

東金市第2次  
都市計画マスタープラン  
(原案)

2020（令和2）年11月25日現在

東金市



# 持続可能な都市の実現に向けて



東金市長 鹿間 陸郎

本市では2002年(平成14年)に都市計画マスタープランを策定し、多様なまちづくりのニーズに対応しながら、市民主体のまちづくりの実現をめざして、都市づくりを進めてまいりました。

しかしながら、近年、人口減少や少子高齢化の影響、そして市民ニーズやライフスタイルの多様化をはじめ、AIやICT技術の発展、大規模自然災害への対応など、本市を取り巻く環境は変革のときを迎えています。

その一方で、首都圏中央連絡自動車道の整備進展や成田国際空港の機能拡張など、新たな発展の可能性も秘めており、これらを的確に捉えながら、都市の将来像の実現に向けた様々な取り組みが期待されております。

これらの社会情勢へ対応し諸問題の解決を図っていくために、本市の総合計画を支える都市づくりの方針であり、20年後の本市のあるべき姿を捉えつつ、今後の都市づくりの方向性を示した、新たな都市計画マスタープランを策定いたしました。

今後は、市域全体の均衡ある発展に目を配りながら、より豊かな市民生活の実現を図ることにより、持続可能な都市づくりを進めてまいります。

都市づくりの原動力は地域の人々です。今後も、市民、事業者、関係団体、行政が連携・協力し、都市づくりに取り組んでまいりますので、本計画の理念や方針に対する御理解と御協力を賜りますようお願いいたします。

結びに、策定にあたり、貴重なご意見やご提言をいただきました多くの市民の皆様、都市計画審議会委員の皆様ほか関係者の方々に心より感謝申し上げますとともに、今後とも本市の都市づくりの進展にお力添えを賜りますようお願い申し上げます。

2021年(令和3年)3月



# 目 次

<b>第1章 はじめに</b> .....	<b>1</b>
1-1 計画の背景と目的 .....	2
1-2 計画の位置づけと改定の考え方 .....	3
1. 計画の位置づけ .....	3
2. 改定の考え方 .....	4
1-3 都市計画マスタープランの役割 .....	5
1-4 対象区域と目標年次 .....	5
1. 計画の対象区域 .....	5
2. 目標年次 .....	5
3. 計画の見直し .....	5
1-5 都市計画マスタープランの構成 .....	6
<b>第2章 東金市の現況と課題</b> .....	<b>7</b>
2-1 現況特性 .....	8
1. 位置と地勢 .....	8
2. 人口・世帯 .....	9
3. 財政等 .....	11
4. 産業・経済 .....	13
5. 土地利用・住宅 .....	15
6. 道路・交通 .....	18
7. 都市基盤等 .....	23
8. 都市防災の状況 .....	26
9. 広域的役割 .....	27
10. 都市構造の比較 .....	28
2-2 社会情勢の変化 .....	29
2-3 現行都市計画マスタープランの評価 .....	33
2-4 市民意向等 .....	34
1. 東金市民アンケート .....	34
2. 市民懇談会 .....	37
3. 総合計画策定市民会議 .....	38
4. 大学・高校生との意見交換 .....	39
5. 転入・転出者アンケート .....	40
2-5 今後の都市づくりの課題 .....	42
<b>第3章 全体構想</b> .....	<b>47</b>
3-1 都市づくりの理念と目標 .....	48
3-2 将来人口 .....	51
3-3 めざす将来都市構造 .....	52
1. 将来都市構造の基本的な考え方 .....	52
2. 将来都市構造の配置と形成 .....	52
3-4 本市がめざす将来の都市の姿と暮らしの姿 .....	56
3-5 都市づくりの基本方針 .....	58
I 分野別の基本方針に関する基本的な考え方 .....	60
1. 土地利用・市街地整備 .....	60
2. 都市基盤施設整備 .....	61
3. 都市環境形成等 .....	65

Ⅱ テーマ別都市づくりの基本方針.....	67
1. にぎわいと魅力を生み出す都市づくり .....	68
2. 産業集積と発展に向けた都市づくり .....	73
3. 誰もが移動しやすく快適に暮らせる都市づくり.....	76
4. 人や環境にやさしい都市づくり.....	83
5. 安全、安心に暮らせる都市づくり.....	89
<b>第4章 地域別構想 .....</b>	<b>97</b>
4-1 地域別構想の考え方 .....	98
1. 地域別構想の役割.....	98
2. 地域区分の考え方.....	99
3. 地域別の現況.....	100
4-2 中央部地域.....	101
1. 地域の現況と課題.....	101
2. 地域づくりの将来イメージ .....	103
3. 地域整備の主要な方針 .....	103
4. 分野別の地域づくり方針 .....	105
4-3 北西部地域.....	112
1. 地域の現況と課題.....	111
2. 地域づくりの将来イメージ .....	114
3. 地域整備の主要な方針 .....	114
4. 分野別の地域づくり方針 .....	116
4-4 南東部地域.....	121
1. 地域の現況と課題.....	121
2. 地域づくりの将来イメージ .....	123
3. 地域整備の主要な方針 .....	123
4. 分野別の地域づくり方針 .....	125
<b>第5章 計画の実現に向けて .....</b>	<b>131</b>
5-1 本章の役割.....	132
5-2 基本的な考え方.....	133
1. 市民参加による都市づくり .....	133
2. 広域的な連携.....	133
3. 分野間連携 .....	133
4. 進行管理 .....	133
5-3 実現に向けた取り組み .....	134
1. 連携による都市づくりの推進.....	134
2. 関係自治体等との広域的な連携.....	139
3. 分野間連携の推進.....	139
4. 計画の進行管理.....	139
<b>用語集.....</b>	<b>142</b>

## 文章表現（語尾の記述）について

### ◆本計画を読むにあたっての注意事項

主に第3章「3-5 都市づくりの基本方針」、第4章「4-2 中央部地域」～「4-4 南東部地域」の文章表現（語尾の記述）については、計画内容の熟度や実施主体にしたがって、基本、以下のように整理しています。

表現方法	計画熟度	実施主体等
～図ります。	●施策の実現に向け、方向性（取組の姿勢）を示す事項	市が主体 市が市民・事業者と連携
～推進します。 ～進めます。	●すでに事業着手されている事項、または概ね10年以内に取り組む事項で、各施策の中で重点的に取り組む事項	市
～取り組みます。 ～行います。 ～〇〇していきます。	●すでに事業着手されている事項 ●概ね10年以内に取り組む事項	市
～努めます。	●施策の実現に時間がかかるが、継続して取り組んでいく事項	市
～働きかけます。	●施策の実現に時間がかかるが、継続して取り組んでいく事項	国・県、事業者
～促進します。 ～促します。 ～誘導します。	●すでに事業着手されている事項 ●概ね10年以内に取り組む事項	国・県、市民・事業者 (市が取組を促進・誘導)
～支援します。	●すでに事業着手されている事項 ●概ね10年以内に取り組む事項	市民・事業者 (市が取組を支援)
～検討します。	●施策の実現に向けて、行政内、関係機関、市民との協議、調整等が必要な事項	主体が決定していない (市が取組を先導)

## 用語の説明について

- ・本計画では、西暦を基本とし、( )内に和暦を表記しています。
- ・本編中の文章に「※」を記載している用語については、巻末の用語集に解説を記載しています。(例：ICT※)





# 第1章 はじめに

東金市第2次都市計画マスタープラン策定にあたっての背景や目的、位置づけや役割等について示します。

## この章の内容

- 1 - 1 計画の背景と目的
- 1 - 2 計画の位置づけと改定の考え方
- 1 - 3 都市計画マスタープランの役割
- 1 - 4 対象区域と目標年次
- 1 - 5 都市計画マスタープランの構成

## 1-1 計画の背景と目的

東金市（以下「本市」という。）の都市計画マスタープランは、2002年（平成14年）3月に策定され、目標年度を2020年（令和2年）として都市づくりを進めてきました。

目標年度の将来人口目標を75,000人と設定していましたが、2015年（平成27年）の国勢調査では60,652人となっています。これは、少子高齢化の進展や住宅需要の変化などの社会経済的な要因が大きいものと考えられます。

また、国立社会保障・人口問題研究所<sup>※</sup>の推計によると、2015年（平成27年）で25.8%となっている高齢化率は、2040年（令和22年）には38.8%まで上昇すると推計されており、人口減少や少子高齢化が一層進むことにより、医療福祉や子育て支援、商業等の生活サービスの低下、空き家・空き店舗の増加による生活環境の悪化、公共交通の利便性低下、公共施設の維持管理による財政の圧迫といった課題が生じることが懸念されます。

こうした背景と課題を踏まえ、市民・事業者と行政が一体となって取り組んでいく都市づくりを目指し、東金市第2次都市計画マスタープランを策定します



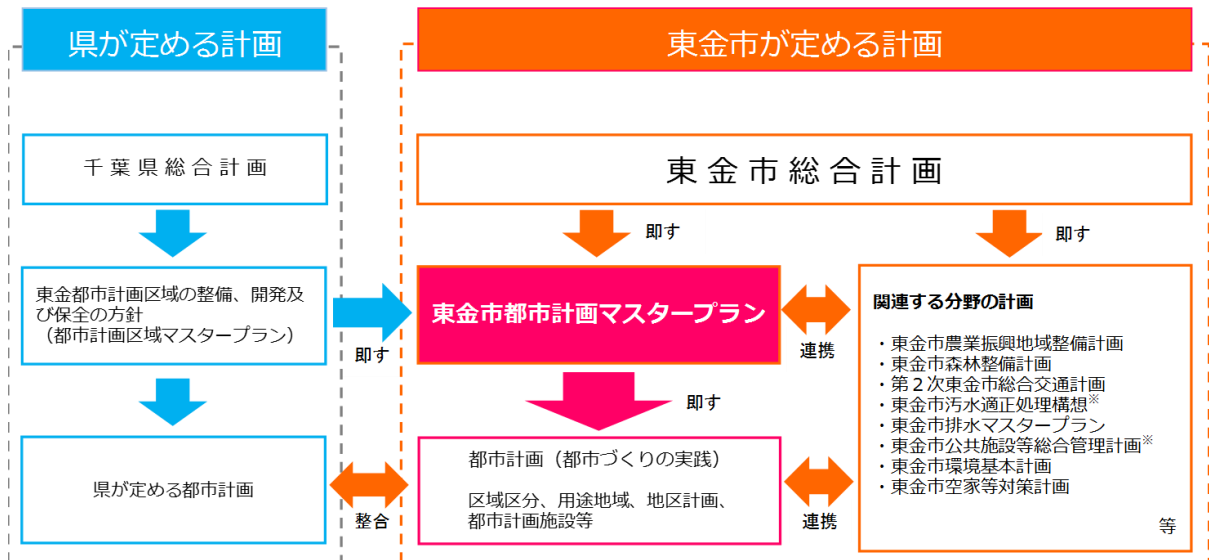
## 1-2 計画の位置づけと改定の考え方

### 1. 計画の位置づけ

都市計画マスタープランは、1992年（平成4年）の都市計画法改正に伴い、「市町村の都市計画に関する基本的な方針」（都市計画法第18条の2）として創設されたもので、住民に最も近い立場にある市町村が、その創意工夫の下に住民の意見を反映し、都市づくりの具体性ある将来ビジョンを確立し、地区別のあるべき市街地像を示すとともに、地域別の整備課題に応じた整備方針、地域の都市生活、経済活動等を支える諸施設の計画等をきめ細かくかつ総合的に定め、市町村自らが定める都市計画の方針です。

東金市第2次都市計画マスタープランは、都市計画分野の上位計画である「東金都市計画区域の整備、開発及び保全の方針※」（以下「東金都市計画区域マスタープラン」という。）及び市の上位計画である「東金市第4次総合計画」に即し、都市計画の基本方針を定めるものです。

#### 計画の位置づけ



## 2. 改定の考え方

### ○社会情勢等の変化による見直し

---

都市計画マスタープランは、2002年（平成14年）3月に、概ね20年間の中長期的な視点による都市づくりの方針を位置づけたものとして策定しました。

当初策定からおよそ20年が経過し、少子高齢化の進展や厳しい財政制約等の諸課題が顕在化する等、本市を取り巻く社会情勢は大きく変化しています。

2016年（平成28年）には、千葉県により「東金都市計画区域マスタープラン」が改定され、また、都市計画マスタープランの上位計画となる「東金市第4次総合計画」（2020年度（令和2年度）策定）を踏まえ、これらの上位計画と整合を図りながら、計画の改定を行います。

### ○首都圏中央連絡自動車道の整備効果の反映

---

本市には、首都圏中央連絡自動車道の東金インターチェンジが位置していることから、2025年（令和7年）の未開通区間開通により、広域道路ネットワーク整備に伴う様々な波及効果が見込まれています。

こうした整備効果を受け止め、広域幹線道路や東金インターチェンジ周辺等に多様な産業展開の場を創出する拠点の形成をはじめ、まちの活性化に資する都市づくりを目指した取り組みの推進に向けて計画の改定を行います。

### ○市民等意見の反映

---

年齢的、地域的隔たりが無いように配慮し、幅広く様々な市民等の都市づくりへの意見を収集し計画策定の参考としながら、分かりやすい表現とします。

## 1-3 都市計画マスタープランの役割

都市計画マスタープランには、土地利用、都市交通、自然環境等に関する現況や動向を勘案した都市の将来ビジョンを明確に示し、市民や事業者との共有や理解促進が図れるよう、中長期的な視点に立った都市の将来像を示す役割があります。

また、新たな都市計画の決定の際には、土地利用や都市施設、市街地開発などそれぞれの都市計画の相互調整の観点から、今後の都市計画に関する方向性や根拠を示す必要があります。都市計画マスタープランによって、どのような都市をどのような方針の下に実現しようとするかを示すことにより、都市計画の総合性・一体性を確保しつつ、具体的な都市計画が円滑に決定される効果が期待できます。

都市の将来像を示し、市民や事業者との共有や理解促進を図る

市が定める都市計画の方針を示す

都市計画の総合性・一体性を確保する

## 1-4 対象区域と目標年次

### 1. 計画の対象区域

本市全域を対象とします。

### 2. 目標年次

都市計画は計画本来の継続性や他の施策との相互調整・一体性を勘案しながら進める必要があることから、計画期間は、2021年（令和3年）から2040年（令和23年）までの20年間とします。

### 3. 計画の見直し

社会情勢の変化や上位計画、関連計画の改定などにより、大きな乖離が生じた場合は、その内容を検証した上で必要に応じて見直しを行います。

## 1-5 都市計画マスタープランの構成

都市計画マスタープランは、以下の構成により、都市の将来の姿や実現に向けたビジョンの方向性を示していきます。

### 都市計画マスタープランの構成

#### 第1章 はじめに

- 1-1 計画の背景と目的
- 1-2 計画の位置づけと改定の考え方
- 1-3 都市計画マスタープランの役割
- 1-4 対象区域と目標年次
- 1-5 都市計画マスタープランの構成

#### 第2章 東金市の現況と課題

- 2-1 現況特性
- 2-2 社会情勢の変化
- 2-3 現行都市計画マスタープランの評価
- 2-4 市民意向等
- 2-5 今後の都市づくりの課題

#### 第3章 全体構想

- 3-1 都市づくりの理念と目標
- 3-2 将来人口
- 3-3 めざす将来都市構造
- 3-4 本市がめざす将来の都市の姿と暮らしの姿
- 3-5 都市づくりの基本方針

#### 第4章 地域別構想

- 4-1 地域別構想の考え方
- 4-2 中央部地域
- 4-3 北西部地域
- 4-4 南東部地域

#### 第5章 計画の実現に向けて

- 5-1 本章の役割
- 5-2 基本的な考え方
- 5-3 実現に向けた取り組み

## 第2章 東金市の現況と課題

本市の現況や市を取り巻く時代潮流の変化を踏まえ、  
今後の都市づくりの課題について示します。

### この章の内容

- 2-1 現況特性
- 2-2 社会情勢の変化
- 2-3 現行都市計画マスタープランの評価
- 2-4 市民意向等
- 2-5 今後の都市づくりの課題



## 2-1 現況特性

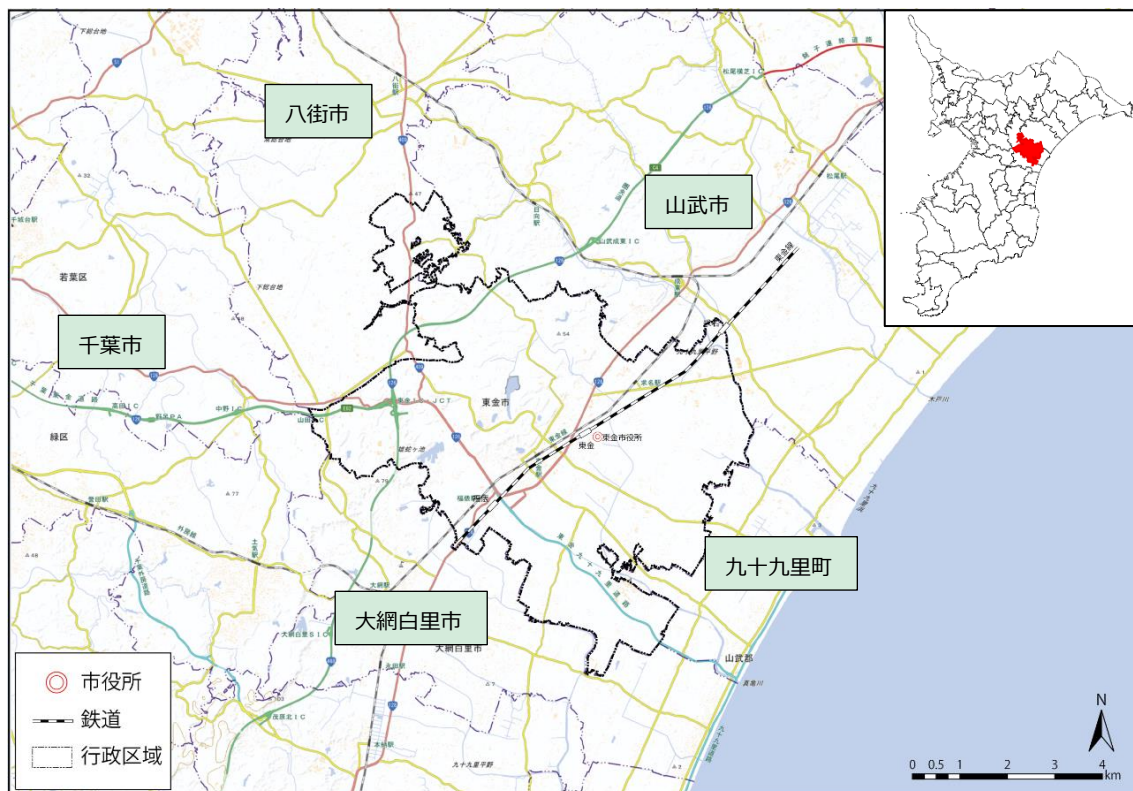
### 1. 位置と地勢

本市は千葉県の中央東部、県都である千葉市から約20km、成田国際空港や千葉港まで約30km、都心から50～60kmに位置し、首都圏中央連絡自動車道や千葉東金道路、東金九十九里有料道路などの広域道路ネットワークにより、東京、成田、内房・外房、銚子方面を結節する交通の要衝となっています。

面積は89.12km<sup>2</sup>、東西に約13km、南北に約14kmの広さを有しており、北西部を占める台地・丘陵部と南東部に展開する海岸平野部の2地域に大別することができます。台地・丘陵部は主に下総台地と呼ばれ、台地上面は標高40～80mの比較的平坦な土地になっています。海岸平野部は、九十九里平野の一部で、標高10m以下の低平な土地が広がっています。

河川は、市内に作田川、真亀川、南白亀川の3水系がありますが、市北部、東部及び西南部の一部を除けば、ほとんどの地域が真亀川水系に含まれます。

位置図



資料：国土交通省国土地理院



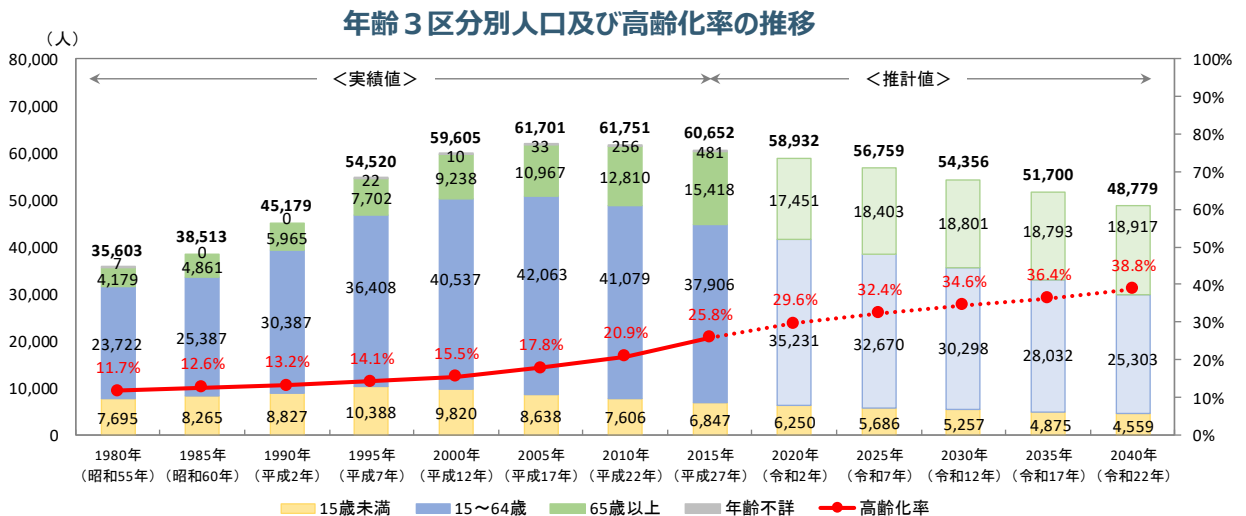
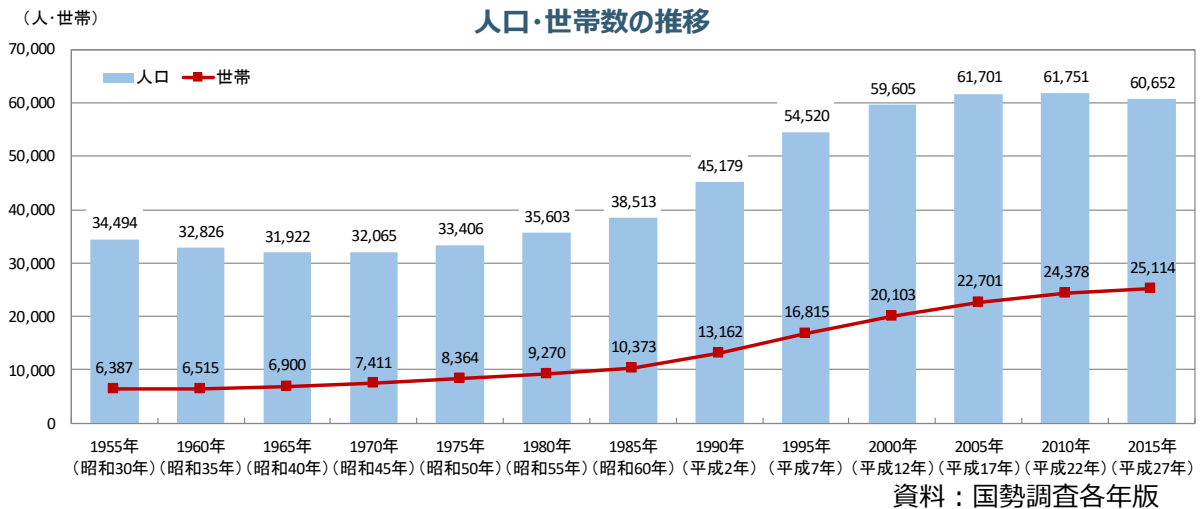
## 2. 人口・世帯

### (1) 人口・世帯数の動向

人口は約6万人で、2000年（平成12年）ごろまでは丘陵部への住宅団地開発等により顕著な増加傾向を見せた後、停滞傾向に転じ、2010年（平成22年）をピークに減少に転じています。国立社会保障・人口問題研究所<sup>※</sup>の推計によれば、今後も減少が続き、概ね20年後の2040年（令和22年）には2015年（平成27年）の約20%減の48,779人になると推計されています。

世帯数は、世帯規模の縮小により、増加の幅を鈍化させながらも微増傾向にあります。

高齢化率は、65歳以上人口の増加に伴い継続して増加しており、2015年（平成27年）で25.8%となっています。高齢化率は今後も増加が続き、2040年（令和22年）には38.8%になると推計されています。

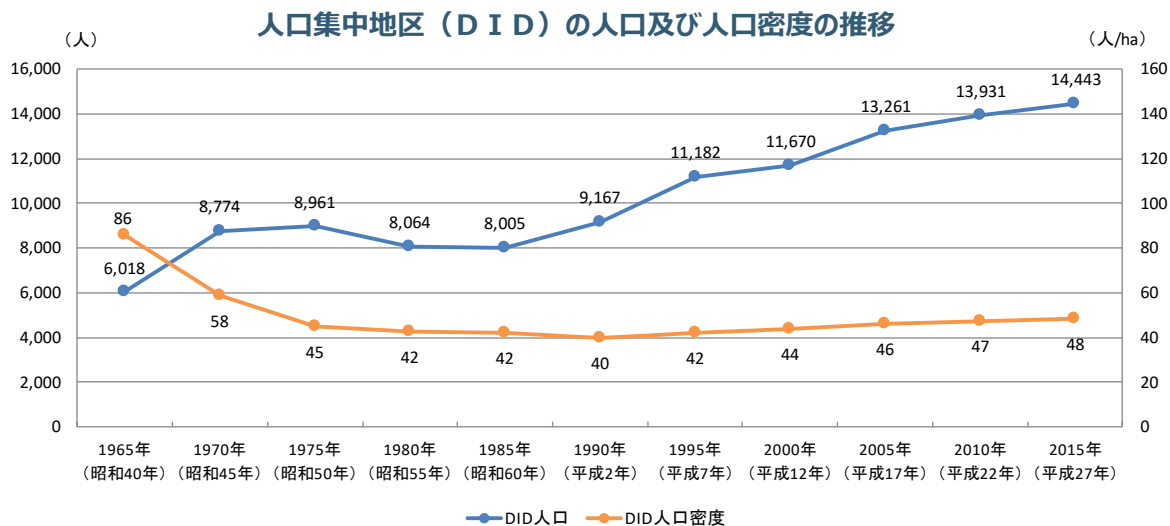


資料：1980年(昭和55年)～2015年(平成27年)国勢調査、2020年(令和2年)～2040年(令和22年)国立社会保障人口問題研究所<sup>※</sup>推計の将来人口

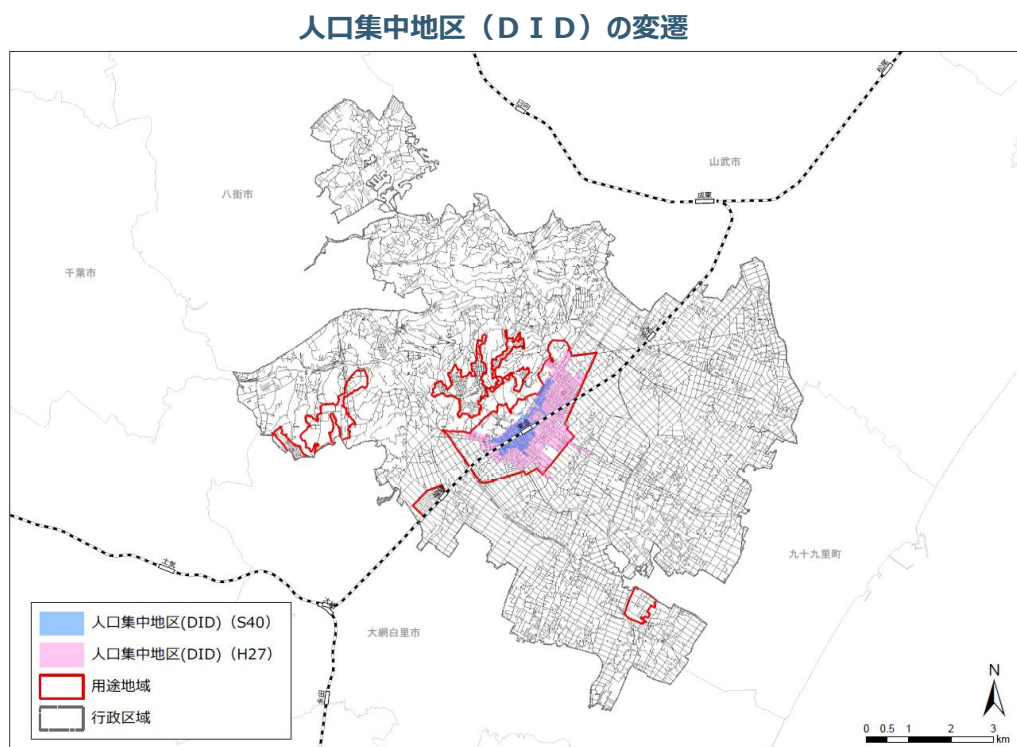
(2) 人口集中地区 (D I D) ・人口

人口集中地区 (D I D) ※の面積は、1965年 (昭和40年) の70haから2015年 (平成27年) では299haと4倍以上に増加しています。人口集中地区内の人口についても、1965年 (昭和40年) の6,018人から2015年 (平成27年) では14,443人と4倍以上に増加しており、JR東金駅周辺の用途地域※内に人口や各種都市機能が比較的良く集積しています。

人口集中地区の拡大に伴い、人口密度は1965年 (昭和40年) 以降低下していましたが、都市基盤整備の進捗等により、1995年 (平成7年) に増加に転じました。2015年 (平成27年) では48人/haであり、都市計画法施行規則 (1969年 (昭和44年) 建設省令第49号) に定める既成市街地の人口密度の基準である1ha当たり40人を上回ります。



資料：国勢調査各年版



### 3. 財政等

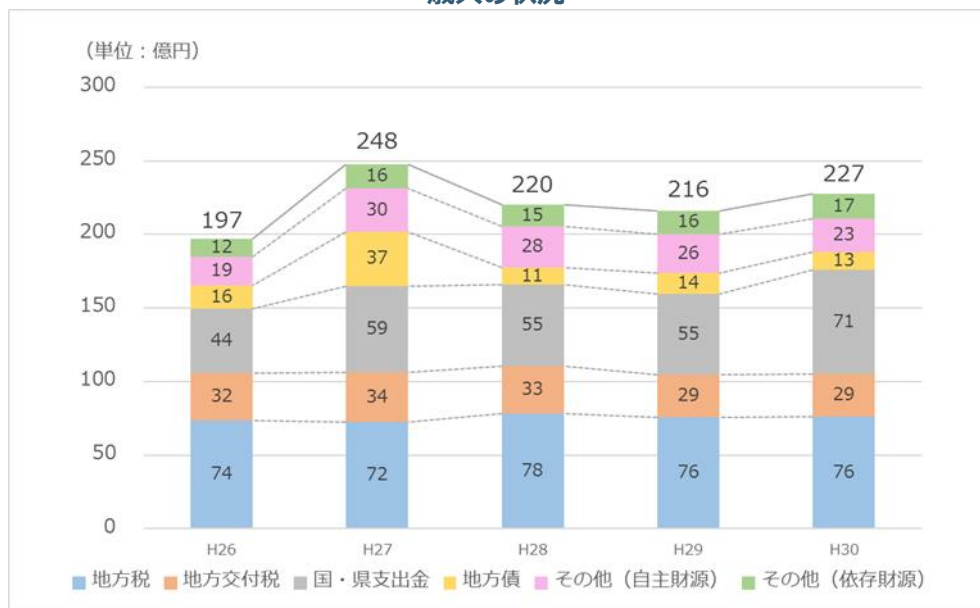
#### (1) 財政の状況

普通会計の歳入の状況は、おおむね200億円から250億円で推移しています。主要財源である地方税は、2016年度（平成28年度）の約78億円をピークとして、2017年度（平成29年度）以降は76億円程度で推移しています。

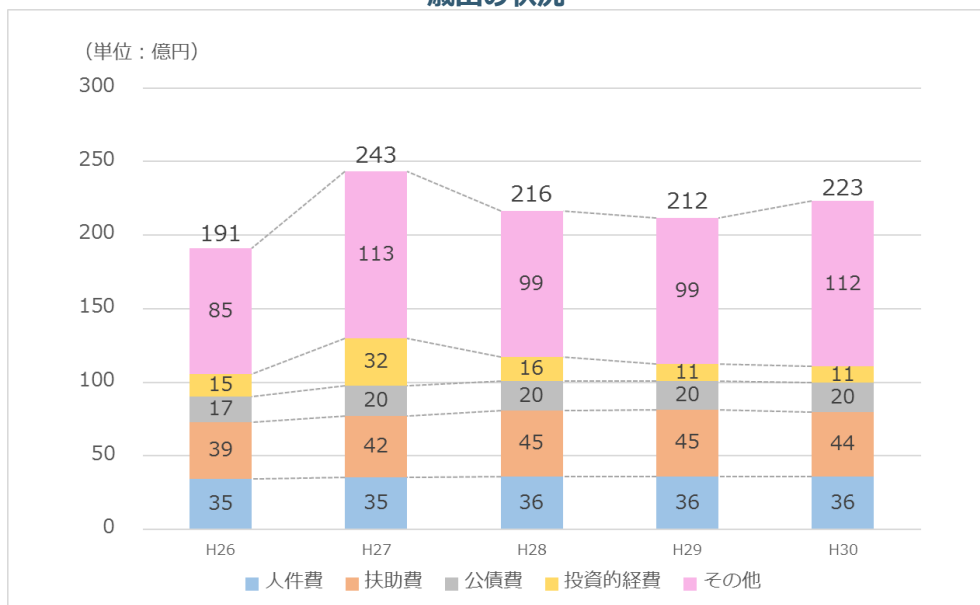
普通会計の歳出の状況は、おおむね200億円から240億円で推移しています。

本市の財政は、人件費や扶助費※などの義務的経費※が歳出総額の約半分を占めており、超高齢化の影響により、さらに増加していくと見込まれます。

歳入の状況



歳出の状況



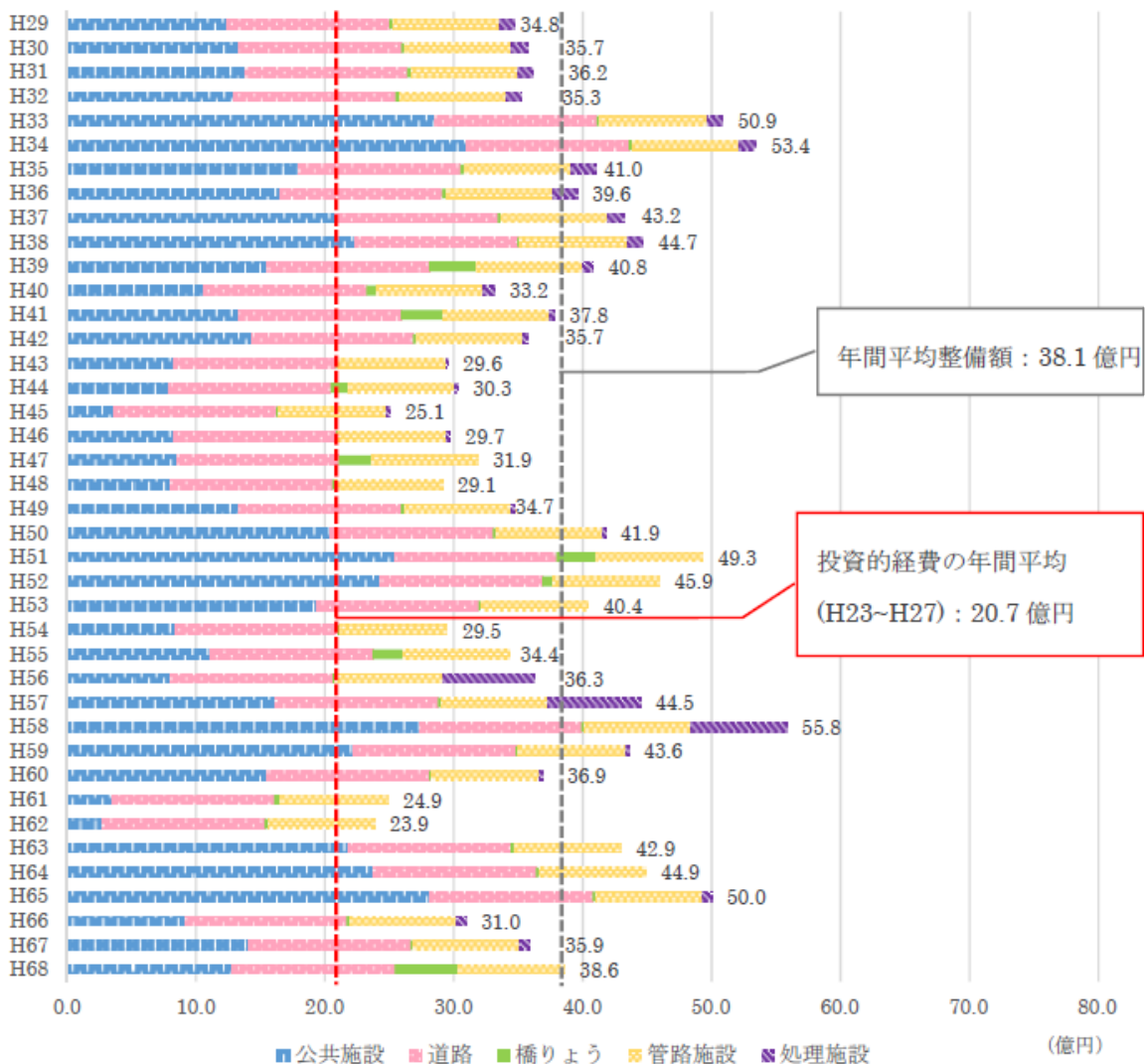
出典：東金市統計書各年版

(2) 公共施設・インフラの維持更新

2016年（平成28年）3月31日時点で本市が所有している普通会計の公共施設（インフラ除く）は95施設（273棟）あり、旧耐震基準<sup>※</sup>の1981年（昭和56年）以前の建物は約28.9%を占め、新耐震基準である1982年（昭和57年）以降の建物は約70.9%で、総延床面積は148,445.20㎡となっています。

今後は、人口減者や少子高齢化、市民ニーズなども把握しながら、施設の統廃合や再配置、多機能集約化など、都市経営の観点も入れた全体最適化に向けた検討が必要です。

公共施設及びインフラの更新に係る費用の試算



2011（平成23年）～2015（平成27年）年度の投資的経費  
約103.5億円  
年間平均では20.7億円



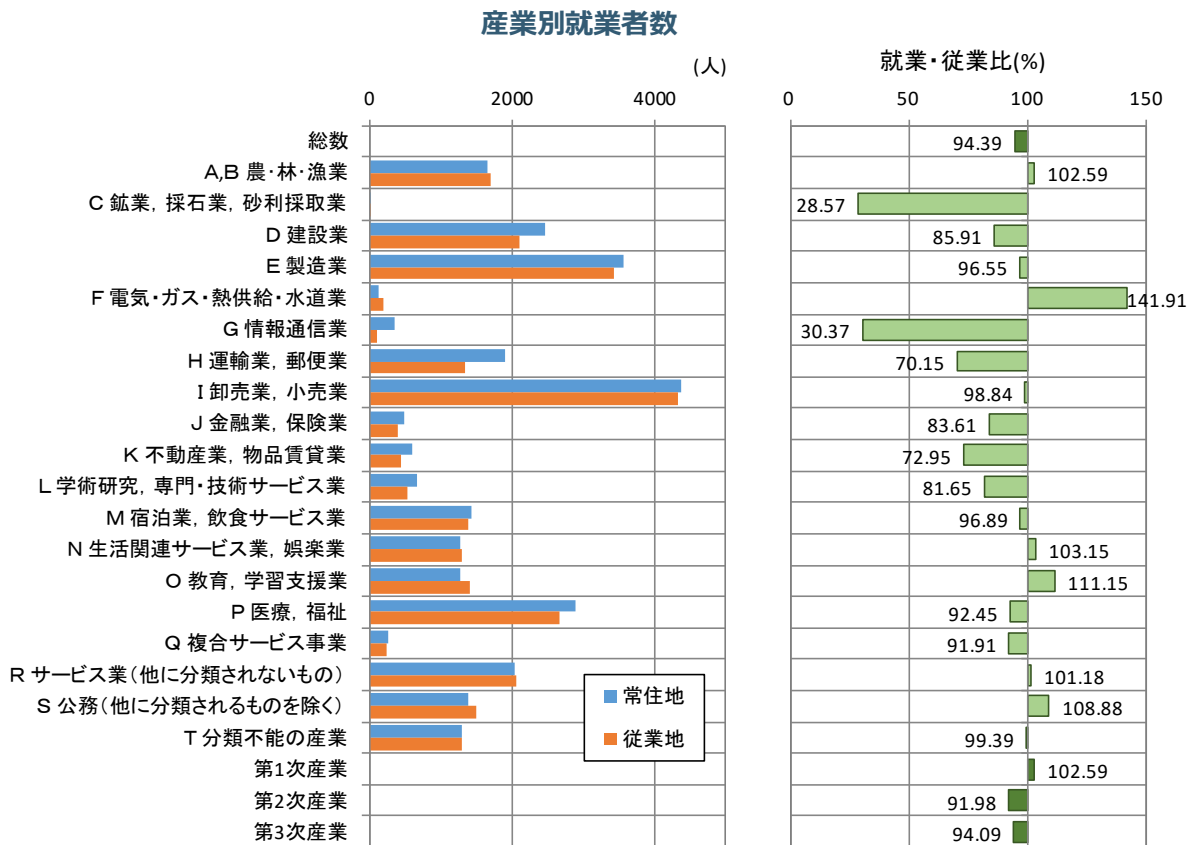
2017（平成29年）～2056（令和38年）年度の40年間の投資的経費  
約1,523.2億円  
年間平均では38.1億円

出典：東金市公共施設等総合管理計画

## 4. 産業・経済

産業別就業人口構成より市の産業構造をみると、「卸小売業」が最も多く、商業都市の性格が比較的強いと言えます。「製造業」がこれに次ぎ、東金インターチェンジ付近に整備された千葉東テクノグリーンパークや工業団地等への企業立地が貢献していると考えられます。

このほか、「建設業」、「医療・福祉」等の就業人口が比較的多くなっていますが、「電気・ガス・熱供給・水道業」や「教育・学習支援業」等を除く多くの産業で、就業・従業比が100%を下回り、労働力の市外流出が見受けられます。その中で、「卸売業・小売業」は就業・従業比が100%に近く、従業地ベースでは特に商業の比重が高いと言えます。特に商業においては、JR東金駅東側の東金ショッピングセンターサンピアや国道126号沿いの沿道型商業施設等が高い集客力を持つ一方で、旧国道126号沿い等の商店街の衰退が見られます。



※総数、第一次産業、第二次産業、第三次産業の表示は、右グラフ「就業・従業比(%)」のみ。

就業・従業比(%)は、常住地÷従業地により算出。

資料：2015年(平成27年)国勢調査

## 第2章 東金市の現況と課題

また、経済センサス活動調査による事業所の数及び従業者数でも、「卸売・小売業」が事業所数、従業者数ともに最多であり、従業者数では「製造業」がこれに次いでいます。ただし、事業所数では、「宿泊・飲食サービス業」が2位であり、以下、「建設業」、「生活関連サービス業・娯楽業」の順で続くことから、「製造業」は、比較的規模の大きい事業所が立地していることがうかがえます。

事業所数・従業者数の産業別構成

	平成28年	
	事業所	従業者数
総数	2,322	23,783
第一次産業	23	312
農業、林業	23	312
漁業	-	-
第二次産業	420	5,371
鉱業、採石業、砂利採取業	-	-
建設業	254	1,467
製造業	166	3,904
第三次産業	1,879	18,100
電気・ガス・熱供給・水道業	1	98
情報通信業	9	17
運輸業、郵便業	53	1,114
卸売、小売業	596	5,147
金融、保険業	39	428
不動産、物品賃貸業	139	466
学術研究、専門・技術サービス業	73	372
宿泊業、飲食サービス業	293	2,346
生活関連サービス業、娯楽業	249	1,647
教育、学習支援業	68	868
医療、福祉	167	2,761
複合サービス事業	15	410
サービス業	177	2,426
公務	-	-

資料：2016年(平成28年)経済センサス活動調査

観光面では、八鶴湖、雄蛇ヶ池などが市民の憩いの場を兼ねた資源となっているほか、道の駅 みのりの郷東金は年間約710,000人の利用者がおり、本市を代表する集客拠点として機能しています。

### 観光資源

名称	所在地	年間推定利用者数(人)	令和元年12月現在
			面積(ha.)
八鶴湖(東金桜まつり)	東金	86,000	4
山王台公園(初日の出)	東金	500	1
雄蛇ヶ池	田中	4,626	69
東千葉カントリークラブ 36ホール	滝	76,522	106
新千葉カントリー倶楽部 54ホール	家之子	106,572	* 137
道の駅みのりの郷東金	田間	710,650	3

資料:商工観光課 \* 全体(東金市、山武市)230ha

出典：令和元年東金市統計書



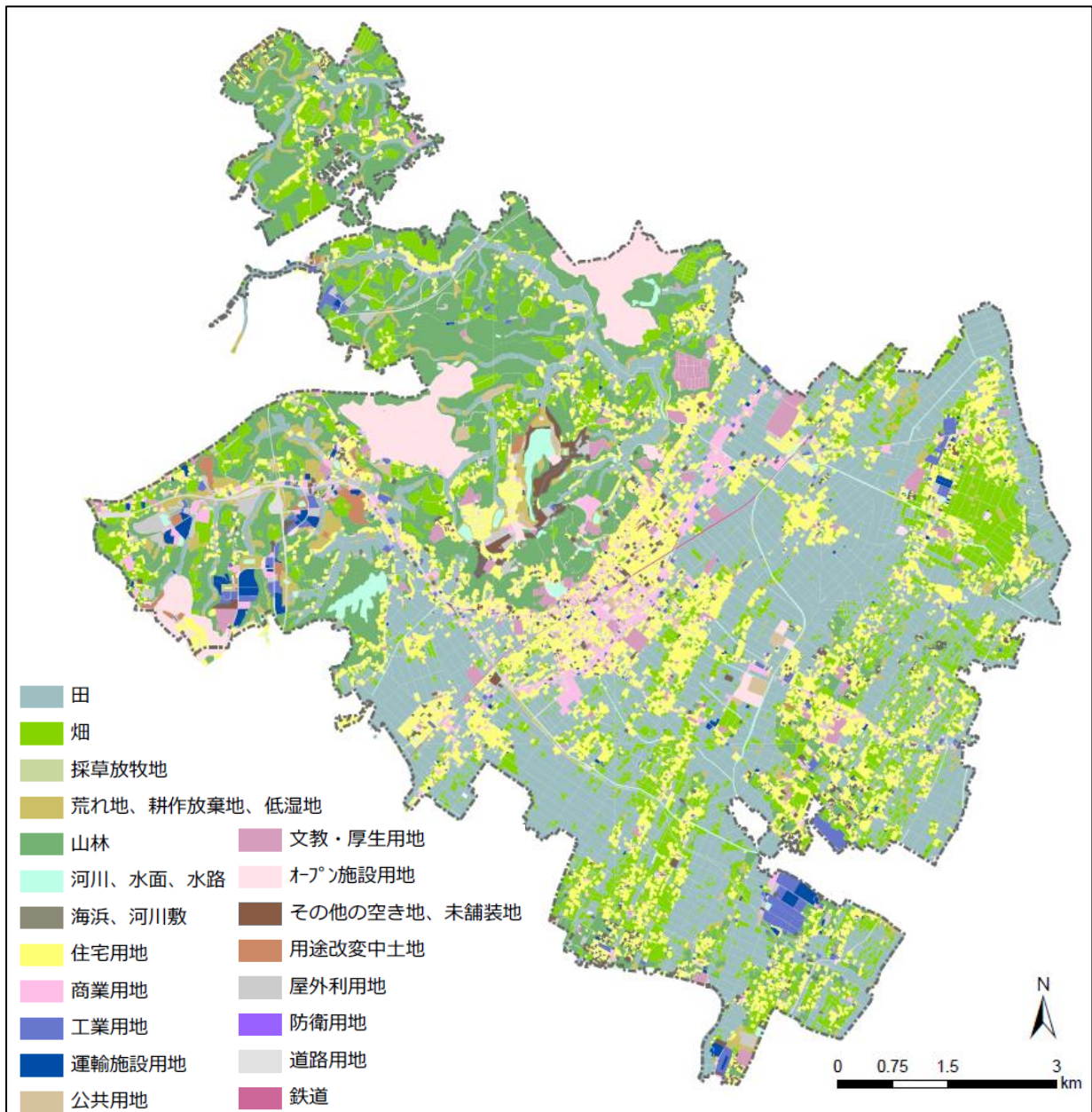
## 5. 土地利用・住宅

### (1) 土地利用

市内の土地利用は、南東部の平坦な地形上で稲作、北西部の台地上で畑作が多く行われていることから、田、畑の比重が高く、全体の約4割を占め、山林を加えると市面積の半分を超えています。

一方、住宅をはじめとする宅地の面積は全体の約16%程度ですが、田、畑、山林の面積がわずかず減少しており、住宅地の割合は増加傾向にあります。

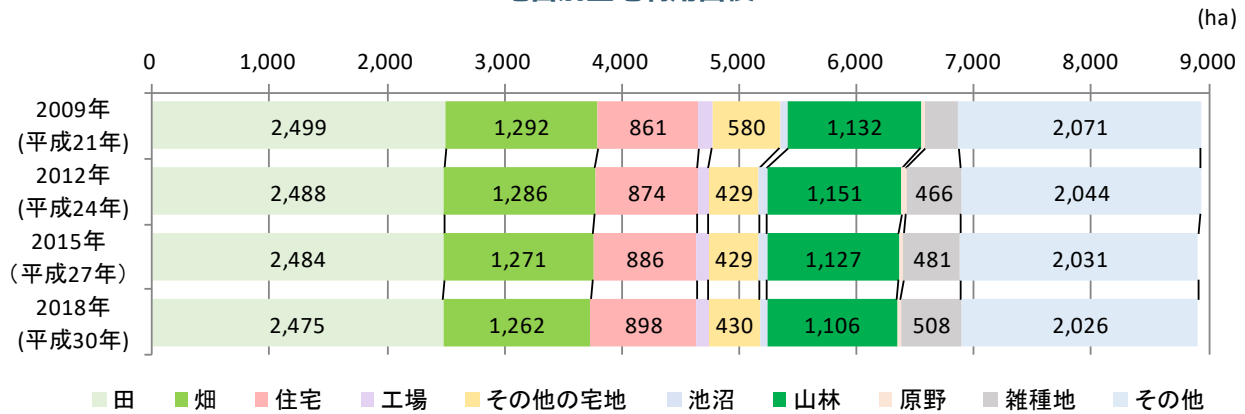
土地利用現況図



出典：千葉県都市計画基礎調査

## 第2章 東金市の現況と課題

### 地目別土地利用面積



資料：東金市統計書（東金市課税課「固定資産概要調査」）

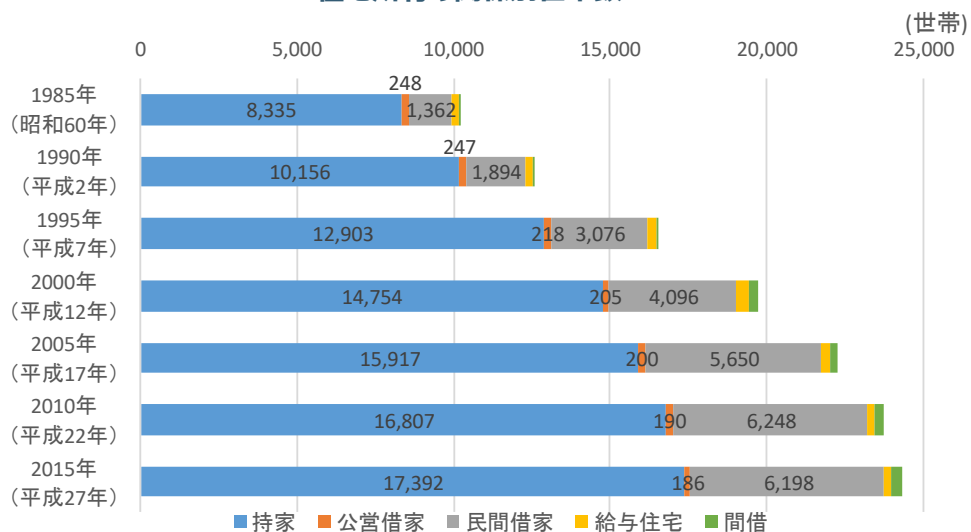
### (2) 住宅

世帯数の増加に伴い住宅数が増加しており、「住宅に住む一般世帯」の数は、1985年（昭和60年）から2015年（平成27年）までの30年間で約2.4倍に増加しています。

「住宅に住む一般世帯」の多くは「持ち家」に居住しており、7割以上を占めます。また、「民間借家」の世帯数も増えており、2015年（平成27年）には「住宅に住む一般世帯」の約1/4を占めています。

住宅が増加する一方で、2016年（平成28年）に実施した東金市空家等実態調査によると、1,315件の建物が空家等候補建物と判定されています。旧国道126号沿道の市街地や大規模団地、市外縁の集落地に空家等候補が多い傾向にあります。

### 住宅所有の関係別世帯数



資料：国勢調査各年版



(3) 地域地区等

東金都市計画区域<sup>※</sup>に市街化区域の設定はなく、JR東金駅を中心とした位置に用途地域<sup>※</sup>の設定がなされており、市面積の約1割を占めています。

用途地域の面積は、2013年（平成25年）の拡大により818haとなっています。うち622ha（76%）が住居系用途地域で、その内約50%が第一種低層住居専用地域<sup>※</sup>です。

商業系用途地域は用途地域全体の約5%の39haで、JR東金駅周辺や西側の旧国道126号沿い等に指定されています。沿道型商業施設等が立地する国道126号沿いの多くは、準住居地域<sup>※</sup>の指定となっています。

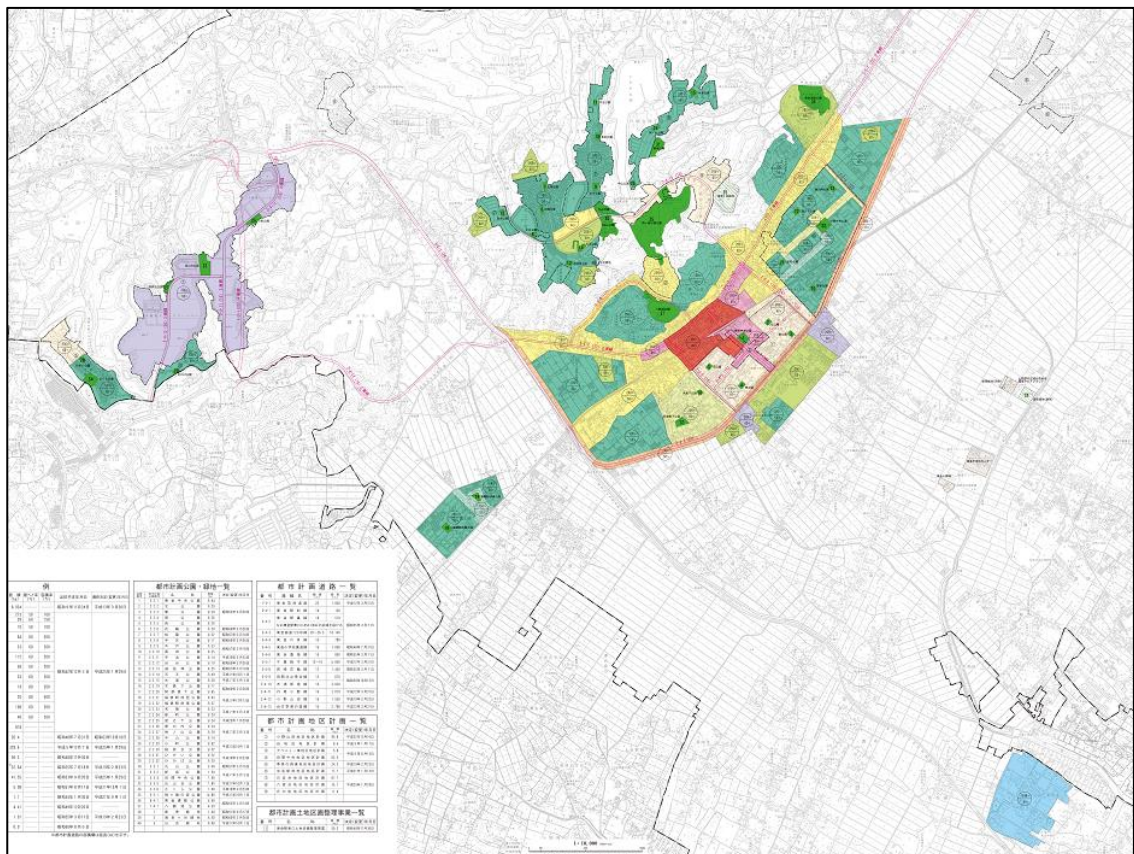
工業系用途地域は、千葉東テクノグリーンパークや既存工業団地等に指定されています。

また、用途地域指定のない白地地域では、建築形態規制区域が千葉県知事（特定行政庁）により指定されており、建ぺい率60%、容積率200%が基本となっています。

これらの用途地域による建築形態規制に合わせて、商業地域<sup>※</sup>には、準防火地域<sup>※</sup>20.4haの指定がなされています。

地区計画は9地区で定められており、丘陵部の住宅団地等での計画が多くを占めています。

用途地域図



資料：東金市都市整備課

## 6. 道路・交通

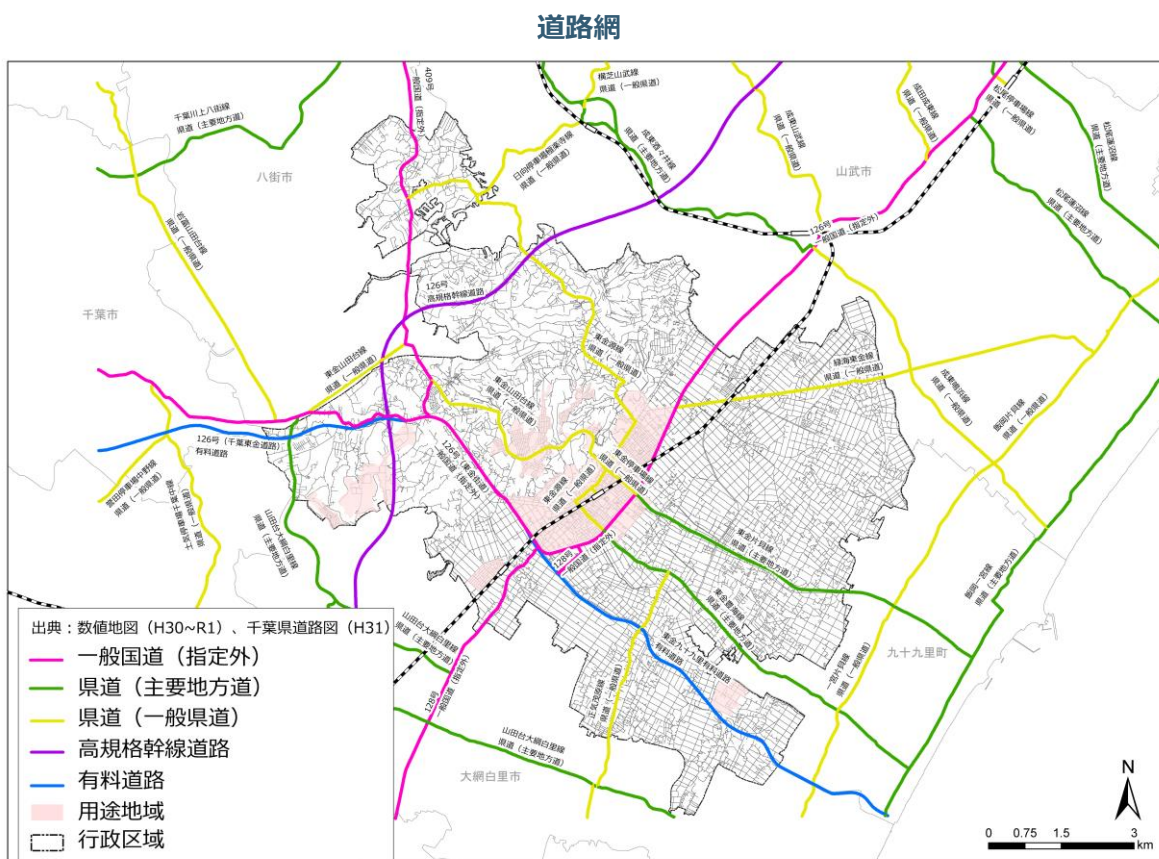
### (1) 道路

市内の道路網は、国道3路線、県道10路線のほか、市道約2,500路線で構成されています。

また、自動車専用道路として、首都圏中央連絡自動車道が市内北西部を貫通するほか、千葉東金道路が東金ジャンクションで接続し、隣接して東金インターチェンジがあります。

市内から九十九里海岸方面に向けては東金九十九里有料道路があり、東京湾と太平洋岸を結ぶ広域路線の一部を形成しています。

首都圏中央連絡自動車道は、松尾横芝インターチェンジと大栄ジャンクションの間の整備が2025年（令和7年）3月開通をめざして事業中であり、首都圏環状ネットワークの強化が期待されています。



資料：国土数値情報、千葉県道路図



国道・県道は、舗装率・改良率ともに100%ですが、市道は舗装率73.5%、改良率54.0%であり、市全体としては、道路整備が遅れている地域があります。

また、都市計画道路は、14路線、延長約32.64kmが都市計画決定されており、6路線が全区間整備済み、4路線が部分整備済み、残る4路線は未整備となっています。整備済み延長としては、約19.79km、整備率は約60.6%となっています。

市内道路整備状況

	路線数 (m)	実延長 (m)	舗装延長		改良延長	
			(m)	舗装率 (%)	(m)	改良率 (%)
国・県道計	13	48,706	48,706	100.0	48,706	100.0
国道	3	13,780	13,780	100.0	13,780	100.0
県道	10	34,926	34,926	100.0	34,926	100.0
市道	2,499	842,561	619,004	73.5	455,278	54.0

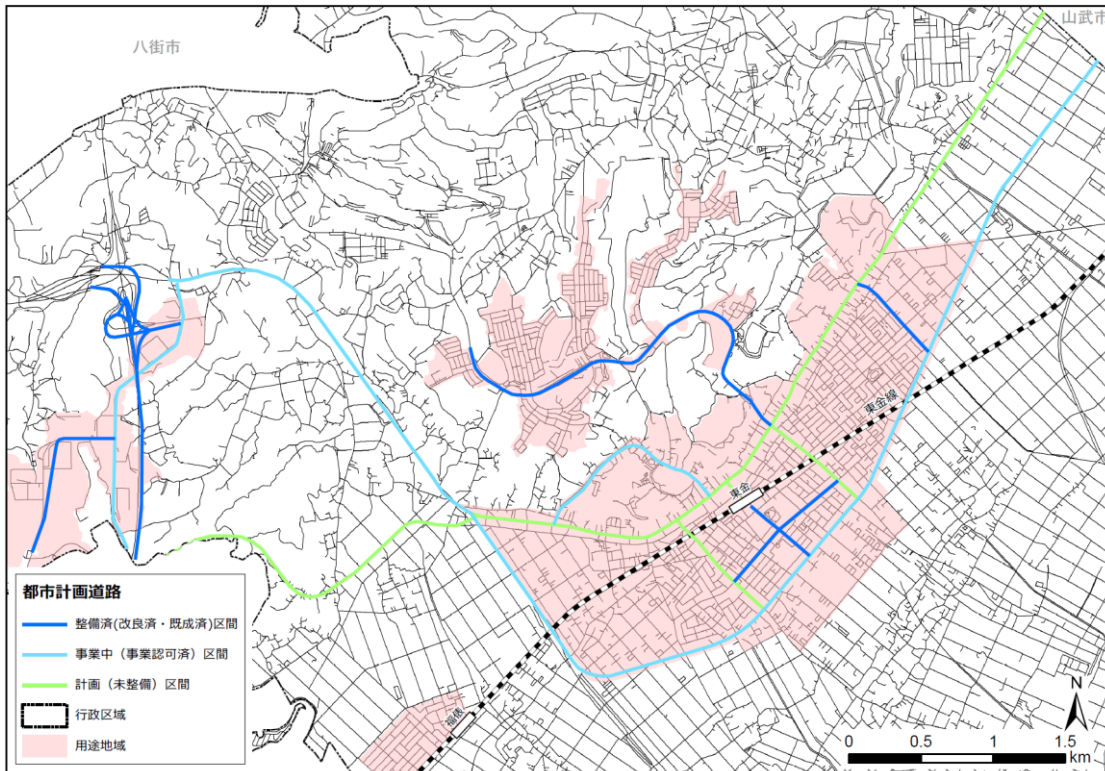
※国・県道は平成30年4月1日現在

国・県道は「千葉県道路現況調書」(車道部のみ集計、有料道路含まず。直轄国道は除く。)

※市道は、平成31年3月31日現在

出典：令和元年東金市統計書

都市計画道路整備状況図

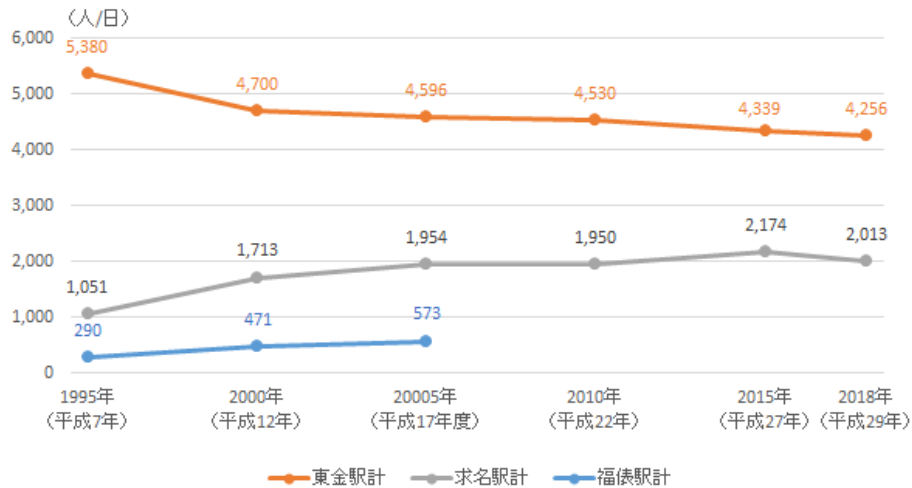


資料：千葉県都市計画基礎調査

(2) 公共交通

市内の鉄道は、JRの大網駅で外房線、成東駅で総武本線に接続するJR東金線があり、福俵、東金、求名のJR 3 駅があります。このうち、JR東金駅が市街地の中心に位置し、バス路線も接続する交通結節点となっていますが、乗客数は微減傾向にあります。

J R 東日本東金線 1 日平均駅別乗客数



※福俵駅については2007（平成19）年より公表中止

資料：東金市統計書各年版

路線バスは、JR東金駅を中心に民間事業者により8路線が、また、高速バスとして民間事業者により5路線が運行されています。

このほか、公共交通不便地区の解消と高齢者等の生活の足の確保を目的として、市が「福岡路線」と「豊成路線」の2路線で市内循環バスを運行しているほか、市全域を対象にデマンド型乗合タクシー※を運行しています。

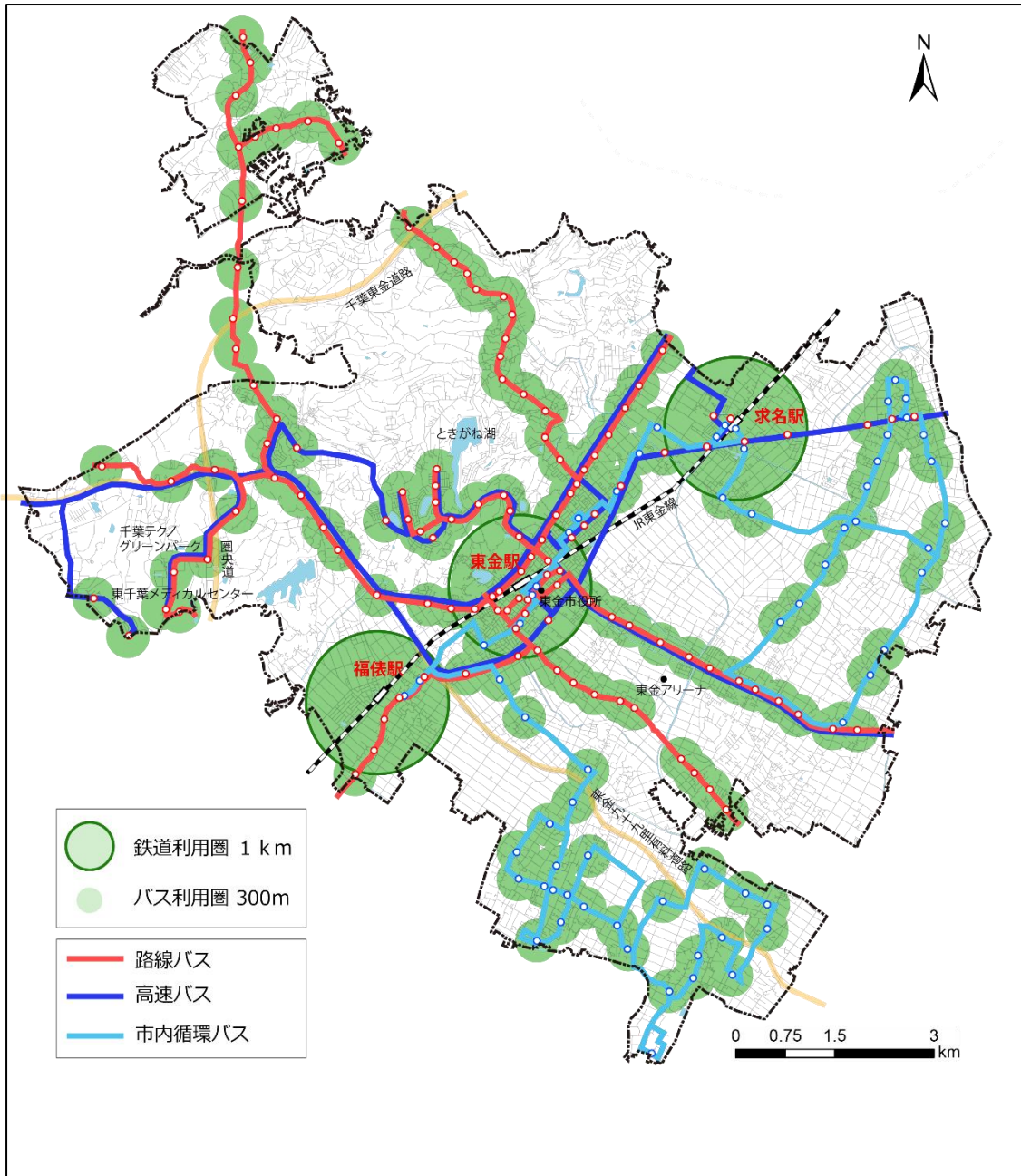
路線バスをはじめ高速バス、市内循環バスを合計した1日平均乗車人員は、3,000人前後で横這いに推移しています。

市内循環バスの1日平均乗車人員は、70人台で推移していましたが、2019年度(令和元年度)は50人台に減少しています。デマンド型乗合タクシーの1日当たり利用者数は増加傾向にありましたが、2019年度(令和元年度)は減少に転じています。

鉄道をはじめ公共交通を利用する通勤・通学者が減少する理由の一つとして、人口減少や高齢化があげられます。さらに2020年(令和2年)は、新型コロナウイルスの感染拡大が減少に拍車を掛けています。

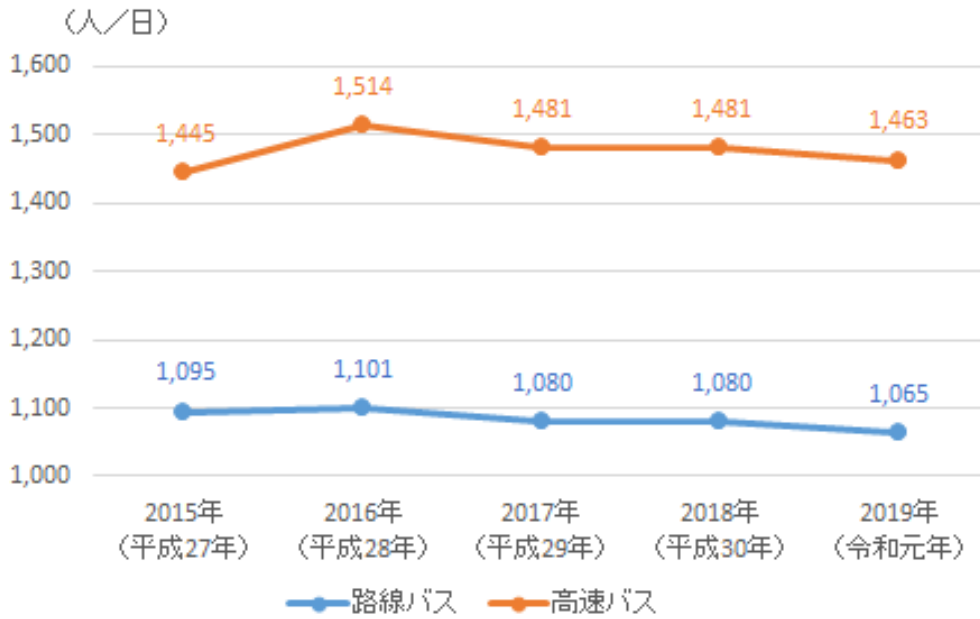
今後、高齢社会が進展し、今以上に公共交通が重要視されることから、「ウイズ コロナ」を意識しつつ、東金市総合交通計画との整合を図りながら、持続可能な公共交通ネットワークの構築をしていくことが求められます。

公共交通利用圏域図



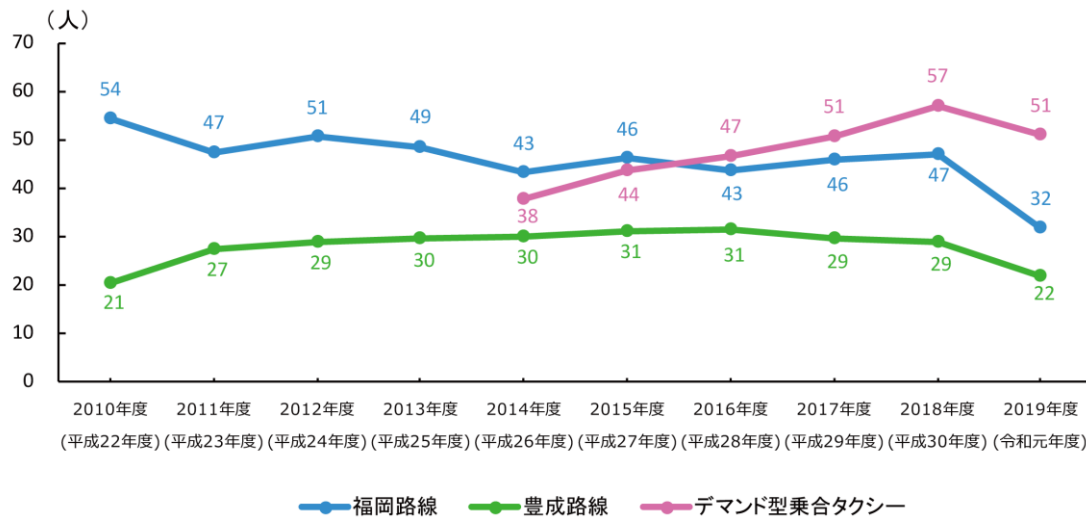
資料：東金市公共交通網図  
国土数値情報

路線バスの1日平均乗車人員の推移



資料：東金市資料（行政区域内バス路線の現況）

市内循環バス・デマンド型乗合タクシー※の1日当たり利用者数



資料：東金市資料（公共交通運行実績）



## 7. 都市基盤等

### (1) 公園・緑地

公園・緑地は、現在までに公園37箇所、面積41.55ha、緑地3箇所、面積5.98haを都市計画決定しており、公園33箇所、面積24.67ha、緑地2箇所、面積5.70haを供用開始しています。

その他の都市公園は18箇所、面積1.95ha、緑地2箇所、面積0.21haを供用開始しています（2020年（令和2年）4月1日現在）。

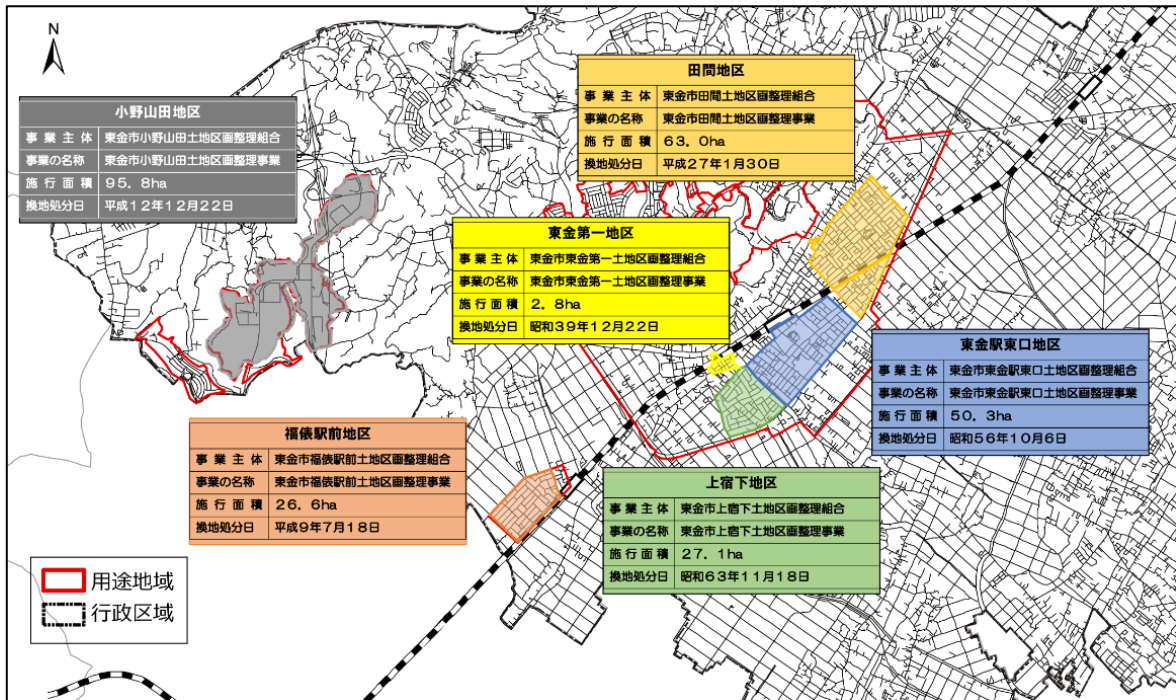
2020年（令和2年）4月1日現在で開設されている都市公園は32.53ha、一人当たり都市公園整備状況は、5.6㎡/人となっています。

また、15公園1緑地の管理について10の市民団体と協定を締結し、地域の憩いの場として市民と協働で公園・緑地管理をしています。

### (2) 土地区画整理事業

市内には6地区において土地区画整理事業<sup>\*</sup>の実施実績があり、このうち、JR東金駅東口地区は面積約50ha、幹線道路等が整備され、中心市街地の一角をなすに至っています。

土地区画整理事業の状況



資料：東金市都市整備課

(3) 汚水処理施設

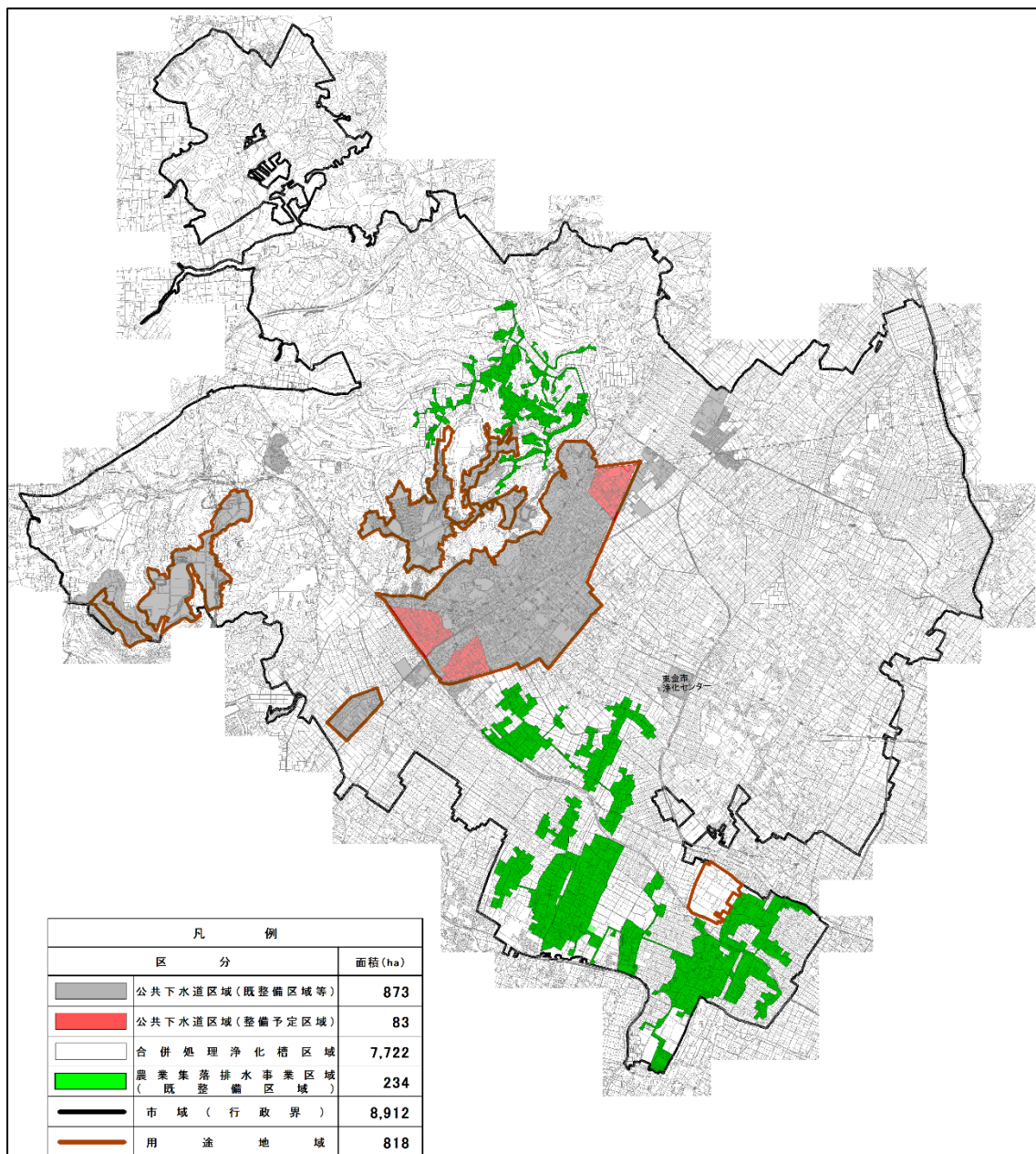
公共下水道は、市街地を中心とした全体計画区域1,137haのうち約7割(807ha)が整備済区域となっており、人口普及率<sup>\*</sup>は全市人口に対して41.5%(2019年(令和元年)度末現在)となっています。

また、2015年(平成27年)3月に「東金市污水適正処理構想<sup>\*</sup>」を見直し、堀上・北之幸谷地区を公共下水道区域から除外するなど、エリア等を見直しを図っています。

市街地以外の集落部等では農業集落排水施設が4地区で整備され、処理区域内人口4,118人に対して接続率は約79.6%(2019年(令和元年)度末現在)となっています。

これ以外の区域では、合併処理浄化槽により普及促進を図っています。

東金市污水適正処理構想図



出典：東金市污水適正処理構想



#### (4) 主要公共公益施設

市内には小学校9校、中学校4校がありますが、その児童・生徒数は少子化に伴い年々減少しています。最少規模の小学校は源小学校で、2021年（令和3年）4月に日吉台小学校との統合が予定されています。

就学前児童施設としては、幼稚園は9園（うち1園は私立）、こども園が1園、公立の保育所が4箇所、私立の認定保育園が1園、民間保育施設が7箇所あります。（令和2年4月1日現在）

高校は、県立東金高等学校、県立東金商業高等学校、私立千葉学芸高等学校の3校があり、2019年（令和元年）5月1日現在の生徒数合計は1,705人です。

また、高等教育施設として城西国際大学、県立農業大学校、県立東金高等技術専門学校があります。

さらに、文化会館、図書館等のほか、8箇所の公民館、福祉施設、70の医療施設等が立地し、地域の中核的医療施設として東千葉メディカルセンターがあります。

広域連携による処理施設として、山武郡市広域行政組合環境アクアプラント、東金市外三市町清掃組合環境クリーンセンター、山武郡市広域斎場があります。

#### (5) 歴史・文化

東金市には、先人達が残した有形・無形・民俗文化財がたくさんあり、また自然・その他名所等も各地区に見られます。

古くは江戸時代、徳川家康の鷹狩りのために「御成街道」が造られたことにより、この地に宿場町と近隣の農産物が集まる問屋街が形成されました。以降、東金は物流の集散地としてにぎわうようになりました。

文化財指定状況（令和2年3月31日現在）をみると、国8、県5、本市54の文化財が指定・登録されています。

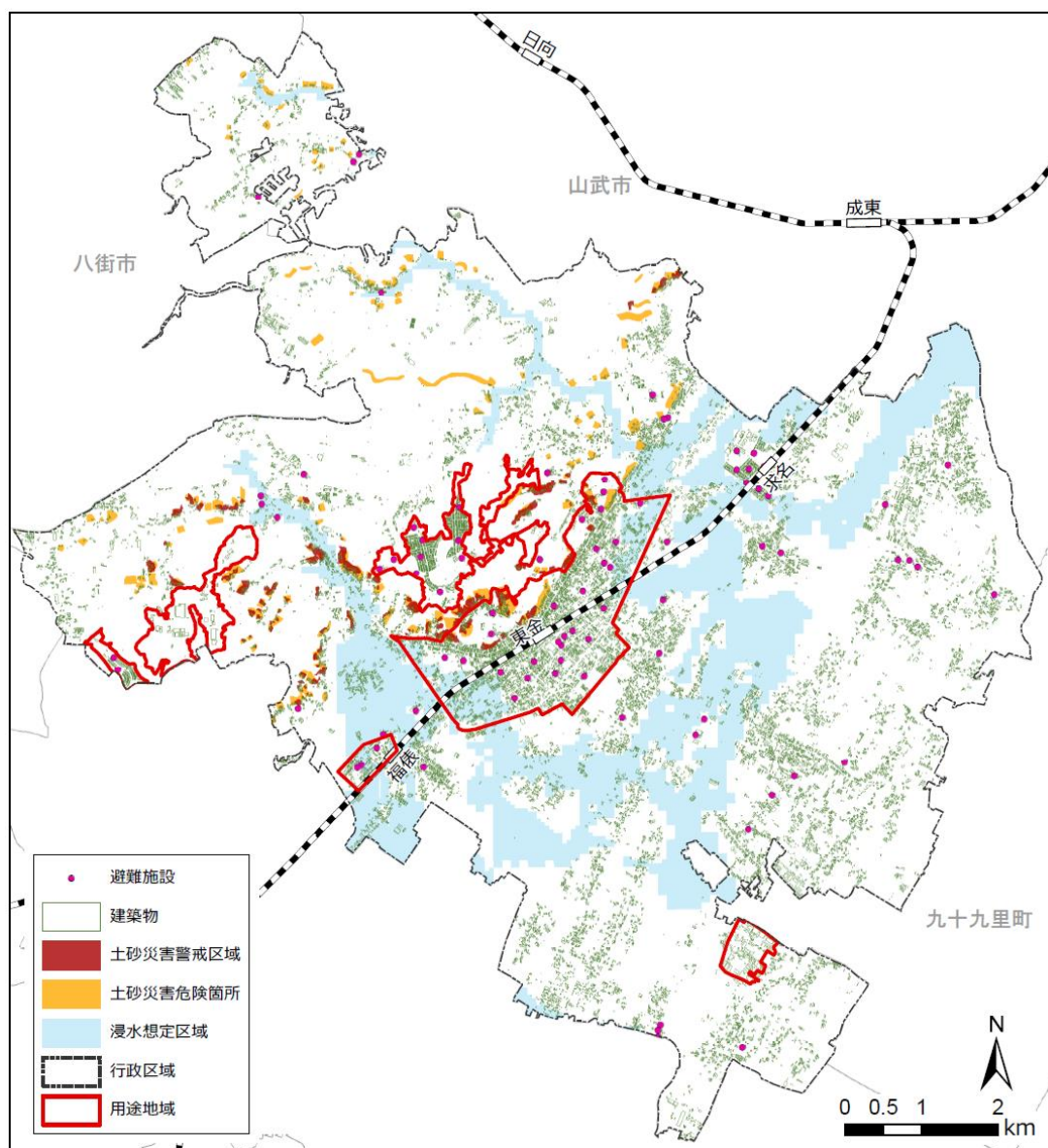
## 8. 都市防災の状況

市内を流れる真亀川、作田川、南白亀川が増水し、はん濫<sup>※</sup>した場合の浸水予測によると、河川に近い平野部の一部集落も含む範囲の多くが浸水深0.5m未満程度の浸水想定区域とされ、温暖化による台風の大型化等で被害の増加が懸念されます。

台地と平野にまたがる地形条件から、その両者の境にあたる斜面を中心に土砂災害危険箇所等の災害危険区域があり、そのほとんどが用途地域<sup>※</sup>外ではあるものの、市街地に近接して多く分布しています。

地震災害は、市街地やその周辺では地震の揺れや建物損壊の危険度が比較的高いとされ、また、市南東部方面では液状化の危険度が高いとされているほか、JR東金駅西側地区や旧国道126号沿線等の密集市街地では火災時の延焼等の危険性が懸念されます。

浸水想定区域・土砂災害危険箇所等位置図



資料：国土数値情報（令和2年3月31日現在）

## 9. 広域的役割

本市は、古くは農水産物が集まる問屋街「上総のこがねまち」と呼ばれ、明治以降も商業の中心地、文化・産業の拠点として栄え、九十九里地域の中核都市として発展してきました。

1973年（昭和48年）に東金バイパス（現国道126号）、1979年（昭和54年）に千葉東金道路が開通したこと等の理由により、住宅地の開発が本格化し、市街地は大きく拡大しました。

現在では、広域道路ネットワーク形成が図られ、国道126号と千葉東金道路、首都圏中央連絡自動車道をつなぐ交通の要衝となっています。

また、千葉県は10の主要商圏から形成されていますが、東金市はその中のひとつに数えられています。主要商圏とは、消費需要の多くを外部の市町村から吸引していると目される市町村が形成する商圏のことであり、東金市は、商業的な中心都市の役割を担っていることがわかります。

東金商圏は、東金市、九十九里町、山武市、大網白里市、横芝光町、八街市の6市町から形成されています。平成24年と平成30年の経年変化をみると、6市町に対する東金市の市町村吸引率<sup>※</sup>は40.3%から30.6%と下がり、やや弱まっている傾向があります。

さらに、昼夜間人口比<sup>※</sup>を周辺市町と比較すると、本市が最も1に近い水準にあり、広域的な観点から見ても一定の中核性を有しているとも考えられます。

### 東金商圏の市町村別吸引率・商圏人口・吸引人口

商圏 (基準吸引率)	平成30年					平成24年			
	市町村	市町村 吸引率	市町村 人口 (商圏人口)	吸引人口	前回調査から の区分の変化	市町村	市町村 吸引率	今回調査での 区分の変化	
第1次商圏 (30%以上)	計	3	54.6%	125,013	68,296	計	3	60.6%	
	東金市		68.3%	59,382	40,558	東金市		77.5%	
	九十九里町		64.8%	15,492	10,039	九十九里町		70.3%	
	山武市		35.3%	50,139	17,699	山武市		38.6%	
第2次商圏 (10%以上30%未満)	計	2	13.1%	71,380	9,318	計	1	10.9%	
	大網白里市		14.5%	48,458	7,026	大網白里市		10.9%	
	横芝光町		10.0%	22,922	2,292				
第3次商圏 (5%以上10%未満)	計	1	5.1%	68,570	3,497	計	2	5.8%	
	八街市		5.1%	68,570	3,497	白子町		6.2%	圏外へ
						横芝光町		5.6%	第2次へ
合計		6	30.6%	264,963	81,111		6	40.3%	

※大網白里市は、平成24年では大網白里町

出典：千葉県の商圏（平成30年度 消費者購買動向調査報告書）

## 10. 都市構造の比較

全国類似都市（人口規模10万人以下の市町村）の平均値（偏差値50）と比較し、本市の特徴を整理します。

### ・生活利便性の指標

各施設の徒歩圏カバー率、徒歩圏平均人口密度ともに全国類似都市の平均を上回っており、利便性が高く、効率的な都市構造となっていると考えられます。DIDにおける人口密度は全国類似都市平均を上回り、居住機能の適切な誘導がなされていると言えます。通勤通学における鉄道の分担率は全国類似都市平均を大きく上回っており、JR東金線が市民の貴重な交通手段となっています。

### ・健康・福祉の指標

歩道設置率、公園緑地徒歩圏都市公園から800m圏内の人口カバー率ともに全国類似都市の平均を上回っており、歩きやすい環境が形成されていると言えます。

### ・安全・安心の指標

住宅総数は全国類似都市の平均を上回り、空家率は下回っていることから、住宅需要が高いことがうかがえます。

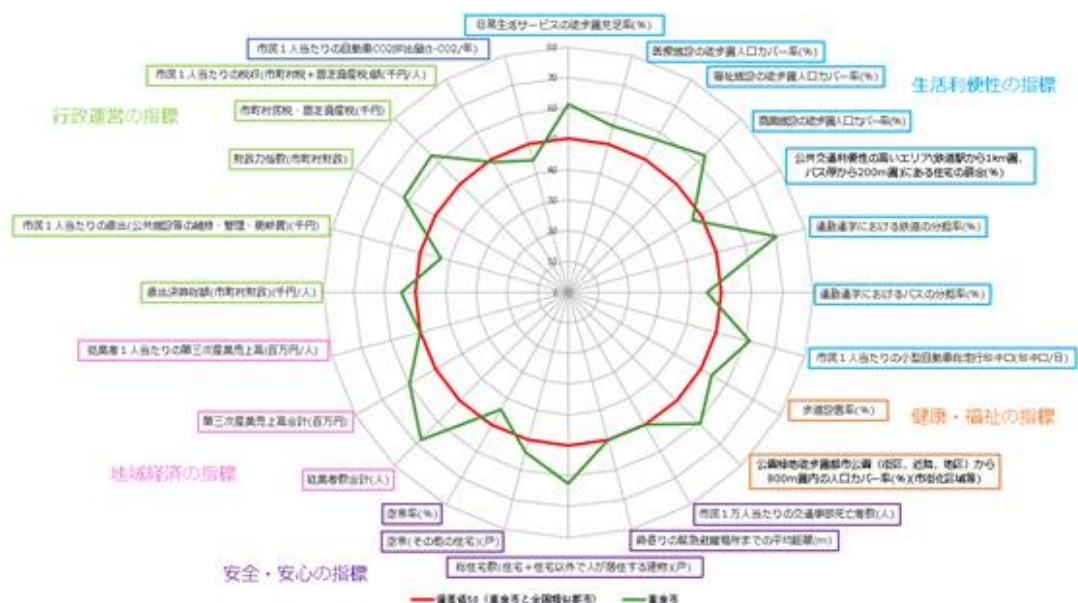
### ・地域経済の指標

第三次産業売上高合計は全国類似都市の平均を上回っており、第三次産業が強みであると考えられます。

### ・行政運営の指標

財政力指数、市町村民税・固定資産税は全国類似都市の平均を上回り、市民1人当たりの歳出額は下回っていることから、効率的な行政運営であると考えられます。

全国類似都市との都市構造の比較



資料：国土交通省資料「都市モニタリングシート」



## 2-2 社会情勢の変化

今後のまちづくりにおいては、都市をめぐる次のような社会情勢の変化を考慮する必要があります。

### 少子高齢化、人口減少社会の進展

我が国は2008年（平成20年）をピークに人口減少社会を迎えており、2040年（令和22年）には1億1,092万人、2053年（令和35年）には1億人を割って9,924万人、2065年（令和47年）には8,808万人になるものと推計されています。

生活様式が変化し、未婚者の増加や晩婚化が進み、2018年（平成30年）の合計特殊出生率<sup>※</sup>が1.42になるなど、全国的に少子化の傾向にあります。

一方、2015年（平成27年）から2025年（令和7年）にかけては「団塊の世代<sup>※</sup>」が後期高齢者<sup>※</sup>となり、急速な高齢化が進み、65歳以上の高齢者が25%を超える超高齢化社会となります。

人口減少や少子高齢化の進展は、社会保障費負担の増加や労働力の減少を招くこと等が懸念されており、社会全体の活力低下は避けて通れない状況となっています。

また、核家族化や地域コミュニティの希薄化を背景に、高齢者等の社会的孤立も問題となっています。

### 持続可能なまちづくりへの対応

多くの地方都市では、これまで郊外開発が進み市街地が拡散してきましたが、今後は急速な人口減少が見込まれています。高度成長期に拡散した市街地のまま人口が減少し、居住が低密度化すれば、一定の人口密度に支えられてきた医療・福祉・子育て支援・商業等の生活サービスの提供が将来困難になりかねない状況です。

こうした人口減少・高齢者の増加という人口動態の変化に加えて、社会資本の老朽化が急速に進展しており、厳しい財政制約の下で老朽化への対応もあわせて求められています。

このような中で、高齢者でも出歩きやすく健康・快適な生活を確保すること、子育て世代などの若年層にも魅力的なまちにすること、財政面・経済面で持続可能な都市経営を可能とすること、さらには災害に強いまちづくりの推進等が必要となっています。

そのため、都市全体の構造を見直し、コンパクトなまちづくりとこれと連携した公共交通のネットワークを形成し、将来にわたって住み続けられる持続可能なまちづくりを推進することが重要となっています。

また、2015年（平成27年）9月、すべての国連加盟国（193か国）は、2016年（平成28年）から2030年（令和12年）年の15年間でより良き将来を実現するため、回復力のあるインフラ構築、包括的かつ持続可能な産業化の促進、生態系保護などの17の目標と169のターゲットからなる「持続可能な開発目標（SDGs：Sustainable Development Goalsの略称）を採択するなど、持続可能性をキーワードに「社会」「環境」「経済」のバランスを取っていくことは世界的な価値観となっています。

### 社会資本の老朽化の顕在化

高度成長期以降に整備された道路橋、トンネル、河川、下水道、港湾等について、建設後50年以上経過する社会資本が今後一斉に老朽化することがより一層深刻な課題として顕在化してきました。

一方で、将来的には、人口減少等により、今後、公共施設等の利用需要が変化していくといわれています。また、財政規模の縮小も懸念されており、限られた財源を効率的・効果的に投資しつつ、持続可能な行財政運営の環境整備を視野にいかにより維持管理するかが求められています。

国は、2013年（平成25年）に「インフラ長寿命化基本計画」を策定し、国、自治体、民間の全インフラを対象とした戦略的な維持管理・更新を推進することとしています。

### 激甚化する自然災害等

我が国では、台風や集中豪雨・土砂災害、豪雪、火山噴火等の自然災害が頻発・激甚化していますが、特に2011年（平成23年）に発生した東日本大震災は、関東及び東北地方の広範囲にわたり甚大な被害をもたらしました。

今後も、南海トラフ地震、首都直下地震等の大規模地震や気候変動に伴う甚大な自然災害の発生が懸念されています。

2012年（平成24年）の災害対策基本法の改正を受けて、「減災<sup>\*</sup>」の考え方に基づいた防災まちづくりや、発災後に迅速な復興が可能となるよう復興事前準備の取組等が求められています。

頻発する大規模自然災害等による被害を受け、国民生活や経済に甚大な影響を及ぼすおそれがある大規模自然災害等に備えた国土の全域にわたる強靱な国づくりを推進するため、2013年（平成25年）には「強くしなやかな国民生活の実現を図るための防災・減災等に資する国土強靱化基本法」が公布・施行されました。2014年（平成26年）には、国土の健康診断にあたる脆弱性評価を踏まえて、強靱な国づくりのためのいわば処方箋を示した「国土強靱化基本計画」が策定されています。

今後は、災害に強い都市づくりに向けて、さらなる耐震化や密集市街地の不燃化等の都市防災の充実を図ることが必要です。また、高齢者の孤立化等が課題となっている中で、災害時には互いに助け合える体制づくりも含めた、ハードとソフトが一体となった自助・共助・公助による総合的な災害対策の確立が求められています。

### 環境・エネルギー問題の深刻化

地球規模の人口増加や科学技術の発展・普及により、二酸化炭素等の温室効果ガス排出量が増加し、世界的規模で地球温暖化<sup>※</sup>が進行しています。

日本における温室効果ガスの排出は、大半が産業活動に起因しています。とりわけ二酸化炭素の排出はエネルギー需要に左右される面が大きいため、二酸化炭素の排出量の削減に向けたエネルギー効率のさらなる向上や消費量の抑制、再生可能エネルギー<sup>※</sup>の積極的な導入等、脱炭素・循環型社会の構築が求められています。

市民生活においては、エコ商品<sup>※</sup>の購入、エコツーリズム<sup>※</sup>、スローライフ、省エネ（スマート）家電<sup>※</sup>等への関心が高まっており、また、自然の保全、生物多様性、ごみ問題、地球環境問題等に配慮したまちづくりが求められています。

### 高度情報化の進展

情報通信技術（ICT<sup>※</sup>）の急速な進化に代表されるスマートフォン、タブレット端末、ソーシャルメディア<sup>※</sup>、クラウド等の普及は、私たちのライフスタイル<sup>※</sup>・ワークスタイルの幅広い場面において大きな変化をもたらしています。

ICT利活用のあり方も大きく変わってきており、我が国が抱える様々な課題（地域経済の活性化、社会保障費の増大、大規模災害対策等）に対応するため、社会の様々な分野（農林水産業、地方創生、観光、医療、教育、防災、サイバーセキュリティ等）において、さらなるICTの効果的な利活用が不可欠となっています。

サイバー空間とフィジカル空間を高度に融合した「Society 5.0<sup>※</sup>」の実現に向け、官民関係者の連携のもと、人工知能（AI<sup>※</sup>）、「モノ」のインターネット化（IoT<sup>※</sup>）などの新技術やデータの活用と都市インフラ<sup>※</sup>の一体化をめざすスマートシティ<sup>※</sup>の構築が求められています。

### インバウンド観光の高まりへの対応

我が国の力強い経済を取り戻すために観光は極めて重要な成長分野であり、観光振興は重要な産業振興と位置づけられ、国をあげてさまざまな施策が行われています。2007

年（平成19年）には観光立国推進基本法が施行され、翌2008年（平成20年）には観光庁が設置されました。

また、国では、近隣諸国のビザ要件の緩和や外国人旅行者の受け入れ環境整備、日本文化の魅力を背景として訪日外国人旅行者（インバウンド）の誘致を積極的に推進し、グローバル化を活かした観光立国の実現に取り組んでいます。

今後、人口減少ペースが加速する我が国の地域経済にとっては、観光・宿泊業（民泊）・外食業、小売業等の振興や関連産業の雇用促進など外国人旅行者の需要を喚起させることで、地域の賑わいを取り戻すことにつながるなどの効果がもたらされます。

このため、地方においても外国人旅行者の受け入れ態勢を整え、地域外からの交流人口を拡大する観光諸活動を通し、地域を活性化させ持続可能な魅力ある地域を実現させることが求められています。

### 経済動向

千葉県は、温暖な気候と巨大消費地である首都圏という立地条件等を活かして、全国屈指の農林水産県となっています。しかし、生産者の高齢化や担い手不足が進んでおり、規模拡大や省力化のための機械導入等による効率化と生産コストの低減や、新たな担い手確保、販売力強化等が必要となっています。

千葉県の全産業の構造をみると、卸売業・小売業、建設業、医療・福祉の比率が高く、反対に製造業の比率は低くなっています。県民一人当たり所得を見ると、近年は全国と同様なトレンドでゆるやかな上昇傾向が続いています。

自由資本主義による経済社会システムが続く条件下では、東京及び首都圏での経済に関する比較優位性は継続していくことが想定されるところであり、首都圏の一部である千葉県もこの優位性を活かしながら所得向上をめざすとともに、快適な生活環境を維持・改善していくことが望まれます。

また、道路ネットワークを取り巻く環境は大きく変化しつつあり、2018年（平成29年）に東京外かく環状道路千葉県区間開通、2019年（令和元年）に北千葉道路一部区間の都市計画手続きの開始、2025年（令和7年）には首都圏中央連絡自動車道の県内全線開通予定等、これらの波及効果による沿道での道の駅 みのりの郷東金の来場者増加や企業進出等様々な分野での躍進が期待されています。



## 2-3 現行都市計画マスタープランの評価

現行の都市計画マスタープランは2000年（平成12年）を基準年とし、20年間の計画期間で策定しています。これまでの計画に対する評価は次のとおりです。

- 目標設定人口

目標設定した人口75,000人に対し、令和元年で約59,000人と目標値には大幅に届きませんでした。これは、全国的にみられる急激な少子高齢化や地価の下落、住宅需要の変化など自然的・社会的な要因が大きく関連したものと考えられます。

- 都市全体の総合的かつ一体的な都市づくりの推進

国が推奨しているコンパクトシティの推進が提唱される以前から、本市では駅を中心としたコンパクトなまちづくりを進めており、都市計画マスタープランの方針に基づき実施されてきた土地地区画整理事業<sup>\*</sup>をベースに街路、公園、下水道などのインフラ整備が総合的かつ一体的・継続的に実施できました。

- 全体構想

全体構想では、3つのゾーン形成によるコンパクトなまちづくり方針に基づく都市形成が引き続き進められたと評価できます。

土地利用全般としては、用途地域<sup>\*</sup>や地区計画制度<sup>\*</sup>の活用等により維持・保全が中心で、市街地開発事業の終息に向けた取り組みに注力した期間であり、次の開発に向けた土地利用計画等に大きな進展がなかった停滞期であったといえます。

道路・交通など広域的観点からの計画は推進しましたが、それらを活かした施策展開には至っていない状況です。

- 地域別構想

5つの地域で実現に向けた詳細な取り組み方針を位置付けており、施策項目として掲げた58事業中、計画のどおり実施、あるいは実施中のものが24事業、実行率41.4%となりました。これは、都市計画マスタープランがまちづくりの方向性を示す指針として「将来を展望した構想レベル」のものや「可能性・調査レベル」のものも位置付けた長期的な計画であったためと考えられます。

実現できなかった計画に関しては、できなかった理由や課題、問題点を精査し、必要性が高いものは継続した位置付けを検討していきます。

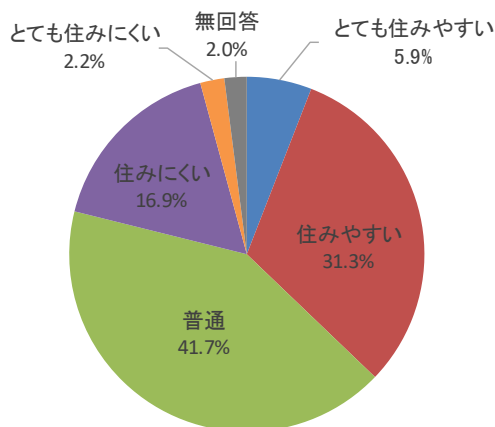
## 2-4 市民意向等

### 1. 東金市民アンケート

2019年（令和元年）に実施した市民アンケート調査（一般市民、高校生）の結果より、特にまちづくりに関連する内容について次に示します。

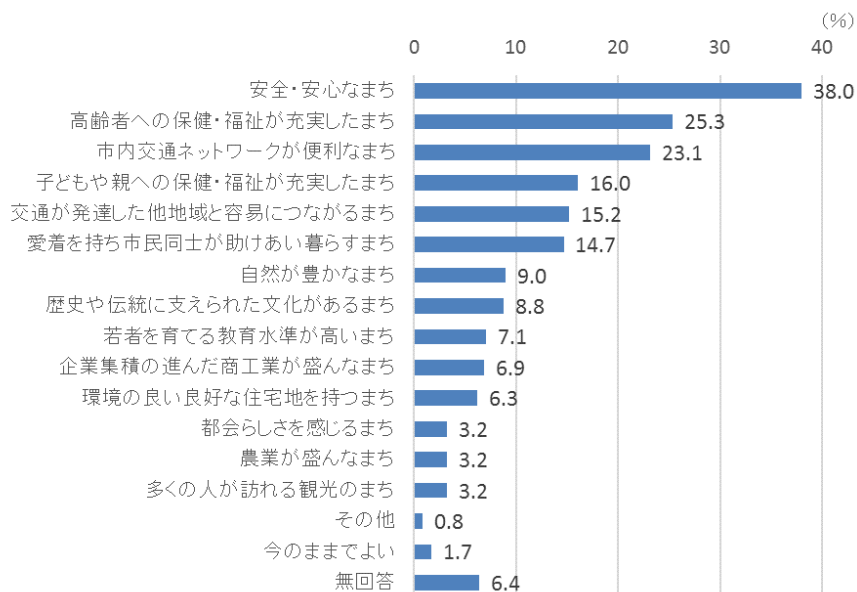
#### （1）市の住みやすさ

「普通」が最も多く、次いで「住みやすい」が続き、これと「とても住みやすい」をあわせた“住みやすい”という人が37.2%となっています。一方、“住みにくい”という人（「住みにくい」と「とても住みにくい」の合計）は19.1%となっています。



#### （2）将来に向けて目指すまちづくりのイメージ

「安全・安心なまち」が最も多く、次いで「高齢者への保健・福祉が充実したまち」、「市内交通ネットワークが便利なまち」となっています。「安全・安心なまち」には、自然災害に対する防災や、交通安全や防犯等も含まれるており、市民として最も重視していることがわかります。

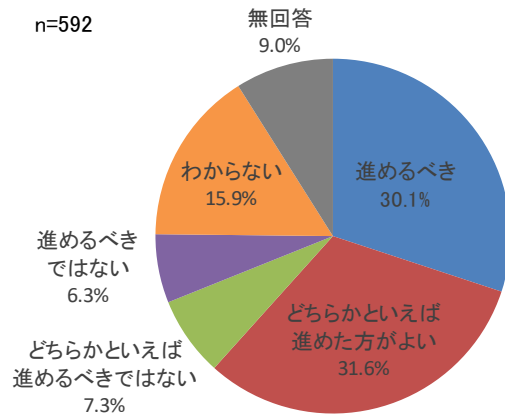


### (3) コンパクトなまちづくりへの方向性

「どちらかといえば進めた方がよい」が最も多く、「進めるべき」をあわせた“進める”という人が61.7%となっています。

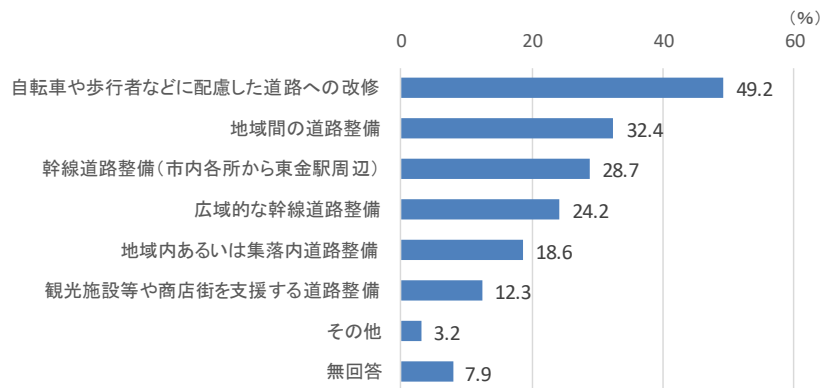
一方、“進めない”という人（「どちらかといえば進めるべきではない」と「進めるべきではない」の合計）は13.6%となっています。

国が推進しているコンパクトなまちづくりが浸透しつつあると考えられます。



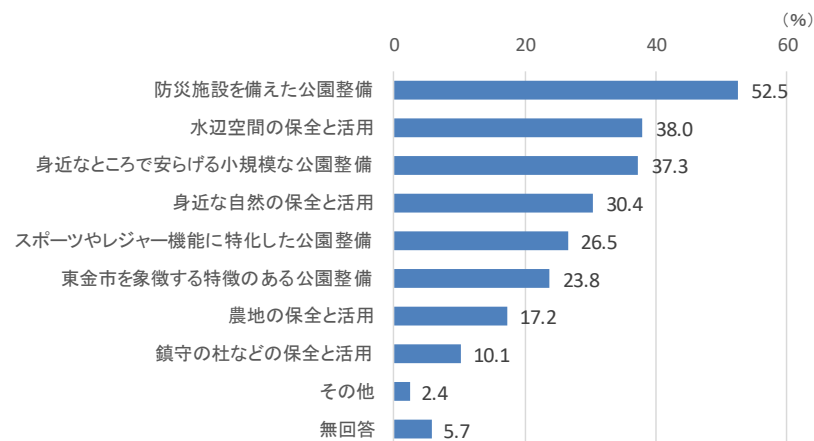
### (4) 行うべき道路整備

「自転車や歩行者などに配慮した道路への改修」が最も多く、次いで「地域間の道路整備」、「幹線道路整備(市内各所から東金駅周辺)」となっています。



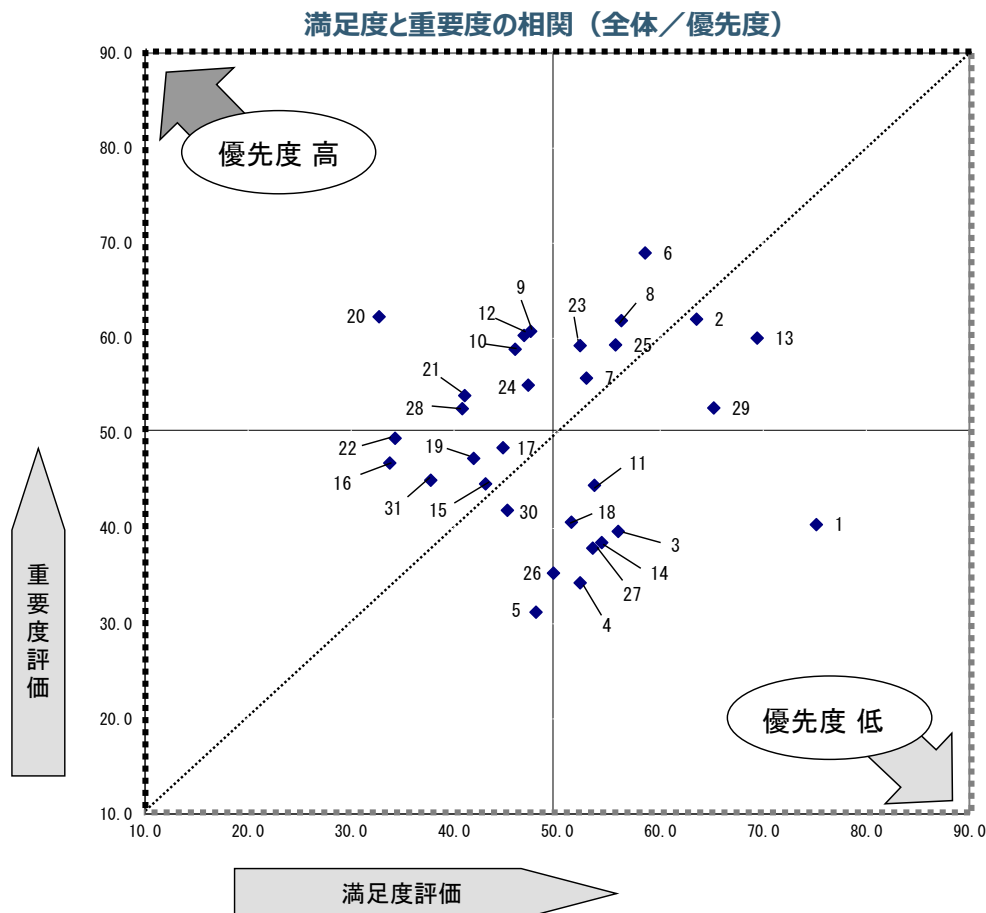
### (5) 公園・緑に対する考え方

「防災施設を備えた公園整備」が最も多く、次いで「水辺空間の保全と活用」、「身近なところで安らげる小規模な公園整備」となっています。



(6) 満足度と重要度の相関（優先度）

市の現状評価や行政ニーズを把握するため、満足度評価と重要度評価を相関させた散布図によると、優先度は「公共交通の充実」が第1位となっており、次いで「社会保障の充実」、「良好な市街地の形成」、「道路網の整備」、「水質汚染・公害の防止」の順となっています。



優先度高い		優先度低い	
20 公共交通の充実	31 地方創生の実現に向けて	1 生涯学習・生涯スポーツの推進	13 家庭ごみの処理・リサイクル
10 社会保障の充実	23 ガス・水道などの都市基盤整備	3 青少年の健全育成	30 情報化に対する行政の対応
22 良好な市街地の形成	8 子育て支援	4 文化の振興	2 学校教育の充実
21 道路網の整備	19 勤労者対策の促進	14 農林業の振興	
12 水質汚染・公害の防止	17 新たな産業と地域活性化	27 市民協働・市民参画	
9 高齢者施策の充実	25 防災・防犯・交通安全	5 国際交流の促進	
28 効果的・効率的な行政運営	7 社会福祉の推進	26 交流と連帯のまちづくり	
16 商業・サービス業の振興	15 工業の振興	29 広域行政	
6 保健・医療の充実		11 公園・緑地の整備	
24 治水対策の推進		18 観光レクリエーションの振興	

※グラフでは、左上隅の「満足度評価最低・重要度評価最高」に近づくほど優先度が高くなり、右下隅の「満足度評価最高・重要度評価最低」に近づくほど優先度が低くなります。

## 2. 市民懇談会

都市計画分野に関する市民意見を聴取するため、次期総合計画策定に向けた地区別懇談会に参画しました。

### ■土地利用

- ・市街地整備を実現するため、用途地域<sup>※</sup>の変更等をいち早くやってほしい。
- ・東金駅周辺の活性化、中央公園から市役所周辺の活性化。
- ・人を呼び込むためのベッドタウン政策が必要だと思う。
- ・農業をやりたいという都会の人に土地を貸すなど、遊休地の再利用を考えて欲しい。

### ■経済・産業

- ・交通網の拠点を活かして産業地の形成を図る。物流関係の倉庫をおくのもよいと思う。
- ・東金ならではの魅力のある特産品を作り、商工会議所や市が支え発信。
- ・農産物の生産環境は優れている。この環境を活かすべきだと思う。
- ・城西国際大学から情報を得てビジネスを増やすのが第一だと思う。
- ・ふるさと納税<sup>※</sup>やクラウドファンディング<sup>※</sup>など民間資本を活用すべき。

### ■道路・交通

- ・鉄道が不便な分、高速バスや地域公共交通の充実、バスターミナルを整備すべき。
- ・子ども達の安全確保のための歩道の整備をしてほしい。
- ・旧道が狭く危ないので改善が必要だと思う。
- ・西福俵から東千葉メディカルまでまっすぐの1本道をつくってほしい。

### ■福祉・子育て

- ・東千葉メディカルがあるのは強みだが、存在感が無く経営難が弱み。
- ・幼保一元化など、若い人が子どもを育てやすい環境を作ってほしい。
- ・高齢者施設がない。高齢者が外へ出て活躍できる場の提供も必要。
- ・若者が就業でき、安心して子育てできる環境。

### ■教育・文化

- ・歴史と伝統があるので、旧商店や空家を利用した郷土館はどうか。
- ・城西国際大学は地域とともに展開していくことは間違いない、積極的に行政や市民と活動ができるような場を設ける。
- ・東金には歴史のある街並があって発展してきた。八鶴湖に金閣寺、銀閣寺、詩仙堂と繋がる、菖蒲を植えるなどしてみてもいい。

### ■生活環境

- ・インフラが整備されているのに生かされていない。



### 3. 総合計画策定市民会議

総合計画策定市民会議の部会において取りまとめられた提言書の概要を示します。

#### ■子ども・教育部会

- ・総合的子育て支援センターの創設
- ・小中一貫校の誘致

#### ■産業・観光部会

- ・東金市フィルムコミッション<sup>※</sup>を設立する
- ・山武地域の魅力あるツアーを企画する
- ・東金の名産品（ご当地グルメ）を開発・振興する
- ・東金の名産品（お土産）を開発・広める
- ・遊休不動産（空き家や空き地）を利用してリノベーションまちづくり事業の推進をする
- ・東金観光フォトロゲイニング<sup>※</sup>の開催
- ・西口商店街の一部でシャッターアートを行う
- ・東金駅前旧道のライトアップ
- ・東金マルシェの開催
- ・広報・情報発信力の強化
- ・地域の祭りの規模拡大
- ・防災対策を強化する
- ・交通の不便を解消する
- ・新しいビジネスの誘致
- ・企業の紹介冊子を発行する

#### ■地域・交流部会

- ・地域交流に関する実態を把握するため、信頼性のある調査を行ったうえで、施策を実行する。
- ・区ごとの課題を抽出するため、マッピングなどにより視覚的にわかりやすく地域課題を整理し、市民へ情報を提供する（広報とうがねやホームページなど）。
- ・計画の進捗に合わせて、施策の成果を定性的だけでなく定量的に計測し、施策の効果を定期的に検証する。
- ・ICT<sup>※</sup>を活用（eメールやLINE等）した情報発信方法を確立する。
- ・地区のふれあい館を情報拠点となるように整備・周知する。
- ・地区公民館などの地域交流機能をアップデートした『ふれあい館』を整備する。

- ・多様な交流が活性化するように、地域の人材を発掘できる地域コーディネーターの育成。
- ・郷土を知るための催しを企画する。

#### 4. 大学・高校生との意見交換

「東金市の強み・弱み」「東金市の将来像」という2つのテーマにより、市内の高校生・大学生の意見を把握しました。

「強み」としては、ほどよい田舎感、地域中核病院である東千葉メディカルセンターが市内に位置すること、学校が複数あり学生が多くいること等の意見が多く出ました。

「弱み」としては、電車やバスの本数が少ないこと、洋服等のショッピングするところや遊ぶところがないこと等の意見が多く出ました。

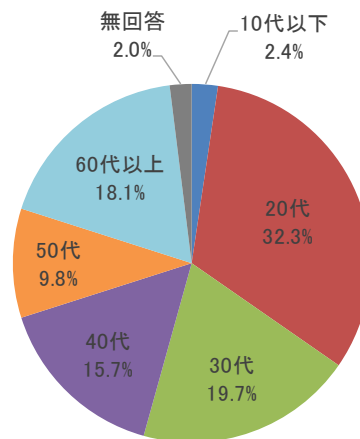
## 5. 転入・転出者アンケート

転入・転出者ともに20代・30代が半数以上を占めていることから、人口減少を抑えるために、若い世代の転出を抑制する取組が重要です。

### 【転入者アンケート】

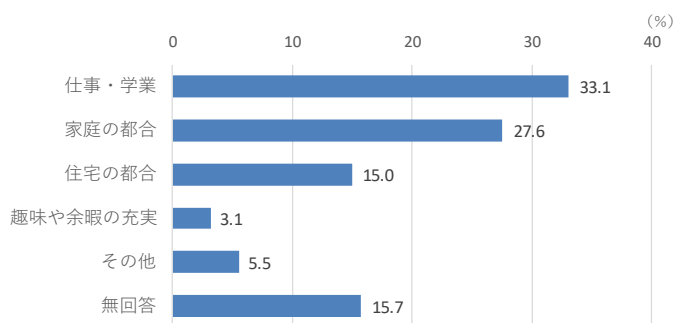
#### (1) 年齢

年齢構成は、「20代」がもっとも多く、次いで「30代」、「60代」の順となっています。



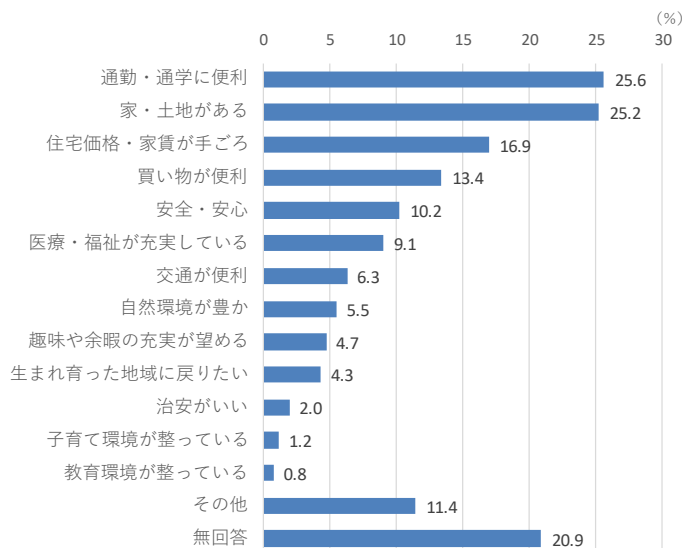
#### (2) 転入の最も大きなきっかけ

「仕事・学業」、「家庭の都合」、「住宅の都合」の順となっています。



#### (3) 転入の際、居住地を決めた主な理由(3つまで)

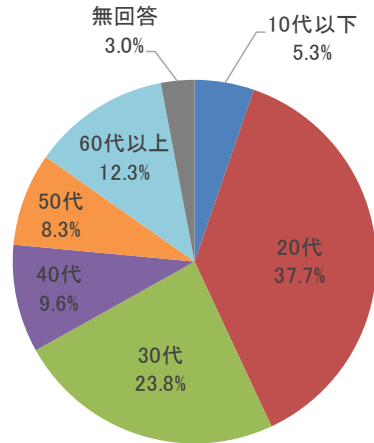
「通勤・通学に便利だから」、「家・土地があるから」、「住宅価格・家賃が手ごろ」、「買い物が便利」の順となっています。



【転出者アンケート】

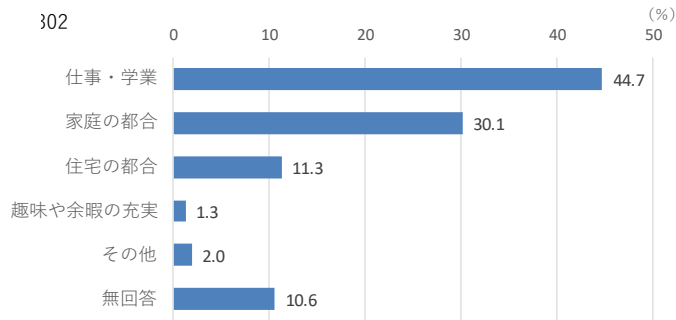
(1) 年齢

年齢構成は、「20代」がもっとも多く、次いで「30代」、「60代」の順となっています。



(2) 転出の最も大きなきっかけ

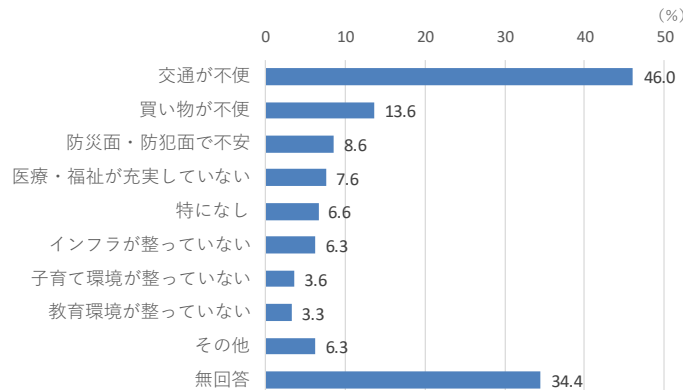
「仕事・学業」、「家庭の都合」、「住宅の都合」の順となっています。



(3) 東金市に不足していた点(3つまで)

「交通が不便だった(鉄道・バス・公共交通等)」がもっとも多く、次いで「買い物に不便だった(商店街、飲食店等)」、「防災面・防犯面で不安があった」の順となっています。

「交通が不便だった(鉄道・バス・公共交通等)」が突出していることから、交通の便の改善が、転出者を減少させ人口減少を抑えるために効果的な施策であることが伺えます。



## 2-5 今後の都市づくりの課題

本市の現況等を踏まえ、今後の都市づくりにおいて解決すべき課題は次のとおりです。

### 首都圏中央連絡自動車道の波及効果を受け止めた土地利用の展開と道路網形成

千葉県内首都圏中央連絡自動車道の松尾横芝インターチェンジから大栄ジャンクションの事業中区間が今後開通することにより、成田国際空港方面や茨城県方面への速達性・利便性の向上が期待されています。

東金インター周辺部では、徐々に流通系・生産系土地利用が展開されており、本市においても、広域幹線道路が交差する交通結節点の優位性を活かし、その効果を的確に受け止め、周辺都市との連携も図りつつ、地域振興や防災面に寄与する土地利用の展開と道路網形成が必要と考えられます。

また、国道・県道による放射状道路は概ね充足していますが、九十九里方面から東千葉メディカルセンター・千葉方面や八街・成田方面への広域連携道路・災害時緊急輸送路が脆弱であるなど、地域間連携道路が不足しているため、さらなる道路網の形成が必要となっています。

### 中心市街地の機能集積と魅力・活力の向上

中心市街地の中でも、JR東金駅の東側地区は基盤整備も整い行政・商業・医療・福祉等も集積し、人口の増加もみられますが、一方で施設の老朽化や老舗店舗・チェーン店等の減少、大型店舗内の店子の撤退など「賑わい」・「魅力」という観点ではかげりもみえます。また、西側地区においては、特に商業業務機能の衰退がみられます。東金商店街連合会が歴史的建造物を活用するなどの動きも見られることから、歴史・文化資源を活かして街の魅力を再生し、賑わいを取り戻すことが集約型都市構造追求の上でも必要と考えられます。加えて、増加傾向にある空き店舗・空き地の有効活用もポイントとなります。

これらについては、地域、市民、行政がそのあり方について議論し、都市機能集積の具体策を展開していくことが求められます。



## 地域の実情・時代に即した公共交通網の再編

少子高齢化の進展や集約型都市構造へ転換する流れの中で、高齢者の自動車免許証返納促進の必要性等も鑑みると、日常生活の足として、また中心市街地の都市機能を利用しやすくするネットワークとして、鉄道、高速バス、路線バス、市内循環バス、一般タクシー、乗合タクシー等の多様な地域公共交通の重要性が一層高まります。

しかしながら、民間交通会社による地域バス交通の本数減少や路線統廃合等の影響も受け、市民アンケートにおいても、公共交通に関する満足度は低く、優先度がもっとも高い分野であるとの回答が挙げられています。

このため、従来のバスシステムの拡充や改編等を含め、「第2次総合交通計画」の評価も踏まえた上で、地域公共交通の需要と供給のバランスを考慮しつつ、時代や地域性に見合った交通体系への見直し、充実を進めることが必要となっています。

また、高齢者や障害者等が移動しやすい都市環境とするためのバリアフリー化の推進や、道路網の強みを活かした新たな交通結節点を創出するとともに、誰もが移動しやすい持続可能な交通ネットワーク再編を推進していくことが求められています。

## 次代の技術革新に対応した都市づくりの展開

少子・高齢化とICT<sup>※</sup>（情報通信技術）の技術革新を背景として、これまでのハード重視（建物・土地利用）であった都市づくりから、ソフト重視により付加価値向上を目指す方向への変化もみられます。

IoT<sup>※</sup>やAI<sup>※</sup>、ロボット、ビッグデータ<sup>※</sup>など、社会のあり方や人々のライフスタイル<sup>※</sup>などに大きな変化をもたらす先端技術を活用し、テレワークの導入や二地域居住等、産業や社会生活の様々な場面で活用する取り組みも進んできています。

交通や防災、環境、エネルギー等の本市が抱える様々な社会課題の解決を図るために、行政サービス、地域づくり、農林業、観光、防災等のあらゆる分野でICT技術を導入・活用し、サイバー空間とフィジカル空間を高度に融合した「Society 5.0<sup>※</sup>」の実現に向け、快適で活力に満ちた質の高い生活を送ることができる都市空間を形成していくことが、今まで以上に求められてきます。

## 観光・景観等の視点を含めた都市の魅力づくりと広域連携

全国的な人口減少下で都市間競争が激化する中、都市としての優位性を維持・向上させ人を惹きつけるためには、個性化による魅力増進が必要です。

都市づくりにおいても、歴史・文化・自然等の地域資源を活かした観光の視点や都市景観、田園景観などそれぞれの都市が持っているアイデンティティの確立に向けた取り組みにより、都市の魅力向上と美しい都市づくりを進める必要があります。

また、観光・交流の中核となる道の駅 みのりの郷東金の集客力を市域全体に波及させるのみならず、周辺都市が保有する海や史跡等多数の観光資源を有効的に利活用できるネットワーク形成の構築など広域的な連携の工夫も必要となります。

これらの取り組みにより、人を呼び込み、交流を促し、市内の回遊性を高めるための情報発信やPR活動の展開が重要となります。

### 誰もが安全・安心に暮らせる都市づくりの展開

近年、台風をはじめとする暴風雨は、大型化の傾向を強めており、被害が頻発しています。今後は、南海トラフ巨大地震、首都直下地震等の大規模地震や気候変動に伴う甚大な自然災害の発生が懸念されていることから、土砂災害危険区域、浸水想定区域等、危険が想定される地域においては、防災上の対策を講じながら、安全に住み続けることができる環境を整備することが必要です。

また、高齢化の進行により、災害時の避難が困難になる方が増加することが予想されるため、危険が想定される区域内においては、災害時の避難誘導手順等ソフト面の対策を含め、災害に対する安全性を確保することが必要です。

一方、日常生活においては、駅や道路などの公共施設でのバリアフリー化やユニバーサルデザインの導入により、誰もが安心して暮らせる環境を整えていくことが求められています。日常の安全性を高め、犯罪の防止に配慮した都市づくりのためには、市民、関係機関、市が協力して安全・安心な都市づくりを進めていくことが必要です。

### 市民参加・協働及び大学等を活用した都市づくり

まちづくりは行政だけで進められるものではありません。全国的にも、市民や事業者を新たなまちづくりの担い手として捉える動きが広がりをみせていますが、本市においては、NPO法人等のまちづくり組織が不足しているとの声もあります。

このため、市民や民間事業者の参画により協働で進める気運を高め、体制を強化していくとともに、地域の活力やコミュニティの維持・向上を図るために市民意識の醸成やリーダー・組織の育成、支援の仕組みづくりなどを通じてまちづくりのノウハウを蓄積し、力を強め、動きを広げていくことが必要です。

また、大学は、地域にとってまちづくりを進める上での貴重な資源であり、重要なパートナーです。まちづくりの課題に関する研究・教育、まちづくりを支える人材育成、社

会人教育、都市の賑わい・活力の源泉である学生の存在とそのエネルギー、留学生等との国際交流の機会の提供、まちづくりと調和したキャンパスの形成、施設開放など、大学は地域にとって多面的な存在価値があり、これらを都市づくりに活かすことが必要です。

このため、約3,900人の学生がいる城西国際大学をはじめ、市内にある大学等との協力体制を構築し、JR東金駅周辺の中心市街地に学生を呼び込むための交流・情報交換の場づくり等が重要になるものと考えられます。

### 民間活力の導入と効率的・効果的な都市経営・都市運営

効率的で効果的な都市経営により、持続可能な都市運営を行っていく必要があります。

近年では、行政（Public）が行う各種行政サービスを、行政と民間（Private）が連携（Partnership）し民間の持つ多種多様なノウハウ・技術を活用することにより、行政サービスの向上、財政資金の効率的使用や行政の業務効率化等を図ろうとするPPP※（官民連携）が増えています。

本市においても、道路、公園、下水道などの都市施設や公共施設は、不十分なところの整備を進める必要がありますが、整備後の維持管理における民間活力の活用等も視野に入れ、必要性や緊急性を吟味の上、効率的、効果的に事業を選択しつつ進めることが必要です。

また、今後、人口減少や少子高齢化によって市税収入が減少することや、扶助費※等の歳出のさらなる増加を勘案すると、現在本市が所有する全ての公共施設等を将来にわたって維持していくことは難しいと考えられます。

そのため、人口動向や市民ニーズの変化を把握した上で、「公共施設等総合管理計画」の方向性もふまえ、必要性の低くなった公共施設等については他の施設との統合や供用廃止の検討が必要です。

### 農林業や里山・集落も含めた全市的視点からの都市環境形成

本市の土地利用は、田、畑の比重が高く全体の約4割を占め、山林を加えると市域面積の半分超となっています。田園、里山は自然の豊かさや環境の良さを示す要素のひとつであり、都市づくりにおいては、集落や里山、農林業の環境等も含めた視点で都市の環境形成の施策展開が必要です。

また、農業生産環境の向上や農地の保全、集落の生活基盤の充実等のほか、河川等の治水・浸水対策、山林の保全、土砂災害等の防止対策など、健康、安全、快適性等の総合的観点からの取り組みが必要です。

都市の課題とビジョン実行後の都市のイメージ

