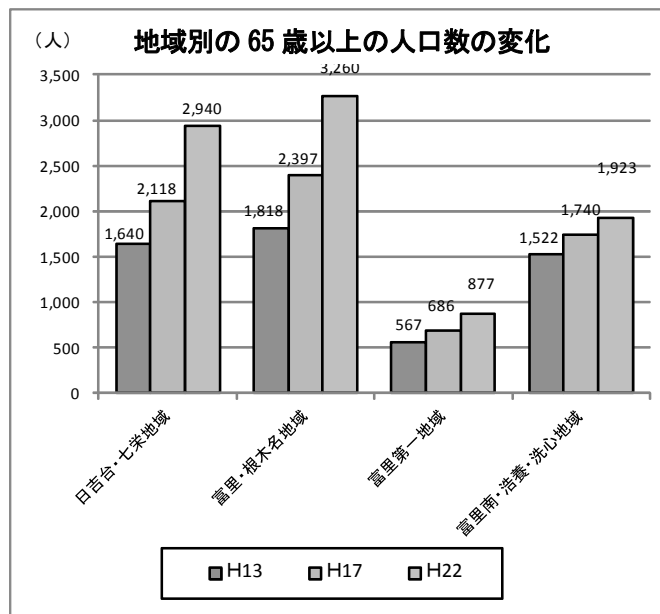
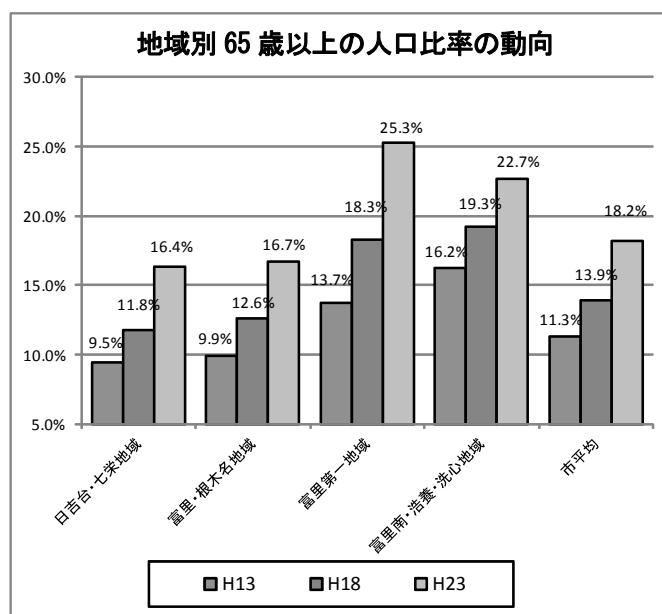


（資料：千葉県年齢別・町丁別人口）

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。

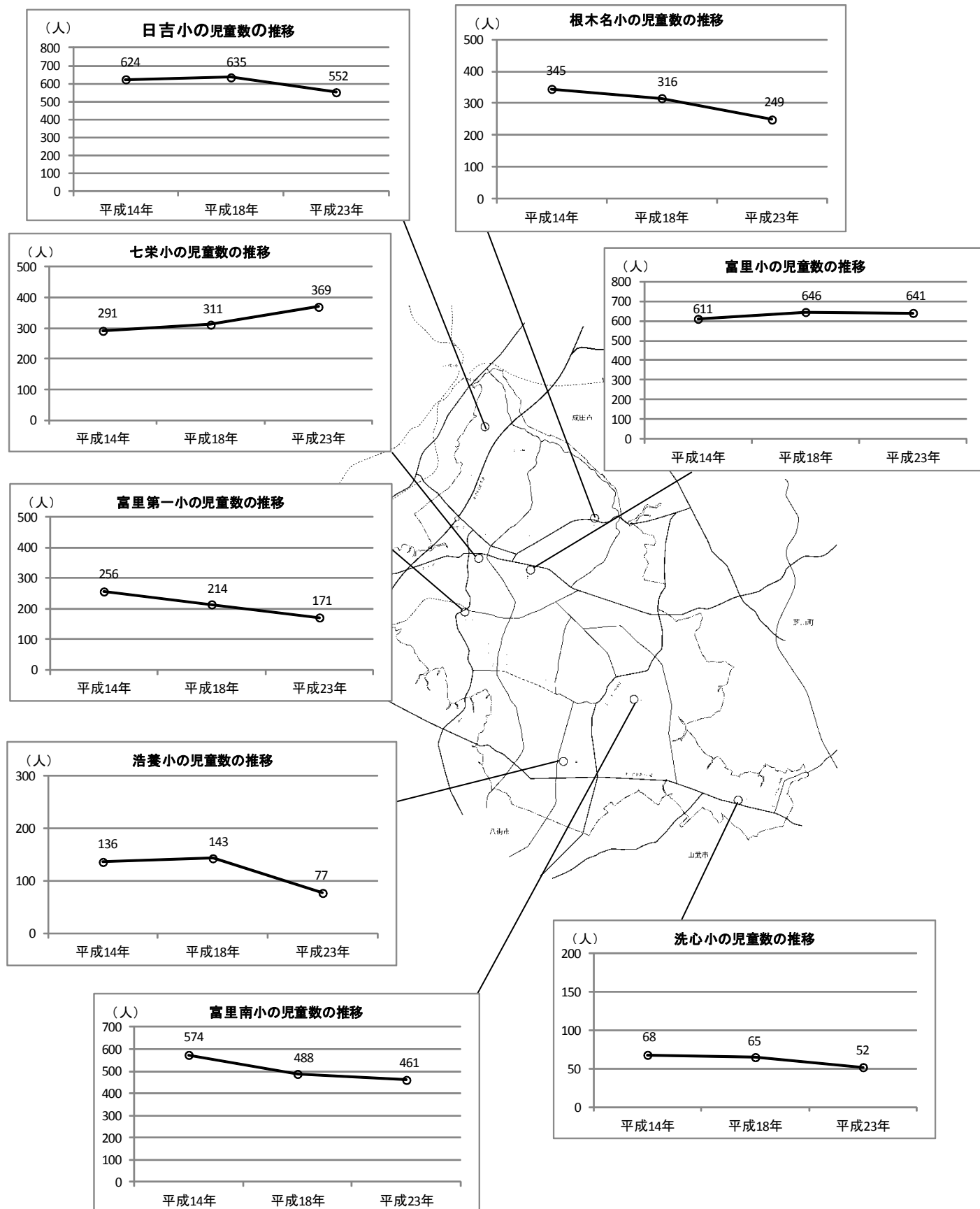
少子化について、15 歳未満の人口比率でみると、富里第一地域の年少人口比率が 9.5%と最も低く、次いで富里南・浩養・洗心地域の 11.2%と続いている。15 歳未満の人口数でも、これら 2 地域は比較的少ないが、平成 13 年～22 年の変化では、富里南・浩養・洗心地域で 500 人以上減少している。



（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

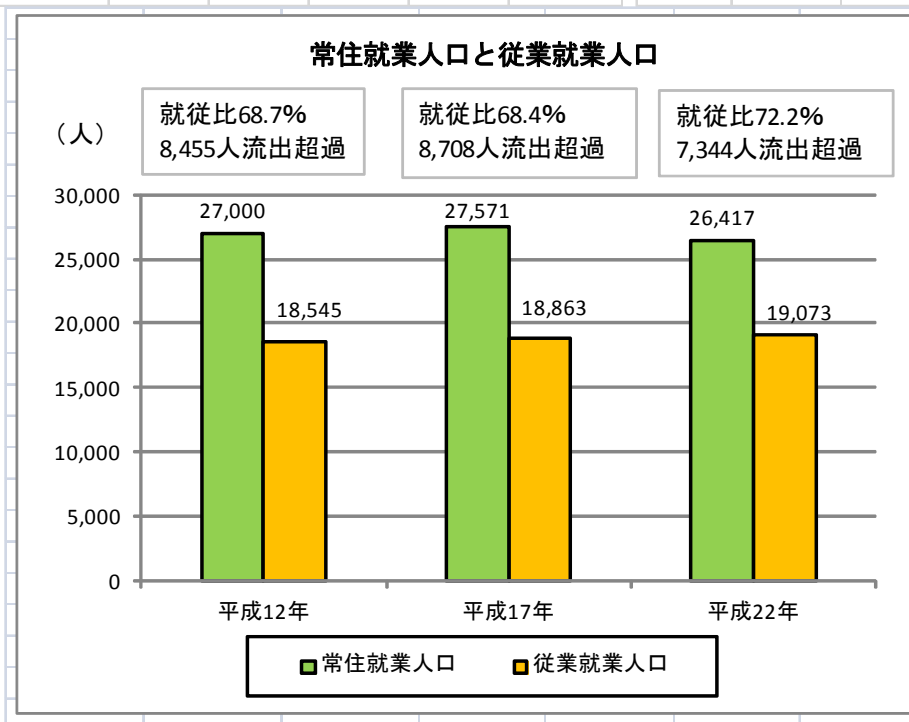
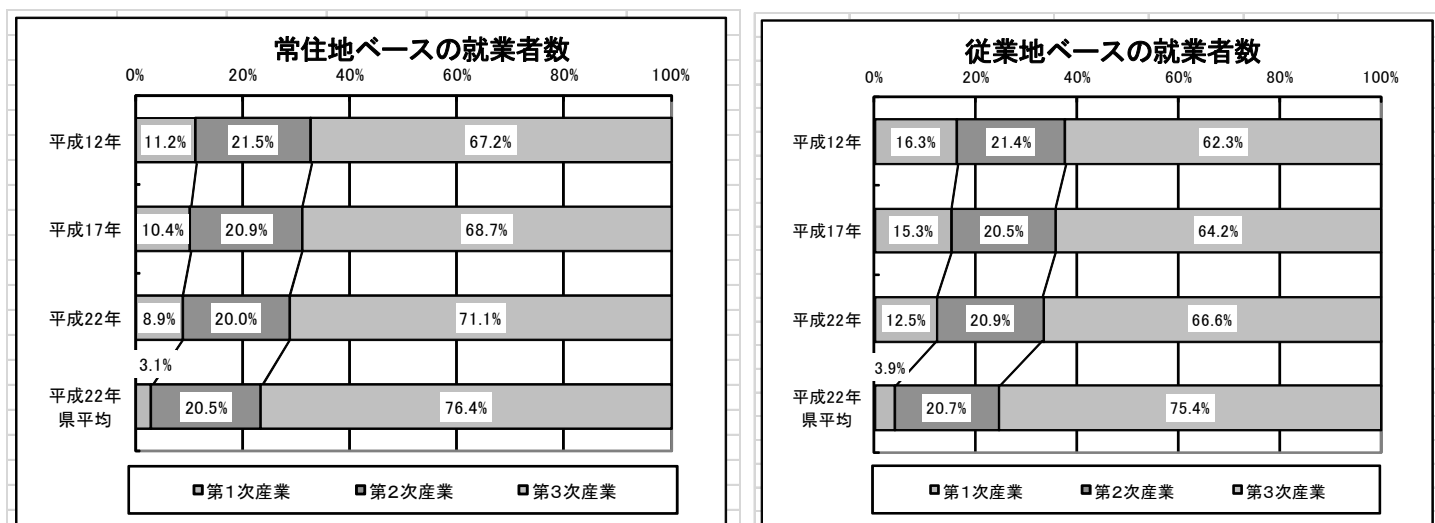
① 就業状況

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。

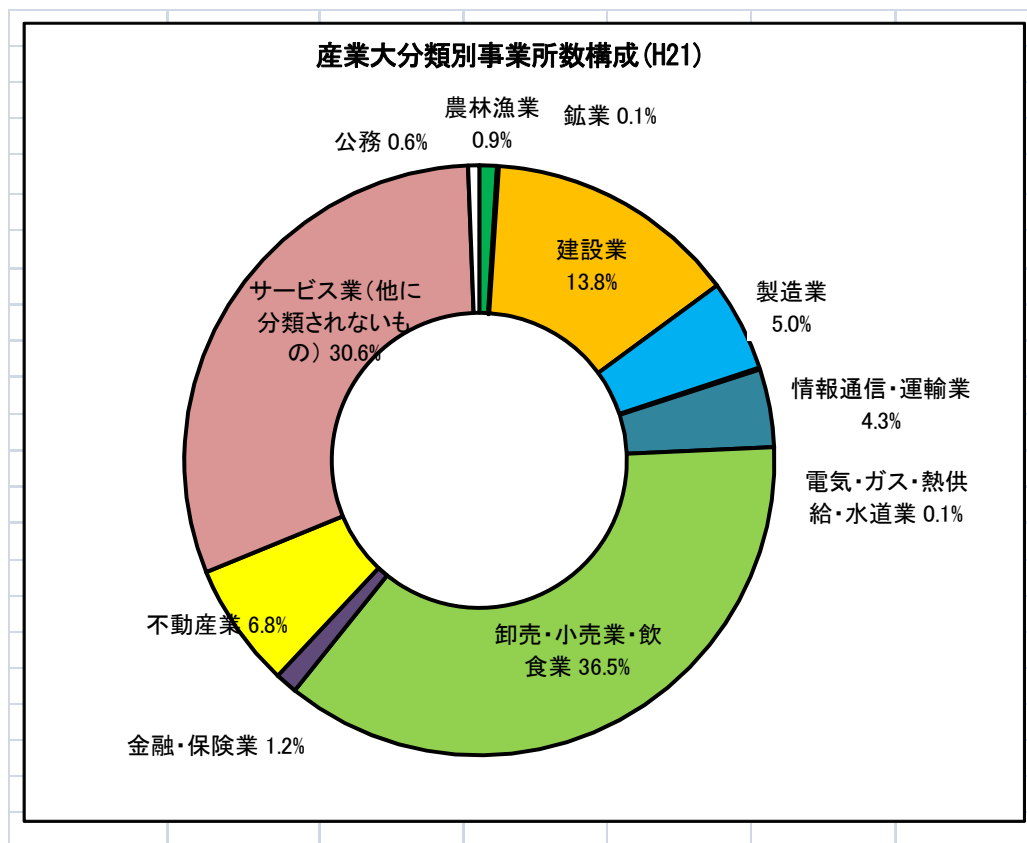


(資料：国勢調査)

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。



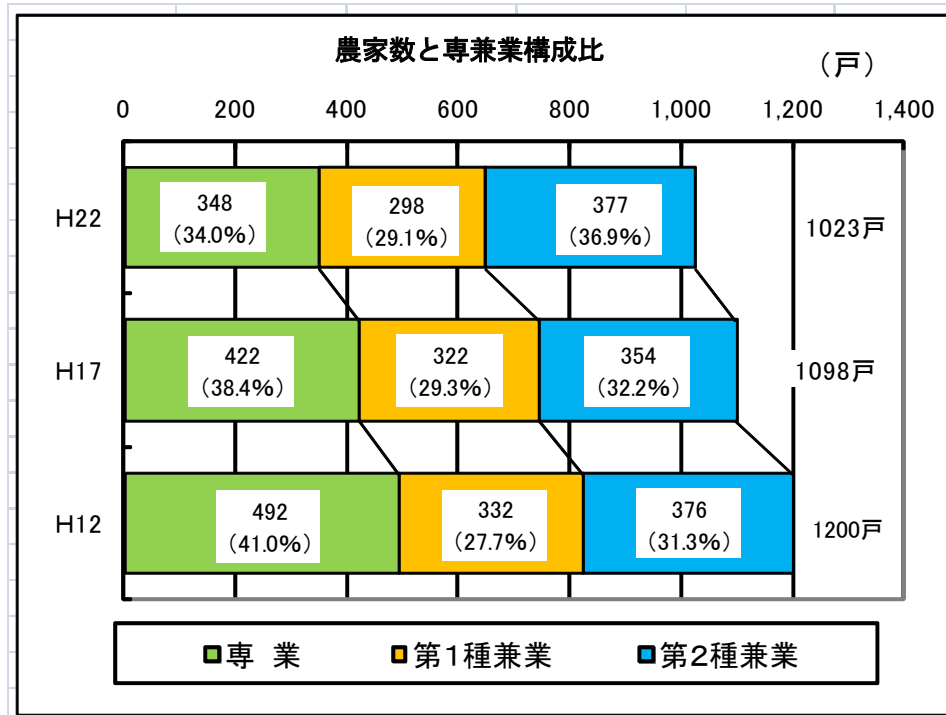
(資料：経済センサス)

※ 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。

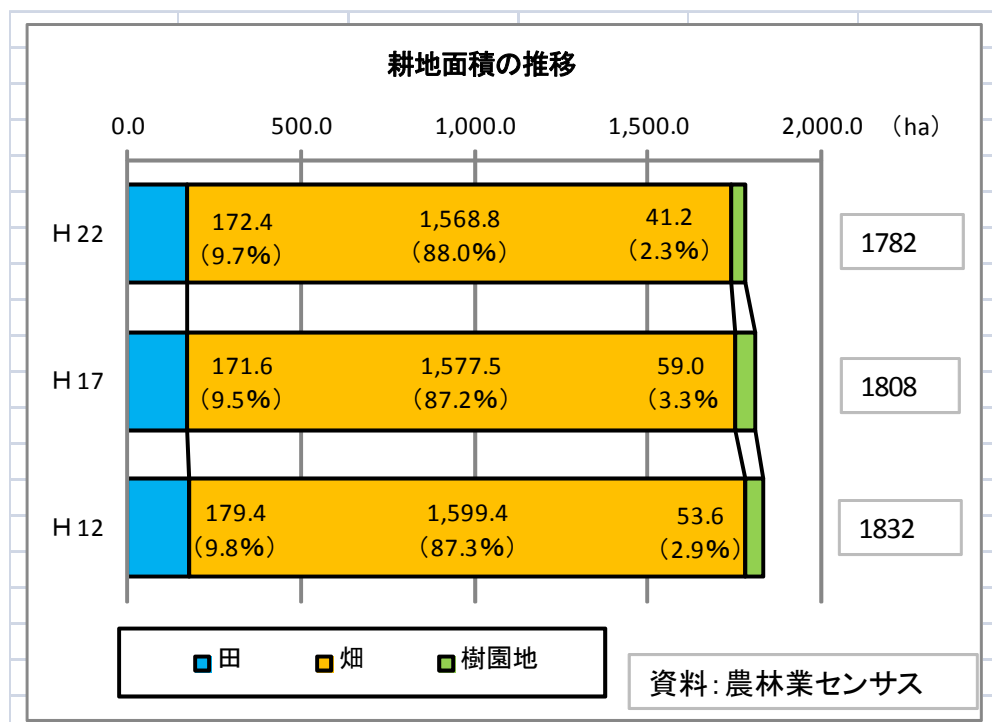
③ 農業

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。



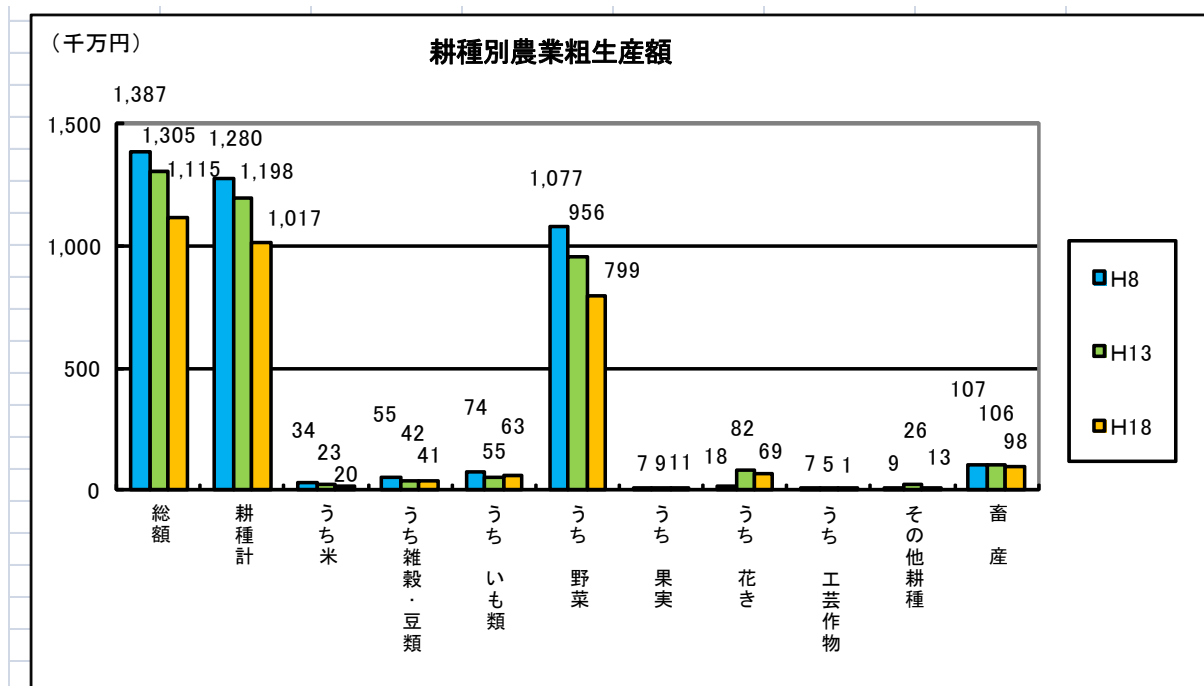
(資料：農林業センサス)



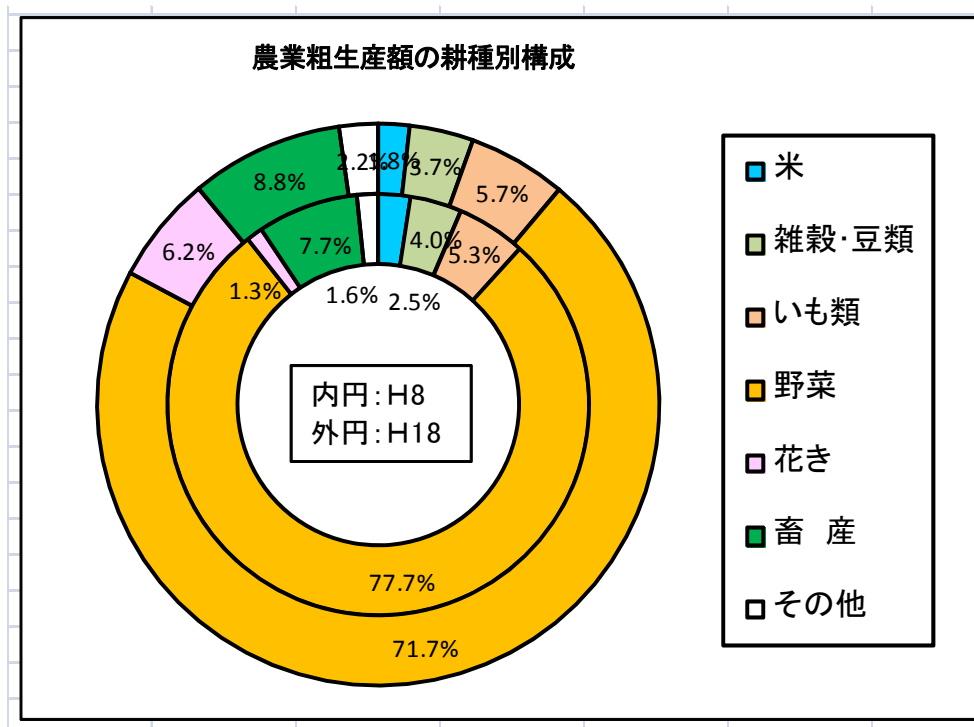
本市の農業粗生産額を耕種別でみると、平成18年では野菜が79億9千万円と全体の71.7%を占め最も多い。次いで、畜産の8.8%、花きの6.2%と続いている。

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)

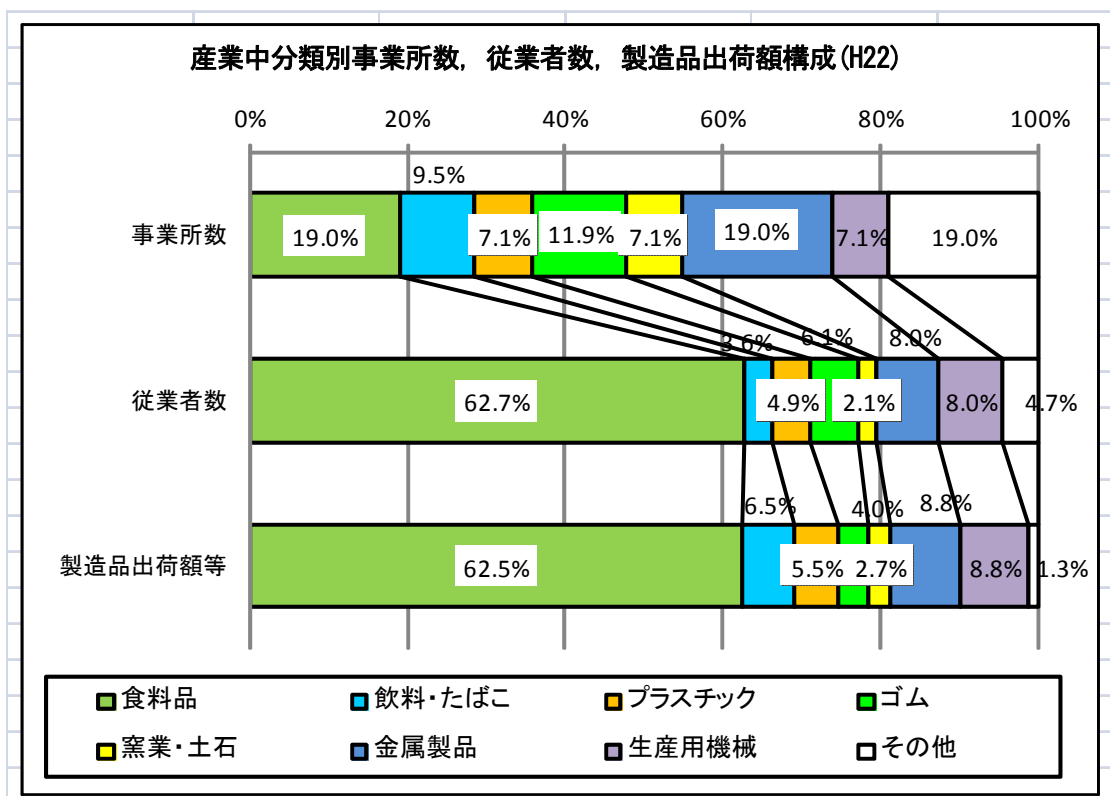
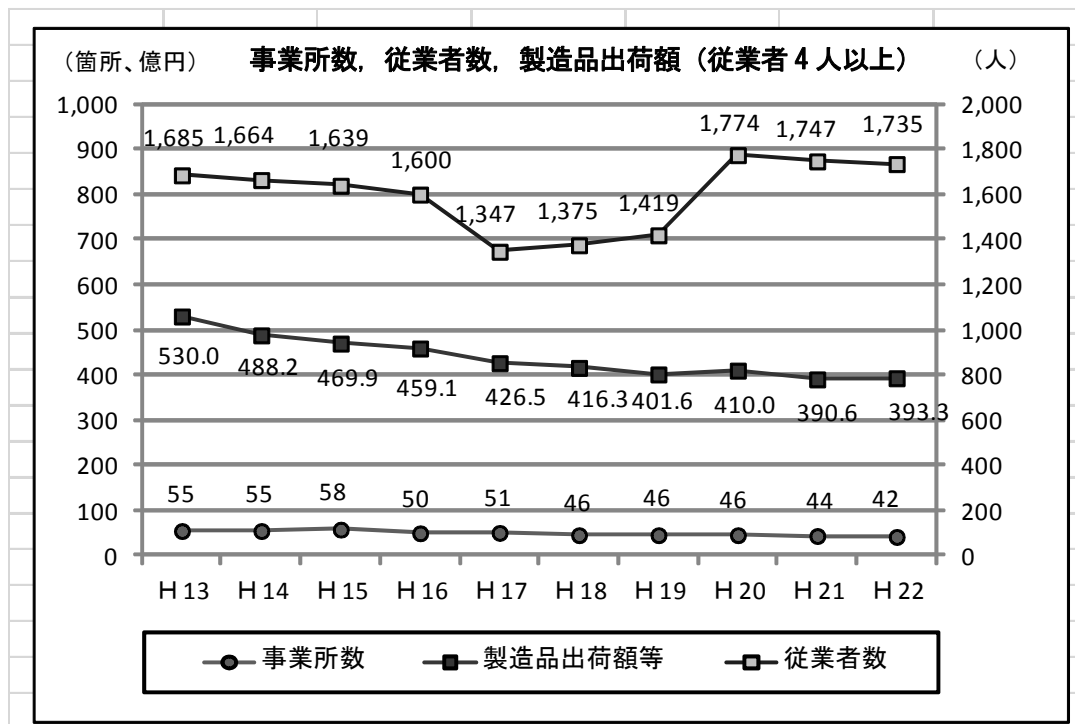


(資料：千葉県農林水産年報)

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。

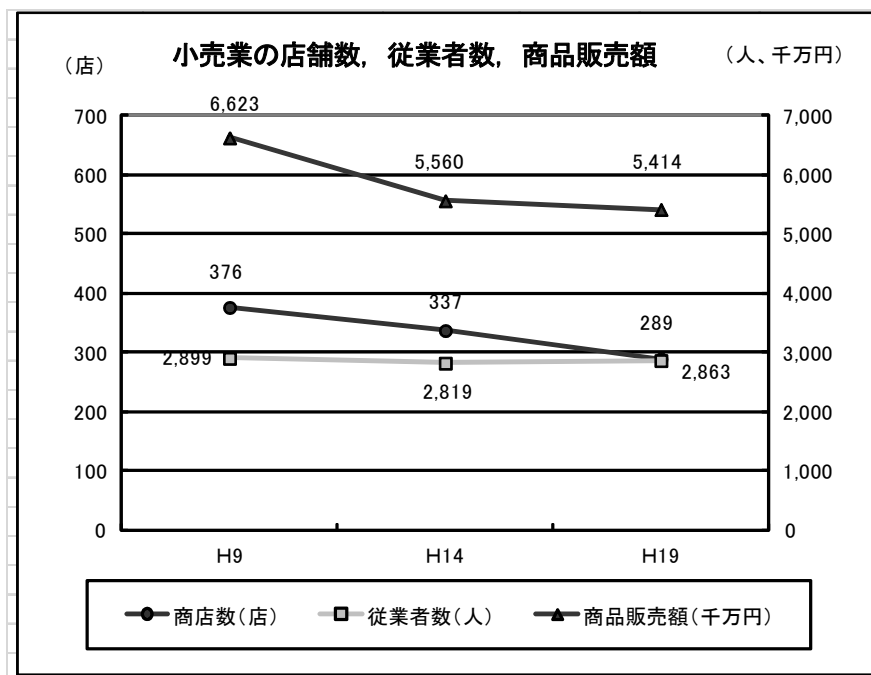


(資料：工業統計調査)

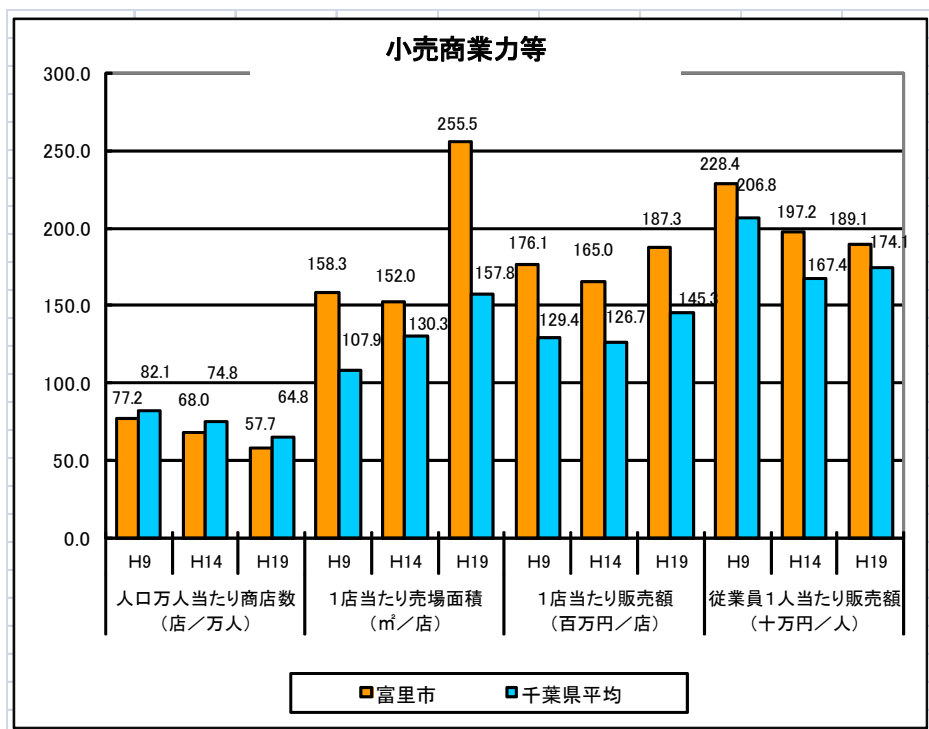
⑤ 商業

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。

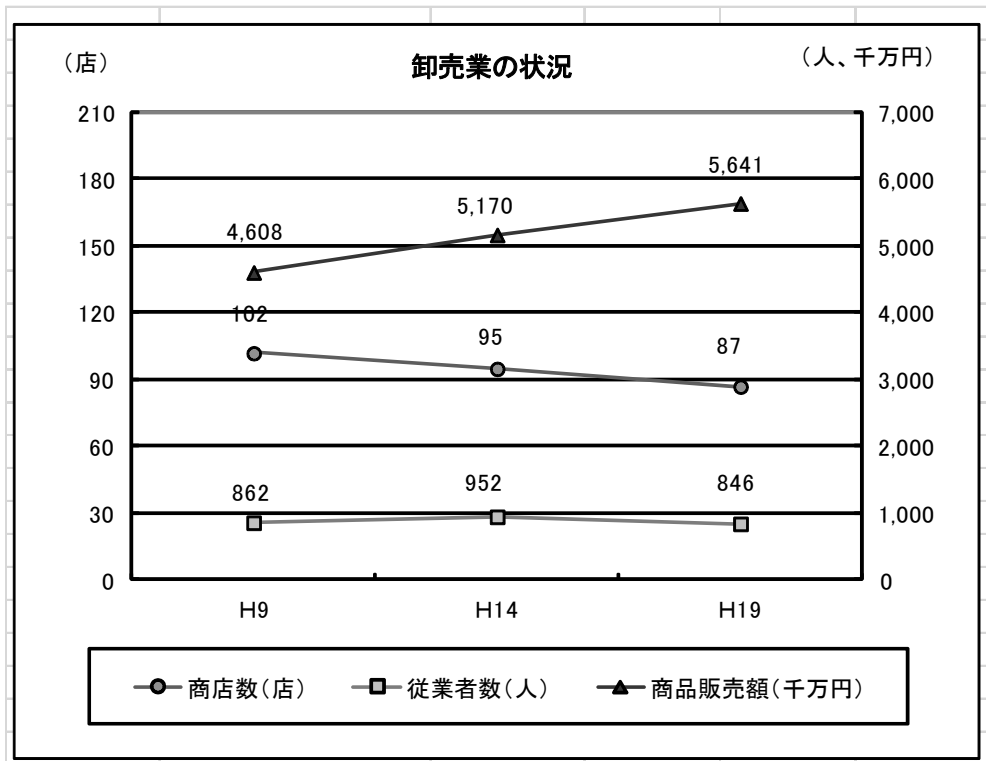


(資料：商業統計調査)



(資料：商業統計調査)

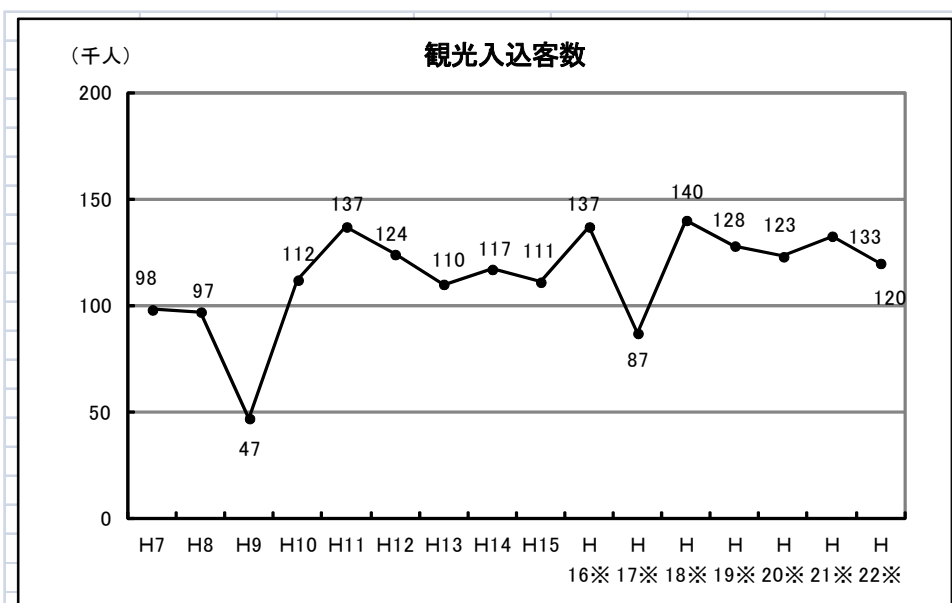
卸売業では、小売業と同様、店舗数の減少傾向、従業者数の横ばい傾向が見られるが、販売額については増加傾向が見られる。



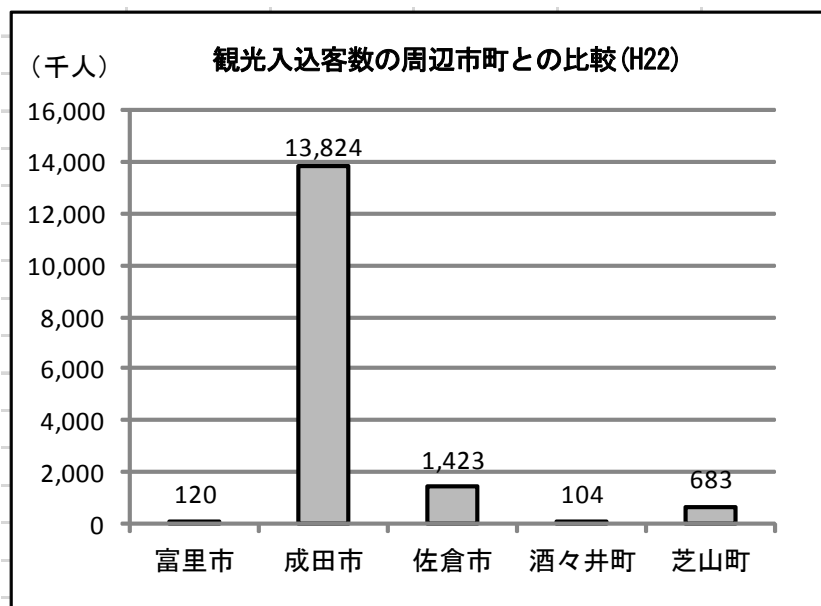
(資料：商業統計調査)

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。

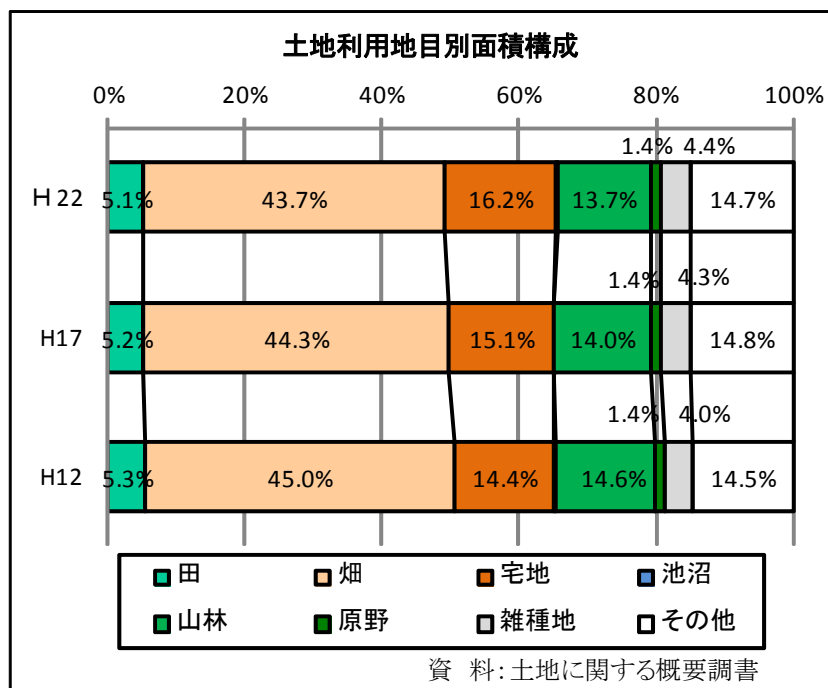


(資料：観光入込調査概要)

(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。

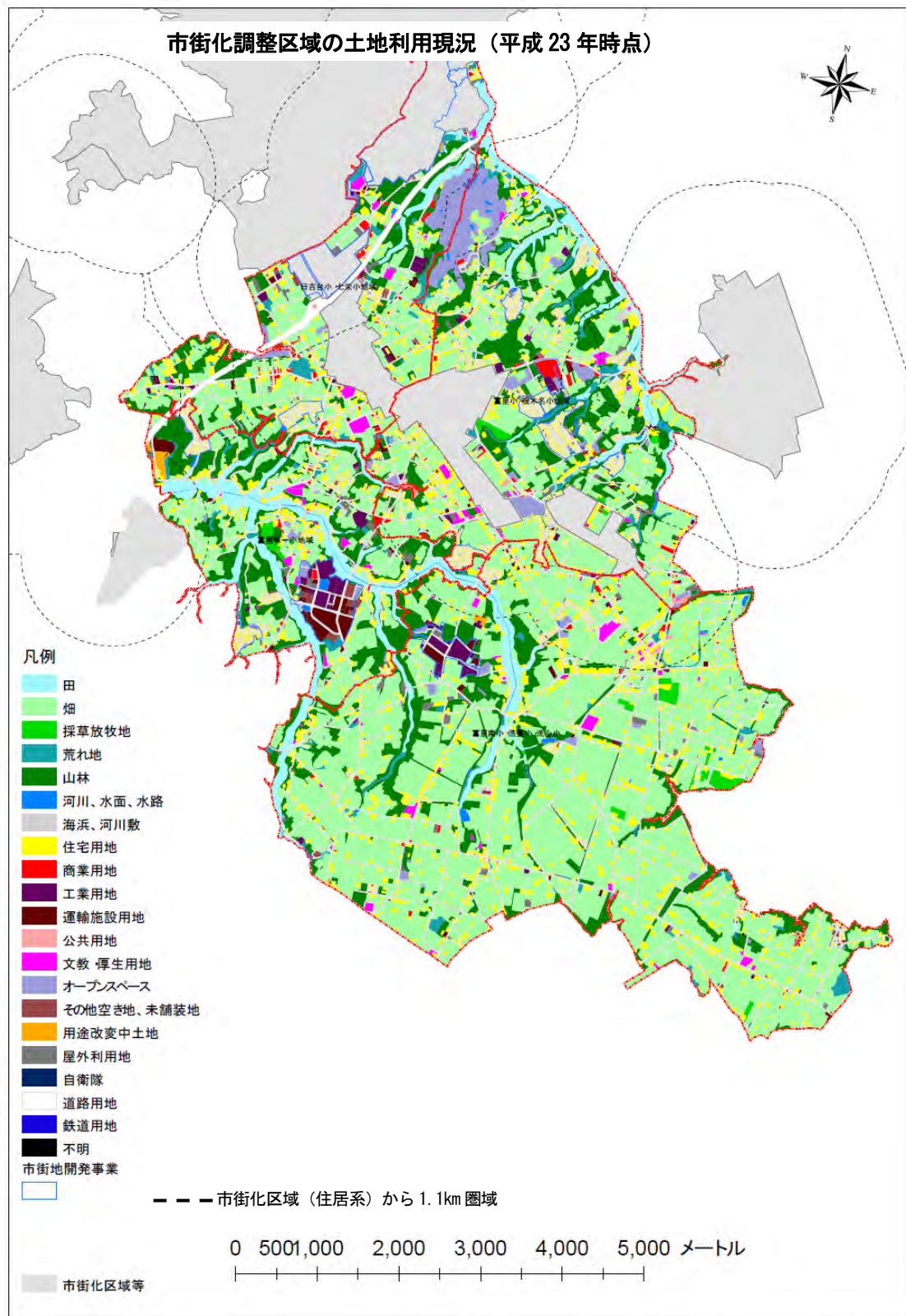
経年的には、平成 12 年～22 年の 10 年間では、畑が 1.3%、山林が 0.9%低下したのに対し、宅地が 1.8%構成比を高めている。



(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。

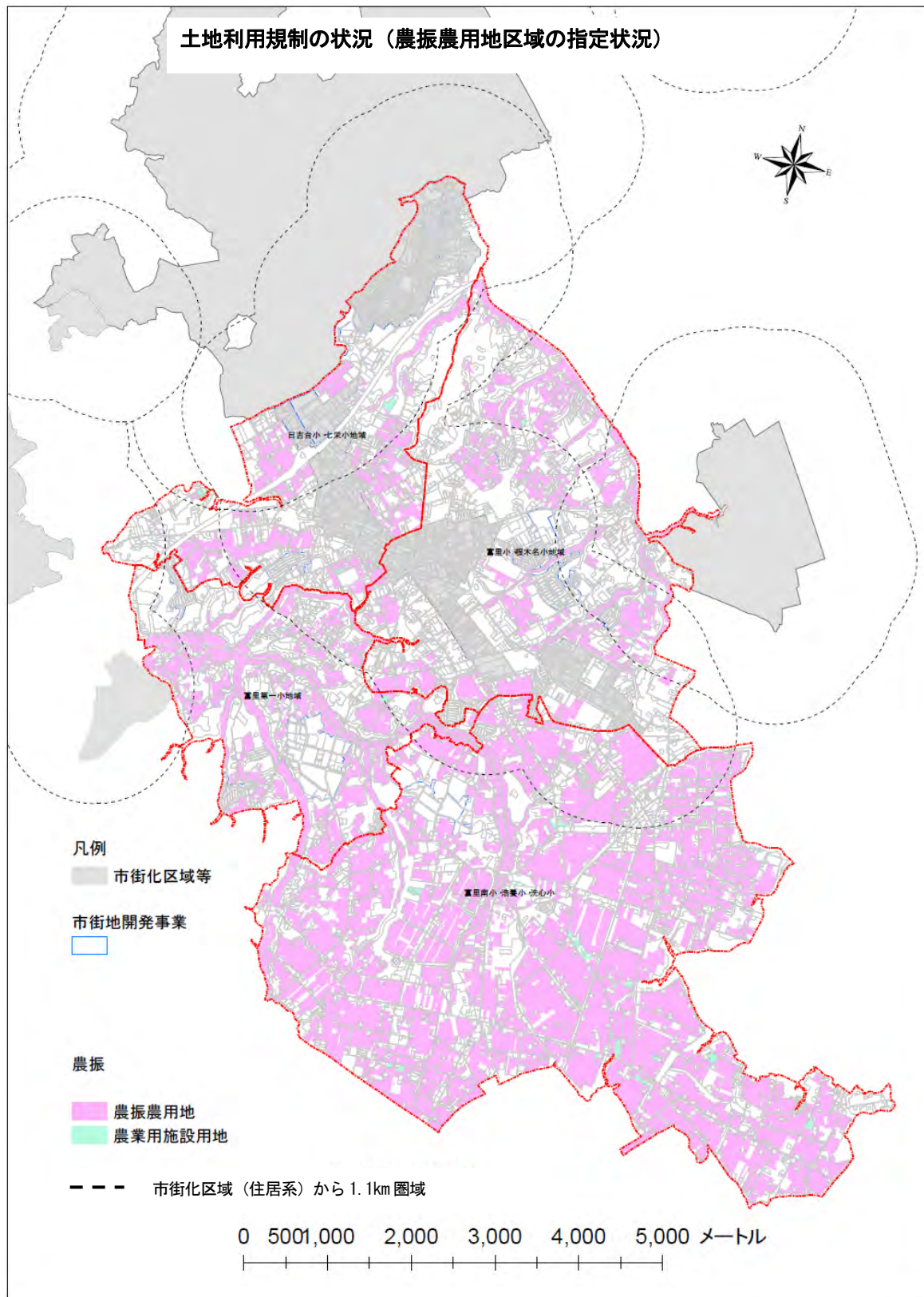
南部の富里南・浩養・洗心地域は、畑地の中に集落が広く分散している。



(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。

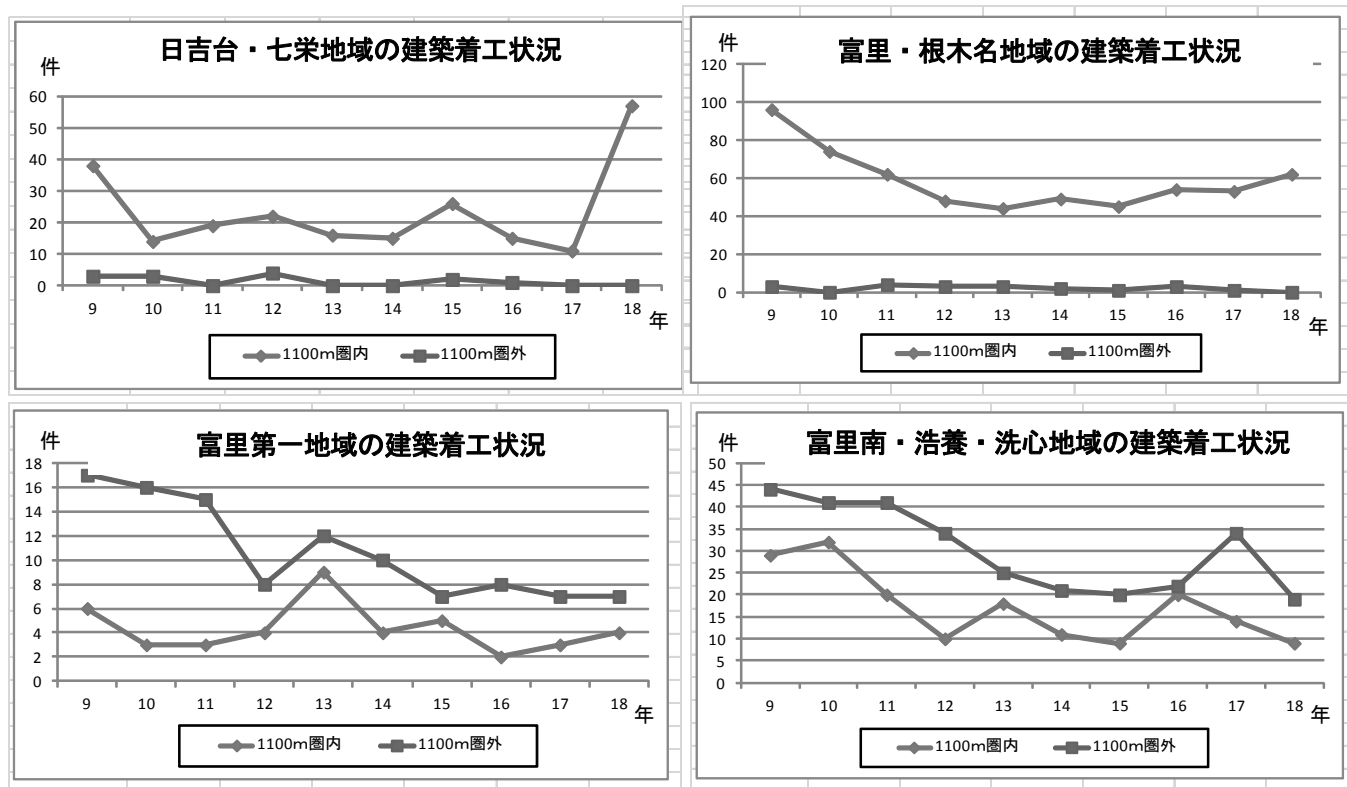
中央部以北については、農用地区域は点在しており、市街化区域縁辺部及び斜面林の区域周辺を中心として農振白地地域となっている。



(9) 市街化調整区域における建築着工の状況

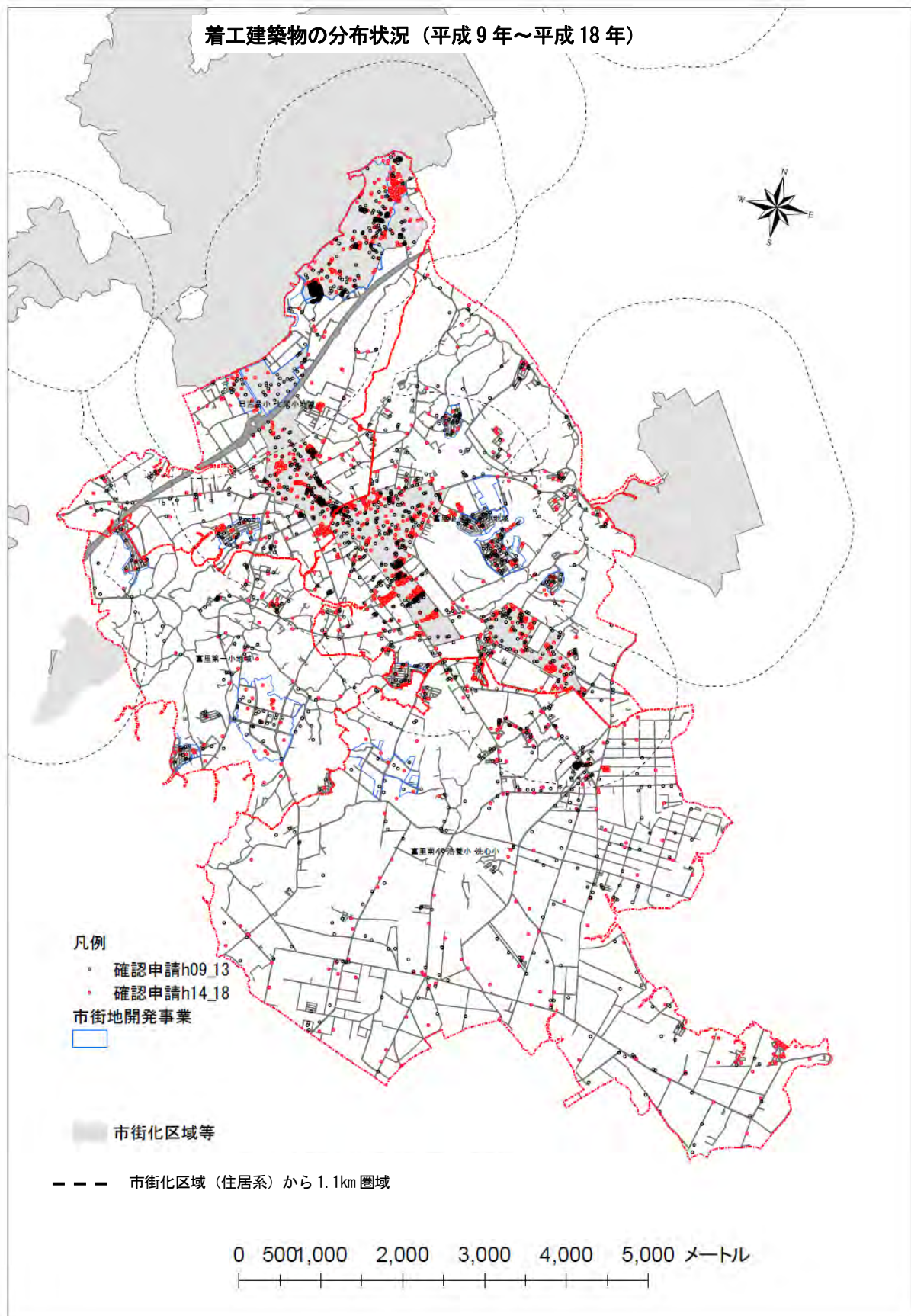
本市の市街化調整区域における建築着工状況について、四地域毎に市街化区域(住居系)からの距離圏 1.1 k mの内外別に経年変化をみると、市街化区域に近い日吉台・七栄地域と富里・根木名地域では、圏域外での建築着工件数が少なく横ばいであるのに対し、圏域内での件数は平成 13 年までは大きく減少したものの、その後は若干ながら増加傾向が見られる。

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。



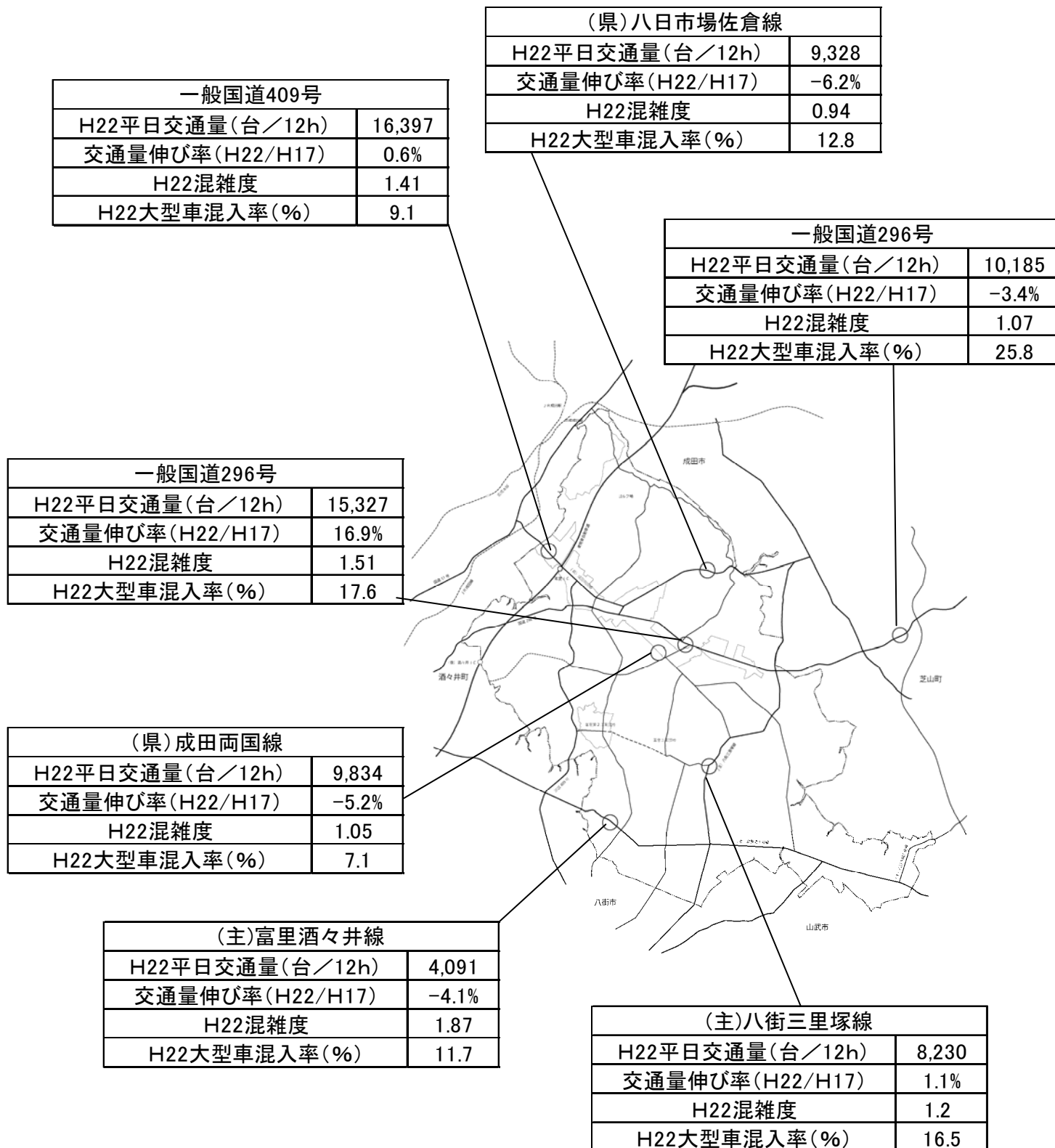
(資料：建築確認申請)

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。



(資料：道路交通センサス)

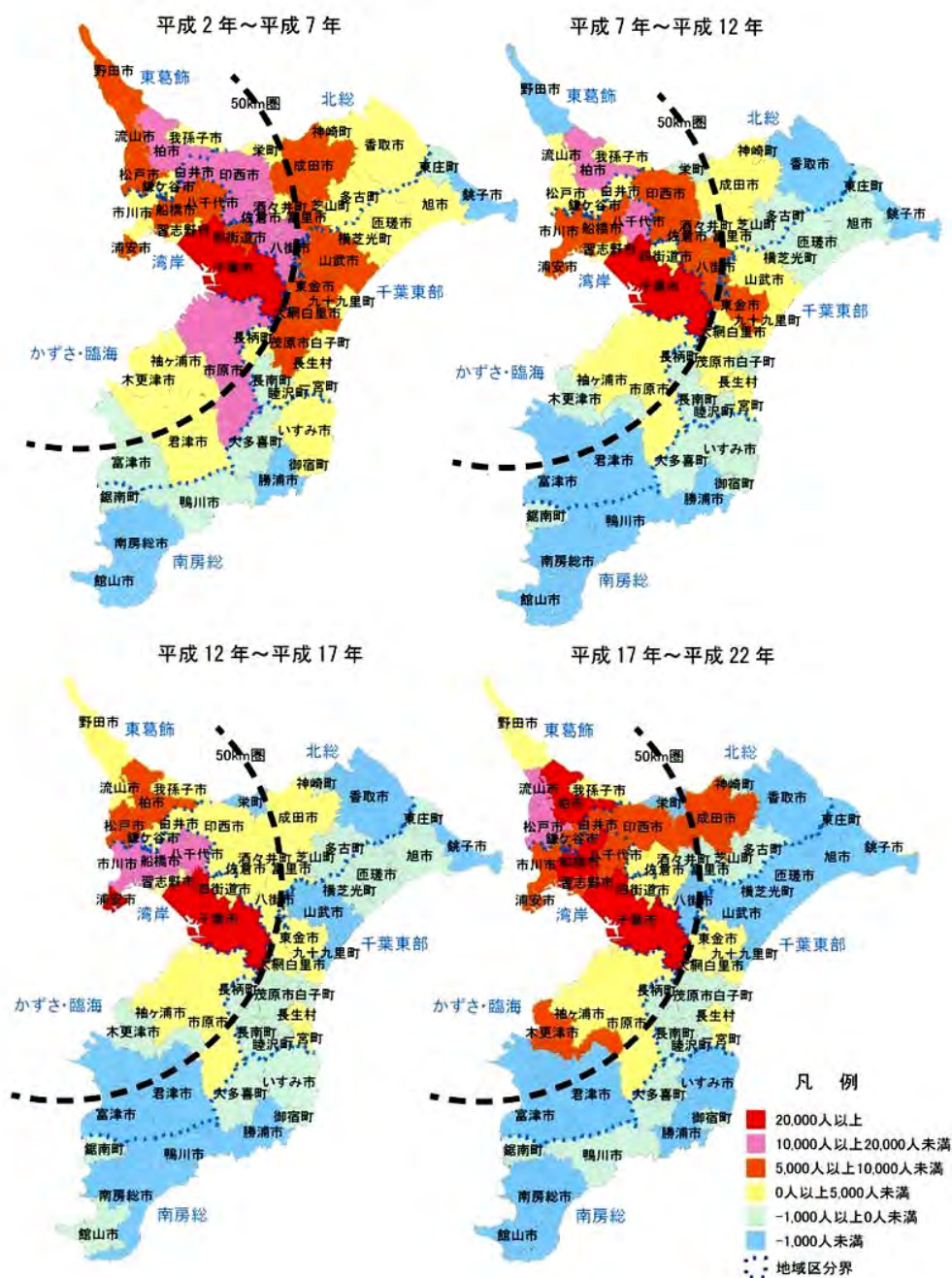
(11) 千葉県の現状

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。

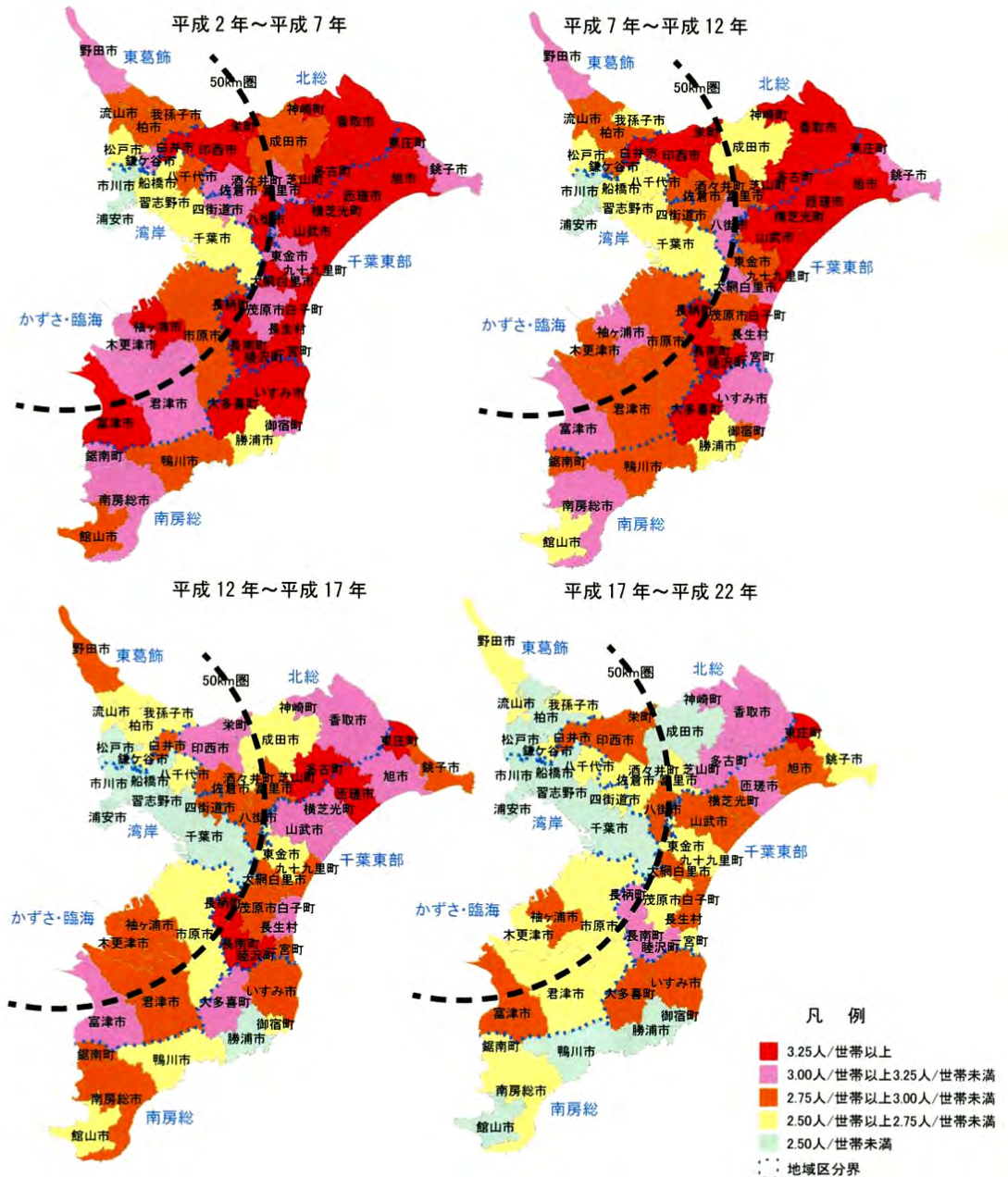
地域別市町村別人口増減数の推移

(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

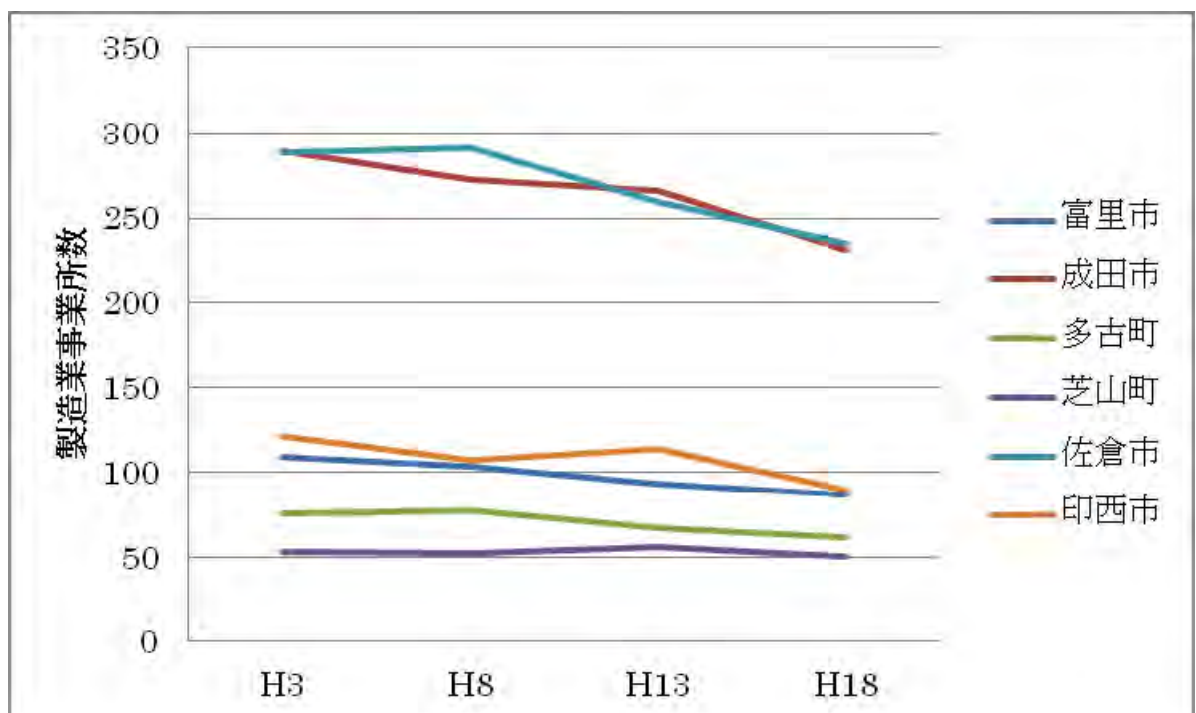
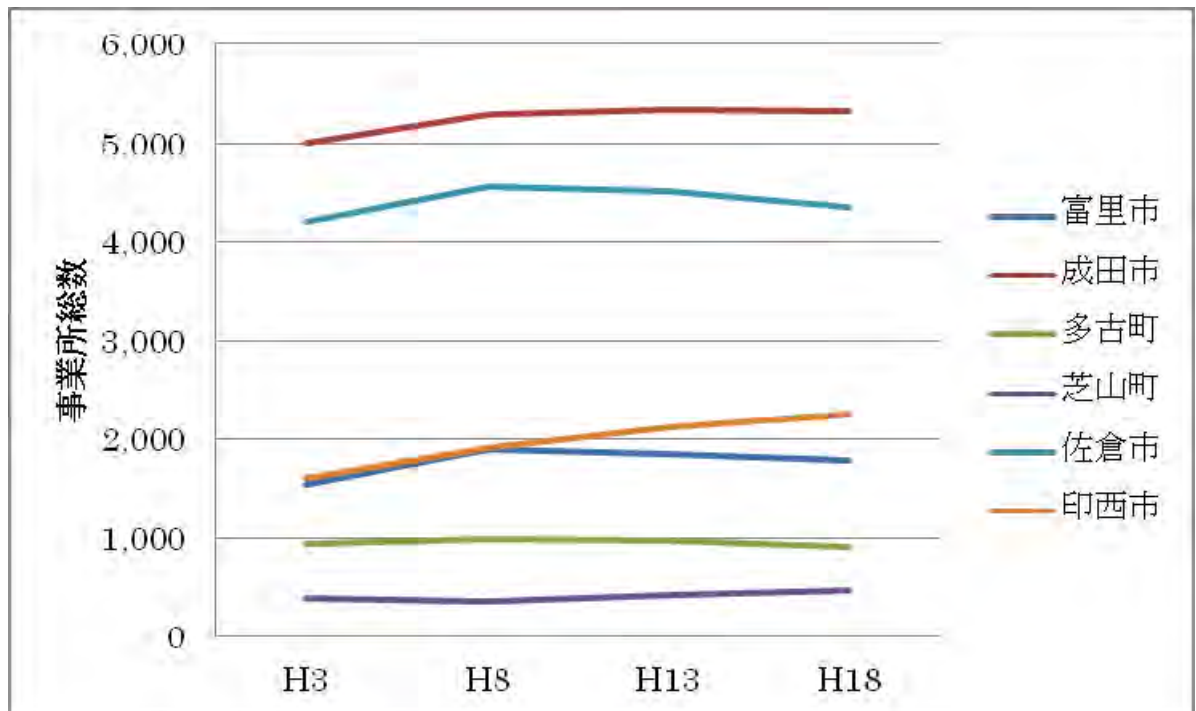
	H17		H22		比較 人数
	人数	割合	人数	割合	
総数	30,165		28,771		-1,394
富里市内	11,667	38.68%	10,355	35.99%	-1,312
富里市外	18,498	61.32%	17,911	62.25%	-1,622

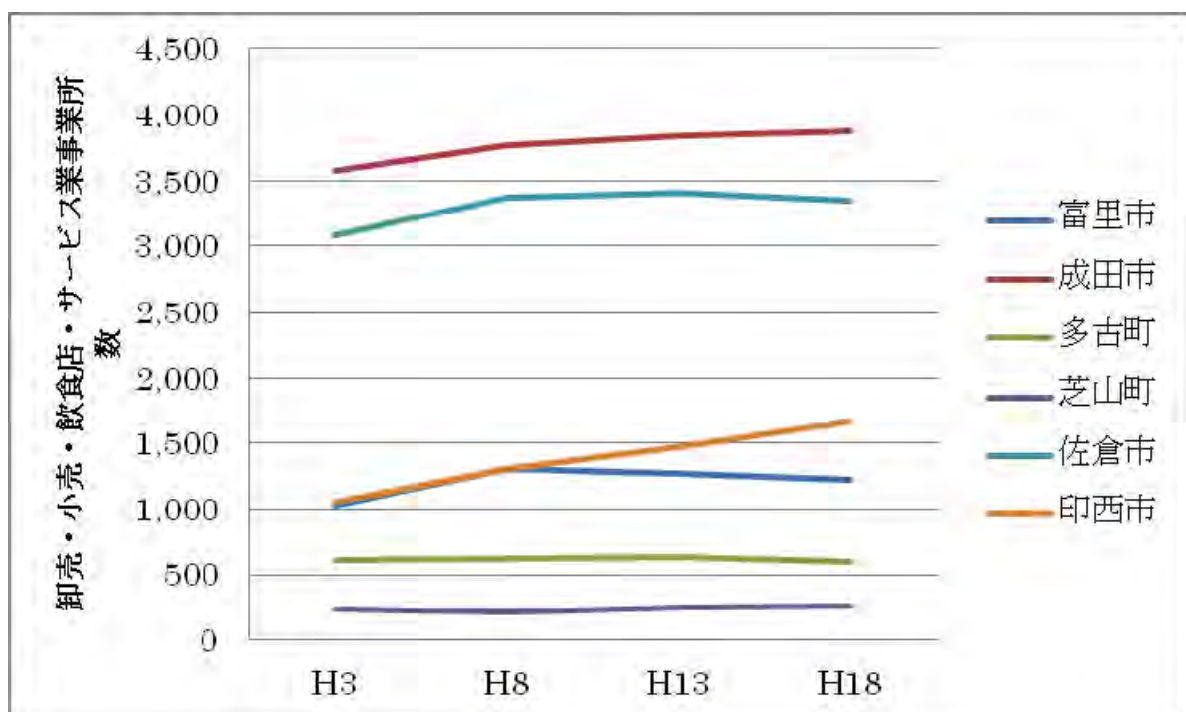
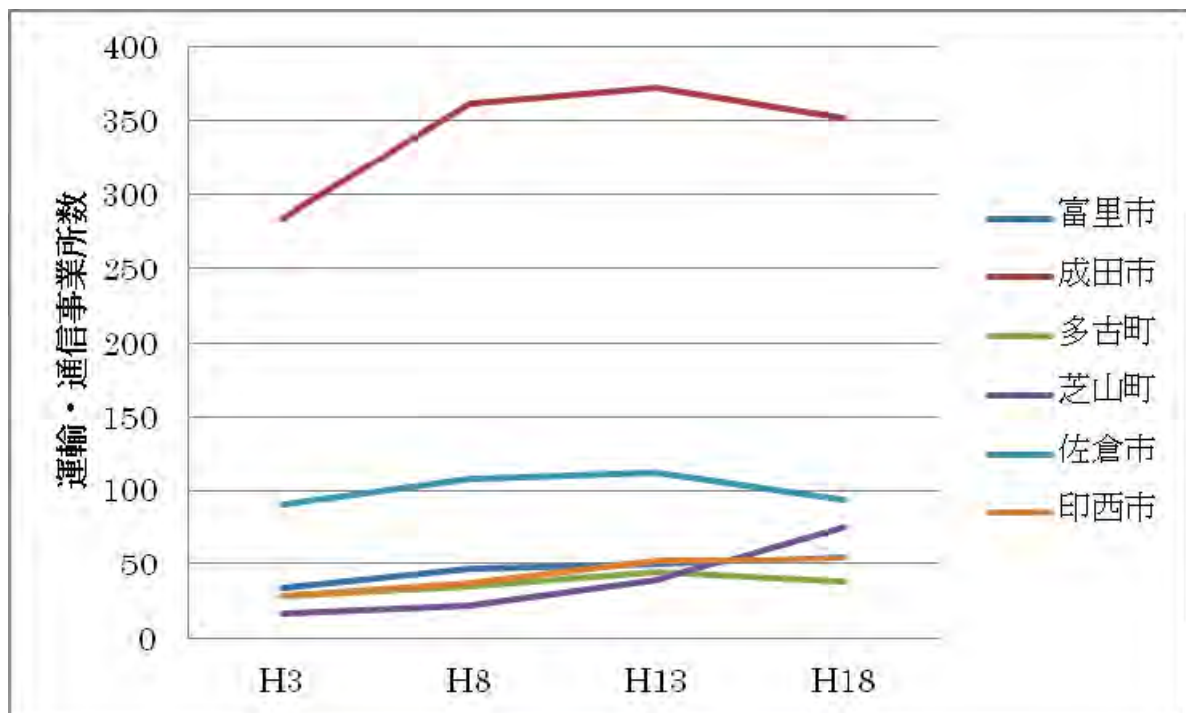
県内	16,248	87.84%	14,959	83.52%	-1,289
千葉市	1,438	4.77%	1,324	4.60%	-114
市川市	192	0.64%	182	0.63%	-10
船橋市	393	1.30%	316	1.10%	-77
香取市	173	0.57%	207	0.72%	34
成田市	8,309	27.55%	7,517	26.13%	-792
佐倉市	1,094	3.63%	1,076	3.74%	-18
東金市	128	0.42%	111	0.39%	-17
習志野市	236	0.78%	178	0.62%	-58
八千代市	335	1.11%	321	1.12%	-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。

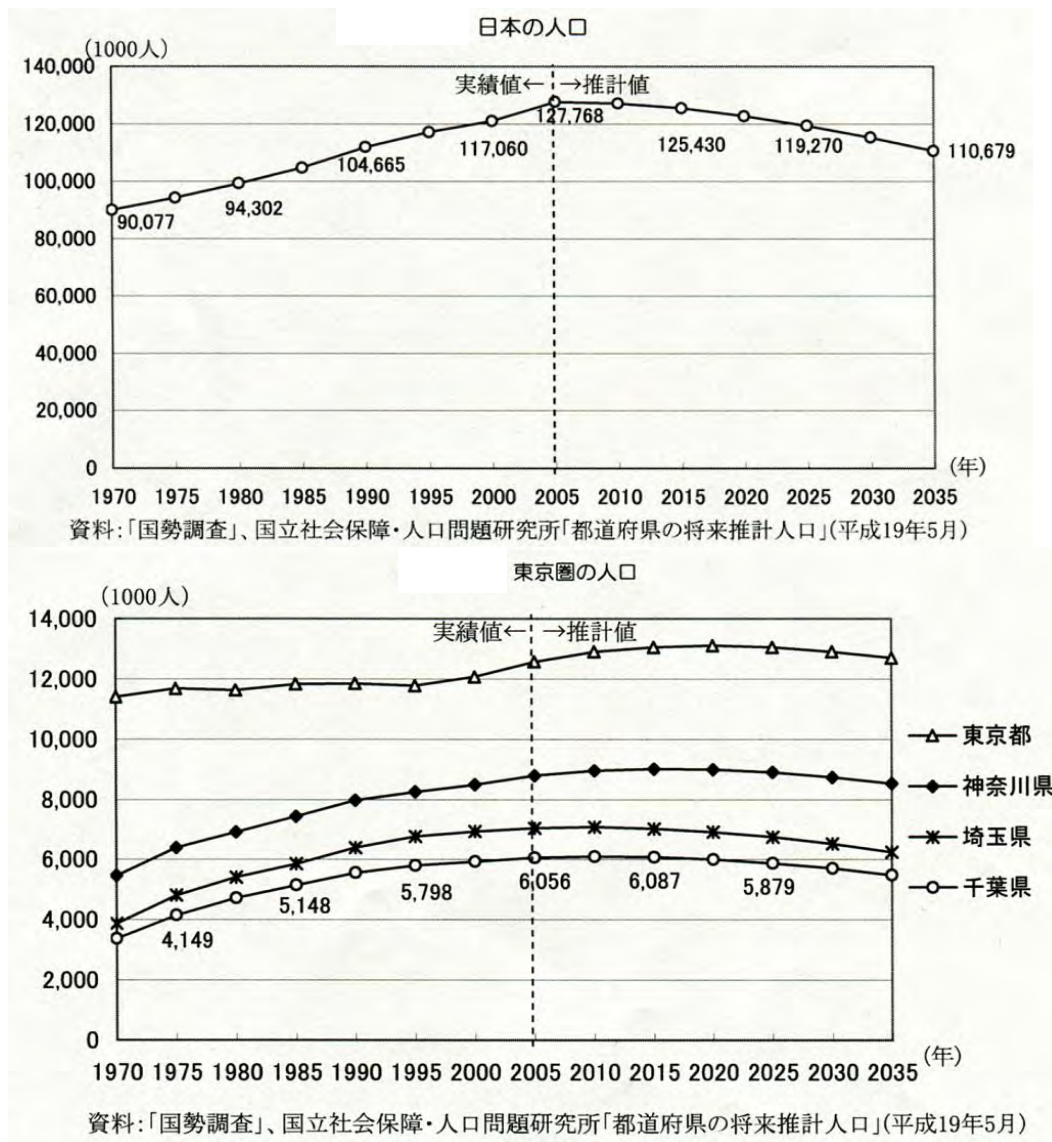
1.2 都市計画について

(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

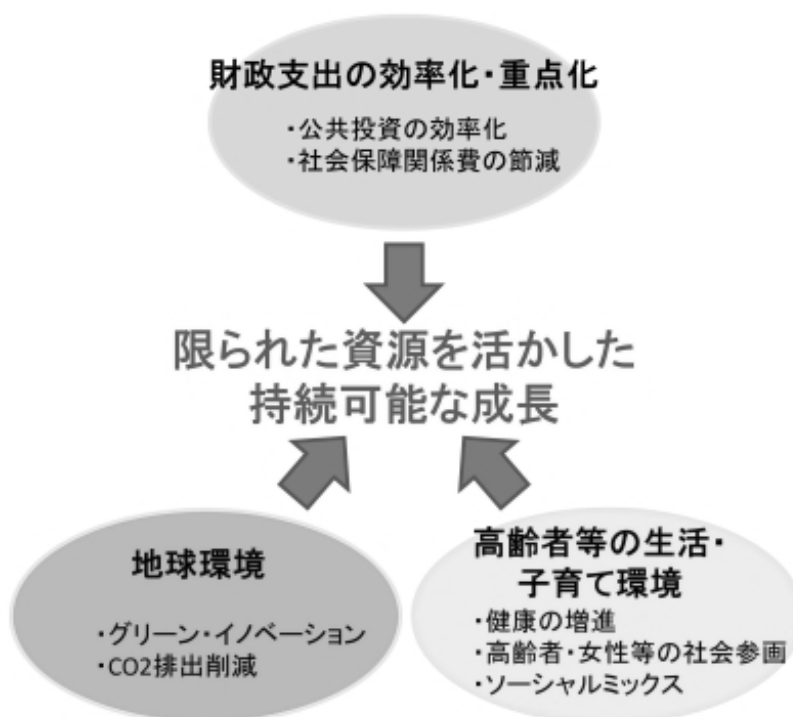
国立社会保障・人口問題研究所によれば、日本の総人口は2005年（平成17年）をピークに減少に転じ、2020年代後半には全ての都道府県で人口が減少すると予想されており、出生数の減少により、生産年齢人口も急速に減少し、高齢化率が上昇することが推定されている。

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。



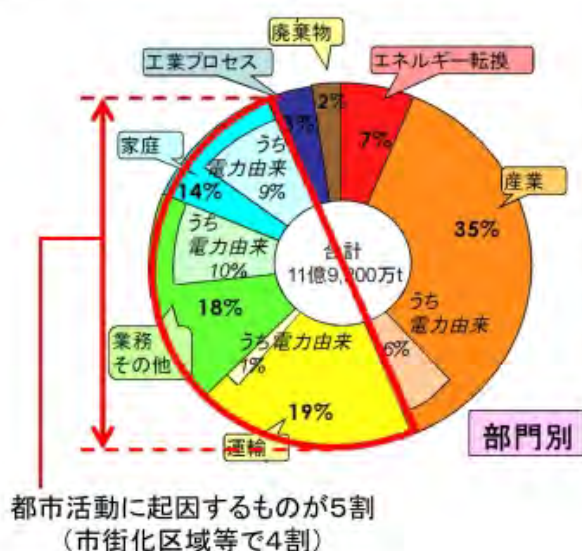
また、国・地方とも公債発行残高が急増し、財政収支の赤字が拡大するなど急速に悪化しており、今後は地域住民が新たな負担をせずに、十分な公共投資や行政サービスを楽しむことは全国的に困難になることが見込まれている。このようなことから、これまでの都市基盤のストック活用への転換に向け、戦略的な維持管理・改築更新が重要となってきた。

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。

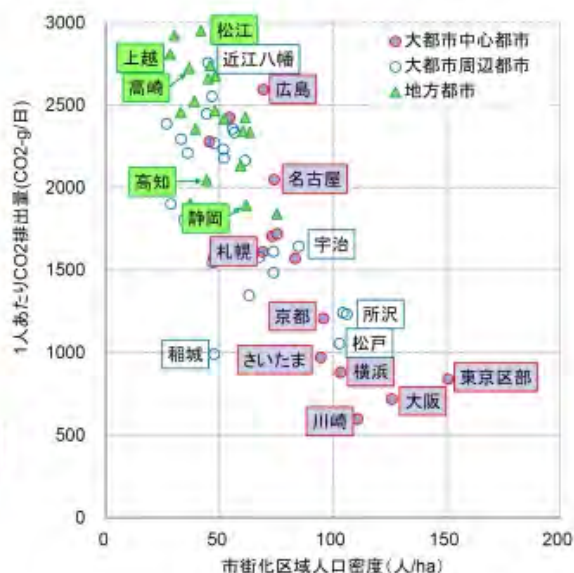


○ 二酸化炭素排出量の内訳(2010年度)

出典：2010年度温室効果ガス排出量(環境省)



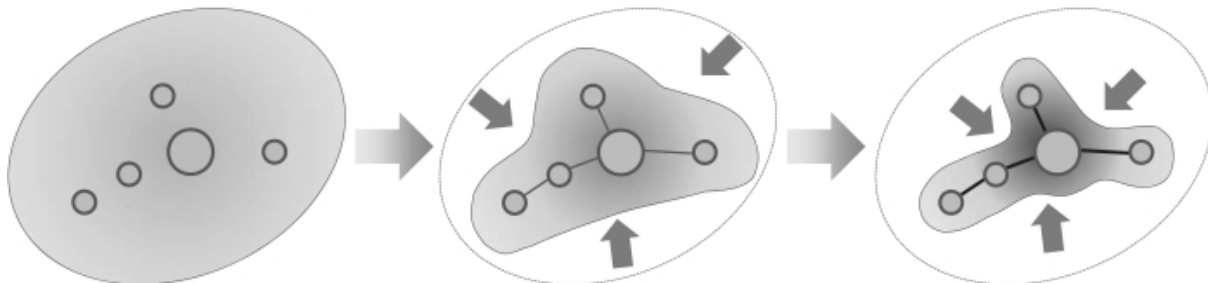
○ 都市の人口密度と自動車のCO2排出量



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。



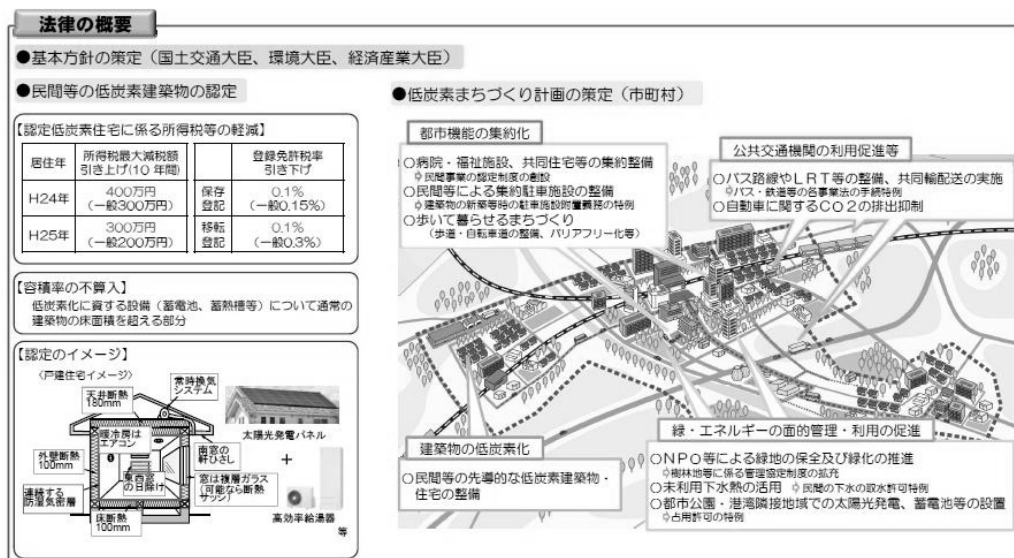
集約型都市構造化イメージ：都心部を含め既に一定の都市機能が集積している地区を拠点とし、その周辺に居住等を集約していく。各拠点間は、公共交通で接続。

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

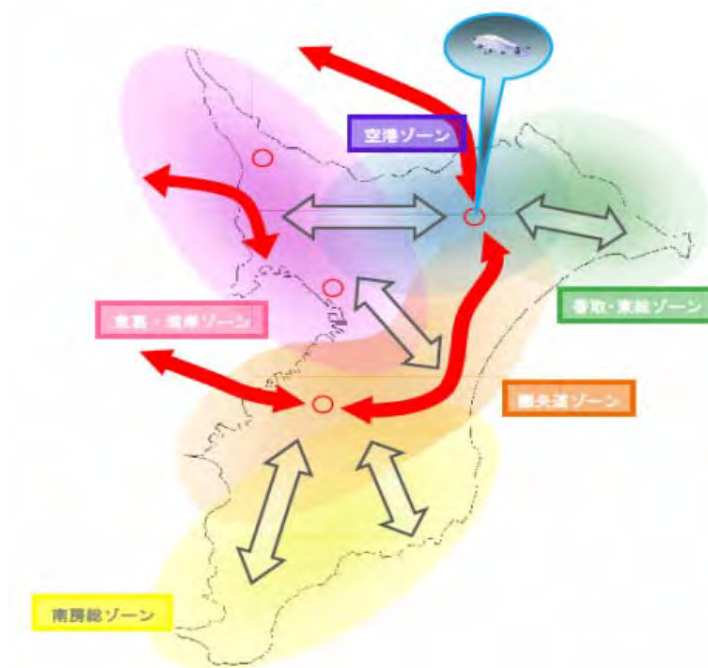


① 新 輝け！ちば元気プラン（千葉県総合計画）

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。

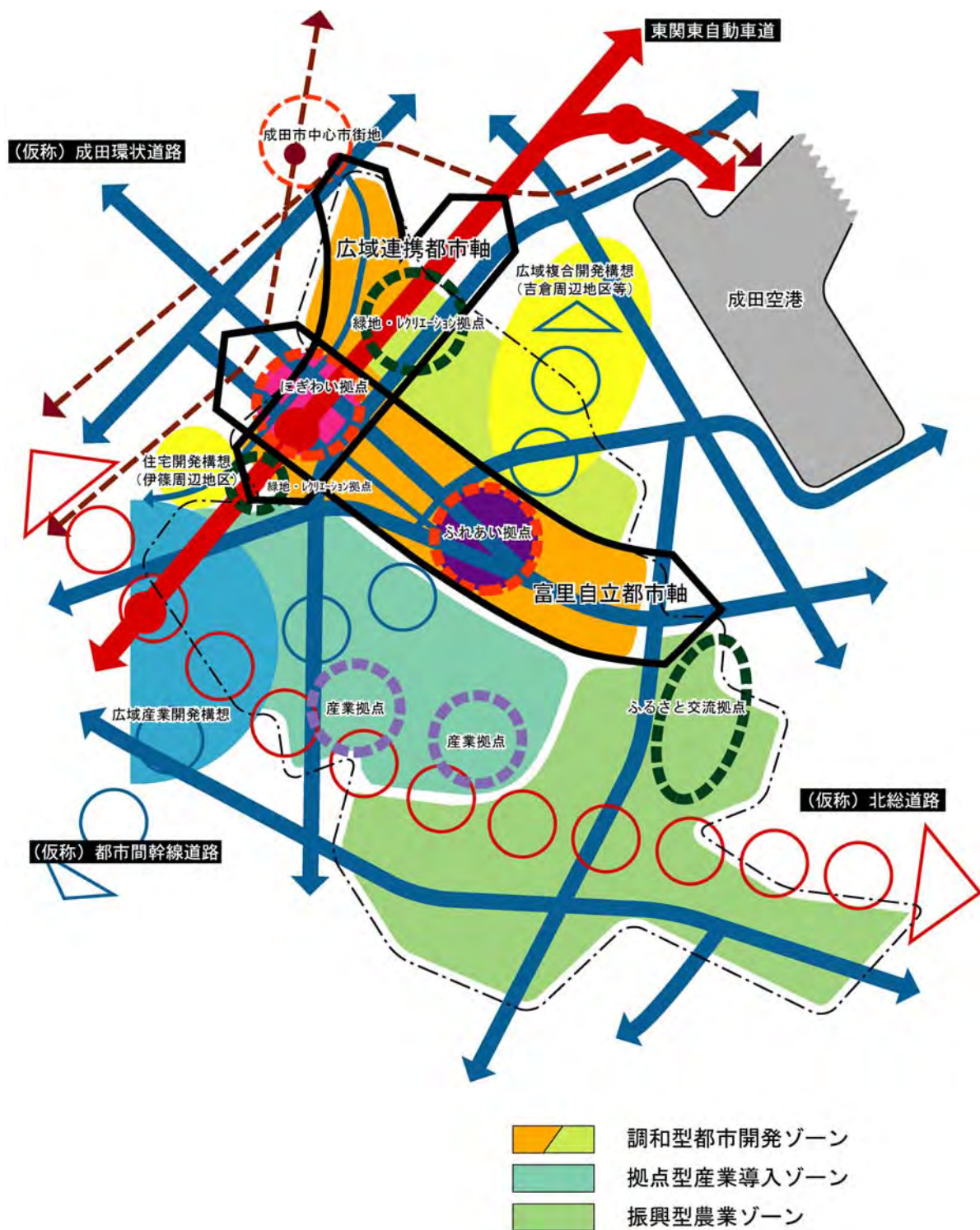
② 富里市都市マスタープラン

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】

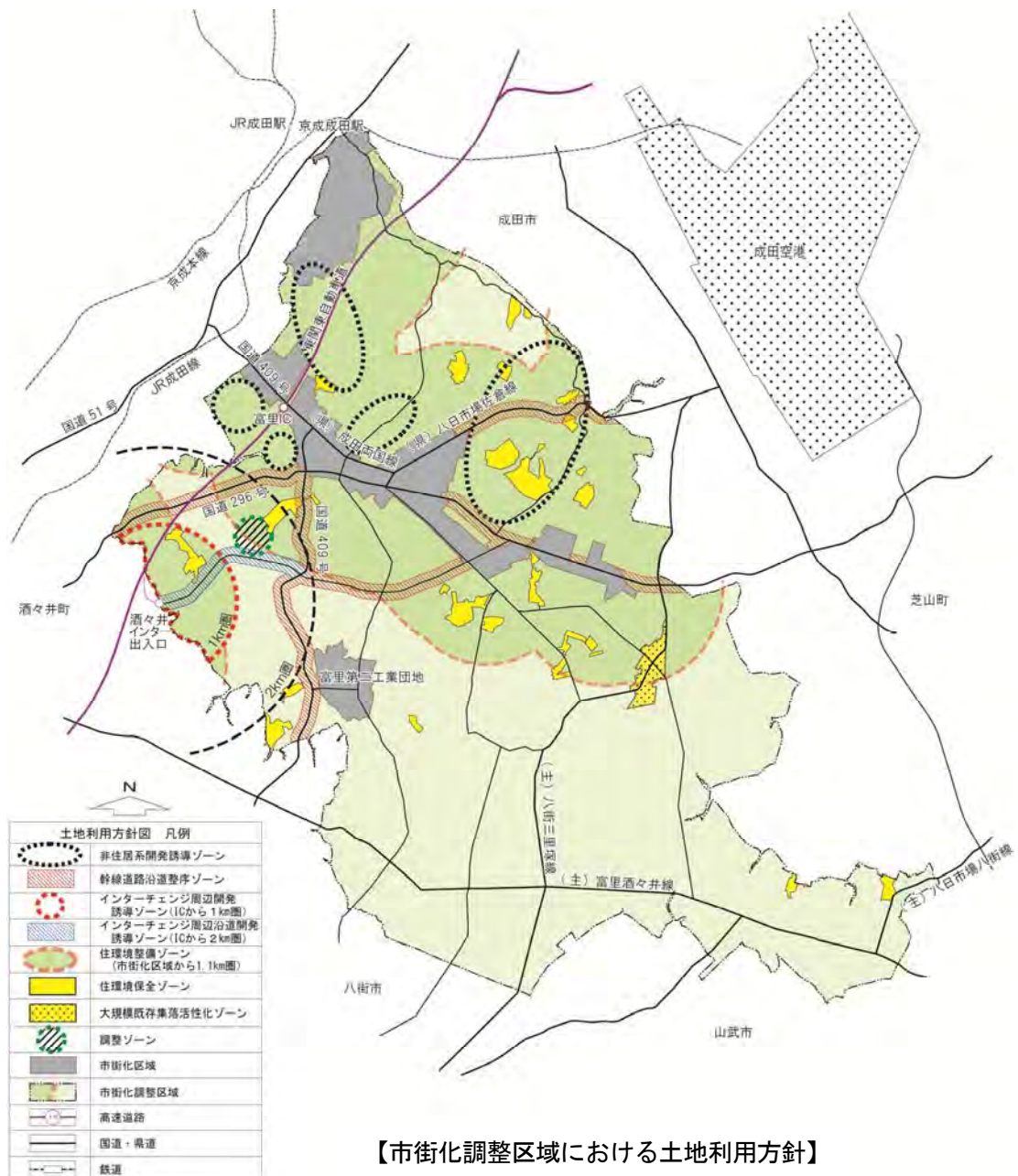
(4) 本市の都市計画

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】

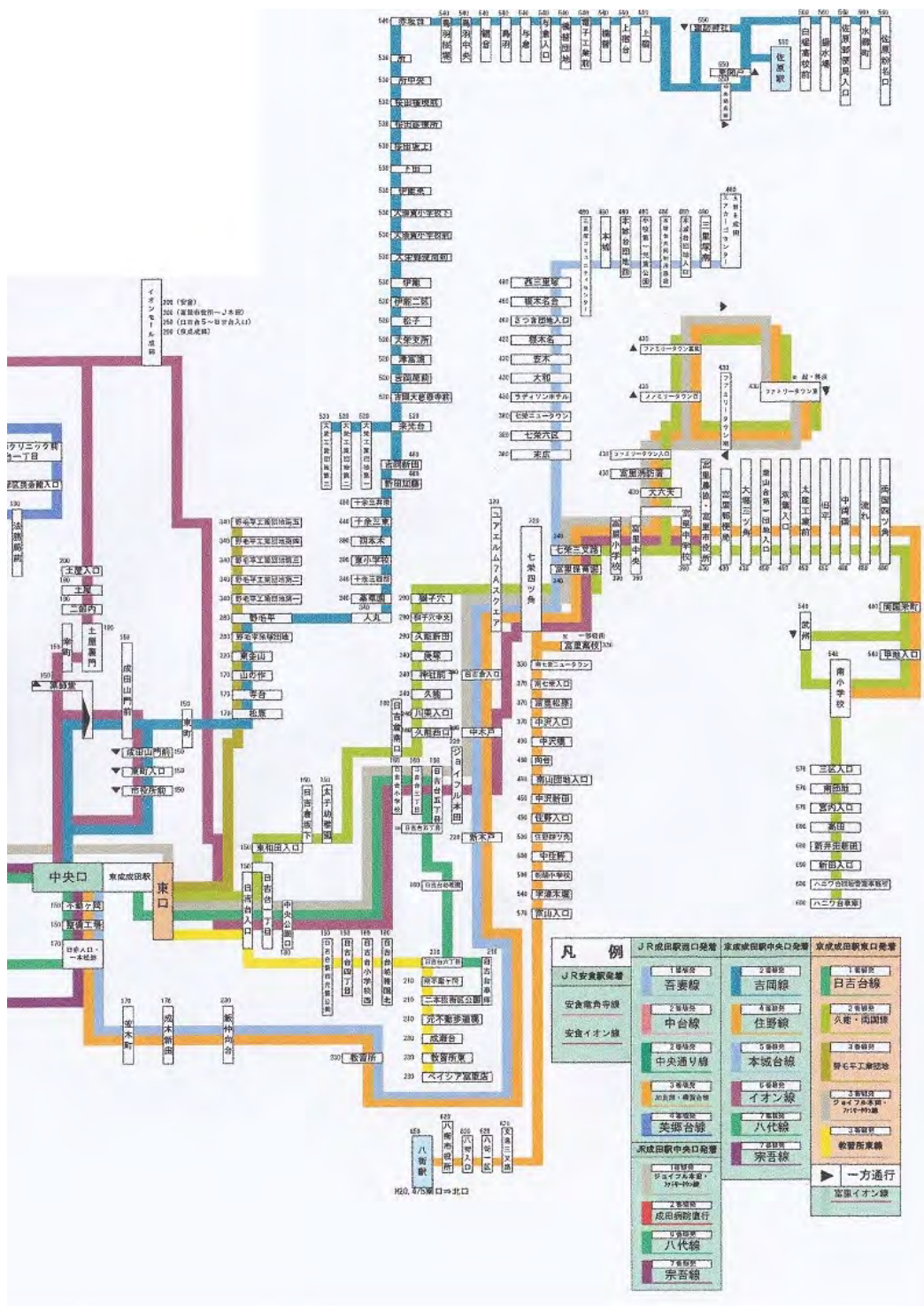
平成 23 年 3 月末現在

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

路線バスは、千葉交通により 6 路線の定期便が運行されている。土日祝日等には富里市役所からイオンモール成田間上下各 3 便運行されている。路線バスは、通勤・通学や近隣市町への身近な公共交通機関として重要な役割を果たしている一方、不採算路線の廃止が行われたため、地域により路線設定に偏りが生じている。(下記資料、千葉交通株 HP より抜粋)



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

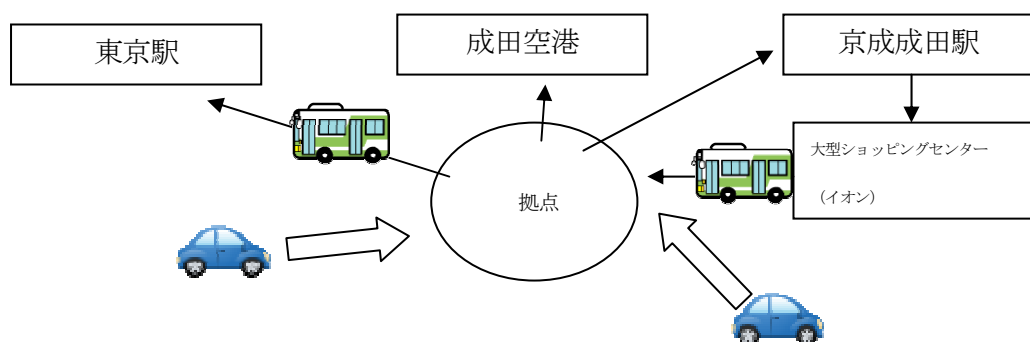
※身体障害者手帳，療育手帳，精神障害者保健福祉手帳をお持ちの方，及び小学生未満は無料

※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。

2. 富里市と成田空港

2.1. 富里市の発展と成田空港

富里市は、明治22年の町村制により富里村として誕生した。以来、主な産業は農業で、人口も1万2,000人前後で推移していた。

昭和41年には、航空需要の高まりのなかで、当時の国際線の主力空港であった東京国際空港（以下「羽田空港」）に能力の限界が生じ、首都圏で新たな空港を建設することになり、その建設予定地として成田市三里塚に決定された。同46年に東関東自動車道富里インターチェンジが開通すると、人口も増え始め、同53年の成田空港の開港後はさらに増加の一途をたどった。

成田空港は、当初A滑走路のみによる運用であったが、その後のB滑走路の整備などにより、発着回数、旅客数、取扱貨物量とも順調な伸びを示している。しかしながら、増加していた本市の人口も平成22年の日系航空会社の経営破綻などもあり、はじめて減少に転じた。

成田空港と富里市の変遷

主な出来事		昭和41年	昭和45年	昭和46年	昭和53年	昭和60年	平成9年	平成14年	平成21年	平成22年		
		新空港が成田市三里塚を建設予定地として決定	富里工業団地造成	東関東自動車道富里インターチェンジ開通	成田空港開港	富里村が町制施行	富里第二工業団地造成	富里町が市制施行	B暫定滑走路（2，180M）供用開始	B滑走路（2，500M）供用開始	日系航空会社経営破綻	
年 度		昭和38	昭和43	昭和48	昭和53	昭和58	昭和63	平成5	平成10	平成15	平成20	平成24
富里市人口 （人）※		12,943	11,506	14,233	19,773	31,556	40,157	48,327	49,970	51,286	51,580	50,038
成 田 空 港	発着回数 （万回）	—	—	—	5.2	6.7	10.7	12.2	12.8	17.1	19.1	21.2
	旅客数 （万人）	—	—	—	707	1,160	2,062	2,478	2,666	2,996	3,265	3,343
	取扱貨物量 （万t）	—	—	—	33	67	123	142	161	215	188	192

※各年度末人口（昭和58年度～平成24年度は外国人登録者を含む）

2.2 富里市の役割

(1) 空港関連企業等の進出

成田空港開港後の昭和54年頃には、大小合わせて200カ所以上の住宅地造成が行われ、1万区画を超す宅地が生まれたと言われ、こうした宅地は、空港関連や首都圏の住宅需要の受け皿となっていた。また、空港関連企業の独身寮や社宅、航空会社の寄宿舍等の建設が行われ、本市の人口増加につながっていたが、現在はすべて廃止されている。

空港周辺には空港利用者の需要を見込み大規模なホテルが開業し、本市にも昭和53年には、客室200室の成田インターナショナルホテル（現ラディソンホテル成田）が開業した。現在は、客室を500室まで増築し、多くの旅行者や航空会社のクルーの宿泊地となっている。また、このホテルに併設して、航空機内食製造工場が立地し、7社の航空会社に1日平均約12,000食を提供している。

成田空港に隣接するという地理的な要因と、東京から50～60km圏に位置し、東関東自動車道の開通を見越して、富里工業団地（26.1ha）が昭和52年に完成し、現在7社が立地している。さらに、成田空港の発着回数が増加するに伴い、航空貨物量の大幅な増加を背景として、あらたな物流拠点、製造拠点となる富里第二工業団地（55ha）が造成され、平成9年から入居が始まり、現在30社が立地している。

市内に建設された空港関連企業の社宅・寄宿舍等

名 称	設 置 場 所
AGS 七栄独身寮（空港グランドサービス株式会社）	七栄110番地
AGS 十倉社宅（空港グランドサービス株式会社）	十倉297番地
T・F・K 葉山寮（東京航空食品株式会社）	御料884番地12
大韓航空寄宿舍	七栄581番地
中国国際航空寄宿舍	七栄480番地36
アエロフロート・ロシア航空寄宿舍	七栄651番地430
日本航空 日吉台寮	日吉台5丁目43番地2

(2) 本市の空港内企業就業者

成田空港内の企業数と就業者数は空港運用実績とともに増加していたが、平成22年の日系航空会社の破綻により、ともに減少している。

空港内の就業者を居住地別に見ると、平成23年の調査で全就業者38,689人のうち、富里市は成田市に次いで多い2,537人の就業者数となっている。空港構内で就業する本市内の従業員数は、平成14年に3,504人、平成20年には3,690人と微増ながら増えている。平成22年の日系航空会社の経営破綻が影響して平成23年には2,537人と減少しているが、依然として本市が空港就業者の居住地としての役割を担っていることになる。

空港内事業者数及び従業員の推移

調査年月	事業者数（社）	従業員数（人）
H14. 11	633	45,763
H17. 11	659	47,461
H20. 11	674	48,404
H23. 11	648	38,689

（出典：各年『成田空港ハンドブック』）

居住地別従業員数

（人）

調査年月	富里市	成田市	芝山町	他周辺	千葉市	その他	合 計
H14. 11	3,504	13,725	306	3,660	2,234	14,439	45,763
H17. 11	3,527	15,133	374	4,547	2,232	14,439	47,461
H20. 11	3,690	16,350	395	4,585	2,014	14,519	48,404
H23. 11	2,537	13,833	351	3,911	1,555	16,502	38,689

※他周辺は、山武市、香取市、多古町、横芝光町、神崎町、栄町の合計

（出典：各年『成田空港ハンドブック』）

2.3. 成田空港の今後

成田空港は、昭和53年の開港後首都圏の航空需要に合わせて整備が進められ、空港機能が強化されている。平成26年度中の発着回数30万回に向けて、同時平行離着陸方式の導入や航空機の駐機場の増設、誘導路の整備等が行われ、平成25年3月には空港容量が27万回まで拡大された。

また、平成24年の夏から格安航空会社（以下「LCC」と称す）等の参入により国内線も大幅に増便され、国内航空ネットワークも飛躍的に充実してきており、平成26年度末までにはLCC専用ターミナルビルも整備される予定となっている。

一方、成田空港を取り巻く環境は近年激しく変化している。オープンスカイ（航空の自由化）が成田空港でも適用され、航空会社が自由に空港を選ぶ時代に突入した。世界の航空需要は、アジア、アフリカ、中東といった新興経済圏を中心に、増加する人口や急激な経済成長を背景に今後さらなる拡大が見込まれている。特にアジアが世界の成長を牽引していくと見られており、堅調なアジアの成長を取り込み、首都圏の航空需要も堅調な伸びが期待できる。しかしながら、韓国の仁川空港やシンガポールのチャンギ空港など、アジアの主要空港は著しい成長を遂げ、また国内でも、平成25年度末には羽田空港の国際線二次増枠（昼間時間帯に発着枠が年間3万回増加）が行われるなど、空港間競争がますます激しくなっていくことが予測されている。

このような中、成田空港では「選ばれる空港」を目指し、さまざまな施策に取り組んでおり、国際線着陸料、国際線手荷物取扱施設使用料の引き下げ、国際線着陸料増量割引、やむを得ない理由による遅延に限って23時台の離着陸を可能とするカーフェュー（離着陸制限）の弾力的運用が実施されている。

そして、オープンスカイや空港容量30万回への拡大を最大限に活用し、アジア有数のネットワークを強化するとともに、3大アライアンスやLCCの拠点化を促進し、国際線及び国内線の路線誘致を積極的に展開することによって、平成27年度には航空機発着回数26万回、航空旅客数3,700万人を目指している。

国においても、平成26年度中に首都圏空港（成田空港、羽田空港）の年間合計発着容量を75万回化することを最優先課題として取り組んでおり、平成25年6月に閣議決定されている日本再興戦略においても、「ヒトやモノの国際的な活動を活性化し、日本の立地競争力強化を図るため、首都圏空港の機能強化」が盛り込まれている。さらに、平成32（2020）年には東京のオリンピック・パラリンピックの開催地として、日本の玄関口である首都圏空港のより一層の機能強化と利便性向上が求められることとなり、成田空港の今後ますますの発展が期待されている。

今後、成田空港ではLCCをはじめとした航空需要の増加や輸出入等の拡大に伴い、新たな企業の進出や多様なニーズが創出されることが予想され、空港周辺地域においても空港関連サービス施設等の拡張又は新規設置の可能性を期待し、今後も拡大していくと思われる成田空港の波及効果を最大限に取り込むための積極的な施策が求められる。

3. まちづくりの方向性と新アクセス

3.1 まちづくりの方向性

(1) 少子・高齢社会に対応したまちづくり

本格的な高齢化社会を迎えるにあたり、高齢者の生活を支える医療、介護（予防）、生活支援サービス、住まい等、誰もが地域の支え合いにより、すべての市民が安全で快適な生活を送れるよう、人にやさしいまちづくりを進めることが必要である。

また、少子化が進む中、子どもを持ちたいと思う人が安心して生活し、子育てを楽しめるような環境や条件づくりが求められている。

(2) 環境に配慮したまちづくり

地球温暖化などの環境問題が深刻化する中、コンパクトシティや公共交通の整備による環境負荷の少ないまちづくりが求められている。

(3) 住環境を向上させるまちづくり

近年、社会的な要因で人口流出が進むなかで、「人を呼び込む」まちづくりが必要である。

人口減少の中では、インフラの維持管理への負担が増大することにより、市街地拡大は難しいことが想定され、安易に拡大路線を追求せず、既存市街地のリノベーション・リニューアルにより住環境を整え、新規住民等の流入拡大や現住民の住環境の向上を目指し、魅力あるまちづくりを行っていくことが必要である。

(4) 成田空港や酒々井インターチェンジなどの経済効果の取り込み

現在、富里市周辺では、成田空港の容量拡大や酒々井インターチェンジの開通に伴う大型商業施設の立地など、大きな波及効果のある事業が行われていることから、これらの集客や経済効果を十分享受できるようなまちづくりが必要である。

3.2 新アクセスへ向けて

(1) 本市の可能性

① 本市の役割 ～3つのエントランス～

本市の都市構造は、成田空港都市圏での各種検討による整備方向や市の総合計画及び都市マスタープランなどの上位計画で構想される市街地形成の考え方からみると、次のような役割を担える位置にあると考えられる。

まず、成田空港に隣接する地域として、空港からグローバルに展開する人や物を受け入れる「日本のエントランス」としての役割、首都圏の外延部として、今後新たに発生するであろう産業地需要、住宅需要を受け入れる「首都圏のエントランス」、東関東自動車道富里インターチェンジや国道409号及び国道296号が結節する広域交通利便な地域として、臨空都市に必要な都市的サービス施設の立地を図る「成田空港のエントランス」としての役割を担う地区として期待されている。今後は、将来の市街地形成のモデルとなるよう、本市の持つポテンシ

ヤルを最大限活かした、良好な環境や景観の計画的なまちづくりを進めることが重要である。

また、本市域においては、これまでも空港関連企業の立地や就業者の居住地としての役割を担っていることから、今後もこれらの需要に応えられる地域であると考えられる。このため、企業や人のニーズを的確に把握し、必要な施策を講じる必要があることから、「人、そして企業から選ばれるまちづくり」を展開していくことが重要である。

また、社会資本の整備などについては、一自治体では対応できないものもあることから、広域的な連携が必要不可欠である。

② 旧岩崎家末廣別邸の活用

旧三菱財閥総帥の岩崎久彌氏が、晩年を過ごした七栄の「旧岩崎家末廣別邸」が国の登録有形文化財に登録され、今後は、公園などとして整備されることが検討されており、本市の数少ない観光資源として期待されている。

③ 成田空港の航空機発着回数 30 万回への拡大

現在、成田空港の航空機発着回数 30 万回への拡大に向けて、成田空港では空港機能の強化を図っているところであるが、千葉県が行った試算によると、航空機発着回数 30 万回となった際の成田空港周辺 9 市町への経済波及効果合計額は 1 兆 6,589 億 8,600 万円が見込まれ、付加価値効果としては 9,412 億 3,900 万円、雇用効果は 110,043 人、税収効果は 558 億 8,100 万円の試算となっている。

また、本市における経済波及効果額は 491 億 200 万円、付加価値効果は 278 億 5,800 万円、雇用効果は 3,444 人、税収効果は 8 億 1,900 万円と推計されている。

今後は、LCC の台頭など成田空港を取り巻く環境は大きく変わり、本市への更なる波及効果が期待できる。

④ 酒々井インターチェンジの開通と酒々井町アウトレットモールの開業及び市道 01-008 号線の整備

平成 25 年 4 月に酒々井インターチェンジの開通に合わせて、酒々井町にアウトレットモールが開業した。このアウトレットモールは、年間来場者数 350 万人が想定されていることから、この一部でも富里市内に呼び込める仕掛けづくりが必要である。

また一方で、市道 01-008 号線の整備については、成田空港南部貨物地区から東京方面へ行く際の幹線道路となることから、富里市内の人や物の流れが増大することが予想されている。

(2) 地域づくりと新アクセス

成田空港は、首都圏における国際線基幹空港であり、今後も引き続きその役割を果たしていくためには、さらなる利便性の向上など計画的な機能拡充が求められている。

現在、空港周辺地域には企業などの立地が進み、本市を含む空港西南部地域には機内食工場やフオワダーをはじめとした空港関連企業が立地し、さらに航空科学博物館や酒々井プレミアムアウトレットなどの施設もあり、成田空港との共栄が図られている。

本市は、恵まれた自然環境の中で優良な農業地として、また、成田空港の開港を契機に住宅地、産業地としてバランスのとれた発展を続けているが、この財産を基盤とし、さらなる発展

を遂げるため、成田空港圏としての地域特性を活かしたまちづくりが求められている。

今後、成田空港の航空機発着回数30万回への拡大に伴う施設の拡充や、LCCなど新たな企業からの多様なニーズが生まれ、現空港敷地内ではその需要に対応できない状況も考えられる。

そこで、空港に関連した機能の移転や企業の立地、空港就業者の居住地などの受け皿となる地域を設け、既存の施設を有機的に巻き込みながら、空港周辺地域全体として空港づくりに取り組んでいくような考え方もできる。合わせて、空港周辺の各自治体は、それぞれの地域特性を活かしたまちづくりを並行して展開していくことにより、各自治体間における相乗効果も生まれ、空港周辺地域全体で「ナリタ」ブランドを構築していくことができる。

このような、空港周辺地域が一体となったまちづくりの実現を目指す中で、新たなアクセスを計画の柱として位置付け、成田空港を起点とする広域的有機的な公共交通ネットワークの構築による、空港関連の機能をより補完的に担う地域として整備を行っていくことが重要であり、そこから新アクセスの種類やルートへの検討なども段階的に進むものとする。

4. 富里市の「選ばれるまちづくり」の提案

富里市のまちづくりの可能性については前項で述べたが、本項では、成田空港と新アクセスを関連付けながら本市の地域的な特性や条件を最大限生かした「人、そして企業から選ばれるまち」づくりについて、一つのイメージを提案するものである。

本市の特性をキーワードとして挙げると、「緑多く、自然豊か」、「東京から 50～60Km 圏内」、「成田空港と至近距離」などがある。しかしながら、このキーワードは本市の周辺自治体でも同様で、本市の優位性を確保するまでには至らない。そこで、さらに細かい部分に目を転じると、本市には「東京と成田空港の間に位置し、富里インターチェンジと至近距離に酒々井インターチェンジがあり、首都圏や成田空港へのアクセスが容易である」ことや、「成田空港就業者が成田市に多い」ことなどが挙げられ、前者のキーワードと後者の二つの要素を念頭に検討する。

本市はまちの将来像として「人と緑が調和し 未来を拓く臨空都市 とみさと」と掲げ、成田空港をまちづくりの一軸として進めており、本項では「エアポート・ビジネスタウン」、「エアポート・マイタウン」、「エアポート・ツーリストタウン」と設定して、「人、そして企業から選ばれるまち」について考えてみた。

(1) 「エアポート・ビジネスタウン」として

「企業に選ばれるまち」であるためには、用地や道路などのハード的条件はもとより、雇用の確保などのほかさまざまな要素が含まれる。道路については、平成 25 年 4 月の酒々井インターチェンジの供用開始により、本市にとって「もう一つの玄関」が誕生した。これにより、富里インターチェンジ周辺道路の交通渋滞の解消も期待できる。さらに、富里市街地から酒々井インターチェンジへ直結する市道 01-008 号線が開通することにより、成田空港南部地域とのアクセスも一段と向上する。

また、今後は成田空港と羽田空港とが一体的な運用に進むと考えられることから、羽田空港をはじめ都心や成田空港へのアクセスに対する空港関連企業のニーズも増加すると予測される。したがって、都心に向けたアクセスについては東京駅への高速バスの増便や、羽田空港を含めた新たなルートの研究など公共交通の充実は不可欠な要素となる。さらに、成田空港への公共交通の確保は、成田空港に関連する施設や企業進出の重要な課題の一つであるといえる。

以上のことから、本市には広い面積を必要とする企業の受け皿となる用地が乏しいこと、土地利用をする上での制約も多くなっている状況が垣間見られるものの、現在の土地利用の中で立地可能な業種の企業立地を誘導するとともに、将来的には成田空港周辺地域としての土地利用計画を検討することも必要である。また、一方では市内の空き店舗の状況を把握し、立地可能な業種とのマッチングなどを進める仕組みを作り、商業地域の活性化を図るのも有効と考える。

(2) 「エアポート・マイタウン」として

本市は、現在、成田空港への公共交通がない状況にもかかわらず、成田空港開港以来、空港就業者の居住地としての役割を果している。今後、さらに「人に支持」されるためには、一歩踏み込んだセールスポイントを打ち出すことが必要である。

本市の最大の特質である「緑多く、自然豊か」であるという点に加え、「商業地、学校などに比較的近い」など日常生活をするうえで一定の利便性を確保している点を最大限に活かした提案として、自然のなかで、ゆっくり子育てやゆとりある生活「半（han）田舎暮らし」を提案するものである。この提案の背景には、昨今各種メディアで盛んに取り上げられる「スローライフ」や「エコライフ」など、いわゆる「田舎暮らし」といわれる自然回帰を謳う住まいの選択肢が社会的にも認知度を高めつつあるなかで、一方では通勤や通学などの事情で、なかなか踏み込めないことが挙げられている。そこで、「田舎暮らし」と「都会暮らし」との中間を志向する「半（han）田舎暮らし」、 「han」の「h」は「healthy（健康的な）」、「a」は「安全・安心」、「n」は「nature（自然）」を表す、生活スタイルを提案する。

本市の「半（han）田舎暮らし」では、社会的利便性を確保しながら、一步外に出れば緑にあふれ、自然とふれ合う生活ができ、さらに住宅と家庭菜園などと合せた多様なモデルを提供していくこともできる。勤務地が至近距離にある成田空港関連企業の就業者にとっては、「職住一体」を提案するものである。

さらに、南部地域では新規に農業を始める希望者を積極的に受け入れすることにより、地域の活性化と耕作放棄地の解消にも結びつくもので、この場合営農指導と新規販路の開拓などのサポートプログラムの創設なども有効と考える。

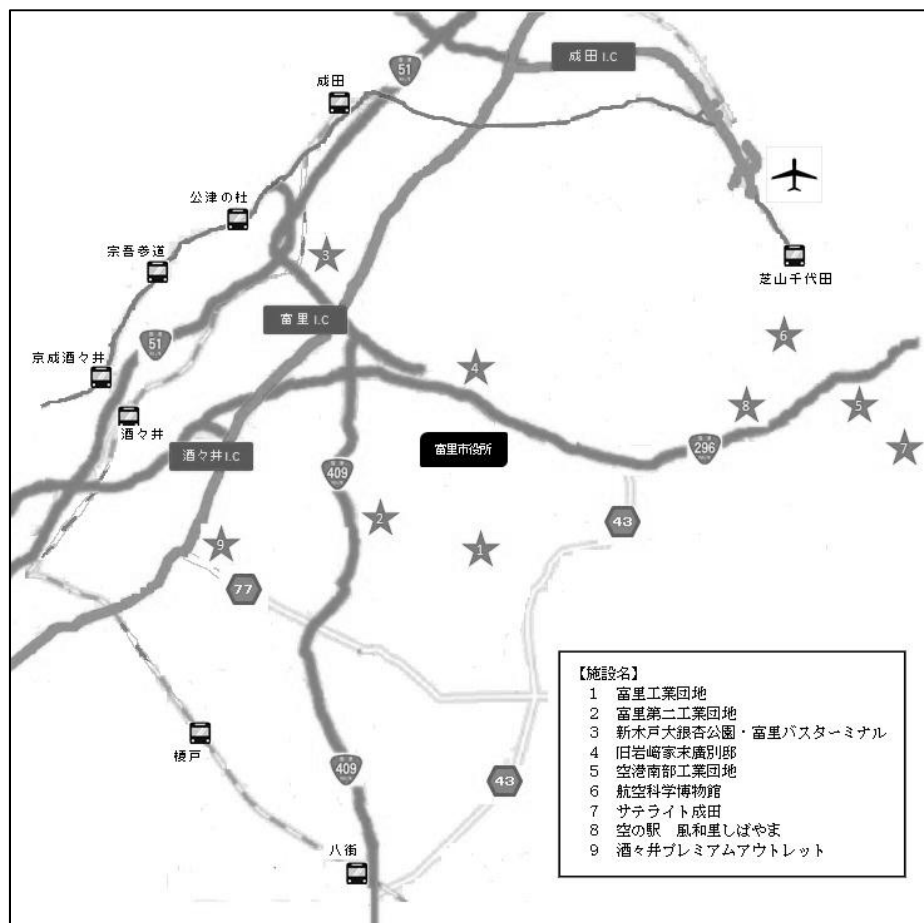
(3) 「エアポート・ツーリストタウン」として

市内に観光客などを呼びこみ、地域の活性化を図ることが重要である。本市の場合は、観光資源がなく、特産であるすいかを中心とした富里スイカロードレースなどイベント型の集客のみであった。平成 25 年 12 月に「旧岩崎家末廣別邸」が国の登録有形文化財に登録され、今後は末広農場の歴史を基とし、他の関連する史跡などの文化財とストーリー仕立てで関連付けた展開も可能となった。そこで、成田空港周辺の観光スポットを一体的に回遊する魅力的なルートを構築して、成田空港のトランジェット客を含めた観光客の誘致を図るものである。

参 考 資 料

1. 富里市周辺の施設

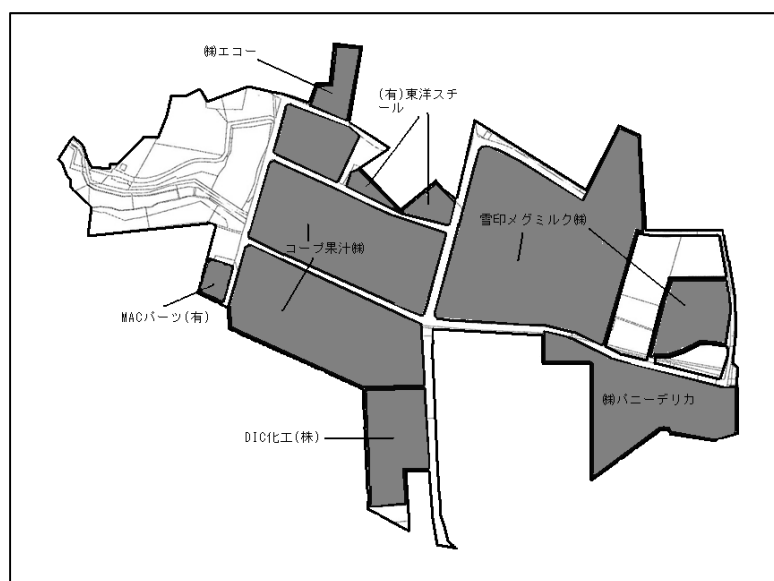
1.1. 周辺地域に既存する就業地及び観光地等の位置



1.2. 各施設の概要

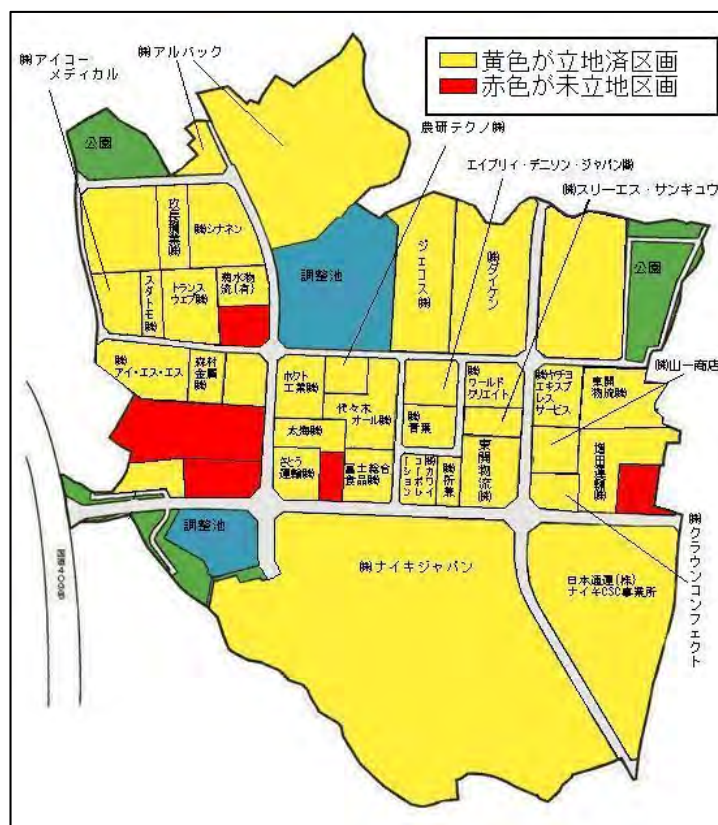
(1) 富里工業団地

- ① 所在地
富里市立沢新田・高野・十倉
- ② 総面積
約 26.1ha（立地率 100%）
- ③ 立地事業者
7 社
（平成 25 年 8 月末現在）
- ④ 就業者数
409 人
（平成 24 年 12 月現在）



(2) 富里第二工業団地

- ① 所在地 富里市美沢
- ② 区域面積 55.0ha
(立地率 93.5%)
- ③ 立地事業者
30 社
(平成 25 年 8 月末現在)
- ④ 就業者数
1,491 人
(平成 24 年 12 月現在)



(3) 新木戸大銀杏公園・富里バスターミナル

- ① 所在地 富里市七栄
② 面積 新木戸大銀杏公園 約 1ha
③ オープン 新木戸大銀杏公園 平成 22 年 3 月 28 日
富里バスターミナル 平成 19 年 3 月



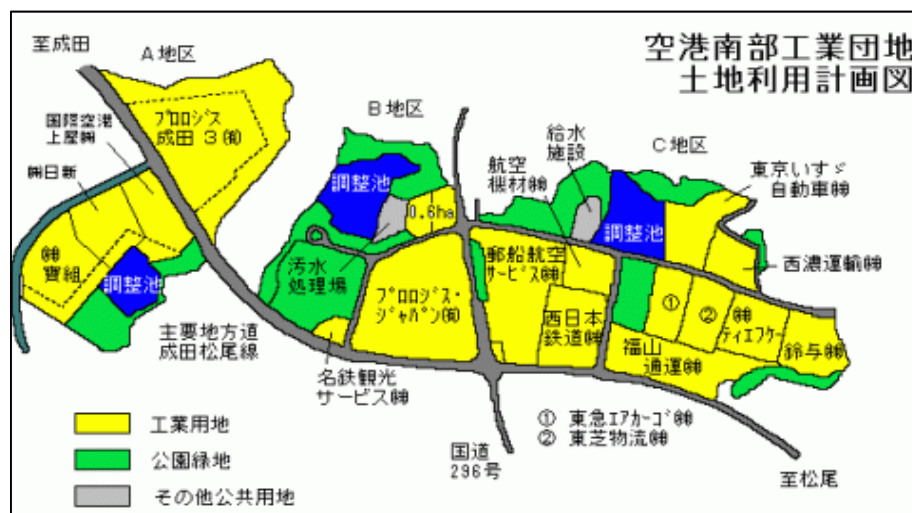
(4) 旧岩崎家末廣別邸（国登録有形文化財）

- ① 所在地 富里市七栄
- ② 面積 42,000 m²
- ③ 建築物 主屋（建築面積：約 150 坪）
東屋（建築面積：約 15 坪）
石蔵（建築面積：約 7 坪）



(5) 空港南部工業団地

- ① 所在地 山武郡芝山町岩山
- ② 面積 全体面積 約 37.0ha うち工業用地面積 約 24.0ha
- ③ 立地事業者 17 社
- ④ 就業者数 1,450 人（平成 25 年 3 月現在）



(6) 航空科学博物館

① 所在地

山武郡芝山町岩山 111-3

② 面積

敷地面積 51,530 m²

建物延べ床面積 3,750 m²

③ オープン 平成元年 8 月 1 日

④ 年間入場者

184,000 人（平成 24 年度）

⑤ 利用案内

入館料 大人 500 円 中高生 300 円

こども（4 歳以上～小学生）200 円

団体（20 人以上）20%割引

開館時間 10：00～17：00（入館最終 16：30 まで）

休館日 月曜日（月曜日が祝日の場合はその翌日）

年末年始（12 月 29 日～12 月 31 日）



(7) サテライト成田（競輪場外車券売場）

① 所在地

山武郡芝山町岩山 1411

② オープン

平成 20 年 7 月 26 日

③ 年間入場者

249,824 人（平成 24 年度）



(8) 空の駅 風和里しばやま（空港南側農産物直売所）

① 所在地 山武郡芝山町朝倉 394-15

② オープン 平成 24 年 4 月 26 日



(9) 酒々井プレミアムアウトレット

- ① 所在地 印旛郡酒々井町飯積 689
- ② 面積 敷地面積 194,200 m²
うち商業施設面積 21,700 m²
- ③ オープン 平成 25 年 4 月 19 日
- ④ 店舗数 121 店舗
- ⑤ 営業時間 10:00～20:00
- ⑥ 年間来場者 350 万人（予測）
- ⑦ 自動車来場台数 7,300 台／日 （予測）



【その他】

航空科学博物館ホームページ (<http://www.aeromuseum.or.jp/>) 2013 年 10 月 14 日

芝山町ホームページ (<http://www.town.shibayama.lg.jp/>) 2013 年 10 月 14 日

千葉県ホームページ (<http://www.pref.chiba.lg.jp/>) 2013 年 10 月 14 日

富里市ホームページ (<http://www.city.tomisato.lg.jp/>) 2013 年 10 月 14 日

2. 各輸送システムの事例

2.1 各交通機関の種類と特徴

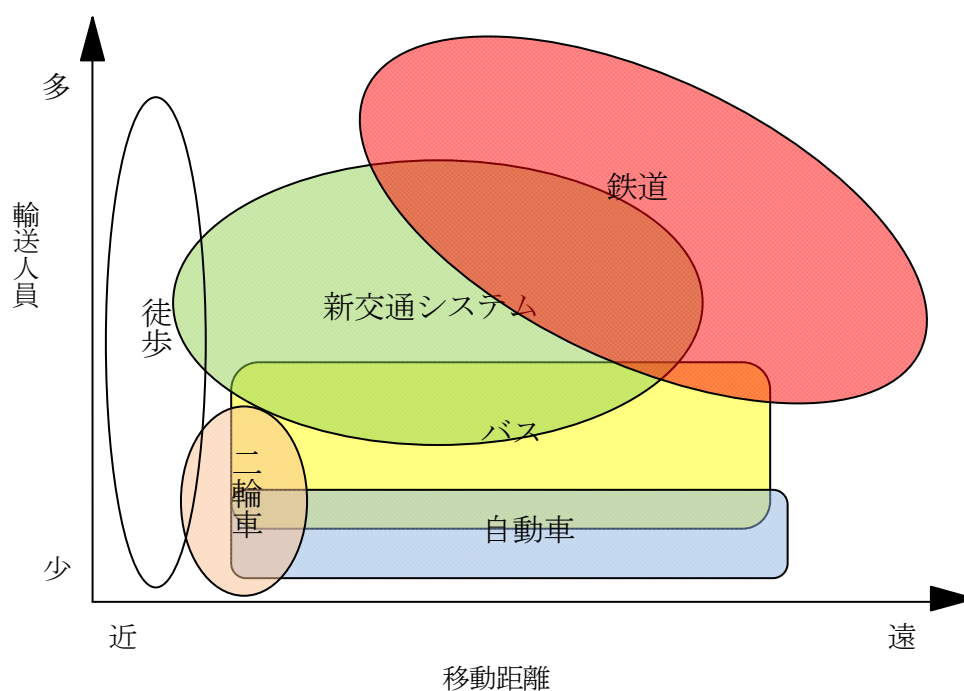
さまざまな輸送システムの適用範囲は、輸送人員と移動距離に着目すると下図のように表される。鉄道は大量輸送でかつ距離の比較的長い場合にその特性を発揮できる。

新交通システムとは、鉄道以外のガイドウェイや専用軌道を用いた乗り物を指し、下表にその例を示す。新交通システムは中量程度の輸送量で移動距離の比較的短い場合に適している。

バスや自動車も移動距離の比較的短い場合に適しているが、輸送人員は少量である。

二輪車の輸送人員は1～2名であり、操縦士自らが輸送される客体となることが多い。同様に、徒歩も輸送客体が自らの足で移動するものである。徒歩による移動距離は近いことが特徴である。

それぞれの輸送システムが適応範囲を補完することで、輸送システム全体の利便性を高めている。



輸送システムの特徴

主な新交通システム

種類	特徴	路線名称
AGT (Automated Guide-way Transit)	専用軌道を小型軽量のゴムタイヤ付車両がガイドウェイに沿って走行するシステム	山万ユーカリが丘線 舎人ライナー ゆりかもめ
モノレール	走行路にゴムタイヤの車両が跨座又は懸垂して走行するシステム	千葉都市モノレール 多摩都市モノレール

ガイドウェイバス	専用の軌道上を誘導され走行する方式のバス。また車両は一般道も通行可能な併用なシステム	名古屋ガイドウェイバス
HSST (常電導磁気式リニアモーターカー)	車輪がなく磁気で浮上しリニアモーターカーで進むシステム	愛知高速交通東部丘陵線
LRT (Light Rail Transit)	従来の路面電車の発展型で、加速性や快適性等を高めた車両が走行するシステム	富山ライトレール 広島電鉄 鹿児島県交通局

2.2 鉄道による輸送

鉄道輸送は、定時性、速達性に優れた輸送システムで、大量輸送かつ移動距離が比較的遠い場合に適している輸送システムである。ここでは千葉県内の鉄道を例にその特徴をみる。

紹介する鉄道

名称	開業時期	経営主体	一日平均利用客数
東葉高速鉄道	平成 8 年 4 月	東葉高速鉄道株式会社	約 135,000 人
芝山鉄道	平成 14 年 10 月	芝山鉄道株式会社	約 1,700 人

(1) 東葉高速鉄道

京成線の混雑緩和を目的に、建設することとなった鉄道である。経営主体は、千葉県や船橋市、京成電鉄などが出資する東葉高速株式会社(第3セクター)である。

開業は、平成 8 年 4 月で、「西船橋～東葉勝田台」運行距離約 16.2 km、全 9 駅を約 20 分で運行する。用地買収が難航し、完成時期が大幅に遅れ工事費が増大したことから、高い運賃設定となっている。経営状況は、収支が黒字となっているものの、累積赤字額が未だ 800 億円を超えている。



東葉高速鉄道

（２）芝山鉄道

空港が設置されることにより、通行が分断されてしまうなどのデメリットを受ける空港東側地域への振興策として、国が建設を約束した鉄道である。

経営主体は、成田国際空港株式会社が３分の２超を、残りを千葉県・芝山町などが出資する芝山鉄道株式会社(第３セクター)である。

開業は、平成１４年１０月で、「東成田～芝山千代田」運行距離約２.２km、全２駅を約４分で運行する。普通鉄道のみを保有する鉄道会社の中では、日本一保有する路線が短いという特徴を有する。

経費の節減を進めているが、空港関係の会社が移転するなど利用者が減少しており、経営状況は収支のバランスを取ることが難しい状態である。



芝山鉄道

2.3 鉄道以外の手段による輸送

国内には、鉄道以外にもさまざまな輸送システムが存在している。これら新交通システムと呼ばれるものは、いずれも鉄道と比較して輸送量が少なく、移動距離が短い場合に適している。ここでは、千葉県内の２つの路線を含む５つの路線を例に、その特徴をみる。

紹介する鉄道以外の輸送システム

名称	開業時期	経営主体	一日平均利用客数
山万ユーカーが丘線	昭和 57 年 11 月	山万株式会社	約 2,000 人
千葉都市モノレール	昭和 63 年 3 月	千葉都市モノレール株式会社	約 45,000 人
名古屋ガイドウェイバス	平成 13 年 3 月	名古屋ガイドウェイバス株式会社	約 10,000 人
愛知高速交通東部丘陵線	平成 17 年 3 月	愛知高速交通株式会社	約 19,000 人

富山ライトレール	平成 18 年 4 月	富山ライトレール株式会 社	約 5,300 人
----------	-------------	------------------	-----------

（１）山万ユーカリが丘線

「山万ユーカリが丘」の開発会社である「山万株式会社」が、住宅開発と合わせて、居住者の交通利便性を高める目的で、昭和 57 年 11 月に開業した。全 6 駅を約 14 分で運行する。

車両は専用軌道内を走行する。中央案内軌条を案内車輪で挟む強制案内方式である。案内車輪、走行車輪ともにゴムタイヤを使用している。

純民間企業経営の新交通システムとしては、日本で初めて実現したものである。

デベロッパーである企業が、住宅事業や福祉事業、不動産事業などを展開し、まちづくりの一つとして鉄道事業を行っている。造成工事に併せて整備したことや、駅舎をはじめとする設備を最小限に抑え、ランニングコストを軽減する運行方式を採用することで、経営状況は総合的に収支のバランスを保っている。



山万ユーカリが丘線

（２）千葉都市モノレール

高度経済成長期の急激な人口増による交通需要の増加に対応するため、千葉県や千葉市、民間企業などが出資する千葉都市モノレール株式会社(第 3 セクター)によって運行されている。開業は昭和 63 年 3 月で、「千葉みなと駅～県庁前駅(1 号線)」「千葉駅～千城台駅(2 号線)」総運行距離 15.2 km, 全 19 駅(1 号線 : 6 駅, 2 号線 : 13 駅)を 1 号線は約 10 分, 2 号線は約 24 分で運行する。

一般的にモノレールは、主に道路内の高架構造として導入するため、自動車交通と完全に分離され道路交通に与える影響が小さい。しかし一定の道路幅員が必要で空間的制約があるとともに、建設費や運営費が高額になる。また高架のため、地上から乗車するホームまでの距離が長くなる欠点を持つ。

千葉都市モノレールでは、旅客以外にもフィルムコミッションなどに積極的に取り組み、イメージの向上を図っている。経営状況は、当初は厳しい経営状況であったが、現在は黒字となっている。



千葉都市モノレール

（３）名古屋ガイドウェイバス

ガイドウェイバスは、鉄道とバスの利点を組み合わせたシステムである。通常のバスは道路交通渋滞の影響を受けるために、定時制の確保が難しいという欠点がある。その欠点を補うため、前輪案内装置を装備した車体を使い専用軌道を運行させることで、定時性と速達性を確保する。

ガイドウェイバスは、専用軌道から一般道路を連続して走行することが可能である。一般道では案内装置を車体内に格納して路線バスと同様に走行し、専用軌道部では案内装置による案内を行う。

名古屋ガイドウェイバスの開業は平成 13 年 3 月である。高架専用軌道は約 6.5km あり、9 駅を約 13 分で運行する。経営状況は負債が資産を上回っており、損益においても赤字となっている。



名古屋ガイドウェイバス

（４）愛知高速交通東部丘陵線

愛知高速交通東部丘陵線は常電導磁気浮上式（リニアモーターカー）を採用して、電磁石の吸引力の働きでレールから浮上して走行する。軌道との接触による音と振動がほとんどないことが特徴の輸送システムである。

平成 17 年 3 月に日本国際博覧会（愛・地球博）会場へのアクセス線として開業し、約 8.9km の区間にある 9 駅を、所用時間約 17 分で運行している。

輸送人員並びに旅客運輸収入は増加傾向にあるものの、年間 13 億 8 千万円の営業損失を計上しており、経営状況は厳しいと言える。



愛知高速交通東部丘陵線

（５）富山ライトレール

LRT（次世代型路面電車）は旧来の路面電車と比べ、車両と軌道を近代化させた交通システムである。路面電車は地上装置であるため駅設置費用が比較的安く、駅間距離を短くして設置できるため駅を多く作ることが容易で、利便性が高いシステムにできるという利点がある。駅は基本的に道路内にあり、歩道とほぼ水平移動が可能のため乗降の負担が少ない。富山ライトレールでは、超低床構造の車両の導入や、騒音・振動を抑える制振軌道を採用することで利用者の更なる利便性を図っている。

富山ライトレールは富山市と富山県が全体の約 50%の出資をして設立された。富山港線は営業キロが 7.6km、区間内の 13 駅を約 22 分で運行している。経営状況は、鉄道事業のみでも年間 6,500 万円の営業損失が発生しているが、補助金を補てんすることで黒字化を保っている。



富山ライトレール

【引用・参考文献】

松本陽ほか「新時代を迎える都市交通システムー一人にやさしい交通システムをめざしてー」（『電気学会論文誌』第 113 巻 6 号）1993 年

水間・松本「いろいろな都市交通システムの比較」（『電気学会誌』119 巻）1999 年

【その他】

愛知高速交通株式会社ホームページ (<http://www.linimo.jp>) 2013 年 9 月 24 日

名古屋ガイドウェイバス株式会社ホームページ (<http://www.guideway.co.jp>) 2013 年 9 月 24 日
富山ライトレール株式会社ホームページ (<http://www.t-lr.co.jp>) 2013 年 10 月 27 日
東葉高速鉄道株式会社ホームページ (<http://www.toyokosoku.co.jp>) 2013 年 10 月 27 日
ユーカリが丘公式タウンポータルサイト (<http://town.yukarigaoka.jp>) 2013 年 10 月 27 日
芝山鉄道株式会社ホームページ (<http://www.sibatetu.co.jp>) 2013 年 10 月 27 日
千葉市「千葉都市モノレール事業の概要」千葉市ホームページ
(<http://www.city.chiba.jp/toshi/toshi/kotsu/monorail1.html>) 2013 年 10 月 27 日

3. つくばエクスプレスの計画～完成，まちづくりの事例

3.1 概要

(1) つくばエクスプレス（常磐新線）

① 区間

秋葉原～つくば 58.3 km

② 経過地

東京都 秋葉原，浅草，北千住（13.2 km）

埼玉県 八潮市南部，三郷市中央部（7.4 km）

千葉県 流山市南部，柏市北部（13.5 km）

茨城県 守谷市南部，筑波研究学園都市（24.2 km）

③ 駅数

20 駅（東京都 7 駅，埼玉県 2 駅，千葉県 5 駅，茨城県 6 駅）

④ 事業主体

首都圏新都市鉄道株式会社

⑤ 事業費

8,081 億円

⑥ 開業日

平成 17 年 8 月 24 日

3.2 背景

昭和 40 年，高度経済成長期に入り，東京都市圏では通勤時間帯ピーク時の混雑が社会問題として顕在化しつつあった。当時の国鉄は，増え続ける旅客に対応するため，国鉄第三次長期計画の中で昭和 40 年度から 46 年度までの間，東海道線・横須賀線，総武線，常磐線，東北線，中央線の五方面について，線路増設工事，旅客線と貨物線の分離工事など「五方面作戦」と呼ばれる輸送力増強事業を行った。

東京都心部から 40～50km の距離内にある茨城県の県南西地域は，昭和 40 年代から 50 年代にかけて，常磐線沿線を中心に人口増加が著しいエリアであり，自然も豊富な地域であったため，東京に近くて緑豊かな住宅地としてのポテンシャルも高いと目されていた。

一方，この地域には筑波研究学園都市があり，国際的科学・技術研究センターとしての役割は一層重要視されつつあり，研究学園都市の熟成に向けて都心直結の鉄道新線が求められていた。そこで昭和 53 年に「茨城県県南西地域交通体系調査委員会」により提案されたのが，「第二常磐線」である。茨城県は昭和 58 年に「第二常磐線と地域開発に関する調査研究会」を設置・検討を進め，国の運輸政策審議会が昭和 59 年度の提言を目標に調査審議を行っていた東京 50km 圏における高速鉄道を中心とした交通網整備計画の審議会に第二常磐線を盛り込むべく要望を行った。これがのちのつくばエクスプレスにつながる最初の計画である。

3.3 開業までの主な経緯

昭和 60 年 7 月	運輸政策審議会（※）答申第 7 号で「常磐新線は、都市交通対策上、喫緊の課題」として答申 2000 年までに整備すべき路線として、東京を起点に北千住を經由して守谷町南部までの路線が盛り込まれた。さらに将来は筑波研究学園都市までの路線延長を検討するとされた。これが「常磐新線」である。当時は首都圏への人口集中と都心の地価高騰、周辺への人口拡散が進んでいた。
昭和 60 年 12 月	沿線 1 都 3 県（東京都、茨城県、茨城県、千葉県）知事による「常磐新線建設促進関係都県連絡協議会」を設置
昭和 62 年 9 月	運輸省、各自治体、J R 東日本による「常磐新線整備検討委員会」設置
平成元年 6 月	「大都市地域における宅地開発及び鉄道整備の一体的推進に関する特別措置法」（以下「一体化法」という）成立（同年 9 月施行）
平成 3 年 3 月	沿線 1 都 3 県及び関係市区町村の出資により第 3 セクター「首都圏新都市鉄道株式会社」設立事業が具体的なスタートする
平成 3 年 10 月	一体化法に基づく「基本計画」を運輸・建設・自治各大臣が承認
平成 4 年 1 月	第 1 種鉄道事業者として首都圏新都市鉄道株式会社が免許を取得
平成 6 年 10 月	秋葉原において常磐新線起工式
平成 9 年 5 月	整備計画見直しに伴う工事計画変更認可
平成 11 年 6 月	つくば市域の都市計画が決定、全線において都市計画の手続きが完了
平成 13 年 2 月	首都圏新都市鉄道株式会社が路線名称を「つくばエクスプレス」と決定
平成 13 年 6 月	全区間工事着手
平成 15 年 1 月	首都圏新都市鉄道株式会社から事業計画の見直しが発表される
平成 15 年 10 月	つくばエクスプレスの駅名決定
平成 16 年 11 月	全線走行試験開始
平成 17 年 2 月	国土交通大臣あてに運賃認可申請
平成 17 年 8 月	開業

※注 国家行政組織法第 8 条の規定により運輸省組織令第 108 条に基づき設置された審議会。審議の所掌事務は「運輸大臣の諮問に応じて、総合的輸送体系の樹立のための基本的な政策及び計画の策定その他運輸省の所管行政に関する基本的な政策及び計画の策定について調査審議し、及びこれに関し必要と認める事項を関係大臣に建議すること。」と定められている。なお、運輸政策審議会は平成 13 年に他の 8 審議会と統合され「交通政策審議会」と名称変更された。



つくばエクスプレスの駅

3.4 新線整備方式について

(1) 最大の特徴

新線沿線の宅地開発と鉄道整備を一体的に推進する。

① 重点地域

駅設置予定地を含む相当量の宅地が計画的に供給される地域

→公共施行の一体型土地区画整理事業

道路・公園等の公共用地，住宅用地，公益施設用地，鉄道用地等を計画的に生みだし，整然とした街づくりを実施。

鉄道側は土地区画整理事業の換地により生み出された鉄道用地（「鉄道施設区」）を一括取得し，鉄道施設の整備を実施。

また，都市高速鉄道の都市計画及び環境影響評価を，関連する土地区画整理事業，道路及び都市計画区域・用途地区の変更などの都市計画の手続きと同時に行うことや，鉄道側は，都市計画決定の手続きと平行し鉄道事業法に基づく工事施工認可及び日本鉄道建設公団工事の申し出を行い公団工事として建設工事を実施するなど，同時進行による整備が様々な部分で行われた。

(2) 鉄道用地の取得

重点地域とその他の区域で異なる。

① 重点地域（一体型土地区画整理事業区域内）

→鉄道用地に充当する用地の先買を地方公共団体又は都市公団で実施。

都市計画で決められた鉄道施設区への集約換地（宅地扱い）を行い，日本鉄道建設公団が取得。

② その他区域

→通常の新線建設同様，建設主体である日本鉄道公団が単独買収。

3.5 沿線のまちづくりについて

(1) 埼玉県

① 概要

県，都市再生機構，八潮市が事業主体となり，計4地区，総開発面積約374ha，計画人口約4万人の新しいまちづくりが進められた。

② 特徴

地域の特色である「水と緑の自然環境豊かな地域」と「道路交通の結節点を有する」など高いポテンシャルを持つ地域。ものづくり産業の一端を担う工場等も数多く存在し，県内の産業発展を支えている地域でもある。つくばエクスプレス開通により，都心までのアクセスの良さ，最先端の研究機関や教育文化機関をもつつくば市や柏の葉キャンパスと直接結ばれることで，モノの流れ，ヒトの流れ，情報文化の流れを活発化させる。

③ 各地区の特徴

-1 八潮駅

八潮南部西地区（県施行）

八潮南部中央地区（独立行政法人 都市再生機構施行）

八潮南部東地区（八潮市施行）

「品格と活力のあるまちづくり」の実現

地区内を縦断する道路にまちの輪を形成し、八潮南部地区の特徴、個性を具体的な形で表現する空間として整備を進める。

-2 三郷中央駅

三郷中央地区（独立行政法人 都市再生機構施行）

「水と緑のレクリエーション拠点」

三郷中央駅を中心に商業・業務・文化、ならびに良好な居住環境を備えた「まちのシンボルとなる都市拠点」及び河川や公園などによる憩いと安らぎの空間として整備を進める。

(2) 千葉県

① 概要

県、都市再生機構、流山市が事業主体となり、計6地区、総開発面積約1,081ha、計画人口約10万5千人のまちづくりが進められた。

② 特徴

県総合計画「輝け！ちば元気プラン」に柏・流山地域を交流拠点都市として、地域の特徴である緑や水辺の自然環境を踏まえ、「環境・健康・創造・交流の街」を基本コンセプトに地域と大学などが連携したまちづくりを展開していくことを位置づけまちづくりを進める。

③ 各地区の特徴

-1 南流山駅

西平井・鰯ヶ崎地区（流山市施行）

鰯ヶ崎・思井地区（流山市施行）

「人と自然がふれあうまちづくり」

台地と低地の堺に位置し、丘や斜面地を有し、豊かな樹林や湧き水も見られる地区。住む人がこれらの自然に親しみ、身近に感じられる事業を進める。

※西平井・鰯ヶ崎地区は、平成25年2月20日から「西平井・鰯ヶ崎地区」と「鰯ヶ崎・思井地区」の2つの地区になった。

-2 南流山駅

木地区（県施行）

「子どもとお年寄りが安心して暮らせるまちづくり」

「都心にも近く、江戸川や地域の豊かな自然環境を有するまち」であることを活かし、環境、景観、土地利用などの方向性と具体的に整備手法を示した「まちづくりガイドライン」を策定し取り組む。

-3 **流山セントラルパーク駅**

運動公園周辺地区（県施行）

「ゆったりとくつろげるまちづくり（リラクゼーションフロント）」

総合運動公園や良好な斜面林など緑や水辺環境に恵まれている地区。

既存施設と新しい地域生活拠点が一体となったまちづくりに取り組む。

-4 **流山おおたかの森駅**

新市街地地区（独立行政法人 都市再生機構施行）

「市の中心核形成を目指した都市性と田園性が調和したまちづくり」

周辺に広がる豊かな自然と都市形成が調和したまちづくりを目指す。

「安心・安全」を街全体のテーマとして、防犯、子育て支援などの取り組みを進めている。

-5 **柏の葉キャンパス駅**

柏北部中央地区（県施行）

「人と環境にやさしいまちづくり」

大学キャンパスや公園など国や県などの施設が集積している地区。

「緑園都市構想」（柏市）と「柏の葉国際キャンパスタウン構想」（千葉県・柏市・東京大学・千葉大学）の上位計画と整合を図りながら、事業を進める。柏の葉キャンパス駅を中心に柏市景観まちづくり条例による景観重点地区の指定や、土地の処分に際してアーバンデザイン方針を示すなど、魅力あるまちづくりの推進に取り組む。

-6 **柏たなか駅**

柏北部東地区（独立行政法人 都市再生機構施行）

「都市と農業が共生するまちづくり」

公民学連携による都市農業と共存する田園都市づくりとして農あるまちづくり実行委員会を立ち上げ、「都市型農園の実践支援」「環境コンビニステーションの社会実験」「農ある景観形成」に取り組み、農地（生産緑地）の維持や活用等、都市型農業によるまちづくりを推進。

(3) 茨城県

① 概要

県、都市再生機構、守谷市などが事業主体となり、一体化法による土地区画整理事業の施行がされ、計8地区、総開発面積約1,700ha、計画人口約10万人の新しいまちづくりが進められた。

② 特徴

沿線地域の魅力である「都市」「自然」「知」をともに享受しながら、自分の希望にあわせて、「住み・働き・学び・遊ぶ」という沿線地域ならではの新しい暮らし方＝「つくばスタイル」をコンセプトにまちづくりを進める。

③ つくばスタイルの基本方針

- ・景観や環境等に配慮した、ゆとりとうるおいのあるまちづくり
ユニバーサルデザインの導入（駅周辺等）、無電柱化（幹線道路等）、透水性舗装（歩道）、雨水貯留浸透施設の設置、全戸ソーラー発電、オール電化街区の整備 等
- ・働く街・職住近接のまちづくり
誘致施設用地への企業誘致、商業・福祉・医療・教育施設等の立地促進 等
- ・積極的なPR、情報発信
各種メディアの活用、つくばスタイル協議会・住みたいねっと（Web）の運営

④ 各地区の特徴

-1 守谷駅

守谷駅周辺地区（守谷市施行）

人にやさしく機能的で人間味あふれる文化的なまち

沿線南の玄関口に位置。つくばエクスプレスと関東鉄道常総線の交差する駅を中心に、4分割されたエリアをそれぞれ、商業・交流・生活・業務といった特徴ある施設を配置。それらが関連し多様な機能が複合する便利で快適な商業ゾーンを形成。さらに、商業ゾーンをとり囲むように住宅ゾーンを配置し、定住する人たちによる賑わいや活気あふれるまちづくりを実施。

-2 守谷駅

守谷東地区（守谷市守谷東特定土地地区画整理組合施行）

都市に流れる優しい水音 この街でふれあい生まれる

水と緑に囲まれた美しい街、守谷ひがし野は豊かな自然と調和する街づくり、周辺住民が集う街を目指し開発。鉄道は関東鉄道 常総線・つくばエクスプレスを利用し、また自動車は常磐自動車道谷和原 IC を利用して首都圏へのアクセスも快適。機能的な街づくりと首都圏の利便性を兼ね備えた充実のエリア。

-3 みらい平駅

みらい平地区（県施行）

筑波山を眺望する丘陵の新市街地

豊かな自然が残されたエリア。周辺には美しい田園風景が広がっており、みらい平駅はつくばエクスプレスで唯一の掘割の駅。緑色の大屋根は地区のランドマーク。開発は豊かな自然との調和を大切にしながら進められ、土地利用の面では「住む、働く、学ぶ、憩う」といった様々なニーズに応えることを目指し、公共施設の整備や改善を図る。住宅と商業・業務施設が複合した新市街地。

-4 みどりの駅

つくばみどりの里地区（独立行政法人 都市再生機構施行）

豊かな自然と暮らしが調和した街

つくば市南端にあるつくばみどりの里地区の周囲は、緑豊かな田園地帯。農村集落との接点も多く見られ、農村と新しい住宅地の交流さらには守谷地区、みらい平地区と連携した田園都市づくりをめざす。みどりの駅は国道 354 号の南側にあり、駅を中心に商業・業務などのセンター施設を配しこの地区の核とする計画となっている。

-5 万博記念公園駅

田園都市 島名地区（県施行）

緑あふれる人・物・情報の新たな交流拠点

つくばエクスプレスと圏央道の交差点近くの万博記念公園駅周辺には地区の核となる商業・業務施設を置き、様々な都市機能の集積を図る。国道や県道などの幹線道路沿いでは、交通の便利さを生かした沿線開発を行い、首都圏北東部の人と物との交流拠点を目指す。また、つくば地域らしい緑豊かな住宅地づくりに取り組むとともに、圏央道の南側には、今ある自然環境を守る大規模な緑地を計画。2 本の川が流れ、農地や山林が広がる地区ならではの人と自然にやさしいまちづくりを進めていく。

-6 研究学園駅

研究学園 葛城地区（独立行政法人 都市再生機構施行）

「科学の街・つくば」の副都心

「科学の街・つくば」の副都心研究学園葛城地区は、つくば市中心部に隣接し、四方を市街化された地域に囲まれている。沿線で最も広い開発面積を有し H22 年 5 月につくば市新庁舎が移転、研究学園都市の副都心機能を担っている。生活と仕事に関わるサービスが集まる「複合市街地」としての発展が注目され、研究学園駅周辺には地区の核となる商業・業務施設が配置、南北には誘致施設が配置される計画となっている。また、地区内の自然や周辺の緑地と調和した住宅地をめざし、大規模な公園緑地なども整備。日本を代表する科学の街が「住みたい街」としても魅力的に進化を目指す。

-7 つくば駅

中根・金田台地区（独立行政法人 都市再生機構施行）

自然と調和する「緑農住一体型住宅」

中根・金田台地区は、既に市街地が成熟しているテクノパーク桜地区に隣接し、研究学園都市にもアクセスに優れている地区。郊外居住のモデル的な取り組みとして、農地・緑地・住宅地が一体となった一画地約 600 平方メートル程度の大規模宅地である「緑農住一体性住宅地」を地権者参加により実施していく予定。また、国指定史跡である「金田官衙」及び既存のさくら運動公園と一体的に公園的な空間である「歴史緑空間」が整備予定。地権者と協働でまちづくりを進め、地域の資産を活かした良好な住宅・宅地の供給を目指す。

【引用・参考文献】

- 小倉 迪郎「首都圏の未来を拓くつくばエクスプレスー常磐新線の建設事業と沿線開発」
（『建設界』）2001年12月号（建設界通信社）
- 藤枝 宏之「茨城県におけるTX沿線のまちづくりについて（つくばエクスプレス開業から5周年を迎えて）」（『区画整理』）2010年9月号（（社）街づくり区画整理協会）
- 篠 克美「つくばエクスプレス沿線のまちづくりについて」（『区画整理』）2010年9月号（（社）街づくり区画整理協会）
- 菰田 成彦「千葉県内におけるTX沿線のまちづくりについて」（『区画整理』）2010年9月号（（社）街づくり区画整理協会）
- 中島 三良「つくば市におけるTX沿線のまちづくり」（『区画整理』）2010年9月号（（社）街づくり区画整理協会）
- 都市高速鉄道研究会編集「つくばエクスプレス建設物語ー構想・施工・新技術の紹介」成山堂書店 2007年3月

【その他】

- 埼玉県 「検討中の新規路線（埼玉県内の鉄道路線等）」
「つくばエクスプレス（TX）」
「つくばエクスプレス沿線のまちづくり」
埼玉県ホームページ（<http://www.pref.saitama.lg.jp/>） 2013年9月21日
- 千葉県 「つくばエクスプレス沿線整備の推進」
「東葛飾北部地区事業（つくばエクスプレス沿線のまちづくり）ー千葉県企業庁」
「千葉県内の鉄道整備計画（つくばエクスプレス）」
千葉県ホームページ（<http://www.pref.chiba.lg.jp/>） 2013年9月21日
- 茨城県 「つくばエクスプレスと沿線のまちづくり」
「つくばエクスプレス沿線のまちづくり」
茨城県ホームページ（<http://www.pref.ibaraki.jp/>） 2013年9月21日
- つくばエクスプレス 「沿線情報」
「会社沿革」
- つくばエクスプレス（首都圏新都市鉄道株式会社）ホームページ
（<http://www.mir.co.jp/>） 2013年9月21日
- 流山市 「つくばエクスプレス沿線の土地区画整理事業」
- 流山市ホームページ（<http://www.city.nagareyama.chiba.jp/>） 2013年9月21日

富里市新アクセス構想研究会

活 動 記 録

1. あとがき

本研究会は、かつて富里を縦断するように三里塚から八街間を走っていた軽便鉄道の面影をたどりながら始まり、将来のまちづくりの構想として、「成田空港から富里を経由して八街に繋がる」新アクセスについて調査研究するため設置されました。構成員は、庁内職員から公募あるいは推薦による10名と、本研究会を主管する総務部秘書広報課の長及び事務局員で構成し、平成23年11月18日に設置されました。さらに、元運輸政務次官で富里市名誉市民の實川幸夫氏（日吉台在住）に研究会アドバイザーを引き受けいただき、随所で助言を仰ぐこととしました。

発足当初は、「成田空港から富里を経由して八街へ」の交通システムを考えるなかで、新しいまちづくりの可能性と、新アクセスのメリットやデメリット、経済効果などについて調査研究することとしていました。しかし、種々の研修会などで、「まちづくりの構想のなかで、その移動手段を検討すべきである」ことなどの示唆をいただきました。その結果、作業の過程において、課題に対するアプローチを本報告書冒頭の「目的」に記したように修正を図りました。

成田空港は、空港容量が30万回に拡大し、さらにLCCの台頭などによって、今後さまざまな需要が増えることが予想され、この受け皿として周辺地域が成田空港の第二のフィールドとして位置付け、その地域づくりと合わせて、新アクセスを整備することを提案するものです。

また、本市はこれまでと同様に成田空港を一つの軸としてまちづくりをしていくことから、成田空港そして新アクセスと関連づけながら、まちづくりについて議論を行い、『富里市の「選ばれるまち」づくりの提案』として報告するものです。

最後になりましたが、本報告書を作成にあたって、成田国際空港株式会社をはじめ国土交通省、八街市、芝山町、芝山鉄道株式会社に資料提供、ご助言を頂きました。さらに、調査や視察など多くの皆様に協力をいただきました。記して、感謝申し上げます。

2. 活動結果

平成 23 年度

研究会	月 日	主な内容
第 1 回	11 月 18 日	○設置要綱の制定 ○辞令交付式，構想策定スケジュールについて
研 修	11 月 24 日	○第 28 回関東ブロック都市交通計画担当者会議 (主任担当員参加)
第 2 回	12 月 16 日	○N A A 本社（成田国際空港内）視察 ・N A A 社員による講話（鉄軌道事業全般について） ・空港内施設見学
研 修	12 月 22 日	○第 1 回関東ブロック都市・地域総合交通戦略推進勉強会 (主任担当員，事務局参加)
第 3 回	平成 24 年 1 月 4 日	○隣接関係市町などへの調査内容打合せについて (空港周辺地域の発展の視点から，地域計画等の把握と整理)
調 査	1 月 17 日	○八街市へ調査 ・市基本構想・基本計画について ・八街市と成田空港について (成田空港との関係・空港関連企業) ・市内の公共交通の現状と課題について
調 査	1 月 18 日	○芝山町へ調査 ・町基本構想・基本計画について ・空港南部地域を起点とする交通構想について (成田国際空港南部地域公共交通会議を含む) ・南部工業団地の入居状況について ・市内の公共交通の現状と課題について
調 査	1 月 20 日	○芝山鉄道株式会社へ調査 ・芝山鉄道の概要，乗降客数，経営状況などについて
第 4 回	2 月 9 日	○関係市町等の調査結果報告について
第 5 回	2 月 15 日	○国土交通省へ勉強会（鉄道局内会議室） ・東京圏交通網整備計画や新線開通までの流れなど，鉄軌道事業全般について

平成 24 年度

研究会	月 日	主 な 内 容
第 6 回	5 月 17 日	○検討項目の抽出など今年度計画について
第 7 回	6 月 20 日	○まちづくりやルート等の検討項目抽出などについて
第 8 回	7 月 19 日	○まちづくりやルート，未利用地の活用などについて
第 9 回	8 月 16 日	○まちづくりや空港を活用した可能性について
研 修	10 月 23 日	○山万・ユーカリが丘線の視察
第 10 回	11 月 13 日	○報告書骨子（案）などについて
調 査	11 月 19 日	○大和ハウス工業株式会社【まちづくり検討調査】
調 査	11 月 20 日	○ラディソンホテル成田【まちづくり検討調査】
調 査	11 月 21 日	○チェルシージャパン株式会社【まちづくり検討調査】
調 査	1 月 31 日	○A G S（現 J A L グランドサービス）
第 11 回	3 月 15 日	○各班におけるまちづくり検討調査の報告などについて

平成 25 年度

研究会	月 日	主 な 内 容
第 12 回	5 月 8 日	○当市の問題点・課題の整理について
第 13 回	5 月 31 日	○人・企業に選ばれるまちについて
第 14 回	7 月 18 日	○まちづくりとアクセス（構想への取り込みについて） ○報告書の作成・分担について
第 15 回	9 月 26 日	○報告書（案）内容の検討について
第 16 回	11 月 27 日	○報告書（案）内容の検討について
第 17 回	1 月 8 日	○報告書（案）の検討について
第 18 回	1 月 24 日	○報告書（案）の検討について
第 19 回	2 月 3 日	○報告書（案）の検討について
第 20 回	2 月 24 日	○報告書提出

3. 民間事業者への訪問調査

市内を中心とした民間事業者から聞き取り調査等を行い、民間事業者の動向を把握することを目的として調査をしたものである。

(1) 基礎データ

① 産業別事業所数及び従業員数について

	第一次産業	第二次産業	第三次産業
事業所数（所）	17	341	1,441
従業員数（数）	294	3,301	13,663

【平成 21 年経済センサス基礎調査】

② 就業及び通学者の人数及び割合について

富里市内： 10,335 名／50.87%

他市町村→富里市			
	市町村名	人数（名）	割合（%）
1	成田市	2,426	11.92
2	八街市	1,597	7.84
3	山武市	596	2.93
4	佐倉市	549	2.70
5	酒々井町	423	2.08

富里市→他市町村			
	市町村名	人数（名）	割合（%）
1	成田市	7,517	26.13
2	東京都	1,603	5.57
3	千葉市	1,324	4.60
4	佐倉市	1,076	3.74
5	芝山町	865	3.01

【平成 22 年国勢調査】

(2) 富里市内にある企業への聞き取り調査結果

① 企業自身を感じる富里市の印象について

企業名	意見
市内不動産業者 A	建築関係業者が不動産業をしている。土地の売買ではなく、建売等での業者が増えてきている。
大和ハウス工業（株）	県内企業には、認知されているが、県外には認知度は低い。 富里インターチェンジ周辺道路の渋滞がマイナス要因であるが、今後酒々井インターチェンジのオープンは、プラスになるのはいか。
チェルシージャパン(株)	駅がなく、富里へは、高速バスを利用したほうが便利である。 成田駅周辺と国道 296 号沿線では生活環境が違う。

② 顧客とのやり取りの中で感じている富里市について

企業名	意見
市内不動産業者 A	相続等で発生した既造成団地の土地を売買する場合、ニーズがなく、投資目的の売買もない。 事務所・店舗については、新規で建物を建てて進出する企業はないが、空き店舗への進出はある。
市内不動産業者 B	富里市（日吉台）に住宅を購入するより成田市に行くケースが多い。
大和ハウス工業(株)	都心から 50 km 圏内(神奈川・埼玉・千葉)では、地価が安く、高速道路が整備されていることから候補地にはなりやすいのだが、20 km 先（茨城）まで行けば、水道（井戸水）の規制がないことから費用対効果で、先まで行くケースも多い。 雇用面で、従業員確保についても問い合わせがある。通勤のためのバス停を案内するが、基本的に車利用が多く、駐車場の整備について工夫する必要がある。
ラディソンホテル成田	高速バス 1 本で東京からの利便性や自然が多いことから企業の滞在型研修で利用されている。

③ 成田空港との関係について

企業名	意見
市内不動産業者 A	成田空港の拡大に対する影響はない。
大和ハウス工業(株)	税関の問題があり、問い合わせ企業は、成田空港を意識していないようである。 ただし、空港周辺の工業団地の区画が埋まってきており、家賃も高いことから、富里に来る可能性がなくはない。
ラディソンホテル成田	発着便数の増加・LCC の就航による利用者の見込みは、クルーについてはあるかもしれないが、空港までの移動手段もよくなっているので、ホテルを利用するかは疑問である。
チェルシージャパン(株)	高速バスを利用したシャトルバスを運行する予定である。

④ 市へ提案（必要なもの）

企業名	意見
ラディソンホテル成田	「道の駅」の設置、メインストリートの特色化、パチンコ店とのタイアップ、大学・専門学校のキャンパス誘致、CMやPVの作成、鉄道の誘致など。
チェルシージャパン(株)	電車を通すのではなく、高速バスを中心とした公共交通を検討すべきではないか。

《参考資料》

企業調査報告書（１）

調査内容 空港関連のまちづくりに関する調査

その他まちづくりに関する調査

調査日時 平成２４年１１月２０日（火）午後３時

調査企業 ラディソンホテル成田 関谷さん

調査員 木村，林，安藤，永田

【Q 富里市に必要なものは？】

A ①「道の駅」の設置

週末のドライバーやツーリングなどの観光客の取り込み

ご当地グルメの販売なども効果的

②メインストリートの特色化

日吉台や富里インターチェンジ前の通り，役所前通りなどに特色あるネーミングを

③富里に多くあるパチンコ店とのタイアップ

「１３の付く日は富里デー」など

④大学，専門学校のキャンパス誘致

⑤面白味のある CM や PV の作成

You Tube など流して話題にする。

⑥鉄道の誘致

鉄道（電車等）により，都内からの交通の利便性の向上

⑦花粉の町

森林の多さを逆手にとり，富里ブランドの花粉症対策グッズを販売

【Q ホテル利用の客層は？】

A クルー半分，その他ホテル利用者

以前は７割くらいがクルーであったが，親会社がデルタ航空に変わってからは，クルーの数は年々減少傾向にある。

夏場は，リゾート感覚でホテルのプールを楽しむ観光客が増える。

富里スイカロードレース時は，前日から泊まるお客が多い。

企業の滞在型研修の多く利用されていて，ホテルとしては研修に使っていただくことが一番の利益になるが，最近では小田原，富士山方面と競合し，研修利用者も年々減少傾向にある。なお，１ヶ月くらい泊まり込みで研修を行う企業もいる。

【Q 利用客の行動は？】

A 主に成田方面にシャトルバスを利用してイオンやイトーヨーカドーに買い物に行っている。コスメや電器製品の購入と，１００円ショップが意外と人気が高い。

最近是中国客が減ってしまったが、中国系の観光客は、食べ放題の店に食事をとりに行くことが多かった。

【Q 研修会場として富里を選ぶ理由は何か？】

A 自然が多いことと、高速バス1本で東京から来られる利便性

【Q 研修を行う企業の種類は？】

A 製薬会社やIT関連企業が多い。

【Q ラディソンホテル成田を利用している航空会社は？】

A デルタ航空、KLM オランダ航空、エジプト航空の3社

【Q LCCの就航に伴い、ホテル利用客の見込は？】

A 空港周辺のホテルの中では、LCC利用客のための送迎を行ったりしているところもあるが、空港までの移動手段も良くなっている中で、格安航空を利用しているお客が前乗りしてまでホテルを使うかは疑問である。

【Q 発着便数の増加によるお客の取り込み見込は？】

A クルー等については、新規開拓はするであろう。

【Q 乗り継ぎ客のホテル利用状況とホテルでの行動は？】

A 乗り継ぎのためにホテルに宿泊されるお客は多い。ただし、あくまでも乗り継ぎのためであるため、観光に行ったりすることは少なく、ほとんどがホテルで過ごしている様子である。また、飛行機の到着遅延により、急きょホテルを利用されるケースも多くあるが、そのほとんどは同じようにホテルで過ごしている。

企業調査報告書（２）

調査内容 まちづくりに関する調査

調査日時 平成２４年１１月２１日（水）午前１０時

調査企業 チェルシージャパン(株) 酒々井プレミアムアウトレット準備室

南室長，河野副室長，安田オペレーションマネージャー

調査員 高橋，鈴木

【Ｑ どの方面からの客が来ることを想定しているのか？】

A 東関道：一般道＝６：４（←一般道の内，南西方面：成田方面＝３：１）

【Ｑ 酒々井町（行政）に要望することは？】

A インフラの整備（道路，下水道）

【Ｑ 成田空港からの来る人をどのように移送することを考えているのか？】

A 高速道路を利用したシャトルバスを運行する予定である。成田空港の第１ターミナルから１５分を見込んでいる。

【Ｑ 富里市の印象等は？】

A ・駅がない。

- ・成田駅周辺と国道２９６号沿道では，生活環境が違う。
- ・富里市に来るには高速バスを利用した方が便利である。
- ・電車を通すのではなく，高速バスを中心とした公共交通を検討すべきではないか。

【Ｑ 観光などの一般的なニーズについて教えてほしい。】

A 観光地から観光地までの移動の目安としては，トイレ休憩が発生するため，移動時間９０分が目安となっている。

ただし，移動ルートが一般道だと６０分，移動手段が自家用車だと４０分が目安となる。

当アウトレットでの滞在時間は，２～３時間を想定している。

【その他】

○ 今度オープンするアウトレット内のフードコートにおいて，町の情報コーナーを設置予定である。

千葉県と酒々井町の情報を発信するブースを設置する予定である。以前，富里市にも声をかけたが，設置しないということであった経緯がある。

今からブースを設置することは無理であるが，イベントのチラシなどを置くなどについては，協力させてもらう。

○ オープン３カ月は，オープン景気といって，非常に混雑することが想定される。大体，海の日までは混雑すると想定している。

企業調査報告書（３）

調査日時 平成２４年１１月１９日（月）１１時４５分～１２時３０分

調査企業 大和ハウス工業株式会社 東京支社

建築事業部 第二営業部営業第二課 清家課長

調査員 高橋，鈴木，竹村

富里第二工業団地については，株式会社フジタの開発を事業継続する約束で引き継ぎ，千葉県の企業誘致，企業立地支援等でアピールをしている。建築部門もあるので，土地だけでなく，建物込みでの販売を行っている。

※ちなみに１坪，１０５，０００円で，この金額については，地権者との約束事でなかなか下げることができない。（近隣から比べて割高で，さらし物件となっている。）そのため，建築費を抑えて販売を行っている。

○企業から見た富里の印象

県内企業においては，（成田の手前ということで，）認知度はあるが，県外企業においては，認知度はまだ低い。

富里インターチェンジ周辺道路の渋滞が，マイナスの要因としてある。４車線化した，以前のイメージは払拭できない。ただし，酒々井インターチェンジは，プラス要因になりうる。

○問い合わせのある企業について

県内企業・・・船橋や市川にある企業が，今まで拠点をおいていた佐倉や四街道では手狭になり，転居先として探している。

県外企業・・・都心から５０km圏内の神奈川・埼玉・千葉で比較すると，千葉は，地が安く，高速道路が整備されていることから，候補地にはなりやすい。

一方で，１０～２０km先（茨城）まで行けば，水道（井戸水）が自由に使えるということから，費用対効果を検討した場合，茨城まで行くケースも多い。

○企業がリサーチすること

- ・雇用について 従業員が確保できるか。従業員の通勤（駅〇分）

※富里の場合 バス停を案内するが，基本的に車を利用するケースが多いため，駐車場の確保が必要となっている。敷地全体を市街化区域に整備するとコストもかかるので，市街化区域に拠点を置いて，近くの市街化調整区域に駐車場を整備するなどの工夫をしているとのこと。

- ・水と電力について

千葉県は，水の規制がある。また，２０００Ｗの電力を超えると東電との協議が

必要となり、高圧線との兼ね合いで見送るケースもある。

○富里市と空港との関係

税関（東京税関・横浜税関）の問題があり、企業は、成田空港をあまり意識していない。空港周辺は、すでに区画が埋まっているおり、家賃も高いので、富里にも来る可能性があるかもしれないが、期待はできない。

○市街化区域と市街化調整区域での違い。

市街化調整区域は、地価は安いですが、インフラを整備しなくてはならず、時間とコストがかかるため、市街化区域への立地を判断するケースが多い。

企業調査報告書（４）

調査日時 平成２４年８月下旬

調査企業 市内不動産会社Ａ

調査員 鈴木

- インフラが整っていれば、住宅は売れる。
- 具体的な目的がなく、土地等の購入はない。（要は投資目的の売買はない。）
- 相続等で発生する４０～４５坪くらいの既造成団地を売買する場合、ニーズがなく値段が付かない場合がある。
- 市街化区域の中であれば、住宅は売れる。
- 市街化調整区域でも、水道、道路側溝、浄化槽があれば、ギリギリ売れる。
- 水道がなく、井戸水を使っているような住宅は売れない。
- 最近では、建築関係の業者が不動産業をやっている、土地の売買で利益を上げるのではなく、建て売り等で建築物の建築で利益を上げるような業者が多い。
- 事務所や店舗のニーズは、新規で建物を投資して進出する企業はないが、空き店舗への進出ニーズはある。
- 富里市内は適当な中古物件の案件が少ない。
- 八街市とは、客層が違う。
- 成田空港の拡大に関する影響は、今のところ富里市にはない。

企業調査報告書（５）

調査日時 平成２４年９月１８日

調査企業 市内不動産業者Ｂ

調査員 鈴木

- 家の購入層は２０～３０代。
- 成田市への志向が強い。
- 当社は中古物件の売買が主である。

4. 富里市新アクセス構想研究会設置要綱

（設置）

第1条 将来のまちづくりの構想として、「成田空港から富里を経由して八街に繋がる」新アクセスについて調査研究するため、富里市プロジェクトチーム設置規程（平成4年訓令第9号）に基づき、富里市新アクセス構想研究会（以下「研究会」という。）を設置する。

（調査研究内容）

第2条 研究会は、次に掲げる事項について調査・研究し、その結果を取りまとめ、市長に報告することとする。

- （1）新線の本体事業に関すること。
- （2）本事業によるまちづくりに関すること。
- （3）本事業の波及効果などに関すること。
- （4）その他必要な事項に関すること。

（構成）

第3条 研究会は、別表に掲げる者をもって構成する。

（主任担当員及び顧問）

第4条 研究会に主任担当員を置き、主任担当員は総務部秘書広報課長とする。

- 2 主任担当員は、会務を取りまとめ、研究会を代表する。
- 3 研究会は、必要に応じて顧問を置くことができる。
- 4 顧問は、調査研究に関して、専門的な助言等を行うものとする。

（会議）

第5条 研究会の会議は、必要に応じ主任担当員が招集し、これを主宰する。

- 2 研究会は、その所掌事務の遂行に必要があると認めるときは、関係職員等の出席を求めて、その意見又は説明を聴くことができる。

（担当すべき課）

第6条 研究会を担当すべき課は、総務部秘書広報課とする。

（補則）

第7条 この要綱に定めるもののほか、研究会の運営について必要な事項は、別に定める。

附 則

この要綱は、平成23年11月18日から施行する。

5. 研究会担当員名簿（別表）

区分	氏 名	所 属（委嘱時）
担当員	安藤裕美子	総務部総務課（健康福祉部社会福祉課）
担当員	木内 淳	総務部財政課（会計課）
担当員	篠原 和也	総務部企画課（都市建設部都市整備課）
担当員	林 陽子	総務部企画課（総務部納税課）
担当員	竹村由起子	総務部課税課 （市民経済環境部市民活動推進課）
担当員	永田 健矢	健康福祉部子育て支援課（同左）
担当員	木村 伸弘	健康福祉部国保年金課（総務部企画課）
担当員	高橋 正浩	市民経済環境部産業経済課（同左）
担当員	鈴木 理仁	都市建設部建設課 （都市建設部都市計画課）
担当員	林田 利之	教育委員会生涯学習課（同左）
主任担当員	萩原 敏彦	総務部秘書広報課（同左）

事務局	寺沢 宏明	総務部秘書広報課（同左）
-----	-------	--------------

（所属部課：平成 26 年 2 月 24 日現在）