

第 1 章 現況と課題

1. 我孫子市の現況
2. 市民意識

1. 我孫子市の現況

(1) 地域特性

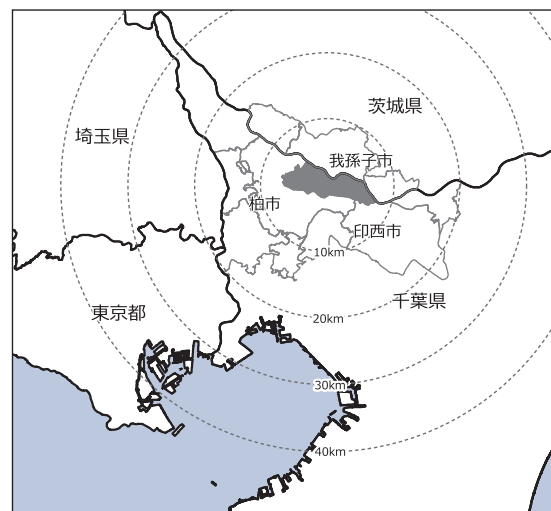
東京都心にアクセス性の高い位置条件

本市は、千葉県の北西部、東京都心からおおむね 30km 圏内に位置し、JR 常磐線我孫子駅から東京駅まで約 40 分の所要時間で直結するなど、通勤や通学をはじめ鉄道による利便性の高い地域となっています。

また、道路についても、首都圏の放射状の交通幹線である国道 6 号が、JR 常磐線に並行して東京都心から延伸し、鉄道とともに交通条件が整っています。

これらの条件とともに高度成長により、昭和 45 (1970) 年の市制施行以降、住宅都市として市街地の形成が行われてきました。

■ 我孫子市の位置



水辺のある緑豊かな環境と歴史・文化の共存

市域の北部には利根川や古利根沼、南部は東京都心から一番近い天然湖沼である「手賀沼」にはさまれ、面積は 43.19k m²、東西に約 14km、南北に最長部分で約 4km の東西に細長い標高 20 m ほどの馬の背状の台地となっています。台地上には市街地を形成し、水辺の低地や水田から台地にかけての斜面にはまとまりのある樹林地を残しており、水辺と緑に囲まれた美しい都市環境を備えています。

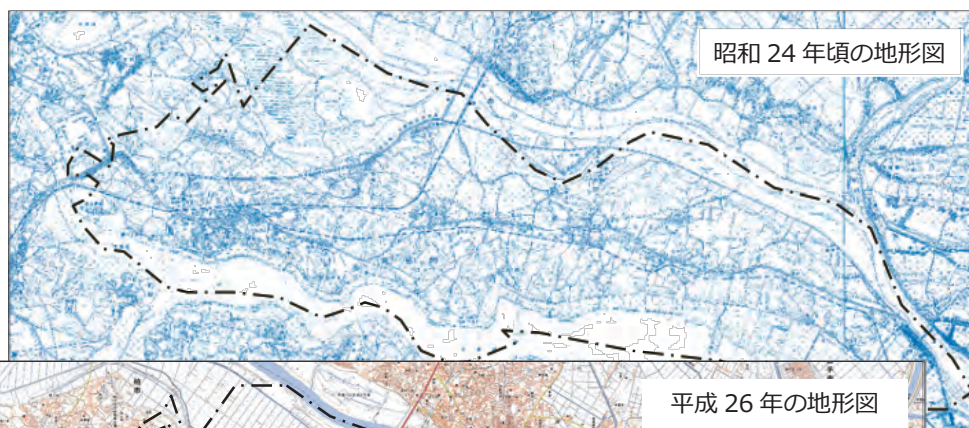
台地から手賀沼の眺望は美しく、大正から昭和時代にかけて白樺派をはじめとする文人や文化人などが次々と移り住んできました。

また、四季を通じて野鳥が多く集まる手賀沼湖畔には、山階鳥類研究所や鳥の博物館などが立地し、鳥をはじめとした生き物や自然を愛する歴史・文化が守り育ててきた都市環境があります。



手賀沼上空から本市を望む

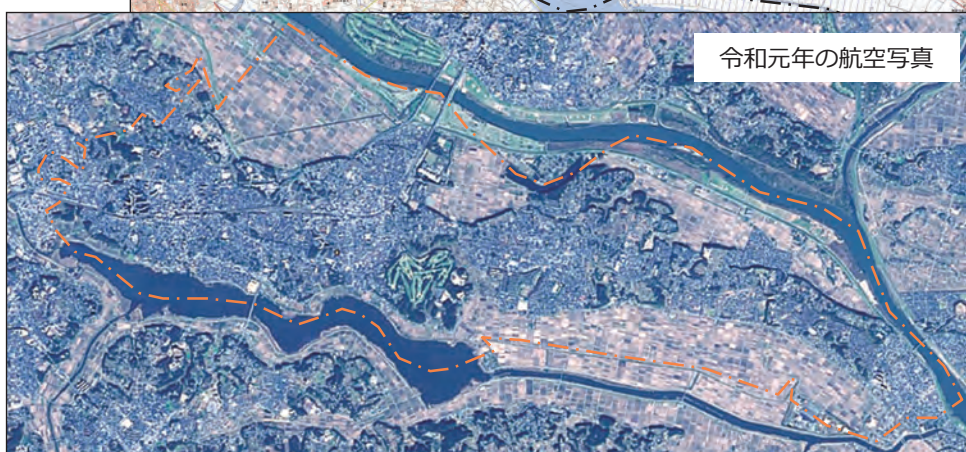
■市街地形成の様子



昭和24年頃の地形図



平成26年の地形図



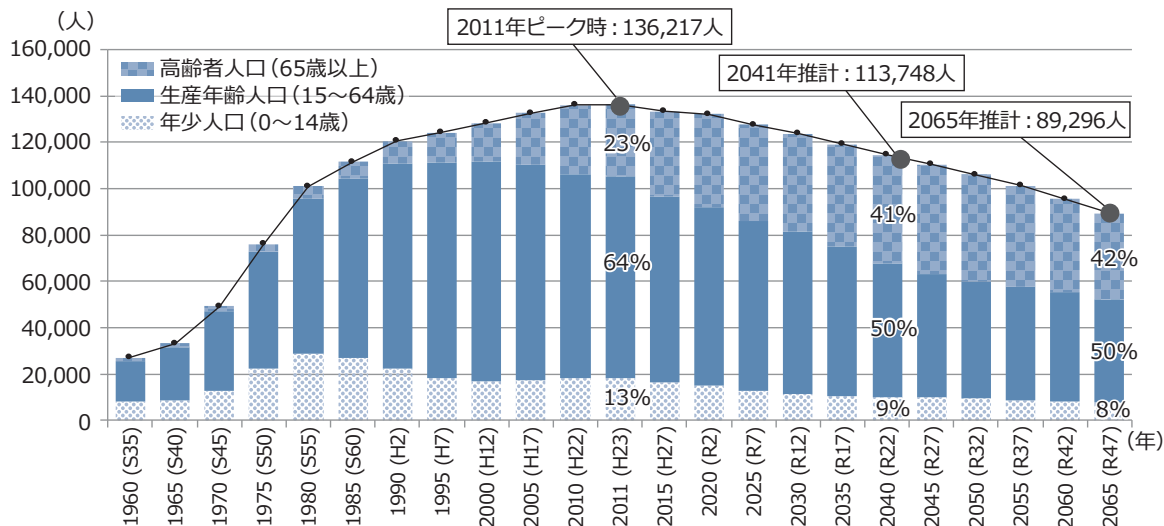
令和元年の航空写真

(2) 人口に関する動向

市街地の拡大とともに増加してきた本市の人口は、平成 23（2011）年の約 13.6 万人をピークに減少に転じています。また、団塊の世代が高齢期を迎え、少子高齢化が一層進んでいます。

我孫子市人口ビジョンでは、将来的な人口見通しを示しており、令和 47（2065）年に約 8.9 万人とされています。なお、本計画の最終目標年次の令和 23（2041）年に約 11.4 万人とされています。

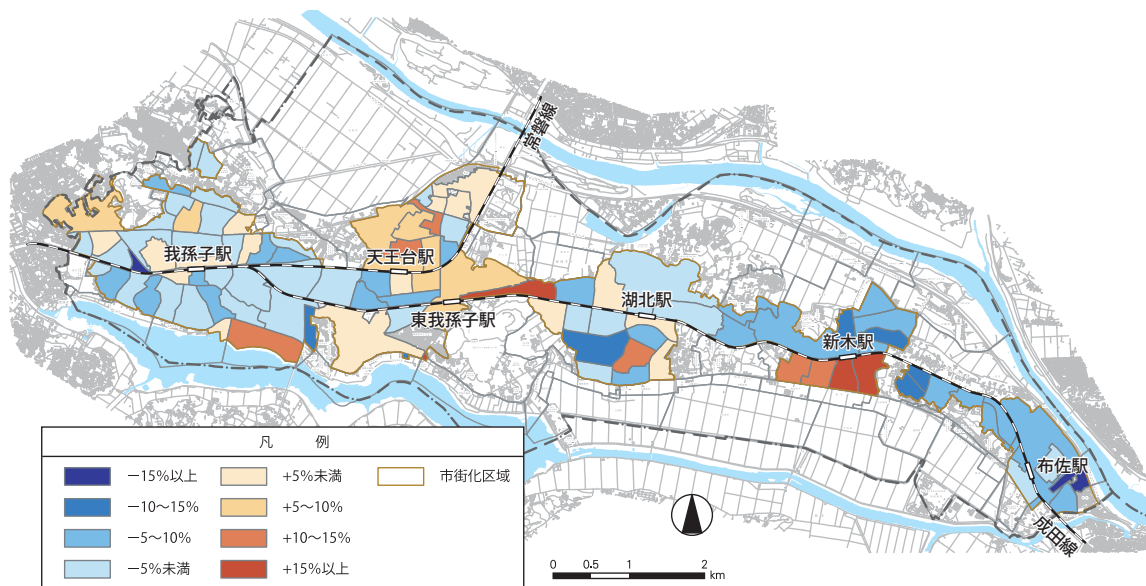
■人口の推移と見通し



資料：千葉県毎月常住人口調査、住民基本台帳、R2 我孫子市人口ビジョン

市街地の人口の増減傾向については、駅近くの交通の利便性が高い地域に増加が見られますが、駅から離れた地域の多くで人口が減少しています。また、市域の東部では、減少の傾向が顕著です。

■人口の増減傾向（平成 17～27 年）

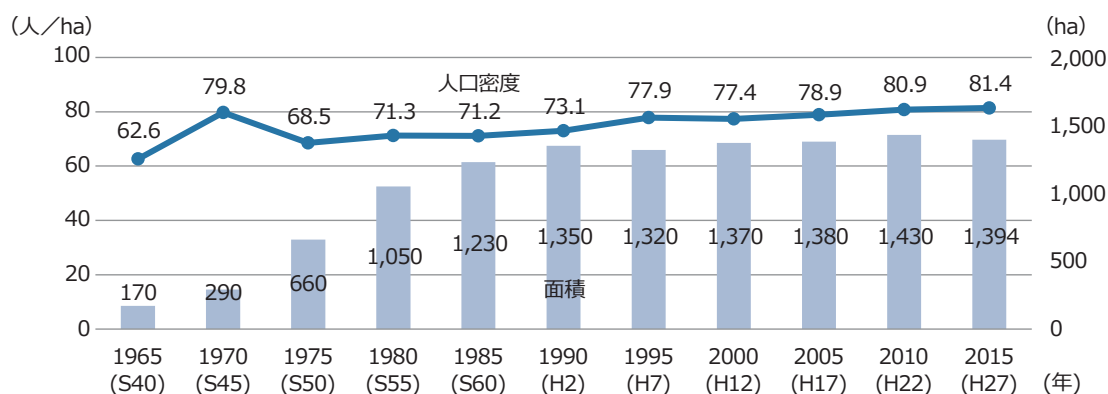


資料：H27 国勢調査

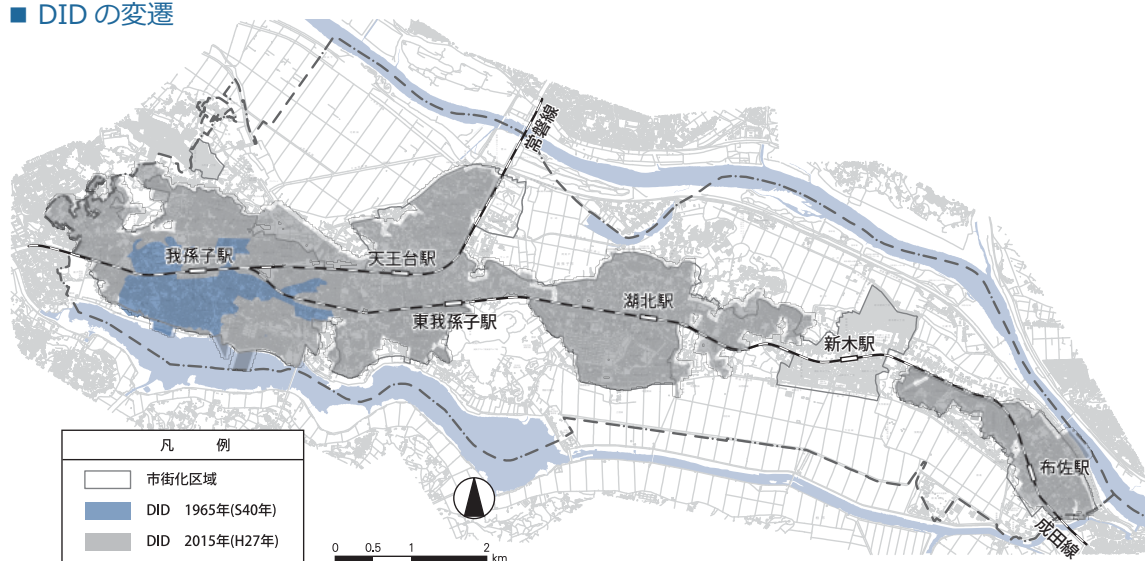
DID*（人口集中地区）内の人口については、平成 27（2015）年で約 11.3 万人であり、総人口の 8 割以上となっています。また、DID の面積については、昭和 40（1965）年では我孫子駅周辺の 170ha でしたが、平成 27（2015）年には市街化区域の大半を占める 1,394ha となり大幅に増加しています。

このため、DID の人口密度は、平成 27（2015）年で 81.4 人／ha となり、DID を設定する人口密度基準である 40 人／ha と比較しても大きく上回っていることから、市街化区域内に人口が集中した構造となっています。

■ DID の面積と人口密度の推移



■ DID の変遷



資料：我孫子市の都市計画、H27 国勢調査

■ 人口に関する動向における課題

- 市域全体の人口減少は進んでおり、選ばれる都市、住み続けたいと思える都市への魅力づくりや環境を整え、人口の定着と転入の促進を図ることが必要です。
- 駅周辺の交通の利便性が高い地区や市域の西部の地域については、人口増加も見られますが、市域の東部の地域の駅から離れた住宅地では、特に人口減少が目立つことから、地域ごとの特性を活用し、人口減少の抑制につなげることが必要です。
- DID（人口集中地区）における人口密度からは、既にコンパクトな都市構造が形成されていることがわかり、今後においてもこの構造を維持する必要があります。

(3) 土地利用に関する動向

都市計画等の指定状況と土地利用の現況

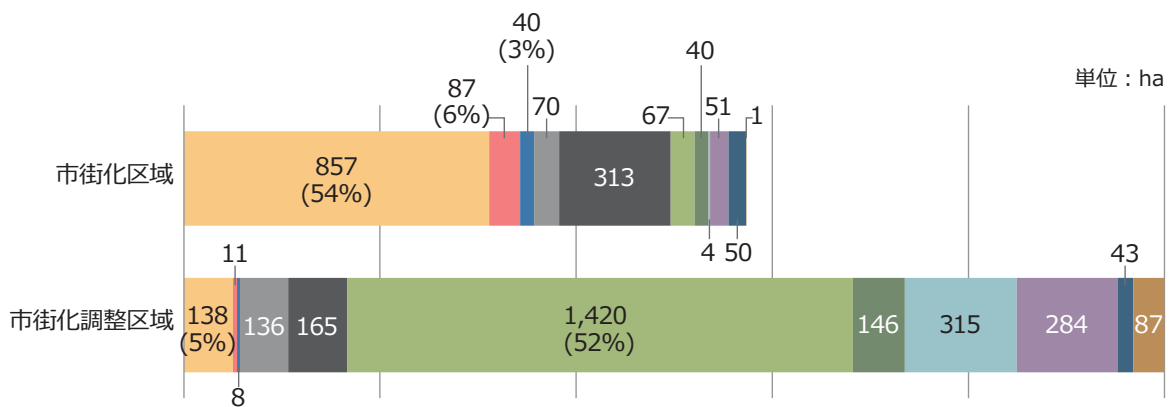
市域の全域が都市計画区域に指定されており、そのうち約40%が市街化区域に、残りの約60%が市街化調整区域に指定されています。

市街化区域内の用途地域の内訳は、住居系が93%、商業系が4%、工業系が3%となっており、ほとんどが住居系の用途地域で占められています。

市街化調整区域については、大部分が「農業振興地域の整備に関する法律」における農業振興地域に指定されており、そのうち利根川と手賀川沿いの干拓農地などが農用地区域*として指定されています。

土地利用の現況については、市街化区域内に住宅用地が54%、商業用地が6%、工業用地が3%となっています。また、市街化調整区域については、住宅用地は5%のみで、農地が52%を占めています。

■市街化区域及び市街化調整区域の土地利用の現況構成



凡 例	
住宅用地	商業用地
工業用地	公共施設・文教・厚生用地
道路・鉄道・運輸施設用地	農地
山林	水面
公園・広場・ゴルフ場等のオープンスペース*	未建築宅地等の空地
原野・河川敷等の自然地	

資料：H28 都市計画基礎調査

住宅・産業に関する動向

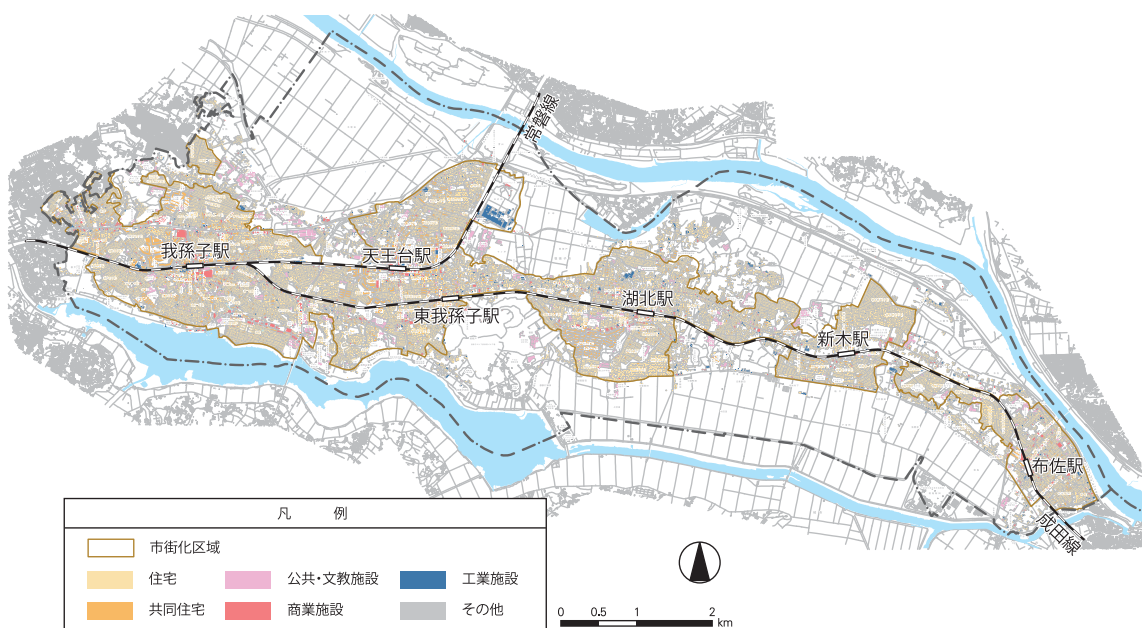
住宅については、市街化区域の大部分を占める住居系用途地域内に立地しており、住宅都市としての特徴を持ちます。

しかしながら、市内に居住している通勤・通学者約 6.6 万人のうち、その約 7 割にあたる 4.3 万人が市外に通勤・通学している状況がうかがえます。

また、市外への通勤・通学先分布の図からは、東京都心だけではなく、隣接する市にもそれぞれ一日当たり 1,000 人以上いることがわかります。

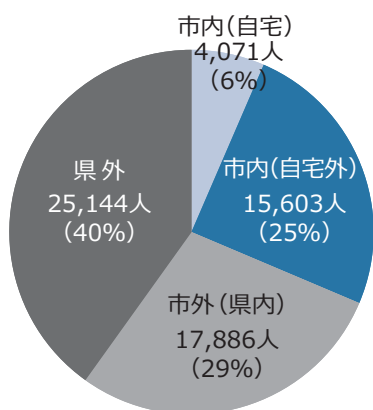
なお、市外から本市への通勤・通学者数は約 1.6 万人であり、大幅な流出超過となっています。

■建物用途現況



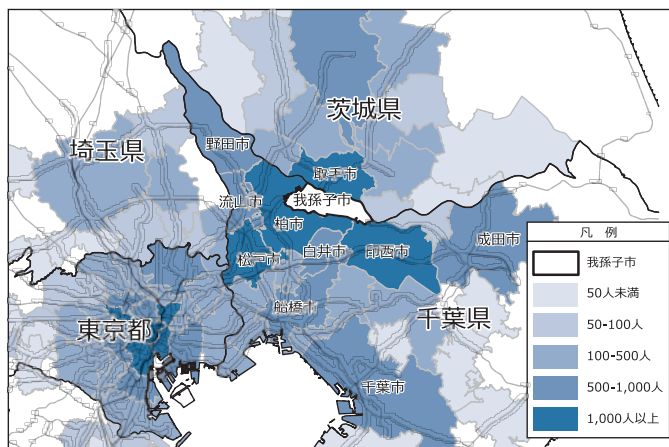
資料：H28 都市計画基礎調査

■市内に居住している通勤・通学者の通勤・通学先



資料：H27 国勢調査

■市外への通勤・通学先分布（一日当たりの人数）

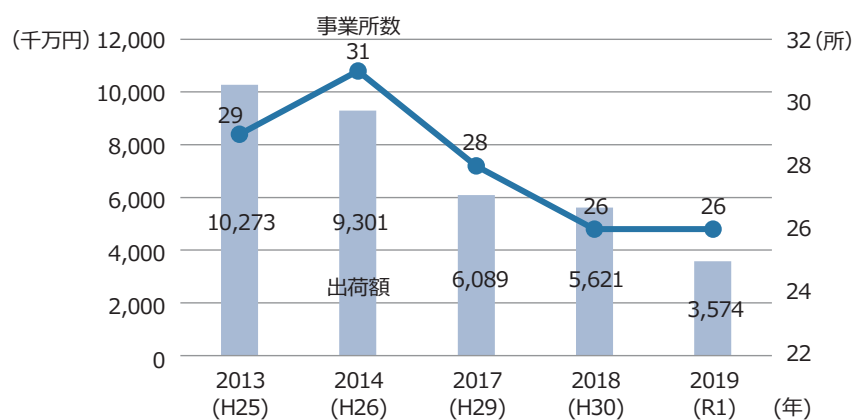


資料：H27 国勢調査

工業については、大型の事業所が工業専用地域に立地しているほか、金属製品、一般機械などの中小工場・作業所が幹線道路沿いや住宅地にも立地しています。

なお、工業事業所数、製造品出荷額は、いずれも減少傾向にあります。

■工業事業所数及び年間製造品出荷額

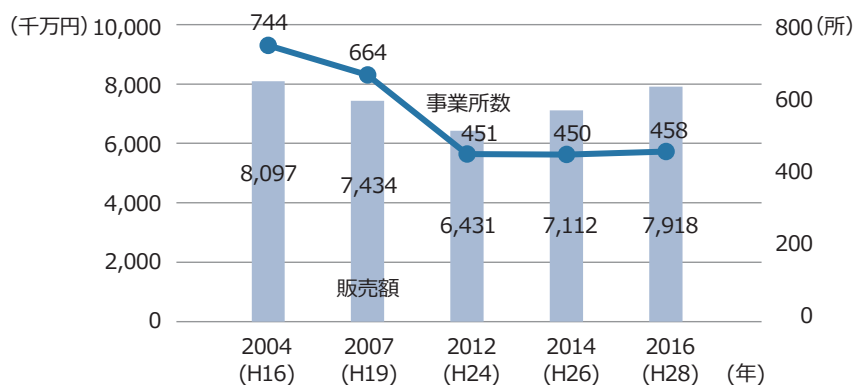


資料：H27 国勢調査、我孫子市の統計

商業については、小売業を中心に、駅周辺や幹線道路沿いに立地しています。なお、小売・卸売り事業所数は、減少から横ばい傾向です。

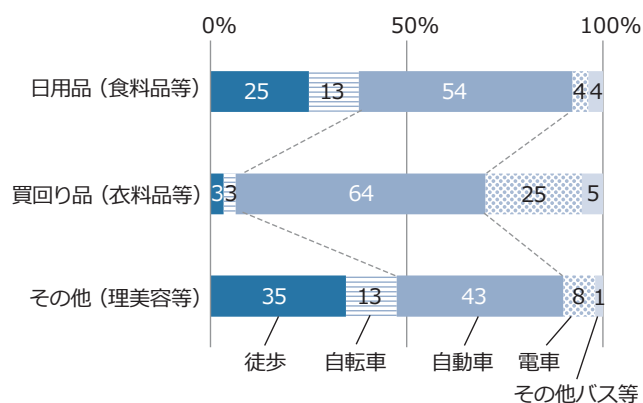
市民の買い物にかかる交通手段の調査からは、全ての品目において自動車を利用している状況がうかがえます。また、衣料品や家具など複数の店舗を検討してから購入する買回り品は、電車の利用も増え、市外で購入していることもうかがえます。

■小売・卸売り事業所数及び年間商品販売額



資料：H27 国勢調査、我孫子市の統計

■市民の購買にかかる交通手段

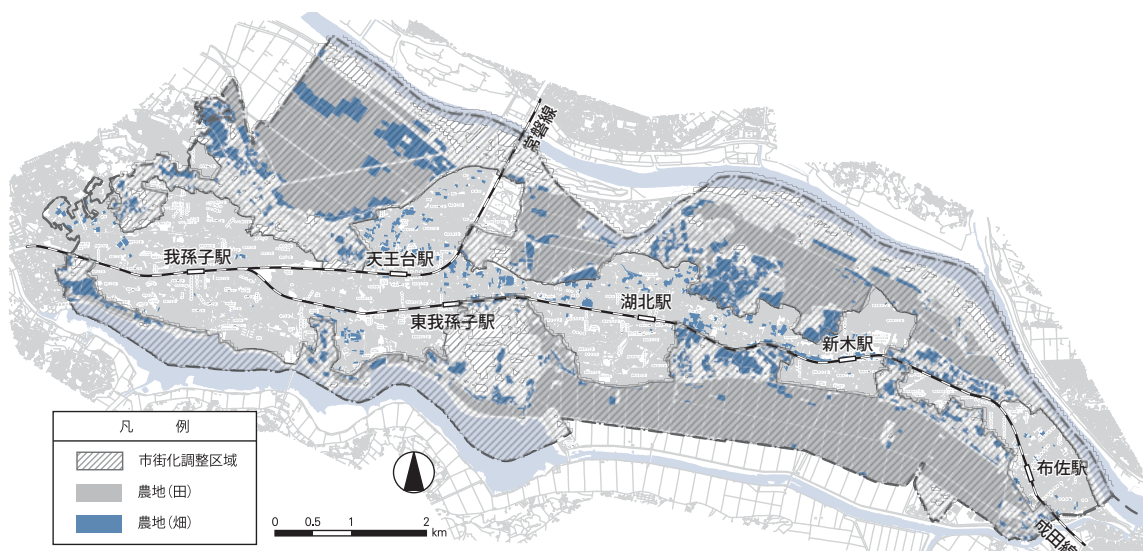


資料：我孫子市消費動向、商業実態に関する調査業務報告書 (H29)

農業については、農地の大部分は市街化調整区域内にあり、農用地区域を中心とした水田となっています。

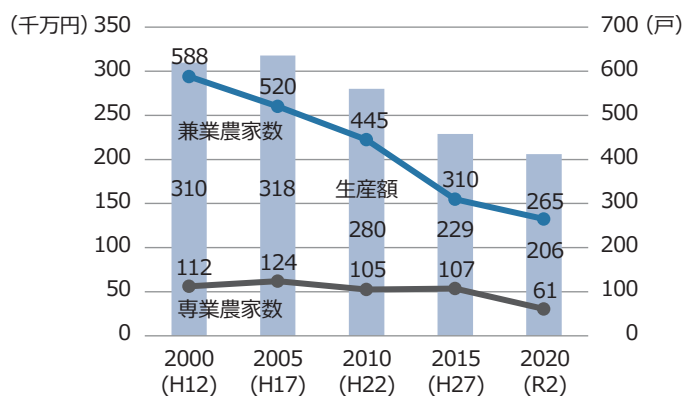
農家数及び年間生産額は、減少傾向にあり、特に農家数は20年間で半減しています。一方で、年間生産額は約3割減にとどまっていることから、生産性の効率化もつかえます。

■農地の分布状況



資料：H28 都市計画基礎調査

■農家数及び年間生産額



資料：我孫子市の統計、R2 農林業センサス、生産農業所得統計

■土地利用に関する動向における課題

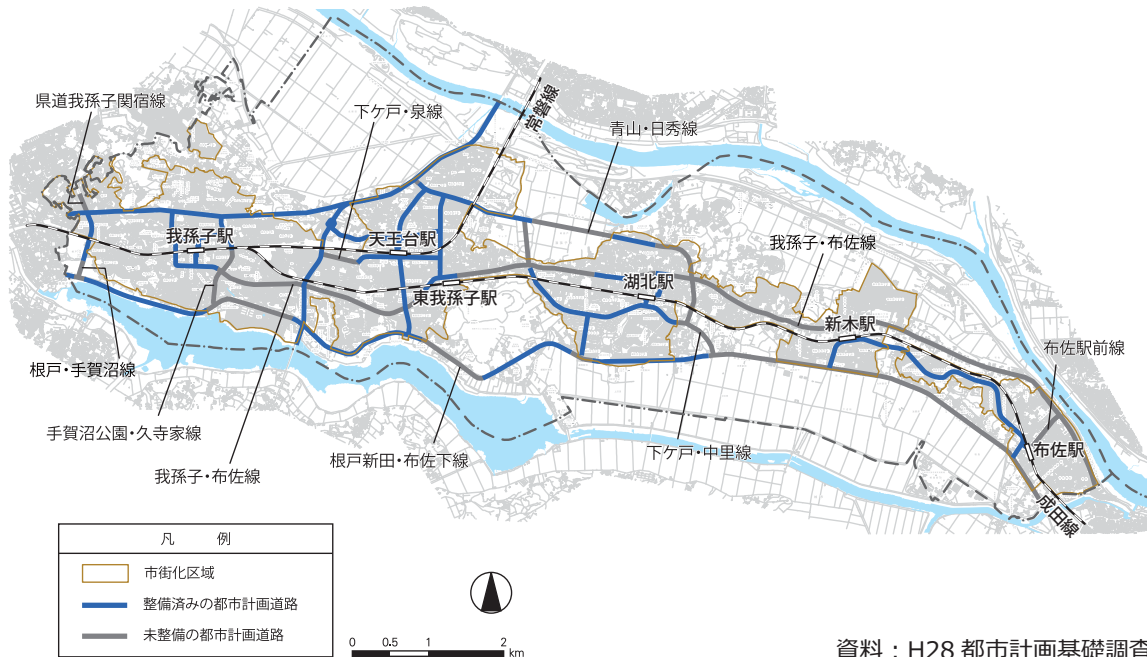
- 市街地の工業・商業系用途地域内に、新たな大型施設が立地する余地がない状況と市民や事業者のニーズを踏まえるとともに、職住近接の実現に向け、市域全体の中で工業・商業施設の立地に向けた適切な土地利用を誘導する必要があります。
- 住宅地内における工業施設の混在を解消するため、工業施設の移転先の創出が課題です。

(4) 道路・交通

道路

都市計画道路*については、23路線で総延長は約60km、整備率は59.2%（計画幅員の3分の2以上の整備を完了した延長を含む整備率は93.5%）となっています。また、交通広場はJR駅前8箇所全ての整備を完了しています。

■都市計画道路の整備状況



資料：H28 都市計画基礎調査

「千葉県広域道路交通計画」及び「関東ブロック新広域道路交通計画」において、千葉県北西地域における慢性的な渋滞の解消や、地域の魅力を引き出す新たな広域幹線道路として千葉北西連絡道路が位置づけられ、国において検討が進められています。

■広域道路ネットワーク図（一部抜粋）

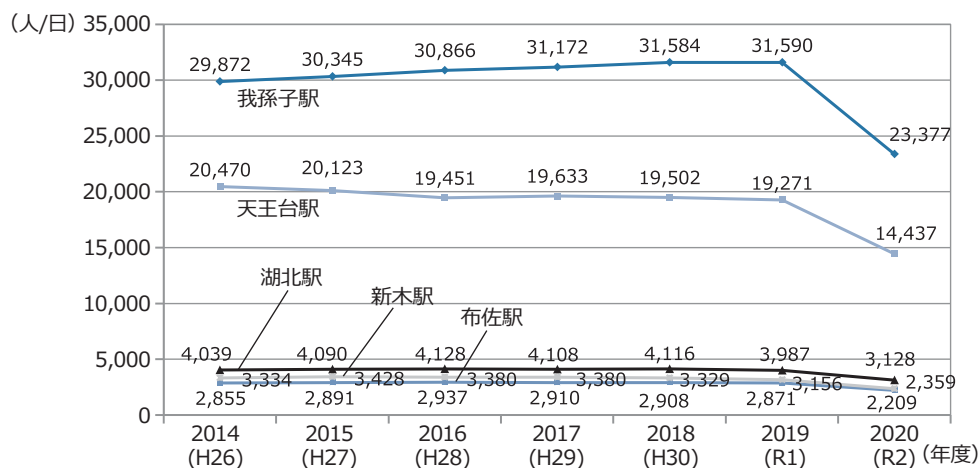


資料：千葉県広域道路交通計画（R3）

交通

鉄道については、JR 常磐線と成田線が通り、常磐線に2駅、成田線に4駅が設置され、我孫子駅から上野駅まで約35分、成田駅まで約40分の所要時間となっています。平成27(2015)年3月の「上野東京ライン」開業により、東京・品川駅まで乗り入れが実現し、通勤・通学等の利便性が向上しました。

■乗車人員の推移



資料：JR 東日本「各駅の乗車人員」

バスについては、駅を中心に路線バス網が形成されています。路線バスの輸送を補完するため、公共交通不便地域を中心に5路線のあびバスを運行しています。また、印西市と共同でふれあいバス・布佐ルートを運行しています。

■路線バス・あびバス・ふれあいバスのバス停 300 m圏



資料：我孫子市地域公共交通計画案

■道路・交通における課題

- 都市計画道路網については、引き続き整備を進める必要がありますが、長期未整備路線を含め、国で検討が進められている千葉北西連絡道路の計画内容を踏まえた見直しが必要となることが考えられます。
- 高齢者の増加を背景に、公共交通のニーズはさらに高まることが予想され、費用対効果が高い公共交通ネットワークを構築する必要があります。

(5) その他市街地環境

公園・緑地等

都市公園*は、令和2(2020)年度末時点で222箇所、150.69haが整備されています。市民一人当たりの都市公園面積は、11.42㎡/人で、全国平均(10.7㎡/人)を上回っています。

公園以外にも、市独自の制度である市民の森*を3箇所設置しており、散策や憩いの場として利用されています。

■都市公園・都市緑地*等の分布と誘致距離



生産緑地

市街化区域内にある一定規模(500㎡)以上の一団の農地のうち、平成4(1992)年に139地区、29.97haを指定しました。その後、後継者不足等を背景に全体的に減少傾向にあったため、平成25(2013)年に追加指定を行い、令和3(2021)年には124地区、28.80haとなっています。

その他の公共施設やインフラ老朽化

公共施設やインフラ施設は、高度成長期の急激な人口増加に対応し、整備が進められてきましたが、建設から50年を超える市役所庁舎をはじめ老朽化が進んでいるものが多く、維持管理や更新・改修にかかる費用の負担が増大しています。

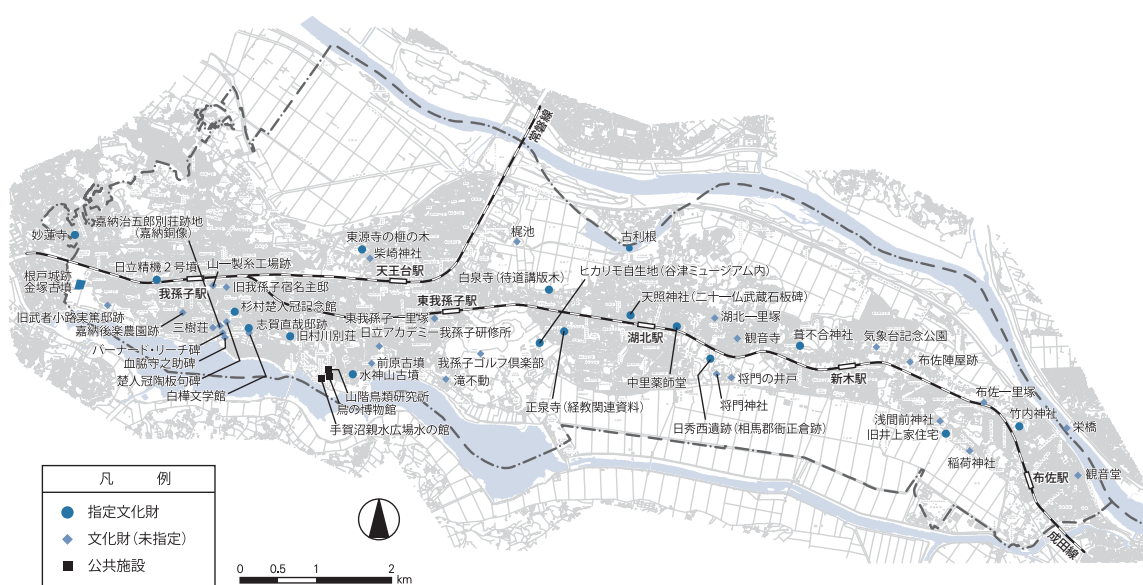
自然や歴史・文化に関する施設

手賀沼周辺には、昭和の時代に、汚濁していた手賀沼の浄化を願う市民の思いに応え誘致した「山階鳥類研究所」、平成の時代に入り、人と鳥の共存をテーマに設置した「鳥の博物館」、手賀沼の水環境保全を学ぶ「手賀沼親水広場水の館」などの自然に関する施設が立地しています。

また、志賀直哉邸跡書斎、旧杉村楚人冠邸、旧村川別荘などの指定文化財や、現在干拓により水田地帯となった手賀沼の東側には、干拓を主導した井上家の旧宅をはじめ、数々の社寺や遺跡があります。

これらの施設を中心に、花火大会やフェスティバル、祭礼などさまざまな行事が四季を通じて行われています。

■自然・文化関連の主な施設分布図



資料：我孫子市文化財保存活用地域計画（R3）

■その他市街地環境における課題

- 公園・緑地等については、市民の憩いや交流の場などのほか、市外からの来訪者を惹きつけるスポットとしての機能もあり、地域活性化への活用が必要となります。
- 生産緑地地区をはじめとする都市農地については、国の施策や計画の位置づけが「宅地化すべきもの」から「都市にあるべきもの」と転換されたことを受け、適切な生産緑地の保全と良好な都市環境の形成とともに、地域住民と農業者の交流促進など、まちの魅力づくりへの活用が必要となります。
- 公共施設やインフラ施設を適切に維持管理し、安全を確保するとともに、更新や改修にあたっては、効率的な都市経営の観点から計画的に実施する必要があります。
- 本市特有の自然や歴史・文化に関する施設については、その魅力を高めるとともに情報発信をするなど、都市環境の価値を高める地域資源として活用する必要があります。

2. 市民意識

令和元（2019）年9月に実施した我孫子市総合計画に関するアンケート調査を活用し、設問の一つ「将来、我孫子市がどのようなまちになってほしい」のうち、都市計画関連の7つの選択肢（複数回答3つまで選択可）についての市民の意識を年齢区分別と駅勢圏別に把握しました。

選択肢

- ①災害や犯罪の少ない安全・安心に暮らせるまち
- ②鉄道やバスなどの公共交通や幹線道路が整った移動しやすいまち
- ③身近に水や緑に親しめる自然豊かなまち
- ④美しいまちなみが整ったまち
- ⑤商業・工業・農業がバランスよく調和した産業活動の盛んなまち
- ⑥公園やレジャー施設が充実したまち
- ⑦働く場所の多いまち

単位：%

		①安全	②移動	③自然	④まちなみ	⑤産業	⑥公園	⑦働く場所
全体		63.8	32.7	20.8	8.0	18.5	10.3	10.8
年齢別	-29歳	54.2	40.3	16.0	14.6	13.9	17.4	11.1
	30-39歳	60.6	29.5	22.8	9.1	16.2	17.8	8.3
	40-49歳	63.2	34.0	22.3	7.1	18.9	11.1	14.5
	50-59歳	70.7	36.7	23.8	10.2	13.0	8.2	8.2
	60-69歳	62.4	32.1	23.0	4.8	20.0	1.8	10.9
	70歳-	71.4	26.5	15.5	5.5	23.9	4.2	7.1
駅勢圏別	我孫子	66.4	27.1	23.5	9.2	17.9	9.5	7.4
	天王台	64.2	27.2	20.0	8.1	16.2	13.1	10.5
	湖北	57.1	44.9	20.5	6.8	24.4	9.3	16.1
	新木	65.1	51.2	19.8	2.3	17.4	9.3	14.0
	布佐	58.9	50.0	8.9	6.7	22.2	6.7	18.9

※ 選択した人の割合 ■:50%以上 ■:50-30% ■:30-20% □:20%未満

※ 市内在住の18歳以上の男女5,000人を対象に、有効回答1,413票（28.3%）

全体として、過去の地震や台風の被災経験から「④安全なまち」が強く望まれています。次に望まれているのは、「②移動しやすいまち」で、住宅都市の通勤世代として市外に約7割が流出している現状を反映した結果と考えられ、特に、湖北・新木・布佐地域で望まれています。

「③自然豊かなまち」については、ほぼ世代に偏らない傾向がありますが、我孫子・天王台・湖北では望まれる傾向にあり、地域差がうかがえます。

「⑤産業活動の盛んなまち」については、高齢世代や湖北・布佐に望まれる傾向にあり、地域差がうかがえます。

その他の「④美しいまちなみが整ったまち」「⑥公園レジャー施設が充実したまち」「⑦働く場所の多いまち」については、20%を超えるものはなく、10%未満も多くなっています。

市民意識からうかがえる課題

- 住宅都市としての魅力を引き出すうえで、災害対策、通勤利便性の確保や道路網の整備は、市内に共通する課題となっています。
- 身近な水や緑に親しめる自然の豊かさなど、望まれる選択肢には地域差が見られるものもあり、それらの地域資源の認識やその活用が、都市づくりにおける視点となり得ます。
- 産業活動によるまちの活性化が望まれており、持続可能な都市を見据え、住宅都市におけるバランスのとれた土地利用の検討が課題となります。