

第 2 章

市の現状と課題

- 1 市の概況
- 2 市の都市づくりの課題

第2章 市の現状と課題

第1章

第2章

第3章

第4章

第5章

第6章

参考資料

第2章 市の現状と課題

1 市の概況

1 位置・地勢

本市は、千葉県の東京湾岸の中央部に位置し、市域の東京湾側は首都圏整備法の近郊整備地帯となっています。総面積は94.93平方キロメートル、周囲は84.50キロメートルで、東西約14.0キロメートル、南北約13.5キロメートルに広がっています。

市内は国道16号や館山自動車道（以下、「館山道」という。）、圏央道等により県内各地と強く結ばれているほか、東京湾アクアライン連絡道により東京湾の対岸地域からの玄関口となっています。

本市のこのような立地条件から、平成29年（2017年）策定の千葉県総合計画では、本市を含む圏央道沿道の自治体において、地域が育んできた産業集積と、圏央道の開通による広域的な交流機能を十分活用した地域振興策を進めるとともに、地域内の資源の連携を促進し、県経済のけん引軸を目指していくことが求められています。

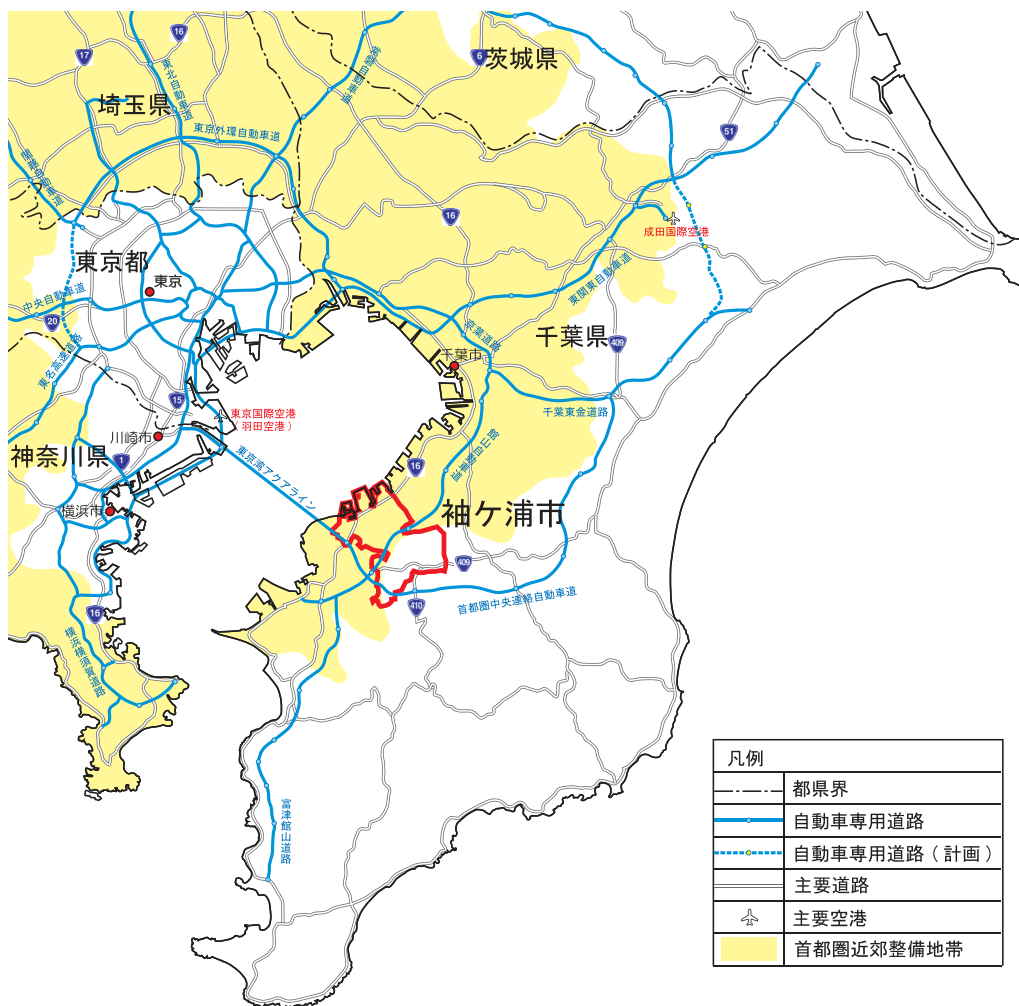


図 袖ヶ浦市の広域位置図

2 人口

本市の人口は、高度経済成長期に京葉臨海コンビナートの形成や宅地造成などに伴って急速に増加し、平成22年（2010年）には6万人を超え、令和元年（2019年）末においても増加が続いています。目標年次である令和13年（2031年）には、昭和地区及び長浦地区では現在よりも増加すると推計していますが、その他の地区では減少すると推計しています。

世帯数については増加しているものの、1世帯あたりの人員は年々減少しています。

年齢3区分別の割合をみると、年少人口（0～14歳）、生産年齢人口（15～64歳）が減少傾向にある一方で、平成7年（1995年）に11.2%であった老年人口（65歳以上）は平成27年（2015年）に24.9%へ急増しており、高齢化の進行が顕著となっています。

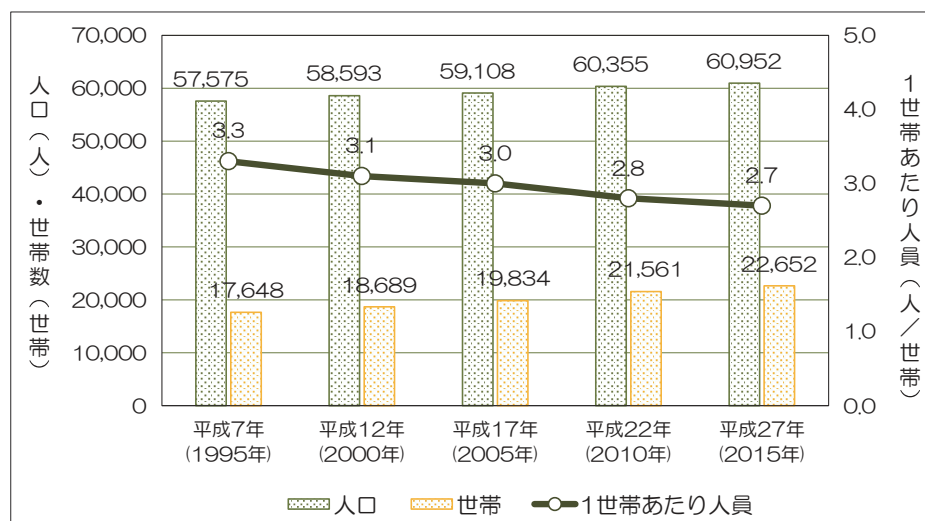


図 人口と世帯数の推移

資料：国勢調査

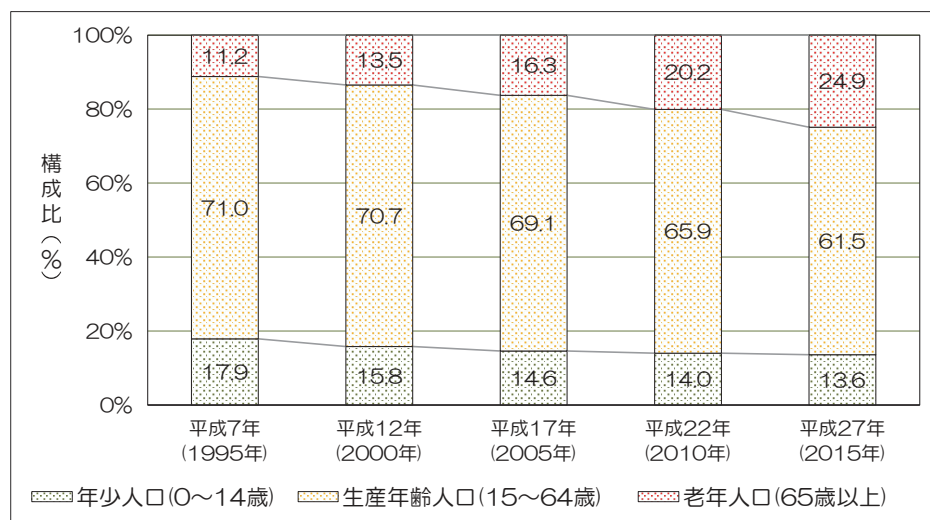


図 年齢3区分別人口の割合の推移

資料：国勢調査

（注）比率（%）については端数処理しているため、計が一致しない場合があります。

3 産業

本市の産業別就業人口は、第3次産業の就業者が増加傾向にある一方で、第1次産業及び第2次産業の就業者は減少傾向にあります。

本市の産業のうち「農業」は、肥沃な大地と温暖な気候により、水稻や野菜、果物等の生産や酪農が盛んとなっています。一方で、近年は農業従事者数が減少傾向であり、担い手不足による耕作放棄地も存在します。

「工業」については、臨海部の石油・化学工業を中心とした工場のほか、内陸部の袖ヶ浦椎の森工業団地の企業立地により、本市は全国有数の工業都市となっています。

「商業」については、従業者数及び商品販売額ともに減少傾向であり、商業環境の低迷が続いています。また、地元での購買率が低く、隣接市へ消費が流出しています。

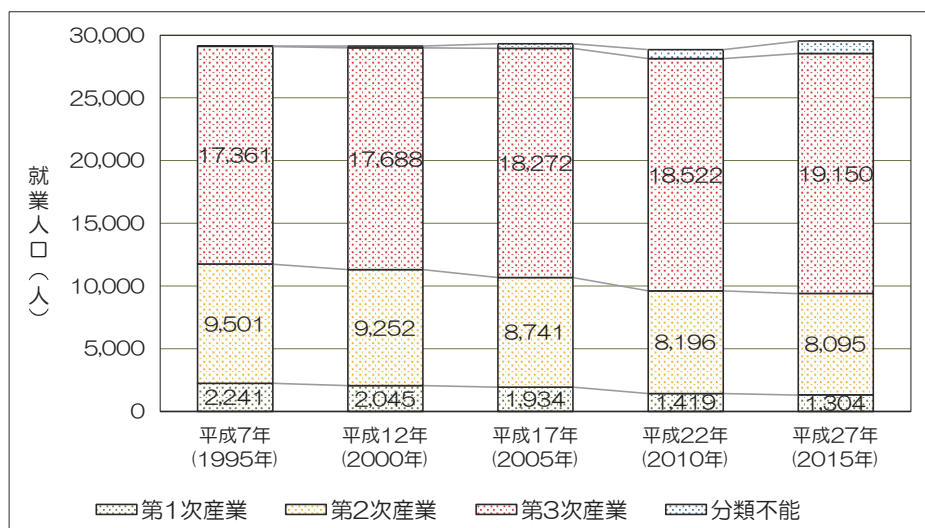


図 産業別就業人口の推移

資料: 国勢調査

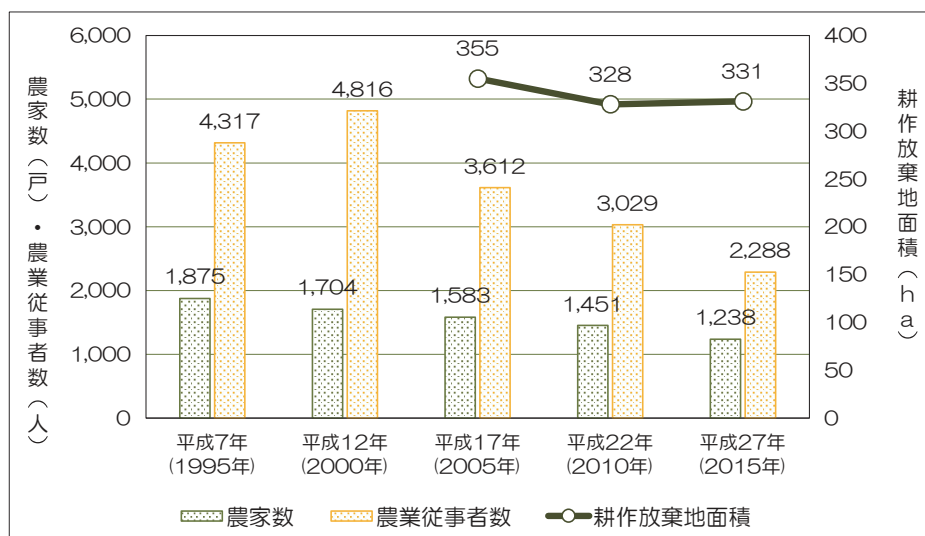


図 農家数、農業従事者数及び耕作放棄地面積の推移

資料: 農林業センサス

(注) 平成12年以前は土地持ち非農家(農家以外で耕地及び耕作放棄地を5アール以上所有している世帯)の統計がなく、市内の耕作放棄地は不明

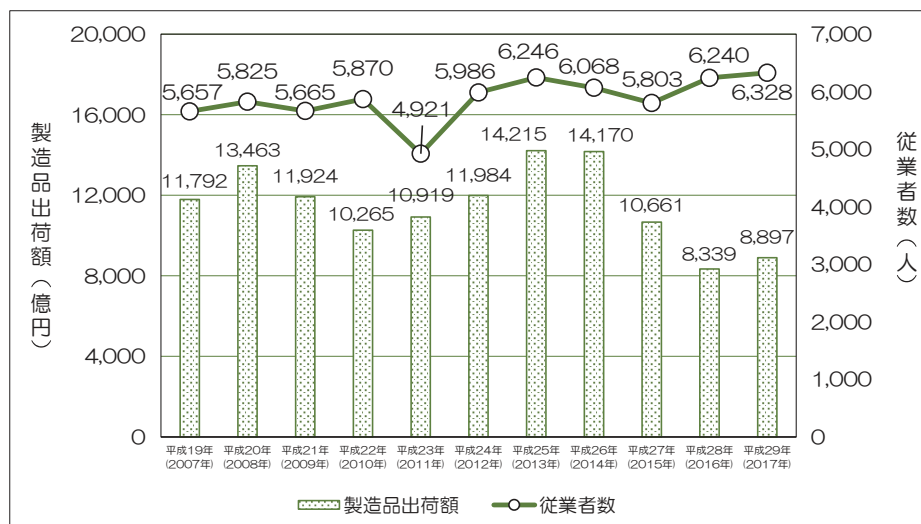


図 製造品出荷額及び従業者数の推移

資料：工業統計調査

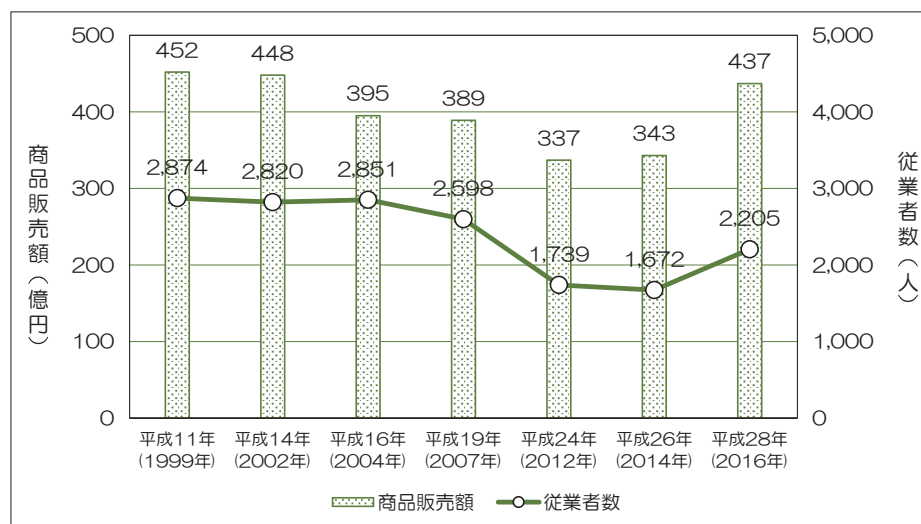


図 年間商品販売額及び従業者数の推移

資料：商業統計調査、経済センサス

表 地元購買率の推移

年	衣料品		食料品		飲食	
		県平均		県平均		県平均
平成13年(2001年)	21.6%※	94.2%※	83.0%	99.0%	—	—
平成18年(2006年)	21.9%	53.2%	75.6%	80.1%	49.1%	59.6%
平成24年(2012年)	21.5%	50.7%	74.3%	78.3%	32.6%	55.6%
平成30年(2018年)	13.8%	46.7%	72.3%	81.2%	30.4%	56.5%

(注) 地元購買率とは、居住地で購買する消費者の割合
 (※平成13年調査では衣料品のほかに文化品(靴、時計等)、耐久消費財を含む。)

資料：千葉県統計年鑑

4 交通体系

本市の道路網は、東京湾沿いを東西に伸びる国道16号を骨格として、複数の東西方向の道路が並行しているところに、内陸部から臨海部に向けて道路が交差する道路ネットワークの形態となっています。また、館山道、圏央道、東京湾アクアライン連絡道が整備されており、広域的な交通拠点となっています。

また、公共交通として、鉄道は臨海部にJR内房線、内陸部にJR久留里線が運行しているほか、東京湾アクアラインを利用した高速バスにより、東京都、神奈川県的主要都市と結ばれています。路線バスは、主な幹線道路で運行されており、鉄道駅やバスターミナル間の連絡や、市内の各地域を結んでいます。



図 主要交通網の状況

5 土地利用

本市の地形は、平坦部と丘陵部に大別されます。北西部から東部にかけては平坦な丘陵地帯で、畑地が開け、南西部から中央部にかけては肥沃な水田地帯が開けています。また、西部の平坦地と臨海部の丘陵地帯には住宅地や商業地が、臨海部の埋立地には工業地域が形成されています。

近年は、面的整備事業の進展や広域幹線道路の整備に伴い、土地利用の需要が高いことから、住宅用地や工業用地などの都市的土地利用が増加傾向にあります。

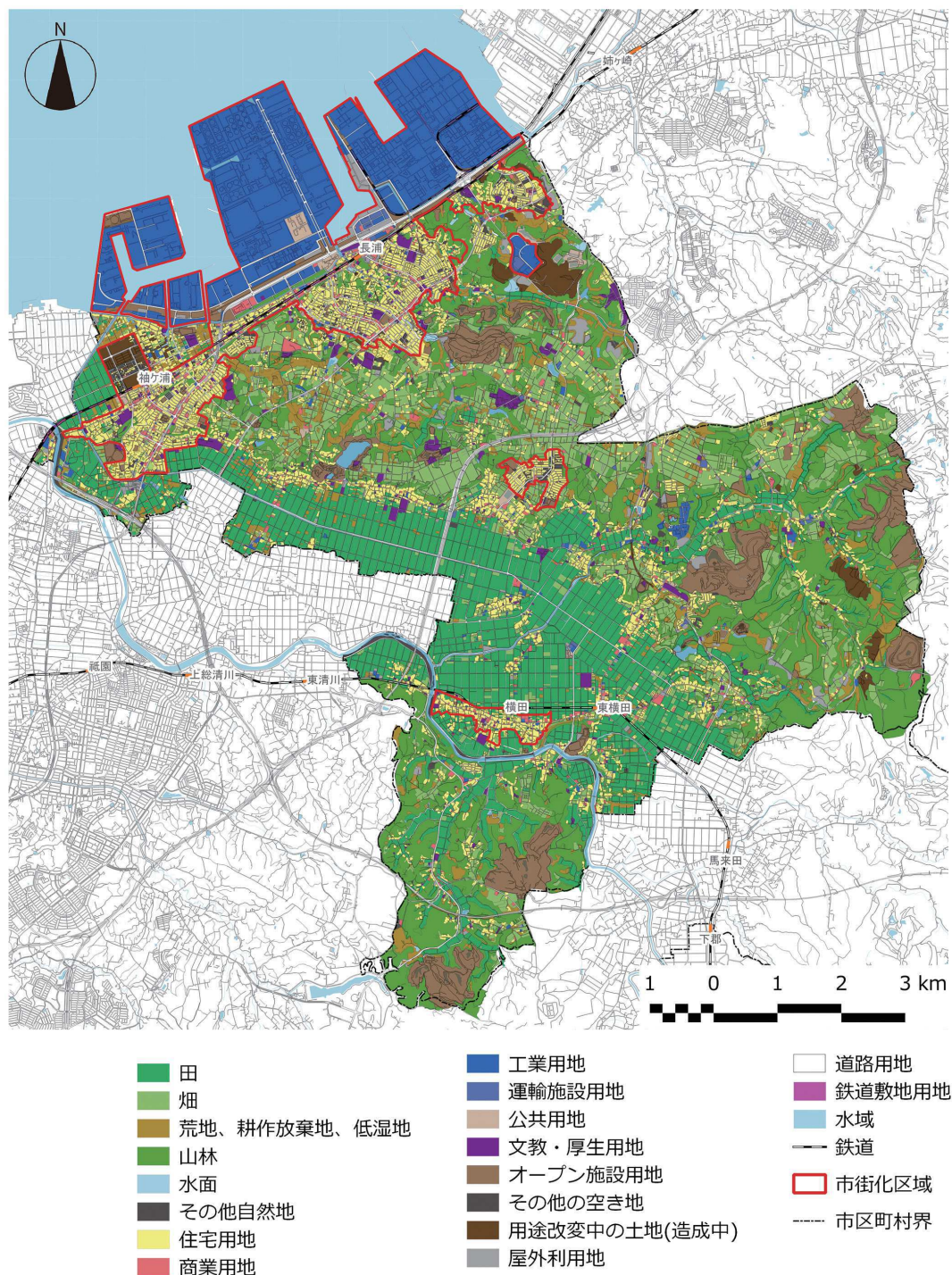


図 土地利用現況図

資料：平成 28 年度都市計画基礎調査データより作成

6 都市計画

本市は、市内全域（約 9,493ha）が、袖ヶ浦都市計画区域に指定されています。袖ヶ浦都市計画区域のうち約 23%（約 2,199ha）が優先的かつ計画的に市街化を進めるべき市街化区域に、約 77%（約 7,294ha）が市街化を抑制すべき市街化調整区域に区分されています。

市街化区域内では、良好な市街地の形成に向けて土地利用コントロールの基幹となる用途地域を定めており、本市では工業系の用途が約 6 割強、住居系の用途が 4 割弱となっています。

表 区域区分及び用途地域の指定状況（令和元年度末時点）

都市計画区域	区域区分		用途地域	
袖ヶ浦 都市計画区域	市街化区域	約 2,199ha	第一種低層住居専用地域	約 484ha
			第一種中高層住居専用地域	約 64ha
			第二種中高層住居専用地域	約 6ha
			第一種住居地域	約 213ha
			第二種住居地域	約 55ha
			近隣商業地域	約 21ha
			商業地域	約 21ha
			準工業地域	約 100ha
			工業地域	約 52ha
			工業専用地域	約 1,184ha
	市街化調整区域	約 7,294ha		
合計		約 9,493ha		

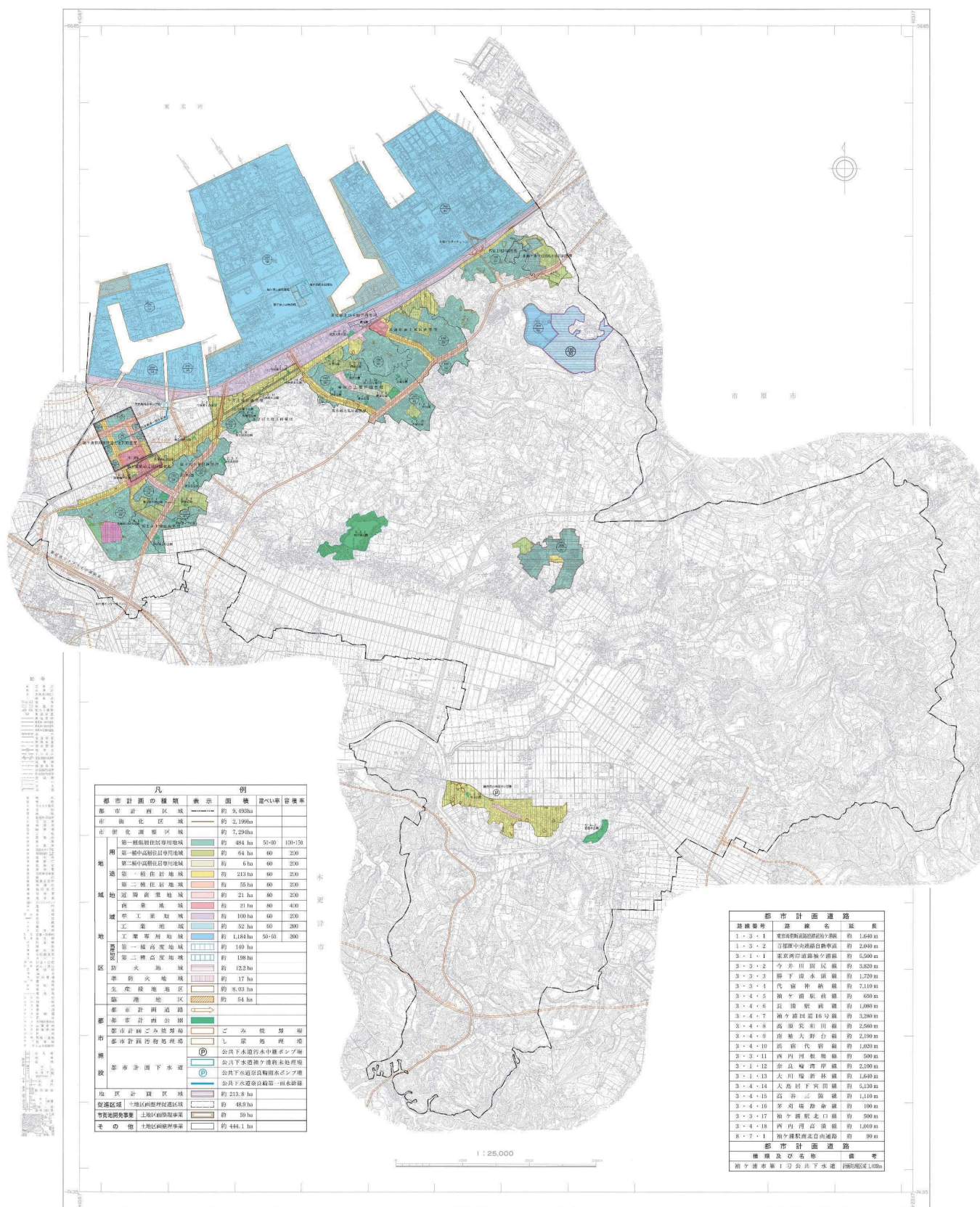


図 袖ヶ浦市都市計画図

7 防災

地震に関しては、首都直下型地震が発生した場合、河川沿いや長浦地域の谷状の地形となっている部分で揺れが強くなると想定されています※。また、液状化に関しては臨海部の工業地域や浮戸川などの河川周辺の水田地域で危険性が高くなっています。

水害に関しては、小櫃川などの河川が決壊した場合、最大で2m程度の浸水が発生し、住宅地でも50cm未満の浸水が発生することが想定されています※。

土砂災害に関しては、神納地区や平岡地区、中川・富岡地区等で急傾斜地崩壊危険箇所位置づけられる地域がみられます。

(※市の「地震ハザードマップ」及び「洪水防災マップ」による)

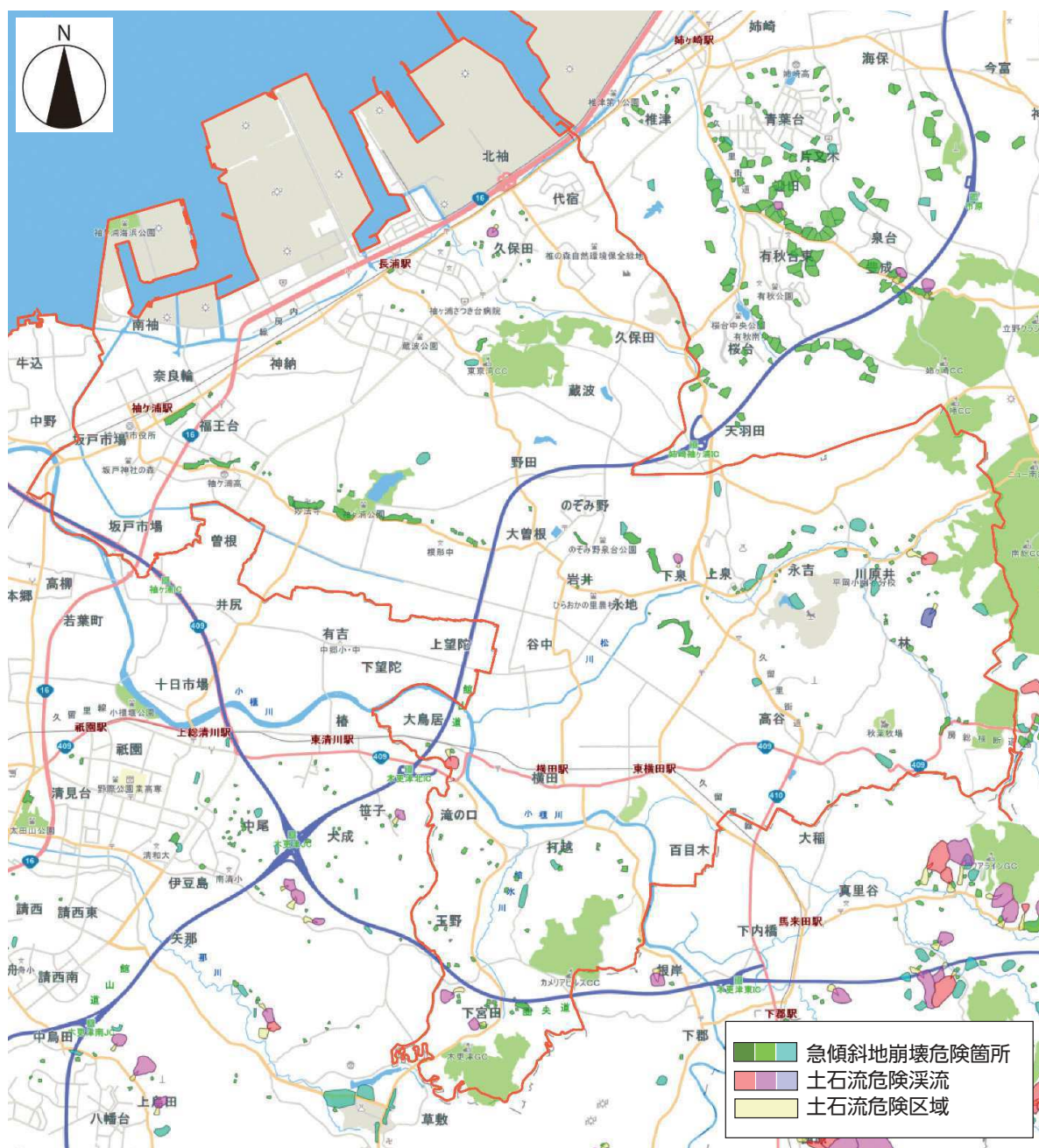


図 土砂災害危険箇所図

資料：ちば情報マップ「土砂災害危険箇所図」から作成

8 景観

本市は、臨海部の工業地域や市街地から内陸部の集落地、農地、山林まで変化に富んだ特徴的な景観を有しています。

臨海部では、工業施設と緩衝緑地など工業地域特有の景観や、漁村の面影を残す既存市街地、土地区画整理事業などにより整備された新市街地など、多様で優良な都市景観が形成されています。

一方、内陸部では、台地での畑作地帯や小櫃川や浮戸川を中心に広がる水田地帯、市内各地の斜面林や森林、谷津田等の豊かな自然景観が残されているほか、レクリエーション施設などの非日常的な景観が周囲の自然環境と調和しています。

また、市内各地から富士山が望めるなど、眺望の良さも本市の特徴となっています。



臨海部の工業地域と富士山



内陸部の田園風景

2 市の都市づくりの課題

1 社会環境の変化からみた課題

(1) 将来の人口減少の抑制

将来的に人口減少局面を迎えることにより、経済活動の生産性や地域活力の低下、財政状況の厳しさが増すことが懸念されます。このため、今後は持続可能な都市の形成を進めていくとともに、臨海部においては、鉄道駅周辺で高度利用を図るなど、効率的な土地利用を促進し、人口増加の受皿となる魅力ある市街地を形成していくとともに、内陸部においては、居住環境と自然環境、産業活動とが調和した都市づくりを進めることで、まちの魅力を高め、将来の人口減少の抑制を図ることが求められます。

(2) 地域のつながり強化と市民協働の一層の推進

価値観・ライフスタイルが多様化していくなか、地域コミュニティの機能の低下が懸念されています。住みよい地域をつくっていくには、それぞれの地域において市民相互が交流を深め、活気ある地域コミュニティを形成することで地域の課題を解決するとともに、市民のまちづくりへの積極的な参加による市民協働の推進や近年増加している外国人住民との地域交流など、多文化共生の推進が必要です。このような、地域でのつながりを醸成する都市づくりが求められます。

(3) 地域資源を活かした産業振興

本市は工業・農業などの基幹産業が発達していることに加え、広域的な交通利便性を有しています。また、本市が有する多くの観光資源は交流人口を拡大するためのポテンシャルを有しています。このような地域資源を活かし、利便性の高い都市環境や活力ある産業振興と雇用の確保、そして活気あるまちの実現を図ることが求められます。

2 土地利用からみた課題

(1) 商業地のあり方

本市では、商業的な集積が少なく、地元購買率は県平均を大きく下回り、隣接市への消費の流出が顕著となっています。「まちづくりに関する市民アンケート」などの市民意見においても、魅力ある商業施設の立地が求められています。

(2) 市街化調整区域における開発

本市では、長浦地区や昭和地区の市街化区域に接する市街化調整区域において宅地が供給されており、市街化区域縁辺部での開発による供給数は1000宅地を超えています。これらの宅地開発が過度に進行した場合、下水道や道路整備など将来的な行政の負担が予想されることから、原則として市街化調整区域における市街地の拡大を抑制し、周辺環境などに配慮した規制誘導策により秩序ある土地利用を図ることが求められます。

（3）内陸地域における既存コミュニティの維持・活性化

内陸部の住宅地や集落地では、人口減少が著しい集落があり、地域コミュニティの機能の低下が懸念されることから、既存コミュニティを維持・活性化する方策が求められます。

（4）高速道路インターチェンジ周辺や主要幹線道路沿道における土地利用の誘導

本市の広域的な交通利便性は東京湾アクアラインなどの開通やそれに伴う高速バスなどの交通ネットワークの充実により大幅に向上し、今後、令和6年度（2024年度）には圏央道が全面開通するなど、更なる交通利便性の向上が想定されます。

広域幹線道路の整備に伴い、高速道路インターチェンジ周辺及びインターチェンジにアクセスする主要幹線道路沿道においては、産業・観光施設の立地などの地域振興に寄与する土地利用について、計画的な規制誘導が求められます。

（5）観光資源の活用と広域的な観光ネットワークの形成

本市が有する観光資源を活かした都市づくりを進めるほか、来訪者の市内における回遊性や滞留性を高める仕組みを検討する必要があります。

（6）農地や樹林地の保全と都市緑化の推進

斜面林や内陸部の樹林地、農地や里山等の緑は本市の貴重な財産であり、本市の暮らしやすさの源泉のひとつになっています。しかし、里山の適切な管理や耕作放棄地などの課題もあることから、今後も良好な状態で維持・保全することが求められます。

また、市街地内に点在する斜面林及び社寺林等は、市街地内の都市環境を守る貴重な緑地であるため、保全に努めることが求められます。

（7）適切に管理されていない空家等の対策

少子高齢化や核家族化などの社会情勢の変化に伴い、全国的に空家等が増加し、本市においても多く存在しています。中でも適切に管理されていない空家等は、防災、景観、生活環境等に影響を及ぼすことから、市民や関係機関との相互連携により、適切な管理・活用を推進することが求められます。

3 都市施設の整備状況からみた課題

（1）安全・安心な歩行者・自転車空間の整備

本市では、都市計画道路を含む道路網の整備を進めていますが、「まちづくりに関する市民アンケート」では、歩道や自転車道に対する意見が多く、歩道とともに自転車空間のネットワークづくりについて検討することが求められます。

また、高齢者や障がい者が外出しやすいように引き続き、バリアフリー化やユニバーサルデザインに基づくまちづくりが求められます。

(2) 公共交通の利便性の向上

鉄道は市内各駅の更なる利便性向上が求められます。

路線バスは、国道や県道などの幹線道路を中心として袖ヶ浦駅や長浦駅などの鉄道駅と住宅地などを結ぶ路線が運行されています。しかし、自家用車の普及などにより利用者数が減少し、運行路線の維持が難しくなっていることから、車を利用できない交通弱者のための移動手段の確保策を検討する必要があります。

高速バスは、東京線や渋谷線など新規路線が開設され、高い利便性により、多くの方が利用しています。袖ヶ浦バスターミナルと鉄道駅との結節の強化など、高速バスの利便性を一層高めるための取組が求められています。

(3) 老朽化したインフラ施設の計画的な修繕・更新

財政状況は厳しさを増していくことが予想される中で、公共施設や道路、橋梁など、インフラ施設の老朽化は進行していくことから、計画的に修繕・更新を進めていくことが求められます。

4 都市環境形成からみた課題

(1) 災害に強いまちづくり

地震や風水害などに対して市民の生命、身体及び財産の保護を図るため、災害に強いまちづくりの推進が求められます。

(2) 魅力ある景観の保全・形成

本市は、臨海部の工業地域や市街地から内陸部の集落地、農地、山林まで変化に富んだ特徴的な景観を有しており、市内のいたる所から富士山が望めるほか、斜面林や水田、丘陵部に広がる畑、美しい生垣を持った農家住宅、各地区に点在する歴史を感じさせる神社仏閣、景観に配慮した市街地など、景観資源に恵まれています。これら地域の貴重な景観資源を守り、育み、また創り出すことによって、愛着や誇りを持てるまちをつくっていく「景観まちづくり」を推進していくことが求められます。



東京湾アクアライン