

12. 都市づくりの課題

【都市の現状・特性】

○交通利便性の向上が期待される

・千葉市へは約35km圏にあり、鉄道で快速電車で約40分、茂原市とは約7分の時間距離にある。町の中央部を縦断する国道128号を骨格として幹線道路網が形成され、圏央道がH25年4月に北西方向にある茂原市・長南町内に整備され、その関連で地域高規格道路茂原一宮道路(長生グリーンライン)の整備が計画中で、交通利便性の向上が期待される。

○自然環境に恵まれ、歴史も古い

・町全域は西側の丘陵地と東側の平坦地に区分され、平坦地はJR上総一宮駅周辺の市街地とそれを囲む農耕地及び太平洋に面する海岸部に区分される。丘陵地のほとんどと海岸部は、「県立九十九里自然公園」に指定され、豊かな自然環境・景観を見せる。冬暖かく、夏は涼しい。一宮川河口に発達した町で、古くは玉前神社の門前町として栄え、江戸時代には近隣の商業経済の中心として栄えた。

○人口は漸増、世帯数は大きく増加。また、高齢化が進展し、高齢者のいる世帯と高齢単独世帯が大きく増加

・人口は増加傾向、世帯数は核家族化等に伴い大きく増加し、H17年～22年にかけて人口が3.2%、世帯数が9.1%の増加率を示し、H22年で12,000人、4,400世帯となる。少子高齢化、特に高齢化が進展し超高齢社会となっている。社会増加数はH16年以降増加傾向にあったが、H21年以降減少に転じた。

・年齢別では、H12年～22年の10年間で60歳以上と30～39歳の年齢層で増加し、10～30歳の年齢層で減少。

・高齢者のいる世帯は、一般世帯の約半数あり、その約2割が高齢単独世帯で、10年間で高齢者世帯が17%、高齢単独世帯が61%増加。

・地区別では、17区と船頭給区の人口規模が800人以上と特に大きい。10年間で、新浜区が増加数(264人増)、増加率(69%)共大きい。また、増加数では11区・12区・17区(282人増)が多く、増加率では8区・2(91%)と新浜区(69%)が大きい。一方、宮原区と1区・10区・3区で減少数(50人以上減)・減少率(10%以上減)共大きい。

・人口移動は、全体の57%が県内間移動。5年間で約600人の転入超過。東京都、茂原市、千葉市、いすみ市間の人口移動数が多く、特に東京都からの転入が多く300人以上の転入超過。千葉市間、長生村間が転出超過。いすみ市間、神奈川県間、埼玉県間が転入超過。

・通勤者の地元従業者率はH22年で約42%と低く、地元従業者数は10年前に比べ19%減少。茂原市間(大幅な流出超過)、いすみ市間と長生村間(若干の流入超過)の通勤者が多く、また千葉市間、県外間が大幅な流出超過。就従比はH22年で74%と約1,400人の流出超過。

○農業・観光関連産業が主だが、就業の場が不足

・産業の特色として、農業、観光関連の事業所数が多く、従業人口もこれらの産業のほか、医療・福祉関連の従業者数の割合が比較的高い。

・基幹産業である農業は、農家数が10年前の75%に減少。耕地面積では田が10年間で全体として60ha減少。粗生産額も減少傾向。そのうち野菜は全体の53%、果実が17%、米が15%を占める。野菜と米、果実は減少傾向、畜産は増加傾向。ガラス温室団地によるハウス栽培によりトマトは収穫量で県内第3位を誇る。(平成25年度)メロン、梨等も特産品である。

・工業は事業所数、従業者数、出荷額共に減少傾向。特に事業所数は、この10年間で半数以下に減少。

○購買力の周辺都市への流出が顕著で小売業は厳しい状況にあり、既存商店街は活気が乏しい

・小売業は、販売効率が低く小規模な商業力の弱い店舗が多く、店舗数、販売額共H14年～18年にかけて大きく減少。買回品と最寄品の地元購買率は各11%、50%とかなり低い。買回品では、茂原市への依存度が特に強い。卸売業は、店舗数、従業者数、販売額共に概ね横ばい傾向。

・商業地は、近隣商業地域の国道128号沿道に多く立地。上総一ノ宮駅東側に点在。また、主要地方道飯岡一宮線沿道にも、ホテルやレストラン等の商業施設が立地。国道128号沿道の既存商店街は交通量が非常に多い上に歩道が狭く、安全快適に買い物ができる環境になく、駐車場も少ないなど車社会に対応した商業地になっていない。

○観光資源等に恵まれ、イベントも盛んだが、観光入込客数は横ばい傾向にある

・観光資源・景観資源は豊かで、イベントも盛んだが、観光入込客数は横ばい傾向。サーフィン客が8割程度を占める。

○鉄道利用者は横ばい傾向にあり、路線バスは運行系統・本数は少なく、北部に偏る。乗合タクシーが福祉施策の一環として運行

・JR外房線上総一ノ宮駅とJR東浪見駅の2駅がある。利用者は横ばい傾向にある。

・路線バスは、JR上総一ノ宮駅を中心に運行されているが、運行系統・本数は少なく、運行ルートが北部に偏る。

・福祉施策の一環として高齢者・障がい者を対象とした乗合タクシーが運行されており、利用者は増加傾向にある。

○公共施設はJR上総一ノ宮駅周辺と東浪見駅東側に比較的多く立地。また、福祉施設とスポーツ施設が一宮川河口近くに分布

・役場、中央公民館、保健センター等の公共施設が、JR上総一ノ宮駅周辺に集中。JR東浪見駅東側にも駐在所、コミュニティセンター、保育所等が比較的多く分布。

○住宅地は、用途地域内の宅地開発地を中心に形成されているが、主要地方道飯岡一宮線沿道等用途地域外への住宅立地も多くみられる

・住宅地は、用途地域内の宅地開発地を中心に良好な住宅地が形成されているが、主要地方道飯岡一宮線沿道の新浜区等用途地域外への立地も比較的多くみられる。

○道路・公園・下水処理施設の整備が遅れがみられる

・国道128号は、混雑度が1.1で交通量が1万3千台/12hとかなり多いが、歩道は狭い。

・鉄道と交差する県道一宮停車場線は、踏切内の歩道が狭く危険。また、JR上総一ノ宮駅周辺は朝夕のピーク時に混雑。

・都市計画道路の整備率は約5%とかなり低い。長期未着手道路の存続を含めた再検討が必要。

・一宮川は現在改修中。下水処理は都市下水路と農業排水処理施設により処理されているが、排水処理施設の設置が遅れている。

・公園は、11箇所、10.7haが整備され、整備水準は9㎡/人と確保目標水準(20㎡/人)に比べ低い。

○厳しい財政状況にあり、基盤整備の遅れが懸念される

・財政状況が厳しい状況にあり、それに伴い社会資本整備の遅れが懸念される。

・東日本大震災を踏まえて、防災計画・対策の見直し計画が策定済み。

【時代の潮流】

- ・低成長下の社会と、国・地方自治体の財政難
- ・地方分権の進展
- ・少子高齢化と人口減
- ・地球温暖化と二酸化炭素CO₂排出削減
- ・国際化・グローバル化の展開
- ・情報化の展開

【町民意向】

- 都市づくり等に対する不満度
 - ・公共交通機関の整備状況(56%)
 - ・商店街の活性化への取り組み(56%)
 - ・公園の整備状況(51%)
 - ・観光資源の活用(50%)
 - ・宅地開発の促進、市街地整備、町の美化活動(46%)
- 都市づくり等に対する優先度
 - ・観光資源の活用(221件)
 - ・公共交通機関の整備状況(158件)
 - ・商店街の活性化への取り組み(149件)
 - ・海岸の整備(138件)
 - ・災害などの緊急時や救急医療の体制(106件)

【総合計画の将来像】

躍動する緑と海と太陽のまち

【都市づくりの課題】

- 交通利便性の向上促進
 - ・広域幹線道路(長生グリーンライン)・幹線道路の整備促進
- 超高齢社会・人口減少時代への対応
 - ・中心市街地・地域中心的地区の機能強化と公共交通の充実によるまちの魅力と生活利便性の向上
 - ・産業振興・就業機会の創出による若者等の人口流出の抑制
- 基幹産業(農業・商業・観光)の振興
 - ・中心商業地の活性化(再生と育成)
 - ・豊かな地域資源(自然的歴史的資源・特産品等)を活かした基幹産業の振興と交流人口の増加
- 良好な市街地環境の保全・形成
 - ・用途地域外における無秩序な宅地化の抑制・農地の保全
 - ・良好な市街地環境・街並みの保全・形成
- 安全・安心の都市づくりの展開
 - ・災害に強い都市づくりの推進
 - ・歩行者等の交通安全性の確保
- 厳しい財政状況下における公共施設の整備推進とまちづくりの展開
 - ・都市計画道路・公園等の効果的・効率的整備の推進
 - ・協働のまちづくりの推進