

(素案)

東金市第2次
都市計画マスタープラン

令和*年*月

東金市

目次

| | | |
|-----|------------------|----|
| 第1章 | はじめに | 1 |
| 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 |
| 1-3 | 都市計画マスタープランの役割 | 4 |
| 1-4 | 対象区域と目標年次 | 5 |
| 1-5 | 都市計画マスタープランの構成 | 5 |
| 第2章 | 東金市の現況と課題 | 7 |
| 2-1 | 現況特性 | 8 |
| 2-2 | 社会情勢の変化 | 32 |
| 2-3 | 現行都市計画マスタープランの評価 | 36 |
| 2-4 | 市民意向等 | 37 |
| 2-5 | 今後の都市づくりの課題 | 48 |
| 第3章 | 全体構想 | 54 |
| 3-1 | 都市づくりの理念と目標 | 55 |
| 3-2 | 将来人口 | 57 |
| 3-3 | めざす将来都市構造 | 58 |
| 3-4 | 都市づくりの基本方針 | 61 |
| 用語集 | | 87 |

第1章 はじめに

東金市都市計画マスタープランの背景や目的、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要因によるものと考えられます。

また、国立社会保障・人口問題研究所の推計によると、2015年（平成27年）で25.6%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・企業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。

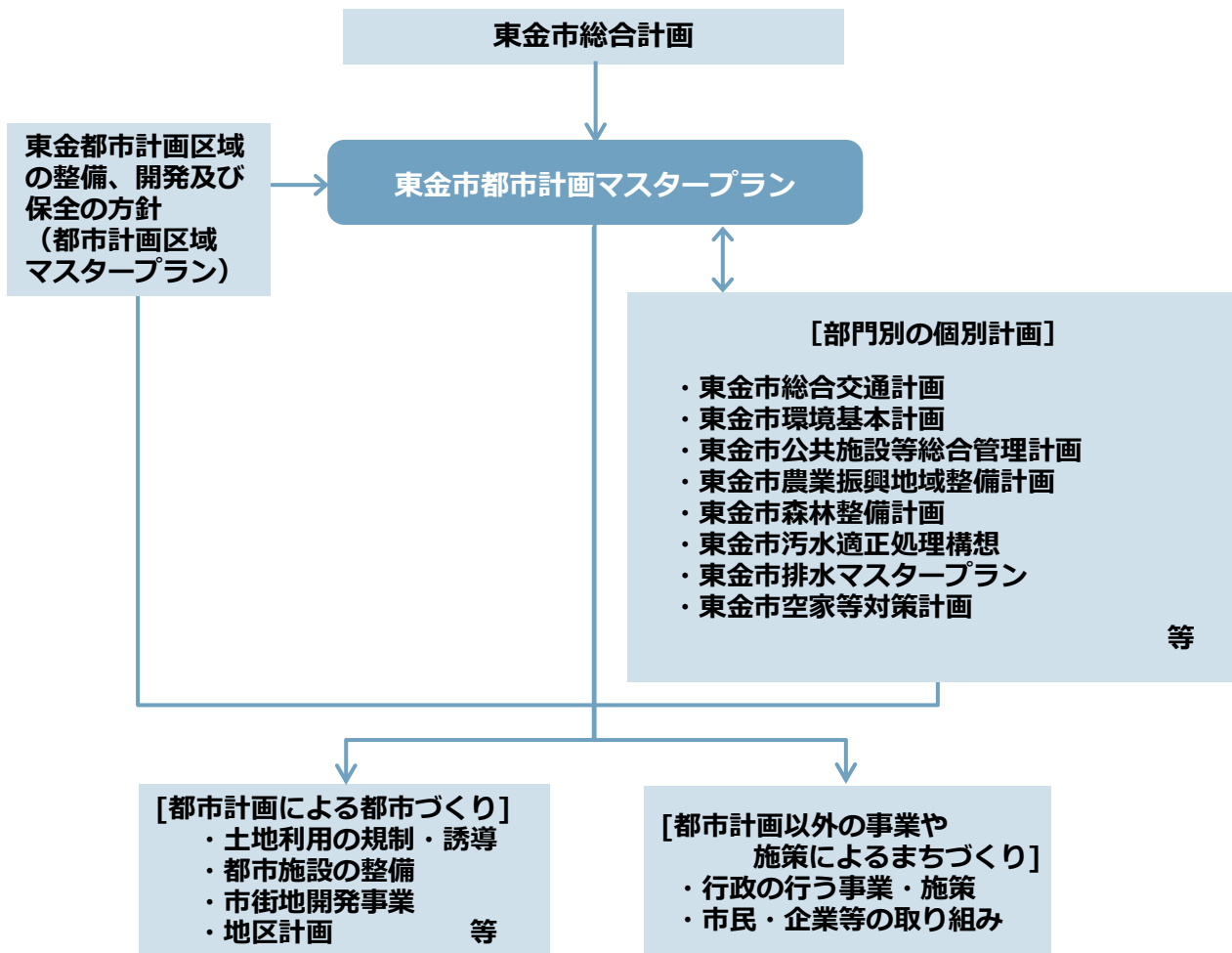
注記：本計画では、西暦を基本とし、()内に和暦を表記します。

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す。

東金市第2次都市計画マスタープラン（以下「都市計画マスタープラン」という。）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（通称：都市計画区域マスタープラン）」及び市の上位計画である「東金市総合計画」に即し、都市計画分野の計画について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、「東金市第4次総合計画」（2020年度）の策定経過を踏まえつつ、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は、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。

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、市民に理解されやすい形で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
体の都市計画が円滑に決定される効果が期待できます。

市民に理解されやすい形で、都市の将来像を示す

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、大きく分けて「全体構想」と「地域別構想」から構成されます。

第1章 はじめに

- 全体構想では、まず、「都市づくりの理念と目標」及び「将来都市人口」を定めたいう
えで、東金市のめざすべき「将来都市構造」をどう考えるのかということを示します。
- 次に、「都市づくりの理念と目標」を実現するために「都市づくりの基本方針」を示
します。
- 「地域別構想」では、地域に密着した、地域ごとの将来像と都市づくりの方針を示し
ます。
- 最後に、都市づくりの将来像の実現に向けた方策を示します。

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 都市づくりの基本方針
 - 1 にぎわいと魅力を生み出す都市づくり
 - 2 産業集積と発展に向けた都市づくり
 - 3 誰もが移動しやすく快適に暮らせる都市づくり
 - 4 人や環境にやさしい都市づくり
 - 5 安全、安心に暮らせる都市づくり

第4章 地域別構想

- 4-1 地域別構想の基本的な
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 実現化方策

- 5-1 実現に向けた取組

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にあり、東は九十九里町、西は千葉市、南は大網白里市、北は山武市及び八街市に接しています。また、成田国際空港にも近く、千葉と外房・銚子方面を結節する位置にあります。

地形は、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

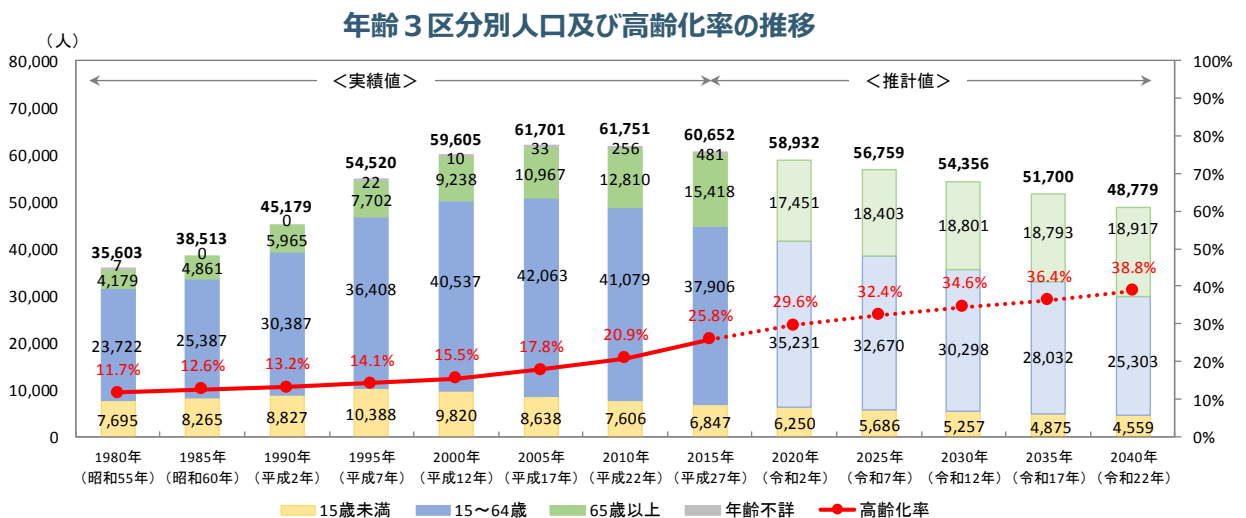
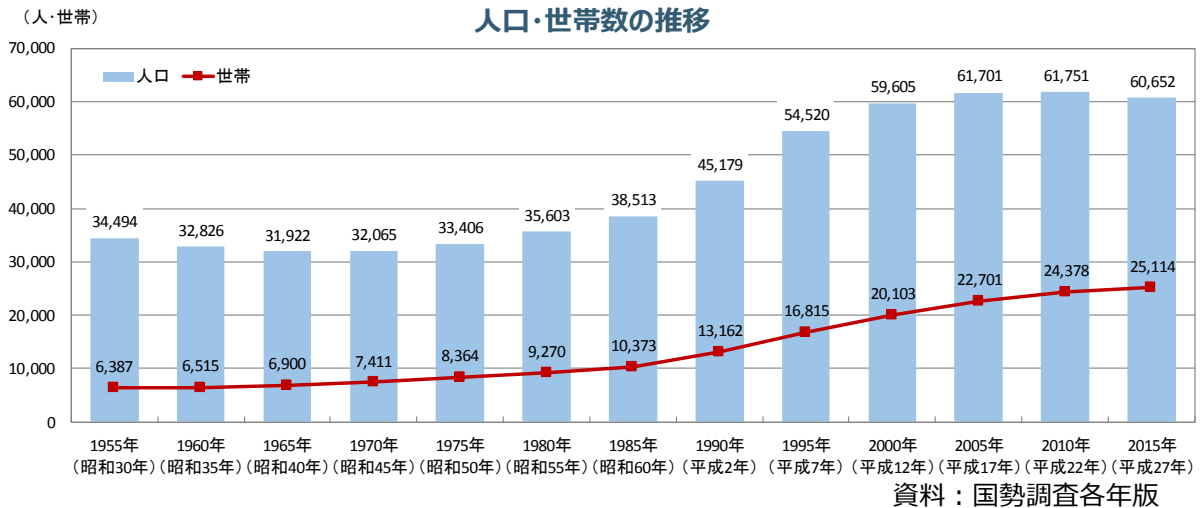
2. 人口・世帯

(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。

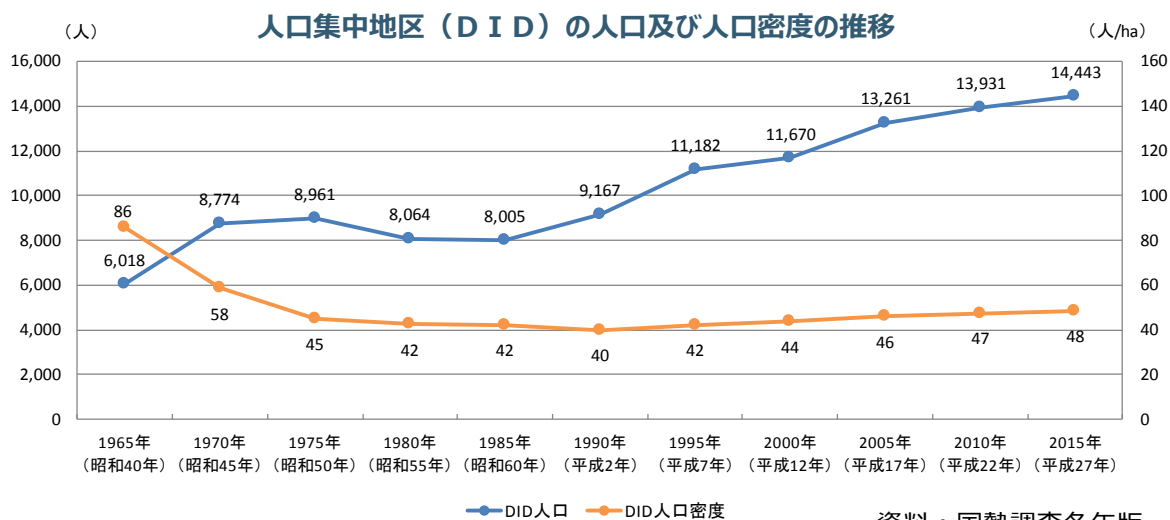
高齢化率は、65歳以上人口の増加に伴い継続して増加しており、2015年（平成27年）で25.8%となっています。高齢化率は今後も増加が続き、2040年（令和22年）には38.8%になると推計されています。



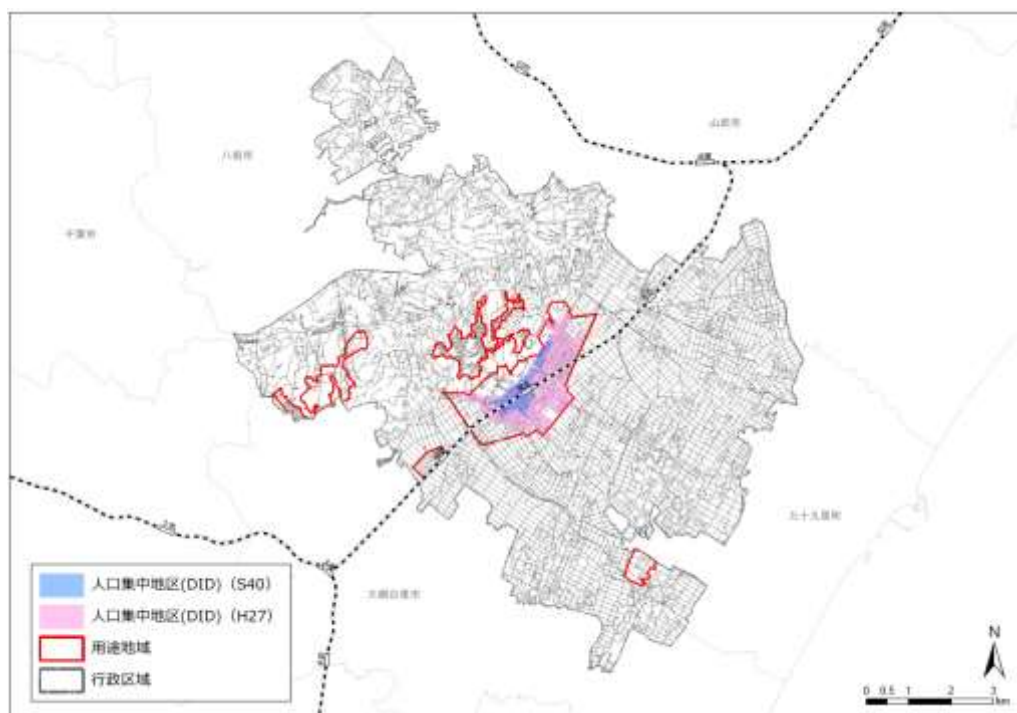
(2) 人口集中地区(DID)・人口

人口集中地区(DID)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。

人口集中地区が拡大したことに伴い、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伴い、1995年(平成7年)に増加に転じ、2015年(平成27年)では48人/haとなっています。



人口集中地区(DID)の変遷



3. 財政等

(1) 財政の状況

歳入・歳出の状況は、おおむね200億円から250億円で推移しています。歳入の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75億円程度で推移しています。

歳出は、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、人口減少や少子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

単位:千円

| 区分 | 平成26年度 | | 平成27年度 | | 平成28年度 | | 平成29年度 | | 平成30年度 | | |
|------|-------------|-----------|------------|------------|------------|------------|------------|------------|------------|-----------|-------|
| | 金額 | 構成比 | 金額 | 構成比 | 金額 | 構成比 | 金額 | 構成比 | 金額 | 構成比 | |
| 自主財源 | 地方税 | 7,369,129 | 37.4% | 7,238,062 | 29.2% | 7,805,922 | 35.5% | 7,586,496 | 35.1% | 7,602,218 | 33.4% |
| | 分担金・負担金 | 10,641 | 0.1% | 13,537 | 0.1% | 12,255 | 0.1% | 13,406 | 0.1% | 12,961 | 0.1% |
| | 使用料 | 285,796 | 1.5% | 287,815 | 1.2% | 275,941 | 1.3% | 278,628 | 1.3% | 273,911 | 1.2% |
| | 手数料 | 129,634 | 0.7% | 135,458 | 0.5% | 134,967 | 0.6% | 136,407 | 0.6% | 134,632 | 0.6% |
| | 財産収入 | 16,005 | 0.1% | 41,469 | 0.2% | 16,254 | 0.1% | 27,264 | 0.1% | 28,754 | 0.1% |
| | 寄附金 | 5,506 | 0.0% | 14,463 | 0.1% | 7,675 | 0.0% | 11,904 | 0.1% | 17,660 | 0.1% |
| | 繰入金 | 617,966 | 3.1% | 1,181,661 | 4.8% | 1,232,758 | 5.6% | 979,674 | 4.5% | 511,687 | 2.2% |
| | 繰越金 | 247,596 | 1.3% | 348,625 | 1.4% | 252,677 | 1.1% | 261,036 | 1.2% | 239,383 | 1.1% |
| | 諸収入 | 628,978 | 3.2% | 929,497 | 3.8% | 873,877 | 4.0% | 940,808 | 4.4% | 1,033,923 | 4.5% |
| | 小計 | 9,311,251 | 47.3% | 10,190,587 | 41.1% | 10,612,326 | 48.2% | 10,235,623 | 47.4% | 9,855,129 | 43.3% |
| 依存財源 | 地方譲与税 | 239,354 | 1.2% | 250,096 | 1.0% | 250,009 | 1.1% | 248,895 | 1.2% | 251,118 | 1.1% |
| | 利子割交付金 | 12,366 | 0.1% | 10,942 | 0.0% | 6,182 | 0.0% | 9,644 | 0.0% | 9,470 | 0.0% |
| | 配当割交付金 | 54,363 | 0.3% | 40,027 | 0.2% | 27,094 | 0.1% | 37,084 | 0.2% | 31,079 | 0.1% |
| | 株式等譲渡所得割交付金 | 38,073 | 0.2% | 41,976 | 0.2% | 19,955 | 0.1% | 43,357 | 0.2% | 28,617 | 0.1% |
| | 地方消費税交付金 | 698,195 | 3.5% | 1,120,354 | 4.5% | 992,027 | 4.5% | 1,036,036 | 4.8% | 1,136,723 | 5.0% |
| | ゴルフ場利用税交付金 | 79,861 | 0.4% | 72,757 | 0.3% | 70,255 | 0.3% | 68,956 | 0.3% | 69,450 | 0.3% |
| | 自動車取得税交付金 | 47,393 | 0.2% | 66,417 | 0.3% | 66,718 | 0.3% | 99,004 | 0.5% | 90,438 | 0.4% |
| | 地方特例交付金 | 32,152 | 0.2% | 31,479 | 0.1% | 29,233 | 0.1% | 30,852 | 0.1% | 37,714 | 0.2% |
| | 地方交付税 | 3,200,781 | 16.3% | 3,387,722 | 13.7% | 3,252,627 | 14.8% | 2,863,297 | 13.2% | 2,910,473 | 12.8% |
| | 交通安全対策特別交付金 | 9,085 | 0.0% | 9,502 | 0.0% | 9,276 | 0.0% | 8,971 | 0.0% | 7,967 | 0.0% |
| | 国庫支出金 | 2,830,471 | 14.4% | 3,614,477 | 14.6% | 3,298,970 | 15.0% | 2,991,466 | 13.8% | 2,952,195 | 13.0% |
| 県支出金 | 1,561,074 | 7.9% | 2,259,515 | 9.1% | 2,233,178 | 10.1% | 2,518,826 | 11.7% | 4,099,231 | 18.0% | |
| 地方債 | 1,578,400 | 8.0% | 3,684,200 | 14.9% | 1,137,300 | 5.2% | 1,423,500 | 6.6% | 1,265,500 | 5.6% | |
| 小計 | 10,381,568 | 52.7% | 14,589,464 | 58.9% | 11,392,824 | 51.8% | 11,379,888 | 52.6% | 12,889,975 | 56.7% | |
| 合計 | 19,692,819 | 100.0% | 24,780,051 | 100.0% | 22,005,150 | 100.0% | 21,615,511 | 100.0% | 22,745,104 | 100.0% | |

資料：東金市統計書各年版

歳出の状況

単位:千円

| 区分 | 平成26年度 | | 平成27年度 | | 平成28年度 | | 平成29年度 | | 平成30年度 | | |
|-------|------------|-----------|------------|-----------|------------|------------|------------|------------|------------|-----------|-------|
| | 金額 | 構成比 | 金額 | 構成比 | 金額 | 構成比 | 金額 | 構成比 | 金額 | 構成比 | |
| 義務的経費 | 人件費 | 3,461,196 | 18.1% | 3,528,454 | 14.5% | 3,590,750 | 16.6% | 3,607,340 | 17.0% | 3,584,389 | 16.1% |
| | 扶助費 | 3,855,295 | 20.2% | 4,195,606 | 17.3% | 4,486,446 | 20.7% | 4,544,706 | 21.5% | 4,401,232 | 19.7% |
| | 公債費 | 1,716,827 | 9.0% | 2,025,963 | 8.3% | 2,004,791 | 9.3% | 1,961,703 | 9.3% | 1,984,962 | 8.9% |
| | 小計 | 9,033,318 | 47.3% | 9,750,023 | 40.1% | 10,081,987 | 46.6% | 10,113,749 | 47.8% | 9,970,583 | 44.7% |
| 投資及び | 物件費 | 2,257,041 | 11.8% | 2,350,623 | 9.7% | 2,487,539 | 11.5% | 2,458,900 | 11.6% | 2,324,252 | 10.4% |
| | 維持補修費 | 223,186 | 1.2% | 209,958 | 0.9% | 224,217 | 1.0% | 198,279 | 0.9% | 176,155 | 0.8% |
| | 補助費等 | 2,668,979 | 14.0% | 4,408,358 | 18.1% | 3,328,081 | 15.4% | 3,127,204 | 14.8% | 5,256,366 | 23.6% |
| | 積立金 | 485,651 | 2.5% | 1,152,796 | 4.7% | 855,704 | 4.0% | 1,085,715 | 5.1% | 545,563 | 2.4% |
| | 投資及び | 413,481 | 2.2% | 414,112 | 1.7% | 280,140 | 1.3% | 374,602 | 1.8% | 213,300 | 1.0% |
| | 繰越金 | 2,488,914 | 13.0% | 2,804,305 | 11.5% | 2,765,419 | 12.8% | 2,697,565 | 12.7% | 2,731,648 | 12.2% |
| | 前年度繰上充用金 | 0 | 0.0% | 0 | 0.0% | 0 | 0.0% | 0 | 0.0% | 0 | 0.0% |
| 投資的経費 | 普通建設事業費 | 1,515,395 | 7.9% | 3,227,199 | 13.3% | 1,582,235 | 7.3% | 1,120,114 | 5.3% | 1,094,771 | 4.9% |
| | 災害復旧事業費 | 8,229 | 0.0% | 0 | 0.0% | 35,792 | 0.2% | 0 | 0.0% | 0 | 0.0% |
| | 失業対策事業費 | 0 | 0.0% | 0 | 0.0% | 0 | 0.0% | 0 | 0.0% | 0 | 0.0% |
| | 小計 | 1,523,624 | 8.0% | 3,227,199 | 13.3% | 1,618,027 | 7.5% | 1,120,114 | 5.3% | 1,094,771 | 4.9% |
| 合計 | 19,094,194 | 100.0% | 24,317,374 | 100.0% | 21,641,114 | 100.0% | 21,176,128 | 100.0% | 22,312,638 | 100.0% | |

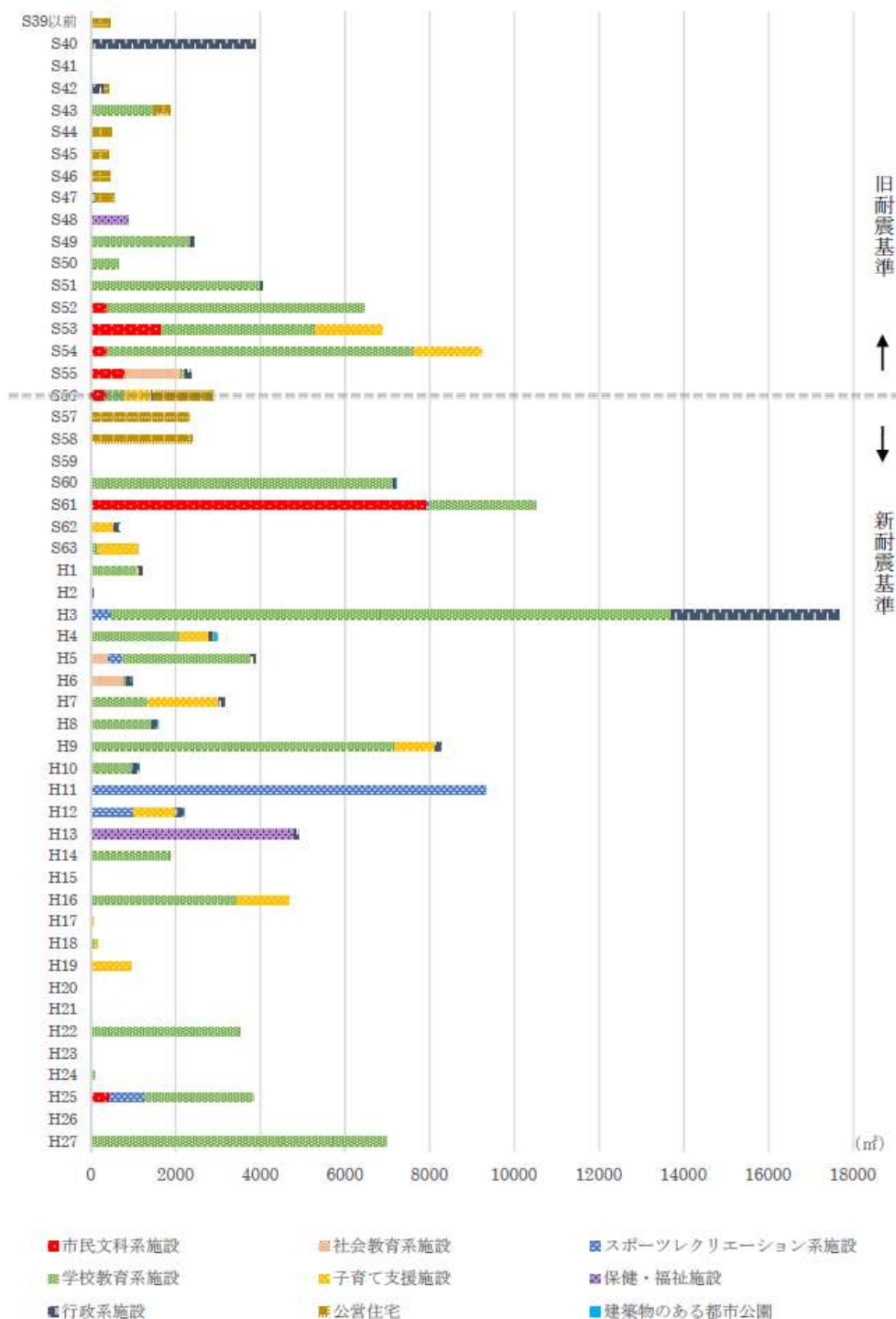
資料：東金市統計書各年版

(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、総延床面積は148,445.20㎡となっています。

延床面積の建築年度区分ごとの構成比をみると、旧耐震基準になっている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%となっています。

建築年度別・施設区分別にみた公共施設の延床面積



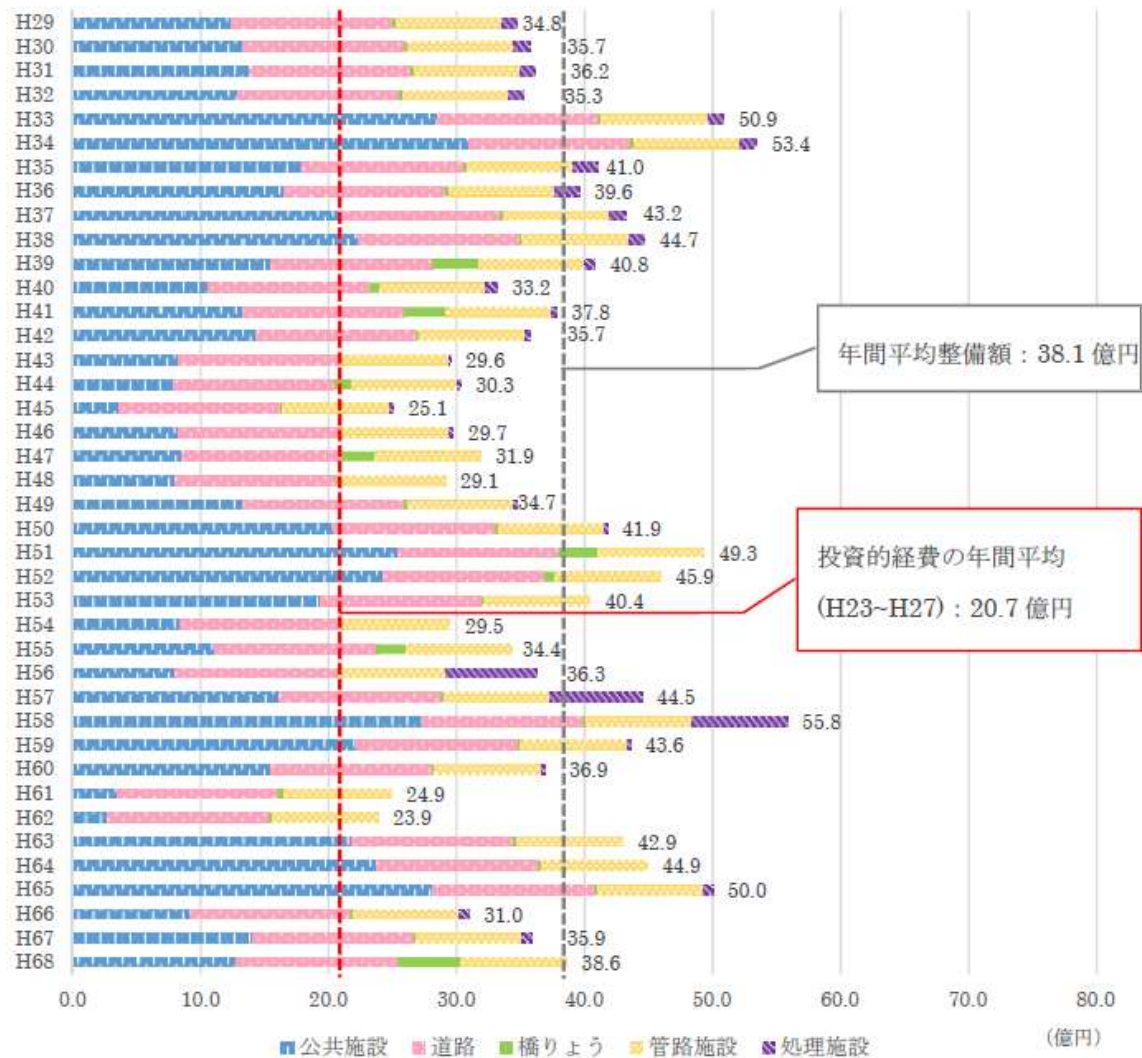
資料：東金市公共施設等総合管理計画

2011年（平成23年）度から2015年（平成27年）度までの投資的経費の合計（下水道事業特別会計及び農業集落排水事業特別会計含む）は約103.5億円であり、年間平均は20.7億円となっています。

一方、現在本市が所有する公共施設及びインフラを現在と同じ規模（面積、延長等）で更新すると仮定した場合、今後40年間の更新費用総額は約1,523.2億円、年間平均整備額は約38.1億円となり、現状の1.8倍の費用を要する計算となっています。

こうした現状を踏まえ、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、1つの施設に複数の機能を盛り込む多機能集約化など、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。

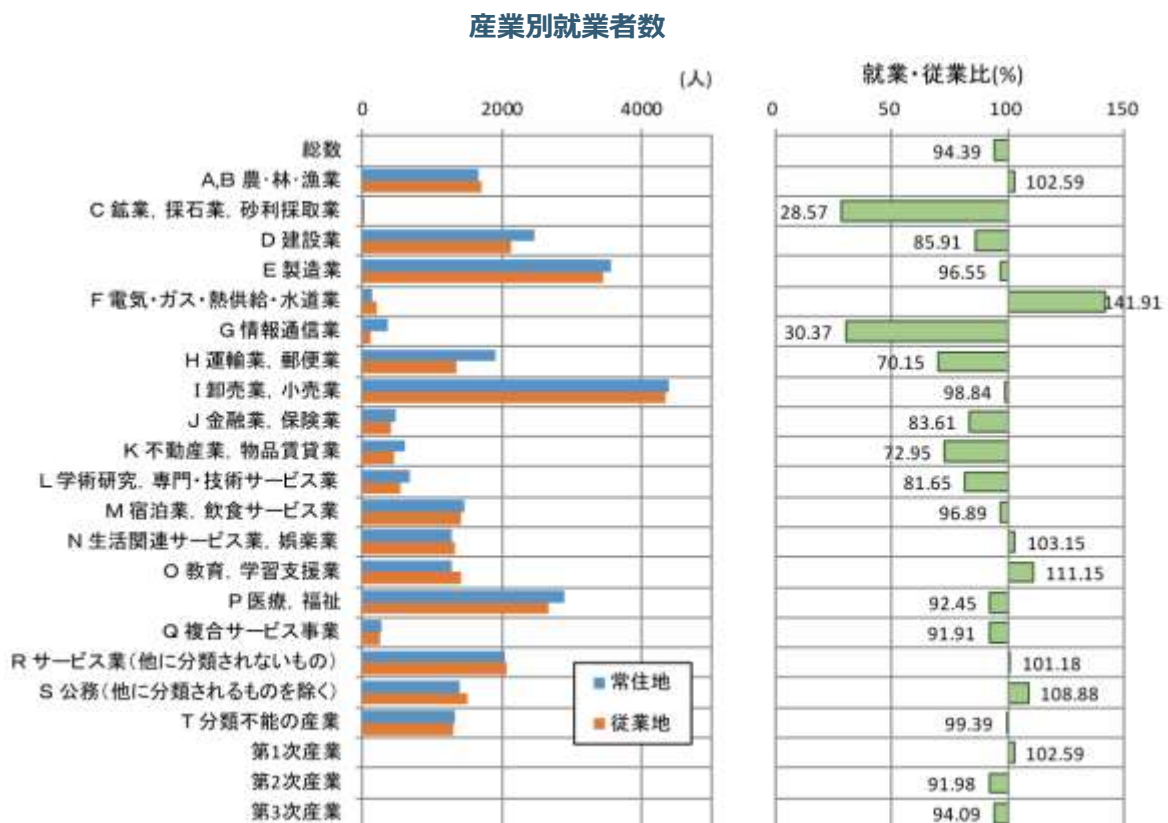
公共施設及びインフラの更新に係る費用の試算



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、従業地÷常住地により算出。

資料：2015年(平成27年)国勢調査

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を示しています。

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 | 4,628 | 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

資料：令和元年東金市統計書

5. 土地利用・住宅

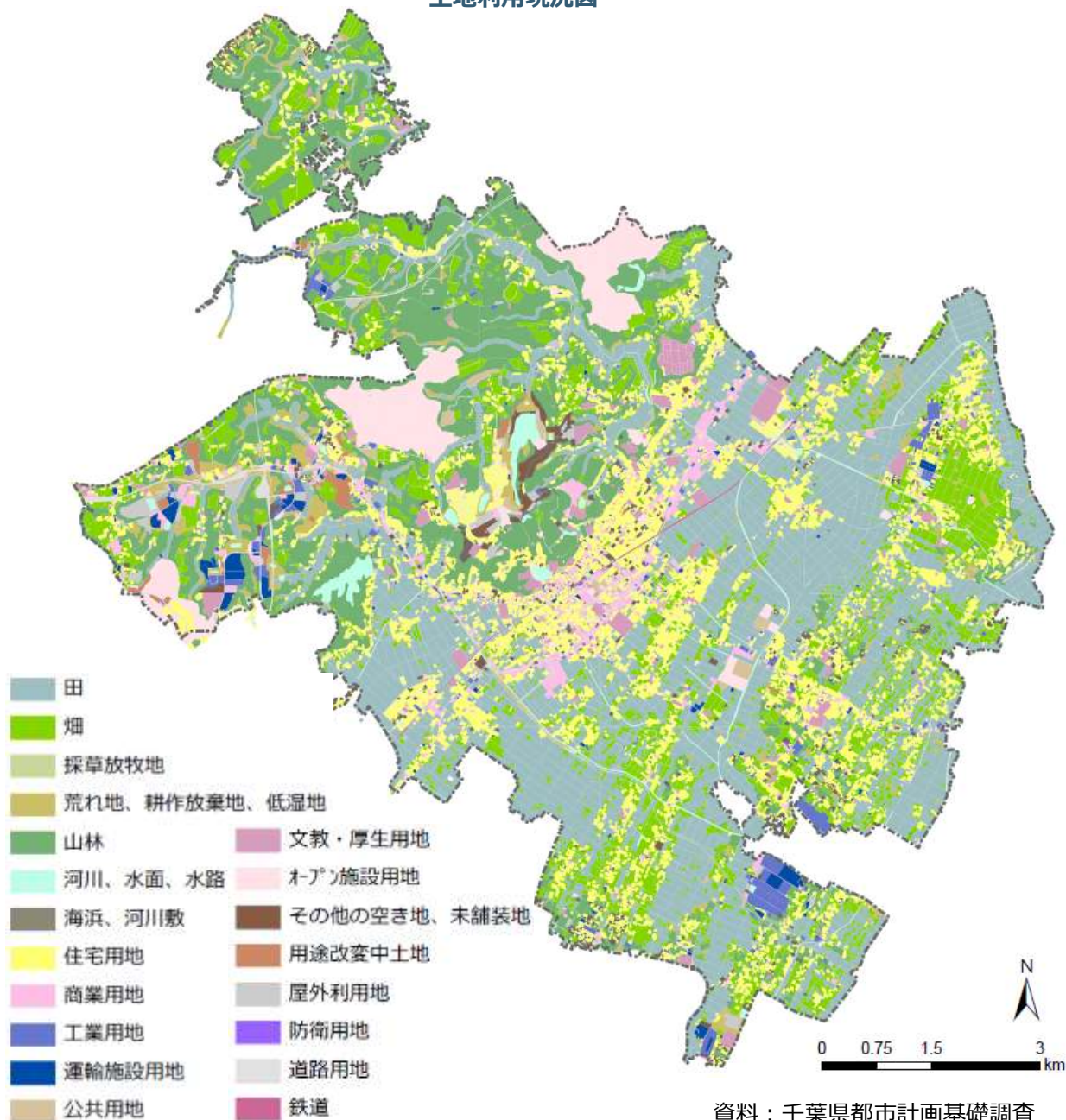
(1) 土地利用

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。

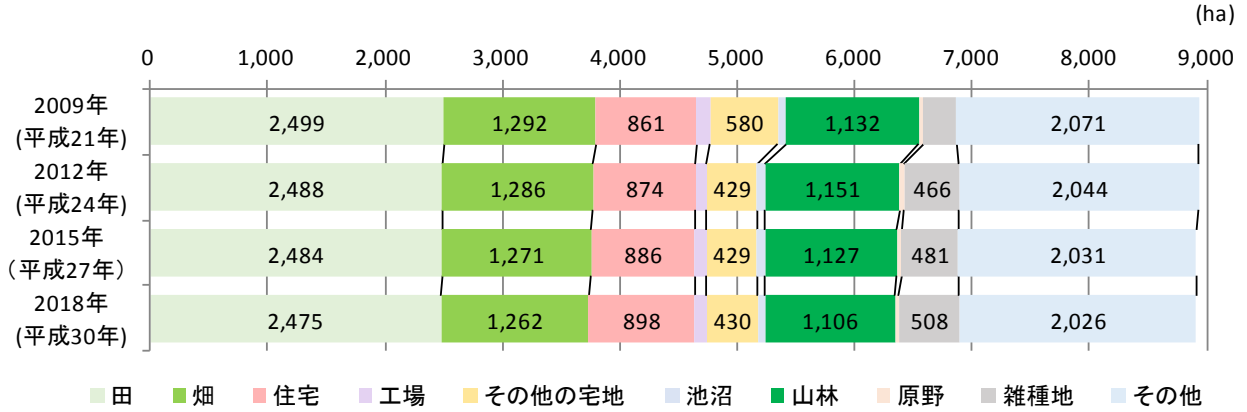
農地について経営耕地面積の推移をみると、減少傾向が続いている中で、田の面積がなお多くを占めており、稲作が本市の重要な産業であることがわかります。

土地利用現況図



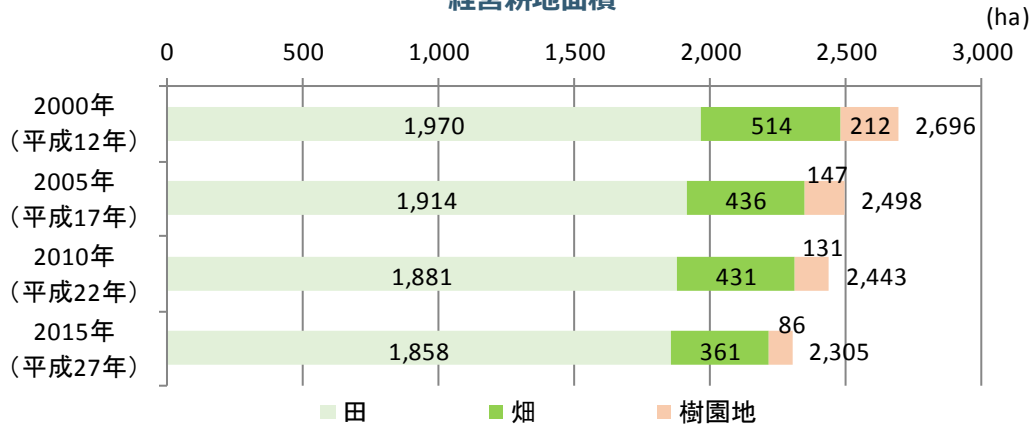
資料：千葉県都市計画基礎調査

地目別土地利用面積



資料：東金市統計書（東金市課税課「固定資産概要調書」）

経営耕地面積



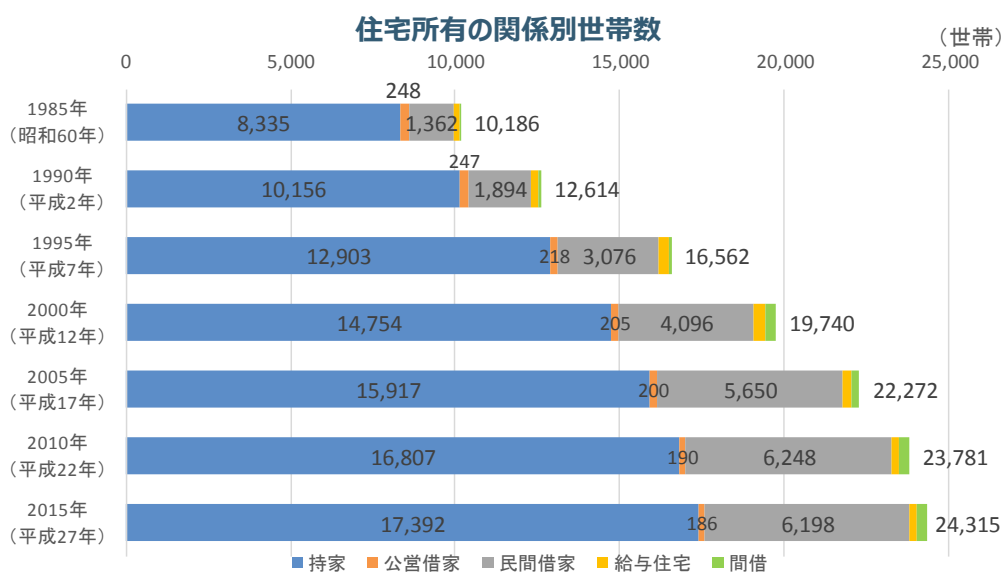
資料：農林業センサス

(2) 住宅

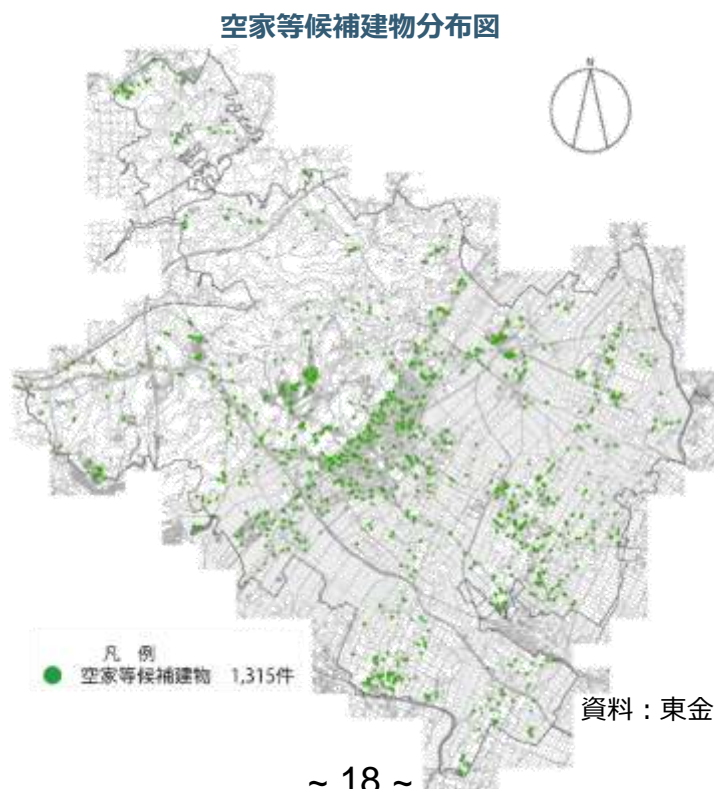
世帯数の増加に伴い住宅数が増加しており、「住宅に住む一般世帯」の数は、1985年（昭和60年）から2015年（平成27年）までの30年間で約2.4倍に増加しています。

「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、集落地に空家等候補が多い傾向にあります。



資料：国勢調査



資料：東金市空家等対策計画

(3) 地域地区等

東金都市計画区域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となっており、うち76%に当たる622haが住居系の用途地域で、その44%が第一種低層住居専用地域です。

商業系用途地域は用途地域全体の5%弱の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。

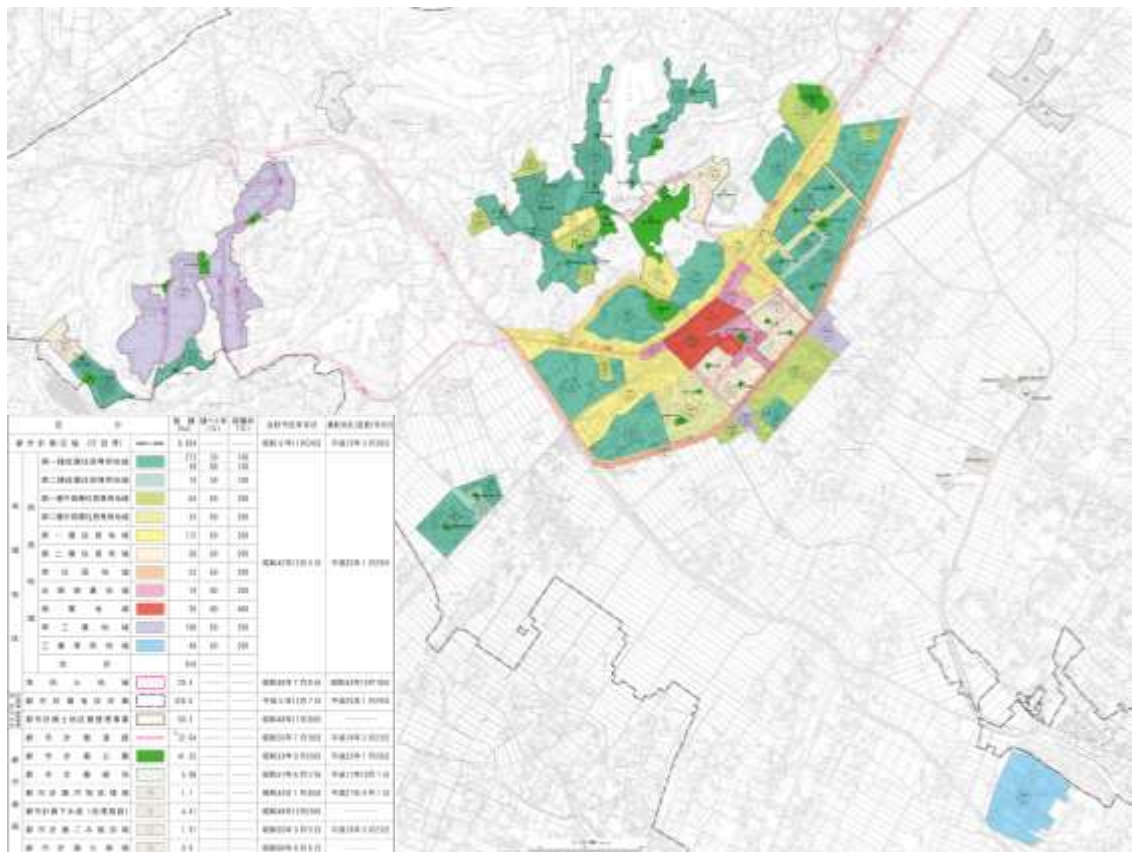
工業系用途地域は、千葉東テクノグリーンパークや既存工業団地等の立地部分等に指定されています。

また、用途地域指定のない白地地域では、容積率、建ぺい率等の建築形態規制区域と数値が千葉県知事(特定行政庁)により指定されており、一部特定区域を除き、建ぺい率60%、容積率200%になっています。

これらの用途地域による建築形態規制に合わせて、商業地域には準防火地域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：東金都市計画図

6. 道路・交通

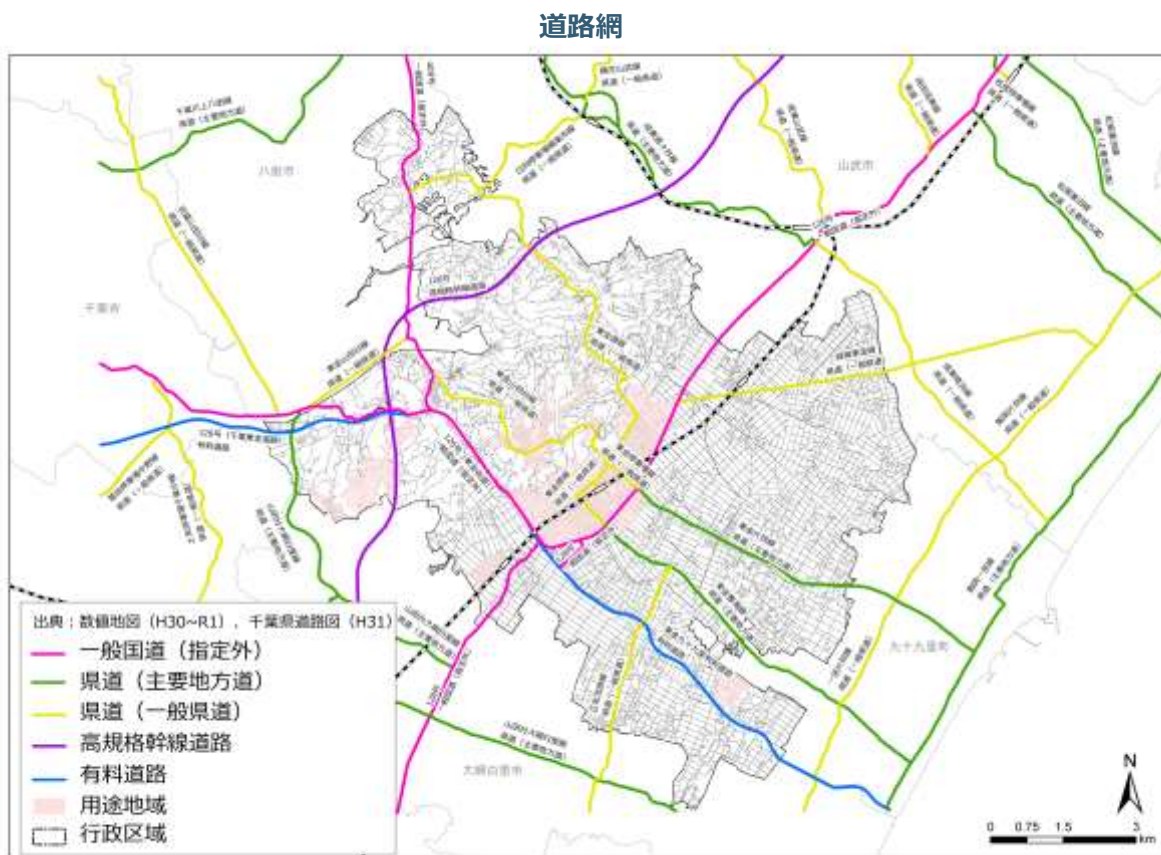
(1) 道路

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%となっています。市全体としては、道路整備が遅れている地域があります。

市内道路整備状況

| | 路線数 | 実延長 (m) | 面積 (㎡) | 幅員別延長 | | 舗装延長 | | 改良延長 | |
|-------|-------|------------|-----------|---------|---------|---------|--------|---------|--------|
| | | | | 5.5m未満 | 5.5m以上 | (m) | 舗装率(%) | (m) | 改良率(%) |
| 国・県道計 | 13 | 48,706 | 326,005 | 13,386 | 35,320 | 48,706 | 100.0 | 48,706 | 100.0 |
| 国道 | 3 | 13,780 | 124,024 | 1,249 | 12,531 | 13,780 | 100.0 | 13,780 | 100.0 |
| 県道 | 10 | 34,926 | 201,981 | 12,137 | 22,789 | 34,926 | 100.0 | 34,926 | 100.0 |
| 市道 | 2,499 | 842,561 | 2,973,913 | 740,558 | 102,003 | 619,004 | 73.5 | 455,278 | 54.0 |

国・県道は平成30年4月1日現在
市道は平成31年3月31日現在

国・県道は「千葉県道路現況調査」(車道部のみ集計、有料道路含まず。直轄国道除く。)
市道は建設課(面積は車道部分のみ)

資料：令和元年東金市統計書

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(整備済み延長約19.79km、整備率約60.6%)。

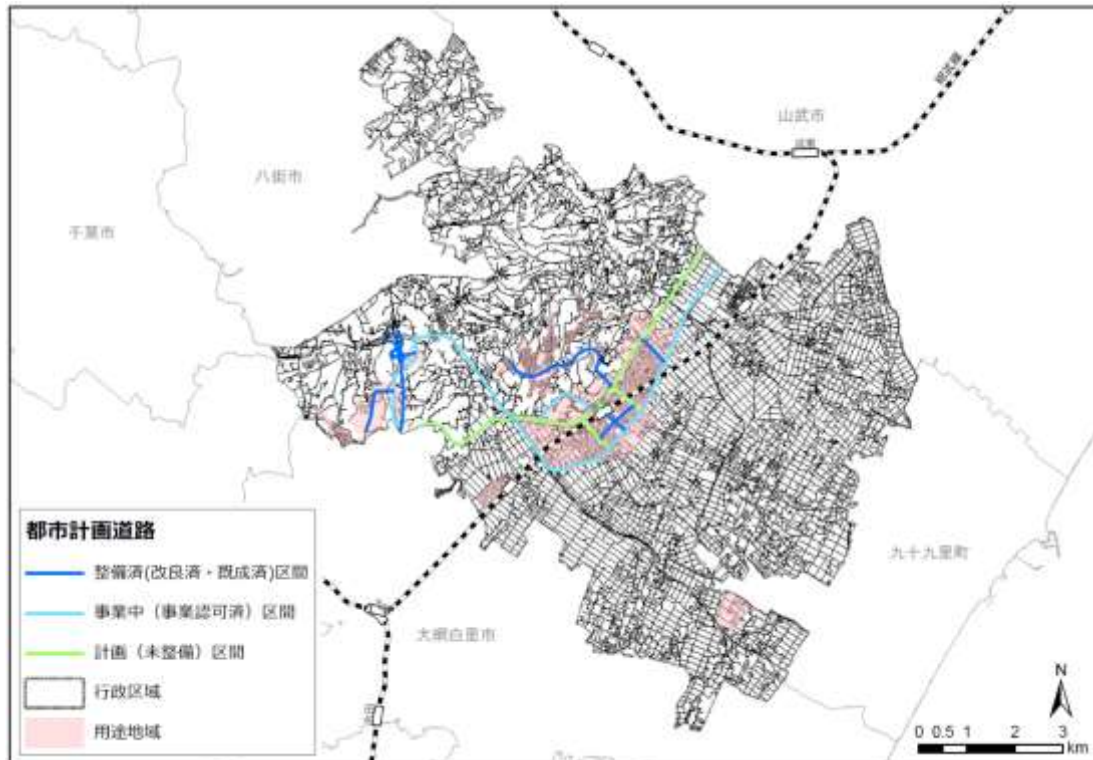
都市計画道路整備状況

| 道路番号 | 名称 | 起点 | 終点 | 幅員 | 延長 | 単位:m |
|--------|-----------|---------|------------|---------|--------|-------|
| | | | | | | 整備済延長 |
| 1.3.1 | 東金茂原道路 | 小野字羽戸 | 小野字十石 | 25 | 1,850 | 1,850 |
| 3.4.1 | 東金駅前線 | 東金字岩崎 | 東金字岩崎東金字十石 | 18 | 130 | 0 |
| 3.4.2 | 東金駅裏線 | 東金字岩崎下 | 東金字岩崎下 | 18 | 510 | 510 |
| 3.4.3 | 東金国道126号線 | 家之子字豆腐田 | 丹尾字千眼下 | 20~26.5 | 10,140 | 8,600 |
| 3.4.4 | 東金片貝線 | 田間字新町 | 田間字南末無 | 16 | 780 | 0 |
| 3.4.5 | 東金小学校裏通線 | 東金字新宿下 | 東金字二石蒔 | 16 | 1,000 | 1,000 |
| 3.4.6 | 東金豊海線 | 東金字上宿 | 東金字二石蒔 | 16 | 850 | 530 |
| 3.5.7 | 千葉銚子線 | 台方字出城下 | 家之子字関の下 | 12~16 | 5,850 | 0 |
| 3.5.8 | 岩崎花輪線 | 台方字花輪前 | 東金字岩崎 | 12 | 1,450 | 90 |
| 3.5.9 | 田間北之幸谷線 | 田間字仲通 | 田間字倉の内 | 12 | 670 | 670 |
| 3.4.10 | 木浦新宿線 | 東金字新宿 | 大豆谷字手矢 | 16 | 3,030 | 3,030 |
| 3.4.11 | 丹尾小野線 | 丹尾字千眼下 | 小野字貝柄 | 16 | 2,070 | 1,980 |
| 3.4.12 | 小野山田線 | 丘山台二丁目 | 季美の森東二丁目 | 16 | 1,530 | 1,530 |
| 3.4.13 | 台方季美の森線 | 台方字小弥勒前 | 大網白里市養安寺字台 | 16 | 2,780 | 0 |

令和2年1月1日現在

資料：令和元年東金市統計書

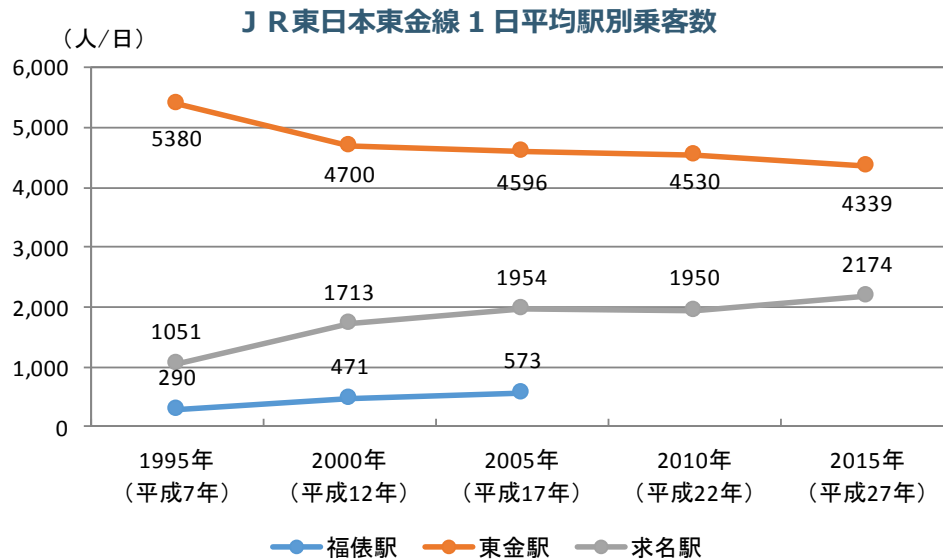
都市計画道路整備状況図



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。



※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

バス路線は、J R 東金駅を中心に、九十九里鐵道 (株) のバス路線 (片貝線、豊海線、西が丘線、八街線、大網線、季美の森線)、ちばフラワーバス (株) のバス路線 (千葉線) が運行されています。

また、高速バスとして、九十九里鐵道 (株) により九十九里ライナー (千葉方面)、ちばフラワーバス (株) によりフラワーライナー (千葉方面)・シーサイドライナー (東京方面)・ストロベリーライナー (海浜幕張方面)、京浜急行バス (株) および小湊鐵道 (株) により羽田空港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。

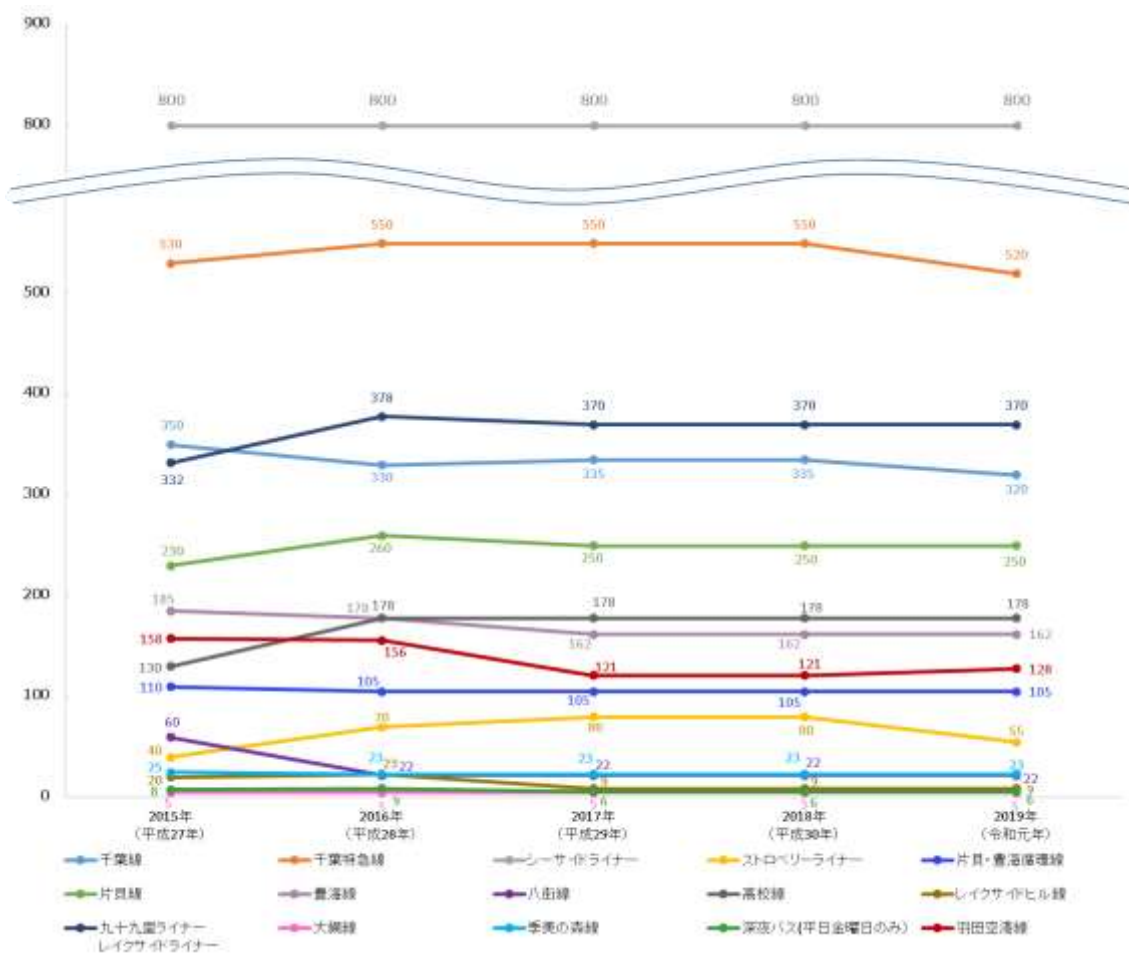
公共交通利用圏域図



資料：東金市公共交通網図
国土数値情報

第2章 東金市の現況と課題

路線バスの1日平均乗車人員の推移



資料：東金市資料

市内循環バスの1日平均乗車人員



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

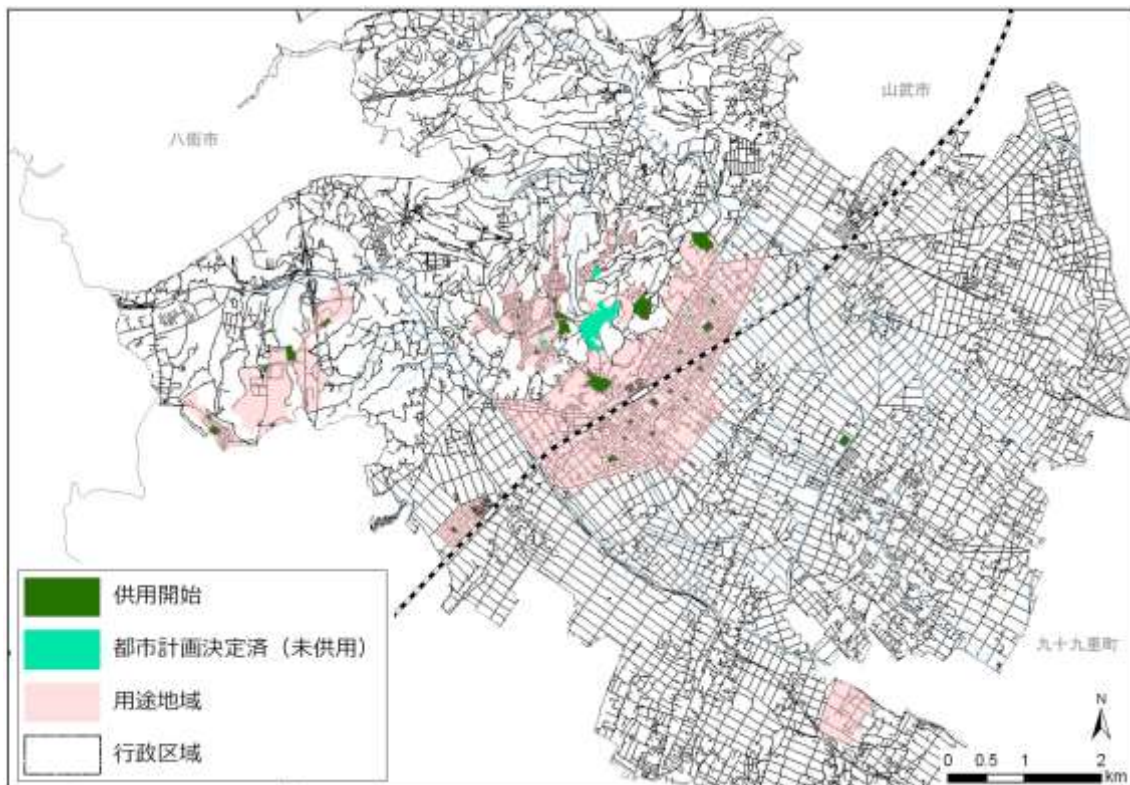
公園・緑地は、現在までに公園37箇所、面積41.55ha、緑地3箇所、面積5.98haを都市計画決定しており、公園33箇所、面積24.67ha、緑地2箇所、面積5.70haが供用開始しています。

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が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、17公園1緑地の管理について11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。

公園・緑地分布状況図



資料：千葉県都市計画基礎調査

(2) 汚水処理施設

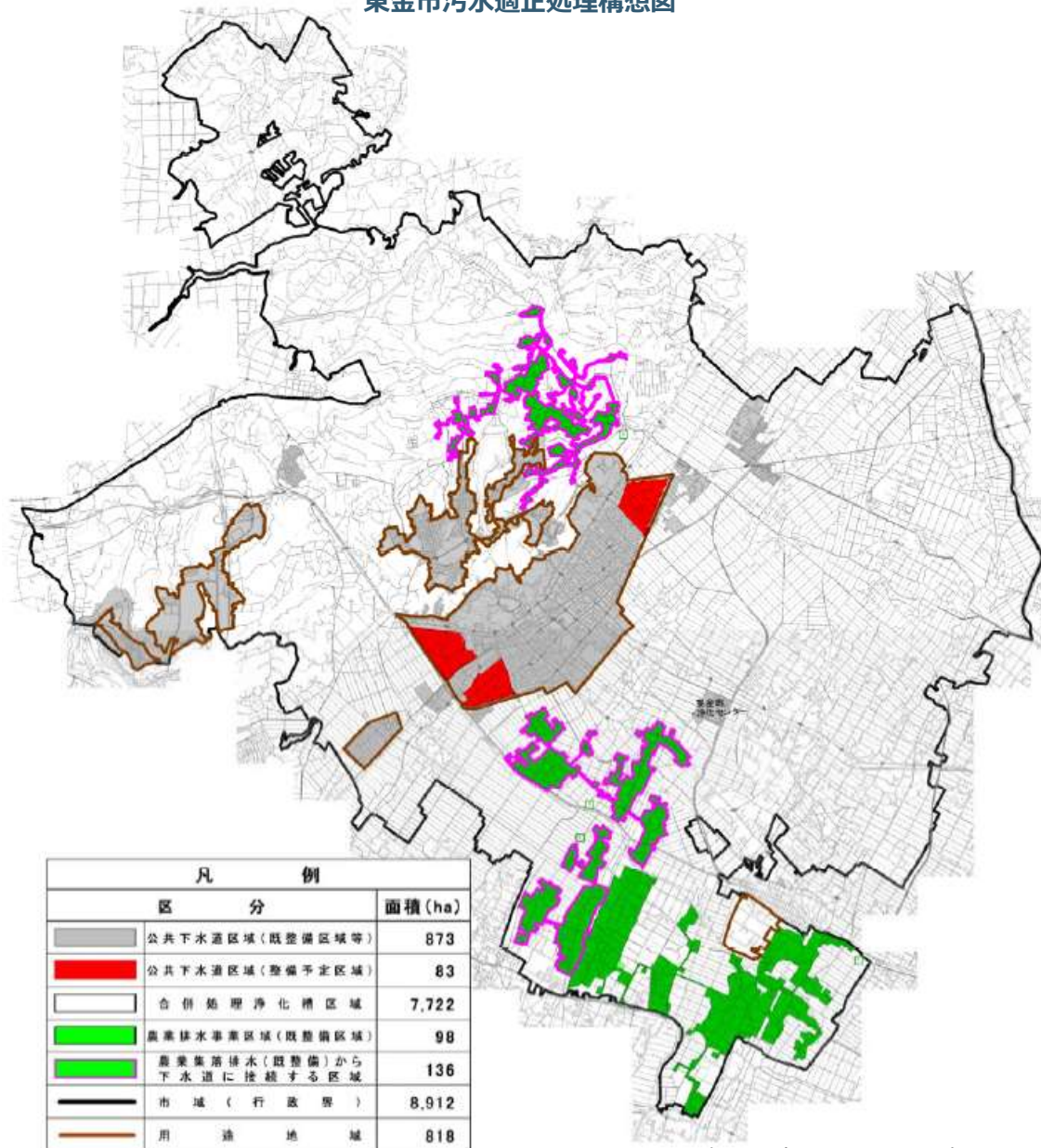
公共下水道は、市街地を中心とした全体計画区域1,137haのうち約7割(807ha)が整備済区域となっており、人口普及率は全市人口に対して41.5%(2019年(令和元年)度末現在)です。

また、2015年(平成27年)3月に「東金市污水適正処理構想」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、エリア等の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5,564人に対して接続率は約79.6%となっています(2019年(令和元年)度末現在)。

これ以外の区域では、合併処理浄化槽の転換補助制度や維持管理費に対して一部を助成するなど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

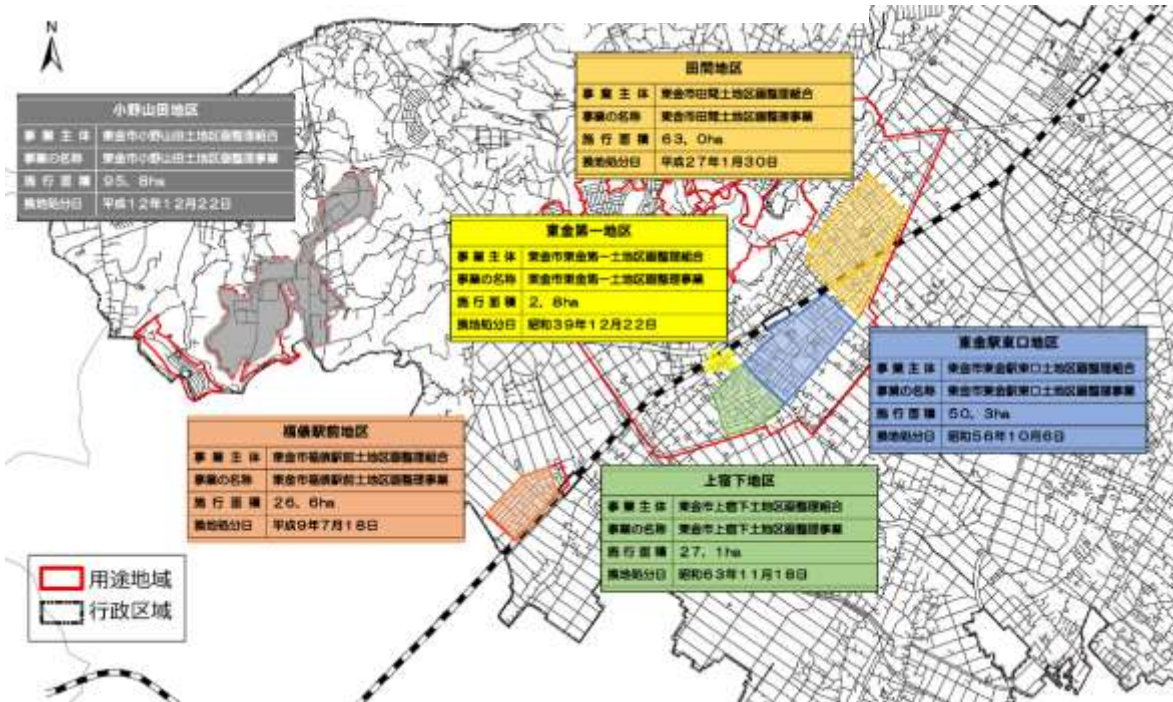


資料：東金市污水適正処理構想

(3) 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：千葉県都市計画基礎調査

(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。

児童保育施設として、公立の保育所が5箇所、民間保育施設は7箇所あります。

幼稚園は9園（うち1園は私立）、認定保育園は1園（私立）です。

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箇所の公民館をはじめとしたコミュニティ施設、福祉施設、70の医療施設等が立地しています。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。

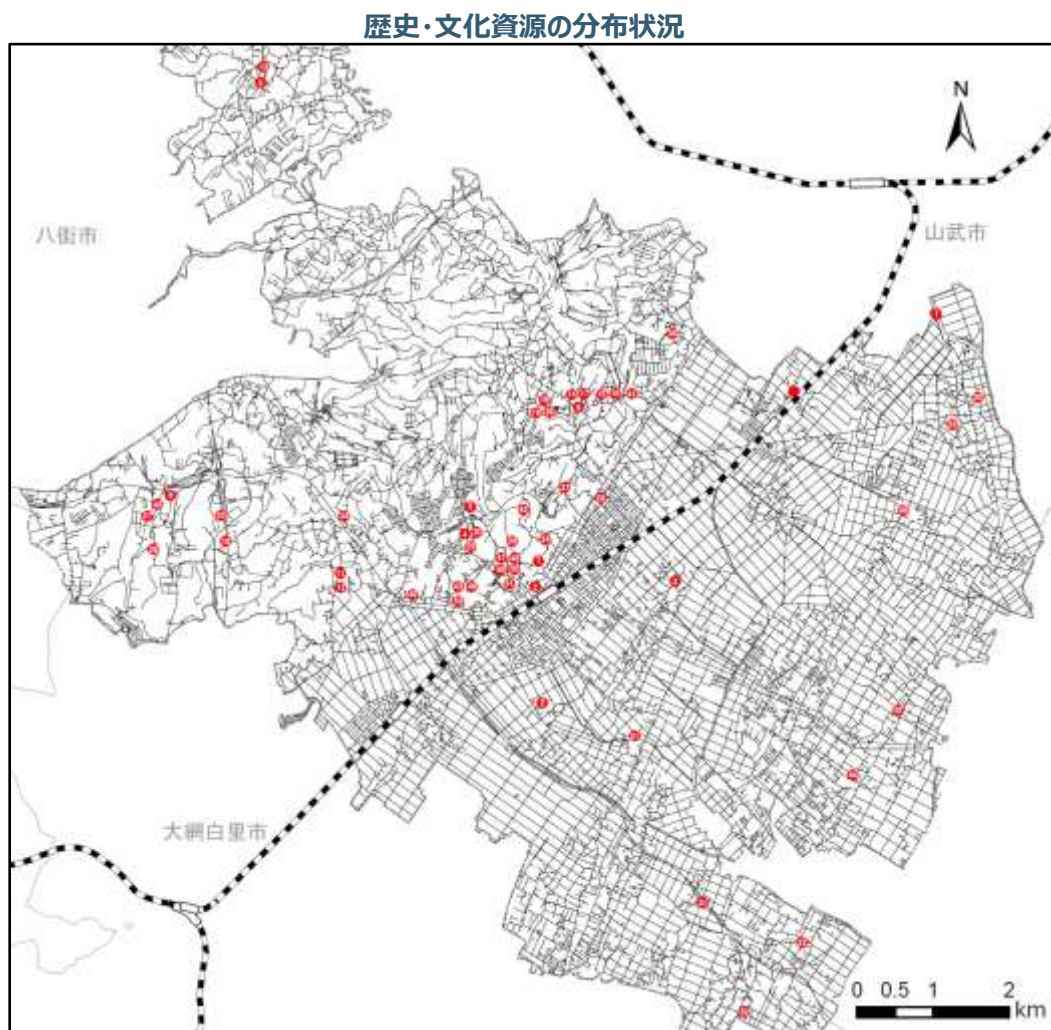
広域連携による処理施設として、山武郡市広域行政組合環境アクアプラント、東金市外三町清掃組合環境クリーンセンター、東金火葬場があります。

(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の文化財が指定されています。



資料：東金市文化財マップ

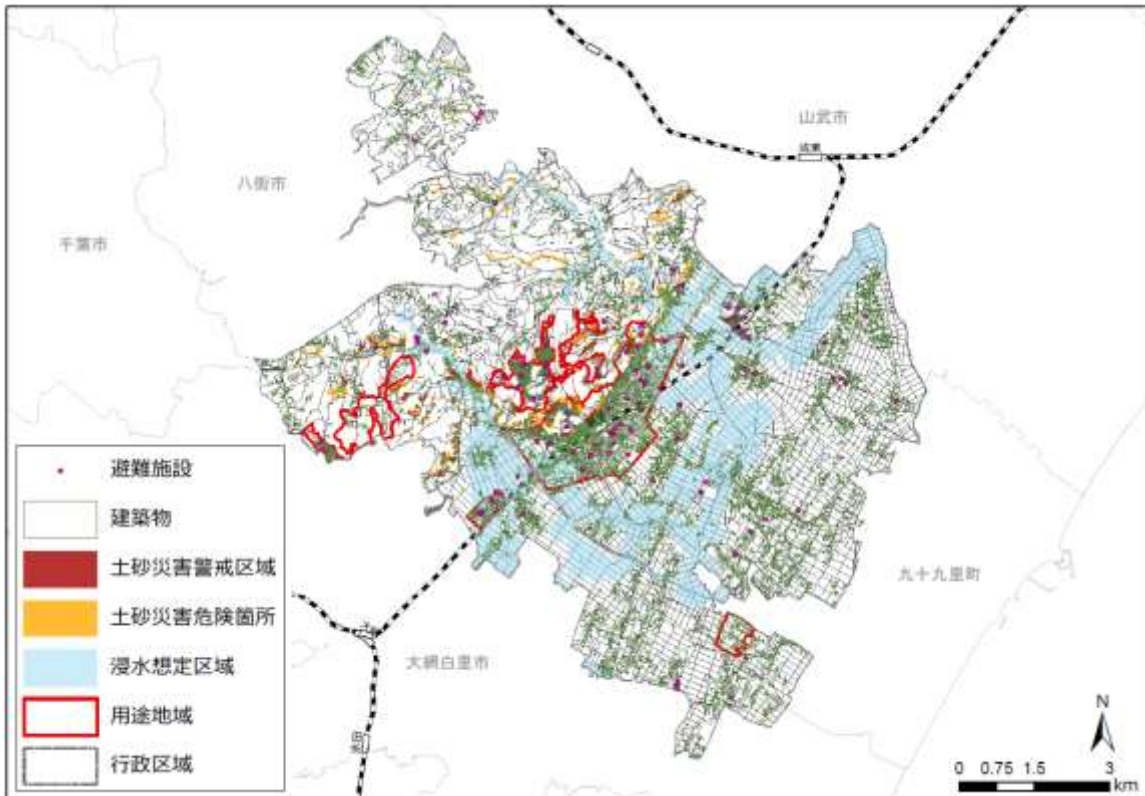
8. 都市防災の状況

市内を流れる真亀川、作田川、南白亀川が増水し、堤防が決壊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

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ました。

その後も国の経済成長とともに規模を広げ、山武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）に千葉東金有料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（圏央道）をつなぐ広域的な交通の要衝として、また、山武地域及び印旛地域の一部を取り込む東金商圏を形成し、千葉県内における主要商圏のひとつである準商業中心としての役割を担っています。

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、本市の強み・弱み等を整理します。

・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は、鉄道駅・バス停からの住宅割合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。また、通勤通学における鉄道の分担率は全国類似都市の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、空き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。

・健康・福祉の指標

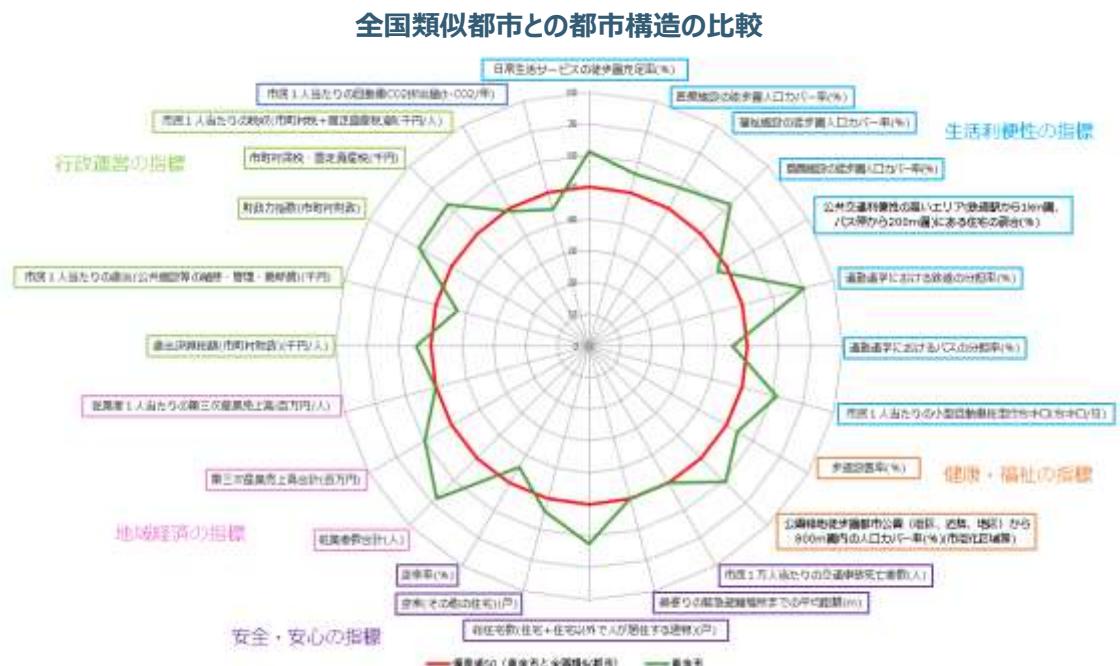
歩道設置率、公園緑地徒歩圏都市公園から800m圏内の人口カバー率とともに全国類似都市の平均を上回っており、歩きやすい環境が形成されていると言えます。

・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。



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」が後期高齢者となり、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。

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」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み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の積極的な導入等、低炭素・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、エコ商品の購入、エコツーリズム、スローライフ、省エネ（スマート）家電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：Information and Communication Technology）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、クラウド等の普及は、私たちのライフスタイル・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」の実現に向け、官民関係者の連携のもと、人工知能（AI）、「モノ」のインターネット化（IoT：Internet of Things）などの新技術やデータの活用と都市インフラの一体化をめざすスマートシティ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、国をあげて様々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、地方においても急増する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です。しかし生産者の高齢化や担い手不足は進んでおり、規模拡大や省力化機械導入等による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こととあり、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、都市マスの方針に基づき実施されてきた土地区画整理事業をベースに街路、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、用途地域や地区計画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、計画どおり実施、或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、都市マス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。

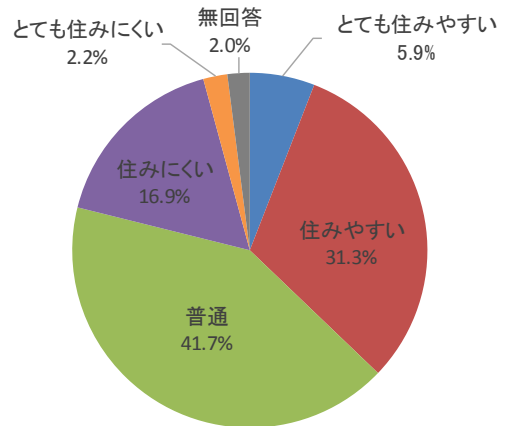
2-4 市民意向等

1. 東金市民アンケート

2017年（平成29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。

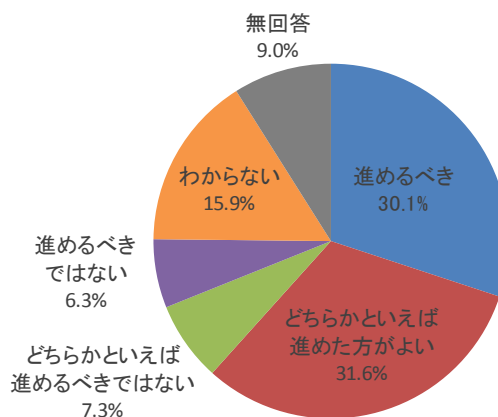


(3) コンパクトなまちづくりへの方向性

「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。

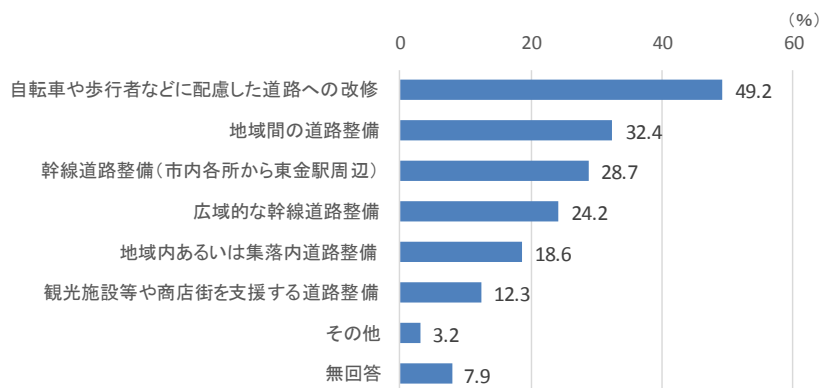
一方、“進めない”という人（「どちらかといえば進めるべきではない」と「進めるべきではない」の合計）は13.6%となっています。

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ります。



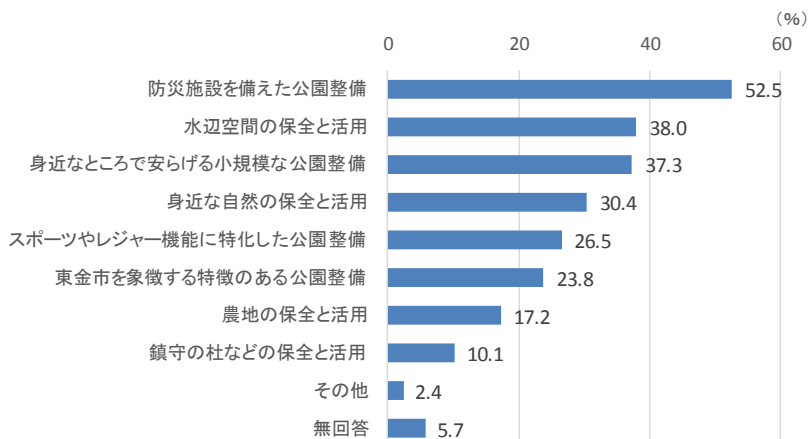
(4) 行すべき道路整備

「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。



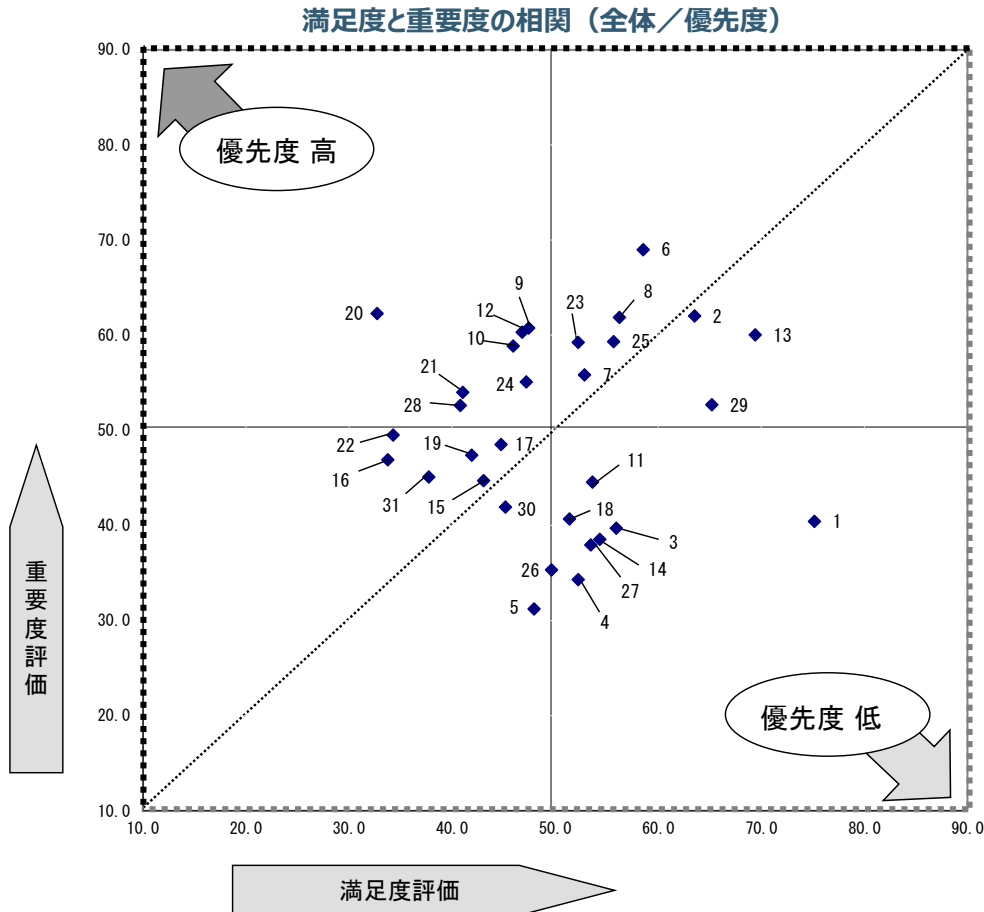
(5) 公園・緑に対する考え方

「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

次期総合計画及び次期都市計画マスタープラン案に市民意見・要望等を反映させることを目的として開催しました。キーワードの頻出度等の観点から、抽出したご意見を以下にまとめました。

■土地利用

- ・市街地整備を実現する為、用途地域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。
- ・農業をやってみたいという都会にいる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援発信。
- ・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。
- ・ふるさと納税やクラウドファンディング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。

■公園・緑地

- ・八鶴湖に最福寺、本漸寺等があり、菖蒲を植えるなどして、景勝地として付加価値を与えるという動きをすべきである。

■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、旧商店や空き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。

■生活環境

- ・インフラが整備されているのに活かされていない。

3. 総合計画策定市民会議

総合計画策定市民会議の子ども・教育部会等において取りまとめられた提言書の概要を示します。

(1) 子ども・教育部会からの提言

- 提言1：総合的子育て支援センターの創設
- 提言2：小中一貫校の誘致

(2) 産業・観光部会からの提言

- 提言1：東金市フィルムコミッションを設立する。
- 提言2：山武地域の魅力あるツアーを企画する。
- 提言3：東金の名産品（ご当地グルメ）を開発・振興する。
- 提言4：東金の名産品（お土産）を開発・広める。
- 提言5：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。
- 提言6：東金観光フォトロゲイニングの開催。
- 提言7：西口商店街の一部でシャッターアートを行う。
- 提言8：東金駅前旧道のライトアップ。
- 提言9：東金マルシェの開催。
- 提言10：広報・情報発信力の強化。
- 提言11：地域の祭りの規模拡大。
- 提言12：防災対策を強化する。
- 提言13：交通の不便を解消する。
- 提言14：新しいビジネスの誘致。
- 提言15：企業の紹介冊子を発行する。

(3) 地域・交流部会からの提言

- 提言1：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。
区ごとの課題抽出のため、視覚的にわかりやすく地域課題を整理し、市民へ情報提供する。

施策効果の定期的な検証。

- 提言2：ICTを活用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。

- 提言3：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。

地域コーディネーターの育成。

- 提言4：郷土を知るための催しの企画。

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】

- 自然豊かでのんびりしたちょうどいい田舎感。子育てでも外遊びしやすい地域。
- 充実した医療を提供する東千葉メディカルセンターの存在は強み。
- 産科も開設し、子どもから大人まで一貫して地元で生活ができる市である。
- 城西国際大学、高校など多くの教育機関があり、若者が多く集まるポテンシャルを持つ。
- アリーナや文化会館などの大きなイベントができる施設を持っており強み。様々なイベントを開催すべき。

【弱み】

- 市内に雇用（就職先）が少ないのが弱み。就職のために流出がある。
- 鉄道をはじめ、交通面で利便性が低い。自動車がないと移動ができないまち。
- 買い物をする場所や娯楽施設など、若者が求める施設がなく不便。
- 安全・安心の面で不安がある。災害対策、治安維持に注力してほしい。
- 行政の取組みや、東金市の良さをPRすることが下手と感じる。情報の的確な発信を。
- 賑わい・魅力のない駅周辺は弱み。高校はすべて西口側。西口にもコンビニなどがあるとよい。
- 西口のシャッター街化は改善できないならシャッターアートなどで町おこしを。
- まちのシンボリック存在や特産品がなく、特徴・知名度が乏しい。

【将来像】

- ☆生まれ育った人が居続けられる持続可能なまちに。
- ☆学生から働き盛りの年代まで、幅広い年齢層が住めるまちに。
- ☆千葉や都心に通うことができる。ベッドタウン化も一つの方向性。
- ☆大きなイベントを通じて、一体感のある街を目指してほしい。

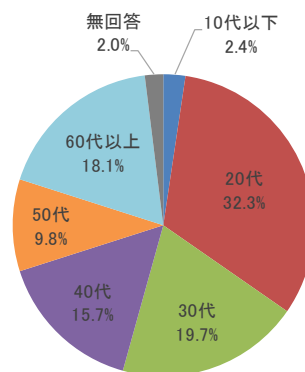
- ☆他市町村と差別化を図り、東金と言えこれ。という取り組みをするまち。
- ☆農業が盛んなのは理解するが個人農業は限界。企業営農にしていくことが有効。
- ☆歴史、伝統文化の良い部分を発信できていない。上手にPRして有名なまちを目指したい。
- ☆高齢者にやさしい公共交通体系を持つまちになってほしい。
- ☆企業誘致により人、家族、家族の出かける場所が立地する。まずは企業が立地しやすい取り組みを。

5. 転入・転出者アンケート

【転入者アンケート】

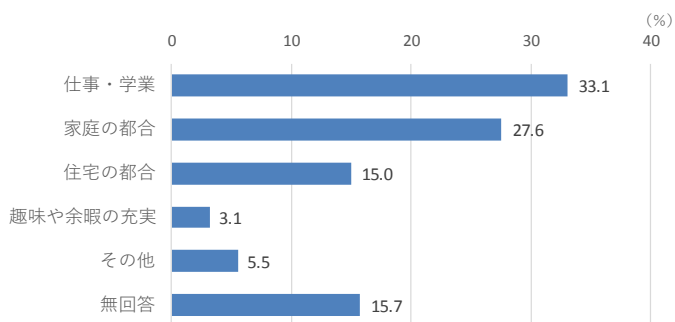
(1) 年齢

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。



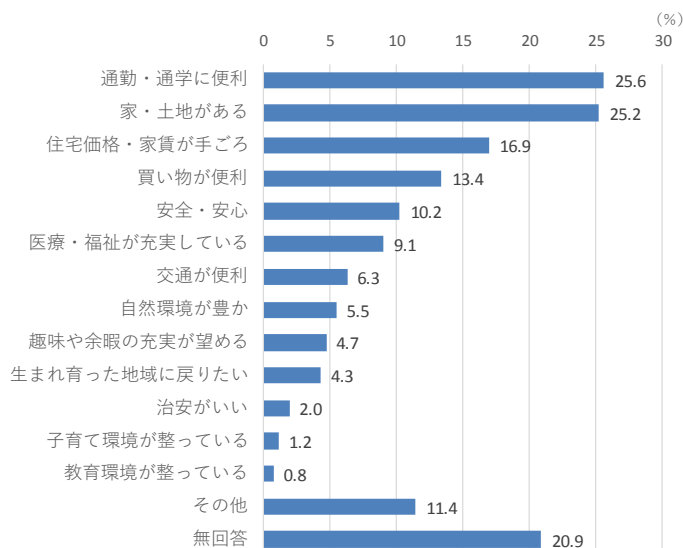
(2) 転入の最も大きなきっかけ

「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)

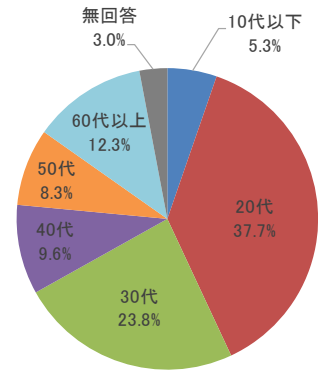
「通勤・通学に便利だから」、「家・土地があるから」、「住宅価格・家賃が手ごろ」、「買い物が便利」の順となっています。



【転出者アンケート】

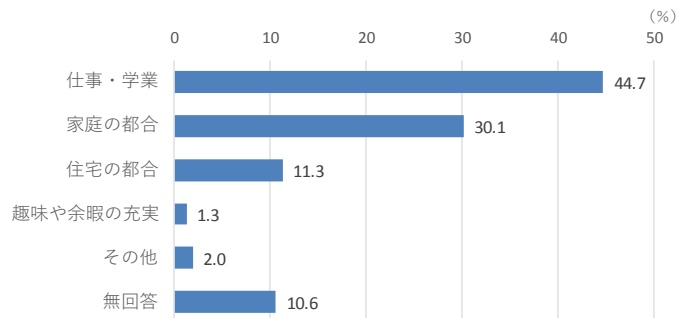
(1) 年齢

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。



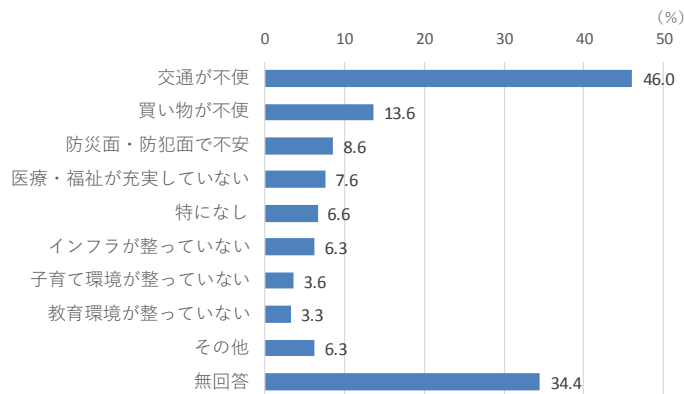
(2) 転出の最も大きなきっかけ

「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「買い物が不便だった(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。

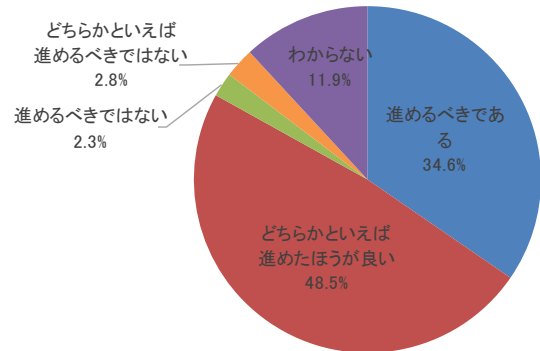


6. 職員アンケート

都市計画マスタープランの策定にあたり、検討材料を把握するため、職員アンケートを実施しました。国が進める「コンパクト+ネットワーク」の考え方について、「縁辺部が取り残される懸念」、「東金市としてのコンパクトのあり方の検討が必要」との意見がありました。

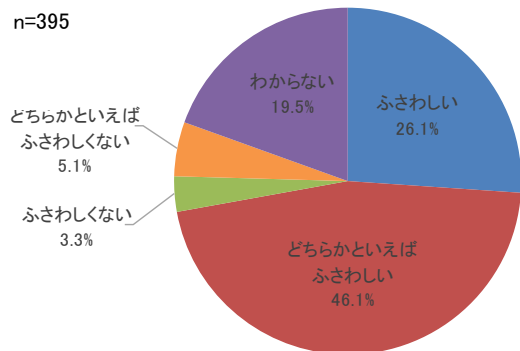
(1) 「コンパクト+ネットワーク」の考え方について

「コンパクト+ネットワーク」の考え方は、8割以上が推進に賛成しています。



(2) 東金市が目指すべき都市構造

東金市が目指すべき都市構造として、7割以上が「コンパクト+ネットワーク」はふさわしいと回答しています。



7. 関係各課ヒアリング

東金市が目指すべき都市構造について、課の施策との関係や意見を把握するために実施しました。

■土地利用

- ・ 高齢化や担い手不足で、今後増加する耕作放棄地の維持管理が課題。
- ・ JR 東金駅周辺（特に西側地区）の用途地域の見直し又は市街地活性化策などの検討が必要。
- ・ 圏央道の全線開通により、工業系の土地利用の位置づけを検討する必要がある。

■経済・産業

- ・ JR 東金駅西側の商業の魅力、集客力の増進の目途があるのか。過去に事業として動いた経緯、反省点などを洗い出す必要がある。
- ・ 高齢者が携われ、一定の収入が見込める仕事を発掘する。また、整備した病院を使って人を呼び込めるよう魅力ある医療施設にできないか。

■道路・交通

- ・免許があるうちから、公共交通を利用する生活が日常となるよう意識啓発を行い、利用者増、利便性の向上に繋げる。
- ・都市計画道路については、時代の変遷とともに必要性が薄まってきている路線など、廃止についての検討も必要であると考える。
- ・人の呼び寄せと定住には、高齢者になっても暮らしていけるような魅力も必要。東金駅の利便性、バス等の交通の利便性の向上が求められる。

■公園・緑地

- ・コンパクト化の推進と高齢化社会を考慮すると、郊外地における公園緑地の必要性について検討をすることが優先されると考える。

■景観

- ・田園景観の保全のため、多面的機能支払交付金を広く活用する。
- ・八鶴湖周辺など観光で人を呼び込むためには、抜本的な仕掛けが必要。観光客を呼び込むためにどの程度の整備レベルをするのか議論が必要。

■福祉・子育て

- ・障害のある方やその家族が、都市のコンパクト化の流れに乗っていけるか、十分に検討していく必要がある。
- ・障がいのある方にも交通手段が一方的に減じることのないような取組みと、コンパクト化により、バリアフリー化が現在より進み、より安全かつ快適に利用できるようなまちづくりが展開されることを望む。

■教育・文化

- ・文化財の登録は、所有者の意向と維持費負担が必要となる課題がある。

2-5 今後の都市づくりの課題

1. 分野別の問題点・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都市の分野別課題は次のとおりです。

| | |
|---------|--|
| 人口・世帯 | <ul style="list-style-type: none"> ● 今後は、人口減少を前提とした都市づくりのあり方を検討し、投資効率を悪化させない土地利用の誘導や都市施設の配置等を進める必要があります。 ● 人口の低密度化が進行すると地域コミュニティの希薄化、商業・医療・福祉・子育て支援等の生活サービスの提供が将来的に困難になりかねないため、用途地域における人口密度の確保が必要です。 ● 人口の社会減を抑制するため、市内への定住、定着化の促進を図る魅力的な居住環境の形成に取り組む必要があります、大学生のまちづくりへの活用等も課題です。 ● 人の流動（通勤通学）の面では一定の中核性を有していることから、その維持のための都市機能や魅力要素の充実を図る必要があります。 ● 少子化、高齢化の進行により、都市構造面や交通面、福祉環境面などにおける政策対応が重要となります。 |
| 産業・経済 | <ul style="list-style-type: none"> ● JR東金駅東側の市街地では施設の老朽化が進み、賑わい・魅力にかけりが見えてきており、中心拠点の形成を目指した商業機能の健全な立地誘導等により、商業の魅力向上、集客力の増進を図る必要があります。 ● 一方で、幹線道路沿いなどへの商業施設立地の適切な誘導に努めることも必要です。 ● 首都圏中央連絡自動車道の全通開通を睨んだ企業の誘致条件づくりとその適切な立地誘導が課題です。 ● 首都近郊の田園地帯の地の利を活かした付加価値の高い農業生産やその生産環境維持、向上を進める必要があります。 ● 八鶴湖や雄蛇ヶ池周辺など、景勝地や歴史文化遺産を活用し、観光面での来訪者を増やし、経済的メリットにつなげる方策を検討する必要があります。 ● 官民が連携し、まちなかにある空き店舗や空き家等の既存ストックや空き地の活用を進め、賑わいや日常生活サービス機能を存続・確保することが必要です。 ● 人口減少対策等の施策を推進するとともに、魅力的なまちづくりによる交流人口の拡大等、市税の安定確保・自主財源の維持を進める必要があります。 |
| 土地利用・住宅 | <ul style="list-style-type: none"> ● 本市の都市構造は現状で一定のコンパクト性を有しているとも見られますが、人口減少となる今後の時代には都市機能の拡散を抑制し、こ |

| | |
|--------------|--|
| | <p>のコンパクト性を維持することが必要であり、用途地域等の規制の適切な運用が求められます。</p> <ul style="list-style-type: none"> ●非線引き都市計画区域である本市は、白地地域での無秩序な住宅地等の開発による農地や山林の浸食の抑制に特に注力する必要があります。 ●首都圏中央連絡自動車道の全通開通により産業立地条件の向上も想定されることから、需要に応じた土地利用の展開を、都市のコンパクト性ととのバランスのもとで検討する必要があります。 ●優良農地の保全や農業生産機能の維持増進に努める必要があるとともに、山林についても、貴重なみどりの空間、景観資源等としての保全、活用が求められます。里山・集落地は農業系、環境系の分野と連携したまちづくりの推進が必要です。 ●今後、世帯数も減少することが予想されることから、空き家、空き地対策も重要です。 |
| <p>道路・交通</p> | <ul style="list-style-type: none"> ●国道126号の4車線化や県道正気茂原線の道路拡幅、台方季美の森線の整備検討など、幹線道路ネットワークの効率的、効果的な整備を進める必要があります。また、その他の都市計画道路の未整備路線についても、交通需要や都市構造形成の方向に合わせて路線の位置づけを含め、都市計画の見直しや整備の優先順位、スケジュールの検討を図る必要があります。 ●鉄道はJR東金線が通っており、3駅が整備されていますが、運行本数が少ない等、利便性にやや欠けています。 ●民間バス、循環バスとデマンドタクシーはそれぞれに課題も抱えており、公共交通の総合的な体系のあり方を検討していく必要があります。 |
| <p>都市基盤等</p> | <ul style="list-style-type: none"> ●面的な市街地整備は、砂郷地区での方策検討や、さらに田間第2、台方地区についても検討の必要がありますが、各手法の導入にあたっては、その必要性等を市民にPRし理解を得る必要があります。 ●公園・緑地の整備等においては、分野横断的な検討や市民を交えた議論などを踏まえた全体計画が必要で、効果的な整備が求められます。用途地域内の公園未整備地区、住宅団地内の街区公園や近隣公園等は、まちづくりの進捗に合わせて整備の検討が必要となります。 ●事業の効率化と投資効果に見合った規模の適正化に向け、農業排水処理施設の公共下水道接続等を検討、推進することが課題です。 ●各種都市施設整備においては、財政上の制約が強まる中で、必要性、実効性を考慮し、選別の上実施していくことが重要です。また、少子・高齢化時代にあって、特に市街地での子育て・高齢者福祉に関する施設や環境整備により、利便性、魅力を高める必要があります。 ●中核的医療施設や大学の存在を、活性化に活かす工夫が求められます。 ●公共施設等の適正な維持管理を進めるとともに、市民のニーズを的確に捉え、生活利便性を維持しながら、最適な配置を行うことが必要です。 |

| | |
|------|---|
| 都市防災 | <ul style="list-style-type: none"> ●JR東金駅周辺における住宅密集地域等での防火対策の推進や、耐震診断、耐震改修の促進を図る必要があります。 ●排水マスタープランを適宜見直しながら、時代に即した合理的な排水処理方策を検討のうえ、整備を進める必要があります。 ●河川や排水路等の効果的、効率的な治水対策の推進（真亀川など県管理河川は県との協力体制確立）を図る必要があります。 |
|------|---|

2. 総括的な課題

以上より、東金市の都市づくりの総括的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の向上が期待されています。

本市においても、広域自動車交通結節点の優位性を活かし、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です。

また、放射状道路は概ね充足していますが、地域間連携道路が不足しており、さらなる道路網形成が必要です。

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東金駅の東側地区には行政・商業・医療・福祉等の集積がみられますが、施設の老朽化も進んでおり「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、街の魅力を再生、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です。さらに、増加傾向にある空き家・空き地の有効活用も必要です。

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。

このため、従来のバスシステムの拡充や改編等も含め、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です。

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も必要です。

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（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）であったまちづくりから、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やAI、ロボット、ビッグデータなど、社会のあり方や人々のライフスタイル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組みも進んでいます。

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、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」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必要です。

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「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。

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、市民、関係機関、市が協力して安全・安心なまちづくりを進めることも必要です。

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なく、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、市民意識醸成やリーダー・組織の育成、支援の仕組みづくりなどを通じて協働まちづくりのノウハウを蓄積して力を強め、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ていくことが必要です。JR東金駅周辺の中心市街地に学生を呼び込むため、まちなかにおける市民と学生の交流・情報交換の場づくり等が必要です。

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、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

都市づくりは集落や里山、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。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、利便、快適性等の総合的観点からの取り組みが必要です。

第3章 全体構想

第2章の東金市の現況と課題を踏まえ、
未来に向けた都市づくりの基本的な方向性を示します。

この章の内容

- 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 都市づくりの基本方針

3-1 都市づくりの理念と目標

既に本市の人口は減少に転じ、今後も少子高齢化を伴いながら人口減少が続くと予想されます。これまでの「拡大」を前提とした都市計画や都市づくりの発想は転換を迫られており、各種の投資効率を維持し、小さくても魅力を発揮できる都市形成を目指すことが求められています。また、このような局面を前向きに捉え、新しい発想での都市づくりを進めていくことも重要となってきます。

一方、首都圏中央連絡自動車道の県内全線開通は本市の新たな飛躍のチャンスであり、それによる利便向上の効果を最大限に活かすとともに、成田、羽田、千葉港など広域・国際的な拠点への近接性も活かした都市のあり方を描く必要があります。

さらに、緑の丘陵と田園に囲まれた良好な環境や自然災害の少なさも、本市ならではの優位な条件として活かしていくことが必要です。

また、「東金市第4次総合計画」では、まちづくりの基本理念に次の3つを掲げ、さらなる市の発展を目指すこととしています。

| | |
|------|-------------------------|
| 基本理念 | 未来へ向かいポテンシャルを最大限に活かしたまち |
| | 誇りと愛着を持って暮らせるまち |
| | 地域と共に手を携え歩むまち |

都市計画マスタープランにおいては、総合計画の基本理念を踏まえ、以下のとおり都市づくりの側面からみた「まちづくりの理念と目標」を定めます。

[都市づくりの理念]

検討中（市民に分かりやすく伝えられるフレーズを設定）

[都市づくりの目標]

都市は、そこに暮らす人々が創り上げていくものです。農地や工業団地・商業集積地などの本市の活力を生み出す産業の場と、そこに暮らす人々の営みの場が共存し、良好な関係を保つことで、「持続可能な都市づくり」が実現可能となります。

そのためには、先人たちが築き、これまで脈々と受け継いできた歴史、文化、社会経済等有形無形の資産や資源を「継続・充実」させていくとともに、それらを活かし、子どもや若い世代のためのよりよい「未来」を築くため、4つの目標を設定します。

<継続・充実への目標>

都市機能の集積により魅力あふれる東金市

全市的な都市サービスを継続かつ効果的に提供し持続可能な都市としていくために、中心部への都市機能（行政、商業、医療・福祉等）の一定の集積による効率化を図るとともに、利便性の高い交通ネットワークの構築に努めることにより、魅力あふれる都市を目指します。

誰もが安全で安心して住み続けられる東金市

安全・安心に暮らせる都市とするために、災害への備えや防犯に配慮した都市形成を図るとともに、人と自然が共生する環境づくりにより、誰もが住み続けられる都市を目指します。

<未来への目標>

ポテンシャルを活かしにぎわいのある東金市

本市を支える産業の集積地と様々な人々が行き交うエリアを拠点として位置付け発展を促すために、広域道路ネットワークを最大限に活用した道路網の充実を図ることにより、にぎわいのある都市を目指します。

子どもや若い世代の未来につなげる東金市

都市の活力を維持し活性化していくために、未来を担う子ども達を地域で支え育む環境づくりや、若い人達が広範囲に移動できる交通連絡の利便性を高めることにより、市内に定住しやすい環境を形成し、未来につなげる都市を目指します。

3-2 将来人口

本市の人口は、高度成長期以降ほぼ一環して増加を続けましたが、全国的な人口減少傾向と同様、出生率の低下を始めとする要因によって2006年（平成18年）をピークに減少に転じています。この傾向は、今後、加速化していくことが確実な状況です。

将来人口の見通しとして、出生人口の増加につながる安心して子どもを産み育てることのできる環境の充実、また、転入人口の増加や転出人口の抑制につながる企業誘致や産業基盤の整備による働く場としての機能強化など、人口減少傾向を緩和する効果的な取り組みを推進していくことを念頭に、本市の将来人口を以下のように設定します。

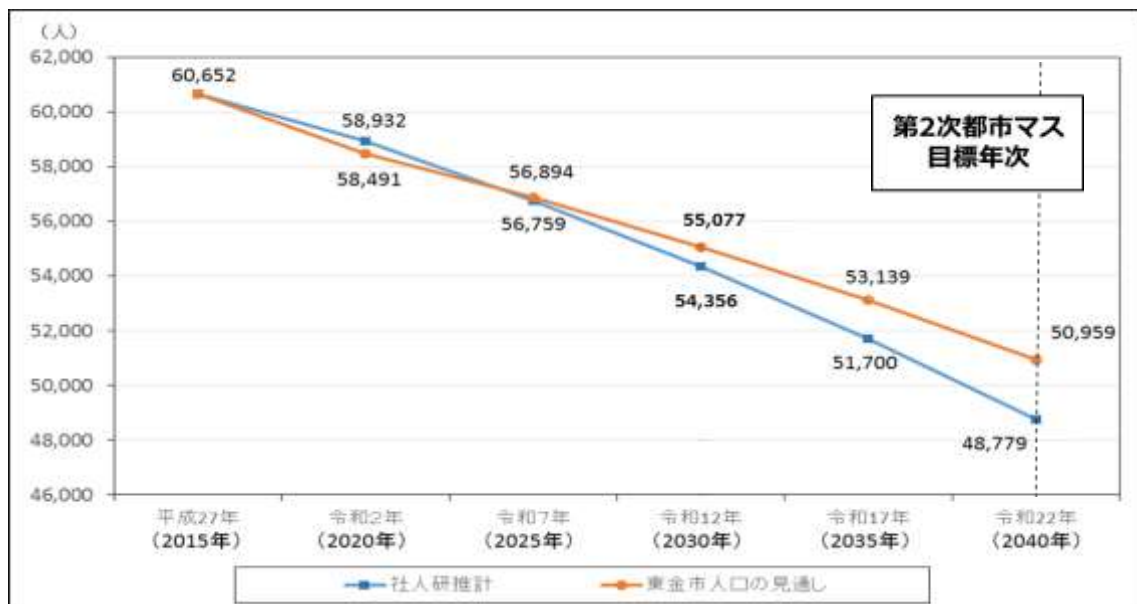
将来人口

目標年次の2040年（令和22年）における将来人口を**約51,000人**とします。

<推計の条件設定>

- ・合計特殊出生率：2030年（令和12年）に1.48（千葉県が第2期地方創生総合戦略の将来人口シミュレーションで用いた「2040年（令和22年）に1.8」まで段階的に改善していくように設定）
- ・人口移動：「2005年（平成17年）～2010年（平成22年）」と「2010年（平成22年）～2015年（平成27年）」の移動傾向の平均値（社人研推計で用いられた「2010年（平成22年）～2015年（平成27年）」の移動傾向より人口減少が緩和される設定）

人口の見通し



- ・2015年（平成27年）の値は、国勢調査による実績値。
- ・2020年（令和2年）から2040年（令和22年）までの値は、「社人研推計」が国立社会保障・人口問題研究所「日本の地域別将来推計人口（2018年（平成30年）推計）」による推計値、「東金市人口の見通し」は、2020年（令和2年）が住民基本台帳（令和2年1月1日時点）による実績値、それ以降が「コーホート要因法」に基づいた市独自推計による推計値。

3-3 めざす将来都市構造

まちづくりの目標を実現するために、主要な都市機能や骨格となる道路網、土地利用等について基本的な方向性を定め、将来あるべき都市構造を次に示します。

1. 将来都市構造の基本的な考え方

人口減少社会のなかで持続可能な都市を築いていくため、市の中心部への都市機能の一定の集積により、全市的な都市サービスを継続かつ効率的に提供できる都市づくりを行います。

また、本市が有する広域道路ネットワークとしての役割を担う首都圏中央連絡自動車道、千葉東金道路、東金九十九里有料道路及び国道126号の結節点を活用し、活力の源となる産業の充実を図るとともに、周辺都市との広域連携による相乗効果を発揮できる都市構造を形成します。

2. 将来都市構造の配置と形成

(1) ゾーン

これまで受け継がれてきた地勢と土地利用を基本として、市域を中心部の『市街地ゾーン』、丘陵部の『里山ゾーン』、平野部に広がる『田園ゾーン』の3つに区分します。

1) 市街地ゾーン

- ・ JR 3 駅を中心に職・住・遊のバランスの取れた秩序ある土地利用を図り、誰もが利用しやすく暮らしやすい市街地を形成する地域とします。
- ・ 住宅地や商業業務地などの都市的土地利用を充実させていきます。

2) 里山ゾーン

- ・ 緑の保全、自然環境を保護し、森林、谷津田、集落地などの調和のとれた土地利用に努め、緑を有効活用する地域とします。
- ・ 既存の集落や住宅地における住環境の向上を図ります。

3) 田園ゾーン

- ・ 豊かな田園環境を保全・継承し、農地と集落地の調和のとれた土地利用に努め、農を主体とした生業を継続できる地域とします。
- ・ 既存の集落や住宅地における住環境の向上を図ります。

(2) 拠点

都市の魅力とにぎわいの向上に向け、中核となる『中心拠点』、産業振興の中心的役割を担う『産業拠点』、人や地域の資源が集まる『交流拠点』を配置します。

1) 中心拠点

- ・JR東金駅周辺を中心とした市街地を中心拠点と位置付け、市民が快適な都市サービスを継続かつ効果的に受けられるように、都市機能の一定の集積を図り、豊かな暮らしに寄与し、求心力のある本市の顔にふさわしいにぎわいの場を形成します。

2) 産業拠点

- ・千葉東テクノグリーンパークや小沼田工業団地などの既存の工業団地のほか、東金インターチェンジ周辺などを産業拠点に位置付け、操業環境の維持・向上や多様な産業を意識した企業誘致により新たな産業を創出します。

3) 交流拠点

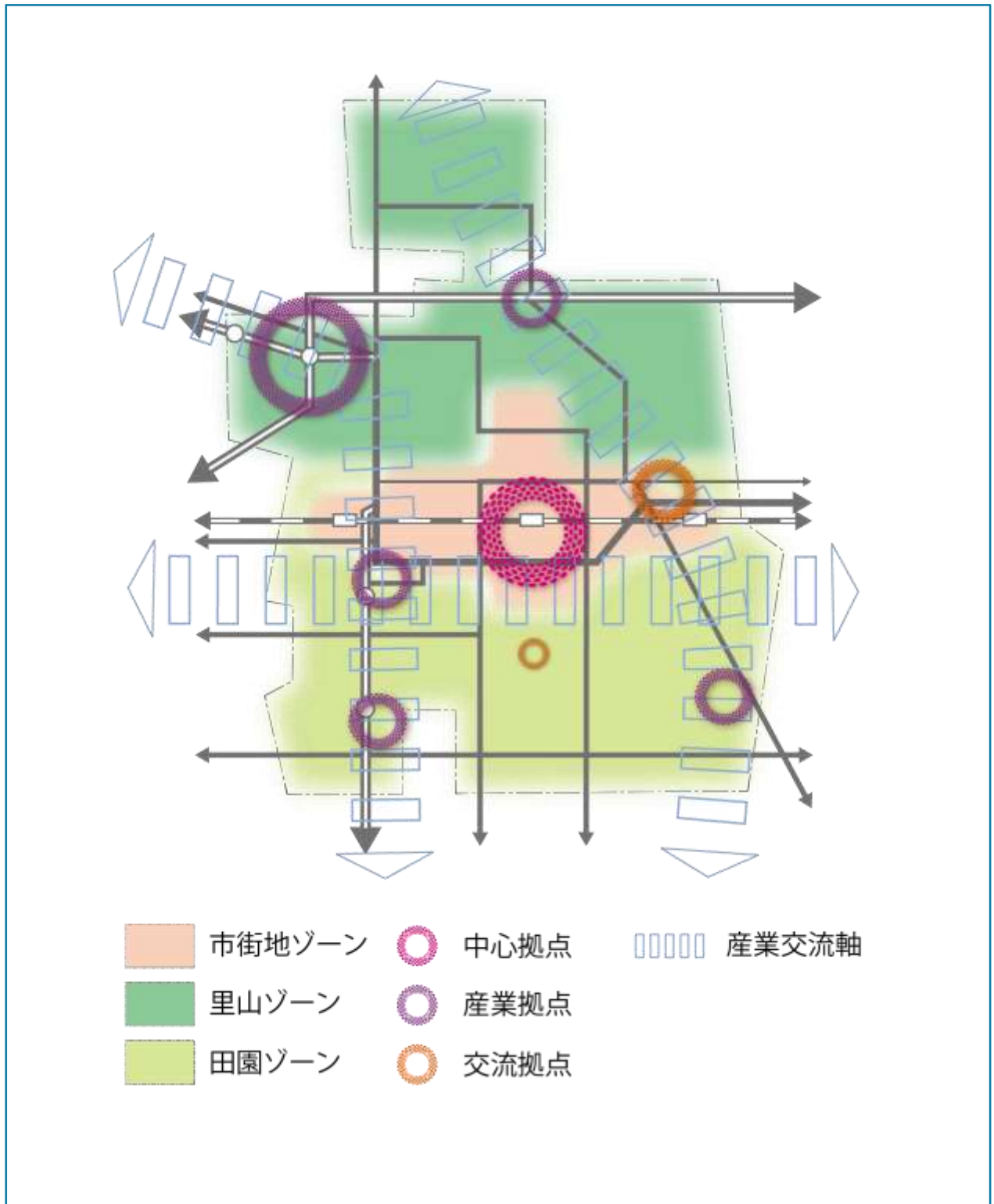
- ・みのりの郷東金周辺や東金アリーナ周辺を交流拠点に位置付け、市内外の多くの方が交流する魅力ある拠点として育成します。
- ・既存施設を強化、有効活用するとともに、新たな交流とにぎわいの場を創出します。

(3) 軸

人やモノ、情報が交差し、その流れを活用していく「産業拠点」と「交流拠点」の相乗効果により、各拠点を更に発展させるための「産業交流軸」を位置付けます。

- ・広域道路ネットワークと「産業交流軸」を活用することにより、広域的な人の流れを受け止める沿道サービスや観光の強化、周辺都市との広域連携を図り、市全体の魅力・活力の向上を図ります。

将来都市構造図



3-4 都市づくりの基本方針

「都市づくりの理念と目標」を実現するため、5つの観点から本市の都市づくりの基本方針を以下のように定め、また、これらの基本方針を補完する共通の視点を持ちながら、持続可能性を高めつつ、未来に向けた都市づくりを総合的に進めていきます。

都市づくりの基本方針

1. にぎわいと魅力を生み出す都市づくり
2. 産業集積と発展に向けた都市づくり
3. 誰もが移動しやすく快適に暮らせる都市づくり
4. 人や環境にやさしい都市づくり
5. 安全、安心に暮らせる都市づくり

【基本方針を補完する共通の視点】

「新しい価値を生み出す技術革新への対応」について

上記の5つの都市づくりの基本方針を補完する共通の視点として、Society5.0で実現する社会、つまりスマートフォンなどのデバイス（端末）や「モノ」のインターネット化（IoT）技術の進展、情報通信技術（ICT）やビッグデータを活用したサービスの進展などは、これまでの社会課題を解決し、新たな価値創造を生み出す可能性を秘めています。このような技術革新により、これまでの働き方、生活の仕方、住まい方等は日々変化を続けており、様々な分野で展開されている技術革新を常に意識し、さらなるデジタル化の進展に対応した都市づくりをしていくことが必要です。

1. にぎわいと魅力を生み出す都市づくり

持続的なまちの活力の維持・創出や、住みたい、住んでみたいと考える人のニーズに対応した効率的で生活利便性の高い都市とするために、市街地における都市機能の一定の集積や都市基盤の整備等を行います。また、交流施設等の都市的資源も活用しながら人、モノ、情報が活発に行き交う環境を整えていきます。

(1) 土地利用

1) 中心拠点の利便性向上

JR東金駅を中心とした基盤整備の整った市街地エリアの中心拠点では、その利便性を高めるため、商業をはじめ医療、福祉、行政サービス等の多様な都市機能について一定の集積を図ります。病院や買い物など様々な都市サービスを受けやすくし、土地の合理的な利活用を図るため、土地の高度利用や建物の共同化などエリアマネジメントとして「立地適正化計画」等の導入なども検討しながら、居住や日常生活に必要な利便施設等の立地を促進します。

また、身近な生活サービス機能等に加え、広域的な交流やにぎわいを創出する大型商業施設や専門店の立地など複合的な土地利用を促進し、多様なライフスタイルに対応した生活環境の形成、道路・交通環境の整備により、市内外の人にとって魅力ある都市空間の形成を図りつつ、求心力を高めて行きます。

2) 中心市街地の再生

JR東金駅を中心に国道・県道で囲まれたエリアでは、人が集まり活力のある都市とするため、駅周辺整備など交通結節機能の強化をはじめとした交通環境の改善や地域の核となる商業機能や業務機能、また、それらと調和した中層の都市型住宅の立地誘導など、複合的な土地利用によりにぎわいづくりを増幅させるとともに、歩いて楽しい空間、若者が溜まれる場の提供など都市インフラの再整備を進めながら、駅東西エリアそれぞれの歴史、文化、商店街の景観などを生かした回遊性の高い商業環境を創出し、魅力ある中心市街地の再生を図ります。

しかし一方で、駅西側の既成市街地は、面的な整備も困難な地区で、土地利用の転換にはかなりの時間を要することから、スクラップ・アンド・ビルド型の市街地ではなく、古いものを生かしながら、時代のニーズに合わせて、「街をつかいたおす」ことで価値の向上を図るエリアとします。そこに、多数の人がつどい、つながることを契機にアク

ティビティが起こり、継続され、循環しながら持続的に更新が進み、多様性のある市街地として再生を図ります。

また、人口減少が進む中では、土地需要の低下や事業者の開発意欲減退などにより都市内部で空き地・空き家等が時間的・空間的にランダムに散在し、増加を続ける「都市のスポンジ化」の進行による都市環境の悪化等が懸念されます。中心市街地で虫食い状に存在する小規模駐車場などの低未利用地については、地域特性や周辺環境との調整を図りつつ、まちのにぎわいや交流の場としての土地利用を促進するための取り組みを進めながら、将来的な土地利用転換を通じた都市機能の集積促進につなげていきます。

さらに、空き家、空き店舗等既存ストックの活用に向けては、東金市空家等対策計画に基づいた必要な措置を講じながら、市街地の活性化に向けた取り組みを継続していきます。

3) 沿道サービスの機能強化

広域幹線道路となる国道126号沿道は、にぎわいのある都市空間の創出を図るため、沿道サービス型の商業施設、業務施設等の立地を沿道後背地の土地利用に配慮しながら、誘導していきます。沿道における都市サービス機能の充実・強化が本市の元気、活性につながっていくよう、比較的規模の大きい商業施設の立地も許容しつつ、道路交通環境との調整をしながら、市民や道路利用者の利便性を高めていきます。

また、産業、観光面との連携にも留意しながら、複合的な機能を有するにぎわい空間の創出に向けた土地利用により、沿道サービスのさらなる機能強化を図ります。

4) 交流拠点の魅力づくり

みのりの郷東金周辺や東金アリーナ周辺は、市民に親しまれるとともに、市内外からの来訪者をひきつけるため、四季折々の季節感の演出や年間を通じて楽しめる各種イベントの開催などにより、広域的に人、モノ、情報が集積・交流する魅力あふれる交流拠点の形成を図るとともに、みのりの郷東金などの核施設を中心に地域活性化に向けた取り組みを推進していきます。

交流拠点での市民の交流や産業活動などが、市全体のにぎわい創出に波及し、他の拠点や既存施設との連携により、点が線となり、さらには周辺都市とのつながりも視野に入れた様々なネットワークづくりの検討を行い、回遊性のある都市空間の創出を図っていきます。

また、公共施設の再編・再配置を含めた既存施設の再整備や1つの公共施設に複数の機能を盛り込む多機能集約化、或いは供用廃止施設の民間活力の導入など様々な検討をし、新たな交流のにぎわいの場の創出をしていきます。

(2) 道路・交通

1) 交通環境の充実

都市のにぎわいを創出するためには、通勤、通学をはじめ多くの人に公共交通の利用を促し、中心市街地に人の流れを生み出すことが不可欠です。

広域交通の役割を担う鉄道は、市民生活の向上や経済活性化の鍵を握る重要な大量輸送機関であることから、利便性の向上を図るため、JR東金駅自由通路の整備や駅施設のバリアフリー対策などを進めるとともに、鉄道輸送能力の向上のため、運行ダイヤの充実などについて関係機関への働きかけを継続していきます。

駅周辺では、鉄道と路線バスなど公共交通同士の乗り継ぎや自動車・自転車などと公共交通との乗り継ぎ（パーク＆ライド）など様々な乗り継ぎ拠点の整備や駅前広場、駐車場・駐輪場などの整備・改修を各種民間事業者とも調整を図りながら総合的に推進します。

また、それらへのアクセス路については、居心地が良く歩きたくなる歩行空間、安全で快適な自転車走行空間となるよう改善・形成を図ります。

2) 交流ネットワークの形成

物資の流通や人の交流の活性化を促す交流ネットワークを形成するため、首都圏中央連絡自動車道の整備を促進するとともに、都市間交流を担う広域幹線道路を活用した機能的な道路ネットワークを構築しつつ、地域振興や交通円滑化のためのスマートインターチェンジの整備に向けた取り組みを推進します。

また、市街地交通の円滑化を図り、効率的な都市活動を支え、拠点相互の有機的な連携を図ることとなる、JR東金駅周辺の市街地から延びる国道126号の4車線化延伸や国道128号のバイパス化など放射状道路の整備を促進します。

(3) 都市環境

1) 中心拠点の新たなにぎわい創出

都市の活力や競争力をけん引する拠点として生活利便性の高い市街地形成を図るためには、商業業務施設など都市機能の集積に加え、東金ならではの質の高い憩いの場を提供できるよう、娯楽、文化、芸術等をはじめとした充実した余暇を過ごすことのできる環境の確保とそれらを彩る街路・公園など、新たなにぎわい創出に寄与する施設の再整備・誘致を行います。なお、都市構造の強化に資する集客施設については、周辺環境等への影響や中心拠点の位置付けなどを考慮しながら、適切に誘導します。

また、賑わい創出には、誰もが、いつでも、どこでも、ICTを利活用し情報にアクセスできる環境が不可欠となっており、公共施設等での公衆無線LANサービスを進めていくなど、民間の技術革新や実用化の進展動向を踏まえながら整備促進を図っていきます。

2) 本市の顔となる景観形成

JR東金駅周辺は、本市の顔にふさわしい街なみとするため、歴史・文化・自然を素材に懐かしさと斬新さが融合した個性豊かな景観形成に努めます。特に駅を降りるとその正面に広がる丘陵地の緑は、他の都市にはない東金を印象づける特徴であり、市街地における緑の質の向上や量的な充足率にも配慮しながら、適切な維持管理を促し、都市の快適性の確保に努めます。

また、国登録有形文化財となる旧東金税務署などの建造物等の保全により、残された歴史・文化的資源を都市空間にとどめ、それらを活用することで新たな都市文化を創造し、中心市街地近傍に点在している史跡等とともに観光資源として生かしていきます。

2. 産業集積と発展に向けた都市づくり

産業に活力を与え、発展させるために中心的役割を担う区域での集約的な土地利用を図ります。既存工業団地では、施設の維持・強化を促すとともに、インターチェンジ周辺では多様な産業を意識した企業誘致により新たな産業を創出します。これらを有効活用するために、広域道路ネットワークの充実を図ります。

(1) 土地利用

1) 新たな産業拠点の形成

広域幹線道路の東金インターチェンジ周辺等においては、その立地優位性を活かし、製造業、流通業務等の立地需要を踏まえながら、良好な自然環境の保全や営農環境、周辺道路への交通負荷等を考慮のうえ、市の発展につながる工業系・産業系の土地利用を誘導します。

新たな産業拠点では、本市が人口減少局面にあっても経済的な発展が可能となるよう、成長分野における新産業や新技術への対応、或いは地場産業や地域資源を最大限に生かしつつ、教育機関の多い東金の地域特性を活用した企業や大学などとの産学官連携により、多様な産業の受け皿づくりができる土地利用を検討していきます。

さらに、本市産業の振興や移住・定住の促進につながる就業の場の確保に向け、新たな事業者の進出や立地への支援などを積極的に行い、産業の集積による拠点化を促進します。

また、新事業を創出し、新たな事業分野への参入・チャレンジしようとする起業家に対し、資金調達や情報提供など個々の事業ニーズに応じた支援を検討します。

2) 既存産業拠点の保全・育成

千葉東テクノグリーンパークや小沼田・東金工業団地をはじめとした既存工業団地等では、高い生産性や付加価値、競争力などを生み出すことができる、生産、研究開発、流通業務機能が集積され、良好な操業環境が形成されています。引き続き、周囲の自然や住宅地等との調和に十分留意しながら、その操業環境の保全や用途の専用化、機能の維持に努めます。

また、産業拠点のさらなる発展を促すため、老朽施設の機能更新や市内立地企業の事業拡大への支援、未利用地の利活用の促進など産業集積地の保全・育成に努めます。

(2) 道路・交通

1) 道路ネットワークの充実

首都圏中央連絡自動車道の県内全線開通による波及効果を受け止めるため、既存の国県道の機能充実を促進するとともに、物流の迅速化に直結するスマートインターチェンジの整備を推進します。

また、効率的な産業活動を支え、災害時の物流の道を確保するため、拠点相互、市内各地や広域幹線道路に連絡する市内幹線道路の整備によるアクセス性を高めるとともに、構想道路の実現化に向けた検討もしながら、道路ネットワーク機能のさらなる向上を図ります。

(3) 都市環境

1) 次世代技術への対応

近年、IoT、ロボット、人工知能（AI）、ビッグデータといった社会の在り方に影響を及ぼす新たな技術の開発が進んできており、これらの技術を企業活動や生産活動などあらゆる場面で取り込んでいくことが求められています。こうした次代の技術革新に的確に対応するための環境整備や基盤整備の促進に努めます。

2) 都市緑化の促進

都市の緑を保全・創出し、緑あふれる良好な都市環境の形成を図るため、沿道の景観への配慮や隣接する住宅地への緩衝機能の充実を図りながら、企業などと協力・連携して緑化対策に取り組みます。

3) 広域連携による取り組み

首都圏中央連絡自動車道等を活用した広域的な交流や産業振興の発展に寄与する産業交流軸の形成を図るため、土地利用関連計画への位置づけや産業振興などに関して、県との緊密な連携を図るとともに、周辺都市との定期的な情報交換・共有に努めます。

3. 誰もが移動しやすく快適に暮らせる都市づくり

市街地に集積された一定の都市機能を居住場所に関わらず享受できるよう、地域と市街地を連絡する公共交通網の再編、生活道路の充実、ユニバーサルデザインの導入等により交通利便性の向上を図ります。また、住環境の維持・更新や住宅密度に応じた基盤整備等により、快適に暮らせる住宅地の形成を図ります。

(1) 土地利用

1) 良好な住環境の維持・形成

市街地ゾーンに広がる既成住宅地は、地区の形成経緯や都市基盤整備の状況なども踏まえ、良好な住環境を維持・形成するために、低層住宅を基調とした地域の特性に応じた土地利用展開を図ります。

都市基盤整備が整った低層戸建て等を主体とする住宅地では、高さや用途の混在しない低密度な土地利用を誘導し、ゆとりある敷地の維持や緑化に努め、良好な住環境の保全を図ります。中心拠点周辺の住宅地では、住宅を主体としつつも、中小規模の店舗や事務所など住宅以外の用途も許容し、既存の都市ストックを活用しながら、拠点に近接する地域特性や公共交通の利便性を生かし、多様なライフスタイルを可能とする居住環境の形成を図るとともに、戸建て住宅や中層程度の集合住宅などが調和した良好な住宅地の形成を図ります。

また、旧国道126号沿道などの昔ながらの住宅地のうち、面的な整備が困難で住宅が密集している地区では、住宅の建て替えや用途変更等の機能更新時などの機会を捉え、用途混在の防止、オープンスペースの確保や緑化、生活道路の整備や狭あい道路の解消など生活環境の改善に努めながら、土地利用の転換を図っていきます。

住宅ストックの余剰などの社会的な変化を背景とした市街地全体に広がる空き家の増加は、都市の価値・魅力の低下や居住環境の悪化につながることを懸念されるため、その発生予防や適切な維持管理を促進します。また、事業者等との連携を図りながら、様々なまちづくり分野での活用につながるよう、空き家等の既存ストックのマッチングなどを促進し、良好な生活環境の創出に取り組みます。

2) 郊外市街地の保全・充実

計画的に開発された郊外の市街地については、地域特性や利用者ニーズに応じた移動手段により駅周辺へのアクセスを確保し、周辺の自然環境と調和した緑豊かな住宅地として保全・充実を図るため、地区にふさわしいきめ細かなルールを定める地区計画制度

等により、魅力ある街並み形成と快適な住環境の維持を図ります。また、団地造成後も長期間利用されていない状況となっている未利用地については、新しいコンセプトを取り入れた住宅（環境に配慮した住宅）など、付加価値の高い優良な住宅地として形成を図ります。

一方、高齢化が進む低密度な住宅団地では、交通や買い物等日常生活への悪影響も懸念されることから、地域の実情や住環境への影響などを考慮しながら、都市計画制度の適切な運用に努めます。

また、JR求名駅周辺では、駅に近接する移動のしやすさ、立地環境を生かした計画的な土地利用の誘導をするため、土地区画整理事業等を活用した新たな住宅地の創出に向けた検討に努めます。

3) 未整備区域における良好な住宅地形成

中心市街地周辺において、計画的な市街地形成を図るとした都市基盤が未整備な区域では、市街化の進展により生活環境の改善や防災性の向上など、都市としての改善の余地を多く残しています。

人口減少社会に突入した局面においても、持続可能性の高い都市として移住定住者や郊外からの住み替え等の受け皿づくりを、土地区画整理事業や地区計画制度などの活用と適正な開発行為の誘導により、住宅と農地とが共存できる土地利用を促進していきます。

また、農地が多く点在している地域特性を踏まえつつ、都市の緑空間の確保や創出のために必要な農地の保全を図るなど、これまでにない形態の良好な住宅地の形成を図ります。

特に都市農地は、食糧供給の役割だけではなく、防災、景観・環境形成、農業体験等の交流の場など、都市農業の多様な機能の可能性について、近年、見直しがされており、都市農地は、都市に「あるべきもの」とし、無秩序な開発や土地利用の転換を防ぎつつ、計画的な土地利用を誘導していきます。

4) 子育て世代に魅力あるまちづくり

定住志向を高める良好な住環境を創出するため、郊外住宅団地等での低廉で快適な住環境や田園居住などゆとりある居住の場を形成することで、若い人たちの多様なニーズとライフスタイルに応じた居住選択が可能となる土地利用を促し、子育て世代に魅力があり住み続けたいと思うまちづくりを推進します。

(2) 道路・交通

1) 基幹公共交通の充実

広域的な交通ネットワークの形成を促進することは、近郊の都市はもとより、都心との連絡強化にもつながります。ストレスの少ない移動環境の充実は、通勤・通学者、観光客などの利便性の向上や市民の定住志向を高めるとともに、転出者の抑制にもつながります。基幹公共交通として重要な役割を担う鉄道や高速バスについては、利用者ニーズに応じた運行の充実・強化に向けて関係機関への働きかけを行います。

また、それらを補完し複数の交通手段をつなぐ交通結節点となるよう、駅周辺の都市づくりと連携し、乗り継ぎ拠点の整備や待合環境の改善策の検討により施設の充実を図ります。

2) 持続可能な公共交通ネットワークの実現

人口減少・少子高齢化が進展する中、公共交通の利用者の減少により、公共交通ネットワークの縮小やサービス水準の低下が懸念され、これまで以上に自家用自動車に依存する社会になる可能性があります。

公共交通と自家用自動車は、ともに都市活動や市民生活を支える重要な移動手段であり、これらがバランスのとれた交通ネットワークを形成することが重要です。そのため、市民の身近な公共交通の利便性を高めるとともに、交通が不便な地域や公共交通の維持が困難な区域の対策を図るため、公共交通ネットワークの再編を行います。

市民の誰もが目的地へ円滑に移動できるよう市民ニーズに沿った公共交通網の形成を目指し、歩行者及び自転車、バス、タクシーなどの様々な移動手段に加えカーシェアリングなどの新たな移動手段の導入も含めた交通ネットワークを検討します。

さらに、公共交通の利用促進策として、駐車・駐輪場施設の整備、ICTなどを活用した移動情報に関する伝達手段を確保するほか、公共交通マップの配布、商業施設・観光施設との連携による利用啓発や潜在需要の掘り起こし、自家用自動車の利用から公共交通の利用へ自発的な意識転換を促すモビリティマネジメントなどに市民・事業者と一体となって取り組み、将来にわたり持続可能な公共交通環境となるよう検討を進めます。

また、市民の身近な生活の利便性・生産性の向上を図るため、市民生活や都市活動に大きな変化をもたらすICT、AIなどの新技術の進展も踏まえ、それら新たな科学技術を生かした次世代交通システムの事業化に向け、実証実験の場などを積極的に提供し、次世代を見据えた交通環境づくりに率先して取り組みます。

3) 道路ネットワークの構築

安全で快適な市民生活を確保し、円滑な交通処理や効率的な都市活動を支えるための有機的な道路ネットワークの構築は、誰もが移動しやすい都市環境形成に向けては重要です。日常の買い物や通勤、或いは休日のレジャーや旅行など市内各所や周辺都市への人・モノの移動を円滑にし、利便性の向上を図るため、道路それぞれの特性に応じた機能や役割を明確にし、階層性のある道路空間づくりにより、都市の骨格形成を図ります。

観光や物流など都市間交通を担う広域幹線道路や都市内交通の円滑化・効率化を担う幹線道路の整備を促進するとともに、市街地周辺における地区間移動を容易にし、広域的な道路に連絡する構想道路の検討など、国・県への働きかけや周辺都市との連携により、移動しやすい道路ネットワークを構築します。

また、幹線道路ネットワークや土地利用、人口の定着状況等を踏まえ、現在未整備となっている都市計画道路の整備を都市づくりと連携しながら進めるとともに、長期未着手となっている路線については、交通需要や市街地形成状況などを見極めたうえで、定期的な見直しを検討するなど、柔軟な取り組みに努めます。

さらに、主要な幹線道路等における街路樹などの緑化や電線類の地中化など、道路空間の質的向上を図ります。

4) 生活道路の充実

地域の利便性を高め、普段の暮らしに密着した身近な道路の安全性、快適性を向上させるため、市民ニーズに応じて市道等の整備・改修を計画的に実施し、生活道路機能の維持・充実を図ります。また、歩道整備や交通規制、学校や子育て支援施設周辺等での交通安全対策などを推進します。

5) 歩行者・自転車の利用環境の整備

国民の長寿化が急激に進み、「人生100年時代」が到来すると予測され、高齢者から若者まで、全ての人々が元気に活躍し続けられる社会が求められています。長い人生を「健康」で暮らすためには、心身が元気であり続けられることが必要です。そのため、車を使用しなくても移動しやすく市民の健康増進や疾病予防にも寄与する歩道・自転車道のネットワークを都市づくりに合わせて検討し、安全にも配慮した“ゆとりのある道づくり”を推進します。

特に、市内各所にある名所旧跡など歴史、文化にふれあえる地域の特徴を感じられる道や周辺都市と連携し地域の自然や景観をゆったりしたペースで楽しむサイクルツーリズムへの対応など、ストレスから解放され余暇を楽しむことができる利用環境の向上に努めます。

(3) 都市環境

1) 子育てしやすい環境整備

人口減少、特に子どもの減少する時代を迎え、子育て環境や教育ニーズの変化等に対応した多様なサービスの提供が求められている昨今、未来を担う子供たちが、のびのびと育つためには、安心して子育てができる環境づくりが必要です。そのため、学校教育施設や子育て支援施設についても、東金市公共施設等総合管理計画の基本的な方針に基づき、小中学校の適正配置や幼保一元化の検討を進めます。

また、子供たちが安全で快適な環境で過ごせるよう、老朽化した施設の改修や環境の改善を引き続き推進します。

2) 移住定住の促進

若者や子育て世代の受け入れに向け、本市の住む場所としての魅力や支援策の発信を行うとともに、郊外住宅団地での低廉な住宅供給、中古住宅の適正な流通支援、空き家探しからリフォーム・定住まで一貫した居住支援策の充実などにより、多様なニーズに対応した移住定住を促進します。

3) 安心して暮らせる環境形成

子どもや高齢者、障がい者など誰もが住み慣れた地域で安心して快適に暮らし続けることができるよう、公共・公益施設、公共交通、道路空間など不特定多数が利用する施設のバリアフリー環境の整備を推進し、新たな施設整備にあたっては、ユニバーサルデザインの導入を図り、誰もが移動しやすい環境を構築します。

生活のベースとなる住まいについても、家族の見守り、支えあいの力を高められるよう、住宅環境の整備や同居・近居のための住宅支援、或いは、住戸内の段差解消、手すりの設置などの住宅改良支援等により、高齢者、障がい者なども安心して生活することができる居住環境の普及を促進します。

さらに、住宅に困窮する低額所得者の方々に対しては、県とも連携を図りながら公営住宅を供給します。既存団地の計画的な修繕や民間賃貸住宅を活用した借上市営住宅を東金市営住宅供給方針に基づき適正に運営管理し、福祉施策とも連携を図りながら、自立して生活できる居住空間を整備します。

また、子どもの見守り、高齢者・障がい者等の自立支援や健康管理支援、防犯対策の充実、生活物資の購入支援、家事負担の軽減・時間短縮等、すべての世代が安心して住み続けられる住環境形成に向け、IoT技術等の次世代技術の導入を促進します。

4) 身近な自然とふれあえる環境整備

住宅地における安らぎと潤いのある快適な生活が営めるように、緑や水が持つ様々な機能や役割に注目しながら、公園や緑地の整備、公共施設や民有地の緑化促進、水辺の空間整備などにより、生活環境と身近な自然が共生した環境整備を図ります。

市民が身近に感じられる大きな緑の空間は、生活圏にある街区公園や近隣公園などです。誰もが気軽に利用できることを基本に、地域バランスに配慮した適正配置に努めながら、計画的な整備を進めます。

市街地内の緑を創出するため、主要な幹線道路の街路樹や公共施設の緑化、民有地の緑化を進めます。民有地の緑化として生垣等は、“まちなかの緑”を強く意識させる重要な素材であり、連続性のある緑は、良好な街並み景観を演出するとともに、優れた防災機能も有していることから、接道部の緑化推進策として地区計画や緑化協定等も活用しながら緑のある空間形成に努めます。

また、市街地の遊休地などを活用した憩いの場、居住空間を守る緩衝帯としての緑地等を、中長期的な整備を目標に、交通計画や空き家対策などとも連携しながら確保に努めます。

このほか、市街地やその周辺に残された樹林や大きな屋敷林、社寺林などについても、市民が身近に自然と接することができる空間として、保全・再生を図るとともに、適正な維持管理に努めます。

緑とともに都市に潤いと憩いをもたらす大切な空間として水辺があります。八鶴湖、岩川池等市街地に残る美しい湖面とそれを取り囲む樹林が一体となって、良好な風致、景観を呈しており、これら貴重な親水空間の保全を図ります。

5) 地域の核の創出

都市づくりの目標や将来都市構造の実現を図るためには、都市機能の集積と交通ネットワークの構築による持続可能性の高い都市としていくことが求められます。将来にわたって住み慣れた地域で日常生活を送れるように、既存の生活利便施設や都市基盤などのストック活用を基本としながら、それぞれの地域特性に応じた一定の集積エリアを形成し、維持していくことが必要です。

そのため、地域の自治活動を支える公民館（地区コミュニティセンターと名称変更予定）を中心に、福祉、医療、教育、子育て支援の各施設が無秩序に配置、建設されることがないように官民が一体となって取り組み、身近な地域の核となるエリアの創出を図ります。

4. 人や環境にやさしい都市づくり

身近な生活空間を将来にわたり良好な環境とするために、公園、緑地の適正配置や里山、田園の活用等により憩いの場の維持・創出を図ります。また、自然に配慮した良好な水環境の維持を図るとともに、低炭素社会、資源循環型社会に配慮した持続可能な都市形成に努めます。

(1) 土地利用

1) 豊かな自然環境の適正管理

本市の約6割は農業・自然系の土地利用で占められています。これらの土地は、農林業等を通して豊かな恵みをもたらすばかりでなく、地域それぞれに多様な姿が存在し、地域独特の風土や魅力を生み出す源でもあります。

丘陵地から田園地域に広がる豊かな緑は、広域的な景観を形成する本市固有の貴重な資源であり、これらの適正管理を図るには、都市計画法、農業振興地域の整備に関する法律、森林法、自然公園法、都市公園法などの関係法令により、適切な保全と有効活用を図っていきます。

本市の自然環境を印象付ける丘陵地の森林、中でも市街地に隣接する緑地帯は、骨格的緑地であり、環境保全や景観形成の観点からも重要な樹林地として保全に努めます。

水と緑の核となる八鶴湖、雄蛇ヶ池などのため池やときがね湖等は、四季折々の多彩な魅力を享受する空間として整備、保全を図るとともに、水辺や緑地、歴史資源などを結びつけるふれあいの道づくりを推進し、水と緑のネットワークの形成、強化に取り組みます。

また、真亀川をはじめとする河川は、自然環境や動植物の生息・生育環境を保護・保全し、自然護岸の確保など水辺の空間づくりにも配慮しながら、流域全体で健全な水循環システムを構築し、その維持・保全を図ります。

このように豊かな自然環境の保全・活用は、低炭素社会、資源循環型社会の実現と持続可能な都市形成を図るための基礎であり、市民・事業者などと一体となって全市的な視点からの都市環境形成に取り組みます。

2) 森林・里山の保全と活用

丘陵地の森林、里山の緑は原風景を構成する貴重な財産であり、これらの有効活用を図るため、荒廃した森林への対策として森林所有者に対し枝打ち、間伐、植林などを促し、価値ある森林づくりを進めるとともに、森林の有する木材生産などの機能と水源涵

養、災害防止、環境保全などの機能との調和が図れるよう、必要な森林量の確保と質の向上に努めていきます。

また、健全な水環境の源となる森林の谷間に入り込む谷津田や湧水、小川などの自然環境の保全を推進し、里山の環境づくりに取り組みます。

里山地域に点在する集落については、既存の里山風景を維持しながら、自然との調和に配慮した住環境の維持・向上を図るとともに、周辺の自然環境の保全を前提に、地域コミュニティの維持、郊外の緑豊かな自然環境のもとに生活したいという移住ニーズなどを捉えながら、地域振興に資する土地利用を図ります。

3) 農地・田園の保全と活用

平野部に広がる田園等豊かな農地は、本市の産業を支える農業生産基盤となっており、農地・農村環境整備の推進により、農地・農業用水等の資源の適切な保全管理を進め、地域農業の振興に不可欠な優良農地を確保しながら、良好な営農環境の形成を図ります。

また、農業振興地域整備計画に基づき、優良農地の保全を図るとともに、耕作放棄地や未利用地の解消を進めます。

田園地域においては、農地の持つ食糧生産機能に加え、貯水・貯留、水質浄化などの多面的な機能の維持と環境に配慮した農業への取り組みの促進などにより、良好な自然環境を維持する役割も担う優れた農業地域の形成を図ります。

また、田園地域に広がる集落については、田園と住まいが一体となった農村環境の維持・向上を図るとともに、周辺の自然環境の保全を前提に、地域コミュニティの維持、農業や新たな産業の担い手の定住など、地域振興に資する土地利用を図ります。

(2) 道路・交通

1) 環境に配慮した移動手段の選択

地球温暖化対策の一環である温室効果ガスの排出抑制に向けて、自家用自動車への過度な依存を改善するため、鉄道や路線バスなど公共交通の運用サービスを向上することにより利便性を高めながら、拠点や地域間相互をつなぐ最適な移動交通手段を選択できる環境を整備することで交通ネットワークの充実を図ります。

併せて、中心市街地や生活圏では、徒歩や自転車が利用しやすい環境を整備することにより、短距離での自家用自動車の利用を抑制するとともに、公共交通への自発的な意識・利用変化を促すモビリティマネジメント施策を推進し、環境に配慮した移動手段への転換を促進します。

また、地球環境に配慮したエコカーの普及促進や、技術革新による新たな移動交通手段の導入検討など、環境負荷の少ない交通環境を創造していきます。

(3) 都市環境

1) 公園・緑地の適正な整備・管理・保全

ヒートアイランド現象や地球温暖化が顕著化・深刻化するなか、都市における緑の役割が重要視されています。都市の緑、身近な緑としての公園や緑地は、市民の憩いの場、レクリエーションの場や多様な生物の生育の場であるとともに、防災、防風、騒音防止など多様な機能により、市民の生活環境を守る障壁としての機能も有しています。

全市的な視点に基づく緑の配置や整備、自然環境保全、緑化の充実などに関する方針を定め、それらの方針に基づいた総合的・体系的な施策、事業の展開を都市経営の観点も入れながら進めていきます。

街区公園や近隣公園などは、“行ってみたい、遊んでみたい空間”を増やすため、子どもたちや地域のニーズを取り入れ、市民の利用促進につながる工夫をしながら、地域バランスに配慮した計画的な整備を進め、魅力向上を図ります。また、安全・安心で快適な公園として利用できるよう、施設の定期的な点検、老朽化した遊具等施設の適切な更新や長寿命化対策にも取り組みながら、引き続き適正な維持・管理・保全を行います。

大きな公園は、本市のシンボルになり、「憩いと潤いの場」であるとともに、多くの人が集う「にぎわいの場」でもあります。公園ごとの施設内容や機能特性、地域性などにも配慮しながら、多様な機能を発揮する都市公園としての活用を推進します。

そのほか、市街地や集落の遊休地などを活用した憩いの場、多目的利用が可能な広場やポケットパーク等を、中長期的な整備を目標に、空き家対策などとも連携しながら確保に努めます。

緑の連続性としては、主要な幹線道路の街路樹や公共施設の緑化、民有地の生垣など施設等の緑化に加え、河川・水路等の自然的資源や社寺林等の歴史的資源など様々な都市空間を一体的に結びつけます。これらにより形成された「水と緑のネットワーク」を生かし、市民の憩いや交流、散策、レクリエーション、健康増進や生涯学習の場として、水と緑を身近に感じ有効に活用できるよう、“みどり”の整備と保全に努めます。

また、生活に身近な公園等の環境が、よりいっそう地域に親しまれるものとなるよう、市民団体等が主体的に維持管理活動などを行う公園等を増やすための協働関係を築いていきます。

2) 環境にやさしい社会システムの確立

環境負荷の少ない低炭素社会、資源循環型社会が実現する持続可能な都市づくりに向けては、都市構造の変革を促す土地利用施策や自動車交通の円滑化、公共交通の利用促

第3章 全体構想

進などの交通施策とともに、様々な環境施策の展開を市民や民間企業とも連携を図りながら総合的に取り組みます。

自然エネルギーの利用促進とエネルギーの有効利用としては、これまでに導入されてきた自然エネルギーの有効活用や官民連携による先進技術の導入に向けた検討などにより、市域での最適なエネルギーシステムの構築に取り組みます。また、住宅用太陽光発電設備やコジェネレーションシステムなどの普及を促進するとともに、建築物の省エネルギー化やエコドライブ、無理のない冷暖房の温度設定等エネルギー消費量の抑制の推進など、自然エネルギー等の有効性や地球にやさしいライフスタイルへの取り組みについての情報発信・啓発を積極的に進めます。

自然環境に配慮したまちづくりとしては、ごみの分別徹底、3R（リデュース、リユース、リサイクル）の推進により資源再生利用率の向上を図ります。また、建設リサイクル法等に基づき、建設廃棄物の分別と再利用・再生利用への取り組みを推進します。

さらに、身近な生活環境の保全対策として、工場や事業場からの大気汚染物質の排出抑制や騒音・振動・悪臭の発生防止等を図るために事業者への指導等を行うほか、自動車の運転や建設作業等の日常生活から発生する排気や騒音等の公害対策にも取り組みながら、地域環境に多大な影響をおよぼす、ごみなどの不法投棄の根絶に向けた対策を推進します。

3) 公共用水域の水質保全・向上

生活環境や水辺環境を保全するためには、生活排水や事業排水の適正処理と自然環境が持つ“本来の力”として浄化能力の保全・復元を図り、水環境の好循環が生まれるよう市民生活や社会システムの変化を促していくことが必要です。

快適な生活環境、きれいな川や水路を確保するため、工場や事業所からの水質汚濁物質の排出抑制を推進し、公共下水道（污水）の整備や合併処理浄化槽の設置促進を将来的な人口の増減や地域の特性などをみながら、整備を図っていきます。また、環境面への効果を積極的にPRし、各家庭や事業所などの水洗化を促進します。

公共下水道や農業集落排水の污水处理施設は、人口減少局面への対応として、公営企業会計を導入し、的確な経営状況の把握や資産評価などを踏まえ、事業の効率化と投資効果に見合った規模の適正化に向けた検討を進めます。

また、施設全体の管理の最適化を図るストックマネジメント計画と最適整備構想に基づき、施設のライフサイクルコストの低減と老朽化対策を図りながら、将来にわたり安定した下水道サービスの提供を持続させていきます。

一方、健全な水循環を確保するため河川については、改修の際、周囲の自然環境、生態系に配慮した手法の導入や水質浄化対策などを推進し、良好な河川環境の保全・復元に努めます。

市民に親しまれる水辺空間の創出は、長期にわたるこうした取り組みへの市民・事業者などの理解と協力のもとに成り立つことから、これらの取り組みを計画的・効率的、かつ、継続的に進めることで、公共用水域の水質保全及び向上を図ります。

4) 効率的な広域行政サービスの提供

円滑な都市活動を支えるために必要な都市施設である汚物処理施設、ごみ処理施設、等について、周辺環境との調和に十分配慮しながら、その整備・保全を行います。

これらの都市施設の管理運営は、効率的で効果的な広域行政サービスの提供を図るため、近隣自治体との連携による広域事業により実施しています。引き続き、適正な処理環境の構築を推進するとともに、施設の計画的な改修や修繕、老朽化対策、周囲への環境保全対策等の実施により、市民の生活環境と公衆衛生の向上を図り、快適な都市環境の形成を推進します。

5. 安全、安心に暮らせる都市づくり

災害から市民の生命と財産を守り都市機能を確保するために、防災・減災体制の強化・充実や防犯に配慮した環境整備を行います。また、安全・安心に暮らすために、地域コミュニティを単位とした自治活動に寄与する環境整備に努めます。

(1) 土地利用

1) 災害に強い防災・減災まちづくりの推進

大地震や水害などの都市災害に対しては、人々の住まい方や土地利用についても、災害リスクの抑制の観点から、そのあり方の見直しが必要とされており、将来都市構造の実現を目指しながら、市民が安全・安心にして暮らしていけるよう、都市の防災性を高めていきます。

地域防災力の向上に向けては、地域特性や役割に応じた、適切な都市計画制限や都市施設の配置のもと、地震等が起こっても壊れたり、燃えたりしない市街地整備を促進しながら、「防災の道」としての道路ネットワークの構築による広域的な支援・受援を可能とする都市基盤の強化などを図ります。

災害被害の軽減に向けては、災害救助や消防活動がしやすく、安全に避難できる環境を整備しながら、災害リスクに関する情報発信や地域防災力を高める様々な手法を組み合わせた取り組みを進めます。加えて、自然の減災機能を最大限に活かせるよう環境の保全にも注力し、「ハード・ソフト」と「都市・人・自然」が一体となった取り組みを、出来ることから、早く、柔軟に、かつ連鎖的に進め、災害の発生頻度や被害の規模を考慮した総合的な対策の充実を図ります。

迅速な復旧・復興等に向けては、災害のすみやかな復旧等が行えるよう土地に関する基礎データや都市計画等に関する様々な調査によるビッグデータを活用し、「都市構造の見える化」を図りながら、復旧・復興につながる計画づくりの検討や、これら「データに基づく都市づくり」により、災害の未然防止につながる土地利用の誘導にも努めます。

これら防災・減災対策を講じた災害に強いまちづくりを進めることは、平常時における日常生活にも、その利便性や快適性をもたらすこととなり、結果、「誰もが住み慣れた地域に住み続けられる」持続性のある都市となります。

(2) 道路・交通

1) 道路環境の向上と機能保全

これまで整備されてきた道路施設の老朽化が進行する中、日常生活を支える道路環境の向上と機能保全を図るため、施設の機能や役割に応じて、適切な維持管理を行いながら、計画的な点検・修繕・更新に取り組む「道路施設の長寿命化対策」を推進します。

また、密集した市街地や農地と住宅との混在が進む地域などでは、幅員の狭い道路が多く存在し、自動車同士のすれ違いに支障をきたすばかりか、一部では緊急車両の通行が困難な箇所も見受けられます。こうした状況の解消を図るためには、市民の協力は不可欠であり、地域の都市づくりや土地利用転換などの機会も捉えながら、計画的な整備・改修をしつつ、安全・安心な暮らしを支える道路網の構築を図ります。

2) 安全性の高い道路空間の整備

渋滞や事故といった道路交通課題などに対応しながら、全ての道路利用者が安全で安心して移動できる道路空間となるよう改善に努めます。道路改修にあたっては、通行車両や歩行者等の安全性を最優先に、快適性にも配慮した道路の計画づくりを行いながら、整備を進めます。また、自動車走行時の視認性や安全な走行をアシストする、或いは歩行者・自転車利用者を保護する交通安全施設等の整備・改良を推進し、通学路の安全点検などの取り組みもしながら、行政と地域が一体となって安全性の高い道路空間の整備に努めます。

3) 災害に強い道路網の形成

災害時における避難路確保、緊急活動の円滑化、物資供給、被災後の迅速な復旧等を行うための重要な役割を担っている道路については、災害に強い都市づくりをしていくための生命線であり、予防・保全的な観点からも計画的な維持管理を推進します。特に、橋梁やトンネル、大規模法面などの道路構造物が被災を受けると、人やモノの流れは寸断され、都市機能が麻痺するばかりか、人命が危険な状態にさらされる恐れもあります。そのため、常日頃からの点検、補修を適切に行うことはもとより、道路機能や役割を安全かつ長期的に発揮できる対策を実施していきます。

また、激甚化・頻発化し、いつ、何時、発生するか分からない災害への備えとして、道路の階層性や担うべき防災機能を明確にしたうえで、避難場所や避難所、公園、市役所、鉄道駅、防災関係機関等とのネットワーク化を総合的かつ計画的に検討し、緊急輸送道路や避難路の整備等を促進しながら、災害に強い道路網の形成を図ります。さらに、

第3章 全体構想

主要な幹線道路等における街路樹などの緑化や電線類の地中化など、防災空間としての道路の質的向上にも努めます。

(3) 都市環境

1) 公共公益施設の機能強化

災害発生時には、学校は避難場所等として活用され、病院では災害による負傷者の治療が、市役所庁舎等は被害情報収集や災害対策指示が行われるなど、多くの公共建築物が応急活動の拠点となり、道路、公園、下水道などの施設がその活動の底支えをします。

災害発生から復旧・復興に至るまでの災害リスクに備えた活動拠点とするため、公共公益施設の安全性を高める耐震化や老朽化対策、避難所となる屋内施設等の整備・改修、バリアフリー化、ICT等新技術を活用した被害情報の収集・共有・伝達手段の確保、停電対策などを計画的に行い、総合的な防災機能の強化を図ります。

2) 土砂災害等に備えた緩衝帯の形成

密集市街地や木造家屋が建ち並ぶなど防災面で危険が大きいと想定される既成市街地においては、都市災害に対する安全度を高めるため、延焼防止機能の役割を兼ね備えた幹線道路、河川、鉄道等の空間を延焼遮断帯としての強化を図るとともに、避難地となる公園・緑地等の確保にも努めながら、土砂災害・火災時における緩衝帯の形成等を図ります。

また、将来の市街化が想定される区域では、オープンスペースの減少を見据え、避難者の安全確保を図るため、公園・緑地等の計画的な配置や都市農地の確保等に努めます。

3) 総合的な治水対策の推進

気候変動の影響による自然災害の頻発・激甚化は、これまで浸水が発生していない地域においても、今後、浸水被害が発生する可能性を秘めており、河川改修や市街地排水の改善、公共下水道（雨水）の適正管理等により治水能力の向上を図ります。

また、排水計画についても「過去の実績に基づくもの」から「気候変動による降雨量の増加や海面上昇を考慮したもの」へ転換するための検討を進めます。

あわせて、河川流域の森林や農地などの自然環境の保全とともに、公共施設等への雨水貯留・浸透施設の設置や透水性舗装の整備などにより雨水の地下浸透を促進し、流域の保水能力の維持を図ります。

4) 土砂災害対策の促進

急傾斜地など災害の恐れのある区域については、被害を出さないようハード面での土砂災害対策を促進するとともに、新たな被害が発生しないよう災害ハザードエリアにおける開発を抑制し、また、市民に対しては、土砂災害に関する啓発、警報発令時の避難の呼びかけ、体制整備などハザードのレベルに応じた安全対策を進めます。

5) 建築物等の安全性の強化

大規模地震等の災害に備え、耐震化、耐震診断・改修支援制度の充実等により、住宅等建築物における耐震性の向上を促進するとともに、ブロック塀等の倒壊による危険性を低減するための啓発や相談会の開催などに取り組みながら、県と連携し改善指導に努めます。このほか、地震・火災対策として、住宅敷地の安全性に関する知識や対策工法等の周知により、宅地の液状化や滑動崩落などの未然防止対策などにも努めます。商業系用途地域が指定されている地域では、準防火地域の指定による不燃化を促進します。

また、生活インフラとなる上下水道、電気、ガス、通信などライフラインの耐震化や老朽化施設の更新などにより被害軽減対策や安全性の確保に配慮した施設整備を推進します。

6) 地域コミュニティ拠点の形成

高齢者から子どもまでの幅広い世代が集まり、出会い交流し、新たな活動や生きがいが増え、いざという時には防災活動の核になるなど、安全・安心に暮らしていくための「つながり」を育み・支える仕組みを、それぞれの地域の実情にあったやり方で、地域の自治活動を支える公民館（地区コミュニティセンターと名称変更予定）を中心に、福祉、医療、教育、子育て支援などの施設がコンパクトに集約した生活の拠り所となる身近な地域コミュニティ拠点の形成を図ります。

(4) その他

1) 地域防災力の向上

大規模な災害が発生したとき、行政の果たす役割は大きい一方で、行政による対応には限界があり、市民一人ひとりが災害リスクを理解したうえで、迅速な判断・対応が図れるようにするため、正確な情報伝達手段や体制の整備を推進するとともに、スマートフォンなどのデバイスやIoT等の新技術を有効的に活用しながら取り組みを加速させます。

また、防災訓練や啓発活動を通して市民一人ひとりの防災意識を高め、災害への備えの充実を図るとともに、ハザードマップや防災関連のパンフレットの配布などにより防災知識の普及を図ります。

加えて県外自治体との連携や民間団体、企業との災害協定の締結などにより、地域の力を最大限発揮できる仕組みづくりにも取り組んでいきます。

2) 安全で安心なまちづくりの推進

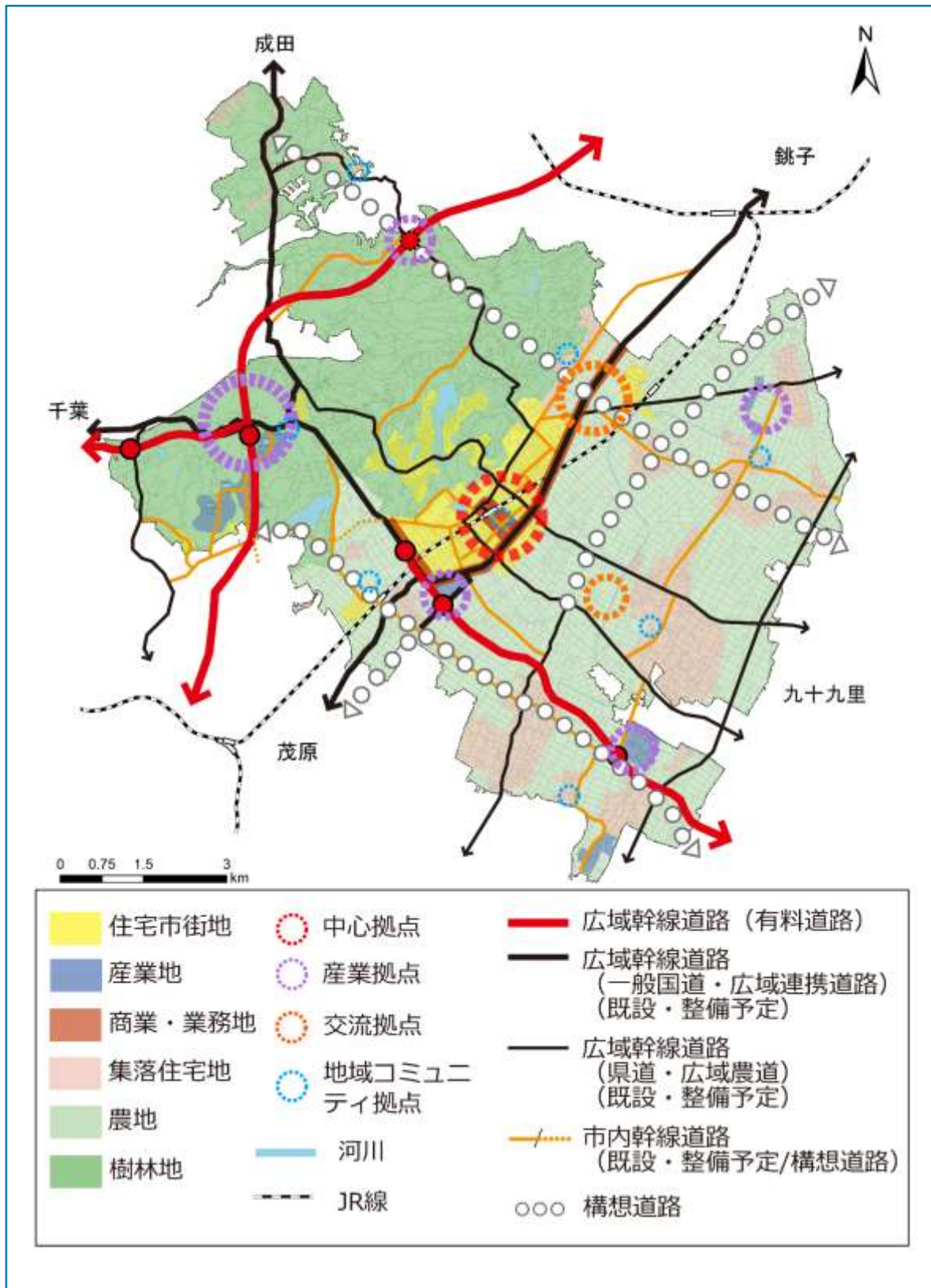
日常の安全性を高めるため、道路、公園などをはじめ、学校や公民館など各種公共施設において、防犯に配慮した設備や維持・管理により、犯罪が発生しにくい環境整備に努めるとともに、清掃などの環境美化活動や防犯パトロール活動等を通じて、市民、関係機関、市が協力して防犯に配慮した安全で安心なまちづくりを進めます。

3) 空き家・空き地の有効利用

適切な管理がされていない空き家等は、防災、衛生等の面から市民生活に悪影響を及ぼすことから、その解決が求められています。

犯罪の温床にもなり得る空き家や空き地などを放置せず有効利用するために、適正管理と有効活用の促進を、東金市空家等対策計画に基づいた必要な措置を講じながら推進します。

全体構想図



用語集

あ行

ICT:「Information and Communication Technology」の略で、通信技術を活用したコミュニケーションを意味する。ICT を活用したシステムやサービスが普及することで、社会インフラとして新たなイノベーションを生むことが期待されている。

IoT:「Internet of Things」の略で、様々な「モノ」がインターネットに接続され、情報交換することにより相互に制御する仕組みで、それによるデジタル社会の実現を指す。

AI:「Artificial Intelligence」の略で、計算という概念とコンピューターという道具を用いて知能を研究する計算機科学の一分野を示す語で、人工知能。

エコカー:一般的には、二酸化炭素(CO₂)や窒素酸化物(NO_x)などの排出量が少ない環境に優しい自動車であり、同時に燃費性能にも優れた自動車のことを指す。エコカーは、ハイブリッドカー、電気自動車、燃料電池自動車など6種類ある。

エコ商品:様々な商品の中で、「生産」から「廃棄」までにわたるライフサイクル全体を通して環境への負荷が少なく、環境保全に役立つと認められた商品。これらの商品には、環境ラベルとしてエコマークが付けられている。

エコツーリズム:地域ぐるみで自然環境や歴史文化など、地域固有の魅力を観光客に伝えることにより、その価値の大切さが理解され、保全につながっていくことを目指していく仕組み。

か行

カーシェアリング:一般に登録を行った会員間で特定の自動車を共同使用するサービスないしはシステムのこと。

義務的経費:市の歳出のうち、その支出が義務づけられ、簡単に削減することができない経費のこと。人件費、扶助費、公債費から構成される。

クラウドファンディング:「群衆(Crowd)」と「資金調達(Funding)」という言葉を組み合わせた造語で、インターネットを通じて、不特定多数の人に資金提供を呼びかけ、趣旨に賛同した人から資金を集める方法。

後期高齢者:後期高齢者医療制度において、一定の障がい者を除き 65~74 歳の方を前期高齢者、75 歳以上の方を後期高齢者としている。

合計特殊出生率:人口統計上の指標で、一人の女性が出産可能とされる 15 歳から 49 歳までに産む子供の数の平均のこと。

国立社会保障・人口問題研究所:厚生労働省の施設等機関。人口研究・社会保障研究はもとより、人口、経済、社会保障の相互関連の調査研究を通じて、福祉国家に関する研究をしている。

コージェネレーション:英語では、「Combined heat and power」ともいわれ、内燃機関、外熱機関等の排熱を利用して動力、温熱、冷熱を取り出し、総合エネルギー効率を高めるエネルギー供給システムのこと。

減災:市民の生命、財産等を守ることを第一義としたうえで、災害時の被害を最小化する考え方。

さ行

災害ハザードエリア:ハザードエリアは、国が決めた基準で、都道府県が現地調査をして指定される。崖の傾斜角度や高さが一定の条件以上の場合で、危害の恐れがある土地が「イエローゾーン」、著しい危害の恐れのある土地が「レッドゾーン」に指定される。

サイクルツーリズム:自転車を活用した観光の総称で、地方にあるサイクリングロードやイベントなどを活用し、自治体が取り組んでいる事業。

再生可能エネルギー:本来は、「絶えず資源が補充されて枯渇することのないエネルギー」、「利用する以上の速度で自然に再生するエネルギー」、「CO₂を排出しない」という意味の用語で、太陽光、太陽熱、水力、地熱、バイオマスなどがある。

最適整備構想:農業集落排水事業におけるストックマネジメント。機能診断結果をもとに、地方公共団体におけるすべての農集施設を対象として保全管理の最適な実施シナリオを取りまとめたもので、「従来版」と「施設監視5年計画」がある。

準住居地域:都市計画法で定められた用途地域のひとつで、道路の沿道等において、自動車関連施設などと、住居が調和した環境を保護するための地域。

準商業中心都市:地元購買率60%以上で外部2市町村以上からそれぞれ10%以上吸引している市町村のうち、商業中心都市に該当しない市町村。

準防火地域:都市計画法において「市街地における火災の危険を防除するため定める地域」として指定されるエリア。

省エネ(スマート)家電:エネルギー消費量を抑えた家電製品のこと。使用時かかる消費電力が少ない、エネルギー効率が高いといった家電製品が該当する。

商業地域:都市計画法で定められた用途地域のひとつで、主に商業等の業務の利便の増進を図る地域。

人口集中地区(DID):「Densely Inhabited District」の略で、国勢調査において設定される統計上の地区。人口密度が1キロ平方メートルあたり4,000人の基本単位区が互いに隣接し、あわせて人口5,000人以上となる地区のこと。

人口普及率:下水道処理人口普及率は、下水道を利用できる地域の人口を、行政人口で除した値で表される。すなわち、市の全人口に占める下水道管が整備された地区に住む人の数になる。また、汚水処理人口普及率は、下水道処理人口に農業集落排水処理人口と合併処理浄化槽による処理人口を足した値を、行政人口で除した値。

スクラップ・アンド・ビルド:文字通りスクラップして立て直すという意味。老朽化した施設を廃棄し、より能率的な施設を積極的に開発していくこと。

ストックマネジメント:機能診断、劣化予測を経て、適切な対策工法のシナリオを策定し、ライフサイクルコストの低減効果が高い保全対策方法の計画を策定する一連の技術体系のこと。

スマートインターチェンジ:高速道路の本線上またはサービスエリア、パーキングエリア、バスストップに設置されているETC専用のインターチェンジのこと。「スマートIC」や「SIC」と表記されることもある。

スマートシティ:IoTの先端技術を用いて、基礎インフラと生活インフラ・サービスを効率的に管理・運営し、環境に配慮しながら、人々の生活の質を高め、継続的な経済発展を目的とした新しい都市のこと。

ソーシャルメディア:誰もが参加できる広範的な情報発信技術を用いて、社会的互換性を通じて広がっていくように設定されてメディア。ソーシャル・ネットワーキング・サービス(SNS)として、YouTube、Twitter、Facebook、などが新たなメディアとして浸透している。

Society5.0:日本が提唱する未来社会のコンセプト。サイバー空間(仮想空間)とフィジカル空間(現実空間)を高度に融合させたシステムにより、経済発展と社会的課題の解決を両立する、新たな未来社会のこと。

た行

第一種低層住居専用地域:都市計画法で定められた用途地域のひとつで、低層住宅の良好な環境を守るための地域。

耐震基準:建築物や土木構造物を設計する際に、これらの構造物が最低限度の耐震能力を持っていることを保証し、建築を許可する基準のこと。建築物は、昭和56年5月31日までの基準が「旧耐震基準」と呼ばれ、それ以降のものが「新耐震基準」と呼ばれている。

団塊の世代:第一次ベビーブームが起きた1947年(昭和22年)～1949年(昭和24年)に生まれた世代を指している。他の世代に比べて人数が多いことからこう言われている。

地球温暖化:人間の活動が活発化することで、大気中に含まれる二酸化炭素(CO₂)等「温室効果ガス」が大気中に放出され、地球全体の平均気温が上昇している現象のこと。地球規模で気温が上昇すると、海水の膨張や氷河などが融解により海面が上昇し、また気象変動により異常気象が頻発する恐れがあり、自然生態系や環境、農業などへの影響が懸念されている。

地区計画制度:地区の課題や特徴を踏まえ、住民と市町村とが連携しながら、地区の目指すべき将来像を設定し、その実現に向けて都市計画に位置づけて「まちづくり」を進めていく手法。

長寿命化対策:新設から撤去までの、いわゆるライフサイクルの延長のための対策という狭義の長寿命化の取り組みに留まらず、更新を含め、将来にわたって必要なインフラの機能を発揮し続けるための取り組み。

デマンド型乗合タクシー:ドア・ツー・ドアの送迎を行うタクシーに準じた利便性と、乗合・低料金というバスに準じた特徴を兼ね備えた移動サービスのこと。

東金市営住宅供給方針:市営住宅は耐用年数を越え一斉に更新期を迎える中、住宅需要の変化に対応した整備方針と今後のあり方を示した基本方針。

東金市污水適正処理構想:市内の污水处理施設(公共下水道・農業集落排水・合併処理浄化槽)の整備や増大する施設ストックの長期的かつ効率的な運営管理を計画的に実施していくために定めた基本的な方針。

投資的経費:道路、橋、学校、公営住宅の建設など社会資本の整備に要する経費のこと。普通建設事業費、災害復旧事業費から構成される。

都市インフラ:市および都市活動を支える社会的基盤の総称。学校、病院、道路、港湾、上下水道、電気、ガス、情報、鉄道など。

都市計画区域:都市計画を策定する場であり、一体の都市として総合的に整備し、開発し、保全する必要がある区域を都道府県が指定する。

都市計画区域の整備、開発及び保全の方針:都市計画区域マスタープランと呼ばれ、都道府県が定める都市計画。人口、人と物の動き、土地の利用のしかた、公共施設の整備などについて将来の見通しや目標を明らかにし、将来のまちをどのようにしていきたいかを具体的に定めるもの。

土地区画整理事業:道路、公園、河川等の公共施設を整備・改善し、土地の区画を整え宅地の利用の増進を図る事業。公共施設が不十分な区域では、地権者からその権利に応じて少しずつ土地を提供してもらい(減歩)、この土地を道路・公園などの公共用地が増える分に充てる他、その一部を売却し事業資金の一部に充てる事業制度。

は行

ハザードマップ:自然災害による被害の軽減や防災対策に使用する目的で、被災想定区域や避難場所・避難経路などの防災関係施設の位置などを表示した地図。

パーク&ライド:都市部などの渋滞緩和や環境負荷の低減のため、自動車を利用して都心部周辺の駅やバス停の近くの駐車場に駐車し、公共交通機関に乗り換えて目的地へ向かう交通形態のこと。

ヒートアイランド現象:都市部の気温がその周辺の郊外部に比べて高温を示す現象。住民の健康や生活、自然環境への影響などが問題視されている。

PPP:「Public Private Partnership」の略で、公共サービスの提供に民間が参画する手法を幅広くとらえた概念。「官民連携」とも呼ばれ、民間資本や民間ノウハウを活用し、効率化や公共サービスの向上を目指すものとされている。

ビッグデータ:従来のデータベース管理システムなどでは記録、解析が難しいような巨大なデータ群。様々な種類・形式が含まれる非構造化データ・非定型的データであり、さらに、日々膨大に生成・記録される時系列性・リアルタイム性のあるようなものを指すことが多い。

フィルムコミッション:映画やテレビドラマ、CMなどのロケーションを誘致し、撮影がスムーズに進行するようサポートする非営利団体のこと。ロケーションされた映画やドラマを通じて、地域の知名度や地域愛着度を向上させ、観光客の増加につなげようとするもの。

フォトロゲイニング:地図をもとに、時間内にチェックポイントを回り、得点を集めるスポーツ。チームごとに作戦を立て、チェックポイントでは見本と同じ写真を撮影します。チェックポイントに設定せられた数字がそのまま得点となり、より合計点の高いチームが上位になります。

扶助費:生活保護法、児童福祉法などの法令に基づいた生活保護費や児童手当などの支給や、市が単独で行う各種扶助のための経費のこと。

ふるさと納税:応援したい、貢献したいと思う自治体に対して、寄付を行った場合、その寄付金の額を一定限度額まで個人住民税・所得税から控除する制度。

ま行

モビリティマネジメント:多様な交通施策を活用し、個人や組織・地域のモビリティ（移動状況）が社会にも個人にも望ましい方向へ自発的に変化することを促す取り組み。渋滞や環境問題、或いは個人の健康といった問題に配慮しつつ、過度に自動車に頼る状態から公共交通機関や自転車などを「かしこく」使う方向へと自発的に転換していくことを促すもの。

や行

ユニバーサルデザイン:文化・言語・国籍や年齢・性別などの違い、能力などにかかわらず、出来るだけ多くの人が利用できることを目指した建築（設備）・製品・情報などの設計（デザイン）のことであり、それを実現するためのプロセス（過程）。

用途地域:都市計画法の地域地区のひとつで、用途の混在を防ぐことを目的としており、住居、商業、工業など市街地の大枠としての土地利用を定めるもので、13種類がある。

ら行

ライフサイクルコスト:製品や構造物などの費用を、調達・製造から使用・廃棄までの段階をトータルして考えたもの。生涯費用ともよばれ、費用対効果を推し量るうえでも重要な基礎となり、初期建設であるイニシャルコストと、エネルギー費、保全費、改修、更新費などのランニングコストにより構成される。

ライフスタイル:その人の生き方。人生観、培われてきた価値観、習慣、生活様式や文化などすべてをひっくるめた個人の生活パターンや行動パターンなども含まれる。

リサイクル:廃棄物等を原材料やエネルギーとして有効利用すること。その実現を可能とする製品設計、使用済製品の回収、リサイクル技術・装置の開発なども取り組みの一つとされる。

立地適正化計画:居住機能や医療・福祉・商業・公共交通等の様々な都市機能の誘導により、都市全域を見渡したマスタープランとして位置づけられる市町村マスタープランの高度化版。居住や都市の生活を支える機能の誘導によるコンパクトなまちづくりと地域交通の再編との連携により、「コンパクトシティ・プラス・ネットワーク」のまちづくりを進めるために策定される計画。

リデュース:製品を作る時に使う資源の量を少なくすることや廃棄物の発生を少なくすること。耐久性の高い製品の提供や製品寿命延長のためのメンテナンス体制の工夫なども取り組みの一つとされる。

リユース:使用済製品やその部品等を繰り返し使用すること。その実現を可能とする製品の提供、修理・診断技術の開発、リマニュファクチャリングなども取り組みの一つとされる。