

佐倉市都市マスタープラン

策定懇話会

～第1回 資料5-1～

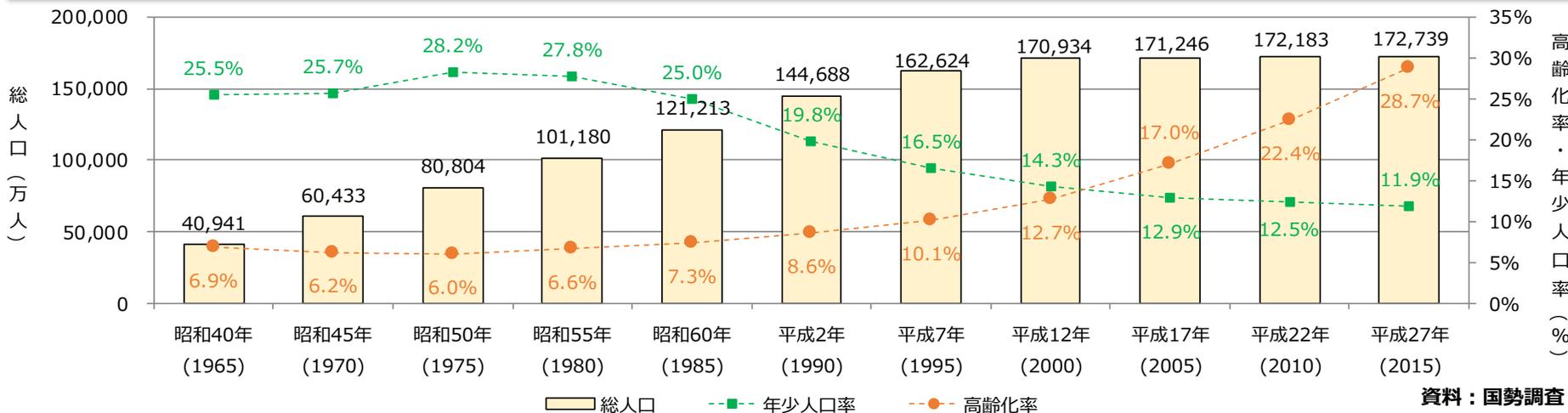
「現況調査の実施状況について」

令和2年1月30日

1. 人口動向と今後の見通し

1. 人口動向と今後の見通し

- 交通利便性などの高まりとともに、総人口は平成12(2000)年にかけて堅調に増加し、以降ほぼ横ばいで推移
- 人口増加の鈍化とともに急速に進む高齢化

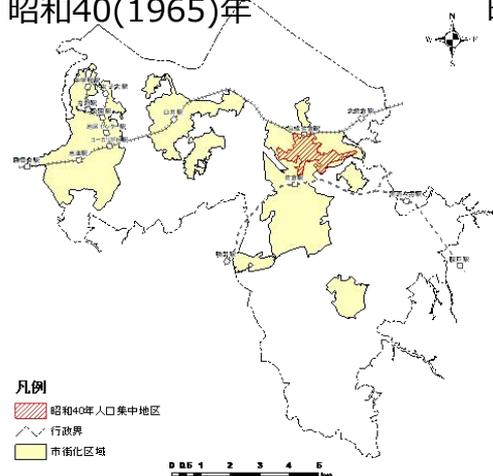


- 東関道宮野木～富里間開通・佐倉の開設 (昭和46年)
- 当初線引き(昭和45年)
- 国道51号開通(昭和44年)
- 国鉄千葉～成田間電荷開通(昭和43年)
- 国鉄千葉～佐倉間複線開通(昭和40年)
- 志津地区で角栄団地着工(昭和40年)
- 国立佐倉病院移転・診療開始(昭和54年)
- 京成臼井駅が新駅へ移転(昭和53年)
- 国立歴史民俗博物館開館(昭和58年)
- 京成ユーカリが丘開業(昭和57年)
- 国鉄佐倉駅橋上駅舎完成(昭和60年)
- 敬愛短期大学移転・開校(昭和62年)
- 東邦大学医学部付属佐倉病院開院 (平成3年)
- 東邦大学医学部付属佐倉病院開院 (平成5年)
- 橋、佐倉南高校～太田入口開通
- 県道佐倉印西線バイパス・寺崎陸橋～鷹匠橋、佐倉南高校～太田入口開通
- 本佐倉城跡が国指定史跡(平成10年)
- 国道296号バイパス全線開通(平成8年)
- ちばリサーチパーク竣工(平成15年)
- 佐倉市循環バス本運行開始(平成15年)
- 行平(平成16年)
- 国立佐倉病院廃止、聖隷佐倉市民病院へ移行(平成17年)
- ちば倉前観光情報センターオープン (平成17年)
- 南部地域ダイヤモンド交通実証運行開始 (平成22年)

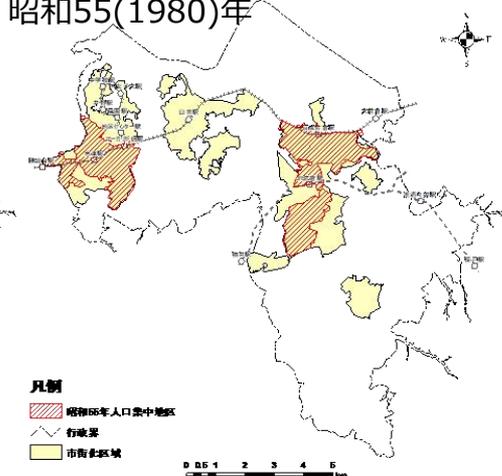
1. 人口動向と今後の見通し

- **人口集中地区**(DID:人口密度4,000人/km²以上の区域が隣接し、人口が5,000人以上となっている地区、いわゆる「市街地」)は、京成佐倉駅・JR佐倉駅周辺から、市街化区域の大半の区域へ拡大
- **市域面積の約18%に7割以上の市民が暮らす、コンパクトな都市構造**

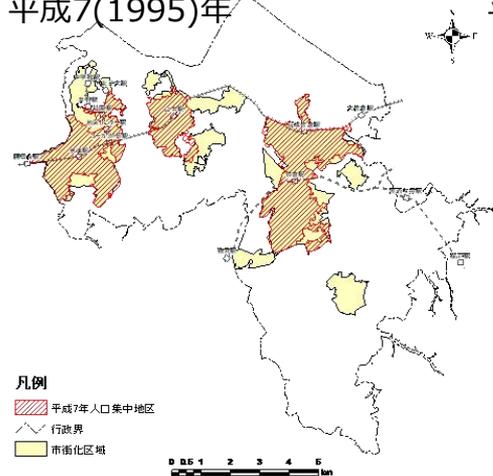
昭和40(1965)年



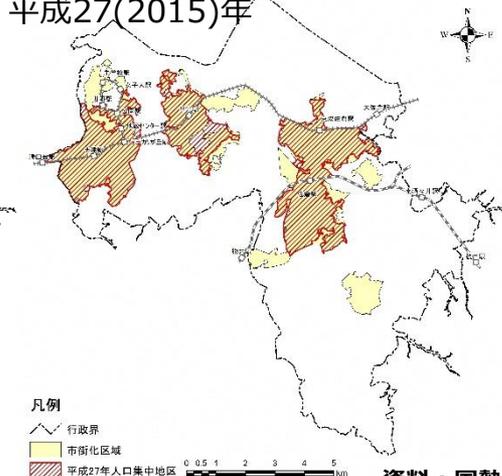
昭和55(1980)年



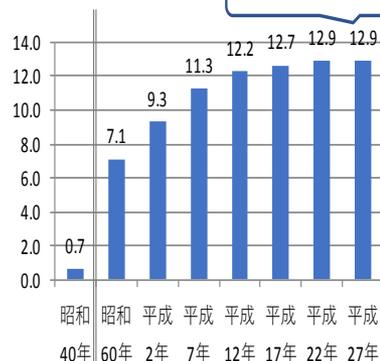
平成7(1995)年



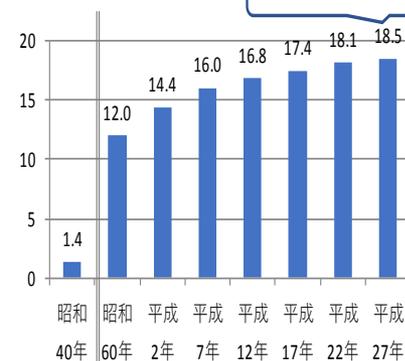
平成27(2015)年



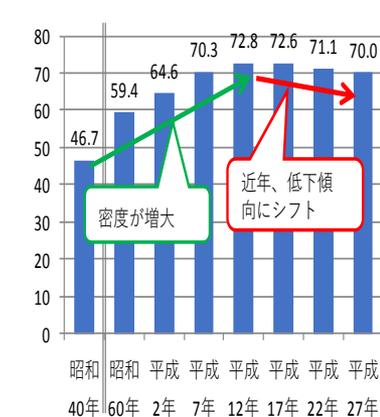
■ DID人口 (万人)



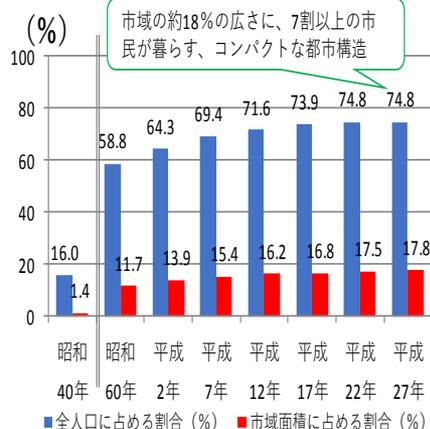
■ DID面積 (km²)



■ DID人口密度 (人/ha)



■ 市全体に占めるDIDの割合 (%)



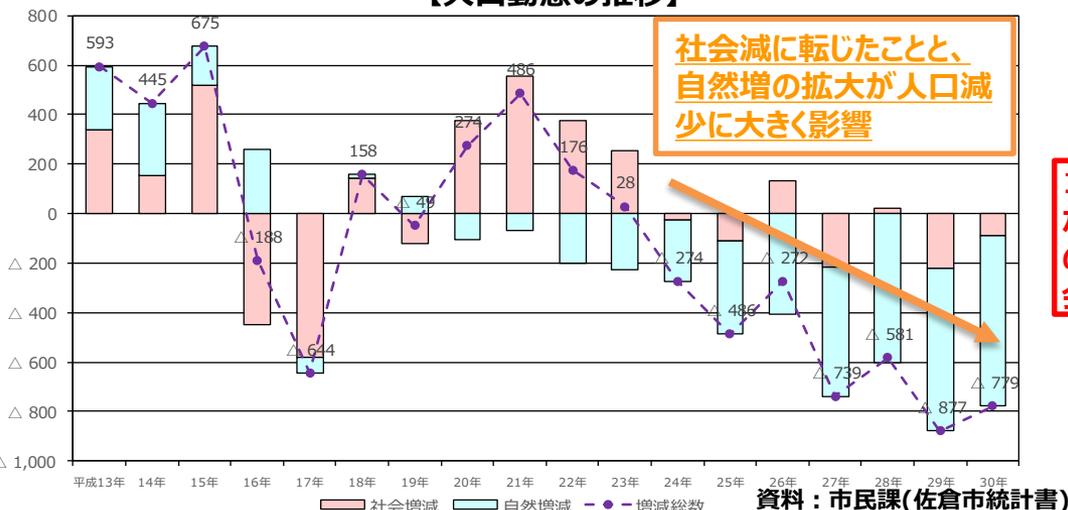
資料：国勢調査

資料：国勢調査

1. 人口動向と今後の見通し

- 人口減少に転じた要因は、社会減に転じたことと自然減の拡大が大きく影響
- 社会減は、10歳代後半から20歳代の転出が多く、通勤通学先を転出先とする転居が多い傾向

【人口動態の推移】

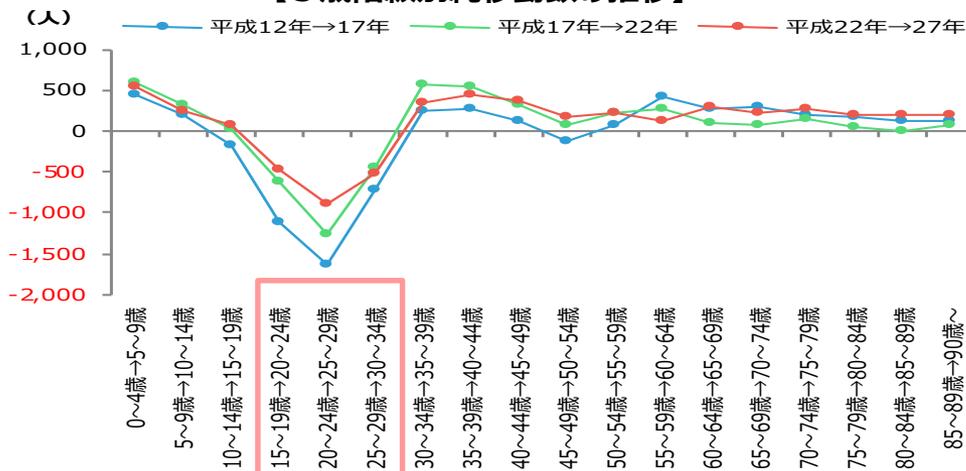


【5歳階級別純移動数の推移】

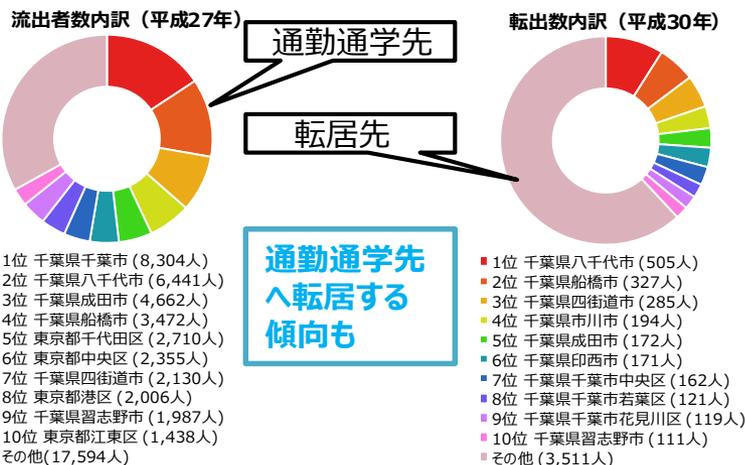
	平成12年 →17年	平成17年 →22年	平成22年 →27年
0~4歳→5~9歳	453	586	552
5~9歳→10~14歳	200	320	255
10~14歳→15~19歳	▲ 178	35	80
15~19歳→20~24歳	▲ 1,113	▲ 607	▲ 475
20~24歳→25~29歳	▲ 1,638	▲ 1,272	▲ 896
25~29歳→30~34歳	▲ 713	▲ 440	▲ 510
30~34歳→35~39歳	261	582	338
35~39歳→40~44歳	275	551	447
40~44歳→45~49歳	124	328	369
45~49歳→50~54歳	▲ 112	88	186
50~54歳→55~59歳	86	233	221
55~59歳→60~64歳	423	279	133
60~64歳→65~69歳	270	95	311
65~69歳→70~74歳	303	86	220
70~74歳→75~79歳	200	158	279
75~79歳→80~84歳	174	48	212
80~84歳→85~89歳	129	8	207
85~89歳→90歳~	118	83	200

10歳代後半から20歳代の転出が社会減に影響

【5歳階級別純移動数の推移】



【通勤通学先・転居先の内訳】

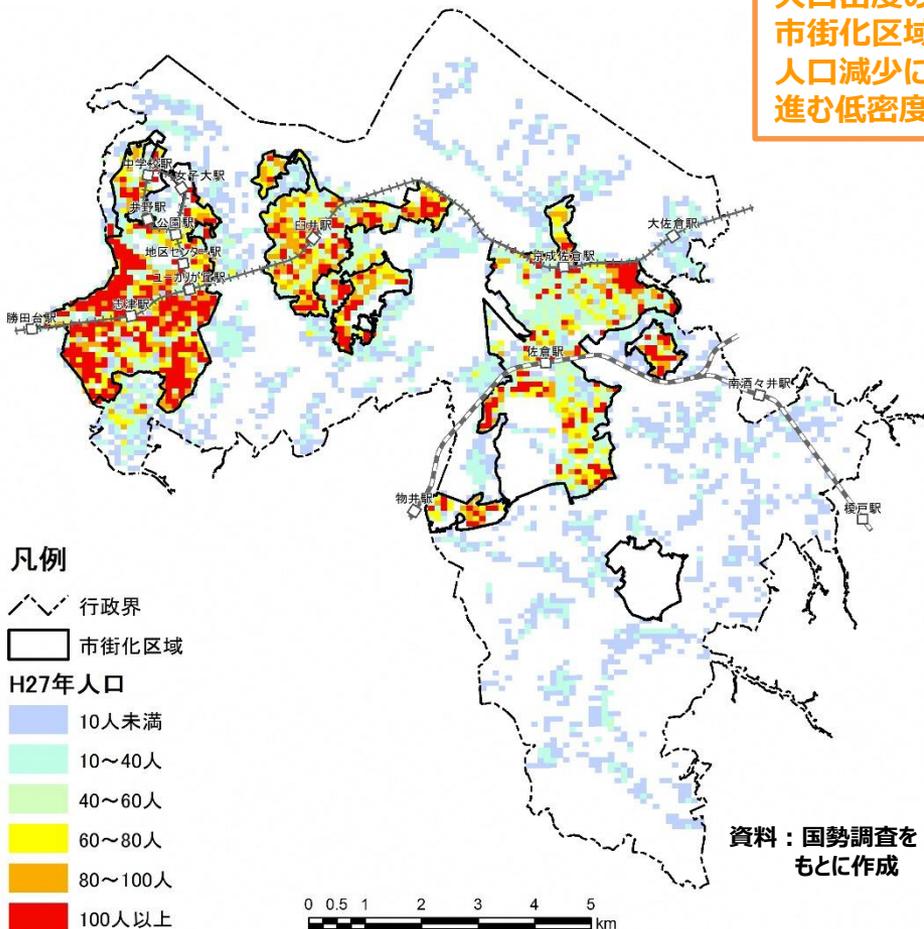


資料：RESAS(地域経済分析システム)

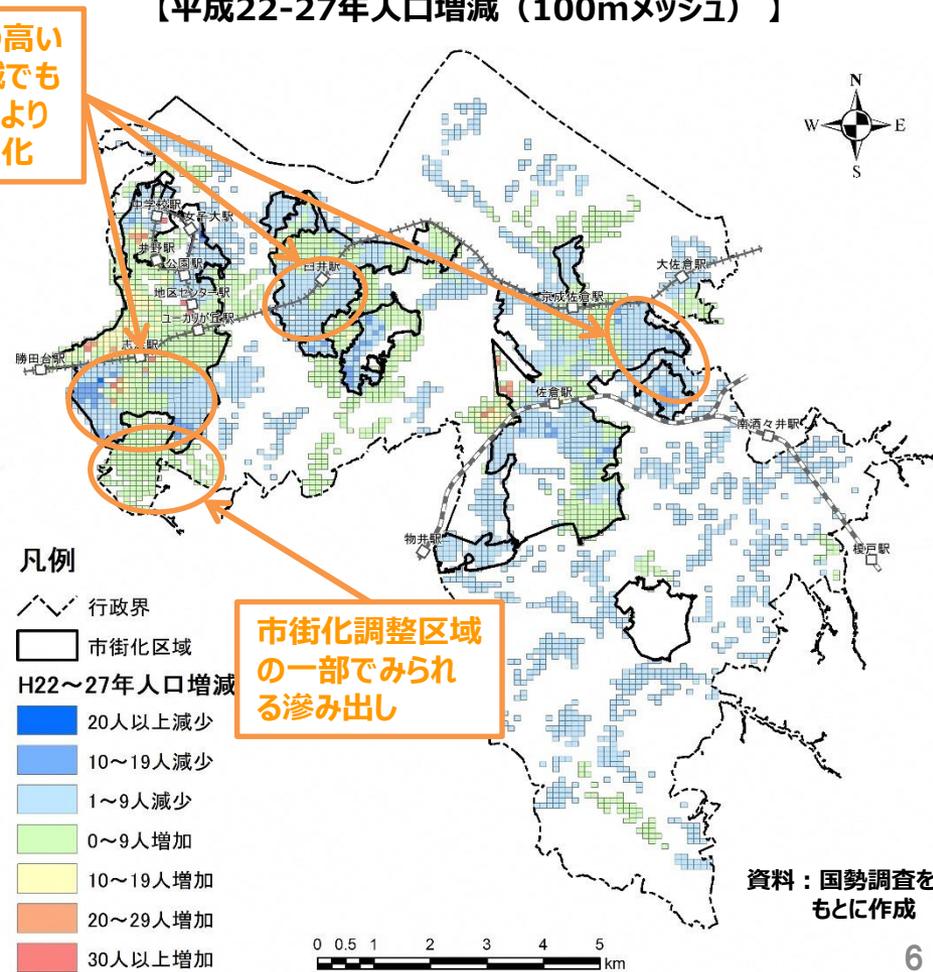
1. 人口動向と今後の見通し

- 市街化区域で人口密度が高く、市街化調整区域で低い、メリハリのある人口配置
- 市街化調整区域の一部でみられる滲み出し
- 人口密度の高い市街化区域でも人口減少により進む低密度化

【平成27年人口密度（100mメッシュ）】



【平成22-27年人口増減（100mメッシュ）】

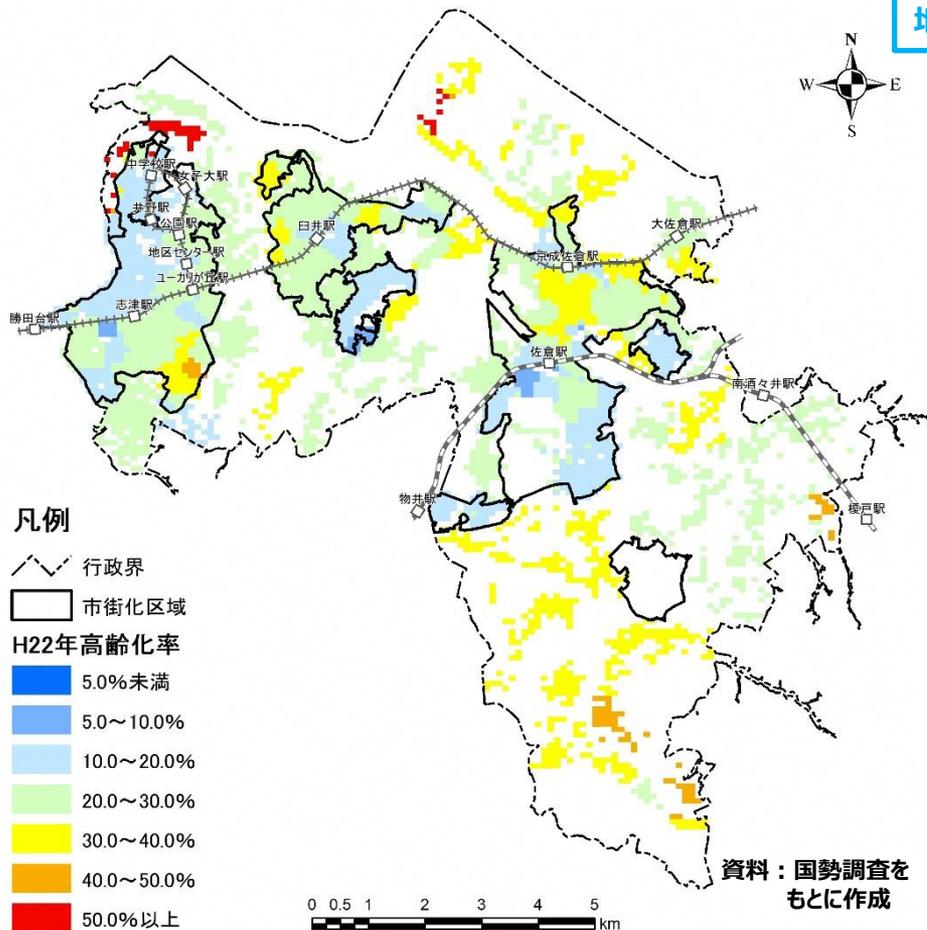


1. 人口動向と今後の見通し

- 高齢化は、京成佐倉駅・JR佐倉駅周辺の既成市街地、計画的に整備された住宅団地、人口減少率が高い集落地などで顕著に進行

【平成22年高齢化率】

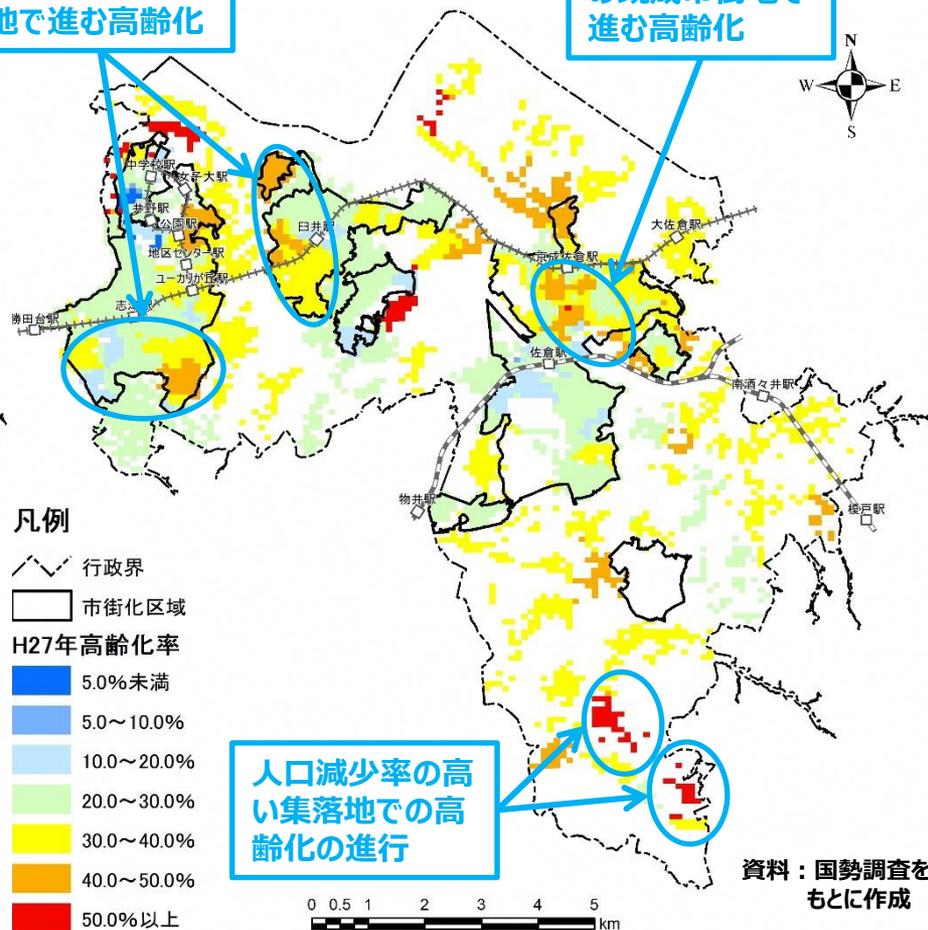
(高齢化率：65歳以上の高齢者人口が総人口に占める割合)



昭和50~60年頃に計画的に整備された住宅団地で進む高齢化

【平成27年高齢化率】

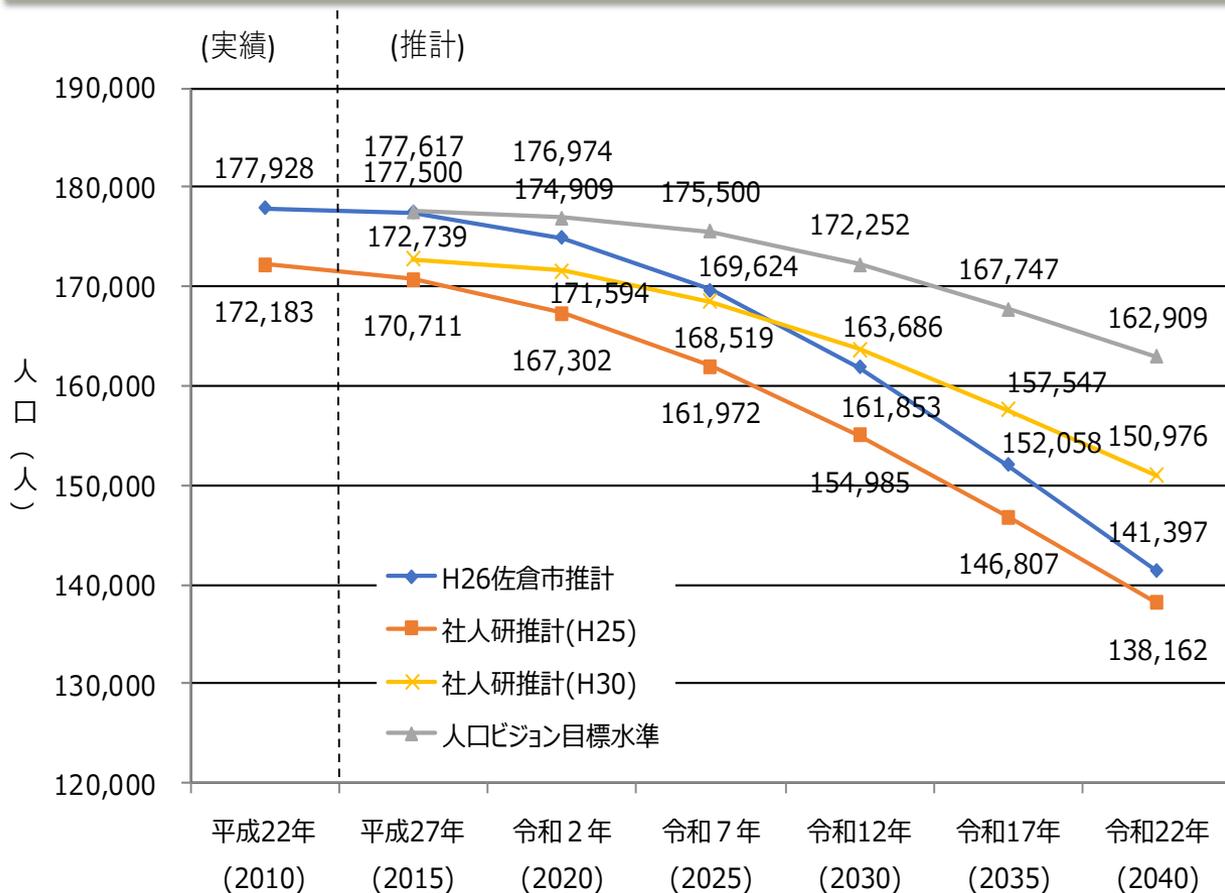
京成佐倉駅・JR佐倉駅周辺の既成市街地で進む高齢化



人口減少率の高い集落地での高齢化の進行

1. 人口動向と今後の見通し

- 市の独自推計(平成26年推計)では、2040年に3.7万人減と予測
- 平成30年の社人研推計は、平成25年推計と比較し、人口減少がやや緩やかに
- 人口ビジョンでは、減少傾向をできるだけ緩やかにするための取り組みにより、1.5万人減を想定



人口減少を 緩やかにする取り組み

- 産業経済の活性化や佐倉の魅力の発信などによる20～30代の転入促進・転出抑制の取組み
- 若い世代の結婚・出産・子育ての希望を叶えることによる出生率好転の取組み
- 将来にわたって住み続けたいと思えるまちづくりの取組み

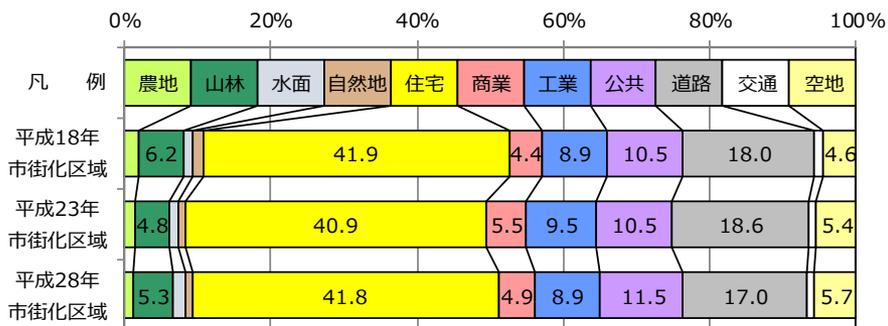
資料：佐倉市人口ビジョン(平成27年10月)、国立社会保障・人口問題研究所(平成30(2018)年推計)
注：社人研推計の実績は国勢調査、佐倉市推計の実績は住民基本台帳、社人研H30推計のH27年は実績値

2. 土地利用の動向

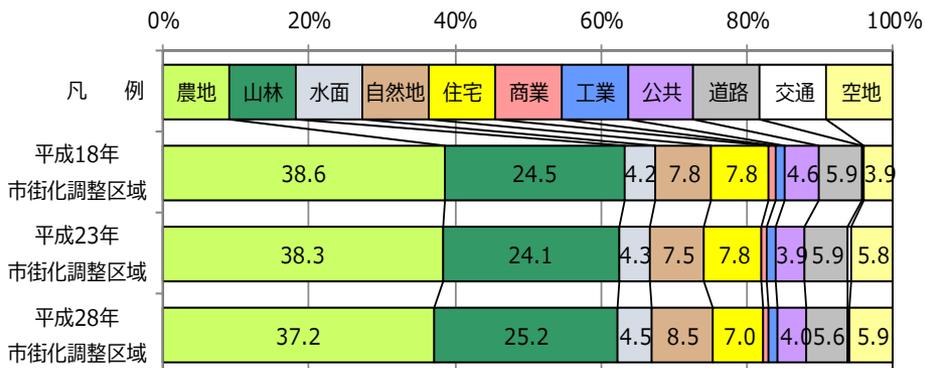
2. 土地利用の動向 (平成18~28年の10年間)

- 市街化区域では、自然的土地利用（農地、山林、水面、自然地の合計）が10年間で10.7%から9.3%に減少
- 一方で商業用地(0.5%増)、公共用地(1.0%増)など都市的土地利用が増加
- 市街化調整区域では、10年間で農地が1.4%減少

【区域区別の土地利用面積の推移】



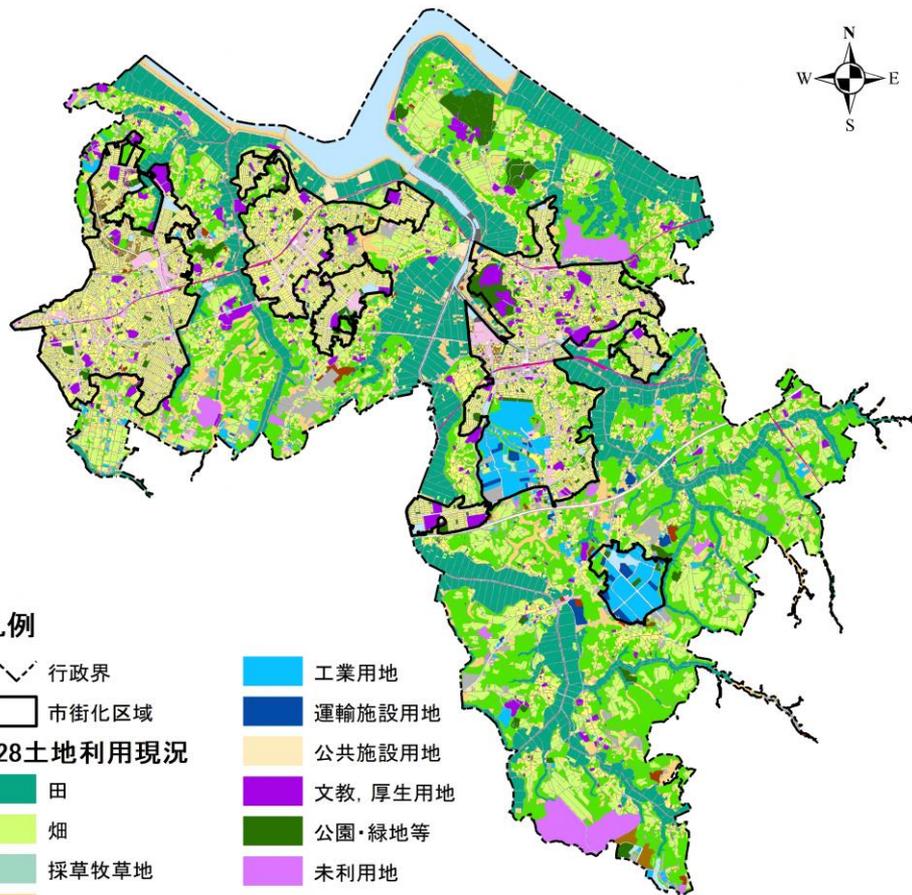
※3.0%未満はラベルを省略している



資料：都市計画基礎調査

※3.0%未満はラベルを省略している

【土地利用現況(平成28(2016)年)】



凡例

- 行政界
- 市街化区域
- H28土地利用現況
 - 田
 - 畑
 - 採草牧草地
 - 荒地、耕作放棄地等
 - 山林
 - 河川、水面、水路
 - 海浜、河川敷
 - 住宅用地
 - 商業用地
 - 工業用地
 - 運輸施設用地
 - 公共施設用地
 - 文教、厚生用地
 - 公園・緑地等
 - 未利用地
 - 未建築宅地
 - 用途変更中の土地
 - 屋外利用地
 - 道路用地
 - 鉄道用地

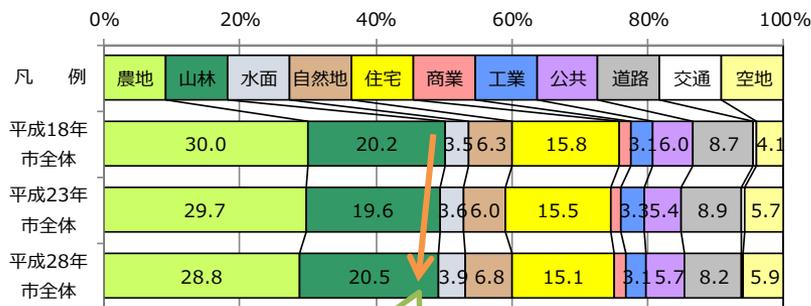


資料：都市計画基礎調査

2. 土地利用の動向 (平成18~28年の10年間)

- 農地及び山林の合計面積の構成比は、10年で0.9ポイント低下
- 農地の構成比は10年で1.2ポイント低下
- 市街化区域に約160haの農地及び山林が分布

【土地利用面積の推移】

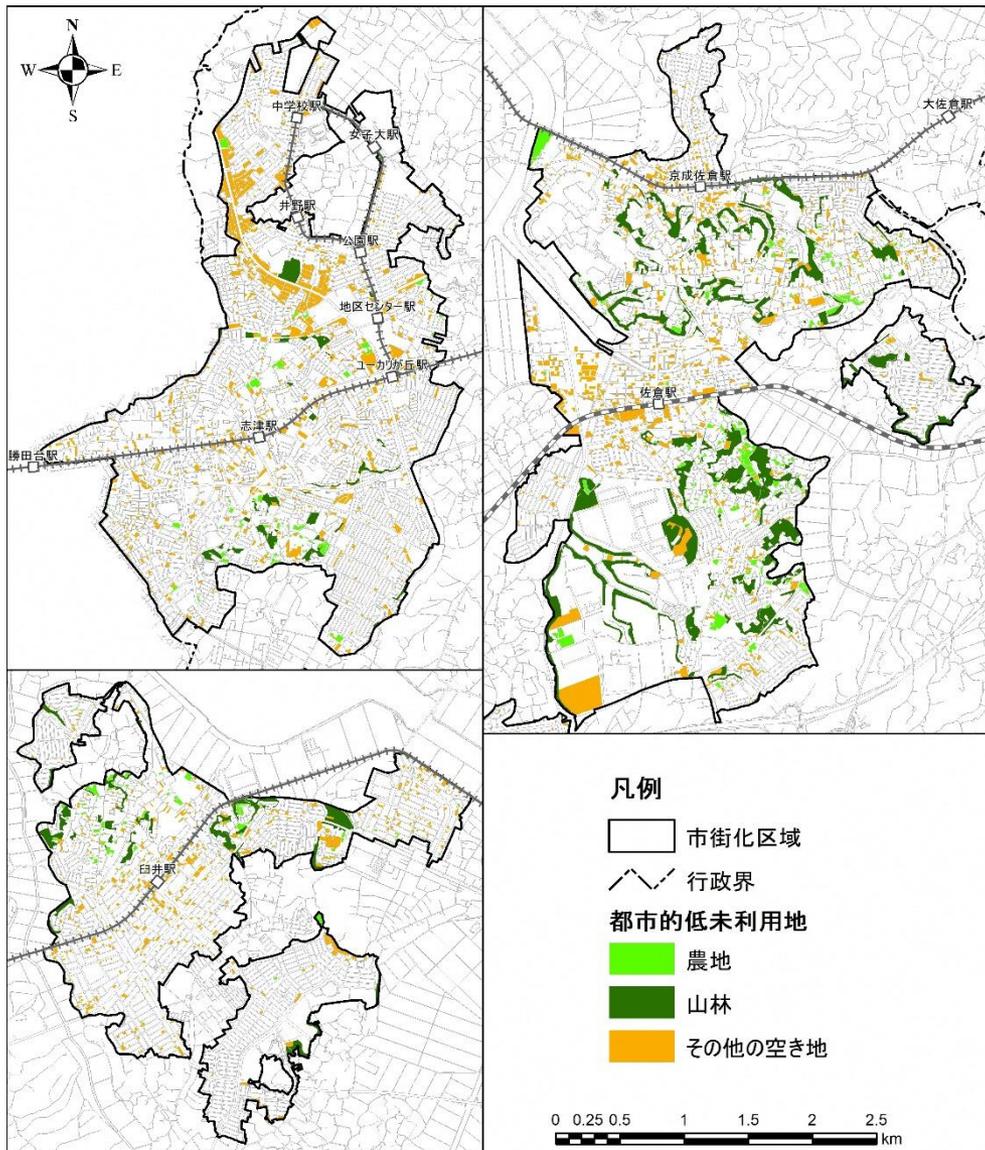


※3.0%未満はラベルを省略している

資料：都市計画基礎調査

農地・山林の合計は減少傾向で推移

【市街化区域における都市的未利用地の分布】



資料：都市計画基礎調査

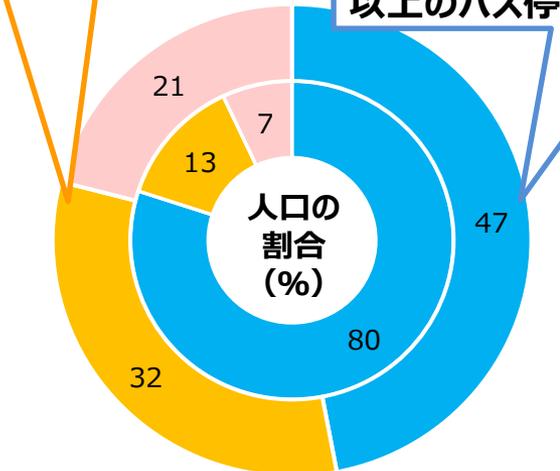
3. インフラ資産等の状況

3. インフラ資産等の状況

- 市街化区域では、公共交通利便地域に人口の80%が居住、利用可能地域を含めると93%が居住
- 市街化調整区域では、公共交通空白地域に人口の21%が居住

鉄道駅利用圏+運行本数が1日30本未満のバス停利用圏

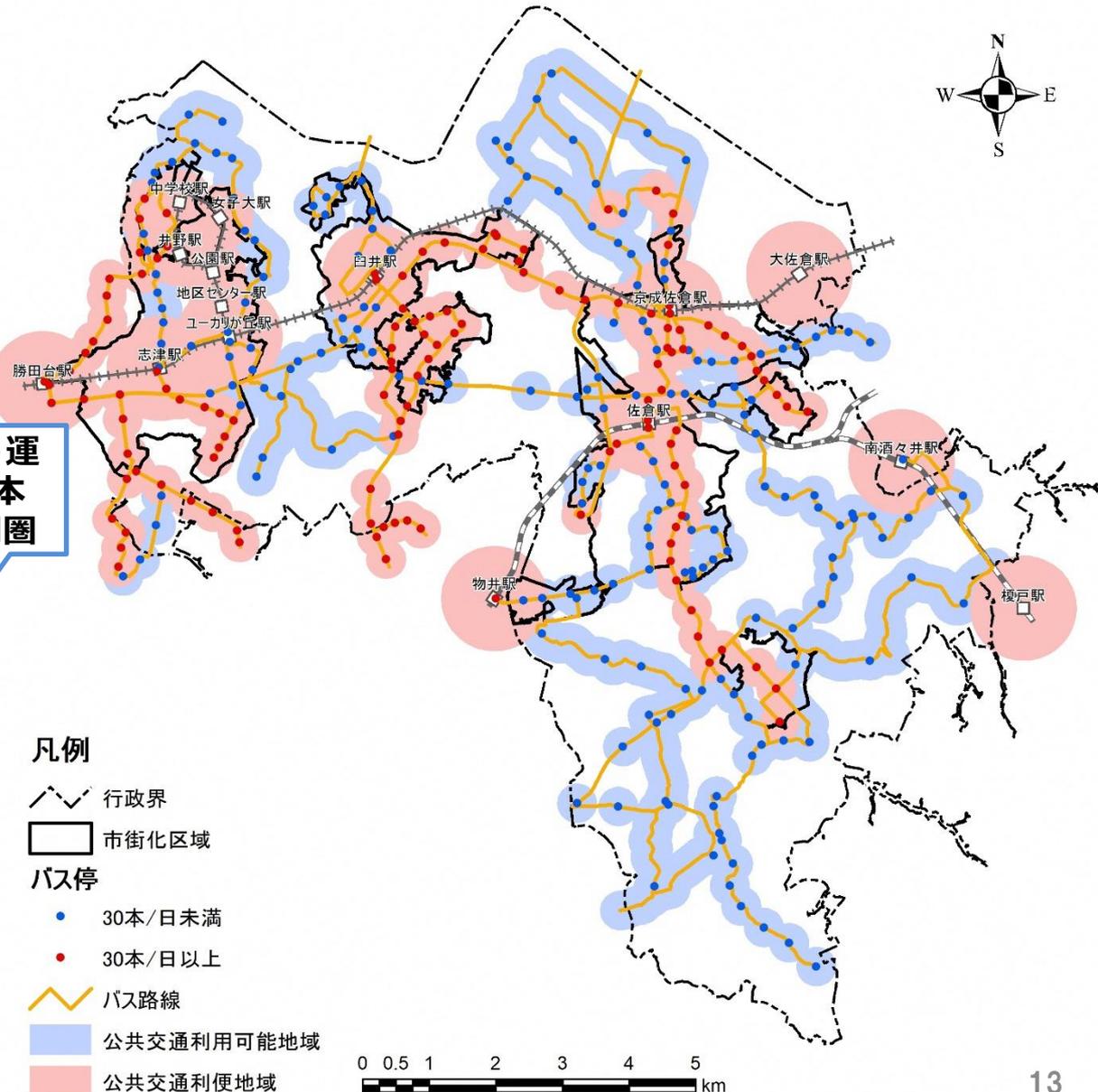
鉄道駅利用圏+運行本数が1日30本以上のバス停利用圏



内側：市街化区域 外側：市街化調整区域

- 公共交通利便地域
- 公共交通利用可能地域
- 公共交通空白地域

【公共交通の利用圏】



3. インフラ資産等の状況

- 佐倉市を発着地とする発生集中交通量は、平成10(1998)年以降減少傾向
- 通勤目的では鉄道利用が40%弱で安定的に推移
- 私事目的では、自動車への依存度が上昇

【代表交通手段（全目的）】



＜佐倉市を発着地とする発生集中交通量＞

495,469トリップ・エンド

671,783トリップ・エンド

653,780トリップ・エンド

551,841トリップ・エンド

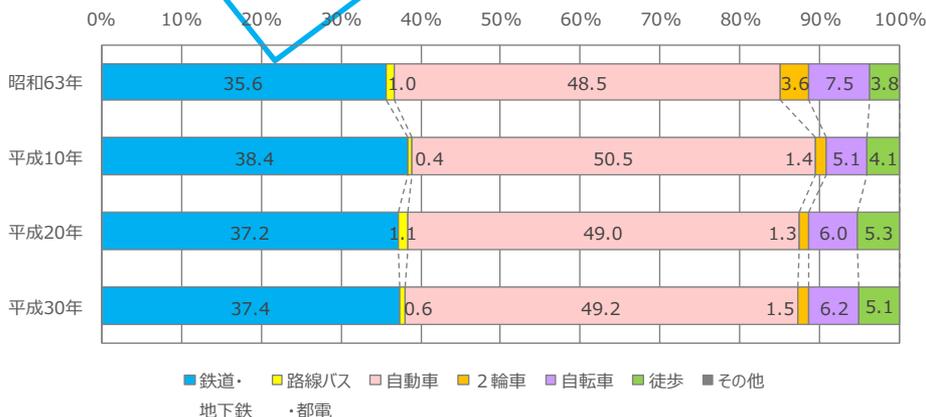
減少傾向
で推移

(トリップ・エンド：人がある目的地をもって、ある地点からある地点へと移動する際の出発側と到着側をそれぞれトリップ・エンドという)

やや自動車への依存度が上昇

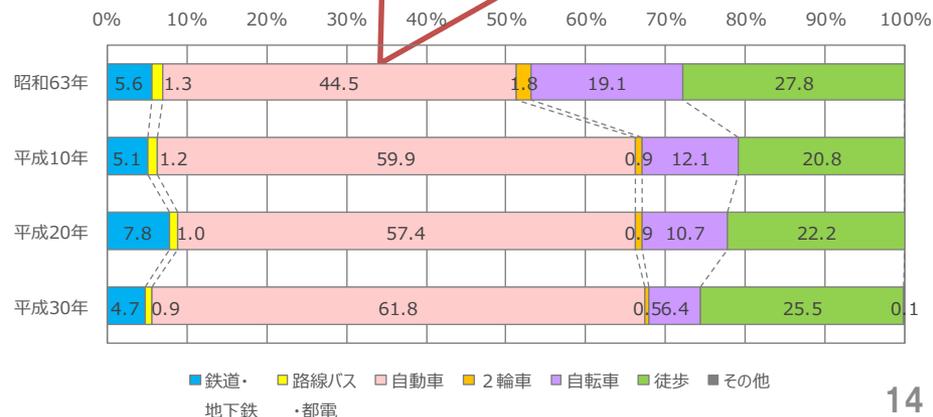
【代表交通手段（通勤）】

鉄道利用が40%弱で安定的に推移



【代表交通手段（私事）】

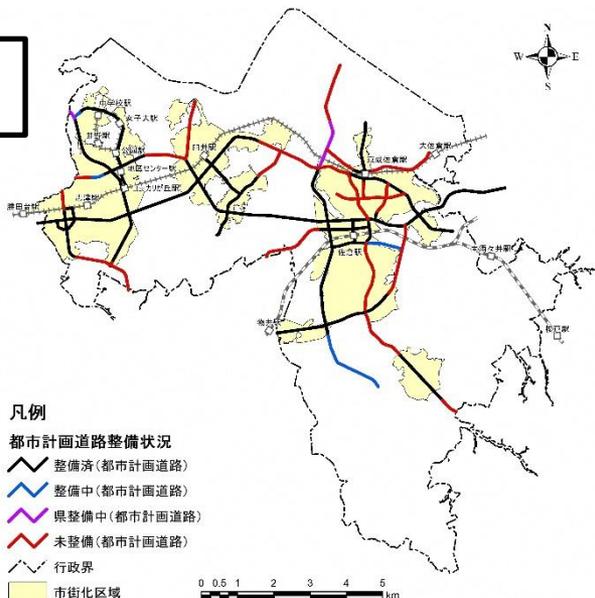
自動車への依存度が上昇



3. インフラ資産等の状況

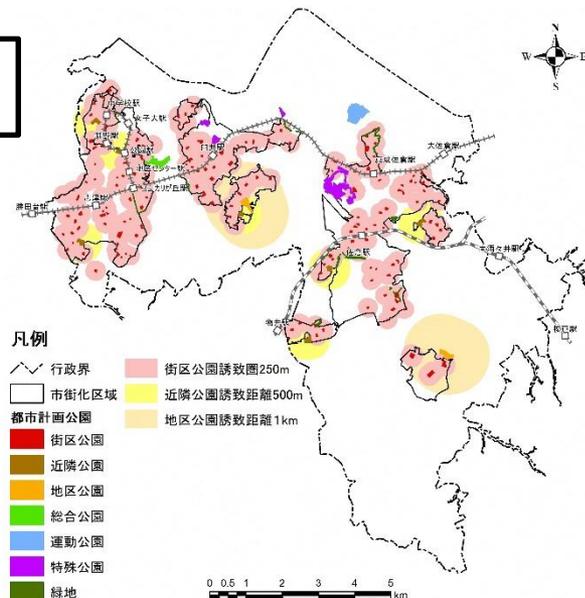
都市計画道路の整備状況

都市計画道路の整備率は、61.0%
(H30.04.01)



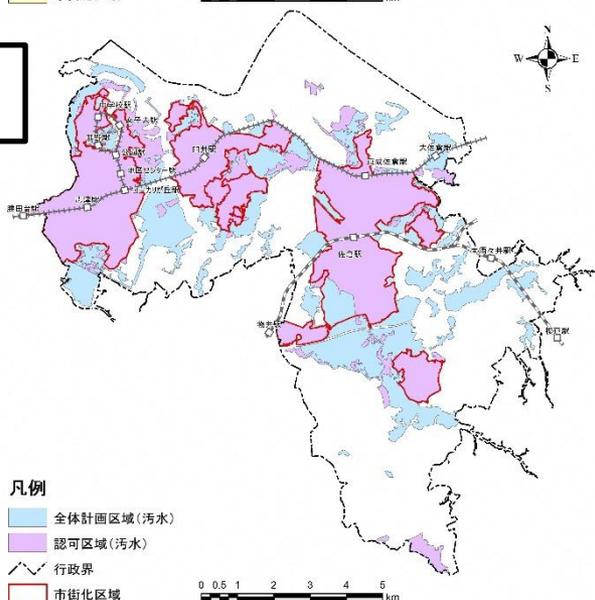
都市計画公園の整備状況

都市計画公園は、全て開設済
利用圏は、工業系の用途地域などを除く市街化区域をほぼカバー



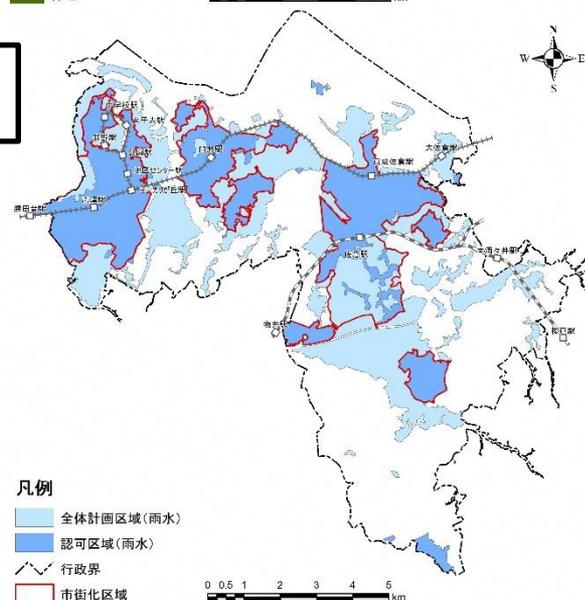
公共下水道(汚水)の整備状況

公共下水道(汚水)の普及率は、92.5%
(H30.03.31)



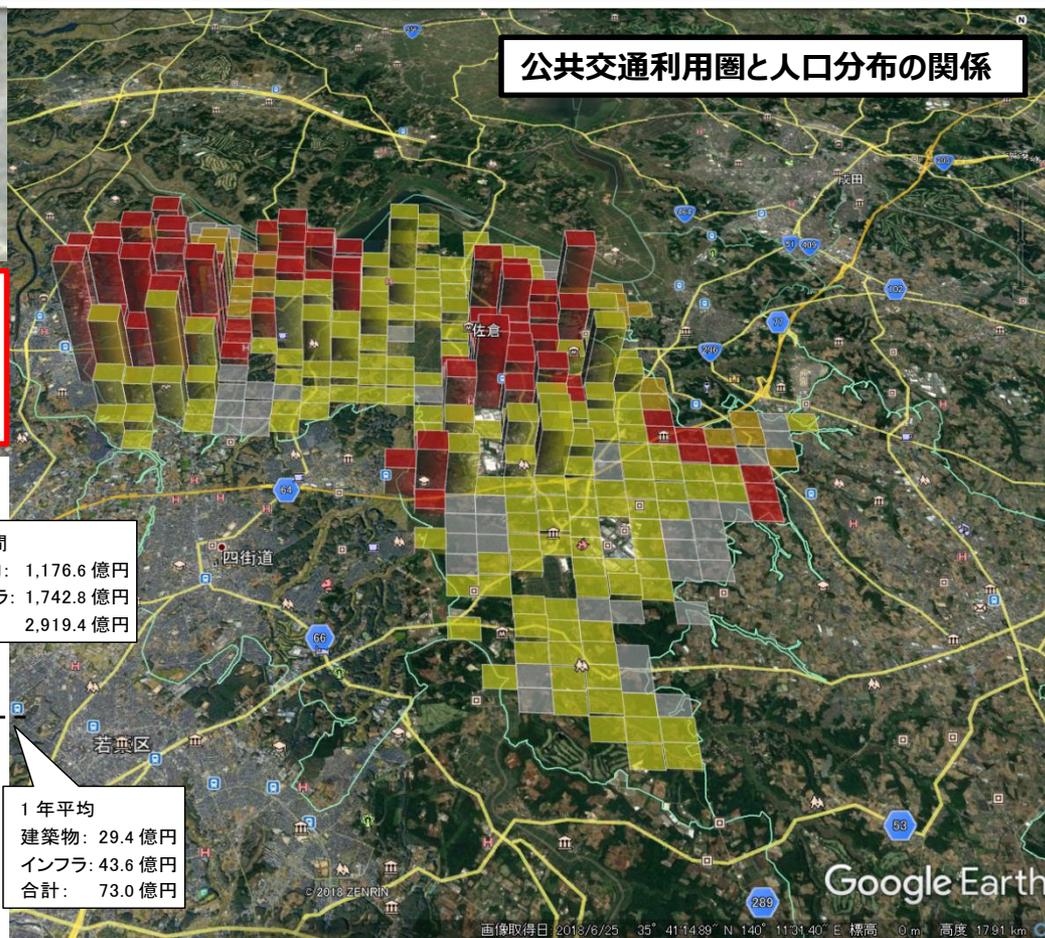
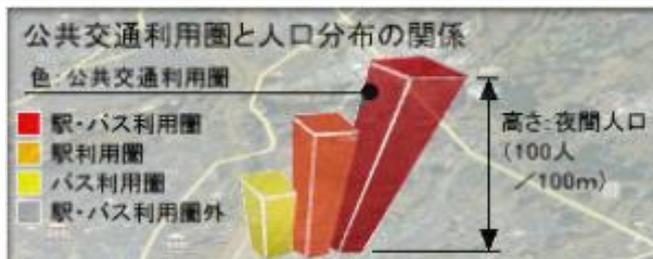
公共下水道(雨水)の整備状況

工業系の用途地域を除く市街化区域の全域で整備済

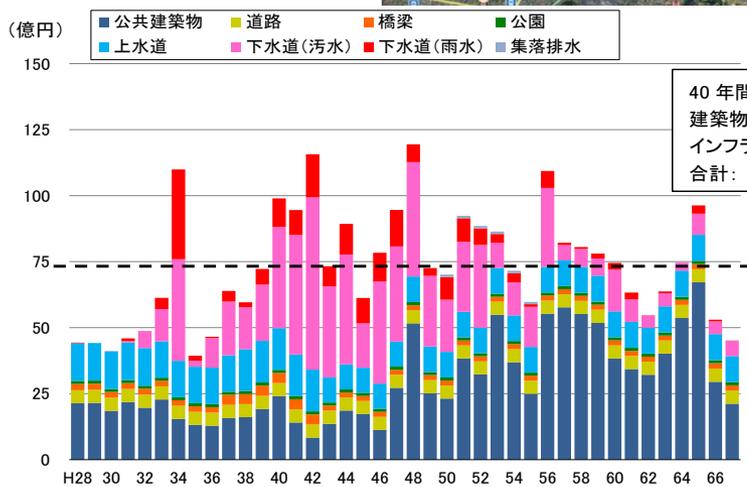


3. インフラ資産等の状況

- 公共施設等の更新費用の将来見通しは、多くの施設が大規模改修や更新時期を迎えるため、1年平均で約73億円規模に
- 公共交通利用可能地域(公共交通利用圏)に人口の93%が居住するなど、交通インフラと人口の配置がマッチした都市構造



<公共施設等の更新費用の将来見通し>
■ 1年平均で約73億円、40年間で約2,900億円の更新費用が必要と試算



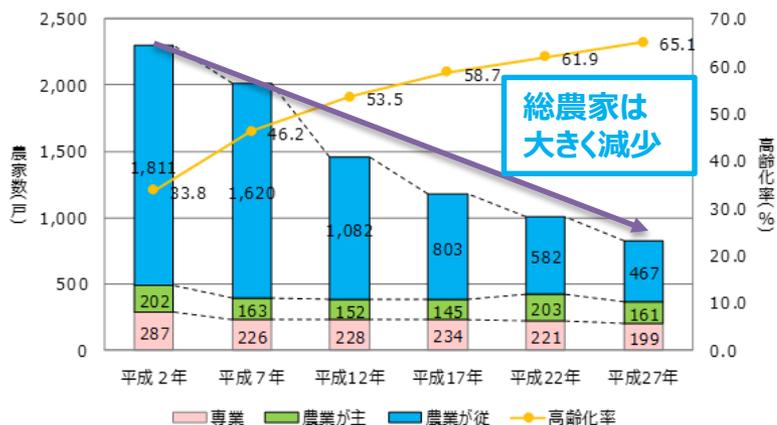
資料：佐倉市公共施設等総合管理計画(平成29年3月)

4. 經濟動向・財政狀況

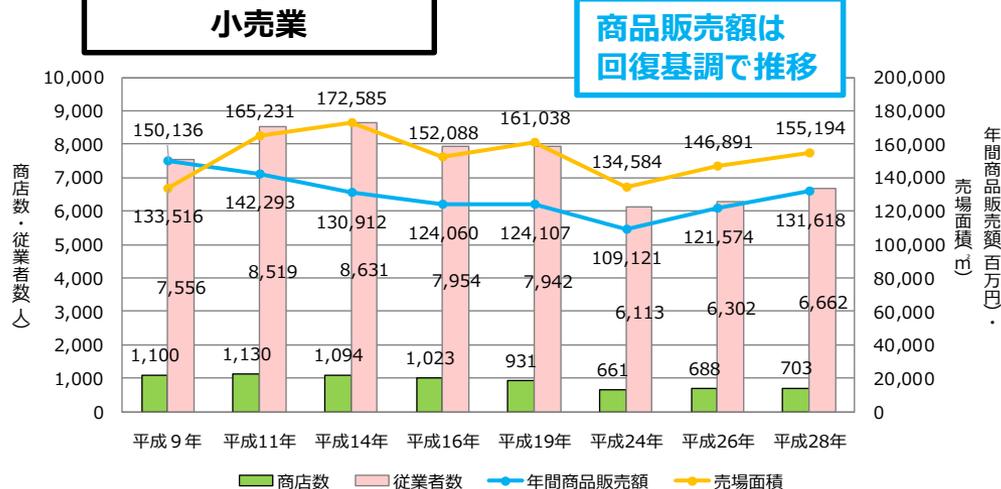
4. 経済動向・財政状況

- 農業は就業者の高齢化に伴い縮小傾向に
- 商工業は回復基調で推移し、観光は平成29(2018)年200万人規模に

農業



小売業



製造業



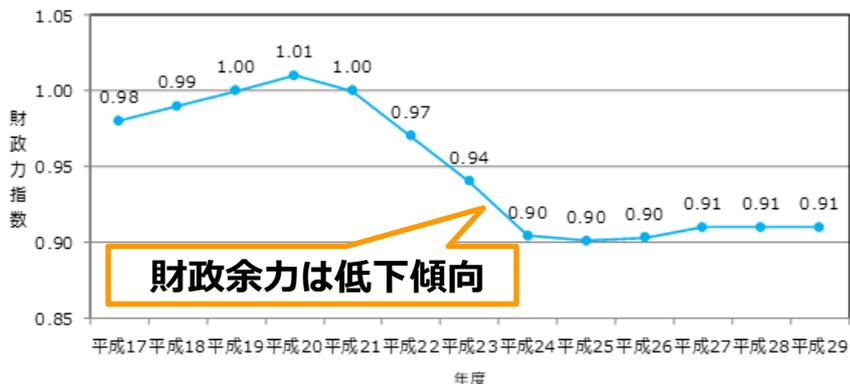
観光



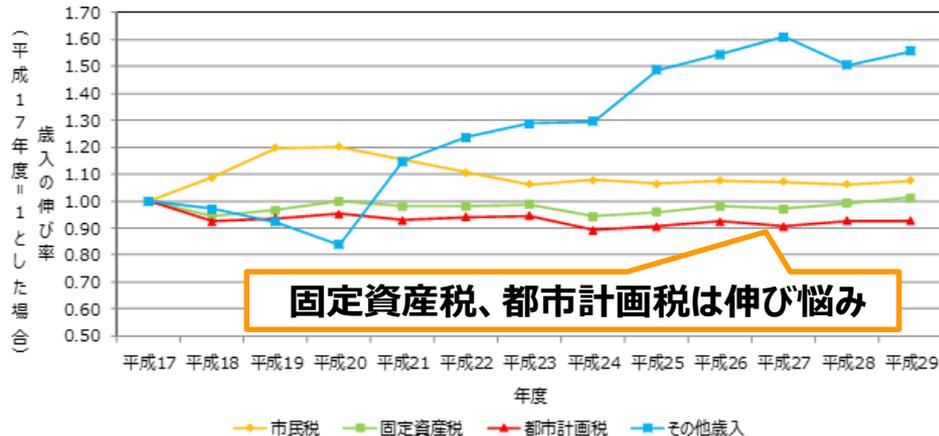
4. 経済動向・財政状況

- 市の財政は厳しい状況で推移
- 地価は下落傾向にあり、これらが算定基準となる固定資産税や都市計画税は伸び悩み

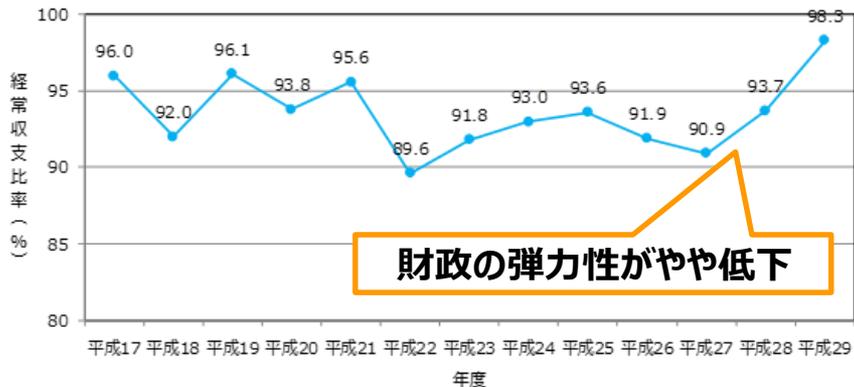
【財政力指数の推移】



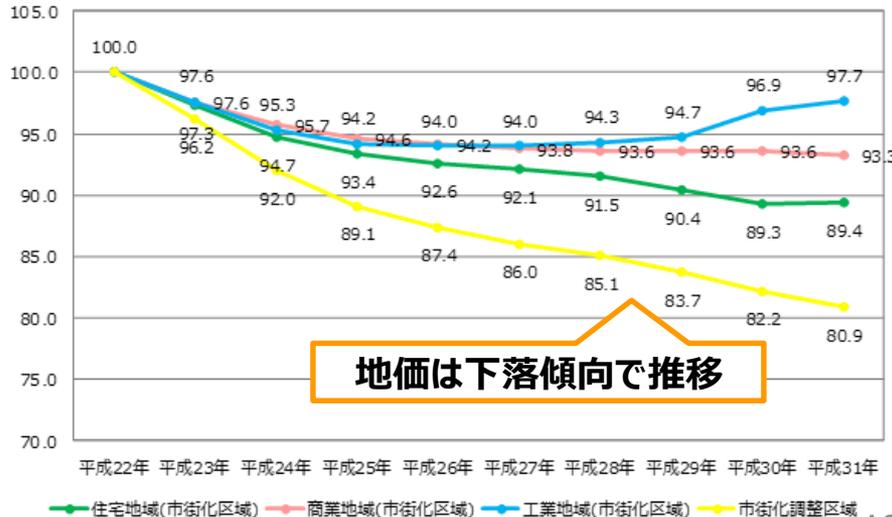
【費目別歳入額の指数(平成17(2005)年 = 1.00)の推移】



【経常収支比率】



【地価の指数(平成22(2010)年 = 1.00)の推移】

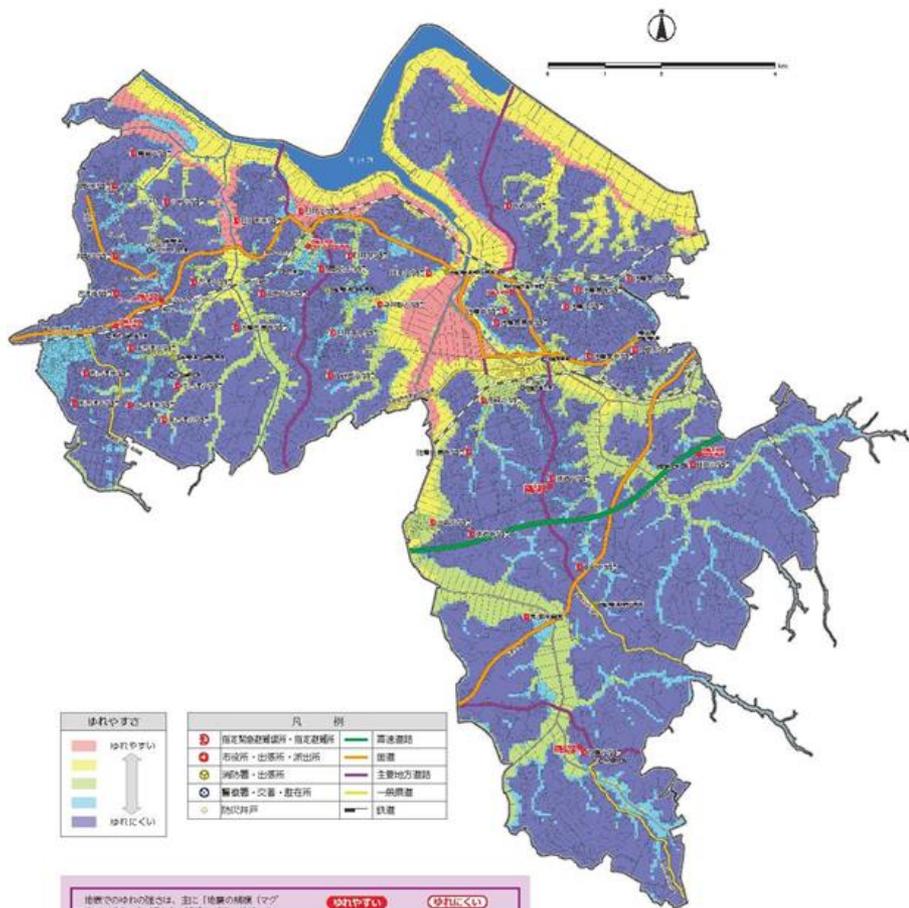


5. 災害リスクの状況

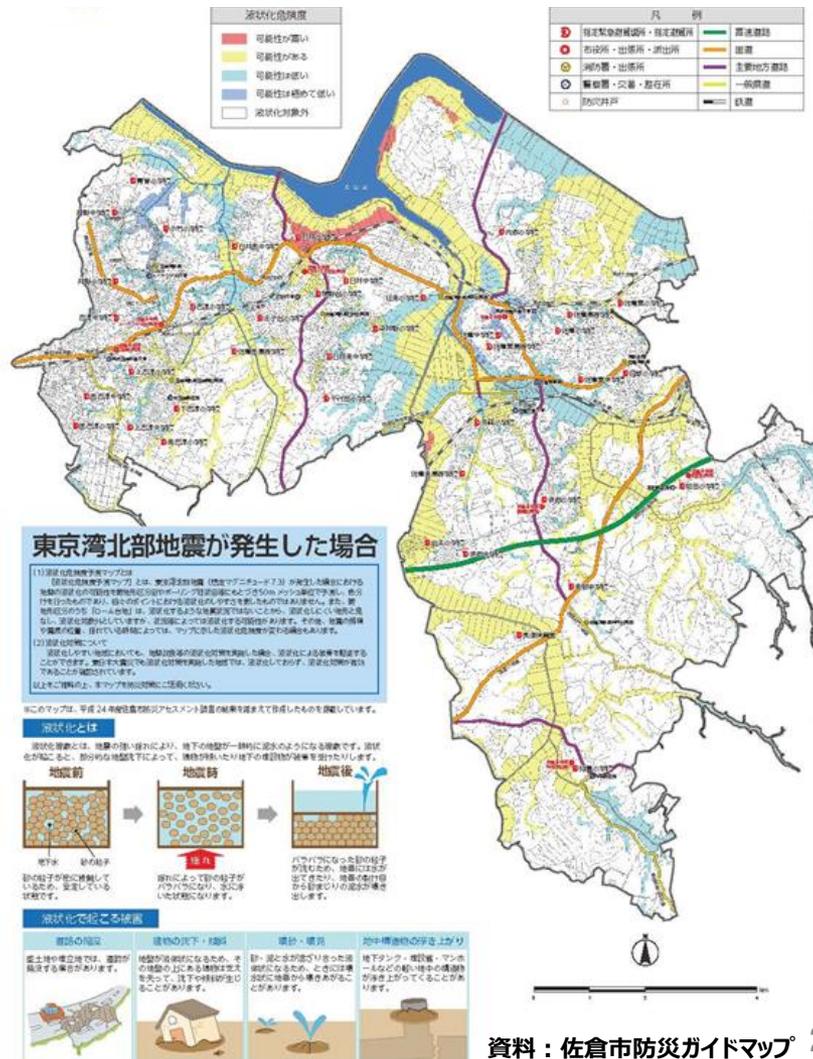
5. 災害リスクの状況

- 市街化調整区域に位置する河川沿いの低地部において、揺れやすく、液状化の可能性のある区域が分布

【揺れやすさマップ】



【危険度マップ】



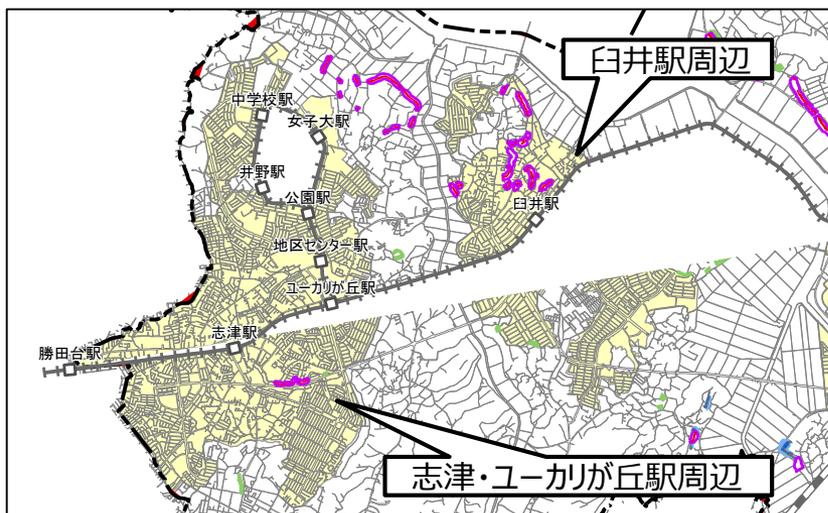
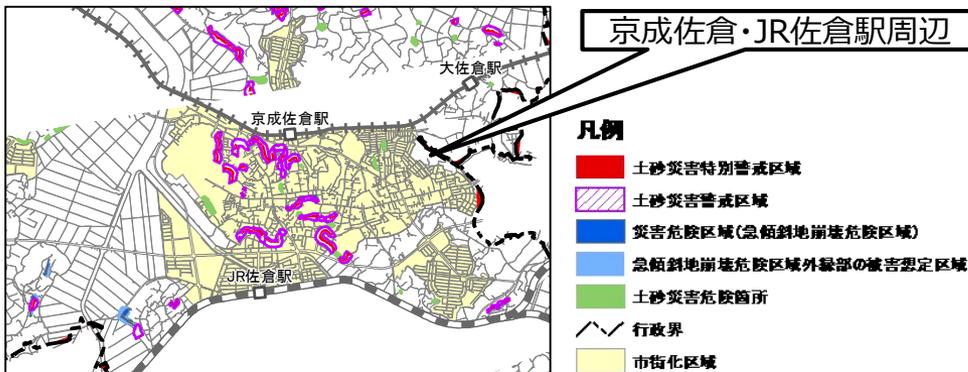
資料：佐倉市防災ガイドマップ

資料：佐倉市防災ガイドマップ 21

5. 災害リスクの状況

- 印旛沼、鹿島川、高崎川、南部川、印旛中央排水路などの沿川に広がる市街化調整区域のほか、JR佐倉駅北側の市街地にも外水氾濫による浸水想定区域が分布
- 急傾斜地崩壊危険区域や土砂災害警戒区域、土砂災害危険箇所が市街化区域内では、京成佐倉駅からJR佐倉駅の間や臼井地区の一部に分布

【土砂災害危険区域】



資料：佐倉市資料、千葉県資料

【浸水想定区域】



6. 自然・景観・文化財(文化資産)

6. 自然・景観・文化財(文化資産)

- 下総台地と印旛沼や湧水などの自然環境
- 中世以降に形成された城下町や宿場などの歴史・文化資産
- 高度経済成長期以降の開発などによって形成された利便性の高い市街地

- 印旛沼と印旛沼周辺の景観
- 印旛沼低地と谷津の田園景観
- 下総台地の田園景観



佐倉ふるさと広場
(白井田)

鹿島川沿いの集落
(飯野)



生垣や石積みで敷路が構成された集落
(坂戸)

- 佐倉城跡などの城跡
- 宮小路町などの歴史的なまち並み
- 歴史・文化的な資産

佐倉城跡
馬出空堀



武家屋敷通り
宮小路町

天保元年(1830)
創業の酒造所
(馬渡)



- 京成佐倉駅・J R 佐倉駅周辺などの商業系の市街地
- ユーカリが丘などの住居系の市街地
- ちばリサーチパークなどの工業系の市街地
- 国道296号などの幹線道路沿道の市街地



ユーカリが丘駅周辺
高層の共同住宅

小規模な開発により
整備された
緑豊かな住宅地
(上志津)

