

第4章 市域の概況

第1節 位置及び沿革

総-4-2

1. 位置

総-4-2

2. 沿革

総-4-3

第2節 自然的条件

総-4-4

1. 地形・地質

総-4-4

2. 気象

総-4-7

第3節 社会的条件

総-4-8

1. 人口

総-4-8

2. 土地利用現況

総-4-12

3. 交通網の概況

総-4-12

第4章 市域の概況

第1節 位置及び沿革

1. 位置

佐倉市は、千葉県北部、下総台地の中央部に位置し、都心から約40kmの距離にある。

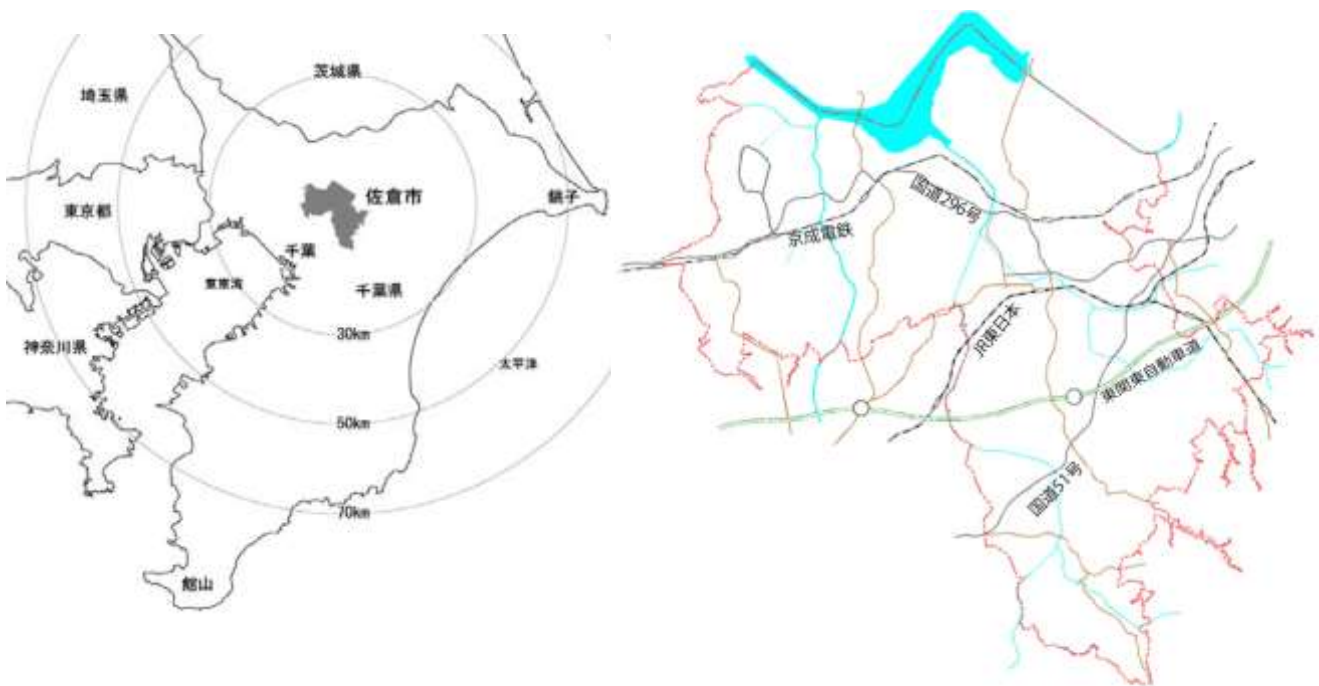
また、成田国際空港から西へ約15km、県庁所在地の千葉市から北東へ約20kmの距離にあり、市北部には自然豊かな印旛沼が広がる行政面積103.69km²の首都圏近郊都市である。

市域は、印旛沼の南に広がる台地、傾斜地、水田から構成されており、鹿島川、高崎川、手繰川、小竹川等が、印旛沼に注いでいる。標高30m前後の下総台地は北から南へ向かうほど徐々に高くなる。

公共交通機関は、京成電鉄本線、J R 東日本鉄道総武本線・成田線が市の東西を横断し、都心まで約60分、成田国際空港と千葉市へはそれぞれ約20分で結ばれている。

また、道路状況は、都心と成田国際空港を結ぶ東関東自動車道が市の南部を通り、佐倉インターチェンジにより国道51号と連結され、市の東西を国道296号、南北を県道千葉臼井印西線、佐倉印西線が走り、主要な幹線道路網を形成している。

【佐倉市の位置】



2. 沿革

本市周辺は、印旛沼及びその周辺河川がもたらす水利の良さと、比較的温暖な気候に恵まれていたことから、古くは旧石器時代から人々が活動し、様々な時代の遺跡が数多く分布している。

古代から中世にかけて、現在の霞ヶ浦から印旛沼、手賀沼に広がる“香取の海”とよばれる大きな内海があり、沿岸地域の人々は“香取の海”を通じて広く列島各地と交流し、特色ある文化を築き上げた。

中世には、市内に臼井城や岩富城が築城され、戦国時代には、本佐倉城を拠点とする千葉氏や原氏等が市域周辺を支配していた。

天正18年（1590年）以降は、関東に入った徳川家の支配するところとなり、その有力家臣の土井利勝によって佐倉城が築かれ、その後城下町としての機能も整備された。また、佐倉新町を中心として商工業が発達し、江戸からの街道筋としての臼井や馬渡は宿場町として発展した。

明治時代から第2次世界大戦の終了まで、陸軍の兵営（歩兵第2連隊・歩兵第57連隊）が佐倉城跡に置かれ、連隊の街として賑わいをみせた。

戦後の復興期を経て、昭和29年3月に、佐倉町・臼井町・志津村・根郷村・弥富村・和田村の6町村の合併により、佐倉市が誕生した。その後、旭村及び四街道町（当時）の一部が編入され現在に至っている。

なお、前述の“香取の海”については、江戸時代初期まで存在していたが、江戸時代初期において、江戸を洪水から守ることや食糧増産等を目的に、当時東京湾に注いでいた利根川を銚子で太平洋に注ぐ川に変えるいわゆる「利根川東遷」工事が行われたことで、堆積作用による湖沼化が急速に進んだほか、江戸時代を通じて行われた河川改修や新田開発に伴う干拓等により、香取海は次第に縮小し、低湿地となり、現在の姿に至ったとされる。

さらに、印旛沼については、明治から昭和初期にかけての干拓事業を経て、昭和43年（1968年）の「印旛沼開発事業」竣工により、現在の姿に確定している。

第2節 自然的条件

1. 地形・地質

本市の地形は、下総層群のひとつである成田層の上部に関東ローム層が堆積した台地、台地と低地の間の斜面地、印旛沼に注ぐ中小河川沿いの低地、人工改変地に大きく区分される。

(1) 台地

本市北部の印旛沼周辺や印旛沼に注ぐ鹿島川沿いの低地を除いて、市のほぼ全域に広がっている。

台地は、台地面（平坦面）と台地縁辺部の斜面、台地上の凹地（浅い谷）に分けられる。標高は、市の最南部の宮内や飯塚で40～42mと最も高く、市の中央部や佐倉インターチェンジ付近で30～35m、市北部の印旛沼付近では25～27mと北に向かって高度を減ずる。

これらの台地面より5～10m程度低い台地面が印旛沼周辺の台地縁部等に小規模に分布している。

台地面には厚さ数mの関東ローム層及び洪積層が広く分布し、これらは比較的良好に締まった砂層及び固結した粘性土層からなる。その下には台地の主体を構成する下総層群（上部に一部姉崎層を置く成田層）があり、成田層はよく締まった厚い砂層である。

また、台地面を侵食してできた凹地（浅い谷）には、軟弱な粘性土等からなる二次堆積物が薄く堆積している。

段丘縁周部（段丘崖）の斜面は、台地から低地への変換部にあたり、比高（高低差）15～30m程度であり、全体に緩斜面が発達するが、鹿島川の右岸等では傾斜30°以上の急斜面もみられる。

(2) 低地、人工改変地等

低地は、台地を開析して広がる谷底平野、はん濫平野、後背湿地と、印旛沼の南側に広がる干拓地から構成されており、一級河川の鹿島川や高崎川、準用河川の南部川、佐倉川、市西部を流れる上手繰川沿いに分布する。

後背湿地については、洪水時にあふれた水が自然堤防や台地に囲まれた箇所等の低い場所に長い間たまって湿地状になった水はけの悪い土地である。ここには、軟弱な粘性土層が堆積している。

谷底平野については、台地を刻み込んでできたものであることから、狭長な平野となっており、谷幅は200～500m程度となっているが、鹿島川の下流部の寺崎、羽鳥、飯重付近では幅2kmと広くなり、広大な後背湿地を形成している。

また、干拓地については、印旛沼南側の狭長な地域から鹿島川下流部の佐倉川合流部にかけて分布している。

このほか、干拓地や低地の谷、洪積台地上の浅い谷を埋めた盛土及び台地を削る等の切土による造成を行った人工改変地が市内に分布している。

なお、「第1節 位置及び沿革」において記述をしたとおり、かつて印旛沼周辺は、“香取の海”という内海の一部（“印旛浦”と呼称される。）であったが、鹿島川や上手繰川等の上流からの土砂の流入と海退現象によって徐々に陸地化が進行し、さらに江

戸時代初期からの「利根川東遷」工事が行われたことで、堆積作用による湖沼化が急速に進み、現在の印旛沼の原型が形づくられたとされている。そして、明治から昭和初期にかけての干拓事業を経て、昭和43年（1968年）の「印旛沼開発事業」竣工により、現在の姿に確定している。

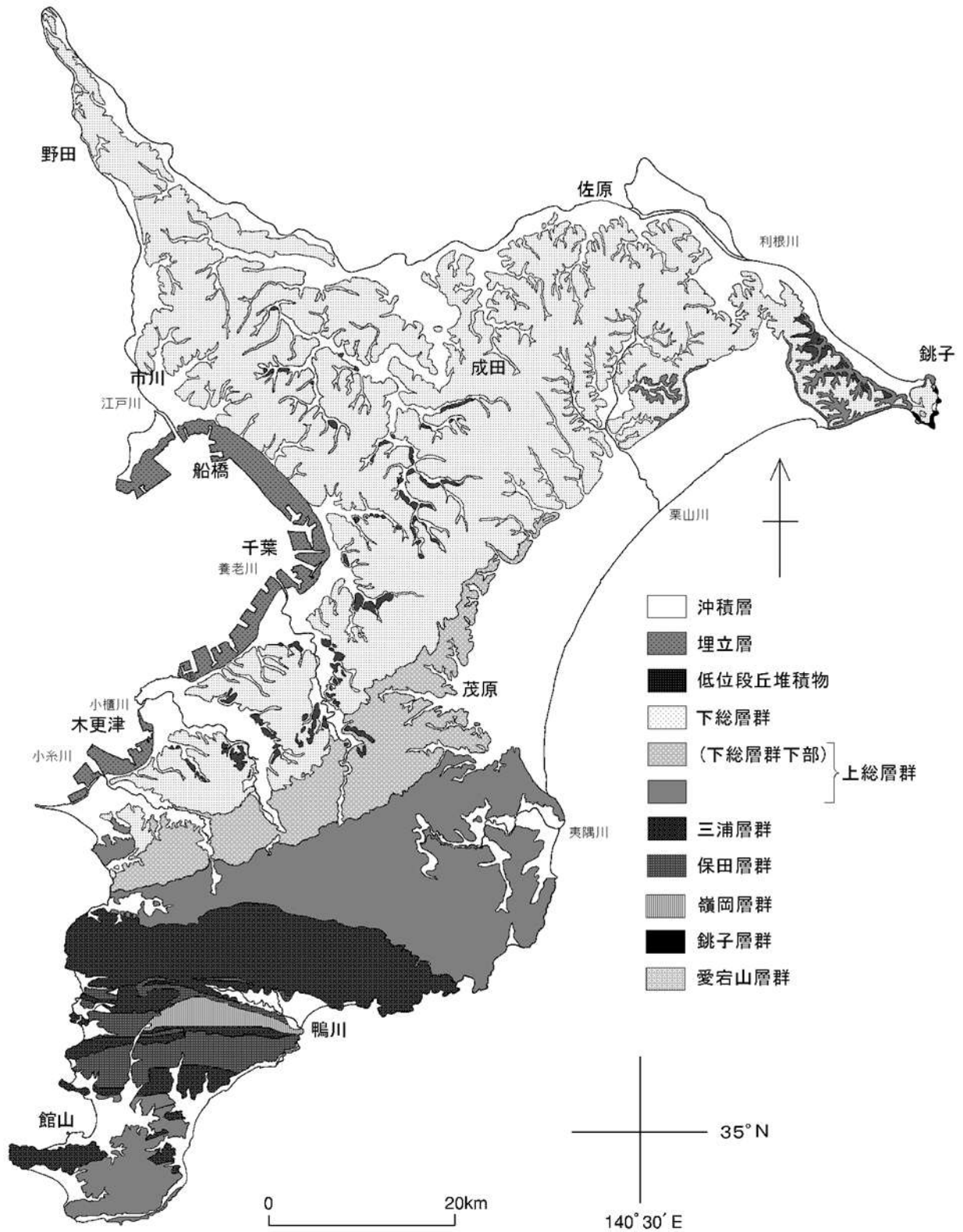
このような地形の成り立ちからして、佐倉市内の低地や干拓地の基盤には、台地を構成する地層と同じものが分布しているものの、低地部の成田層を覆う沖積層は、縄文海進時のおぼれ谷に、約1万年前から近代までの間にかけて、泥や砂が堆積したものである。

このため、台地部の洪積層に比べ、低地部の表層地盤である沖積層は、固結度が小さく、極めて軟弱なシルト層や軟弱な砂層が分布し、腐食物を含むこともある。

【地質構成】

時 代		層 群	地 層	
第 四 紀	沖積世	沖積層	沖積層	
	洪積世	関東ローム層	立川ローム層	
			武蔵野ローム層	
			下末吉ローム層・常総層	
		下総層群	姉崎層	
			成 田 層	木下部層
				上岩橋部層
				清川部層
			藪層・瀬又層	
			地藏堂層	
			泉谷層	
			金剛地層	

【千葉県の地表地質図】



2. 気象

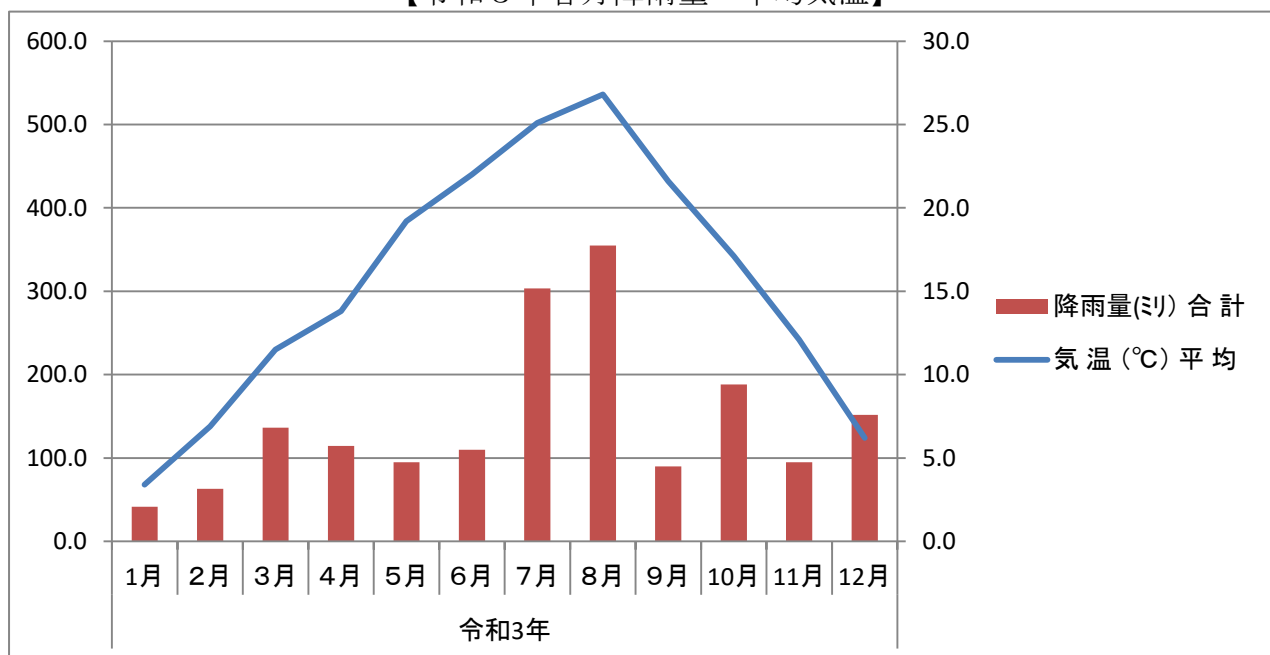
過去10年間における、本市の気象状況について、年間平均気温は15.2度、年間降雨量の平均は1,507.3mm、年間平均風速は2.5mとなっており、比較的温暖である。

令和3年における年間降雨量は、1,743.5mm、年間平均風速は、2.4m/秒である。

【各年気温・降雨量・風速】

区分 年月		気 温 （℃）			降 雨 量 (mm)		風 速 （m/sec）	
		平 均	最 高	最 低	合 計	日最大	最大 風速	平均 風速
平成	20	14.5	35.5	-6.8	1454.5	83.0	15.0	2.4
	21	15.1	34.3	-5.7	1650.0	142.0	14.9	2.6
	22	15.4	36.6	-6.1	1723.5	100.0	16.1	2.6
	23	15.0	36.5	-7.6	1358.5	129.0	15.9	2.6
	24	14.5	36.2	-6.6	1424.5	57.5	15.6	2.4
	25	15.2	37.8	-5.8	1455.5	226.5	18.2	2.6
	26	14.8	35.9	-5.9	1555.5	94.5	13.6	2.4
	27	15.3	36.6	-4.9	1513.0	102.5	13.2	2.5
	28	15.4	36.2	-5.9	1551.5	98.5	16.4	2.4
	29	14.7	35.7	-7.0	1413.5	108.5	14.0	2.4
30	15.3	36.6	-4.9	1513.0	102.5	13.2	2.5	
令和	元	15.7	37.6	-5.9	1284.5	55.5	18.3	2.7
	2	15.5	36.7	-5.9	1618.5	76.0	15.7	2.5
	3	15.5	35.7	-7.9	1743.5	97.0	14.2	2.4

【令和3年各月降雨量・平均気温】



資料: 銚子地方気象台

第3節 社会的条件

1. 人口

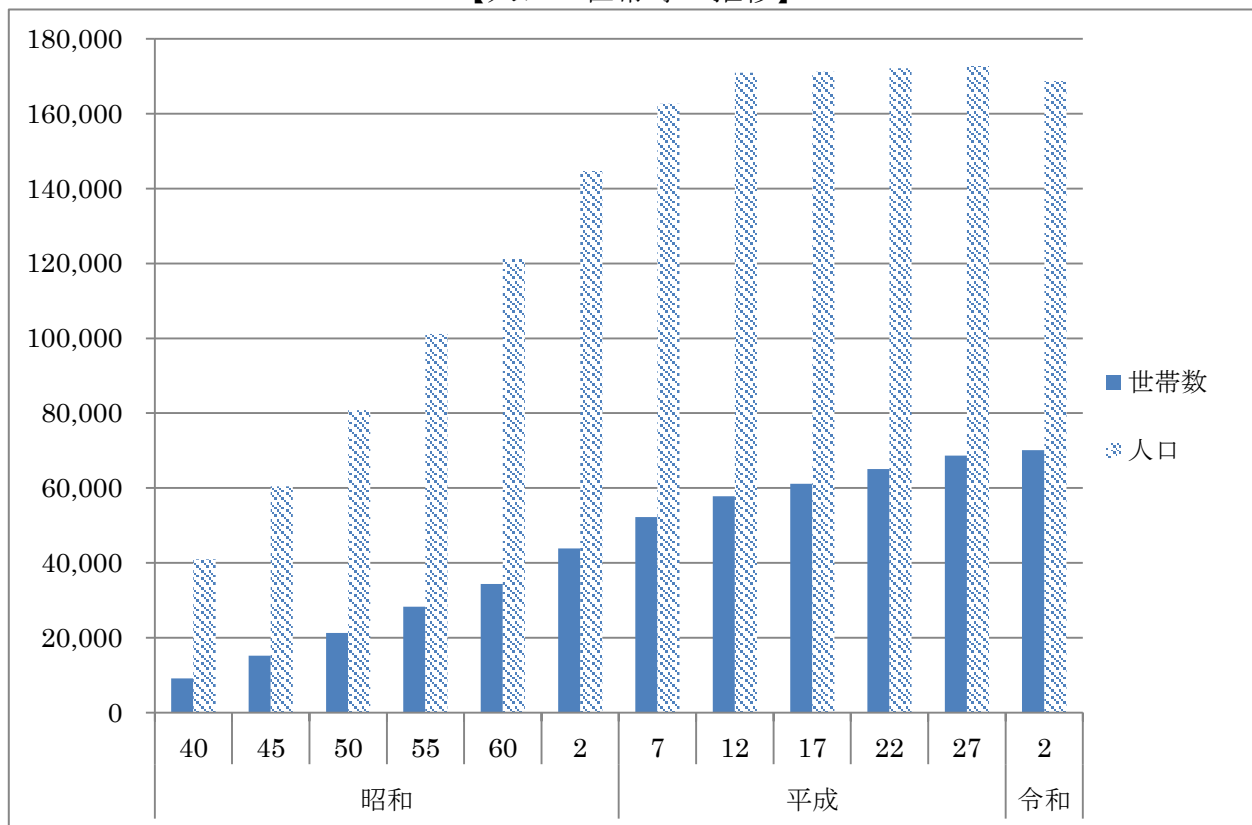
(1) 総人口・世帯・年齢別人口の推移

令和2年国勢調査結果によれば、本市の総人口は、168,743人であり、総世帯数70,131世帯となっている。一世帯あたり人員は、2.37人であり、人口密度は、1,627.4人/㎢と千葉県全体の数値（1,218.5人/㎢）より高い。

昭和40年から令和2年までの人口・世帯数の推移は、下に示すとおりであり、昭和40年代に始まる住宅都市化の進行によって、昭和40年から平成7年までの30年間に人口が4倍になっている。

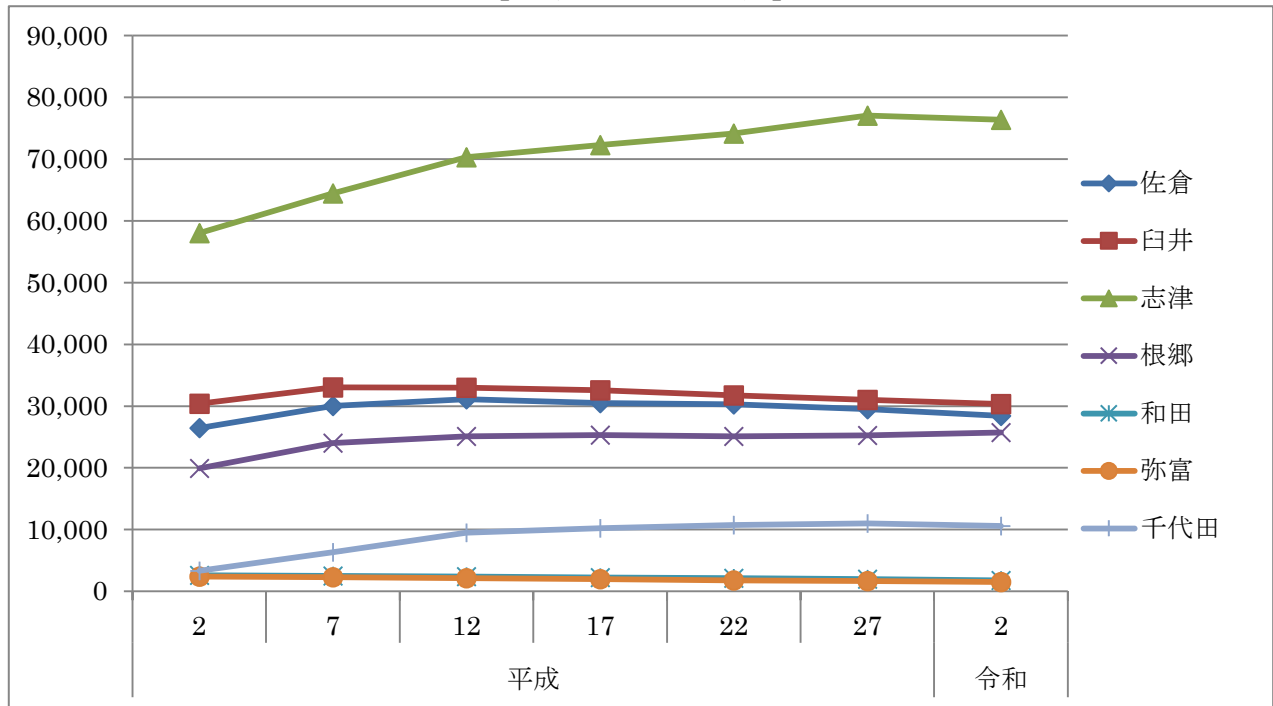
地域別にみると大規模住宅団地のある志津地区の人口集積が最も高く、次いで臼井地区、佐倉地区、根郷地区、千代田地区の順となり、鉄道駅のある地域での人口集積が高いが、一方で、和田地区、弥富地区といった市の南東部では低くなっている。

【人口・世帯等の推移】



資料：国勢調査

【地域別人口の推移】



資料：住民基本台帳人口

また、年齢別人口の推移では、下表に示すように、全国的な出生率の低下と平均寿命の伸長を反映して、年少人口（15歳未満）比率の低下と老年人口（65歳以上）比率の上昇がみられ、千葉県の構成比（それぞれ11.9%及び27.6%）、全国構成比（それぞれ12.1%、28.7%）より高齢化率が高くなっている。

【年齢別人口の推移】

年次 年齢	平成17年		平成22年		平成27年		令和2年	
	人口	構成比	人口	構成比	人口	構成比	人口	構成比
0～14歳	22,138	12.9	21,454	12.5	20,505	11.9	18,589	11.1
15～64歳	119,791	70.0	112,223	65.2	102,334	59.4	94,196	56.1
65歳以上	29,138	17.0	38,498	22.4	49,464	28.7	55,000	32.8
総人口	171,246	100.0	172,183	100.0	172,738	100.0	168,743	100.0

(単位：人、%)

注：各年国勢調査による。

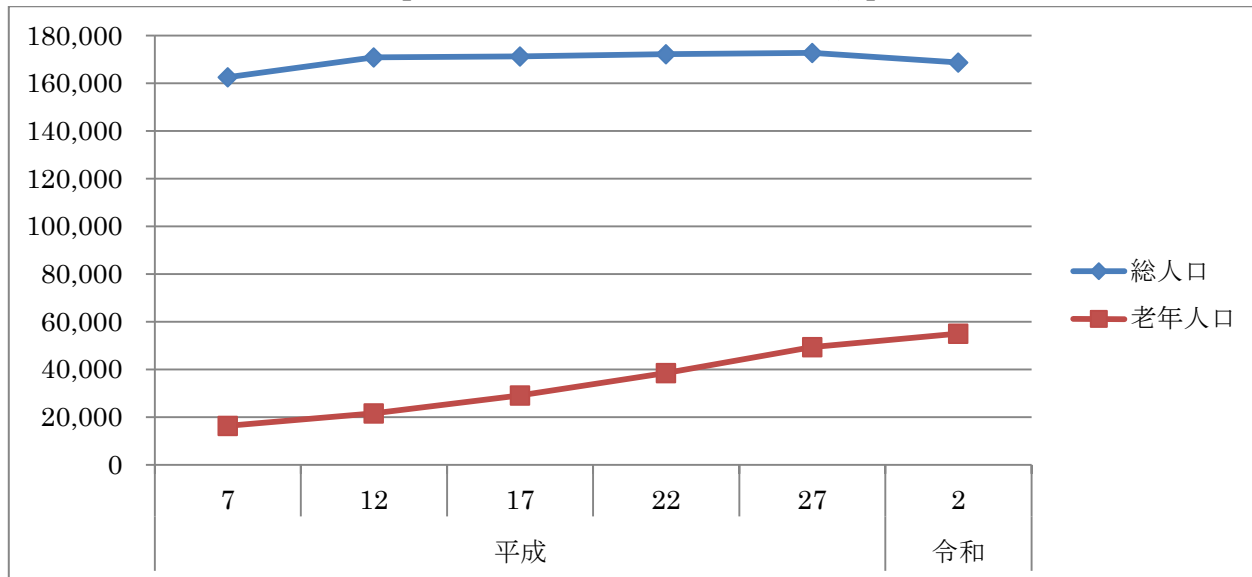
総人口には年齢不詳の人口を含む。

構成比の合計は、四捨五入の関係で100.0%にならない場合がある。

(2) 高齢者の人口推移

令和2年の老年人口（65歳以上）は、総人口の32.8%であり、増加傾向にある。

【老年人口（65歳以上）の推移】



区分		平成7年	平成12年	平成17年	平成22年	平成27年	令和2年
千葉県	老年人口	651,789	837,017	1,060,343	1,320,120	1,584,419	1,699,991
	人口	5,797,782	5,926,285	6,056,462	6,216,289	6,222,666	6,284,480
佐倉市	老年人口	16,437	21,627	29,138	38,498	49,464	55,000
	人口	162,624	170,934	171,246	172,183	172,738	168,743

(単位：人)

注：各年国勢調査による。

(3) 昼間人口の推移

平成27年における本市の昼間人口は143,486人で、流入人口が24,197人、流出人口が53,450人となっている。

また、昼間人口比率（常住人口100人あたりの昼間人口の割合）は84.2となっている。

【昼間人口の推移】

区分 年次	夜間人口 (常住人口)	昼間人口	昼間人口比率 (常住人口=100)	流入人口	流出人口	流出超過人口
平成12年	170,787	131,971	77.3	24,337	63,153	38,816
平成17年	171,067	132,252	77.3	22,969	61,784	38,815
平成22年	172,183	139,203	80.8	22,884	55,864	32,980
平成27年	172,738	143,486	83.1	24,197	53,450	29,253

(単位：人、%)

注：各年国勢調査による。

2. 土地利用現況

本市の土地利用は、南部の丘陵地等を中心とした山林、印旛沼の周辺や鹿島川、手繰川流域等の低地部に集中している農地、西部及び東部地域に分散して形成された住宅地を中心とする市街地によって構成されている。

現在の市街地は、古くからの既成市街地に加えて、昭和40年代以降の宅地開発によって京成本線及びJR総武本線の各駅を中心に形成されたものであり、大きく分けて、志津（志津駅、ユーカリが丘駅）、臼井・千代田（京成臼井駅）、佐倉・根郷（京成佐倉駅、JR佐倉駅）の3地区に分かれている。

商業地は、志津駅、ユーカリが丘駅、京成臼井駅、京成佐倉駅とJR佐倉駅に分散して形成されているが、いずれも中心商業核を形成するには至っていない。

工業地は、南東部に佐倉第1、第2、第3、熊野工業団地が整備されている。

3. 交通網の概況

鉄道については、北部に京成本線、中央部にJR総武本線が走っている。京成本線には志津駅、ユーカリが丘駅、京成臼井駅、京成佐倉駅、大佐倉駅、JR総武本線にはJR佐倉駅がある。また、JR線は市の東端で北行して成田方面へ向かう成田線と南行して銚子方面へ向かう総武本線に分かれている。

また、新交通システムのモノレール山万ユーカリが丘線については、ユーカリが丘駅を起終点として、ユーカリが丘、宮ノ台地区を周回している。

幹線道路では、高速自動車国道として東関東自動車道水戸線が市の南部を通り、広域幹線道路として国道51号、国道296号が通っている。

南部地域を通る東関東自動車道水戸線は、佐倉インターチェンジにより国道51号と連結されており、国道51号とともに、千葉と成田方面を結び、国道296号は北部の志津、ユーカリが丘、臼井、佐倉の各市街地を結んで、酒々井方面と連絡している。

その他の主要道路としては、主要地方道佐倉印西線及び千葉臼井印西線が市内を南北に縦断し、市内各市街地間の連絡及び広域幹線道路との連絡機能を果たしている。

交通量については、平成27年度道路交通センサスによると国道51号で21,281台/24hとなっている。また、国道296号や主要地方道は北部の既成市街地や入り組んだ地形の区間を通ることから、幅員が狭く、屈曲箇所が多いこともあり、各所で交通渋滞を引き起こしている。