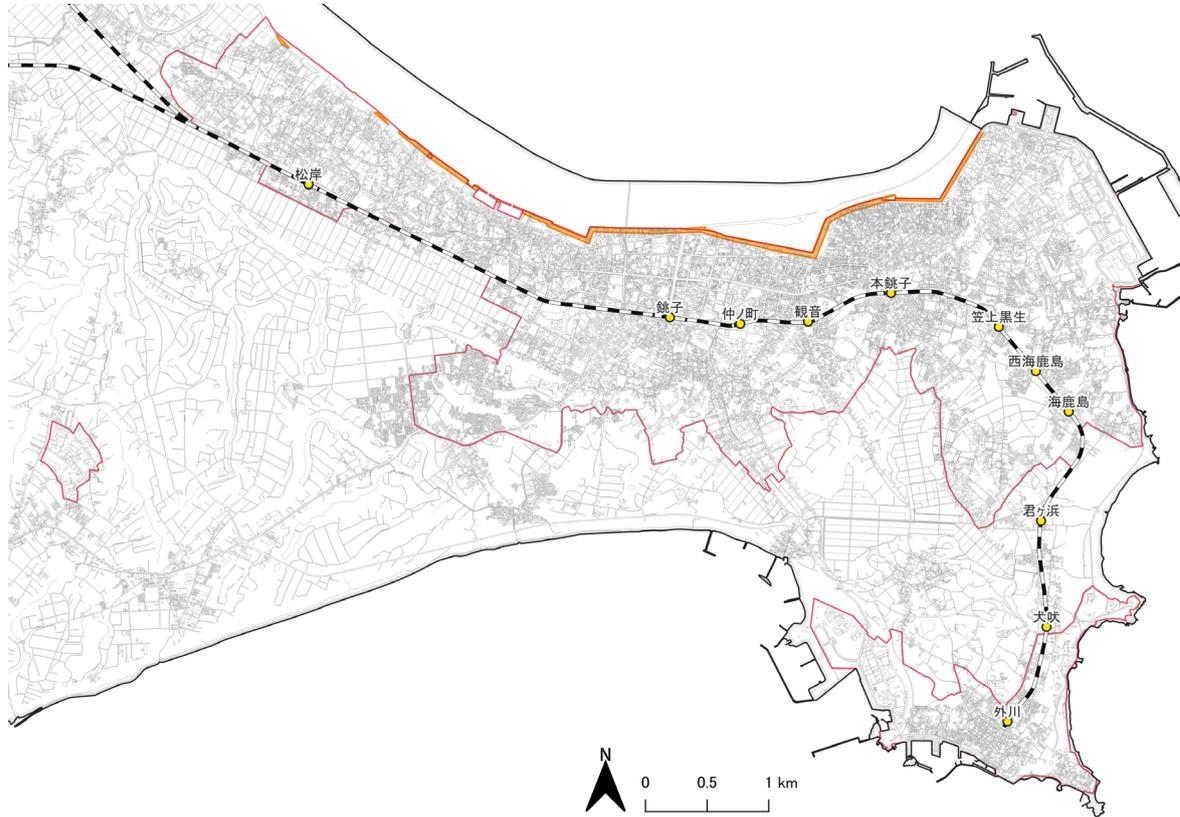


#### 4) 家屋倒壊等氾濫想定区域 (河岸侵食)

■洪水時の河岸侵食により、木造・非木造の家屋倒壊が想定される「家屋倒壊等氾濫想定区域 (河岸侵食)」は、利根川沿いの区域で帯状に指定されています。

《家屋倒壊等氾濫想定区域 (河岸侵食)》



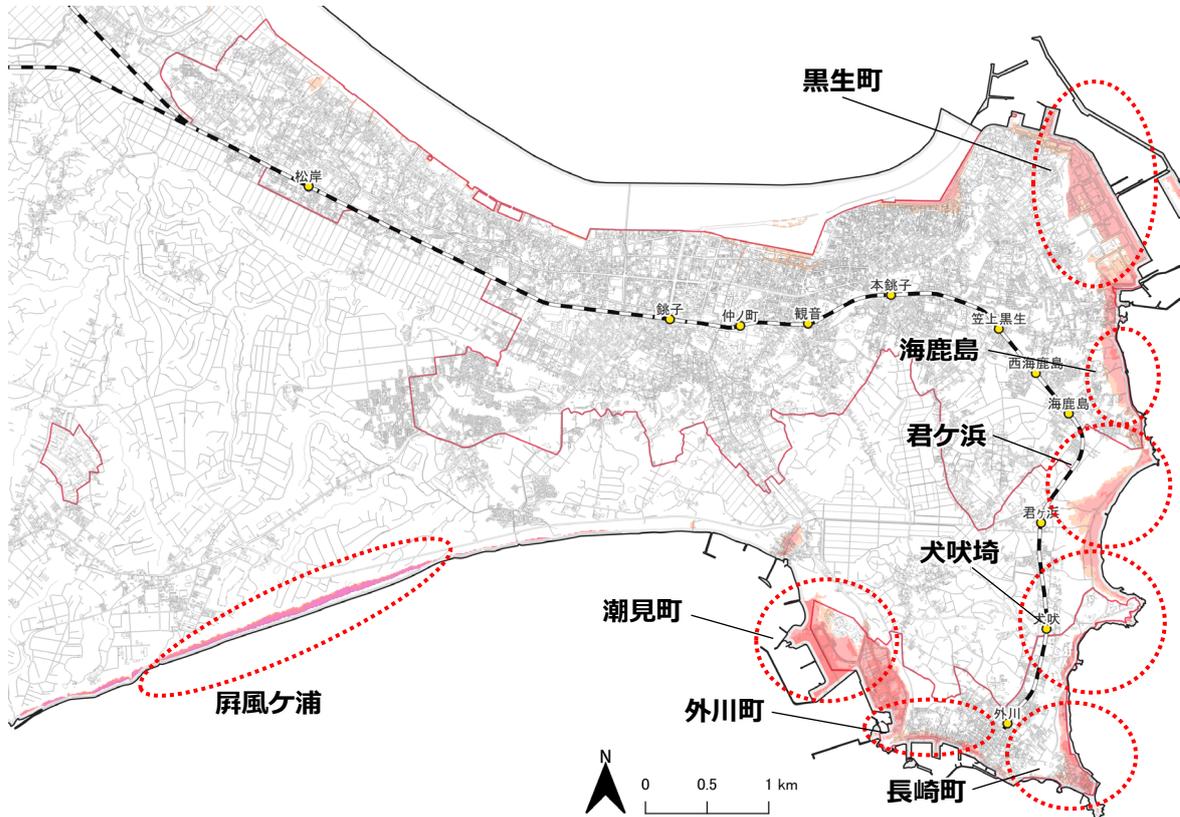
凡例	
<区域>	
	行政区域
	用途地域
<鉄道>	
	鉄道駅
	鉄道路線
<家屋倒壊等氾濫想定区域>	
	家屋倒壊等氾濫想定区域(河岸侵食)

出典:千葉県情報マップ、銚子市資料

## 5) 津波浸水想定区域

- 沿岸部に位置している黒生町、海鹿島町、君ヶ浜、犬吠埼、長崎町、外川町、潮見町の一部では、3.0mを超える浸水が想定されています。
- 屏風ヶ浦周辺の一部では 10mを超える浸水が想定されています。

《津波浸水想定区域》



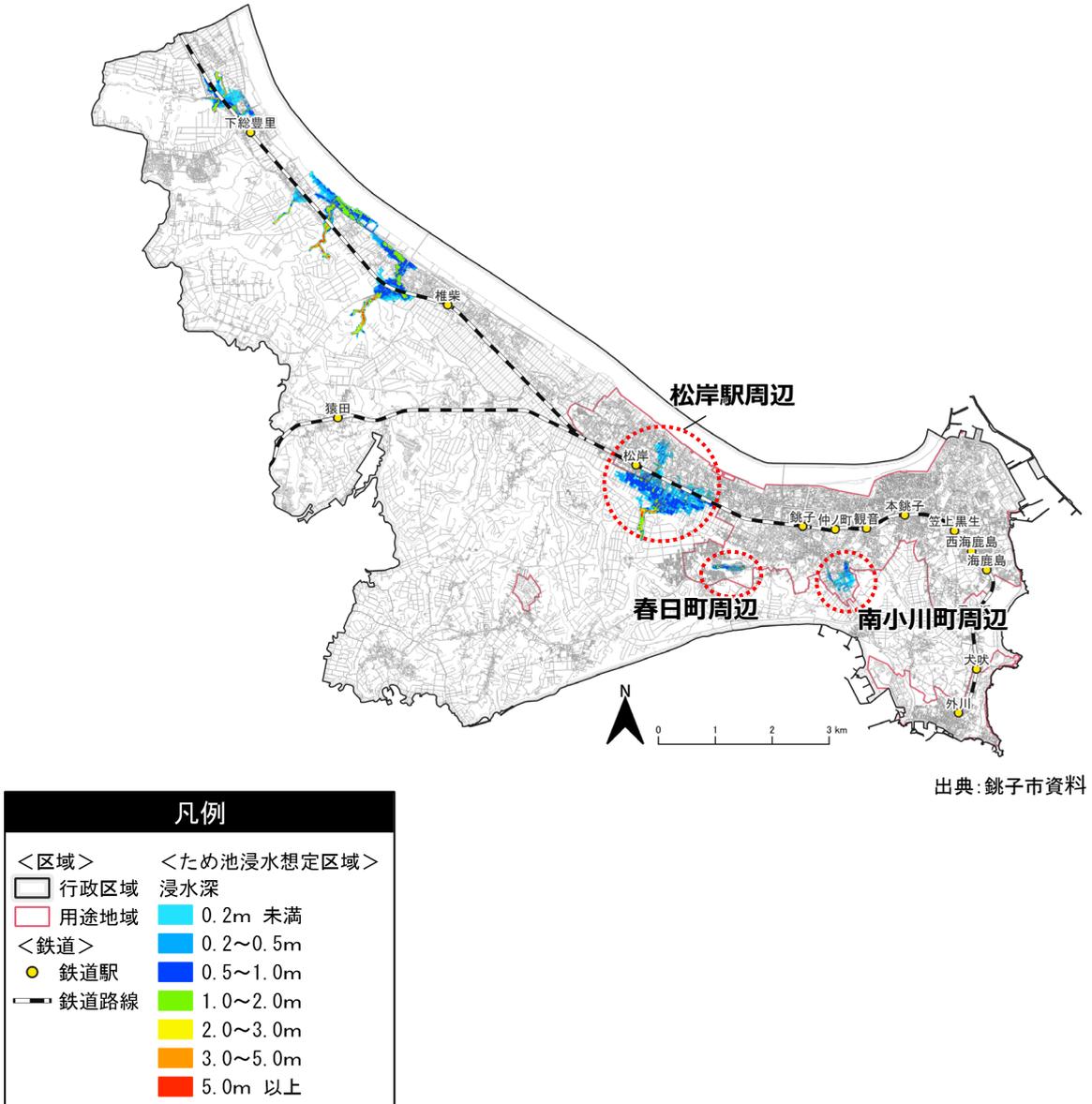
出典：銚子市資料

凡例	
<区域>	<津波浸水想定区域>
行政区域	浸水深
用途地域	0.3m 未満
<鉄道>	0.3~0.5m 未満
● 鉄道駅	0.5~1.0m 未満
— 鉄道路線	1.0~3.0m 未満
	3.0~5.0m 未満
	5.0~10.0m 未満
	10.0~20.0m 未満
	20.0m 以上

## 6) ため池浸水想定区域

- ため池浸水想定区域は、ため池が決壊したときの浸水区域を表します。
- 用途地域内では、松岸駅南東側に広く指定され、その他に南小川町周辺や春日町周辺で指定されています。
- 用途地域外では、市北部の下総豊里駅北側や椎柴駅西側に指定されています。

《ため池浸水想定区域》



## 7) 急傾斜地崩壊危険区域

■用途地域内では、銚子駅の南側のほか、観音駅南側や本銚子駅北側の区域の一部に急傾斜地崩壊危険区域に指定されている区域があります。

《急傾斜地崩壊危険区域》



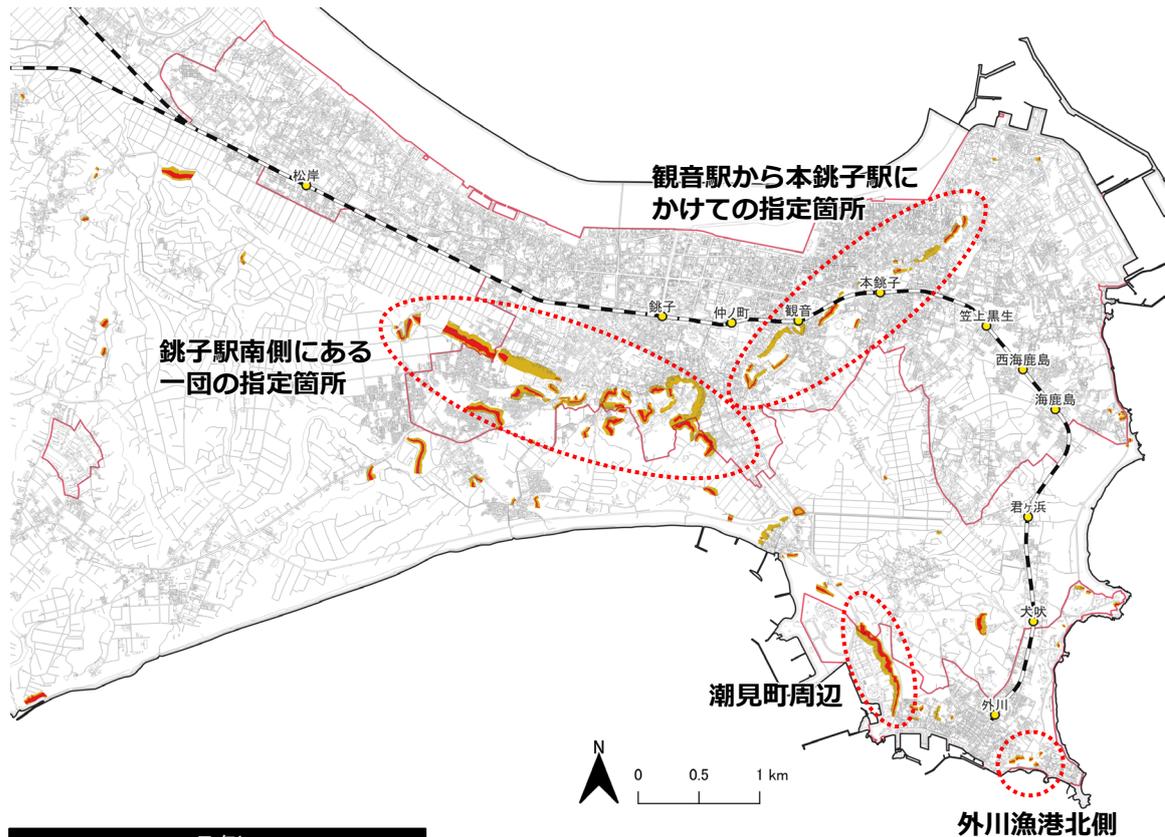
出典：銚子市資料

凡例	
<区域>	
	行政区域
	用途地域
<鉄道>	
	鉄道駅
	鉄道路線
	<急傾斜地崩壊危険区域>
	急傾斜地崩壊危険区域

## 8) 土砂災害特別警戒区域、土砂災害警戒区域

- 銚子駅の南側、観音駅南側から本銚子駅北側にかけて、土砂災害特別警戒区域や土砂災害警戒区域に指定されている区域があります。
- 銚子駅の南側では、用途地域の境界に沿う形で、土砂災害特別警戒区域や土砂災害警戒区域が指定されています。
- 外川駅周辺では、外川漁港の北側や潮見町周辺に土砂災害特別警戒区域や土砂災害警戒区域が指定されています。

《土砂災害特別警戒区域、土砂災害警戒区域》



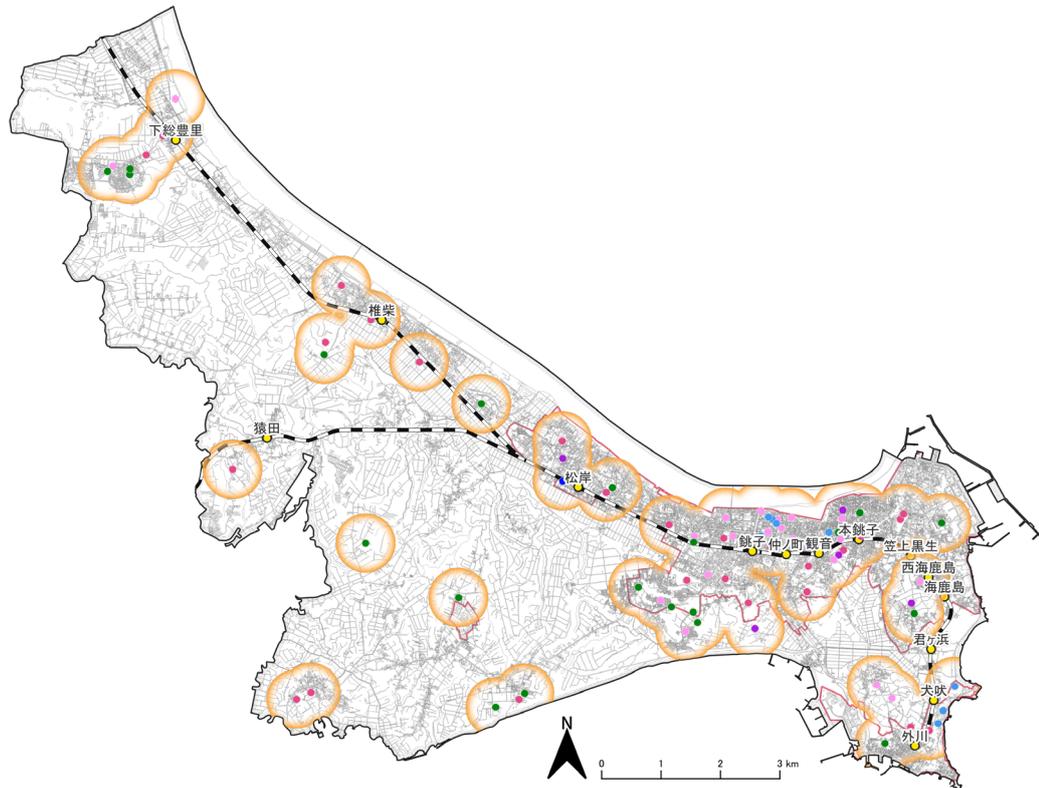
凡例	
<区域>	<土砂災害>
行政区域	土砂災害特別警戒区域
用途地域	土砂災害警戒区域
<鉄道>	
● 鉄道駅	
— 鉄道路線	

出典：銚子市資料

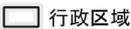
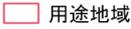
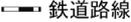
## 9) 緊急避難場所等

- 指定緊急避難場所 48 施設、指定避難所 32 施設、津波避難ビル 10 施設、福祉避難所 22 施設が指定されています。
- 駅周辺や用途地域内を中心に指定緊急避難場所が位置しています。

《緊急避難場所等》



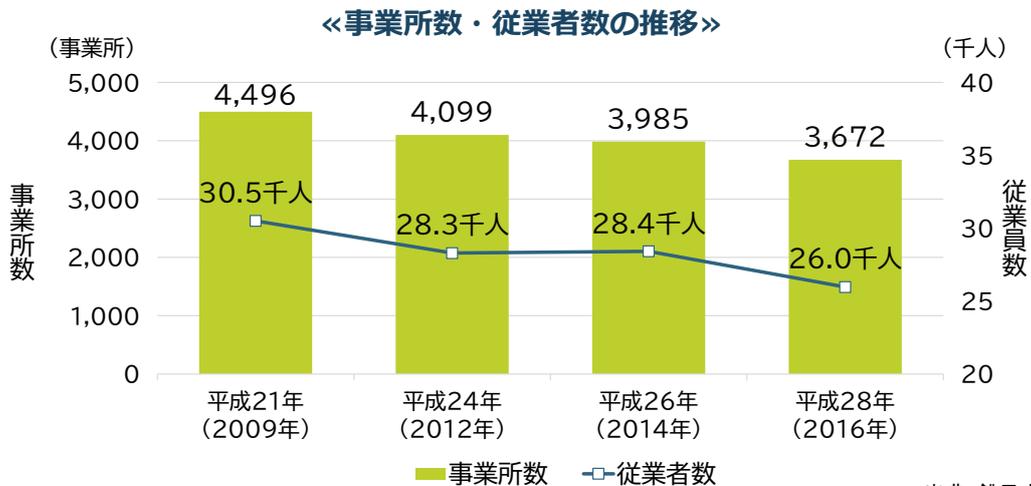
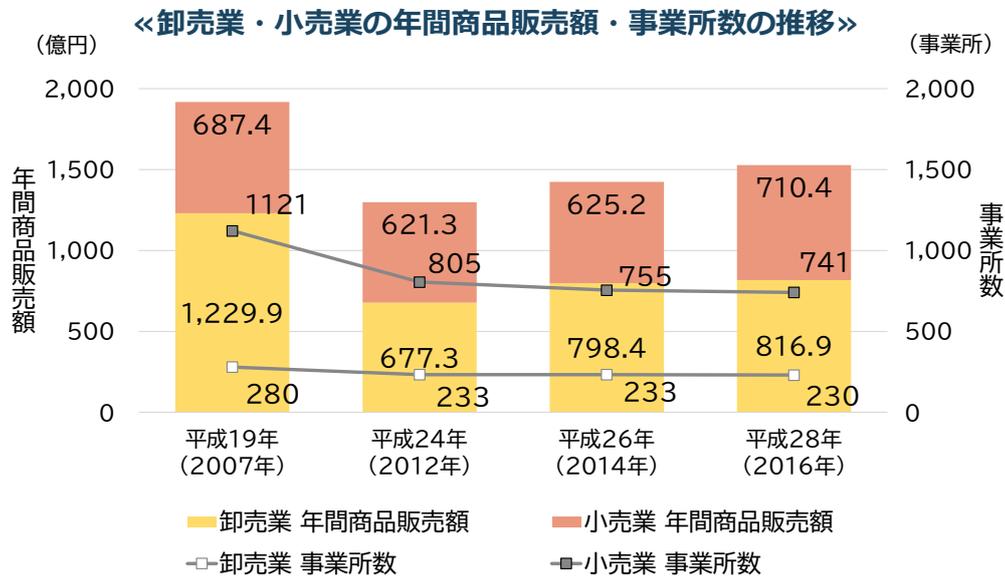
出典: 銚子市防災ハザードマップ(令和3年2月)

凡例	
<区域>	<指定緊急避難場所等>
 行政区域	 指定緊急避難場所
 用途地域	 指定緊急避難場所・指定避難所
<鉄道>	 指定避難所
 鉄道駅	 福祉避難所
 鉄道路線	 津波避難ビル
	 津波避難ビル・福祉避難所
	<一般的な徒歩圏>
	 指定緊急避難場所等の半径500m

## (8) その他

### 1) 産業（卸売業、小売業、事業所）

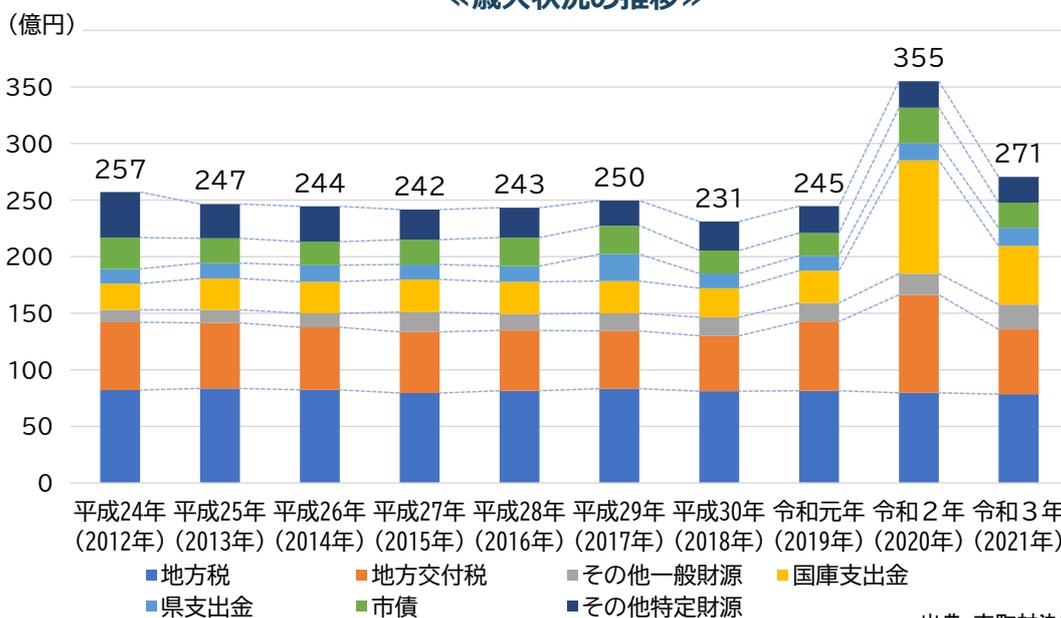
- 年間商品販売額は平成19年（2007年）から平成24年（2012年）にかけて、卸売業・小売業ともに大幅に減少しましたが、平成24年（2012年）以降は卸売業・小売業ともに増加傾向です。
- 事業所数は、卸売業・小売業ともに減少傾向がみられますが、1事業所当たりの年間商品販売額は、卸売業は平成24年（2012年）から、小売業は平成19年（2007年）から増加傾向です。
- 事業所数は平成21年（2009年）から平成28年（2016年）にかけて、減少傾向がみられます。
- 従業者数は平成24年（2012年）から平成26年（2014年）にかけて微増傾向がみられましたが、平成26年（2014年）から平成28年（2016年）にかけて減少率が8.6%と大幅に減少しています。



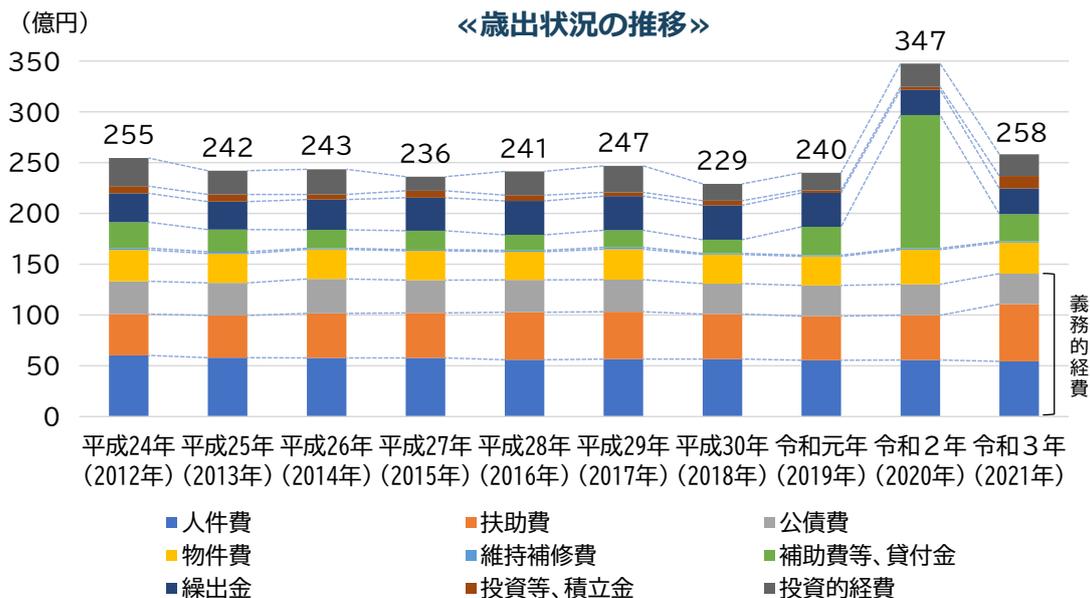
## 2) 財政

- 本市の歳入状況の推移は、人口や事業所の減少などの影響により、地方税が減少傾向です。令和3年度（2021年度）と平成24年度（2012年度）を比較すると、約3.7億円減少しています。令和2年度（2020年度）については、新型コロナウイルス感染症対応に関する補助金や交付金等により、地方交付税、国庫支出金が大きく増加しています。
- 歳出状況の推移としては、高齢者の増加等により扶助費が増加傾向にあり、令和3年度（2021年度）平成24年度（2012年度）を比較すると、約15.6億円増加しています。
- このような状況から、老朽化した公共施設等の維持管理費も増大していく中で、持続可能な自治体経営を行っていくためには、限られた財源の中で施設総量を縮減しながら、最適な公共サービスを提供していく必要があります。

「歳入状況の推移」



「歳出状況の推移」



## 1-2 都市構造上の課題

### (1) 分野別の現況

<b>居住誘導</b>	<p><b>【人口】</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・総人口は減少傾向であり、令和 27 年（2045 年）には令和 2 年（2020 年）の総人口の 50.9%（29,749 人）となる見込み。</li> <li>・15 歳未満の年少人口、15～64 歳の生産年齢人口は減少傾向が続く一方、65 歳以上の老年人口は今後も増加する見込み。</li> <li>・平成 27 年（2015 年）の用途地域内の人口密度は、大半の地域が 20 人/ha 以上であるが、令和 27 年（2045 年）では大半が 10 人/ha 以上～20 人/ha 未満となる見込み。用途地域外の豊里地区や小船木町等の一部は、20 人/ha 以上～30 人/ha であり、用途地域内と同様の人口密度。</li> <li>・自然増減・社会増減ともに減少傾向。転入数、転出数ともに 20 代の割合が高い。</li> </ul> <p><b>【土地利用・都市基盤】</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・市域 8,420ha のうち用途地域は 1,456ha で、市全域の約 17%。</li> <li>・中央地域の用途地域内は、おおむね下水道整備済み。</li> </ul>
<b>都市機能</b>	<p><b>【都市機能】</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・用途地域内に都市機能の集積がみられ、特に、銚子駅・松岸駅周辺等に都市機能の集積が多い。</li> <li>・生活サービス施設（商業機能、医療機能、介護福祉機能）利用圏は、人口減少率 50% 以上のエリアに多く存在。</li> </ul> <p><b>【空き家】</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・空き家の実態把握件数は、1,774 戸（令和 5 年（2023 年）3 月末時点）。特に銚子駅南側・橋本町周辺・外川地区に多く発生している地区がある。銚子駅から本銚子駅にわたる銚子電鉄沿線北側は、小売業事業所の集積がみられるが、店舗・併用住宅の空き家が多く分布。</li> </ul>
<b>公共交通</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・銚子駅を中心として鉄道とバスの路線網が形成され、用途地域内は、バス停徒歩圏がおおむねカバーされている状態。鉄道と路線バスの徒歩利用圏カバー人口率は全市民の 79%。同規模都市と比較すると駅またはバス停徒歩圏人口カバー率が高く、公共交通の基盤が備わっているが、利用者数は減少傾向。</li> <li>・トリップ数は平成 20 年（2008 年）と比較して約 41%、約 13.5 万トリップ減少。帰宅・私事の順にトリップ数が多く、交通手段の内訳はどちらも自動車が多くなり、次いで徒歩となっている。</li> <li>・鉄道駅までの交通手段は、徒歩または自転車の合計が 70% 超え。</li> </ul>
<b>災害</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・用途地域内の一部に災害リスクの高いエリアがあるものの、市全域には及んでいない。</li> <li>・利根川が氾濫した場合、主に市北部の浸水が想定され、松岸駅の北側や、市役所北側の道路等が浸水する。</li> <li>・土砂災害特別警戒区域等は銚子駅の南側、観音駅から本銚子駅の周辺等に指定。</li> <li>・津波が発生した場合、沿岸部や利根川に接した地域で浸水が想定され、本銚子駅北側等で 1.0m～3.0m 未満の浸水。</li> </ul>
<b>財政</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・自主財源の比率が減少。</li> <li>・高齢者福祉の充実等の経費である扶助費が増加傾向。</li> </ul>

## (2) 都市構造上の課題

### 居住誘導

#### ◆用途地域内の人口密度の維持と持続して住み続けられる住環境の形成

- ・用途地域内を中心とした一定程度以上の人口が保たれているエリアの人口密度を維持し、インフラ等の都市基盤を有効活用してまちの持続可能性を高める必要がある。
- ・公共交通と一体となった居住地を形成し、高齢者が安心して暮らせる住環境を確保する必要がある。
- ・用途地域外の既存住宅地（豊里地区等）にも配慮して、居住誘導を検討する必要がある。

### 都市機能誘導

#### ◆適切な施設誘導と既存施設を活用した地域活性化

- ・用途地域内の人口密度及び生活サービス機能等の維持・充実を図り、将来的にも用途地域内及び市全体の利便性を確保する必要がある。
- ・銚子駅・松岸駅周辺等の都市機能の集積がみられるエリアは、市民の暮らしの拠点として将来にわたり維持・充実を図る必要がある。
- ・人口減少・高齢化が進行する中でも、高齢者も安心して暮らせるよう、現状で都市機能施設の集積性が高い用途地域内の環境を有効活用しながら、施設の適正配置・維持を図る必要がある。また、行政サービスの水準を維持するため、市有財産の有効活用や公共施設の複合・集約化等が必要である。
- ・都市計画マスタープランで位置付けられた産業拠点は、今後も産業拠点の核として保全・育成する必要がある。また、銚子駅や観音駅周辺などは、今後大幅な人口減少に伴いさらなる空き家の増加が見込まれるため、空き家の利活用により、商業活性化や新たな産業振興、地域コミュニティの再生を図る必要がある。

### 公共交通

#### ◆既存の公共交通網の維持と社会潮流に対応した交通モードの検討

- ・既存の公共交通網は、高齢社会に対応したまちづくり、持続可能性の高いまちづくり、低炭素まちづくり等へ有効活用する必要がある。
- ・公共交通利用者の確保や高齢者等が安心して暮らせる住環境の形成に向けて、駅周辺等の公共交通の利便性が高く、都市機能の集積されたエリアへの居住誘導を図る必要がある。
- ・まちの持続可能性を高める都市構造への転換に加え、少子高齢化や人口減少、低炭素まちづくりに対応した新たな交通モードの検討が必要である。

### 防災

#### ◆災害ハザードへの適切な対応と居住誘導及び都市機能誘導の両立

- ・沿岸部や利根川に接した地域は、まちの成り立ちを踏まえながら、安全性に配慮した居住誘導及び都市機能誘導を検討していく必要がある。
- ・土砂災害のおそれがあるエリアに含まれる住宅地は、安全性に配慮した居住誘導を検討していく必要がある。
- ・ハード整備とソフト施策を適切に組み合わせ、地域の総合的な防災力を向上させていく必要がある。