

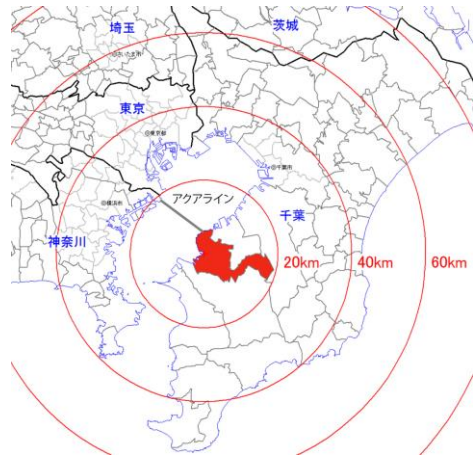
第 1 章 現況と課題

- 1 都市の概況
- 2 まちづくりに対する市民意向
- 3 都市づくりの課題

1-1. 都市の概況

(1) 木更津市の広域的条件と位置付け

- ・木更津市は、東京湾アクアライン*（以下「アクアライン」という。）の着岸地に位置し、東京都心部から直線距離で30～40キロメートル、時間距離では、アクアライン経由により30～40分圏域にあり、首都圏中央連絡自動車道*（以下「圏央道」という。）や東関東自動車道館山線（以下「館山道」という。）の整備進展により、広域道路ネットワークを形成する幹線軸上に位置します。また、東京都心部や東京国際空港（以下「羽田空港」という。）への近接性に加え、成田国際空港（以下「成田空港」という。）への交通利便性も向上し、地理的優位性が高まっています。



木更津市の広域的位置図

- ・本市は、多極分散型国土形成促進法*に基づく業務核都市に位置付けられ、首都圏広域地方計画*（平成21年）では、都市の特性に応じて、業務・商業・生活機能の集積を促進し、自立性の高い個性的で魅力ある都市の育成・整備を図ることが位置付けられています。
- ・県の総合計画（平成25年）では、本市は圏央道ゾーンとして、圏央道開通効果を取り込み、多彩な産業展開により千葉県経済のけん引軸の形成にチャレンジするゾーンに位置付けられ、羽田空港と成田空港をつなぎ、首都圏全体の産業振興や防災面で重要な機能を果たす、新たな広域道路ネットワークの一翼を担うことが期待されています。
- ・このように本市は、広域的な交通ネットワークの結節点に位置する都市として、また、国内外の人とまちを結ぶ交流都市として、これらの位置付けにふさわしい役割を担っていく必要があります。

(2) 木更津市の沿革

- ・本市は、菅生遺跡、請西遺跡群、金鈴塚古墳等から、原始・古代より重要な拠点として栄えていたことがうかがえ、金鈴塚古墳から出土した5つの純金製の鈴や豪華に装飾された大刀等が国の重要文化財に指定されています。中世には鎌倉と結ぶ渡船場として栄え、また、近世には木更津船*が名をはせ、江戸の台所を支える物資の集積場として、木更津の繁栄の礎を築きました。
- ・明治22年に木更津、貝渚、吾妻の三村を合併して木更津町が発足し、真舟村との合併、海軍航空隊の設置を経て、昭和17年に木更津町、巖根村、清川村、波岡村の合併により、県下で6番目に市制が施行されました。以来、鎌足村、金田村、中郷村、富来田町と合併し、南房総の商都として栄え、高度経済成長期には周辺工業地域のベッドタウンとして発展を遂げてきました。そして、アクアライン、圏央道、館山道の広域道路ネットワークやかずさア

カデミアパーク*、かずさアクアシティ*等の大規模プロジェクトの進展により、平成23年に初めて人口が13万人を超え、平成24年には市制施行70周年を迎えています。

(3) 人口動向

- ・本市は平成7年以降人口が横ばい傾向でありましたが、平成17年以降、増加に転じており、平成27年の人口は132,100人となっています。世帯数は昭和50年以降、継続して増加傾向にあり、平成27年では53,536世帯となっています。
- ・人口・世帯増は市街地開発事業等により整備された新たな市街地への住宅建設など、住環境の整備が大きく影響しています。

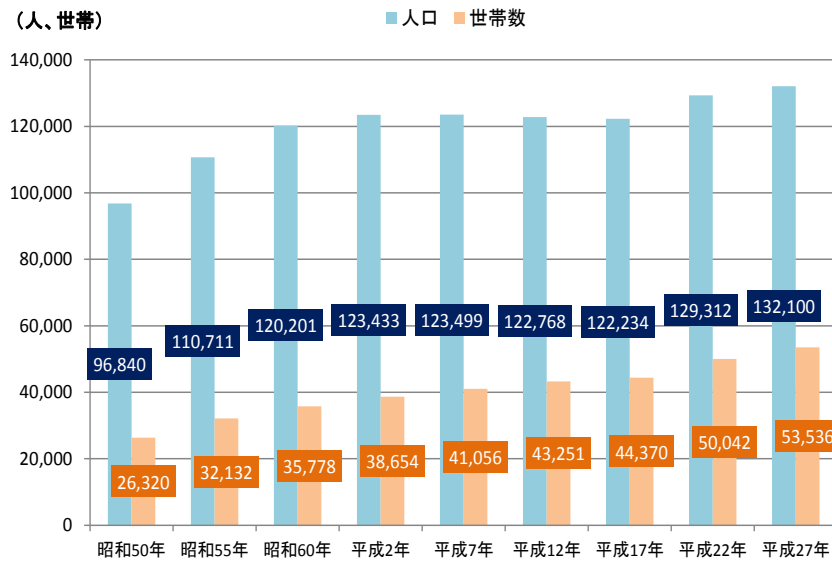


図 木更津市の人口の推移

資料：国勢調査、H27は千葉県毎月常住人口調査(平成27年4月1日現在)

- ・高齢化率は平成22年で22.5%であり、鎌足、中郷、富来田等の集落部や昭和の時期に整備された住宅地を中心に高齢化が著しいなど地域差が生じています。

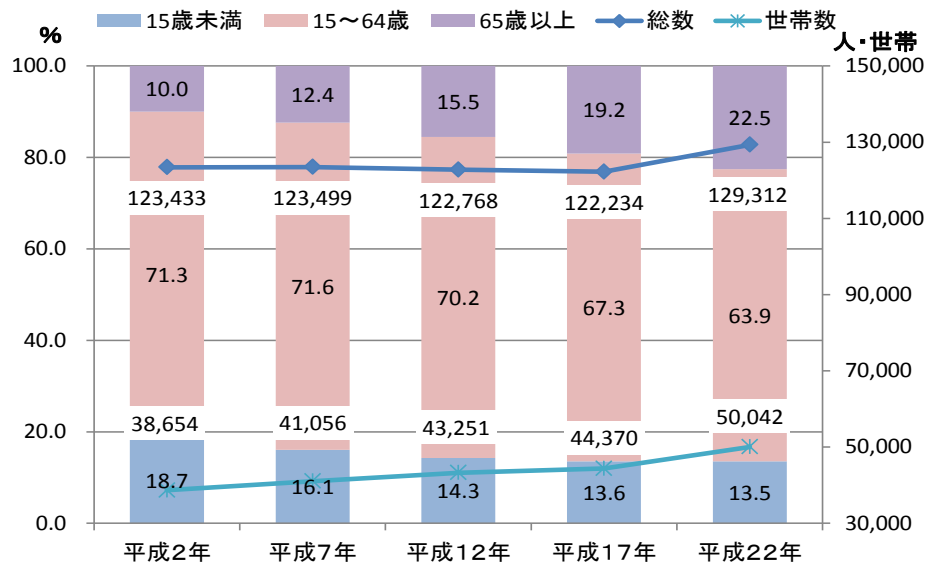


図 年齢3区分別人口の推移

資料：国勢調査

(4) 産業動向

①就業人口

- ・本市における就業人口は、第3次産業就業者が増加傾向にあり、平成22年現在7割以上となっています。

②農業

- ・本市の農業は農家数が減少の一途をたどっている一方で、農産物の加工や直販、観光農園などの展開も見られます。

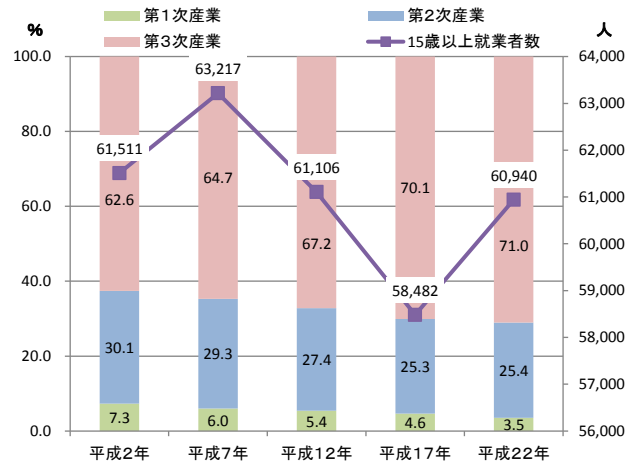


図 産業（大分類）別就業者の推移（不詳除く）
資料：木更津市統計書（国勢調査）

③工業

- ・工業については、事業所数や従業者数は横ばい傾向、生産額は減少傾向にあります。

④観光

- ・観光入込客数は、アクアライン社会実験*や、大型集客施設が開業した影響などから増加傾向にあります。

⑤商業

- ・商業については、商店数や従業員数は横ばい傾向、年間販売額は減少傾向にある一方で、近年、大型集客施設が進出するなど商業環境が大きく変化しています。

(5) 土地利用

- ・近年の郊外の面整備事業の進展により、自然的土地利用*は減少し、都市的土地利用*が増加の傾向にあります。また、都市的土地利用の割合は17.5%です。
- ・市内には耕作放棄地が多く存在する他、住宅やその他施設用地への転用、林地の残土埋立地や砂利採取地としての開発などが進行しています。

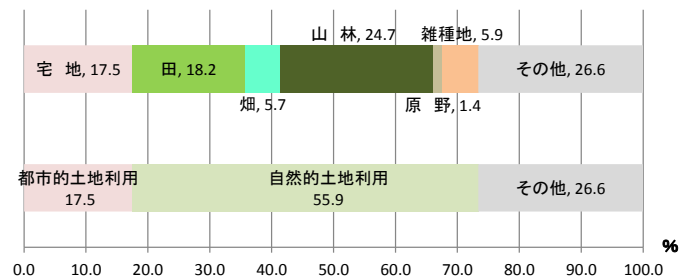


図 地目別土地面積の割合

資料：H24 千葉県統計年鑑（土地に対する概要調書）

(6) 建築動向

- ・本市の平成13～20年度の建築確認*申請数は郊外の市街地開発事業の進展もあり、1,000件を超えていましたが、平成21年度以降は1,000件を下回る年度も見られ、近年はほぼ横ばい傾向となっています。

（７）都市計画決定状況

- ・本市は市内全域（約 13,873ha）が、隣接する君津市域の一部（約 62ha）とともに都市計画区域*（約 13,935ha）に指定されています。木更津都市計画区域は、24.8%（約 3,462ha）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、75.2%（約 10,473ha）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。

（８）面整備状況

- ・土地区画整理事業による市街地整備率が高く、市街化区域面積の 50%以上を占めています。また、宅地開発事業も昭和 40～50 年代に多く行われていますが、市街地開発事業地内には未利用地*等が多く見られます。
- ・面整備の行われていない既成市街地では木造建築物が密集し、袋小路や細街路が多くなっています。

（９）都市施設の状況

①道路

- ・本市ではアクアライン、アクアライン連絡道、圏央道、館山道と 4 つのインターチェンジが整備されており、広域交通網の要衝となっています。
- ・都市計画道路*の整備については、（都）3・3・7 中野畑沢線や（都）3・3・4 草敷潮見線の整備が進められています。

②公共交通

- ・鉄道は JR 内房線と JR 久留里線が通過しており、JR 木更津駅、JR 巖根駅、JR 祇園駅、JR 上総清川駅、JR 東清川駅、JR 馬来田駅の 6 駅が市内に設置されています。
- ・バスは中心市街地と住宅団地とを結ぶ民間バス路線が運行されていますが、利便性については郊外路線などに不十分なものも見られます。一方、広域交通網の整備に伴い、高速バス路線が充実しています。

③公園

- ・木更津都市計画区域の都市公園*の整備状況は 8.3 m²/人で、都市公園法施行令で示す標準面積 10 m²/人を下回っており、一部に公園が不足する地域も見られます。
- ・開設後 20 年以上の公園が 6 割を超しており、施設の老朽化や地域のニーズとの乖離等が懸念されます。

④公共下水道*

- ・平成 25 年度末の公共下水道の整備率は県全体と同等の 75.8%となっています。

⑤その他都市施設

- ・学校などの教育施設や公民館、病院などの医療施設や福祉施設等、市民生活に欠かせない都市施設は、市街化区域を中心に市全域に立地しています。

1-2. まちづくりに対する市民意向

平成 26 年に実施した市民アンケート調査結果より以下のような市民意向が示されており、計画づくりにあたってはこれらの市民意向を踏まえる必要があります。

(1) 木更津市の将来イメージ

- ・木更津市の将来イメージとして、「みなとまちや海辺を活かした海のまち」、「大規模ショッピングモールなどを活かした賑わいのまち」は共に 40%を超える高い割合となっています。

(2) 地域の課題と将来像

- ・地域の課題では、「商店などが歩ける範囲になく、日常生活が不便」、「バスや鉄道等の公共交通が不便」が高い割合となっており、前者は、特に、木更津北西地区、鎌足地区、中郷地区、富来田地区で半数を超え、後者は、波岡地区、清川地区、鎌足地区、中郷地区、富来田地区で 30%を超えています。
- ・地域の将来イメージは、「通勤・通学・買い物など、生活に便利なまち」、「防災・防犯対策の充実した安全・安心のまち」、「みどり豊かで落ち着いた良好な住環境のまち」が共に半数を超える高い割合となっています。

(3) 高齢化・少子化対策

- ・超高齢社会に必要な取組みは「地域ぐるみの福祉・医療体制を充実する」、「バスなどの公共交通を使いやすくする」は共に 40%を超える高い割合となっています。
- ・子育て世代が住みたくする施策として「保育園や支援センターなどの子育てのための施設の拡充」が 47.2%と特に高い割合となっています。

(4) 土地利用のあり方

①商業地

- ・商業地については「道の駅や直売所など地域との連携を重視した商業施設をつくる」、「住宅地内に歩いて買い物ができる小規模な商業地づくりを進める」、「さまざまな店の個性を活かした魅力的な商店街づくりを進める」が共に 40%を超える高い割合となっています。

②工業地

- ・工業地については、「公害防止や周辺の緑化など環境に配慮した工業地づくりを推進する」が 47.8%と特に高い割合となっています。

③拠点市街地

- ・拠点市街地については、「福祉や医療施設が整った高齢世代が安心して暮らせる市街地」、「買い物や公共交通など様々な都市機能が集まった便利な市街地」、「交通機能が充実した様々な場所へのアクセスが便利な市街地」がいずれも高い割合となっています。

（５）都市交通のあり方

- ・都市交通については、道路整備に係る施策を抑えて、「公共交通（バス・鉄道など）を充実させる」が40.6%と最も高い割合となっています。

（６）都市の防災対策のあり方

- ・都市の防災対策としては「避難場所や防災活動拠点の整備や機能の強化」、「避難所、避難場所、避難路を示す看板など避難誘導施設の整備」、「子どもや介護が必要な人（要援護者）の避難誘導體制の整備」がいずれも高い割合となっています。

（７）都市環境のあり方

①緑地の保全

- ・保全したい緑地としては、「盤洲干潟などの自然の残された海辺」が44.6%と特に高く、また、「小櫃川や矢那川周辺の水辺と田園のみどり」も30%を超える高い割合となっています。

②都市の低炭素化の推進

- ・都市の低炭素化のあり方では、「バス・鉄道など公共交通の利便性の向上」と「二酸化炭素を吸収する市街地内のまとまった緑地の保全」が30%を超える高い割合となっています。

（８）協働のまちづくりのあり方

- ・協働のまちづくり*の方法としては「市民と行政が話し合いながら一緒に進める」が半数を超える高い割合となっています。
- ・市民協働に係る市の施策としては「都市整備やまちづくりに関して市民への情報提供の機会を増やす」、「市民参加によるまちづくりを支援する体制を充実する」が特に高い割合となっています。
- ・市民自らの取組みとしては、「自治会や市民団体の活動などを通じて参加したい（している）」が44.1%と最も高い割合になっています。

（９）自由記入欄の主な意見について

- ・JR 木更津駅周辺は、商店街の活性化や再開発などにより賑わいのあるみなとまちにしてほしい。
- ・生活道路は危険な箇所が多いので、歩行者や自転車に配慮した整備を図ってほしい。
- ・高齢者に配慮し、公共施設のバリアフリー化*や公共交通を充実させてほしい。
- ・子育て世代に配慮し、公園の適切な配置や子育てを支援する施設の整備を図ってほしい。
- ・徒歩圏内に店舗等を立地させて、歩いて暮らせるまちづくりを目指してほしい。
- ・空き家対策等により、安全・安心なまちづくりを目指してほしい。
- ・緑地を保全し、自然環境の豊かなまちにしてほしい。
- ・広域交通網を活かし、木更津東インターチェンジ周辺を開発して、活気づけてほしい。
- ・災害に備え、防災に力を入れてほしい。

1-3. 都市づくりの課題

本市の概況や市民意向を踏まえ、本市が抱える都市づくりの課題を次のように整理します。

①人口減少・少子高齢社会への対応

- ・全国的に人口減少・少子高齢化が進行する中で、本市の人口も今後、これまでの増加傾向から減少傾向へと移行することが予想されることや高齢化の進行により、地域コミュニティ*の維持や生活サービス機能の維持が困難になることが懸念されます。
- ・そのため、無秩序な市街地の拡大を抑制し、商業・業務、医療・福祉、行政及び住宅等の都市機能の集積や充実などにより、歩いて暮らせる集約型都市構造の形成を図る必要があります。
- ・また、超高齢社会に対応するため、高齢者が移動の不自由なく生活を送れるように、道路・公共施設のバリアフリー化や公共交通サービスの充実と利便性向上が必要です。
- ・さらに、地域特性に応じて、幅広い世代に対応した住環境を形成する必要がある、子育て世代が住みやすい住環境の形成が必要です。
- ・集落地については人口減少・少子高齢化の進行が著しいことから、コミュニティを維持する方策の検討が必要です。

②中心市街地の活性化

- ・市内外への大型集客施設の立地と購買力の集中、自動車の普及や郊外での新市街地整備などを背景に、人口減少・少子高齢化の進行や商業施設の撤退など本市の中心市街地の衰退が進行しています。
- ・JR 木更津駅周辺はみなとまち木更津の再生に向け、空き家・空き地対策を検討し、中心市街地にふさわしい賑わいの創出や良好な都市景観を形成することが求められます。

③都市経営の効率化

- ・人口減少や高齢化の進行、低迷する社会経済情勢の変化への対応など、将来にわたって持続可能な都市を実現していくためには、効率的な行財政運営が必要です。
- ・生活の質を維持しつつ、道路や公共交通、下水道などの都市機能の維持・更新にかかる都市経営コストを抑制していくためには、既存施設の活用と新規投資の選択と集中が求められます。そのため、新たな市街地の拡大を抑制し、市街化区域を中心に都市的土地利用を集約させる集約型都市構造の形成を進めていく必要があります。

④大規模プロジェクトを活かした活力の創出

- ・本市はアクアライン、圏央道、館山道、4つのインターチェンジが整備された広域交通網の要衝であり、さらに JR 内房線、JR 久留里線の各駅を含め、高い交通利便性を有しています。
- ・広域道路ネットワークを活かし、積極的な企業誘致を図るなど総合的・計画的なまちづ

くりを進める必要があります。新たな産業集積を促進することにより、雇用や定住を確保し、地域の活性化を図っていくことが期待されています。

- ・また、金田地区及び築地地区に大型集客施設が立地しており、その集客効果を最大限に活かし、まちの魅力向上や活力創出などの相乗効果を生み出し、新たな交流人口を中心に市街地等に誘導していくための仕組みづくりや基盤整備の推進が求められます。

⑤安心・安全な生活環境づくり

- ・東日本大震災を受けて、住民の安心・安全に対する意識は年々高まりをみせています。本市においても、沿岸部の津波対策をはじめ、建物の耐震化*や不燃化の促進、狭隘道路*の解消や避難所の充実等を図りながら、災害に強いまちづくりを進めていくことが求められます。
- ・丘陵部の急斜面等は台風などの際に土砂災害等が発生する危険性があります。今後、適切な土地利用規制等を進め、自然災害からの安全性の確保を進めていくことが求められています。
- ・人口減少・高齢社会へと移行する中で、昭和の時代に整備された住宅地を中心に空き家や空き地など、管理の行き届かない土地の発生が顕在化しており、土地利用施策とともに管理や利活用の手法についての検討が求められます。

⑥地域資源を活かした都市の魅力づくり

- ・本市は、房総丘陵の豊かなみどりに包まれ、市域を流下する河川沿いに農地が広がり、小櫃川の河口には東京湾最大の自然干潟が広がるなど、自然環境の豊かな地域となっています。また、寺町・港町の風情やいっせんぼく、真里谷城跡など多くの地域資源も有しており、今後その保全と活用が求められています。さらに、豊かな自然環境や農林漁業資源を活かした体験型・交流型の観光振興など、新たな展開を後押ししていくことも必要です。
- ・これらの本市固有の自然環境や歴史・文化を地域資源として活用し、交流人口の拡大とともに地域の活力創出につながるように、来訪者の滞留や回遊の仕組みについて検討していく必要があります。

⑦地球環境問題への取組み

- ・近年、日常生活や経済活動等によって排出される二酸化炭素などの温室効果ガス*の増大等を要因とした地球温暖化への対応は、世界共通の喫緊の課題となっています。
- ・海、田園、丘陵地などの豊かな自然環境を有する本市においては、貴重な自然環境の保全を図るとともに、低炭素まちづくりに向けて、集約型都市構造の形成、公共交通の利便性向上による自家用車移動の抑制促進、渋滞緩和に向けた道路ネットワークの形成、自然エネルギー*の導入など、市民、事業者、行政等が一体となった取組みが求められます。