# 第155回 船橋市都市計画審議会

議案 第1号

東葛・湾岸広域都市圏都市計画区域の整備、開発
及び保全の方針の変更（千葉県決定）（付議）
・市内全域

東葛・湾岸広域都市圏

都市計画区域の整備、開発及び保全の方針

（野田都市計画区域の整備、開発及び保全の方針
流山都市計画区域の整備、開発及び保全の方針
松戸都市計画区域の整備、開発及び保全の方針
柏都市計画区域の整備、開発及び保全の方針
我孫子都市計画区域の整備、開発及び保全の方針
鎌ケ谷都市計画区域の整備、開発及び保全の方針
浦安都市計画区域の整備、開発及び保全の方針
市川都市計画区域の整備、開発及び保全の方針
船橋都市計画区域の整備、開発及び保全の方針
習志野都市計画区域の整備、開発及び保全の方針
八千代都市計画区域の整備、開発及び保全の方針）

令和　　年　　月　　日

千　葉　県

東葛・湾岸広域都市圏
都市計画区域の整備、開発及び保全の方針の変更

東葛・湾岸広域都市圏都市計画区域の整備、開発及び保全の方針を次のとおり変更する。

なお、東葛・湾岸広域都市圏には、野田都市計画区域、流山都市計画区域、松戸都市計画区域、柏都市計画区域、我孫子都市計画区域、鎌ケ谷都市計画区域、浦安都市計画区域、市川都市計画区域、船橋都市計画区域、習志野都市計画区域、八千代都市計画区域が含まれる。

広域都市計画マスタープラン（東葛・湾岸広域都市圏）

目次

§１　広域都市圏の都市づくりの目標
１　本県の都市づくりの基本理念・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・１
（１）基本理念・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・１
（２）広域都市圏の必要性・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・２
（３）広域都市圏の設定・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・２
（４）広域都市計画マスタープランの構成・・・・・・・・・・・・・・・・・・・３
２　本広域都市圏の都市計画の目標・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・４
（１）本マスタープランの対象範囲・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・４
（２）目標年次・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・４
（３）現状と課題・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・４
（４）都市計画の目標・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・７
３　区域区分の決定の有無及び区域区分を定める際の方針・・・・・・・・・・１０
（１）区域区分の決定の有無・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・１０
（２）区域区分の方針・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・１３
４　本広域都市圏の主要な都市計画の決定の方針・・・・・・・・・・・・・・１７
（１）都市づくりの基本方針・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・１７
（２）土地利用に関する主要な都市計画の決定の方針・・・・・・・・・・・・１８
（３）都市施設の整備に関する主要な都市計画の決定の方針・・・・・・・・・２０
（４）市街地開発事業に関する主要な都市計画の決定の方針・・・・・・・・・２１
（５）自然的環境の整備又は保全に関する都市計画の決定の方針・・・・・・２１

§２　各都市計画区域の都市づくりの目標
【野田都市計画区域】・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・２６
１　都市計画の目標・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・２６
（１）本区域の基本理念・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・２６
（２）地域毎の市街地像・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・２６
２　主要な都市計画の決定の方針・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・２８
（１）都市づくりの基本方針・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・２８
（２）土地利用に関する主要な都市計画の決定の方針・・・・・・・・・・・・２９
（３）都市施設の整備に関する主要な都市計画の決定の方針・・・・・・・・・３１
（４）市街地開発事業に関する主要な都市計画の決定の方針・・・・・・・・・３７
（５）自然的環境の整備又は保全に関する都市計画の決定の方針・・・・・・３８
【流山都市計画区域】・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・４２
１　都市計画の目標・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・４２
（１）本区域の基本理念・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・４２

（２）地域毎の市街地像・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・４３
２　主要な都市計画の決定の方針・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・４３
（１）都市づくりの基本方針・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・４３
（２）土地利用に関する主要な都市計画の決定の方針・・・・・・・・・・・・４４
（３）都市施設の整備に関する主要な都市計画の決定の方針・・・・・・・・・４７
（４）市街地開発事業に関する主要な都市計画の決定の方針・・・・・・・・・５１
（５）自然的環境の整備又は保全に関する都市計画の決定の方針・・・・・・５２
【松戸都市計画区域】・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・５６
１　都市計画の目標・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・５６
（１）本区域の基本理念・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・５６
（２）地域毎の市街地像・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・５７
２　主要な都市計画の決定の方針・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・５７
（１）都市づくりの基本方針・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・５７
（２）土地利用に関する主要な都市計画の決定の方針・・・・・・・・・・・・５９
（３）都市施設の整備に関する主要な都市計画の決定の方針・・・・・・・・・６１
（４）市街地開発事業に関する主要な都市計画の決定の方針・・・・・・・・・６８
（５）自然的環境の整備又は保全に関する都市計画の決定の方針・・・・・・７０
【柏都市計画区域】・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・７４
１　都市計画の目標・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・７４
（１）本区域の基本理念・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・７４
（２）地域毎の市街地像・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・７５
２　主要な都市計画の決定の方針・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・７６
（１）都市づくりの基本方針・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・７６
（２）土地利用に関する主要な都市計画の決定の方針・・・・・・・・・・・・７７
（３）都市施設の整備に関する主要な都市計画の決定の方針・・・・・・・・・８１
（４）市街地開発事業に関する主要な都市計画の決定の方針・・・・・・・・・８７
（５）自然的環境の整備又は保全に関する都市計画の決定の方針・・・・・・９０
【我孫子都市計画区域】・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・９６
１　都市計画の目標・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・９６
（１）本区域の基本理念・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・９６
（２）地域毎の市街地像・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・９７
２　主要な都市計画の決定の方針・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・９８
（１）都市づくりの基本方針・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・９８
（２）土地利用に関する主要な都市計画の決定の方針・・・・・・・・・・・・９８
（３）都市施設の整備に関する主要な都市計画の決定の方針・・・・・・・１００
（４）自然的環境の整備又は保全に関する都市計画の決定の方針・・・・・１０６
【鎌ケ谷都市計画区域】・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・１１０
１　都市計画の目標・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・１１０

（１）本区域の基本理念・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・１１０
（２）地域毎の市街地像・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・１１１
２　主要な都市計画の決定の方針・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・１１２
（１）都市づくりの基本方針・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・１１２
（２）土地利用に関する主要な都市計画の決定の方針・・・・・・・・・・・１１２
（３）都市施設の整備に関する主要な都市計画の決定の方針・・・・・・・・１１５
（４）市街地開発事業に関する主要な都市計画の決定の方針・・・・・・・・１２０
（５）自然的環境の整備又は保全に関する都市計画の決定の方針・・・・・１２１
【浦安都市計画区域】・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・ １２６
１　都市計画の目標・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・１２６
（１）本区域の基本理念・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・１２６
（２）地域毎の市街地像・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・１２６
２　主要な都市計画の決定の方針・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・１２７
（１）都市づくりの基本方針・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・１２７
（２）土地利用に関する主要な都市計画の決定の方針・・・・・・・・・・・１２９
（３）都市施設の整備に関する主要な都市計画の決定の方針・・・・・・・・１３１
（４）市街地開発事業に関する主要な都市計画の決定の方針・・・・・・・・１３６
（５）自然的環境の整備又は保全に関する都市計画の決定の方針・・・・・１３７
【市川都市計画区域】・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・ １４１
１　都市計画の目標・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・１４１
（１）本区域の基本理念・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・１４１
（２）地域毎の市街地像・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・１４１
２　主要な都市計画の決定の方針・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・１４２
（１）都市づくりの基本方針・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・１４２
（２）土地利用に関する主要な都市計画の決定の方針・・・・・・・・・・・１４３
（３）都市施設の整備に関する主要な都市計画の決定の方針・・・・・・・・１４６
（４）市街地開発事業に関する主要な都市計画の決定の方針・・・・・・・・１５３
（５）自然的環境の整備又は保全に関する都市計画の決定の方針・・・・・１５５
【船橋都市計画区域】・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・ １６０
１　都市計画の目標・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・１６０
（１）本区域の基本理念・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・１６０
（２）地域毎の市街地像・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・１６１
２　主要な都市計画の決定の方針・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・１６３
（１）都市づくりの基本方針・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・１６３
（２）土地利用に関する主要な都市計画の決定の方針・・・・・・・・・・・１６４
（３）都市施設の整備に関する主要な都市計画の決定の方針・・・・・・・・１６９
（４）市街地開発事業に関する主要な都市計画の決定の方針・・・・・・・・１７４
（５）自然的環境の整備又は保全に関する都市計画の決定の方針・・・・・１７５

【習志野都市計画区域】・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・ １８１
１　都市計画の目標・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・１８１
（１）本区域の基本理念・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・１８１
（２）地域毎の市街地像・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・１８２
２　主要な都市計画の決定の方針・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・１８３
（１）都市づくりの基本方針・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・１８３
（２）土地利用に関する主要な都市計画の決定の方針・・・・・・・・・・１８４
（３）都市施設の整備に関する主要な都市計画の決定の方針・・・・・・１８６
（４）市街地開発事業に関する主要な都市計画の決定の方針・・・・・・１９１
（５）自然的環境の整備又は保全に関する都市計画の決定の方針・・・・１９２
【八千代都市計画区域】・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・ １９６
１　都市計画の目標・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・１９６
（１）本区域の基本理念・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・１９６
（２）地域毎の市街地像・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・１９７
２　主要な都市計画の決定の方針・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・１９８
（１）都市づくりの基本方針・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・１９８
（２）土地利用に関する主要な都市計画の決定の方針・・・・・・・・・・１９９
（３）都市施設の整備に関する主要な都市計画の決定の方針・・・・・・２０２
（４）市街地開発事業に関する主要な都市計画の決定の方針・・・・・・２０７
（５）自然的環境の整備又は保全に関する都市計画の決定の方針・・・・２０７

## §１　広域都市圏の都市づくりの目標

### １　本県の都市づくりの基本理念

#### （１）基本理念

これまで本県では、人口の増加と産業の発展に伴う市街化の圧力に対し、都市計画による土地利用の整序や計画的な道路・公園・下水道等の都市基盤施設の整備による市街地開発を推進することで、産業や居住、レクリエーション等の都市機能を適切に誘導し、地域の発展に資するまちづくりを進めてきた。

しかしながら、人口については、令和２年をピークに総人口が年々減少するとともに急速な少子高齢化の進展が見込まれ、社会インフラの維持が課題となることが想定される一方、産業については、企業立地の受け皿となる産業用地は不足している状況となっているなど、都市計画は、大きな転換期を迎えている。

また、頻発化・激甚化する風水害・土砂災害や大規模地震、ＳＤＧｓの推進、新型コロナウイルス感染症の感染拡大を契機とした新たなライフスタイルへの対応が必要となっている。

さらに、県民の生活圏、経済活動の拡大や、高速道路網、成田国際空港（以下「成田空港」という。)、港湾などの社会インフラが充実するなど、大きく変化している社会経済情勢に対応していくためには、都市計画においても、市町村の枠を超えた広域的な視点が求められている。

このため、今後の都市づくりにおいては、下記の基本理念に基づき、農林漁業との健全な調和を図りつつ、頻発化・激甚化する自然災害にも対応し、居住と都市機能の合理的な土地利用の規制･誘導と産業の受け皿の効率的な創出を目指すものとする。

**①広域的な視点に立ったマスタープランの策定**

生活圏、経済活動の拡大への対応や、広域幹線道路、公共交通などの社会インフラの効果的な活用を目指し、市町村の枠を超えた広域的なマスタープランにより拠点やネットワークを位置付け、合理的な土地利用の規制・誘導を図る。

**②人口減少に対応したコンパクトで効率的な都市構造への転換**

人口減少にも対応できる持続可能な都市経営・環境負荷の低減を目指し、公共交通等と連携したコンパクトな都市構造を構築する。

**③社会インフラ等を活用した多様な産業の受け皿の創出による地域振興**

成田空港の拡張事業や広域幹線道路の整備進展等による社会インフラの整備効果の最大化を目指し、農林漁業との調和や土地の合理的な規制・誘導を踏まえた産業の受け皿づくりや、鉄道駅周辺などの中心市街地等への新たな業務・研究機能の誘導により、地域の振興を図る。

**④頻発化・激甚化する自然災害への対応**

頻発化・激甚化する自然災害に対応するため、災害に強い安全な都市づくりに向けた土地利用の規制・誘導や市街地整備を図る。

**⑤自然的環境の保全と質の高い生活環境の整備**

森林・農地・公園等は、良好な自然的環境や景観の形成のみならず、防災・減

災、カーボンニュートラルの実現、ウォーカブルな生活環境の形成など多面的な機能を有することから、その整備・保全と活用を図る。

### （２）広域都市圏の必要性

広域幹線道路の整備進展や生活・経済圏の拡大、自然災害の頻発化・激甚化など、県を取り巻く状況の変化に対応していくためには、広域的な視点に立って都市計画を推進していくことが必要となっている。

そこで、都市計画区域を超えた広域的な枠組みとして広域都市圏を設定し、広域都市圏ごとに「広域都市計画マスタープラン」を定め、広域的な視点から、都市づくりの方向性や方針を示すとともに、道路ネットワークや都市機能の集積を図る拠点等を明らかにするものとする。

### （３）広域都市圏の設定

広域都市圏は、県内の土地利用の状況及び見通し、地形等の自然条件、日常生活圏等を勘案し、県総合計画を踏まえた６圏域を設定する。

広域都市圏には、線引き都市計画区域、非線引き都市計画区域のほか、都市計画区域外の市町も含むものとし、各圏域に含まれる市町村は下表のとおりとする。

広域都市圏においては、新たな産業・地域づくりを推進することにより、本県経済をけん引していくことが期待される地域を「広域拠点」として位置付けるとともに、千葉駅周辺を中心として、高次都市機能や広域交通機能の集積を図るエリアを「中枢拠点」、駅周辺など必要な都市機能の集積を図るエリアを「地域拠点」として位置付け、道路・交通ネットワークと連携し、土地の合理的な高度利用や都市機能の更新を図るものとする。

**表　広域都市圏に含まれる市町村**

| 広域都市圏 | 広域都市圏に含まれる市町村 |
|---|---|
| 東葛・湾岸<br>広域都市圏 | 千葉市、市川市、船橋市、松戸市、野田市、習志野市、柏市、<br>流山市、八千代市、我孫子市、鎌ケ谷市、浦安市 |
| 印旛<br>広域都市圏 | 成田市、佐倉市、四街道市、八街市、印西市、白井市、富里市、<br>酒々井町、栄町 |
| 香取・東総<br>広域都市圏 | 銚子市、旭市、匝瑳市、香取市、神崎町、多古町、東庄町 |
| 九十九里<br>広域都市圏 | 茂原市、東金市、山武市、大網白里市、九十九里町、芝山町、<br>横芝光町、一宮町、睦沢町、長生村、白子町、長柄町、長南町 |
| 南房総・外房<br>広域都市圏 | 館山市、勝浦市、鴨川市、南房総市、いすみ市、大多喜町、<br>御宿町、鋸南町 |
| 内房<br>広域都市圏 | 木更津市、市原市、君津市、富津市、袖ケ浦市 |

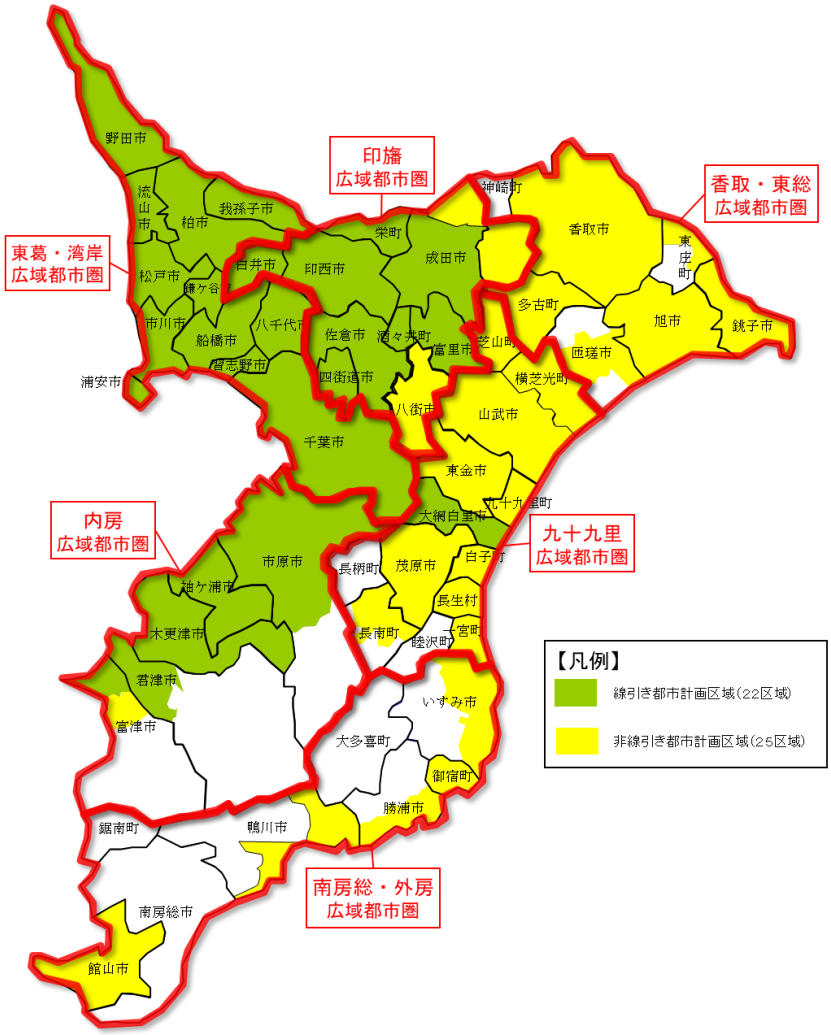



**図　千葉県広域都市圏図**

## （４）広域都市計画マスタープランの構成

広域都市計画マスタープランは、広域都市圏ごとに、都市計画区域外を含む県全域について定める。

このうち、指定都市を除く都市計画区域においては、都市計画法第６条の２に規定する都市計画区域の整備、開発及び保全の方針（都市計画区域マスタープラン）として定め、広域都市計画マスタープランは、指定都市の都市計画区域マスタープランや都市計画区域外のまちづくりと連携するものとする。

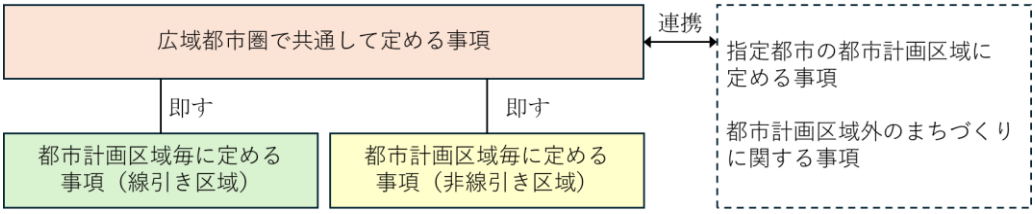



**図　広域都市計画マスタープラン構成図**

## ２　本広域都市圏の都市計画の目標

### （１）　本マスタープランの対象範囲

本マスタープランの対象範囲は、6 つの広域都市圏のうち、東葛・湾岸広域都市圏に含まれる次の都市計画区域とする。

野田、流山、松戸、柏、我孫子、鎌ケ谷、浦安、市川、船橋、習志野及び八千代都市計画区域

※千葉都市計画区域については、指定都市である千葉市が定める都市計画区域マスタープランによるものとする。

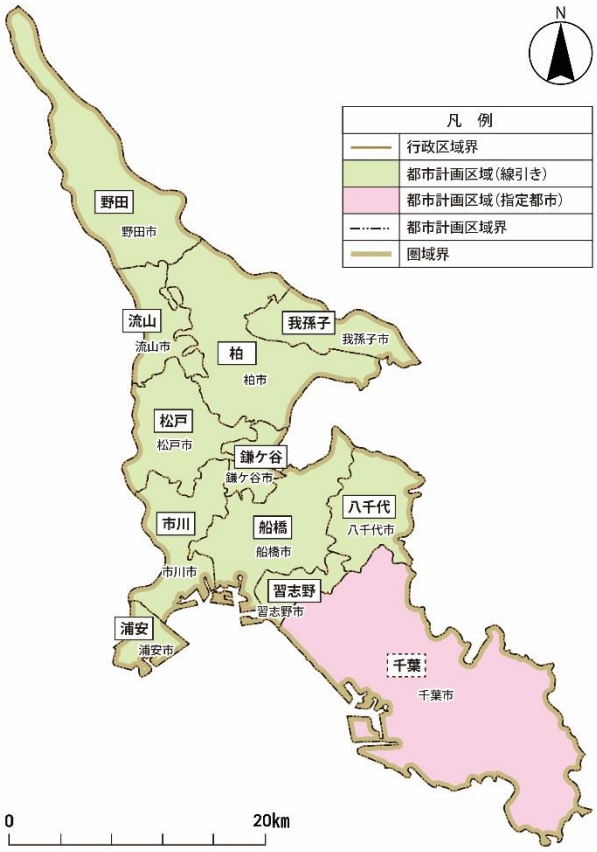



**図　マスタープランの対象範囲**

### （２）目標年次

本マスタープランの目標年次は、令和 17 年（2035 年）とする。

### （３）現状と課題

**《圏域全体》**

本圏域は、人口密度が高く、鉄道網の発達により主要駅周辺を中心に、都市機能が集積した地域となっている。

東葛地域では、東京への近接性から、常磐線沿線を中心に商業が栄えるとともに、つくばエクスプレス沿線では、大規模な土地区画整理事業等により、秩序ある住宅地・商業地等の形成が図られている。

湾岸地域においても、総武線や京葉線沿線を中心に商業・業務機能、文化機能、行政機能など、多様な都市機能が集積するとともに、東京への通勤の利便性等から、人口の集積が進んでいる。

しかしながら、既成市街地内では、低未利用地や既存ストックの有効活用、老朽化への対応など課題もあるため、今後は、土地の合理的かつ健全な高度利用と都市機能の更新を図っていくことが必要である。

産業面では、都心部や成田空港・羽田空港へのアクセスに優れる地域であるこ

となどから、東葛地域では、技術力のある企業や大学、研究機関等が集積している。また、湾岸地域では、国際拠点港湾に指定されている千葉港を有し、国内有数のテーマパークや、国際的な展示場、大型商業施設が立地するなど、充実した都市機能と活力を備えた都市群が形成した地域となっている。

近年は、人口が集積し、道路交通網が発達していることなどから、インターチェンジや幹線道路の周辺を中心に、大型の物流施設の進出が相次いでいる。

今後も、東京に隣接し、成田・羽田両空港の中間に位置する立地を生かし、鉄道等の広域的な公共交通ネットワークの充実・強化を図り、東京、成田空港間の「人・モノ・財」の流れを商業及び観光業など様々な分野に取り込みながら、多様な産業と都市機能の一層の充実を図り、首都圏での都市間競争における更なる優位性向上を図ることが必要である。

それとともに、北千葉道路、新湾岸道路、千葉北西連絡道路などの道路ネットワークの整備により、県内外の交流・連携の強化や人・モノの流れのボトルネックとなっている慢性的な交通渋滞の解消を図るとともに、成田空港や千葉港の機能強化や物流施設の立地やその周辺人口の増加等に伴う交通需要の増大に対応し、国際競争力や首都圏の生産性を高めていくことが必要である。

災害に関しては、通勤・通学などによる東京との交流が活発であり、人口も密集していることから、災害発生時において帰宅困難者対策や広域避難など、政令指定都市や中核市などをはじめ、各市と連携した対策の推進が必要である。

また、近年、自然災害が頻発化・激甚化するなか、「安全」の確保に対する県民の意識が高まっており、地域で安全に暮らせるまちづくりが必要である。

自然的環境に関しては、都市化が進む一方で、貴重な干潟・浅海域である三番瀬を有する東京湾、江戸川、手賀沼などの豊かな水辺空間や下総台地などの生活の潤いとなる自然も残された地域となっている。

近年、気候変動への対応や生物多様性の確保など地球規模の課題の解決や、人々のウェルビーイング（人々の満足度）の向上を図るため、グリーンインフラとして多様な機能を有している緑地を都市空間に、より一層確保することが重要となっている。

緑地の保全及び緑化は、公共空間はもとより、商業施設、工場敷地など、都市空間全体において推進することが重要であり、緑のネットワークを形成することで、さらに一層その効果を高めることが期待できる。

**《居住》**

本圏域は、県人口の 67%に当たる約 418 万人が居住する地域となっている。

今後、船橋市、松戸市、習志野市については、目標年次まで人口増加が続くものと見込まれているが、圏域全体としては、令和 7 年をピークに減少傾向に転じるものと予測されている。

将来的な人口減少や少子高齢化に対応するため、本圏域の広域的な連携を担う鉄道各線や高速バス、北千葉道路、国道 6 号、国道 14 号、国道 16 号などの道路・交通ネットワークと連携した、コンパクトなまちづくりが必要である。

また、コンパクトなまちづくりに合わせて、地域公共交通の維持・確保に向けた交通の再編やモード転換が必要であるとともに、自動運転等の新技術や新たな

モビリティに対応した都市施設のあり方についても、一体となって検討することが必要である。

既成市街地に関しては、千葉市、船橋市、柏市を中心とする広域的な商圏が形成され、東京への通勤の利便性等から、常磐線、総武線、京葉線沿線の主要駅周辺を中心に、商業・アミューズメント施設など様々な都市機能や高層住宅などが集積した状況となっている。

コンパクトなまちづくりの拠点として、千葉市、市川市、船橋市、松戸市、野田市、習志野市、柏市などの主要駅周辺では、市街地の計画的な再開発により、土地の合理的な高度利用及び都市機能の更新を図ることが必要である。

都市づくりの推進にあたっては、新型コロナウイルス感染症拡大を契機とした人々のライフスタイルの変化、都市におけるウェルビーイング向上の要請の高まりへの対応も重要である。

また、持続可能なまちづくりに向け、道路・上下水道等の都市施設について、長期的な視点による適正な配置・整備とともに、老朽化する施設への適切な対応が必要である。

**《産業》**

本圏域は、京葉臨海コンビナートや千葉港をはじめとする、首都圏の重要な拠点を有する地域である。

また、都心部や成田空港・羽田空港へのアクセスに優れる立地優位性により、幕張新都心では、アジア有数のコンベンション施設である幕張メッセを中核とし、業務・研究、学術、商業、文化、スポーツ・レクリエーションなど複合的な機能が集積しており、東葛地域には、高い技術力を持つものづくり中小企業・ベンチャー企業や大学などが集まり、柏の葉では東葛テクノプラザなど産業支援機関を拠点に、産学官連携の枠組みを生かした研究開発なども展開されている。

本県経済をけん引していくことが期待される地域である幕張新都心、柏の葉、北千葉道路沿線などでは、学術・研究機関等との連携への期待など、拠点性の高さを生かし、地域特性を踏まえながら、産業拠点形成に向けた取組を進めていくことが必要である。

湾岸地域のテーマパーク、東京湾や手賀沼などの豊かな水辺空間などは、広域的な集客力の高い観光産業に寄与していることから、既存の地域資源などを生かしつつ、更なる観光産業の充実を図ることも重要である。

長年にわたり整備されてきた広域的な交通インフラも、産業形成に大きく寄与しており、今後も、整備が進展している交通・物流インフラを活用した物流関係分野や、研究機関・大学等の技術を活用した成長ものづくり分野などの産業立地が期待される。

引き続き、人・モノ・財の流れを生み出す広域的な幹線道路ネットワークの整備を促進するとともに、整備効果を地域に波及させるため、各拠点を結ぶ主要な国道・県道の整備を推進することが必要である。

それとともに、企業誘致の受け皿となる産業用地の創出に向けて、高速道路インターチェンジ周辺や主要幹線道路沿線等への産業用地整備を、市と連携しながら推進することが必要である。

**《災害》**

本圏域は、東日本大震災では、液状化などにより大きな被害が発生しており、今後も、首都直下地震など、巨大地震により広域にわたる甚大な被害が発生する可能性がある。

そのため、救急救命活動や復旧支援活動を支えるため、災害に強い道路ネットワークの整備が必要である。

また、近年は、頻発化・激甚化するゲリラ豪雨などにより、浸水等の都市型水害のリスクが高まっており、多様な主体で連携して対応することが必要となっている。

災害リスクの高い地域については、浸水対策や開発抑制など、地域に即した対策も重要である。

**《自然的環境》**

本圏域は、利根川、江戸川をはじめ、東京湾、手賀沼などの豊かな水辺空間や下総台地などの生活の潤いとなる自然が残された地域となっている。

手賀沼周辺は、県立印旛手賀自然公園に指定され、自然環境が保全されている。また、森林レクリエーションの場として、船橋県民の森などが県民の憩いの場となっている。さらに、住民に身近な自然的環境として、柏の葉公園、八千代広域公園、幕張海浜公園などの都市公園が整備されている。

快適で暮らしやすいまちづくりや地域の魅力向上のため、潤いと安らぎをもたらす緑地や水辺空間の保全、都市公園の整備等による緑の創出を推進することが重要である。

特に、本圏域は人口が集積した地域であることから、人々の憩いや交流、レクリエーションの場の確保、都市景観の形成、災害時の避難場所や復旧・復興活動の拠点等の観点から、自然的環境の保全への配慮が必要である。

## （４）都市計画の目標

**《圏域全体》**

コンパクトで効率的な都市構造への転換に向けて、地域拠点に公共交通等により容易にアクセスすることのできる区域へ居住の誘導を図るなどしながら、安心して快適に過ごせるまちづくり、子育て世代が住みやすいまちづくりなど、県内外から人々が集う魅力あふれるまちづくりを推進する。

人口密度が高く、様々な都市機能や高層住宅などが集積した地区においては、土地の合理的かつ健全な高度利用と都市機能の更新を図る。

本県経済をけん引していくことが期待される地域については、広域拠点として、拠点性の高さを生かし、地域特性を踏まえながら、デジタル関連分野、エネルギー・環境分野、バイオ関連分野、マテリアル関連分野等、成長が見込まれる産業分野の誘致を行うなど、広域的な波及効果が想定される産業拠点形成の取組を進める。

あわせて、県内外の交流・連携の強化や人・モノの流れのボトルネックとなっている慢性的な交通渋滞の解消を図るとともに、成田空港や千葉港の機能強化や物流施設の立地やその周辺人口の増加等に伴う交通需要の増大に対応し、国際競争力や首都圏の生産性、住民等の生活利便性を向上させ、県内全域へと効果を波

及させるため、北千葉道路の整備促進、新湾岸道路及び千葉北西連絡道路の計画の具体化に向けた取組や、広域的な幹線道路ネットワークへのアクセス道路を含めた国道・県道全体の円滑化に向けた道路整備を推進する。

道路整備の進展による、県内各地と首都圏各都市、空港とのアクセス向上を追い風としながら、鉄道等の広域的な公共交通ネットワークの充実・強化を図り、新たな企業等の誘致を促進するとともに、東京、成田空港間の人・モノ・財の流れを様々な分野に取り込むことで、首都圏での都市間競争における優位性の向上を目指す。

また、各種道路整備の進展の効果を生かして、企業誘致の受け皿となる新たな産業用地の創出を図る。

頻発化・激甚化する自然災害への対応に向けては、地震や風水害に備えて、平常時・災害時を問わない安定した人・モノの流れを確保するための災害に強い道路ネットワークの整備を進める。

また、台風・豪雨等の頻発化・激甚化を踏まえ、河川管理者等が主体となって行う治水対策に加え、流域のあらゆる関係者が協働し、流域全体で水害を軽減させる治水対策、「流域治水」への転換を進める。

自然的環境の保全と質の高い生活環境の整備に向けては、地域に愛着を持つことができるよう、良好な景観の形成に取り組むとともに、地域特性に応じた都市公園の拡充や、都市における緑の保全・創出等、自然的環境の保全と再生等に取り組む。

**《居住》**

コンパクトで効率的な都市構造への転換に向けて、鉄道各駅周辺やバスターミナル周辺は、地域拠点として都市機能の集積を図る。

あわせて、都市軸道路や主要地方道船橋我孫子線、国道 296 号八千代バイパスなど各拠点をつなぐ道路の整備を推進し、利便性の高い道路ネットワークの構築を目指す。

あわせて、自動運転などの新たな交通モードの導入などにも的確に対応し、都市の魅力向上を図る。

柏駅、松戸駅、本八幡駅、津田沼駅周辺など、都市機能が集積した地区においては、再開発の促進等により、土地の合理的かつ健全な高度利用と都市機能の更新、都市機能の一層の充実を図り、首都圏での都市間競争における更なる優位性向上を図る。

市街地内においては、ライフスタイルの変化への対応や都市におけるウェルビーイングの向上のため、居心地が良く歩きたくなる歩行者中心の空間づくりなど、魅力的な空間形成を図る。

道路・上下水道等の都市施設については、コンパクトな都市構造の構築に即した適正な配置のもと地域の実情に応じた計画的な整備を推進するとともに、適切な維持管理と長寿命化等による持続可能なメンテナンスサイクルの構築を図る。

**《産業》**

本県経済をけん引していくことが期待される地域である幕張新都心、柏の葉、北千葉道路沿線などでは、学術・研究機関等との連携への期待など、拠点性の高さを生かし、地域特性を踏まえながら、産業拠点形成に向けた取組を進める。

あわせて、圏域内外の交流・連携の強化や慢性的な交通渋滞の解消を図るとともに、成田空港や千葉港の機能強化や物流施設の立地やその周辺人口の増加等に伴う交通需要の増大に対応し、国際競争力や首都圏の生産性を高めるため、北千葉道路の整備促進や、新湾岸道路の計画の具体化に向けて取り組むとともに、都市軸道路や主要地方道船橋我孫子線、国道 296 号八千代バイパス、国道 356 号等、圏域内外を結ぶ幹線道路の整備を推進する。

また、各種道路整備の進展の効果を生かして、インターチェンジ周辺や幹線道路沿線、港湾周辺、既存工業団地に隣接した区域等において、新たな産業集積を促進する。

観光面では、国内有数のテーマパーク、東京湾や手賀沼などの豊かな水辺空間などの地域資源を活用し、周辺環境との調和に配慮しながら、地域の活性化に資する観光産業の促進を図る。

**《災害》**

災害時でも安定した人・モノの流れを確保し、緊急対策活動や物資輸送を円滑に実施できるよう、北千葉道路の整備の促進、新湾岸道路の計画の具体化など災害に強い道路ネットワークの整備を促進する。

市街地内においては、延焼遮断帯や緊急車両の進入路・避難路として機能する街路の整備、延焼拡大防止や災害時の避難地等として機能する緑地の確保や都市公園の整備を推進する。

浸水ハザードエリアにおいて新たな市街地整備を行う場合は、安全確保のため地盤の嵩上げや避難路・避難場所の確保等の適切な対策を図る。

都市の緑地については、雨水の貯留・浸透による浸水被害の軽減、急傾斜地等における土砂災害防止など、多面的な機能を有するグリーンインフラとして保全・創出を図る。

利根川、江戸川、海老川流域などにおいては、流域治水プロジェクトの主旨に基づき、公共下水道の整備や適正な土地利用の規制・誘導などを進める。

また、大規模災害に備え、被災後、早期に的確な復興を実現するため、各市による事前復興まちづくり計画の策定を促進する。

**《自然的環境》**

利根川、江戸川、東京湾、手賀沼などの豊かな水辺空間や都市緑地等については、ゆとりや潤いを与える資源として、保全・活用を図るとともに、環境負荷を抑えたカーボンニュートラルな都市づくりを推進する。

グリーンインフラの取組を進めるため、引き続き緑地の保全、都市公園の整備等を推進する。

## ３　区域区分の決定の有無及び区域区分を定める際の方針

### （１）区域区分の決定の有無

本広域都市圏に含まれる次の都市計画区域については、都市計画法第７条第１項第一号イに基づき、区域区分を定める。

野田、流山、松戸、柏、我孫子、鎌ケ谷、浦安、市川、船橋、習志野及び八千代　　都市計画区域

また、区域区分を定めるとした根拠は、以下のとおりである。

首都圏整備法に基づく近郊整備地帯に位置する本圏域に含まれる各区域は、区域区分を定めることが法的に義務付けられており、昭和 44 年に現行の都市計画法が施行されたことに伴い、無秩序な市街化を防止し、計画的な市街地の整備と農業や自然的環境との調和と保全を図るため、区域区分を定めてきた。この結果、その後の計画的な市街地整備の進展や良好な都市環境形成に大きな効果をもたらしてきた。

今後も区域区分を継続する都市計画区域ごとの根拠は以下のとおり。

| 都市計画区域 | 区域区分の決定の有無 | 区域区分の有無の根拠 |
|---|---|---|
| 野田 | 有 | 本区域は、東京に比較的近距離に位置しながらも、河川に囲まれた地理的条件にはばまれ、都市化の進展は緩やかであった。しかしながら、昭和 40 年代に入り、国道 16 号が開通したことなどから、沿道地域の開発が活発化し、経済の高度成長下においては住宅需要の高まりを背景に、東武野田線の各駅を中心に自然発生的な市街地が形成されてきた。<br>本区域の人口は、近年、減少傾向に転じつつあるが、世帯数の増加傾向は続いており、また、少子高齢化等に対応するため、中心市街地における土地の有効・高度利用によって都市機能集積を促進するなど集約型都市構造への再構築が求められるほか、都市に残された貴重な緑地等自然的環境への配慮も必要となっている。<br>このような観点から、無秩序な市街化の抑制と自然的環境の保全を図るため、今後とも区域区分を継続する。 |
| 流山 | 有 | 本区域は、都心から 25ｋｍ圏内に位置し、昭和 30 年代から宅地開発が相次ぎ、昭和 50 年代にかけて急激な人口の増加をみた。その後も平成 17 年のつくばエクスプレスの開業により、大きく交通環境が変化したため、これに伴い活発な都市開発が進行し、人口増加傾向が続いている。<br>一方、少子高齢化等に対応するため、中心市街地における土地の有効・高度利用によって都市機能集積を促進するなど集約型都市構造への再構築が求められるほか、都市に残された貴重な緑地等自然的環境への配慮も必要となっている。<br>このような観点から、無秩序な市街化の抑制と自然的環境の保全を図るため、今後とも区域区分を継続する。 |
| 松戸 | 有 | 本区域の昭和 30 年代中頃からの急激な人口増加は、平成 2 年以降緩やかになり、近年は、東日本大震災の後、一時的に人口減少となったものの、その後は再び増加傾向となっている。また、世帯数は依然として増加傾向にあり、本区域の位置的特性と公共交通の利便性の高さからも市街化の傾向は強い。 |

| | | |
|---|---|---|
| | | このため、優良な農地として保全すべき区域、自然的環境上保全すべき区域等の無秩序な市街化を防止するとともに、鉄道駅を中心としたコンパクトシティの形成を図るため、本区域においては、引き続き区域区分を継続する。 |
| 柏 | 有 | 本区域は、東京都心から30ｋｍ圏に位置し、昭和30年代から宅地開発が相次ぎ、急激な人口増加により都市化が進んだ。その後も、平成17年のつくばエクスプレスの開業により、大きく交通環境が変化したため、これに伴い活発な都市開発が進行し、人口増加傾向が続いている。<br>ただし、今後人口のピークを迎えることが予測されていることから、中心市街地における土地の有効・高度利用によって都市機能集積を促進するなど、将来の人口減少に備えて集約型都市構造への転換が求められるほか、都市に残された貴重な緑地等自然的環境への配慮も必要となっている。<br>このような観点から、つくばエクスプレス沿線などの計画的な市街地整備を図るとともに、無秩序な市街化の抑制と自然的環境の保全を図るため、今後とも区域区分を継続する。 |
| 我孫子 | 有 | 本区域は、東京のベッドタウンとして宅地開発の進展により、人口が急増した。昭和50年代以降は、市街地開発事業の進展や民間による大規模開発等により市街化が一層進行し、人口も増加傾向で推移してきたが、平成23年をピークに人口は減少傾向に転じた。しかし、その一方で、世帯数の増加傾向は続いている。<br>こうした中、少子高齢化等に対応するため、各地区の中心となる鉄道駅周辺では土地の有効・高度利用によって都市機能の集積が求められる一方、都市に残された貴重な緑地等自然的環境への配慮も必要となっている。<br>このような観点から、無秩序な市街化の抑制と自然的環境の保全を図るため、区域区分を継続する。 |
| 鎌ケ谷 | 有 | 本区域は、東京都心や周辺都市と連絡する鉄道や幹線道路が市のほぼ中央部で東西、南北方向に交差しており、特に鉄道は、私鉄4路線（東武野田線、京成松戸線、北総線、京成成田空港線（成田スカイアクセス））による8つの駅を有し、利便性に優れている。また、地形は平坦な台地が大半を占めているため、もともと土地利用のしやすい条件を備えている。<br>このような条件から、鎌ケ谷町であった昭和35年当時、2万人に満たなかった人口は、昭和40～50年代に急激に増加し、平成8年12月には10万人を超え、以降は概ね横ばいで推移しているが、世帯数については増加傾向が続いている。本区域では、新鎌ケ谷地区や鎌ケ谷駅東口地区をはじめとする土地区画整理事業や都市計画道路の整備の進展等により、良好な市街地の形成が図られ、本区域の約半分を占める市街化調整区域では、開発行為や建築行為が制限されてきたことで、みどり豊かな鎌ケ谷を特徴づける農地・樹林地そして斜面緑地などが保全されてきたが、世帯数の増加傾向を背景に、宅地の細分化や無秩序な市街地の形成が危惧される地区など、居住環境の維持･改善の促進を必要とする地区がある。<br>そのため、都市近郊農業の振興及び現存する良好な自然的 |

| | | |
|---|---|---|
| | | 環境を確保し、優良な農地及び都市環境上重要な樹林地の保全に努め、無秩序な市街化を抑制するとともに、駅周辺等を中心とした集約型都市構造の形成を図るため、今後とも区域区分を継続する。 |
| 浦安 | 有 | 本区域は、昭和44年の地下鉄東西線の開通を契機に旧市街地の開発が外縁的に拡大され、また、一方公有水面埋立事業に伴う大規模住宅開発等により急速な都市化が進み、公有水面埋立事業により市域が拡大されるごとに、市街化区域に編入し、市域全域が市街化区域として、現在に至っている。こうした中、人口も一貫して増加してきたが、現在は概ね横ばいで推移している。<br>本区域は、埋立地における開発が最終盤となり、成熟期を迎えているが、新型コロナウイルス感染症の影響による住民のライフスタイルや価値観の変化、人口減少・超少子高齢社会の到来、激甚化する自然災害への対応など、本区域を取り巻く状況は大きく変化してきている。このような社会・自然的環境の変化に対応した都市づくりを推進するため、今後も区域区分を継続する。 |
| 市川 | 有 | 本区域は、東京に隣接し早くから鉄道網が整備されるなどの立地条件から、高度経済成長と東京への人口集中が顕著になった昭和30年代以降に急激な人口増加が始まり、高密度な市街地形成やスプロール的な市街地の拡大をもたらした。<br>その後は、現行の都市計画法に基づき区域区分を定めたことで、無秩序な市街化を防止し、計画的な市街地整備と併せて農業や自然的環境との調和と保全を図ることで、良好な都市環境形成に大きな効果をもたらしてきた。<br>今後も効率的な行政サービスや地域コミュニティ等を持続的なものにしていくためには、適正な人口密度を維持していく必要がある。そのため、主要駅周辺や地域拠点等を中心に商業・業務や医療・福祉、行政、居住等の複合的な機能の集積を図っていく。また、都市農業の振興及び緑地の保全を図るうえで、北部に広がる果樹園等の優良農地や樹林地の無秩序な市街化を防止する必要があることから、今後も区域区分を継続する。 |
| 船橋 | 有 | 本区域は、東京に近接しており早くから鉄道網が整備されるなどの立地条件から、高度経済成長と東京への人口集中が顕著になった昭和30年代以降に急激な人口増加が始まり、高密度な市街地形成や、市街地外縁部での無秩序な市街化の拡大をもたらした。<br>昭和50年代後半以降、人口の急激な増加は収まりつつあるが、依然として人口・世帯数ともに増加傾向にあることから、無秩序な市街化の抑制と都市に残された貴重な緑地等自然的環境の保全を図るため、今後とも区域区分を継続する。 |
| 習志野 | 有 | 本区域は、東京に近接し早くから鉄道網が整備されるなどの立地条件から、高度経済成長と首都圏への人口集中が顕著になった昭和30年代以降に急激な人口増加が始まり、高密度な市街地形成やスプロール的な市街地の拡大をもたらした。<br>令和2年以降、人口は概ね横ばいで推移しているが、世帯数の増加傾向は続いていることから、無秩序な市街化の防止 |

| | | |
|---|---|---|
| | | を図るとともに鉄道駅を中心とした集約型都市構造の形成を図るため、今後とも区域区分を継続する。 |
| 八千代 | 有 | 本区域は、東京都心から約31ｋｍに位置し、早くから鉄道駅を中心に市街化が進められるなどの立地条件から、東京への人口集中が顕著になった昭和30年代以降、経済の高度成長に伴い、急激な人口増加が始まり、首都圏の住宅都市としての性格を強め、高密度な市街地形成やスプロール的な市街地の拡大をもたらした。<br>平成8年度に開通した区域中央部に位置する東葉高速線沿線では計画的な市街地形成が進み、本区域の人口は現在でも微増傾向が続いている。また、北部には印旛放水路（新川及び花見川）周辺に広がる田園地帯とその背後に帯状に斜面緑地などの自然的環境を残している。これらの地域について無秩序な市街化を防止することが必要であるため、今後とも区域区分を継続する。 |

**（２）区域区分の方針**

**①おおむねの人口**

各都市計画区域の将来におけるおおむねの人口を次のとおり想定する。

| 都市計画区域 | 区分 | 令和2年 | 令和17年 |
|---|---|---|---|
| 野田 | 都市計画区域内人口 | 約 153 千人 | おおむね 137 千人 |
| | 市街化区域人口 | 約 120 千人 | おおむね 113 千人 |
| 流山 | 都市計画区域内人口 | 約 200 千人 | おおむね 206 千人 |
| | 市街化区域人口 | 約 189 千人 | おおむね 198 千人 |
| 松戸 | 都市計画区域内人口 | 約 498 千人 | おおむね 509 千人 |
| | 市街化区域人口 | 約 481 千人 | おおむね 499 千人 |
| 柏 | 都市計画区域内人口 | 約 427 千人 | おおむね 422 千人 |
| | 市街化区域人口 | 約 408 千人 | おおむね 410 千人 |
| 我孫子 | 都市計画区域内人口 | 約 131 千人 | おおむね 123 千人 |
| | 市街化区域人口 | 約 124 千人 | おおむね 120 千人 |
| 鎌ケ谷 | 都市計画区域内人口 | 約 110 千人 | おおむね 104 千人 |
| | 市街化区域人口 | 約 101 千人 | おおむね 96 千人 |
| 浦安 | 都市計画区域内人口 | 約 171 千人 | おおむね 174 千人 |
| | 市街化区域人口 | 約 171 千人 | おおむね 174 千人 |
| 市川 | 都市計画区域内人口 | 約 497 千人 | おおむね 501 千人 |
| | 市街化区域人口 | 約 482 千人 | おおむね 492 千人 |
| 船橋 | 都市計画区域内人口 | 約 643 千人 | おおむね 656 千人 |
| | 市街化区域人口 | 約 604 千人 | おおむね 619 千人 |
| 習志野 | 都市計画区域内人口 | 約 176 千人 | おおむね 180 千人 |
| | 市街化区域人口 | 約 172 千人 | おおむね 175 千人 |
| 八千代 | 都市計画区域内人口 | 約 200 千人 | おおむね 202 千人 |
| | 市街化区域人口 | 約 186 千人 | おおむね 188 千人 |

なお、令和17年においては、上表の外に千葉広域都市計画圏（指定都市の千葉都市計画区域を除く）で保留人口が想定されている。

（注）千葉県では、無秩序な市街化を防止し、計画的な市街地整備を図るため、自然的・社会的・経済的な観点から総合的に判断し、県下線引き都市計画区域全体（指定都市の千葉都市計画区域を除く）を「千葉広域都市計画圏」として

設定している。
＜統計データ出典＞
国勢調査（令和２年）、都市計画年報（令和２年）

**②産業の規模**

各都市計画区域の将来における産業の規模を次の通り想定する。

**《生産規模》**

| 都市計画区域 | 区分 | 令和２年 | 令和 17 年 |
|---|---|---|---|
| 野田 | 工業出荷額 | 約 4,857 億円 | おおむね 5,969 億円 |
| | 卸小売販売額 | 約 1,985 億円 | おおむね 1,867 億円 |
| 流山 | 工業出荷額 | 約 616 億円 | おおむね 675 億円 |
| | 卸小売販売額 | 約 2,773 億円 | おおむね 3,299 億円 |
| 松戸 | 工業出荷額 | 約 3,764 億円 | おおむね 4,131 億円 |
| | 卸小売販売額 | 約 11,449 億円 | おおむね 17,563 億円 |
| 柏 | 工業出荷額 | 約 3,272 億円 | おおむね 4,078 億円 |
| | 卸小売販売額 | 約 8,938 億円 | おおむね 9,318 億円 |
| 我孫子 | 工業出荷額 | 約 502 億円 | おおむね 829 億円 |
| | 卸小売販売額 | 約 920 億円 | おおむね 955 億円 |
| 鎌ケ谷 | 工業出荷額 | 約 359 億円 | おおむね 413 億円 |
| | 卸小売販売額 | 約 1,001 億円 | おおむね 1,016 億円 |
| 浦安 | 工業出荷額 | 約 1,302 億円 | おおむね 1,713 億円 |
| | 卸小売販売額 | 約 4,249 億円 | おおむね 5,388 億円 |
| 市川 | 工業出荷額 | 約 4,691 億円 | おおむね 7,037 億円 |
| | 卸小売販売額 | 約 7,391 億円 | おおむね 10,412 億円 |
| 船橋 | 工業出荷額 | 約 7,489 億円 | おおむね 8,634 億円 |
| | 卸小売販売額 | 約 11,551 億円 | おおむね 13,664 億円 |
| 習志野 | 工業出荷額 | 約 2,261 億円 | おおむね 3,236 億円 |
| | 卸小売販売額 | 約 2,807 億円 | おおむね 3,444 億円 |
| 八千代 | 工業出荷額 | 約 2,849 億円 | おおむね 3,315 億円 |
| | 卸小売販売額 | 約 2,622 億円 | おおむね 2,786 億円 |

工業出荷額は、製造業及び物流業の生産規模の合計を示す。

なお、令和 17 年においては、上表と合わせ千葉広域都市計画圏（指定都市の千葉都市計画区域を除く）で産業の規模が想定されている。

**《就業構造》**

| 都市計画区域 | 区分 | 令和２年 | 令和 17 年 |
|---|---|---|---|
| 野田 | 第一次産業 | 約 1.2 千人(1.8%) | おおむね 0.7 千人(1.3%) |
| | 第二次産業 | 約 17.5 千人(25.7%) | おおむね 14.2 千人(25.8%) |
| | 第三次産業 | 約 49.4 千人(72.5%) | おおむね 40.2 千人(73.0%) |
| 流山 | 第一次産業 | 約 0.6 千人(0.7%) | おおむね 0.5 千人(0.6%) |
| | 第二次産業 | 約 15.0 千人(17.6%) | おおむね 13.9 千人(17.6%) |
| | 第三次産業 | 約 69.7 千人(81.7%) | おおむね 64.5 千人(81.7%) |
| 松戸 | 第一次産業 | 約 1.5 千人(0.7%) | おおむね 1.1 千人(0.5%) |
| | 第二次産業 | 約 37.0 千人(17.1%) | おおむね 36.9 千人(17.1%) |
| | 第三次産業 | 約 177.8 千人(82.2%) | おおむね 177.2 千人(82.3%) |
| 柏 | 第一次産業 | 約 2.0 千人(1.1%) | おおむね 1.4 千人(0.8%) |
| | 第二次産業 | 約 30.5 千人(16.7%) | おおむね 29.4 千人(16.8%) |
| | 第三次産業 | 約 149.9 千人(82.2%) | おおむね 144.5 千人(82.4%) |
| 我孫子 | 第一次産業 | 約 0.6 千人(1.1%) | おおむね 0.4 千人(0.9%) |
| | 第二次産業 | 約 8.4 千人(16.1%) | おおむね 7.6 千人(16.2%) |
| | 第三次産業 | 約 43.2 千人(82.8%) | おおむね 39.0 千人(83.0%) |
| 鎌ケ谷 | 第一次産業 | 約 0.7 千人(1.5%) | おおむね 0.5 千人(1.3%) |
| | 第二次産業 | 約 8.4 千人(18.5%) | おおむね 7.0 千人(18.6%) |
| | 第三次産業 | 約 36.2 千人(79.9%) | おおむね 30.2 千人(80.1%) |
| 浦安 | 第一次産業 | 約 0.1 千人(0.1%) | おおむね 0.1 千人(0.1%) |
| | 第二次産業 | 約 9.7 千人(12.2%) | おおむね 9.7 千人(12.3%) |
| | 第三次産業 | 約 69.4 千人(87.6%) | おおむね 69.2 千人(87.6%) |
| 市川 | 第一次産業 | 約 1.2 千人(0.5%) | おおむね 1.1 千人(0.5%) |
| | 第二次産業 | 約 37.2 千人(16.2%) | おおむね 36.6 千人(16.2%) |
| | 第三次産業 | 約 190.8 千人(83.2%) | おおむね 187.9 千人(83.3%) |
| 船橋 | 第一次産業 | 約 2.2 千人(0.8%) | おおむね 1.6 千人(0.6%) |
| | 第二次産業 | 約 46.5 千人(16.5%) | おおむね 55.2 千人(19.8%) |
| | 第三次産業 | 約 233.8 千人(82.8%) | おおむね 222.3 千人(79.6%) |
| 習志野 | 第一次産業 | 約 0.3 千人(0.4%) | おおむね 0.2 千人(0.2%) |
| | 第二次産業 | 約 14.0 千人(17.5%) | おおむね 14.1 千人(17.5%) |
| | 第三次産業 | 約 65.7 千人(82.1%) | おおむね 66.1 千人(82.2%) |
| 八千代 | 第一次産業 | 約 0.9 千人(1.0%) | おおむね 0.6 千人(0.7%) |
| | 第二次産業 | 約 16.4 千人(19.0%) | おおむね 15.9 千人(19.1%) |
| | 第三次産業 | 約 68.8 千人(79.9%) | おおむね 66.6 千人(80.1%) |

＜統計データ出典＞

国勢調査（令和２年）、経済産業省による工業統計、商業統計（令和２年）

**③市街化区域のおおむねの規模及び現在市街化している区域との関係**

各都市計画区域における人口、産業の見通しに基づき、かつ市街化の現況及び動向を勘案し、令和 17 年時点で市街化している区域及び当該区域に隣接し、おおむね 10 年以内に優先的かつ計画的に市街化を図るべき区域を市街化区域とすることとし、市街化区域のおおむねの規模を次の通り想定する。

**《市街化区域面積》**

| 都市計画区域 | 令和 17 年 |
|---|---|
| 野田 | おおむね 2,395ha |
| 流山 | おおむね 2,250ha |
| 松戸 | おおむね 4,444ha |
| 柏 | おおむね 5,484ha |
| 我孫子 | おおむね 1,615ha |
| 鎌ケ谷 | おおむね 1,073ha |
| 浦安 | おおむね 1,697ha |
| 市川 | おおむね 3,984ha |
| 船橋 | おおむね 5,551ha |
| 習志野 | おおむね 1,905ha |
| 八千代 | おおむね 2,303ha |

（注）市街化区域面積は、令和 17 年時点における人口の保留フレームに対応する市街化区域面積を含まないものとする。

## ４　本広域都市圏の主要な都市計画の決定の方針

### （１）都市づくりの基本方針

#### ①人口減少に対応したコンパクトで効率的な都市構造への転換に関する方針

広域的な視点により、人口減少・少子高齢化に対応するため、鉄道駅周辺やバスターミナル周辺等に、居住機能や商業・業務、医療・福祉等の都市機能の集積を図るとともに、広域的な幹線道路の整備促進や高速道路インターチェンジ等へのアクセス道路の整備推進、都市計画道路や生活道路の整備、自動運転技術などの新技術の導入検討も含めた道路・交通ネットワークの構築を図るなど、コンパクト・プラス・ネットワーク型の都市構造を目指す。

千葉市、市川市、船橋市、松戸市、野田市、習志野市、柏市などの主要駅周辺など、都市機能が集積した地区においては、再開発の促進等により、土地の合理的かつ健全な高度利用と都市機能の更新、都市機能の一層の充実を図り、首都圏での都市間競争における更なる優位性向上を図る。その他の主要な鉄道各駅周辺においても、人口密度が高く、都市機能が集積した地区においては、土地の合理的かつ健全な高度利用と都市機能の更新を図るとともに、低未利用地の有効活用や既存ストックの活用などにより魅力的な空間の形成を目指す。

コンパクトな都市構造の構築に即して、道路・上下水道等の都市施設については、適正な配置のもと地域の実情に応じた計画的な整備を推進するとともに、適切な維持管理と長寿命化等による持続可能なメンテナンスサイクルの構築を図る。また、都市施設の耐震化等を進めることで防災機能の向上を目指す。

#### ②社会インフラ等を活用した多様な産業の受け皿の創出による地域振興に関する方針

本県経済をけん引していくことが期待される地域である幕張新都心、柏の葉、北千葉道路沿線などでは、学術・研究機関等との連携への期待など、拠点性の高さを生かし、地域特性を踏まえながら、産業拠点形成に向けた取組を進める。

あわせて、県内外の交流・連携の強化や人・モノの流れのボトルネックとなっている慢性的な交通渋滞の解消を図り、成田空港や千葉港の機能強化や物流施設の立地により、国際競争力や首都圏の生産性を向上させ、その効果を県内全域へと波及させるため、北千葉道路の整備促進、新湾岸道路及び千葉北西連絡道路の計画の具体化に向けた取組や、広域的な幹線道路ネットワークへのアクセス道路を含めた国道・県道全体の円滑化に向けた道路整備を推進する。

さらに、圏域内外を結ぶ幹線道路である都市軸道路や主要地方道船橋我孫子線、国道 296 号八千代バイパス、国道 356 号等の整備を推進し、道路整備の進展による効果を生かして、インターチェンジ周辺や幹線道路沿線、港湾周辺、既存工業団地に隣接した区域等において新たな産業集積を促進する。

#### ③頻発化・激甚化する自然災害への対応に関する方針

台風・豪雨等の頻発化・激甚化を踏まえ、流域全体で水害を軽減させる治水対策、「流域治水」への転換を目指し、利根川、江戸川、海老川流域などにおいては、公共下水道の整備や適正な土地利用の規制・誘導など、流域治水プロジェクトの主旨に沿った都市づくりを進める。

地震や風水害に備えて、平常時・災害時を問わない安定した人・モノの流れを確保し、緊急対策活動や物資輸送を円滑に実施できるよう、北千葉道路の整備の

促進、新湾岸道路の計画の具体化など災害に強い道路ネットワークの整備を促進する。

あわせて、延焼遮断帯や緊急車両の進入路・避難路として機能する街路の整備や延焼拡大防止や災害時の避難地等として機能する緑地の確保、都市公園の整備を推進する。

市街地再開発事業等により都市機能の充実や防災の強化を図り、都市部特有の火災・水害等のリスクにも対応した安全な市街地整備を進める。

公共建築物や橋りょう、下水道等の都市施設については、災害による被害を最小限にし、災害時の支援・復旧活動を円滑に推進するため、耐震化及び老朽化対策を進め、避難路、緊急輸送道路沿道建築物の耐震化等の促進を図る。

また、土砂災害の恐れのある区域においては、開発行為や建築物の立地等の抑制に努めるとともに、急傾斜地崩壊対策の推進や、斜面林の保全、避難体制の充実・強化を図る。

一方で、浸水ハザードエリアにおいて新たな市街地整備を行う場合は、安全確保のため地盤の嵩上げや避難路・避難場所の確保等の適切な対策を図ることで、安心・安全に暮らせるまちづくりを目指す。

また、大規模災害に備え、被災後、早期に的確な復興を実現するため、各市による事前復興まちづくり計画の策定を促進する。。

**④自然的環境の保全と質の高い生活環境の整備に関する方針**

都市の緑地は、雨水の貯留・浸透による浸水被害の軽減、急傾斜地等における土砂災害防止、カーボンニュートラル、生物多様性、レクリエーション、防災、景観への寄与など、多面的な機能を有するグリーンインフラとして保全・創出を目指す。

また、地域に愛着を持つことができるよう、良好な景観の形成に取り組むとともに、地域特性に応じた都市公園の拡充や都市における緑の保全・創出等、自然的環境の保全と再生等を目指すとともに、利根川、江戸川、東京湾、手賀沼などの豊かな水辺空間や都市緑地等は、ゆとりや潤いを与える資源として保全・活用を図る。

さらに、ライフスタイルの変化への対応や都市におけるウェルビーイングの向上のため、居心地がよく歩きたくなる歩行者中心の空間づくりなど、魅力的な空間形成に取り組むとともに、コンパクトで効率的な都市構造の構築や公共交通の利用促進による環境にやさしい移動手段への転換、再生可能エネルギーの活用や省エネルギー化、グリーンインフラの推進などにより、カーボンニュートラルの実現を目指す。

**（２）土地利用に関する主要な都市計画の決定の方針**

**①主要用途の配置の方針**

市街地における土地利用は、都市計画マスタープラン（市町村の都市計画に関する基本的な方針）に示す都市の将来像を実現するため、以下を基本方針としつつ、地域の実情に合わせて配置する。

・幕張新都心、柏の葉、北千葉道路沿線などでは、学術・研究機関等との連携への期待など、拠点性の高さを生かし、地域特性を踏まえながら、適切な土地利用の誘導を図り、産業拠点の形成を進める。

・人口減少や少子高齢化などの社会経済情勢の変化に適切に対応するため、立地適正化計画の策定を促進し、鉄道駅周辺やバスターミナル周辺などに医療・福祉・商業等の都市機能を誘導するとともに、居住は駅周辺などに、公共交通等により容易にアクセスすることができる区域へ誘導する。
・インターチェンジ周辺や幹線道路沿線、港湾周辺等のポテンシャルの高い地域や既存工業団地等に隣接した区域においては、地域の実情に応じて、産業系の土地利用などについて、適切な誘導を図る。
・湾岸地域においては、国際拠点港湾に指定されている千葉港や京葉臨海コンビナートをはじめとする、首都圏の重要な拠点を有しており、鉄鋼や食品等の企業集積が進んでいることから、引き続き、港湾機能や流通機能などの立地特性を生かした産業集積を進め、工業地としての一層の機能充実を図る。また、千葉港においては、まちづくり事業と連携し、港湾緑地や旅客船さん橋及びターミナルの活用等により、地域のにぎわい拠点として整備を推進する。

**②市街地の土地利用の方針**

・主要な鉄道駅周辺などの公共交通の利便性が高い地域については、居住機能や商業・業務、医療・福祉等の都市機能を集積し、土地の高度利用を図る。
・特に、千葉市、市川市、船橋市、松戸市、野田市、習志野市、柏市などの主要駅周辺の都市機能が集積した地区においては、再開発の促進等により、土地の合理的かつ健全な高度利用と都市機能の更新、都市機能の一層の充実を図り、首都圏での都市間競争における更なる優位性向上を図る。
・地域拠点に公共交通等により容易にアクセスすることのできる区域へ居住の誘導を図り、コンパクト・プラス・ネットワーク型の都市を形成する。
・ライフスタイルの変化への対応や都市におけるウェルビーイングの向上のため、居心地が良く歩きたくなる歩行者中心の空間づくりや公共施設跡地等の未利用地の活用による人々が集える場の創出など、魅力的な空間形成を図る。
・老朽・過密・木造市街地については、道路・公園等の都市基盤の整備及び敷地の共同化による公共空地の確保、並びに建築物の耐震化・不燃化の促進などを総合的に進め、市街地の防災性の向上と居住環境の改善を図る。
・空家等については、空家等対策の推進に関する特別措置法に基づき適正な管理や利活用を促進し、居住環境の改善や維持を図る。
・地域に愛着を持つことができるよう、良好な景観の形成に取り組むとともに、地域特性に応じた都市公園の拡充や都市における緑の保全・創出を図る。
・都市の緑地は、雨水の貯留・浸透による浸水被害の軽減、急傾斜地等における土砂災害防止など、多面的な機能を有することから、グリーンインフラとして保全・活用を図る。

**③市街化調整区域の土地利用の方針**

・農業基盤整備等が実施されている農地は、貴重な優良農地であるため、今後も農用地として保全を図る。
・急傾斜地など土砂災害の恐れのある区域については、土砂災害警戒区域、土砂災害特別警戒区域及び宅地造成等工事規制区域の指定により、開発行為の制限等を図り、安全性を確保する。
・インターチェンジ周辺、幹線道路沿線等のポテンシャルの高い地域や、既存工

業団地等に隣接した区域においては、自然的環境や住宅環境との調和を図りつつ、産業系の土地利用について適切な誘導を図る。
・北千葉道路の未整備区間（市川市・鎌ケ谷市間）の沿線の多くが、市街化調整区域であることから､農林漁業との健全な調和を図りつつ､広域的な視点から、将来を見据えた適切な土地利用の検討に向けた取組を進める。
・千葉県全体で、令和 17 年の人口フレームの一部が保留されている。ついては、計画的な市街地整備の見通しが明らかになった地区について、保留された人口フレームの範囲の中で、農林漁業等との必要な調整を図りつつ、市街化区域に編入する。

**（３）都市施設の整備に関する主要な都市計画の決定の方針**

**①交通施設の都市計画の決定の方針**

ア．交通体系の整備の方針

本圏域の道路網や交通網の状況、また周辺人口の増加等に伴う交通需要の増大に対応した、交通体系の整備の基本方針を次のように定める。

・交通渋滞の解消を図るとともに、成田空港の拡張事業等の効果を県内全域に波及させる北千葉道路の整備や新湾岸道路の計画の具体化といった広域的な幹線道路ネットワーク等の整備を促進するとともに国道・県道、高速道路インターチェンジへのアクセス道路の整備を推進する。
・平常時・災害時を問わない安定した人・モノの流れを確保するための災害に強い道路ネットワークの構築を目指す。
・広域通過交通と地域内交通との分離を図り、居住地域への通過車両の削減、歩行者の安全確保の努め、効率の良い道路ネットワークの実現を目指す。
・環境負荷の問題を考慮しつつ、公共輸送機関の活用を図り、各種交通機関の適正な機能分担の下に総合的な体系化を図り、これに合わせた交通施設の整備に努める。
・交通結節点の周辺においては、地域のニーズに応じ市町村と連携してシェアサイクルのサイクルポートの設置を促進し、公共交通との連携による利便性の向上等を図り、自転車の利用促進と都市内交通の円滑化、渋滞解消による環境負荷の低減を図る。
・市街地において歩行者や自転車が安全で快適に通行できる空間の創出のため、歩道のバリアフリー化や自転車通行空間の整備を推進し、ウォーカブルな都市空間整備に努める。
・道路等の都市交通施設について、コンパクトで効率的な都市構造の構築に即した適正な配置のもと計画的な整備を推進するとともに、適切な維持管理と長寿命化等による持続可能なメンテナンスサイクルの構築を図る。
・長期未着手の都市計画道路は、社会情勢等の変化を踏まえて必要性や既存道路による機能代替の可能性等を検証し、見直しを行う。

イ．整備水準の目標

・交通体系の整備の方針に基づき、公共交通機関の充実、道路体系の整備に努める。
・都市計画道路については、引き続き、交通体系の整備の方針に基づき、地域の実情に応じて効率的に整備を進める。

**②下水道及び河川の都市計画の決定の方針**

ア．下水道及び河川の整備の方針

・本圏域では、流域別下水道整備総合計画等の各種計画に基づいて、今後の市街化の進展や土地利用動向等に対応し、公共用水域の水質保全、生活環境の改善を図り、健全で安全な都市環境の確保に努める。市街地においては、浸水対策の推進や地域の特性に応じた効率的・効果的な公共下水道等の整備を進めていくとともに、老朽化した施設の急増や大規模地震への備えなどの様々な課題に対応すべく、計画的な維持管理や整備を進めていく。

・河川改修や調節池整備を推進するとともに、流域における雨水貯留浸透施設の設置など、流域治水としての取組を進めていく。

・新市街地の整備にあたっては、地区の有する従来の保水遊水機能に配慮し、雨水貯留浸透施設の設置等の流出抑制策を講じ、河川に対する流出量の軽減や流水の正常な機能の維持に努める。

イ．整備水準の目標

・汚水処理施設については「千葉県全県域汚水適正処理構想」に基づき施設の整備を進める。

・本圏域の河川の整備水準は、河川ごとに定められる計画規模に基づくものとする。

**③その他の都市施設の都市計画の決定の方針**

円滑な都市活動を確保するため、既存施設の長寿命化を図りつつ、新たな都市施設の整備にあたっては、循環型社会の形成や持続可能性の観点を念頭に、広域的な連携も検討し、整備を進める。

**（４）市街地開発事業に関する主要な都市計画の決定の方針**

・千葉市、市川市、船橋市、松戸市、野田市、習志野市、柏市などの主要駅周辺の都市機能が集積した地区においては、市街地再開発事業等により、土地の高度利用と商業・業務、住居、文化などの多様な機能の適正な配置を図り、都市機能の更新や防災性の向上を図る。

・インターチェンジ周辺や幹線道路沿線などにおいては、農林漁業との健全な調和を図りつつ、周辺道路への交通負荷に配慮しながら、土地区画整理事業等により、商業・業務、産業、観光等の地域振興に寄与する土地利用の誘導を図るなど、計画的な市街地整備を検討する。

・つくばエクスプレス沿線では、各地区の特色を生かした、魅力あるまちづくりが行われていることから、現在、土地区画整理事業を実施中の地区においては、引き続き、道路、公園、下水道等の都市施設の面的な整備を進め、良好な市街地の形成を図る。

**（５）自然的環境の整備又は保全に関する都市計画の決定の方針**

**①基本方針**

本圏域は、都市化が進む一方、利根川、江戸川、東京湾、手賀沼等の豊かな水辺空間が残された地域となっており、手賀沼周辺は、県立印旛手賀自然公園に指

定されている。また、県民の憩いの場として船橋県民の森が配置されているほか、身近な自然的環境として、柏の葉公園、八千代広域公園、幕張海浜公園などの都市公園が整備されている。

こうした利根川、江戸川、東京湾、手賀沼等の豊かな水辺空間や都市緑地等は、ゆとりや潤いを与える資源として保全・活用し、都市公園の整備等を推進することで、自然的環境を生かした緑と水辺のネットワークを形成することを基本方針とする。

**②主要な緑地の配置の方針**

・樹林地や利根川、江戸川、東京湾、手賀沼などの水辺空間は、多様な動植物の生息・生育環境やカーボンニュートラルに寄与する貴重な緑地として保全・活用する。
・利根川、江戸川、東京湾、手賀沼等は、生態系の保全に努める。
・公園・緑地は、雨水の貯留浸透機能、延焼防止機能、急斜面の崩壊防止機能及び災害時の一時避難地としての機能を有していることから、都市の防災性の向上を図るため、地域特性に応じて、適切に配置する。
・一時避難場所となる近隣公園等の整備に努め、広域避難地となる運動公園、総合公園及び河川敷は周辺の不燃化・緑化等を一体的に行う。
・公園・緑地は、地域の実情を踏まえ、適切に配置し、多様なレクリエーション需要に対応するため、公園施設の維持・充実を図る。
・八千代広域公園は、住民の憩いやレクレーション活動の場として施設整備を推進する。

**③実現のための具体の都市計画制度の方針**

・都市公園などの施設緑地や風致地区、生産緑地地区などの地域制緑地を都市計画に位置付け、その整備・保全を促進する。

# 東葛・湾岸広域都市圏構造図

# 東葛・湾岸広域都市圏構造図【産業・観光】

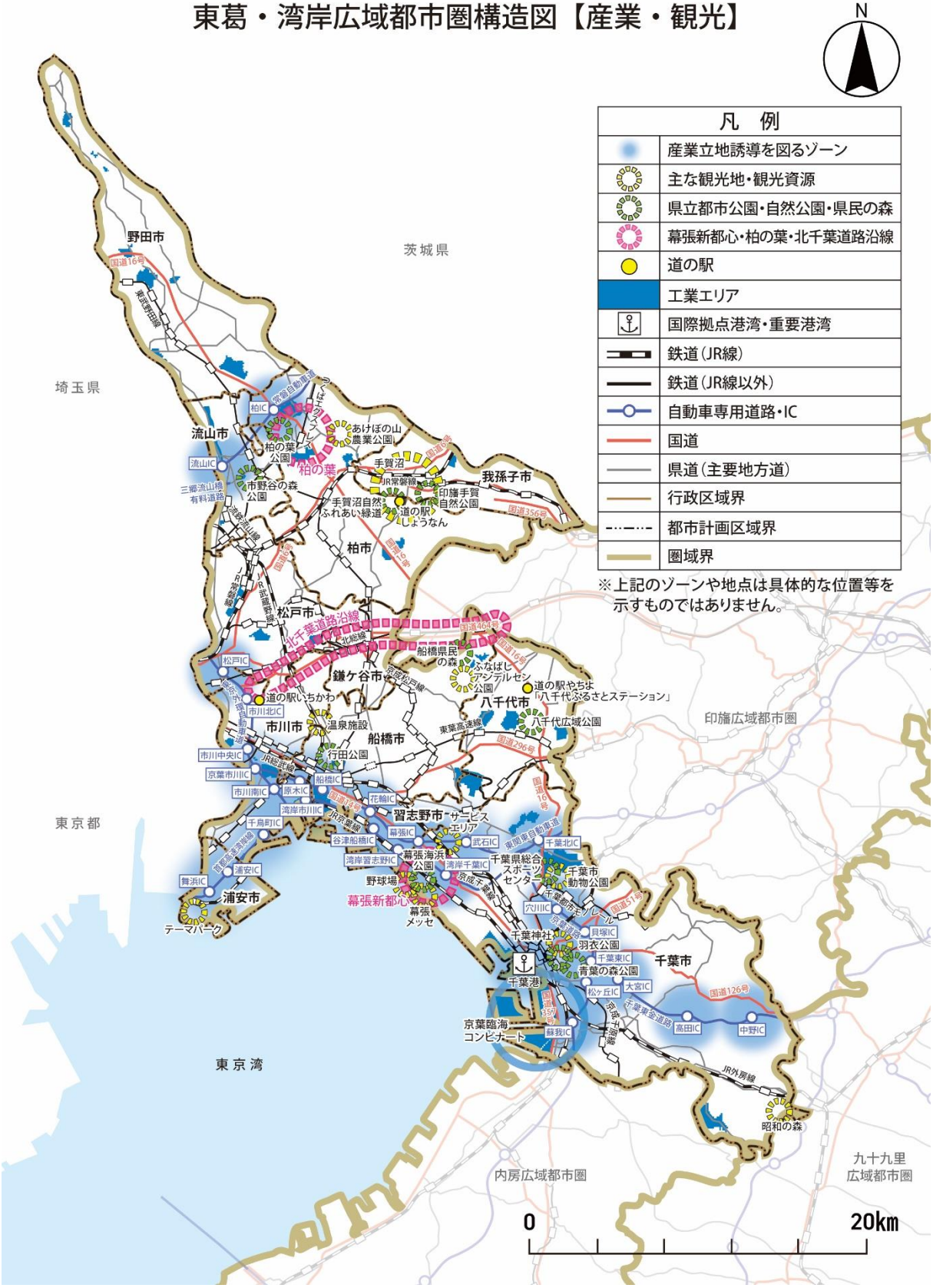


**表　拠点・ゾーンの区分**

| 区分 | 位置付け・考え方 |
|---|---|
| 広域拠点 | 新たな産業・地域づくりを推進することにより、本県経済をけん引していくことが期待される地域（柏の葉、北千葉道路沿線、幕張新都心、成田空港周辺、アクアライン着岸地・かずさアカデミアパーク周辺） |
| 中枢拠点 | 高次都市機能や広域交通機能の集積を生かしながら、経済、産業などの広域的・中枢的な役割を担う地域（県都千葉市の中心部） |
| 地域拠点 | 各市域における代表的な拠点として、居住や都市機能等の集積を図る地域（鉄道駅、バスターミナル、役場周辺など） |
| 産業立地誘導を図るゾーン | 産業立地のポテンシャルの高いインターチェンジ周辺や千葉港、木更津港周辺の区域 |

**【船橋都市計画区域】**

**1　都市計画の目標**

**（１）本区域の基本理念**

本区域は千葉県北西部に位置し、東は習志野市・八千代市、西は市川市、北は鎌ケ谷市・白井市に隣接し、南は東京湾に面するという立地条件の下、県下の中核都市として発展してきた。

明治 27 年の総武鉄道、大正 5 年の京成電気軌道の開通等により商業都市として発展し、昭和 12 年に船橋町ほか 4 町村が合併して船橋市が誕生した。

その後、昭和 10 年代後半の軍需工場の進出等を契機に工業化が進み、昭和 30 年代の臨海部の埋め立てにより、臨海部と内陸部の双方に工場の集積が進む一方、昭和 30 年代から 50 年代前半にかけて鉄道駅を中心に次々と大規模な住宅団地が造成され、急激な人口増加をもたらした。

昭和 50 年代後半からは、それまでの急激な人口の伸びも緩やかになり、その後のバブル経済の崩壊、少子高齢化の進展、人々の価値観やライフスタイルの多様化、地球規模の環境問題の深刻化等、社会情勢が目まぐるしく変化していく中、恵まれた立地・鉄道網を背景に「住宅都市」として発展を続け、平成 15 年には千葉県で初の中核市に移行し、平成 21 年には人口 60 万人を擁する市となった。

そして、平成の中頃から令和の始めにかけて、山手地区の工場跡地に大規模商業施設や住宅地が立地し、臨海部の船橋オートレース場跡地には大型物流施設が整備される等、土地利用の転換が進む一方で、変わらずに本区域北部に残る良好な自然と農地、東日本旅客鉄道（以下「ＪＲ」という。）総武線及び京葉線沿いの一大商業地及び臨海部の工場や港湾等により本区域独特の魅力を形づくっている。

これらを踏まえて、まちの主役である住民を含め、船橋に関わるすべての人が自分らしく生き生きと輝くことで、人々から笑顔があふれ、まち中に笑顔の輪が広がることにより、さらに活気づくまち、すなわち「人もまちも輝く笑顔あふれる船橋」の実現に向けたまちづくりの目標を次のとおり定める。

●交流により発展し便利で住みよいまちづくり

個性豊かで魅力ある拠点の形成を通じて、市内外から人が集まり、活発な都市活動や交流が行われるまちづくりを目指すとともに、交通環境が充実し、日常の買い物等が便利で住みよいまちづくりを目指す。

●誰もが安全・安心・快適に暮らせるまちづくり

自然災害や犯罪等からかけがえのない命を守り、多様な人々がゆるやかにつながり安心して暮らせるまちづくりを目指すとともに、未来を担う子供や高齢者、障害のある方等、誰もが健康で快適に暮らせるまちづくりを進める。

●自然と人と産業が調和したまちづくり

恵まれた自然的環境の保全・創出や環境負荷の低減に取り組みながら、地域が

もつ魅力を生かし、身近な緑と調和したうるおいが感じられる住宅地や賑わいある商業地、都市活力を創出する工業地等、将来にわたって個性ある地域が調和したまちづくりを目指す。

**（２）地域毎の市街地像**

本区域を５つ（南部、西部、中部、東部、北部）に分け、それぞれの特性に応じた市街地の形成を目指す。

ア．南部（湊町地域、本町地域）

船橋駅周辺においては、交通環境の充実や広域的な商業機能等の集積、市街地の再構築により、個性と魅力あふれる拠点や市内外から人が集まる歩きたくなる市街地、賑わいと活気にあふれた市の玄関口を形成する。

臨海部においては、玄関口となる拠点形成や憩いの場創出、商業・娯楽施設や中心市街地の駅、商業空間の相互連携等による海と港に親しむことができる賑わい溢れた回遊性の高いウォーターフロントのまちをつくるとともに、広域的な交通と地域内の交通のスムーズな接続を図り、充実した交通ネットワークの確立を図る。

産業地においては、環境に配慮した付加価値の高い産業地を形成し、これらの産業が住民に開かれた場とする。

住宅地においては、公共交通や公共施設等生活のために必要な施設やコミュニティ空間が充実し、誰もが快適に暮らすことができるまちを目指す。

海老川調節池の整備による治水対策、台風や集中豪雨等による水害、震災時の津波や液状化等の災害への対応を図り、災害に強いまちを目指すとともに、道路幅員が狭く木造の建築物が密集した市街地の環境改善による、安心して暮らせるまちを目指す。

神社や仏閣等の歴史的遺産、横丁等の風情、海岸線の面影を残す松林、海老川の流れ等の地域の特性を生かした魅力のあるまちや海老川上流地区のまちづくりと連続性のある水辺空間の整備を目指す。

イ．西部（葛飾地域、法典地域）

西船橋駅周辺を中心に、多くの人々が集い、様々な交流や新たな活動が生まれる便利で活力あるまちをつくる。

安全で便利な道路網と公共交通利用環境を形成し、公共施設や周辺の地域等とのネットワークの良いまちを目指すとともに、道路幅員が狭く木造の建築物が密集した市街地の環境を改善し、安心して暮らせるまちを目指す。

住宅地においては、緑豊かな農空間や公園、緑地、水辺などの環境を生かし、うるおいとやすらぎを創出する。

門前町の歴史的景観や海岸線の面影を残す松林の緑、清らかな湧水等の地域の特性を生かした魅力あるまちや自然と暮らしと産業が調和し、相互の特性を尊重するまちを目指す。

ウ．中部（夏見地域、新高根・芝山地域）

海老川上流地区においては、自然と調和し公共交通利用環境が充実した健康創造都市として、人が行き交う魅力あふれる拠点、飯山満駅周辺においては、新たな市街地を整備することにより、安全・安心・快適に暮らせるまちをつくる。

地域と周辺を結び生活や公共交通等の移動を支える道路網の整備・充実を図るとともに、自転車走行環境や自然とふれあうことができる散策路の整備を図ることにより、人と環境にやさしい道をつくり、暮らしに便利なまちを目指す。

木造密集住宅地をはじめとした、道路幅員が狭く木造の建築物が密集した市街地の環境を改善し、安心して暮らせるまちを目指す。

市街地における貴重な緑の環境を保全し、市民協働によって新しい緑を創り出すことにより、うるおいとやすらぎのあるまちを目指すとともに豊かな自然的環境を生かして中心市街地や海辺につながる水と緑のネットワークを形成し、水辺にふれあえるまちを目指す。

豊かな自然的環境の保全を基本とした計画的な市街地や新しい時代の多様な世代の要請にこたえられる市街地・住宅地の形成により、自然と暮らしが調和した便利で住みよく、また誰もが活動しやすく、安全・安心・快適に暮らせるまちを目指す。

エ．東部（前原地域、習志野台地域）

津田沼駅周辺においては、多くの人々が集い、学生等若者達でにぎわう、様々な交流や新たな活動が生まれる便利なまち、北習志野駅周辺においては、交通ターミナル機能を生かしながら、多くの人々が集い、賑わい、交流するまち、飯山満駅周辺においては、継続的な市街地整備により、安全で快適に暮らせるまちを目指す。

道路網の整備やバス網の充実を図り、駅にアクセスしやすく乗り継ぎが便利な交通ターミナル拠点の形成を目指すとともに、公共施設、鉄道駅等の交通の拠点を結んだ地域の道路ネットワークを形成し、便利で快適なまちを目指す。

駅や商店街等の人が集中する場所の安全性を確保するとともに、道路幅員が狭く木造の建築物が密集した市街地の環境を改善することにより、災害に強いまちを目指す。

大学等の教育施設が立地する地域の特性を生かした良好な景観、歴史や文化の薫りが感じられる景観を生かし、学生と地域住民が交流するまちや個性ある快適なまちを形成する。

市街地や社寺林、屋敷林等の緑の環境を保全し、市民協働によって新しい緑を創り出し、うるおいとやすらぎのあるまちを目指す。

オ．北部（八木が谷地域、豊富地域）

二和向台駅周辺においては、都市基盤整備による便利で住みよいまち、その他

鉄道駅周辺においては、市街地の環境改善やゆとりある質の高い市街地を保全し、緑の環境に囲まれたふるさとのまちを目指す。

公共交通の維持・充実と安全で便利な道路網を形成し、公共施設や周辺地域等とのネットワークが良いまち、広域道路ネットワークを生かしたまちを目指す。

道路幅員が狭く木造の建築物が密集した市街地の環境を改善し、安心して暮らせるまちを目指す。

住宅地においては、豊かな自然的環境と人が調和する計画的な土地利用を図りながら、農業と身近にふれあえる、うるおいとやすらぎのある住宅地を維持・形成する。

農村集落においては、地域に広がる農地の保全・活用を図るとともに、周辺環境と調和した良好な集落を維持・形成する。

農地や樹林地等の緑豊かな自然的環境を生かし、水と緑のネットワークを形成することにより、北部アンデルセン環境軸の強化や南北環境軸の連携を図り、自然と農にふれあえる優れた環境を次の世代に継承するまちを目指す。

## ２　主要な都市計画の決定の方針

### （１）都市づくりの基本方針

#### ①人口減少に対応したコンパクトで効率的な都市構造への転換に関する方針

本区域の総人口は、令和 17 年まではゆるやかに増加を続けるものの、将来的には減少する見込みである。これを踏まえ本区域においては、住宅地や商業地、工業地の多彩な土地利用が交流し、調和のとれたまちを目指すとともに、都市活動の中心となる駅周辺に、商業・業務、医療・福祉等の都市機能や交通機能が充実した便利で快適な拠点づくりを行い、それぞれの拠点の特性を生かした個性豊かで親しみのあるコンパクトな都市づくりを目指す。

このため、船橋駅周辺を中心商業地、また、西船橋駅、津田沼駅、北習志野駅の各駅周辺を地域拠点商業地、さらに、下総中山駅、南船橋駅等を地区拠点商業地、その他駅周辺を生活拠点として、都市機能の充実を図る。

また、各拠点間のアクセス性の向上を図るため、鉄道駅へのアクセス道路の整備を進め、鉄道と他の交通機関の連絡性を改善し、道路網の整備や交通結節点の整備にあわせて、住民のニーズに応じた多様なバス網の再編を図ること等により、公共交通の利用促進を図る。

これらの取組等により、拠点を中心とした居心地が良く歩きたくなるウォーカブルなまちなかの形成を目指す。

さらに、鉄道駅や公共施設等へのエレベーター設置や歩道の段差解消等を推進するなど、誰もが快適で過ごしやすいユニバーサルデザインに配慮するとともに、福祉や医療などの施設が利用しやすい配置となるように立地誘導する。

#### ②社会インフラ等を活用した多様な産業の受け皿の創出による地域振興に関する方針

本区域の臨海部については、東関東自動車道（以下「東関東道」という。）などの広域道路ネットワークに面する地域特性から、製造業等が集積する工業地が形成されており、近年では、倉庫業や物流業の立地ニーズも高まっている。このような新たなニーズに対応しながら、今後も工業・流通業務の拠点として集積を図る。

また、本区域の北部地域については、北千葉道路の整備による広域道路ネットワークを生かした産業拠点の形成に向けて、既存農業や自然的環境への影響等に配慮しながら、新たな産業地の創出を検討する。

**③頻発化・激甚化する自然災害への対応に関する方針**

災害による被害を最小限にし、災害時の支援・復旧活動を円滑に推進するため、公共建築物や橋りょう・下水道の耐震化及び老朽化対策を進め、避難路、緊急輸送道路としての機能をもつ道路の整備や災害時に避難場所となり火災時の延焼防止機能をもつ公園、広場等のオープンスペースを確保するとともに、緊急輸送道路沿道建築物の耐震化の促進を図る。また、木造住宅やマンションの耐震診断や耐震補強工事を促すとともに、病院や社会福祉施設等民間の公共公益施設に対しても耐震診断や耐震補強工事を促し、耐震化率の向上を図る。

土砂災害の恐れのある区域においては、開発行為や建築物の立地等の抑制に努める。また、近年頻発する集中豪雨等による都市型水害に対しては、河川・公共下水道等の計画的な整備、透水性舗装や貯留浸透施設の整備により雨水流出の抑制を図るとともに、緑地や農地等を保全することにより、流域治水の推進に努める。

**④自然的環境の保全と質の高い生活環境の整備に関する方針**

良好な植生をもつ樹林地、由緒ある社寺境内地や河川敷、住民が利用できる農園等を結び、自然やふるさとが感じられる水と緑のネットワークの形成を図る。市街地では、公共施設や民有地の緑化、建築物の壁面や屋上の緑化、駅前等都市のシンボルとなる地区での重点的な緑化の推進、景観木や街路樹、生け垣等の積極的な整備等により、緑の創出を促進する。また、緑に関わる助成や協力体制の充実、ボランティア活動の推進等、総合的な緑の保全と育成のための施策の展開を検討する。

さらに、グリーンインフラの推進や農地の保全、バイオマスの利活用等による地球温暖化対策を進めることにより、2050 年までに温室効果ガスの排出を全体として実質ゼロにすることを目指す「2050 年ゼロカーボン」に取り組む。

**（２）土地利用に関する主要な都市計画の決定の方針**

**①主要用途の配置の方針**

**ａ業務地**

ア．市役所周辺から船橋駅に至る地区

市役所等の官公庁施設及び文化ホール、図書館等の文化施設が集積し、本区域の中心業務地を形成しており、今後も中核都市にふさわしい業務機能の充実を図るため業務地として配置する。

**ｂ商業地**

ア．船橋駅周辺地区

ＪＲ総武線、東武鉄道野田線（以下「東武野田線」という。）、京成電鉄京成本線（以下「京成本線」という。）及び路線バスの交通結節点であり、広域的な商業機能等の集積を高め、土地利用の高度化や複合化等により、個性と魅力あふれる中心商業地として配置する。

イ．西船橋駅周辺地区

ＪＲ総武線、武蔵野線及び京葉線、東京地下鉄東西線、東葉高速鉄道東葉高速線（以下「東葉高速線」という。）及び路線バスの交通結節点としての特性を生かしながら、駅のターミナル機能と一体となった魅力と活力のある商業施設等の集積を図り、本区域の西部地域の地域拠点商業地として配置する。

ウ．津田沼駅周辺地区

ＪＲ総武線、京成電鉄松戸線（以下「京成松戸線」という。）及び路線バスの交通結節点であり、若者のまち、文教のまちとしての特徴を生かすとともに、隣接する習志野市と連携を図り、駅のターミナル機能と一体となった商業機能等の強化を図る地域拠点商業地として配置する。

エ．北習志野駅周辺地区

東葉高速線と京成松戸線との乗り換えによって、都心への直接乗り入れが可能という利便性を生かし、地域の商業サービスをはじめ、沿線の住宅地に居住する人々の豊かな生活指向や地域の生活環境へ対応するための地域拠点商業地として配置する。

オ．その他の地区

飯山満駅や海老川新駅周辺において土地区画整理事業が進められており、これらの地区は周辺住民の生活を支える地区拠点商業地として配置する。

南船橋駅周辺地区は、市有地活用事業により臨海部の玄関口として賑わい創出や回遊性を高め、周辺の住宅等と調和した地区拠点商業地として配置する。

下総中山駅及び京成中山駅周辺地区は、隣接する市川市と連携をとり、法華経寺に代表される門前町としての風情をもった商店街を中心として、歴史性を演出する駅前やまちなみ整備を進め、地区拠点商業地として配置する。

その他、東船橋駅、新船橋駅、馬込沢駅、高根木戸駅、高根公団駅、二和向台駅、船橋日大前駅及び小室駅の各駅周辺地区並びに三山地区においては、各々の

駅の性格や商業地の特性に応じ、地区拠点商業地として配置する。
　また、臨海部については周辺の環境に配慮しつつ、大規模商業施設、娯楽施設等を配置する。

**ｃ工業地**

ア．埋立地（高瀬町、潮見町、西浦、栄町、日の出地区等）
　港湾機能と道路機能等の交通条件に非常に恵まれ、工業地として優れた立地条件を有しているため、今後も本区域の工業地として配置する。

イ．北部地域（豊富・鈴身地区等）
　北部地域には、市内の住工混在解消に伴う工場移転等を目的とした船橋ハイテクパークがあり、今後も先端技術を中心に、研究・開発・流通機能の集積を図る工業地として配置する。
　また、北千葉道路の整備による広域道路ネットワークを生かした産業拠点の形成に向けて、既存農業や自然的環境への影響等に配慮しながら、新たな産業地の創出を検討する。

ウ．内陸部（山手、習志野及び藤原地区）
　内陸部にある既存の工業地については、周辺の住宅地等の環境との調和に十分留意しつつ工場の操業環境の確保と維持に努め、環境に配慮した都市型工場への誘導を図りながら工業地として配置する。

**ｄ流通業務地**

ア．千葉港葛南港区、東関東道谷津船橋インターチェンジ及び京葉道路船橋インターチェンジ周辺地区
　陸・海の交通の要衝に位置するこれら港湾やインターチェンジ周辺は、東京外かく環状道路の開通や新湾岸道路の計画の具体化によって、流通業務地としてのポテンシャルがより一層高まることが期待されるため、今後も広域的な物流の拠点としての機能の充実に努め、流通業務地として配置する。

イ．市場地区
　公設市場が立地している市場地区は、住民の消費生活の中心として品質管理・衛生管理の高度化に対応できる施設の整備を進めるなど、今後も流通業務地として配置する。

**ｅ住宅地**

ア．既存住宅地
　旧街道や国道沿いに形成された住宅地と、ＪＲ武蔵野線、京成松戸線及び東武野田線沿線に広がる住宅地は、都市施設の整備等により居住環境の保全に努め、今後も住宅地として配置する。

特に、土地の高度利用化が進んでいる若松地区、高根台地区、習志野台地区、行田地区、芝山地区等や各駅前等の交通ポテンシャルの高い地区については、中高層住宅地として配置する。

緑地や樹林地、農地と一体となっている住宅地については、緑地・農地環境を保全し、良好な居住環境の維持に努める。

イ．新たな住宅地

飯山満地区及び海老川上流地区においては、土地区画整理事業等の促進を図り、良好な住宅地として配置する。

**②市街地における建築物の密度の構成に関する方針**

**ａ商業・業務地**

ア．船橋駅周辺地区

船橋駅周辺地区は、本区域の中心部として広域的な商業・業務機能の集積により高密度利用を図る。

イ．西船橋駅、津田沼駅、北習志野駅周辺地区

西船橋駅、津田沼駅、北習志野駅周辺地区は、地域の拠点となる商業地として高密度利用を図る。

ウ．その他地区の拠点となる駅周辺

その他地区の拠点となる駅周辺は、商業機能を中心とした高密度利用を図る。

**ｂ住宅地**

ア．ＪＲ武蔵野線、東武野田線及び京成松戸線沿線に広がる住宅地

良好な住宅環境を維持するため、低層な独立住宅を配置し、低密度利用を図る。

イ．若松、高根台、習志野台、行田、芝山地区等

既に中高層化が進んでいる地区であり、高密度利用を図る。

ウ．ＪＲ総武線及び京成本線沿線の地区

木造住宅が密集した地区であり、建物の中層化を進めるなど高密度利用を図る。

**③市街地の土地利用の方針**

ア．土地の高度利用に関する方針

船橋駅、津田沼駅、西船橋駅、北習志野駅周辺地区及びその他地区の拠点となる駅周辺は、本区域の拠点となる商業地及び業務地とし、土地の高度利用を図る。

特に西船橋駅周辺地区は、複数の鉄道が乗り入れ、非常に良好な交通条件を備えながらも拠点としての機能が十分に発揮されていないため、業務施設、文化施設等の集積とともに基盤施設の整備を進め、西部地区の新たな拠点にふさわしい

高度利用を図る。
　船橋駅周辺地区は、広域的な商業・業務機能などの集積を高め、中心市街地にふさわしい土地の高度利用を図る。
　海老川上流地区は、東葉高速線海老川新駅の設置に伴う新しいまちづくりにふさわしい土地の高度利用を図る。
　臨海部の商業地が集積する地区は、賑わいの創出や回遊性の向上に努め土地の高度利用を図る。
　南船橋駅周辺地区は、臨海部の玄関口にふさわしい土地の高度利用を図る。

イ．居住環境の改善又は維持に関する方針
　居住環境の悪化が見られる北習志野駅周辺地区、津田沼駅北側地区、宮本地区、船橋駅周辺地区、下総中山駅周辺地区及びその他土地区画整理事業等の計画的なまちなみ整備が行われていない地区では、公共施設の整備とともに、老朽・狭小な木造建物の密集する地域の改善を促進し、良好な市街地の形成を図る。
　空き家が増加している市街地においては、生活環境の悪化を防ぐため、空き家等の適正管理及び利活用を促進するとともに、放置すると危険な空き家について空家等対策の推進に関する特別措置法に基づき適正な管理を促すなど、居住環境の改善や維持を図る。

ウ．市街化区域内の緑地又は都市の風致の維持に関する方針
　市街化区域内の公園緑地等を適切に維持管理するとともに、斜面緑地や松林など特徴あるみどりの保全・創出に努める。
　葛飾、中山競馬場、法典、滝不動の各風致地区は、良好な自然的景観を形成しており、その維持・保全を図る。
　市街化区域内の農地については、生産緑地制度等の活用により身近な緑地として保全を図るとともに、公園等としての活用も検討する。
　都市内の健全な水循環の再生を図るため、雨水浸透・貯留の推進や河川・湖沼周辺の緑地保全、都市緑化の推進等に努める。
　景観法に基づく景観計画により積極的な景観形成に努め、良好な市街地環境の創出・維持を図る。

エ．用途転換、用途純化又は用途の複合化に関する方針
　山手地区や藤原地区等の内陸部の一団の工業地において、用途の混在が生じている地区については、住工の双方の環境に配慮しつつ、それぞれの土地利用の実状を十分に見定めた上で、今後の土地利用のあり方を定める。
　特に、工場の撤退による跡地等において、大規模な土地利用転換が行われる場合は、周辺地域を含めた区域において市街地環境や交通への影響が生じないよう、地権者及び地域住民との協議・説明を十分に行うことにより、望ましい市街地像を探り、必要に応じて都市計画の見直しを検討しながら適切な土地利用を図る。

**④市街化調整区域の土地利用の方針**

ア．優良な農地との健全な調和に関する方針

農業基盤整備等が実施されている小室地区、高根地区、二和・三咲地区、豊富地区等に広がる農地は、本区域にとって貴重な優良農地であるため、今後も農用地として保全を図る。

イ．災害防止の観点から必要な市街化の抑制に関する方針

溢水や湛水により建築物の損壊や住民の生命・財産に著しい危害が生じるおそれがある区域について、開発行為の制限を図る。

急傾斜地など土砂災害の恐れのある区域については、土砂災害警戒区域、土砂災害特別警戒区域及び宅地造成等工事規制区域の指定により、開発行為の制限等を図り、安全性を確保する。

ウ．自然的環境の形成の観点から必要な保全に関する方針

農地や山林など身近な自然的環境は、自然の水循環を維持する機能や生態系を保全・再生する機能、土壌の浸食防止や植生を保護する機能等があり、持続可能な自然的環境、都市環境の実現及び防災減災に寄与している。

そのため、水と緑のネットワークを形成する南北の環境軸における樹林地、良好な景観を形成する北部地域の豊かな自然における樹林地などを重要な緑と位置づけ、グリーンインフラとして活用し、地域の特性に応じ適切に保全する。

また、市街化区域の周辺にあって優れた自然の景観を維持し、都市の環境を保全する樹林地については極力その保全に努める。

さらに、景観法に基づく景観計画により積極的な景観形成に努め、良好な自然的環境の創出・維持を図る。

エ．秩序ある都市的土地利用の実現に関する方針

インターチェンジ周辺、幹線道路沿線等のポテンシャルの高い地域や既存工業団地等に隣接した区域においては､産業系の土地利用について適切な誘導を図る。

また、本区域の北部地域については、北千葉道路の整備による広域道路ネットワークを生かした産業拠点の形成に向けて、既存農業や自然的環境への影響等に配慮しながら、新たな産業地の創出を検討する。

なお、千葉県全体で、令和 17 年の人口フレームの一部が保留されている。ついては、計画的な市街地整備の見通しが明らかになった地区について、保留された人口フレームの範囲の中で、農林漁業等との必要な調整を図りつつ、市街化区域に編入する。

**（３）都市施設の整備に関する主要な都市計画の決定の方針**

**①交通施設の都市計画の決定の方針**

**ａ基本方針**

ア．交通体系の整備の方針

本区域の道路網や交通網の状況、また将来の交通需要等を踏まえ、交通体系の整備の基本方針を次のように定める。

・大型車混入率が高く、飽和状態にある東京・千葉間の交通需要に対応するため、東関東道や京葉道路といった広域的な道路ネットワークを強化するとともに、新湾岸道路の計画の具体化及び北千葉道路の整備を促進し、これらの高規格道路等と区域内の幹線道路を有機的に結びつけることで、本区域の交通渋滞の緩和を図る。

・広域幹線道路や主要幹線道路としては、首都圏の環状道路である国道 16 号をはじめ、葛南地域と東葛地域を結ぶ主要地方道船橋我孫子線、葛南地域と成田印旛地域を結ぶ国道 296 号等があり、これらにより都市間の交通需要に対する幹線道路網を形成する。

・居住地域への通過車両の削減、歩行者の安全確保、交通の円滑化を図るため、区域内の拠点となる地区や新たな市街地などを結ぶ区域内の幹線道路網を形成する。

・交通機関の分担を適正化するため、駅へのアクセス道路や駅前広場の整備を促進するとともに、市街地においてはゆとりのある歩行者・自転車空間の確保を図りつつ、市街地道路の整備状況に応じた自動車交通に対する規制・誘導を進める。

・バス交通については、定時性の確保や走行環境の改善、バス路線網の再構築等を事業者とともに検討し、利便性の向上を図る。

・公共交通不便地域の解消を図るため、地域住民・事業者・行政の三者が連携して対策に取り組んでいく。

なお、長期未着手の都市計画道路については、社会情勢等の変化を踏まえ、その必要性や既存道路による機能代替の可能性等を検証し、見直しを行う。

イ．整備水準の目標

【道路】

都市計画道路については、現在、市街地面積に対し約 1.3ｋｍ／ｋｍ$^2$（令和 2 年度末現在）が整備済みであり、引き続き、交通体系の整備の方針に基づき、地域の実情に応じて効率的に整備を進める。

【駐車場】

駐車場については、公共と民間の適正な役割分担のもと、必要に応じて民間駐車場の設置の促進と既存駐車施設の有効利用を図る。

**ｂ主要な施設の配置の方針**

ア．道路

中心市街地の再編整備や都市機能の活性化を促す南北道路及び中心地区循環道路として都市計画道路 3・1・37 号馬込町古和釜町線、3・3・7 号南本町馬込町線、

3・4・15 号本郷町古作町線、3・4・22 号西浦藤原町線、3・4・25 号宮本古和釜町線、3・4・20 号印内習志野台線及び 3・3・8 号古作町前原東 2 丁目線を位置付ける。また、本区域の経済活動の中心地である船橋駅周辺を核として西船橋駅周辺地区、津田沼駅周辺地区、北習志野駅周辺地区等の各拠点を有機的に結ぶ道路による交通の円滑化を図るため、都市計画道路 3・4・20 号印内習志野台線、3・4・27 号前原東飯山満町線を整備する。

イ．鉄道

公共交通の利便性向上と新たな拠点形成を図るため、海老川上流地区に東葉高速線海老川新駅を設置する。

ウ．駐車場

・自動車駐車場

商業・業務機能が高度に集積し、自動車交通の集中が著しい地区においては、公共的駐車施設の整備や有効利用のための施策を総合的・計画的に実施するとともに、環境負荷の低減・公共交通の利用促進など持続可能な社会の構築へ向けた取り組みを加味しつつ、駐車場整備地区及び附置義務条例の適正な考え方について検討する。

なお、船橋北口駐車場及び船橋市本町駐車場の整備に引き続き、船橋駅周辺南口地区再開発事業等の面的開発に併せ、公共駐車場の整備に努める。

・自転車等駐車場

道路、駅前広場等の都市交通施設が本来の機能を妨げられることがないように、ＪＲ及び私鉄の各駅周辺に駐車需要に対応した自転車等駐車場の整備を行う。

**ｃ主要な施設の整備目標**

おおむね 10 年以内に整備を予定する施設等は次のとおりとする。

| 主要な施設 | 名称等 |
|---|---|
| 道路・駅前広場 | ・駅周辺の交通機能の向上<br>都市計画道路3・3・6号西船橋駅南線<br>都市計画道路3・4・10号船橋駅三田浜海岸線<br>都市計画道路3・4・14号本町東線<br>都市計画道路3・4・26号津田沼駅前原線<br>都市計画道路3・4・40号海老川新駅前線<br>都市計画道路3・4・41号海老川新駅前広場線<br>・中心地区の関連交通機能の向上<br>都市計画道路3・3・7号南本町馬込町線<br>都市計画道路3・4・25号宮本古和釜町線<br>・区域内各拠点間の連絡強化 |

| | |
|---|---|
| | 都市計画道路3・3・8号古作町前原東2丁目線<br>都市計画道路3・4・20号印内習志野台線<br>都市計画道路3・4・27号前原東飯山満町線<br>都市計画道路3・5・31号西船橋駅印内線<br>・広域幹線道路、主要幹線道路<br>都市計画道路1・3・2号北千葉道路<br>都市計画道路3・1・1号千葉ニュータウン中央線<br>都市計画道路3・1・3号若松馬込町線<br>都市計画道路3・4・15号本郷町古作町線<br>都市計画道路3・4・17号船橋国道14号線<br>都市計画道路3・4・18号海神町前原東2丁目線<br>都市計画道路3・4・22号西浦藤原町線<br>都市計画道路3・4・30号習志野公団線<br>都市計画道路3・5・33号藤原町馬込町線<br>・駅前広場<br>ＪＲ船橋駅南口交通広場<br>海老川新駅交通広場 |
| 鉄道 | ・東葉高速線海老川新駅 |

（注）おおむね 10 年以内に着手予定及び施行中の施設等を含むものとする。

**②下水道及び河川の都市計画の決定の方針**

**ａ基本方針**

ア．下水道及び河川の整備の方針

【下水道】

本区域では、千葉県の東京湾流域別下水道整備総合計画等に基づき、流域関連公共下水道及び単独公共下水道の整備を推進し、下水道処理区域の拡大や水洗化の促進を図ってきた。

今後はさらに、近年頻発する局地的な豪雨や急増する老朽化施設、大規模地震などの様々な課題に対応すべく、効率的に公共下水道整備を進める。

【河川】

本区域には、一級河川の真間川、桑納川、神崎川及び二重川並びに二級河川の海老川及び長津川ほか 3 河川、また、準用河川前原川ほか 6 河川があり、流域内の雨水排水を担っている。

近年、気候変動の影響により河川計画を上回る降雨が増加していることから、河川改修及び貯留浸透施設等の流域対策など流域治水を推進することを基本方針とする。

また、新市街地の整備にあたっては、地区の有する従来の保水遊水機能に配慮し、雨水貯留浸透施設の配置による流出抑制策など水循環に配慮した総合的な治

水対策を講じ、河川に対する流出量の軽減や流水の正常な機能の維持に努める。

イ．整備水準の目標

【下水道】

雨水整備については、5 年確率の降雨（1 時間当たり約 50ｍｍ）を整備水準とした施設計画とし、整備効果が早期に発現するよう「選択と集中」及び「再度災害の防止」の観点から選定した浸水リスクが高い地区を対象に整備を進める。

【河川】

本区域の河川の整備水準は、河川ごとに定められる計画規模に基づくものとする。

**ｂ主要な施設の配置の方針**

ア．下水道

本区域の公共下水道は、印旛沼流域下水道及び江戸川左岸流域下水道の二つの流域関連公共下水道による処理区域と西浦、高瀬及び津田沼の三つの単独処理区域の合計 5 系統に区分し、公衆衛生の向上及び公共用水域の保全、浸水被害の軽減を目的として汚水整備及び雨水整備を進める。さらに地震時における機能確保や施設の老朽化に伴う改築などの地震対策及び老朽化対策についても進める。

印旛沼流域下水道の処理区（分流式）は、既成市街地の汚水整備はほぼ完了している。今後は引き続き汚水整備、雨水整備、地震対策及び老朽化対策を進める。

江戸川左岸流域下水道の処理区（分流式）は、藤原、丸山地区について汚水整備を進めている。今後は引き続き汚水整備、雨水整備、地震対策及び老朽化対策を進める。

また、単独公共下水道として西浦処理区（合・分流式）は、汚水整備はほぼ完了している。今後は引き続き汚水整備、ポンプ場を含めた雨水整備、地震対策及び老朽化対策を進める。

高瀬処理区（合・分流式）は、既成市街地の汚水整備はほぼ完了しており、引き続き汚水整備、ポンプ場や調整池を含めた雨水整備、地震対策及び老朽化対策を進める。

津田沼処理区（合流式）については、習志野市と協力し整備が完了した。今後は、地震対策及び老朽化対策を進める。

イ．河川

二級河川海老川、飯山満川は、調節池を含めた河川改修事業を推進する。準用河川駒込川において事業を実施し早期整備を実現する。普通河川は、老朽化している箇所の整備に努める。

なお、海老川、真間川、印旛沼の各流域では、水循環の健全化に向けた施策が策定されていることから、これらの施策の推進を図る。

**ｃ主要な施設の整備目標**

おおむね 10 年以内に整備を予定する施設等は、次のとおりとする。

| 都市施設 | 名称等 |
|---|---|
| 下水道 | ・印旛沼流域関連公共下水道<br>汚水・雨水管きょ<br>・江戸川左岸流域関連公共下水道<br>汚水・雨水管きょ<br>・単独公共下水道<br>西浦処理区の汚水・雨水・合流管きょ及び処理場・ポンプ場<br>高瀬処理区の汚水・雨水・合流管きょ、調整池及び処理場・ポンプ場 |
| 河川 | ・二級河川 海老川<br>・二級河川 飯山満川<br>・準用河川 駒込川 |

（注）おおむね 10 年以内に着手予定及び施行中の施設等を含むものとする。

**（４）市街地開発事業に関する主要な都市計画の決定の方針**

**①主要な市街地開発事業の決定の方針**

ア．船橋駅周辺南口地区

船橋駅周辺南口地区については、商業・業務・文化機能等が充実した中心商業地として、土地の高度利用と駅前広場の整備を促進するため、地権者の合意形成による市街地再開発事業の推進を図る。

イ．船橋駅周辺北口地区

船橋駅周辺北口地区については、市街地再開発事業等により、商業・業務・文化機能等が充実した中心商業地として、土地の高度利用を促進する。

ウ．西船橋駅周辺南口地区

西船橋駅周辺南口地区については、都市基盤の整備が行われないまま市街化が進んでいる。今後は、商業・業務施設の集積、文化活動の拠点形成を図り、西部地区の拠点として駅前広場の整備を含め、計画的な都市基盤整備を促進する。

エ．東海神駅周辺地区

東海神駅周辺地区については、低層の木造住宅が密集し、道路率・空地率が低いため、都市防災の観点から道路等の計画的な都市基盤整備を促進し、秩序ある良好な住宅市街地の創出を図る。

オ．飯山満地区

旧都市基盤整備公団による集合住宅の建設、また、宅地開発行為による低層住宅の建設等で計画的な整備が図られた地区であるが、飯山満駅周辺は、農地山林等の未利用地が一団として存在している。ついては、将来のスプロール化を抑制することと、道路を確保するため、土地区画整理事業等による計画的な整備を今後も推進していく。

カ．海老川上流地区

本区域の中心部に位置する東町、米ケ崎町、高根町、夏見、飯山満町の海老川上流地区については、東葉高速線海老川新駅を設置し、土地区画整理事業等により地域に必要な都市機能が集積した新たな拠点の形成を図る。

**②市街地整備の目標**

おおむね 10 年以内に実施する予定の事業は、次のとおりとする。

| 事業名等 | 地区名称 |
|---|---|
| 市街地再開発事業 | ・船橋駅南口地区Ｃ1、Ｃ2街区 |
| 土地区画整理事業 | ・飯山満地区<br>・海老川上流地区 |

（注）おおむね 10 年以内に着手予定及び施行中の事業を含むものとする。

**（５）自然的環境の整備又は保全に関する都市計画の決定の方針**

**①基本方針**

本区域は、海から源流域までたどれる海老川が市の中心部を流れているほか、昔の海岸線の名残を伝えるクロマツの林やタブノキ、市街地に自然的な緑の景観を提供する斜面緑地など、魅力的な緑が数多くある。

これらの緑は、私たちの生活に安らぎを与えるだけでなく、防災・減災、都市環境の改善、生物多様性の保全などのさまざまな機能を有している。

南部地域では、源流域から海岸線まで緑と水に親しみながら散策でき、北部地域では豊かな自然と穏やかな田園風景のなかを散策できるようなネットワークを形成することや旧海岸線に残る美しいクロマツの林やタブノキを後世に残すことは、人と自然の共生を促し、本区域の魅力を維持することになる。

また、区域内のどこにでも緑が目に映り、身近なところに快適な公園がある、そして緑の多面的な機能を生かした環境に配慮した快適な街づくりを進めていく。

このような、全ての住民が緑と水にふれあいながら歩ける都市を目指し、船橋をふるさととして健康に末永く暮らせる緑豊かな街を住民と共に実現していくために、以下の項目を基本方針とする。

○人と緑と生きものが共生しふれあえる、水と緑のネットワークをつくる
○多様な緑を生かし船橋らしい風格ある緑の都市をつくる
○安全で快適な暮らしに役立つ、質の高い緑を増やす

○住民・事業者との連携により、緑を守り育んでいく

・緑地の確保目標水準

| 緑地確保目標水準<br>（令和27年） | 将来市街地に対する割合 | 都市計画区域に対する割合 |
|---|---|---|
| | 約14%<br>（約792ha） | 約17%<br>（約1,497ha） |

・都市公園等の施設として整備すべき緑地の目標水準

| 年 次 | 令和2年 | 令和17年 | 令和27年 |
|---|---|---|---|
| 都市計画区域人口<br>一人当り目標水準 | 7.6<br>㎡／人 | 8.0<br>㎡／人 | 9.8<br>㎡／人 |

**②主要な緑地の配置の方針**

**ａ環境保全系統**

ア．南部海老川環境軸

海老川、長津川、北谷津川、高根川及びその周辺を南部海老川環境軸と位置づけ、動植物の生息環境の保全・創出を行うとともに、水辺での学習活動などを行い、住民の交流が生まれる環境共生拠点としての形成を図る。また、散策路や自転車道の整備を検討するなど、自然的環境を生かした水と緑のネットワークづくりを進める。

イ．北部アンデルセン環境軸

アンデルセン公園、県民の森を中心とした地域には多くの樹林地が残されているため、緩やかな規制と管理者への支援等により、自然的環境の保全と緑のネットワークづくりを進める。また、農村部の田園の保全に努める。

**ｂレクリエーション系統**

ア．住区基幹公園（街区公園、近隣公園、地区公園）

市街地を町丁目や線路等の分断要素の点から 54 の公園整備推進地区に分け、各地区の公園整備状況をもとに、住区基幹公園が不足している地区を優先的に整備する。

イ．都市基幹公園（総合公園、運動公園）

都市の中の身近な公園・緑地や住民のレクリエーション需要に応える都市基幹公園の整備に努め、都市の快適性や健康の維持に寄与する公園をバランスよく配置する。

ウ．広域公園

広域的な圏域を持つ公園は、地域の特性や住民のニーズを踏まえつつ、配置バ

ランスを考慮した整備を図る。

エ．公園施設の再整備
　施設の老朽化や利用形態の変化、子育て支援や高齢化対応の充実など、施設の状況や地域のニーズを踏まえて、機能の集約、分配及び再整備による活性化を検討する。

**ｃ防災系統**
　緑やオープンスペースは、雨水の貯留浸透機能、延焼防止機能、急斜面の崩壊防止機能、災害時の一時避難地としての機能等を有している。このため、地域特性に応じた公園・緑地の配置や公園内への雨水貯留浸透施設、火災に強い樹木の植栽、防災資機材の設置などを検討する。
　また、防災活動の拠点となる防災機能の高い公園を適切に配置する。
　さらに、市街化区域内に多く指定された生産緑地、歩いて行ける身近な公園等により、体系的に空地の確保を図る。

**ｄ景観構成系統**
ア．緑の東西軸
　ＪＲ総武線沿いの旧海岸線に残る樹林等を、本区域の特徴的な景観軸として緑の東西軸と位置づけ、かつての海辺の景観を今に伝える旧海岸段丘上にわずかに残る松林や社寺林を保全し、周辺の住宅地と一体となった良好な緑地空間の形成を図る。

イ．連続する緑空間の形成
　一定幅員以上の道路整備においては、街並みや地域特性を考慮した街路樹の導入を検討し、道路緑化を推進する。

ウ．立体的な緑化の推進
　住民が身近な生活の中で豊かな緑を感じられるよう、公共施設や民間施設において壁面緑化及び緑のカーテンなどの立体的な緑化や生垣設置を推進し、視覚的に緑量を感じさせるなど、緑の効果を高める。

エ．緑の育成「住民と一緒に育てる緑の都市」
　都市の緑化を一層推進するため、住民の緑化活動を支援する。支援にあたっては、緑化に関する情報の提供やイベント開催などの普及・啓発活動に取り組んでいく。

**ｅその他**
ア．市街化区域の樹林の保全

市街化区域の樹林地は、開発圧力が高いことから、南北環境軸の形成や緑の東西軸の形成上重要な樹林地を対象に、保全を法的に担保できる制度の活用を検討する。

イ．市街化調整区域の樹林の保全
・中部地域
本地域は南北環境軸にあたり、斜面緑地により形成される緑の景観が最大の資源となっているため、これらの樹林の保全を図る。

・北部地域
本地域は北部アンデルセン環境軸形成上、樹林が歴史的資源と一体となるなどして、景観的にも、自然的にも重要なものや、水系と一体となって生物生息上重要なものなどがあり、これらの樹林の保全を図る。

ウ．ネイチャーポジティブ（自然再興）の実現に向けた取組の推進
多様な自然的環境の保全と利用、行動変容につながる普及・啓発や環境教育の促進などにより、生物多様性を保全し、回復を図る。

エ．三番瀬の保全
三番瀬の豊かな生態系を将来の世代に残し、干潟の恵みを享受できるよう、干潟への負荷の抑制、三番瀬の自然的環境や漁場の保全・再生・利用を図る。

**③実現のための具体の都市計画制度の方針**
**ａ公園緑地等の施設緑地**
ア．街区公園は、主として街区内に居住する者の利用に供することを目的とする公園で、住圏毎の人口規模、公園種地の有無等を考慮し配置する。
イ．近隣公園は、主として近隣に居住する者の利用に供することを目的とする公園で、住圏毎の人口規模、公園種地の有無等を考慮し配置する。
ウ．地区公園は、主として徒歩圏域内に居住する者の利用に供することを目的とする公園で、住圏毎の人口規模、公園種地の有無等を考慮し配置する。
エ．総合公園は、既設のアンデルセン公園の施設の改修や再整備を行い、機能・魅力を高める。
オ．運動公園は、既設の船橋市運動公園の老朽化した施設の再整備を行うとともに、住民の利便性を図るため新たな公園の整備を検討する。
カ．広域公園は、県北西部の葛南自然ふれあいモデル地区構想に基づき整備を図る。
キ．緑地は、南北環境軸を構成する海老川を中心として、河川等を生かした緑道を配置する。また、重要性の高い樹林を都市緑地として確保する。
ク．墓園は、船橋市霊園の整備を図る。
ケ．公共施設緑地は、長津川調節池、高瀬下水処理場、海老川調節池等の確保を図る。

**ｂ地域制緑地**

ア.指定樹林制度の活用や特別緑地保全地区指定の検討等により、市街地の樹林、斜面緑地、社寺緑地等の保全を図る。

イ．風致地区については、地域の実状に配慮しつつ、現在の指定区域 4 箇所の継承により、都市における自然的な要素に富んだ良好な景観の維持、都市環境の保全を図る。

ウ．都市農地が有する緑地機能及び多目的保留地機能を維持・発揮させるため、生産緑地制度を活用することにより、都市農地の保全を図っていく。

**④主要な緑地の確保目標**

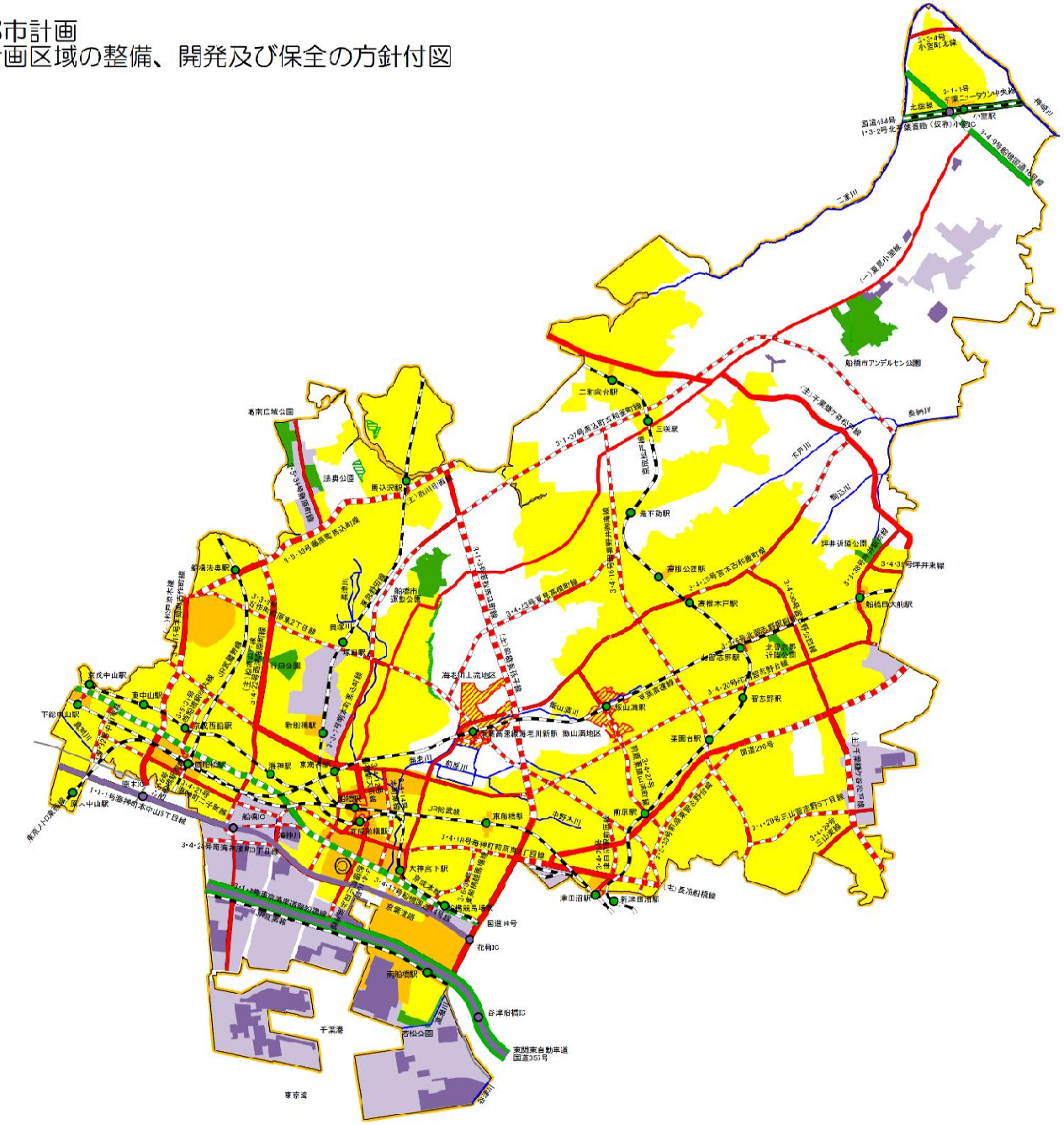
おおむね 10 年以内に整備を予定する公園等は、次のとおりとする。

**ａ公園緑地等の施設緑地**

| 種別 | 名称等 |
|---|---|
| 広域公園 | 葛南広域公園 |
| 運動公園 | （仮称）第2運動公園 |
| 近隣公園 | 大穴近隣公園 |
| 街区公園 | （仮称）二和東公園<br>かいなん公園　他 |

（注）おおむね 10 年以内に着手予定及び施行中の公園等を含むものとする。

# 船橋都市計画
# 都市計画区域の整備、開発及び保全の方針付図



- 住宅地
- 商業・業務地
- 工業地
- 流通業務地
- 公園
- 緑地
- 土地区画整理事業
- 河川・湖沼
- 自動車専用道路・インターチェンジ
- 広域幹線道路
- 主要幹線道路
- 都市幹線道路
- 鉄道・駅
- 駅前広場
- 市役所
- 都市計画区域界
- 行政区域界

（道路共通）

- 整備済・暫定供用中
- 整備中・整備予定
- 都計道

船橋都市計画区域

0　1,000　2,000　3,000 m

| 新 | 旧 |
| --- | --- |
| **【船橋都市計画区域】**<br>**1　都市計画の目標** | **船橋都市計画都市計画区域の整備、開発及び保全の方針**<br>**１．都市計画の目標**<br>**１）都市づくりの基本理念**<br>**①千葉県の基本理念**<br>本県では、人口減少や少子高齢化の進展、首都圏中央連絡自動車道（以下、「圏央道」という。）等の広域道路ネットワークの波及効果、防災性の向上、低炭素社会の構築、豊かな自然環境の保全等、都市を取り巻く社会経済情勢の変化や、それに伴う様々な課題に対応した都市計画の取組が必要となっている。<br>このような状況を踏まえ、本県の今後の都市づくりは、「人々が集まって住み、活力あるコミュニティのある街」「圏央道等の広域道路ネットワークの波及効果により活性化する街」「人々が安心して住み、災害に強い街」「豊かな自然を継承し、持続可能な街」の４つの基本的な方向を目指して進めていく。<br><br>「人々が集まって住み、活力あるコミュニティのある街」<br>低未利用地や既存ストック等を活用しながら、公共公益施設等の生活に必要な施設を駅周辺や地域拠点に集積させ、公共交通等によりアクセスしやすいコンパクトな集約型都市構造とし、地域コミュニティが活性化したまちづくりを目指す。<br><br>「圏央道等の広域道路ネットワークの波及効果により活性化する街」<br>広域道路ネットワークの整備を進めるとともに、インターチェンジ周辺等にふさわしい物流等の新たな産業集積を図り、雇用や定住の促進により、地域の活性化を目指す。<br><br>「人々が安心して住み、災害に強い街」<br>延焼火災を防ぎ緊急輸送路となる幹線道路、様々な災害に対応するための避難路や公園等のオープンスペース等の整備・確保、河川や都市下水路等の治水対策、密集市街地の解消等を進め、安全性、防災力を向上させた都市の形成を目指す。<br><br>「豊かな自然を継承し、持続可能な街」<br>身近な自然環境を保全・創出し、景観に配慮した良好な居住環境の形成や低炭素社会に配慮した持続可能なまちづくりを目指す。 |
| **（１）本区域の基本理念**<br>本区域は千葉県北西部に位置し、東は習志野市・八千代市、西は市川市、北は鎌ケ谷市・白井市に隣接し、南は東京湾に面するという立地条件の下、県下の中核都市として発展してきた。<br><br>明治27年の総武鉄道、大正5年の京成電気軌道の開通等により商業都市として発展し、昭和12年に船橋町ほか4町村が合併して船橋市が誕生した。<br>その後、昭和10年代後半の軍需工場の進出等を契機に工業化が進み、昭和30年代の臨海部の埋め立てにより、臨海部と内陸部の双方に工場の集積が進む一方、昭和30年代から50年代前半にかけて鉄道駅を中心に次々と大規模な住宅団地が造成され、急激な人口 | **②本区域の基本理念**<br>本区域は千葉県北西部に位置し、東は習志野市・八千代市、西は市川市、北は鎌ケ谷市・白井市に隣接し、南は東京湾に面するという立地条件である。また、首都圏整備法に基づく近郊整備地帯内にあり、首都圏のほぼ３０ｋｍ圏内に位置しており、東京への通勤・通学時間が３０分余であることから、京葉都市圏の中核都市として発展してきた。<br>本区域は、江戸時代より物資の集散地としての機能を持つとともに、農漁業も盛んな東京湾に面した街の中で、中心的な役割を果たしていた街の一つであった。<br>そして明治２７年の旧総武鉄道、大正１５年の京成電鉄の開通等により商業都市として発展し、昭和１２年に船橋町ほか４町村が合併して船橋市が誕生した。<br>その後、昭和１０年代後半の軍需工場の進出等を契機に工業化も進み、昭和２０年代の臨海部の埋め立てにより、昭和３０年代には臨海部と内陸部の双方に工場の集積が進み工業都市としても発展した。 |

53

| 新 | 旧 |
| --- | --- |
| 増加をもたらした。 | 一方では、鉄道駅を中心に大規模な住宅団地が次々と造成され、急激な人口増加をもたらした。また、昭和４０年代の千葉港葛南港区の建設や旧営団地下鉄東西線の開業、さらには商業の急激な集中発展により、市街地の急速な都市化が進んできた。 |
| 昭和50年代後半からは、それまでの急激な人口の伸びも緩やかになり、その後のバブル経済の崩壊、少子高齢化の進展、人々の価値観やライフスタイルの多様化、地球規模の環境問題の深刻化等、社会情勢が目まぐるしく変化していく中、恵まれた立地・鉄道網を背景に「住宅都市」として発展を続け、平成15年には千葉県で初の中核市に移行し、平成21年には人口60万人を擁する市となった。 | そして、昭和５０年代後半から急激な人口増加も徐々に収まり、その後のバブル経済の崩壊、少子・高齢化の進展、人々の価値観やライフスタイルの多様化、地球規模の環境問題の深刻化、情報化の進展などが進むなか、住民の定住化傾向も強まり、恵まれた鉄道網の中の住宅都市として発展する一方、従来から人・物、情報等の行き交う中で蓄積された交通、商業、港湾等の機能、区域北部の自然と優良農地、東日本旅客鉄道総武線及び京葉線沿いの一大商業地及び臨海部の工場や港湾等により、本区域独特の魅力を形づくりながら、活気に満ちた街として首都圏における環状拠点都市群の形成を図るため、広域関連拠点との適切な機能分担の下、拠点性を高めていくことが期待されている。 |
| そして、平成の中頃から令和の始めにかけて、山手地区の工場跡地に大規模商業施設や住宅地が立地し、臨海部の船橋オートレース場跡地には大型物流施設が整備される等、土地利用の転換が進む一方で、変わらずに本区域北部に残る良好な自然と農地、東日本旅客鉄道（以下「ＪＲ」という。）総武線及び京葉線沿いの一大商業地及び臨海部の工場や港湾等により本区域独特の魅力を形づくっている。 | |
| これらを踏まえて、まちの主役である住民を含め、船橋に関わるすべての人が自分らしく生き生きと輝くことで、人々から笑顔があふれ、まち中に笑顔の輪が広がることにより、さらに活気づくまち、すなわち「人もまちも輝く笑顔あふれる船橋」の実現に向けたまちづくりの目標を次のとおり定める。 | これらを踏まえて、当該区域の地域特性を生かし、京葉都市圏の中核的な都市として都市機能、都市構造の再編整備を図り、また国際化時代へ向け現在及び将来の区域内住民の豊かな生活と一人ひとりが誇りの持てる都市、すなわち「生き生きとしたふれあいの都市・ふなばし」の実現に向けた都市づくりの目標を次のとおり定める。 |
| ●交流により発展し便利で住みよいまちづくり<br>個性豊かで魅力ある拠点の形成を通じて、市内外から人が集まり、活発な都市活動や交流が行われるまちづくりを目指すとともに、交通環境が充実し、日常の買い物等が便利で住みよいまちづくりを目指す。 | ●住みやすく、安全・安心な暮らしができる都市<br>・だれもが安心して暮らすことができ、いつでも地域や社会に参加し、快適な活動ができるような都市を目指す。<br>・災害に強い市街地の都市基盤整備を推進し、速やかに復旧・復興のできる災害に強いまちづくりを進める。 |
| ●誰もが安全・安心・快適に暮らせるまちづくり<br>自然災害や犯罪等からかけがえのない命を守り、多様な人々がゆるやかにつながり安心して暮らせるまちづくりを目指すとともに、未来を担う子供や高齢者、障害のある方等、誰もが健康で快適に暮らせるまちづくりを進める。 | ●循環性と持続性をもつ、人と環境にやさしい都市<br>・恵まれた自然の特性や歴史・文化を尊重しながら、自然とふれあいの場や、農業との交流の場をつくることなどにより豊かな水とみどりの環境を守り、省エネルギーやリサイクルにも配慮した環境負荷の少ない都市を目指し、自然と共生した人と環境にやさしいまちづくりを進める。 |
| ●自然と人と産業が調和したまちづくり<br>恵まれた自然的環境の保全・創出や環境負荷の低減に取り組みながら、地域がもつ魅力を生かし、身近な緑と調和したうるおいが感じられる住宅地や賑わいある商業地、都市活力を創出する工業地等、将来にわたって個性ある地域が調和したまちづくりを目指す。 | ●にぎわいと魅力ある交流が生まれる都市<br>・都市活動の中心となる個性ある多くの駅前や、様々な顔をもつ住宅地や商業地、工業地などが集まり、相互に調和し、さらに便利で快適な都市の交通ネットワークが整い、豊かな海や川などの水辺と農地や樹林地のみどりを活かした質の高いまちを形成することにより、 人々のにぎわいと魅力ある交流が生まれるまちづくりを進める。 |
| **（２）地域毎の市街地像**<br>本区域を5つ（南部、西部、中部、東部、北部）に分け、それぞれの特性に応じた市街地の形成を目指す。<br>ア．南部（湊町地域、本町地域）<br>船橋駅周辺においては、交通環境の充実や広域的な商業機能等の集積、市街地の再構築により、個性と魅力あふれる拠点や市内外から人が集まる歩きたくなる市街地、賑わいと活気にあふれた市の玄関口を形成する。<br>臨海部においては、玄関口となる拠点形成や憩いの場創出、商業・娯楽施設や中心市街地の駅、商業空間の相互連携等による海と港に親しむことができる賑わい溢れた回遊性の高いウォーターフロントのまちをつくるとともに、広域的な交通と地域内の交通の | **２）地域毎の市街地像**<br>臨海部は、環境に配慮した高度な産業が展開されるとともに、これらの産業が市民に開かれた場となるような、海と港に親しむことのできるウォーターフロントの形成を図る。また、大規模商業施設や娯楽施設は、中心市街地との相互連携を促進しながら、個性と魅力あるにぎわいの場の形成を図る。<br>国道１４号と東日本旅客鉄道総武線を中心として形成された既成の市街地は、広域的な商業機能の集積を高め、中心市街地にふさわしい土地利用を図り、商業業務市街地としての形成を図る。<br>海老川を挟んで、東西に広がる内陸の住宅地は、鉄道網によって市街地形成されているため道路網の強化を図り、良好な居住環境の維持・保全及び向上に努めるとともに、 |

54

| 新 | 旧 |
| --- | --- |
| スムーズな接続を図り、充実した交通ネットワークの確立を図る。<br>産業地においては、環境に配慮した付加価値の高い産業地を形成し、これらの産業が住民に開かれた場とする。<br>住宅地においては、公共交通や公共施設等生活のために必要な施設やコミュニティ空間が充実し、誰もが快適に暮らすことができるまちを目指す。<br>海老川調節池の整備による治水対策、台風や集中豪雨等による水害、震災時の津波や液状化等の災害への対応を図り、災害に強いまちを目指すとともに、道路幅員が狭く木造の建築物が密集した市街地の環境改善による、安心して暮らせるまちを目指す。<br>神社や仏閣等の歴史的遺産、横丁等の風情、海岸線の面影を残す松林、海老川の流れ等の地域の特性を生かした魅力のあるまちや海老川上流地区のまちづくりと連続性のある水辺空間の整備を目指す。<br>イ．西部（葛飾地域、法典地域）<br>西船橋駅周辺を中心に、多くの人々が集い、様々な交流や新たな活動が生まれる便利で活力あるまちをつくる。<br>安全で便利な道路網と公共交通利用環境を形成し、公共施設や周辺の地域等とのネットワークの良いまちを目指すとともに、道路幅員が狭く木造の建築物が密集した市街地の環境を改善し、安心して暮らせるまちを目指す。<br>住宅地においては、緑豊かな農空間や公園、緑地、水辺などの環境を生かし、うるおいとやすらぎを創出する。<br>門前町の歴史的景観や海岸線の面影を残す松林の緑、清らかな湧水等の地域の特性を生かした魅力あるまちや自然と暮らしと産業が調和し、相互の特性を尊重するまちを目指す。<br>ウ．中部（夏見地域、新高根・芝山地域）<br>海老川上流地区においては、自然と調和し公共交通利用環境が充実した健康創造都市として、人が行き交う魅力あふれる拠点、飯山満駅周辺においては、新たな市街地を整備することにより、安全・安心・快適に暮らせるまちをつくる。<br>地域と周辺を結び生活や公共交通等の移動を支える道路網の整備・充実を図るとともに、自転車走行環境や自然とふれあうことができる散策路の整備を図ることにより、人と環境にやさしい道をつくり、暮らしに便利なまちを目指す。<br>木造密集住宅地をはじめとした、道路幅員が狭く木造の建築物が密集した市街地の環境を改善し、安心して暮らせるまちを目指す。<br>市街地における貴重な緑の環境を保全し、市民協働によって新しい緑を創り出すことにより、うるおいとやすらぎのあるまちを目指すとともに豊かな自然的環境を生かして中心市街地や海辺につながる水と緑のネットワークを形成し、水辺にふれあえるまちを目指す。<br>豊かな自然的環境の保全を基本とした計画的な市街地や新しい時代の多様な世代の要請にこたえられる市街地・住宅地の形成により、自然と暮らしが調和した便利で住みよく、また誰もが活動しやすく、安全・安心・快適に暮らせるまちを目指す。<br>エ．東部（前原地域、習志野台地域）<br>津田沼駅周辺においては、多くの人々が集い、学生等若者達でにぎわう、様々な交流や新たな活動が生まれる便利なまち、北習志野駅周辺においては、交通ターミナル機能を生かしながら、多くの人々が集い、賑わい、交流するまち、飯山満駅周辺においては、継続的な市街地整備により、安全で快適に暮らせるまちを目指す。<br>道路網の整備やバス網の充実を図り、駅にアクセスしやすく乗り継ぎが便利な交通タ | 既に高度利用の進んでいる地区については中高層住宅地区として、良好な市街地形成に努める。<br>小室駅北側に広がる住宅地は、良好な居住環境の維持に努め、既存集落と調和した質の高い住宅地の形成を図る。<br>また、住宅市街地の核となる各鉄道駅については、それぞれの地域の特性に応じた地区拠点や生活拠点としての形成を図る。<br>今後ともこれらの市街地は、地区コミュニティを単位として、各コミュニティの調和、そして区域全体としてのまとまりのある市街地の形成をめざすとともに、それぞれの地域の特性を生かしつつ、景観計画に基づき、良好な景観形成を図る。<br>また、優良農地についてはその利用増進を図り、本区域の北部に広がる樹林地は極力保全に努め、本区域全体として秩序ある土地利用を図る。 |

55

| 新 | 旧 |
| --- | --- |
| ーミナル拠点の形成を目指すとともに、公共施設、鉄道駅等の交通の拠点を結んだ地域の道路ネットワークを形成し、便利で快適なまちを目指す。<br>駅や商店街等の人が集中する場所の安全性を確保するとともに、道路幅員が狭く木造の建築物が密集した市街地の環境を改善することにより、災害に強いまちを目指す。<br>大学等の教育施設が立地する地域の特性を生かした良好な景観、歴史や文化の薫りが感じられる景観を生かし、学生と地域住民が交流するまちや個性ある快適なまちを形成する。<br>市街地や社寺林、屋敷林等の緑の環境を保全し、市民協働によって新しい緑を創り出し、うるおいとやすらぎのあるまちを目指す。<br>オ．北部（八木が谷地域、豊富地域）<br>二和向台駅周辺においては、都市基盤整備による便利で住みよいまち、その他鉄道駅周辺においては、市街地の環境改善やゆとりある質の高い市街地を保全し、緑の環境に囲まれたふるさとのまちを目指す。<br>公共交通の維持・充実と安全で便利な道路網を形成し、公共施設や周辺地域等とのネットワークが良いまち、広域道路ネットワークを生かしたまちを目指す。<br>道路幅員が狭く木造の建築物が密集した市街地の環境を改善し、安心して暮らせるまちを目指す。<br>住宅地においては、豊かな自然的環境と人が調和する計画的な土地利用を図りながら、農業と身近にふれあえる、うるおいとやすらぎのある住宅地を維持・形成する。<br>農村集落においては、地域に広がる農地の保全・活用を図るとともに、周辺環境と調和した良好な集落を維持・形成する。<br>農地や樹林地等の緑豊かな自然的環境を生かし、水と緑のネットワークを形成することにより、北部アンデルセン環境軸の強化や南北環境軸の連携を図り、自然と農にふれあえる優れた環境を次の世代に継承するまちを目指す。 | **２．区域区分の決定の有無及び区域区分を定める際の方針**<br>**１）区域区分の決定の有無**<br>本区域に区域区分を定める。なお、区域区分を定めるとした根拠は以下のとおりである。首都圏整備法に基づく近郊整備地帯に位置する本区域は、区域区分を定めることが法的に義務づけられており、昭和４４年に現行の都市計画法が施行されたことに伴い、無秩序な市街化を防止し、計画的な市街地の整備と農業や自然環境との調和と保全を図るため、区域区分を定めてきた。この結果、その後の計画的な市街地整備の進展や良好な都市環境形成に大きな効果をもたらしてきた。<br>本区域は、東京に近接しており早くから鉄道網が整備されるなどの立地条件から、高度経済成長と東京への人口集中が顕著になった昭和３０年代以降に急激な人口増加が始まり、高密度な市街地形成や、市街地外縁部での無秩序な市街化の拡大をもたらした。<br>平成２年以降、人口の急激な増加は収まりつつあるが、依然として人口・世帯数ともに増加傾向にあることから、無秩序な市街化の抑制と都市に残された貴重な緑地等自然環境の保全を図るため、今後とも区域区分を継続する。<br><br>**２）区域区分の方針**<br>**①おおむねの人口**<br>本区域の将来におけるおおむねの人口を次のとおり想定する。 |

56

| 新 | 旧 |
|---|---|

| 区分＼年次 | 平成２２年 | 令和７年 |
|---|---|---|
| 都市計画区域内人口 | 約609千人 | おおむね626千人 |
| 市街化区域内人口 | 約571千人 | おおむね588千人 |

なお、令和７年においては、上表の外に千葉県全体で保留人口が想定されている。

**②産業の規模**

本区域の将来における産業の規模を次のとおり想定する。

| 区分＼年次 | | 平成２２年 | 令和７年 |
|---|---|---|---|
| 生産規模 | 工業出荷額 | 約 5,829億円 | おおむね 8,580億円 |
| | 卸小売販売額 | 約11,610億円 | おおむね12,730億円 |
| 就業構造 | 第一次産業 | 約 2.5千人<br>1.0（%） | おおむね 3.0千人<br>1.0（%） |
| | 第二次産業 | 約 47.1千人<br>17.9（%） | おおむね 59.7千人<br>20.4（%） |
| | 第三次産業 | 約 213.1千人<br>81.1（%） | おおむね 230.4千人<br>78.6（%） |

なお、令和７年においては、上表と合わせ千葉県全体で産業の規模が想定されている。

**③市街化区域のおおむねの規模及び現在市街化している区域との関係**

本区域における人口、産業の見通しに基づき、かつ市街化の現況及び動向を勘案し、令和７年の時点で市街化している区域及び当該区域に隣接し、おおむね１０年以内に優先的かつ計画的に市街化を図るべき区域を市街化区域とすることとし、市街化区域のおおむねの規模を次の通り想定する。

| 年 次 | 令和７年 |
|---|---|
| 市街化区域面積 | おおむね　5,509 ｈａ |

（注）市街化区域面積は、令和７年時点における人口の保留フレームに対応する市街化区域面積を含まないものとする。

57

| 新 | 旧 |
| --- | --- |
| **２　主要な都市計画の決定の方針**<br>**（１）都市づくりの基本方針**<br>**①人口減少に対応したコンパクトで効率的な都市構造への転換に関する方針**<br>本区域の総人口は、令和17年まではゆるやかに増加を続けるものの、将来的には減少する見込みである。これを踏まえ本区域においては、住宅地や商業地、工業地の多彩な土地利用が交流し、調和のとれたまちを目指すとともに、都市活動の中心となる駅周辺に、商業・業務、医療・福祉等の都市機能や交通機能が充実した便利で快適な拠点づくりを行い、それぞれの拠点の特性を生かした個性豊かで親しみのあるコンパクトな都市づくりを目指す。<br>このため、船橋駅周辺を中心商業地、また、西船橋駅、津田沼駅、北習志野駅の各駅周辺を地域拠点商業地、さらに、下総中山駅、南船橋駅等を地区拠点商業地、その他駅周辺を生活拠点として、都市機能の充実を図る。<br>また、各拠点間のアクセス性の向上を図るため、鉄道駅へのアクセス道路の整備を進め、鉄道と他の交通機関の連絡性を改善し、道路網の整備や交通結節点の整備にあわせて、住民のニーズに応じた多様なバス網の再編を図ること等により、公共交通の利用促進を図る。<br>これらの取組等により、拠点を中心とした居心地が良く歩きたくなるウォーカブルなまちなかの形成を目指す。<br>さらに、鉄道駅や公共施設等へのエレベーター設置や歩道の段差解消等を推進するなど、誰もが快適で過ごしやすいユニバーサルデザインに配慮するとともに、福祉や医療などの施設が利用しやすい配置となるように立地誘導する。<br><br>**②社会インフラ等を活用した多様な産業の受け皿の創出による地域振興に関する方針**<br>本区域の臨海部については、東関東自動車道（以下「東関東道」という。）などの広域道路ネットワークに面する地域特性から、製造業等が集積する工業地が形成されており、近年では、倉庫業や物流業の立地ニーズも高まっている。このような新たなニーズに対応しながら、今後も工業・流通業務の拠点として集積を図る。<br>また、本区域の北部地域については、北千葉道路の整備による広域道路ネットワークを生かした産業拠点の形成に向けて、既存農業や自然的環境への影響等に配慮しながら、新たな産業地の創出を検討する。<br><br>**③頻発化・激甚化する自然災害への対応に関する方針**<br>災害による被害を最小限にし、災害時の支援・復旧活動を円滑に推進するため、公共建築物や橋りょう・下水道の耐震化及び老朽化対策を進め、避難路、緊急輸送道路としての機能をもつ道路の整備や災害時に避難場所となり火災時の延焼防止機能をもつ公園、広場等のオープンスペースを確保するとともに、緊急輸送道路沿道建築物の耐震化の促進を図る。また、木造住宅やマンションの耐震診断や耐震補強工事を促すとともに、病院や社会福祉施設等民間の公共公益施設に対しても耐震診断や耐震補強工事を促し、耐震化率の向上を図る。<br>土砂災害の恐れのある区域においては、開発行為や建築物の立地等の抑制に努める。また、近年頻発する集中豪雨等による都市型水害に対しては、河川・公共下水道等の計画的な整備、透水性舗装や貯留浸透施設の整備により雨水流出の抑制を図るとともに、緑地や農地等を保全することにより、流域治水の推進に努める。 | **３．主要な都市計画の決定の方針**<br>**１）都市づくりの基本方針**<br>**①集約型都市構造に関する方針**<br>住宅地や商業地、工業地の多彩な土地利用が交流し、調和のとれたまちを目指すとともに、都市活動の中心となる駅周辺に、商業・業務、医療・福祉等の都市機能や交通機能が充実した便利で快適な拠点づくりを行い、それぞれの拠点の特性を生かした個性豊かで親しみのあるまちを目指す。<br>このため、船橋駅周辺を中心商業地、また、西船橋駅、津田沼駅、北習志野駅等の各駅周辺を地域拠点商業地、さらに、その他の駅周辺を地区拠点商業地や生活拠点として、都市機能の充実を図る。<br>飯山満地区等の新市街地の形成にあたっても、駅周辺に商業施設等の誘導を図る。また、各拠点間のアクセス性の向上を図るため、鉄道駅へのアクセス道路の整備を進め、鉄道と他の交通機関の連絡性を改善し、道路網の整備や交通結節点の整備にあわせて、市民ニーズに応じた多様なバス網の再編を図ること等により、公共交通の利用促進を図る。<br>さらに、鉄道駅や公共施設等へのエレベーター設置や歩道の段差解消等を推進するなど、高齢者や障害のある人等を含めた、誰もが快適で過ごしやすいユニバーサルデザインに配慮するとともに、福祉や医療などの施設が利用しやすい配置となるように立地誘導する。<br><br>**②広域幹線道路の整備に対応した業務機能等の誘導に関する方針**<br>本区域の臨海部については、東関東自動車道など広域幹線道路に面する地域特性から、製造業等が集積する工業地が形成されており、近年では、広域幹線道路のポテンシャルを生かして倉庫業や物流業の立地ニーズも高まっている。このような産業構造の転換に対応しながら、今後も工業・流通業務の拠点として集積を図る。<br><br>**③都市の防災及び減災に関する方針**<br>災害による被害を最小限にするとともに、災害時の支援・復旧活動を円滑に推進するため、公共建築物や橋りょう・下水道の耐震化を進める。また、民間の建築物等に対しても耐震診断や耐震補強工事を促し、耐震化率の向上を図る。<br>道路幅員が狭く木造建築物が密集した市街地においては、道路などの都市基盤の整備を推進するとともに、災害時に避難場所となり火災時の延焼を防ぐ公園や広場等のオープンスペースの確保や、延焼の遅延帯となる道路の整備、沿道建築物の不燃化などに努める。<br>土砂災害の恐れのある区域においては、開発行為や建築物の立地等の抑制に努める。また、近年頻発する集中豪雨等による都市型水害に対しては、緑地や農地等を保全することにより、流域が本来有している保水遊水機能の確保に努める。 |

58

| 新 | 旧 |
| --- | --- |
| **④自然的環境の保全と質の高い生活環境の整備に関する方針**<br>良好な植生をもつ樹林地、由緒ある社寺境内地や河川敷、住民が利用できる農園等を結び、自然やふるさとが感じられる水と緑のネットワークの形成を図る。市街地では、公共施設や民有地の緑化、建築物の壁面や屋上の緑化、駅前等都市のシンボルとなる地区での重点的な緑化の推進、景観木や街路樹、生け垣等の積極的な整備等により、緑の創出を促進する。また、緑に関わる助成や協力体制の充実、ボランティア活動の推進等、総合的な緑の保全と育成のための施策の展開を検討する。<br>さらに、グリーンインフラの推進や農地の保全、バイオマスの利活用等による地球温暖化対策を進めることにより、2050年までに温室効果ガスの排出を全体として実質ゼロにすることを目指す「2050年ゼロカーボン」に取り組む。 | **④低炭素型都市づくりに関する方針**<br>公共交通の利便性向上や自転車走行環境を改善するなど、過度に自動車に依存しない総合的かつ効率的な交通体系を整備することにより、市内の慢性化した交通渋滞を緩和し、大気汚染の軽減、二酸化炭素排出量の抑制を図る。<br>また、医療、福祉、商業等の都市機能や居住の拠点への集約化によって、エネルギー効率が高く環境負荷の少ない、持続可能な都市の形成を図る。さらに、太陽光などの再生可能エネルギーを生かしながら、低炭素社会に配慮した都市づくりを目指す。 |
| **（２）土地利用に関する主要な都市計画の決定の方針**<br>**①主要用途の配置の方針**<br>**ａ業務地**<br>ア．市役所周辺から船橋駅に至る地区<br>市役所等の官公庁施設及び文化ホール、図書館等の文化施設が集積し、本区域の中心業務地を形成しており、今後も中核都市にふさわしい業務機能の充実を図るため業務地として配置する。 | **２）土地利用に関する主要な都市計画の決定の方針**<br>**①主要用途の配置の方針**<br>**ａ業務地**<br>ア.市役所周辺から船橋駅に至る地区<br>市役所等の官公庁施設及び文化ホール、図書館等の文化施設が集積し、本区域の中心業務地を形成しており、今後も中核都市にふさわしい業務機能の充実を図るため業務地として配置する。 |
| **ｂ商業地**<br>ア．船橋駅周辺地区<br>ＪＲ総武線、東武鉄道野田線（以下「東武野田線」という。）、京成電鉄京成本線（以下「京成本線」という。）及び路線バスの交通結節点であり、広域的な商業機能等の集積を高め、土地利用の高度化や複合化等により、個性と魅力あふれる中心商業地として配置する。<br>イ．西船橋駅周辺地区<br>ＪＲ総武線、武蔵野線及び京葉線、東京地下鉄東西線、東葉高速鉄道東葉高速線（以下「東葉高速線」という。）及び路線バスの交通結節点としての特性を生かしながら、駅のターミナル機能と一体となった魅力と活力のある商業施設等の集積を図り、本区域の西部地域の地域拠点商業地として配置する。<br>ウ．津田沼駅周辺地区<br>ＪＲ総武線、京成電鉄松戸線（以下「京成松戸線」という。）及び路線バスの交通結節点であり、若者のまち、文教のまちとしての特徴を生かすとともに、隣接する習志野市と連携を図り、駅のターミナル機能と一体となった商業機能等の強化を図る地域拠点商業地として配置する。<br>エ．北習志野駅周辺地区<br>東葉高速線と京成松戸線との乗り換えによって、都心への直接乗り入れが可能という利便性を生かし、地域の商業サービスをはじめ、沿線の住宅地に居住する人々の豊かな生活指向や地域の生活環境へ対応するための地域拠点商業地として配置する。<br><br>オ．その他の地区<br>飯山満駅や海老川新駅周辺において土地区画整理事業が進められており、これらの地区は周辺住民の生活を支える地区拠点商業地として配置する。 | **ｂ商業地**<br>ア．船橋駅周辺地区<br>東日本旅客鉄道総武線、東武鉄道野田線、京成電鉄京成本線及び路線バスの交通結節点であり、地区のポテンシャルを十分に生かした広域的な商業活動を営んでいる。今後も本地区を広域的な中心商業地として配置する。<br><br>イ．西船橋駅周辺地区<br>東日本旅客鉄道総武線及び武蔵野線、東京地下鉄東西線、東葉高速鉄道東葉高速線及び路線バスの交通結節点としての特性を生かしながら、商業をはじめとする施設の集積を図り、本区域の西部地域の拠点として配置する。<br><br>ウ．津田沼駅周辺地区<br>東日本旅客鉄道総武線、新京成電鉄新京成線及び路線バスの交通結節点としての特性を生かしながら、沿線地域の文化的で豊かな暮らしを支える商業サービス機能の集積を図り、情報の発信や文化の創造を図る本区域の東部地域の拠点として配置する。<br><br>エ．北習志野駅周辺地区<br>東葉高速鉄道東葉高速線と新京成電鉄新京成線との乗り換えによって、都心への直接乗り入れが可能という利便性を生かし、地域の商業サービスをはじめ、沿線の住宅地に居住する人々の豊かな生活指向や地域の生活環境へ対応するための地域拠点として配置する。<br>オ．その他の地区 |

59

| 新 | 旧 |
| --- | --- |
| 南船橋駅周辺地区は、市有地活用事業により臨海部の玄関口として賑わい創出や回遊性を高め、周辺の住宅等と調和した地区拠点商業地として配置する。<br>下総中山駅及び京成中山駅周辺地区は、隣接する市川市と連携をとり、法華経寺に代表される門前町としての風情をもった商店街を中心として、歴史性を演出する駅前やまちなみ整備を進め、地区拠点商業地として配置する。<br>その他、東船橋駅、新船橋駅、馬込沢駅、高根木戸駅、高根公団駅、二和向台駅、船橋日大前駅及び小室駅の各駅周辺地区並びに三山地区においては、各々の駅の性格や商業地の特性に応じ、地区拠点商業地として配置する。<br>また、臨海部については周辺の環境に配慮しつつ、大規模商業施設、娯楽施設等を配置する。 | 下総中山駅周辺地区は、法華経寺に代表される門前町としての下町的な風情をもった商店街を中心として、歴史性を演出する駅前やまちなみ整備を進め、身近な生活の拠点として商業地を配置する。また、飯山満駅、船橋日大前駅、高根公団駅、二和向台駅、馬込沢駅、東船橋駅、小室駅、南船橋駅、海老川上流地区に設置する東葉高速鉄道東葉高速線の新駅の各駅周辺地区及び三山地区については、地区住民の日常購買需要をまかなう地区の中心的な商業地を配置する。<br>また、臨海部については周辺の環境に配慮しつつ、大規模商業施設、娯楽施設等を配置する。 |
| **ｃ工業地**<br>ア．埋立地（高瀬町、潮見町、西浦、栄町、日の出地区等）<br>港湾機能と道路機能等の交通条件に非常に恵まれ、工業地として優れた立地条件を有しているため、今後も本区域の工業地として配置する。<br>イ．北部地域（豊富・鈴身地区等）<br>北部地域には、市内の住工混在解消に伴う工場移転等を目的とした船橋ハイテクパークがあり、今後も先端技術を中心に、研究・開発・流通機能の集積を図る工業地として配置する。<br>また、北千葉道路の整備による広域道路ネットワークを生かした産業拠点の形成に向けて、既存農業や自然的環境への影響等に配慮しながら、新たな産業地の創出を検討する。<br>ウ．内陸部（山手、習志野及び藤原地区）<br>内陸部にある既存の工業地については、周辺の住宅地等の環境との調和に十分留意しつつ工場の操業環境の確保と維持に努め、環境に配慮した都市型工場への誘導を図りながら工業地として配置する。 | **ｃ工業地**<br>ア．埋立地（高瀬町、潮見町、西浦、栄町及び日の出等）<br>港湾機能と道路機能等の交通条件に非常に恵まれ、工業地として優れた立地条件を有しているため、今後も本区域の工業地として配置する。<br>イ．北部地区（豊富・鈴身地区）<br>北部地区に、市内の住工混在解消に伴う工場移転等を目的とし、先端技術を中心に、研究・開発・流通機能の集積を図る工業地を配置する。<br>ウ．内陸部（山手、習志野及び藤原地区）<br>内陸部にある既存の工業地については、周辺の住宅地等の環境との調和に十分留意しつつ、今後も工業地として配置する。 |
| **ｄ流通業務地**<br>ア．千葉港葛南港区、東関東道谷津船橋インターチェンジ及び京葉道路船橋インターチェンジ周辺地区<br>陸・海の交通の要衝に位置するこれら港湾やインターチェンジ周辺は、東京外かく環状道路の開通や新湾岸道路の計画の具体化によって、流通業務地としてのポテンシャルがより一層高まることが期待されるため、今後も広域的な物流の拠点としての機能の充実に努め、流通業務地として配置する。<br>イ．市場地区<br>公設市場が立地している市場地区は、住民の消費生活の中心として品質管理・衛生管理の高度化に対応できる施設の整備を進めるなど、今後も流通業務地として配置する。 | **ｄ流通業務地**<br>ア．千葉港葛南港区、東関東自動車道谷津船橋インター及び京葉道路船橋インター周辺地区<br>これらの地区は、陸・海の交通の要衝に位置するとともに、東京外かく環状道路の開通によって、流通業務地としてのポテンシャルが一層高まることが期待されることから、広域的な物流の拠点としての機能を充実させるものとし、流通業務地として配置する。<br>イ．市場地区<br>公設市場の立地している市場地区は、市民の消費生活の中心としての機能を充実させるものとし、流通業務地として配置する。 |
| **ｅ住宅地**<br>ア．既存住宅地<br>旧街道や国道沿いに形成された住宅地と、ＪＲ武蔵野線、京成松戸線及び東武野田線沿線に広がる住宅地は、都市施設の整備等により居住環境の保全に努め、今後も住宅地として配置する。<br>特に、土地の高度利用化が進んでいる若松地区、高根台地区、習志野台地区、行田地 | **ｅ住宅地**<br>ア．既成住宅地<br>旧街道や国道沿いに形成された住宅地と、新京成電鉄新京成線及び東武鉄道野田線沿線に広がる住宅地は、都市施設の整備等の居住環境の整備保全に努め、今後も住宅地として配置する。<br>特に、土地の高度利用化が進んでいる若松地区、高根台地区、習志野台地区、行田地 |

60

| 新 | 旧 |
| --- | --- |
| 区、芝山地区等や各駅前等の交通ポテンシャルの高い地区については、中高層住宅地として配置する。<br>緑地や樹林地、農地と一体となっている住宅地については、緑地・農地環境を保全し、良好な居住環境の維持に努める。<br>イ．新たな住宅地<br>飯山満地区及び海老川上流地区においては、土地区画整理事業等の促進を図り、良好な住宅地として配置する。 | 区及び芝山地区等に併せ各駅前等の交通ポテンシャルの高い地区については、中高層住宅地として配置しその整備に努める。<br>イ．計画的住宅地<br>飯山満地区及び海老川上流地区においては、土地区画整理事業等の促進を図り、良好な住宅地として配置する。 |
| **②市街地における建築物の密度の構成に関する方針**<br>**ａ商業・業務地**<br>ア．船橋駅周辺地区<br>船橋駅周辺地区は、本区域の中心部として広域的な商業・業務機能の集積により高密度利用を図る。<br>イ．西船橋駅、津田沼駅、北習志野駅周辺地区<br>西船橋駅、津田沼駅、北習志野駅周辺地区は、地域の拠点となる商業地として高密度利用を図る。<br>ウ．その他地区の拠点となる駅周辺<br>その他地区の拠点となる駅周辺は、商業機能を中心とした高密度利用を図る。 | **②市街地における建築物の密度の構成に関する方針**<br>**ａ商業・業務地**<br>ア．下総中山駅から津田沼駅に至る帯状の地域<br>本区域の拠点となる商業地及び業務地として、高密度利用を図る。 |
| **ｂ住宅地**<br>ア．ＪＲ武蔵野線、東武野田線及び京成松戸線沿線に広がる住宅地<br>良好な住宅環境を維持するため、低層な独立住宅を配置し、低密度利用を図る。<br>イ．若松、高根台、習志野台、行田、芝山地区等<br>既に中高層化が進んでいる地区であり、高密度利用を図る。<br>ウ．ＪＲ総武線及び京成本線沿線の地区<br>木造住宅が密集した地区であり、建物の中層化を進めるなど高密度利用を図る。 | **ｂ住宅地**<br>ア．東武鉄道野田線及び新京成電鉄新京成線沿線に広がる住宅地<br>良好な住宅環境を維持するため、低層な独立住宅を配置し、低密度利用を図る。<br>イ．若松、高根台、習志野台、行田及び芝山地区等<br>既に中高層化が進んでいる地区であり、高密度利用を図る。<br>ウ．東日本旅客鉄道総武線及び京成電鉄京成本線沿線の地区<br>木造住宅が密集した住宅地の再整備や敷地の共同化等により、建物の中層化を進めるなど高密度利用を図る。 |
| | **③市街地における住宅建設の方針**<br>**ａ住宅建設の目標**<br>本区域の住宅戸数は量的には確保されているものの、老朽化住宅、狭小過密住宅等の不良住宅ストックは漸増の傾向にある。<br>また、住民の生活水準の向上に伴い、住宅対策は、「量」から「質と環境」の充実へと方向転換して、居住水準の向上を図るための施策が要請されている。<br>このようなことから、本区域では人口増加に伴う新規の住宅需要を充足し、さらに居住水準の向上を図るため、すべての住民が、良好な居住環境の下に安定し、生活を営むに足りる住宅が確保することができるよう、住宅建設の目標を次のとおりとする。<br>・引き続き千葉県住生活基本計画に定められた誘導居住面積水準の達成世帯数の一層の向上を目指す。また、できるかぎり早期に、すべての世帯が最低居住面積水準を確保できるように努める。<br>・災害に対する安全性の確保、日照・通風・採光等の衛生上、または安全上支障のない水準の確保、騒音、大気汚染、悪臭等に関して支障のない水準の確保等、低水準の居住環境の解消及び良好な居住環境の確保に努める。<br>・世帯の増加、住替、建替等による住宅需要を充足し、需要に見合った住宅供給を促進 |

61

| 新 | 旧 |
| --- | --- |
| | する。<br><br>**b住宅建設のための施策の概要**<br>本区域の住宅建設計画の居住水準及び居住環境水準の目標達成のための施策は次のとおりとする。<br>・公共賃貸住宅の供給が援助を必要とする者に的確に行なわれるよう、入居管理及び家賃の適正化を推進するとともに新規の供給に努める。<br>・住宅建設及び宅地開発に関連して必要となる公共施設及び公益的施設の整備を促進し、良好な居住環境及び生活の利便の確保に努める。 |
| **③市街地の土地利用の方針**<br>ア．土地の高度利用に関する方針<br>船橋駅、津田沼駅、西船橋駅、北習志野駅周辺地区及びその他地区の拠点となる駅周辺は、本区域の拠点となる商業地及び業務地とし、土地の高度利用を図る。<br>特に西船橋駅周辺地区は、複数の鉄道が乗り入れ、非常に良好な交通条件を備えながらも拠点としての機能が十分に発揮されていないため、業務施設、文化施設等の集積とともに基盤施設の整備を進め、西部地区の新たな拠点にふさわしい高度利用を図る。<br>船橋駅周辺地区は、広域的な商業・業務機能などの集積を高め、中心市街地にふさわしい土地の高度利用を図る。<br>海老川上流地区は、東葉高速線海老川新駅の設置に伴う新しいまちづくりにふさわしい土地の高度利用を図る。<br>臨海部の商業地が集積する地区は、賑わいの創出や回遊性の向上に努め土地の高度利用を図る。<br>南船橋駅周辺地区は、臨海部の玄関口にふさわしい土地の高度利用を図る。<br><br>イ．居住環境の改善又は維持に関する方針<br>居住環境の悪化が見られる北習志野駅周辺地区、津田沼駅北側地区、宮本地区、船橋駅周辺地区、下総中山駅周辺地区及びその他土地区画整理事業等の計画的なまちなみ整備が行われていない地区では、公共施設の整備とともに、老朽・狭小な木造建物の密集する地域の改善を促進し、良好な市街地の形成を図る。<br>空き家が増加している市街地においては、生活環境の悪化を防ぐため、空き家等の適正管理及び利活用を促進するとともに、放置すると危険な空き家について空家等対策の推進に関する特別措置法に基づき適正な管理を促すなど、居住環境の改善や維持を図る。<br>ウ．市街化区域内の緑地又は都市の風致の維持に関する方針<br>市街化区域内の公園緑地等を適切に維持管理するとともに、斜面緑地や松林など特徴あるみどりの保全・創出に努める。<br><br>葛飾、中山競馬場、法典、滝不動の各風致地区は、良好な自然的景観を形成しており、その維持・保全を図る。<br>市街化区域内の農地については、生産緑地制度等の活用により身近な緑地として保全を図るとともに、公園等としての活用も検討する。<br>都市内の健全な水循環の再生を図るため、雨水浸透・貯留の推進や河川・湖沼周辺の緑地保全、都市緑化の推進等に努める。<br>景観法に基づく景観計画により積極的な景観形成に努め、良好な市街地環境の創出・ | **④特に配慮すべき問題等を有する市街地の土地利用の方針**<br>ア．土地の高度利用に関する方針<br>下総中山駅から津田沼駅に至る帯状の地域内及び北習志野駅周辺地区は、本区域の拠点となる商業地及び業務地とし、土地の高度利用を図る。<br>特に西船橋駅周辺地区は、複数の鉄道が乗り入れ、非常に良好な交通条件を備えながらも未利用地が多く存在しているため、業務施設、文化施設等の集積とともに基盤施設の整備を進め、西部地区の新たな拠点にふさわしい高度利用を図る。また、船橋駅周辺の商業地においては、広域的な商業機能などの集積を高め、中心市街地にふさわしい土地の高度利用を図る。<br>海老川上流地区は、東葉高速鉄道東葉高速線新駅の設置に伴う新しいまちづくりにふさわしい土地の高度利用を図る。<br>臨海部の商業地、業務地が集積する地区においては、賑わいの創出や回遊性の向上に努め土地の高度利用を図る。<br>また、南船橋駅周辺地区においては、臨海部の玄関口にふさわしい拠点整備を行い、土地の高度利用を図る。<br>ウ．居住環境の改善又は維持に関する方針<br>居住環境の悪化が見られる北習志野駅周辺地区、津田沼駅北側地区、宮本地区、船橋駅周辺地区、下総中山駅周辺地区及びその他土地区画整理事業等の計画的なまちなみ整備が行われていない地区では、公共施設の整備とともに、老朽・狭小な木造建物の密集する地域の改善を促進し、良好な市街地の形成を図る。<br>防災、衛生、景観等において課題となる空き家等については、空き家対策特別措置法に基づき適正な管理を促すなどし、居住環境の改善や維持を図る。<br><br>エ．市街化区域内の緑地又は都市の風致の維持に関する方針<br>市街化区域内の市民の森や公園緑地等を適切に維持管理し、拠点となるみどりの景観保持・創造に努める。斜面緑地や松林など、自然地形の特徴が表れたみどりを守り、景観の保全に努める。<br>葛飾、中山競馬場、法典、滝不動の各風致地区は、良好な自然的景観を形成しており、その維持・保全を図る。<br><br>また、景観法に基づく景観計画により積極的な景観形成に努め、良好な市街地環境の |

62

| 新 | 旧 |
| --- | --- |
| 維持を図る。<br>エ．用途転換、用途純化又は用途の複合化に関する方針<br>山手地区や藤原地区等の内陸部の一団の工業地において、用途の混在が生じている地区については、住工の双方の環境に配慮しつつ、それぞれの土地利用の実状を十分に見定めた上で、今後の土地利用のあり方を定める。<br>特に、工場の撤退による跡地等において、大規模な土地利用転換が行われる場合は、周辺地域を含めた区域において市街地環境や交通への影響が生じないよう、地権者及び地域住民との協議・説明を十分に行うことにより、望ましい市街地像を探り、必要に応じて都市計画の見直しを検討しながら適切な土地利用を図る。<br><br>**④市街化調整区域の土地利用の方針**<br>ア．優良な農地との健全な調和に関する方針<br>農業基盤整備等が実施されている小室地区、高根地区、二和・三咲地区、豊富地区等に広がる農地は、本区域にとって貴重な優良農地であるため、今後も農用地として保全を図る。<br>イ．災害防止の観点から必要な市街化の抑制に関する方針<br>溢水や湛水により建築物の損壊や住民の生命・財産に著しい危害が生じるおそれがある区域について、開発行為の制限を図る。<br><br>急傾斜地など土砂災害の恐れのある区域については、土砂災害警戒区域、土砂災害特別警戒区域及び宅地造成等工事規制区域の指定により、開発行為の制限等を図り、安全性を確保する。<br>ウ．自然的環境の形成の観点から必要な保全に関する方針<br>農地や山林など身近な自然的環境は、自然の水循環を維持する機能や生態系を保全・再生する機能、土壌の浸食防止や植生を保護する機能等があり、持続可能な自然的環境、都市環境の実現及び防災減災に寄与している。<br>そのため、水と緑のネットワークを形成する南北の環境軸における樹林地、良好な景観を形成する北部地域の豊かな自然における樹林地などを重要な緑と位置づけ、グリーンインフラとして活用し、地域の特性に応じ適切に保全する。<br>また、市街化区域の周辺にあって優れた自然の景観を維持し、都市の環境を保全する樹林地については極力その保全に努める。<br>さらに、景観法に基づく景観計画により積極的な景観形成に努め、良好な自然的環境の創出・維持を図る。<br>エ．秩序ある都市的土地利用の実現に関する方針<br>インターチェンジ周辺、幹線道路沿線等のポテンシャルの高い地域や既存工業団地等に隣接した区域においては、産業系の土地利用について適切な誘導を図る。<br>また、本区域の北部地域については、北千葉道路の整備による広域道路ネットワークを生かした産業拠点の形成に向けて、既存農業や自然的環境への影響等に配慮しながら、新たな産業地の創出を検討する。<br>なお、千葉県全体で、令和 17 年の人口フレームの一部が保留されている。ついては、計画的な市街地整備の見通しが明らかになった地区について、保留された人口フレームの範囲の中で、農林漁業等との必要な調整を図りつつ、市街化区域に編入する。 | 創出・維持を図る。<br>イ．用途転換、用途純化又は用途の複合化に関する方針<br>藤原地区等、内陸部の一団の工業地区において、用途の混在が生じている地区については、住工の双方の環境に配慮しつつ、それぞれの土地利用の実状を十分に見定めた上で、今後の土地利用のあり方を定める。<br>また、工場の撤退による跡地等において、大規模な土地利用転換が行われる場合は、周辺地域を含めた区域において市街地環境への影響、交通への影響が生じないよう、地権者及び地域住民との調整を十分に行うことにより、望ましい市街地像を探り、これに向けた適切な土地利用を図る。<br><br>**⑤市街化調整区域の土地利用の方針**<br>ア．優良な農地との健全な調和に関する方針<br>農業基盤整備等が実施されている小室地区、高根地区、二和・三咲地区及び豊富地区等に広がる農地は、本区域にとって貴重な優良農地であるため、今後も農用地として保全を図る。<br>イ．災害防止の観点から必要な市街化の抑制に関する方針<br>海老川沿いの水田は、これらの区域が市街化した場合、溢水や湛水の災害発生が予想され、かつ、下流の既成市街地への影響も著しいものがある。<br>これらの区域については、広域河川改修事業等の治水対策と調整を図りつつ計画的な開発以外極力保全に努める。<br>急傾斜地など土砂災害の恐れのある区域については、土砂災害警戒区域及び特別警戒区域の指定により、開発行為の制限等を図り、安全性を確保する。<br><br>ウ．自然環境形成の観点から必要な保全に関する方針<br><br>水と緑のネットワークを形成する南北の環境軸における樹林地、良好な景観形成に寄与する北部地域の豊かな自然を構成する樹林地などを重要な緑と位置づけ、地域に応じた適切な保全施策を推進する。<br>また、市街化区域の周辺にあって優れた自然の景観を維持し、都市の環境を保全する樹林地については極力その保全に努める。<br><br>エ．秩序ある都市的土地利用の実現に関する方針<br><br>千葉県全体では、令和7年の計画人口フレームの一部が保留されている。ついては、計画的な市街地整備の見通しが明らかになった地区については、保留された人口フレームの範囲の中で、農林漁業等の必要な調整を図りつつ、市街化区域に編入する。 |

63

| 新 | 旧 |
| --- | --- |
| **（３）都市施設の整備に関する主要な都市計画の決定の方針**<br>**①交通施設の都市計画の決定の方針**<br>**ａ基本方針**<br>ア．交通体系の整備の方針<br>本区域の道路網や交通網の状況、また将来の交通需要等を踏まえ、交通体系の整備の基本方針を次のように定める。<br>・大型車混入率が高く、飽和状態にある東京・千葉間の交通需要に対応するため、東関東道や京葉道路といった広域的な道路ネットワークを強化するとともに、新湾岸道路の計画の具体化及び北千葉道路の整備を促進し、これらの高規格道路等と区域内の幹線道路を有機的に結びつけることで、本区域の交通渋滞の緩和を図る。<br>・広域幹線道路や主要幹線道路としては、首都圏の環状道路である国道 16 号をはじめ、葛南地域と東葛地域を結ぶ主要地方道船橋我孫子線、葛南地域と成田印旛地域を結ぶ国道 296 号等があり、これらにより都市間の交通需要に対する幹線道路網を形成する。<br>・居住地域への通過車両の削減、歩行者の安全確保、交通の円滑化を図るため、区域内の拠点となる地区や新たな市街地などを結ぶ区域内の幹線道路網を形成する。<br>・交通機関の分担を適正化するため、駅へのアクセス道路や駅前広場の整備を促進するとともに、市街地においてはゆとりのある歩行者・自転車空間の確保を図りつつ、市街地道路の整備状況に応じた自動車交通に対する規制・誘導を進める。<br>・バス交通については、定時性の確保や走行環境の改善、バス路線網の再構築等を事業者とともに検討し、利便性の向上を図る。<br>・公共交通不便地域の解消を図るため、地域住民・事業者・行政の三者が連携して対策に取り組んでいく。<br>なお、長期未着手の都市計画道路については、社会情勢等の変化を踏まえ、その必要性や既存道路による機能代替の可能性等を検証し、見直しを行う。<br>イ．整備水準の目標<br>【道路】<br>都市計画道路については、現在、市街地面積に対し約1.3ｋｍ／ｋｍ$^2$（令和2年度末現在）が整備済みであり、引き続き、交通体系の整備の方針に基づき、地域の実情に応じて効率的に整備を進める。<br>【駐車場】<br>駐車場については、公共と民間の適正な役割分担のもと、必要に応じて民間駐車場の設置の促進と既存駐車施設の有効利用を図る。<br>**ｂ主要な施設の配置の方針**<br>ア．道路<br>中心市街地の再編整備や都市機能の活性化を促す南北道路及び中心地区循環道路として都市計画道路3・1・37号馬込町古和釜町線、3・3・7号南本町馬込町線、3・4・15号本郷町古作町線、3・4・22号西浦藤原町線、3・4・25号宮本古和釜町線、3・4・20号印内習志野台線及び3・3・8号古作町前原東2丁目線を位置付ける。また、本区域の経済活 | **３）都市施設の整備に関する主要な都市計画の決定の方針**<br>**①交通施設の都市計画の決定の方針**<br>**ａ基本方針**<br>ア.交通体系の整備の方針<br>本区域の道路網や交通網の状況、また将来の交通需要等を踏まえ、交通体系の整備の基本方針を次のように定める。<br>・大型混入率が高く、飽和状態にある東京・千葉間の交通需要に対応するため、東関東自動車道、京葉道路及び新たな湾岸道路の検討を促進し、本区域の北部に計画されている北千葉道路の建設を進めることで、これらの高規格道路等と区域内幹線道路を有機的に結びつけ、本区域の交通量の緩和を図る。<br>・広域幹線道路網を補完する主要幹線道路としては、首都圏の環状道路である国道１６号をはじめ、葛南地域と東葛地域を結ぶ主要地方道船橋我孫子線、葛南地域と成田印旛地域を結ぶ国道２９６号等があり、これらにより都市間の交通需要に対する幹線道路網を形成する。<br>・居住地域への通過車両の削減、歩行者の安全確保、交通の円滑化を図るため、区域内の拠点となる地区や新たな市街地などを結ぶ都市内幹線道路網の形成を図る。<br>・適正な交通機関の分担を図るため、駅へのアクセス道路や駅前広場の整備を促進するとともに、道路の整備状況に応じた自動車交通に対する規制・誘導のための手法を導入し、交通機関相互の分担、市街地におけるゆとりのある歩行者・自転車空間の確保を図る。<br>・交通渋滞の緩和を図るため、鉄道事業者と調整を図りながら新京成線の連続立体化について検討を進める。<br>・バス交通については、道路網の整備、交通結節点の整備及び道路整備とあわせて、定時性の確保や走行環境の改善、バス路線網の再構築等を事業者とともに検討し、利便性の向上を図る。<br>・公共交通不便地区の解消を図るため、地域住民・事業者・行政の三者協働で対策に取り組んでいく。<br>なお、長期未着手の都市計画道路については、社会情勢等の変化を踏まえ、その必要性や既存道路による機能代替の可能性等を検証し、見直しを行う。<br>イ.整備水準の目標<br>【道 路】<br>都市計画道路については、現在、市街地面積に対し約 1.0km／km$^2$（平成２７年度末現在）が整備済みであり、引き続き、交通体系の整備の方針に基づき、地域の実情に応じて効率的に整備を進める。<br>【駐 車 場】<br>駐車場については、既存駐車施設の有効利用を図るとともに、駐車需要の高い商業地において整備することを目標とし、公共と民間の適正な役割分担のもと、計画的な整備に努める。<br>**ｂ主要な施設の配置の方針**<br>ア.道路<br>中心市街地の再編整備や都市機能の活性化を促す南北道路及び中心地区循環道路として3･1･37号馬込町古和釜町線、3･3･7号南本町馬込町線、3･4･15号本郷町古作町線、3･4･22号西浦藤原町線、3･4･25号宮本古和釜町線、3･4･20号印内習志野台線及び3･3･8号古作町前原東２丁目線を位置付け、それらの整備を船橋駅周辺市街地の駅前再開発事業との整合を図りな |

64

## 新

動の中心地である船橋駅周辺を核として西船橋駅周辺地区、津田沼駅周辺地区、北習志野駅周辺地区等の各拠点を有機的に結ぶ道路による交通の円滑化を図るため、都市計画道路3・4・20号印内習志野台線、3・4・27号前原東飯山満町線を整備する。

イ．鉄道

公共交通の利便性向上と新たな拠点形成を図るため、海老川上流地区に東葉高速線海老川新駅を設置する。

ウ．駐車場

・自動車駐車場

商業・業務機能が高度に集積し、自動車交通の集中が著しい地区においては、公共的駐車施設の整備や有効利用のための施策を総合的・計画的に実施するとともに、環境負荷の低減・公共交通の利用促進など持続可能な社会の構築へ向けた取り組みを加味しつつ、駐車場整備地区及び附置義務条例の適正な考え方について検討する。

なお、船橋北口駐車場及び船橋市本町駐車場の整備に引き続き、船橋駅周辺南口地区再開発事業等の面的開発に併せ、公共駐車場の整備に努める。

・自転車等駐車場

道路、駅前広場等の都市交通施設が本来の機能を妨げられることがないように、ＪＲ及び私鉄の各駅周辺に駐車需要に対応した自転車等駐車場の整備を行う。

**ｃ主要な施設の整備目標**

おおむね 10 年以内に整備を予定する施設等は次のとおりとする。

| 主要な施設 | 名称等 |
|---|---|
| 道路・駅前広場 | ・駅周辺の交通機能の向上<br>都市計画道路3・3・6号西船橋駅南線<br>都市計画道路3・4・10号船橋駅三田浜海岸線<br>都市計画道路3・4・14号本町東線<br>都市計画道路3・4・26号津田沼駅前原線<br>都市計画道路3・4・40号海老川新駅前線<br><br>都市計画道路3・4・41号海老川新駅前広場線<br><br>・中心地区の関連交通機能の向上<br>都市計画道路3・3・7号南本町馬込町線<br>都市計画道路3・4・25号宮本古和釜町線<br><br>・区域内各拠点間の連絡強化<br>都市計画道路3・3・8号古作町前原東2丁目線<br>都市計画道路3・4・20号印内習志野台線<br>都市計画道路3・4・27号前原東飯山満町線<br>都市計画道路3・5・31号西船橋駅印内線<br><br>・広域幹線道路、主要幹線道路<br>都市計画道路1・3・2号北千葉道路 |

## 旧

がら進める。また、本区域の経済活動の中心地である船橋駅周辺を核として西船橋地区、津田沼地区、北習志野地区等の各拠点を有機的に結ぶ拠点地区連絡道路による交通の円滑化を図るため、3･4･20号印内習志野台線、3･4･27号前原東飯山満町線を整備し、各拠点地区連絡道路の強化を図る。

イ．鉄道

公共交通の利便性向上と新たな拠点形成を図るため、海老川上流地区に東葉高速鉄道東葉高速線新駅を設置する。

ウ．駐車場

・自動車駐車場

商業・業務機能が高度に集積し、自動車交通の集中が著しい地区においては、公共的駐車施設の整備や有効利用のための施策を総合的・計画的に実施するとともに、環境負荷の低減・公共交通の利用促進など持続可能な社会の構築へ向けた取り組みを加味しつつ、駐車場整備地区及び附置義務条例の適正な考え方について検討する。

なお、船橋北口駐車場及び船橋市本町駐車場の整備に引き続き、船橋駅周辺南口地区再開発事業等の面的開発に併せ、公共駐車場の整備に努める。

・自転車等駐車場

道路、駅前広場等の都市交通施設が本来の機能を妨げられることがないように、東日本旅客鉄道線及び私鉄の各駅周辺に駐車需要に対応した自転車等駐車場の整備を行う。

**ｃ主要な施設の整備目標**

おおむね１０年以内に整備を予定する施設等は次のとおりとする。

| 主要な施設 | 名称等 |
|---|---|
| 道路・駅前広場 | ・駅周辺の交通機能の向上<br>都市計画道路３・３・６号西船橋駅南線<br>都市計画道路３・４・１１号本町本海川線<br>都市計画道路３・４・１４号本町東線<br>都市計画道路３・４・２６号津田沼駅前原線<br>（仮称）都市計画道路３・４・４０号東葉高速鉄道東葉高速線新駅前線<br>（仮称）都市計画道路３・４・４１号東葉高速鉄道東葉高速線新駅前広場線<br><br>・中心地区の関連交通機能の向上<br>都市計画道路３・３・７号南本町馬込町線<br>都市計画道路３・４・２５号宮本古和釜町線<br><br>・区域内各拠点間の連絡強化<br>都市計画道路３・４・２０号印内習志野台線<br>都市計画道路３・３・８号古作町前原東２丁目線<br>都市計画道路３・４・２７号前原東飯山満町線<br>都市計画道路３・５・３１号西船橋駅印内線<br><br>・広域的な幹線<br>都市計画道路１・３・２号北千葉道路 |

| 新 | | 旧 | |
|---|---|---|---|
| | 都市計画道路3・1・1号千葉ニュータウン中央線<br>都市計画道路3・1・3号若松馬込町線<br>都市計画道路3・4・15号本郷町古作町線<br>都市計画道路3・4・17号船橋国道14号線<br>都市計画道路3・4・18号海神町前原東2丁目線<br>都市計画道路3・4・22号西浦藤原町線<br>都市計画道路3・4・30号習志野公団線<br>都市計画道路3・5・33号藤原町馬込町線<br><br>・駅前広場<br>ＪＲ船橋駅南口交通広場<br>海老川新駅交通広場 | | 都市計画道路３・１・１号千葉ニュータウン中央線<br>都市計画道路３・１・３号若松馬込町線<br>都市計画道路３・４・１５号本郷町古作町線<br>都市計画道路３・４・１７号船橋国道１４号線<br><br>都市計画道路３・４・２２号西浦藤原町線<br><br>・駅前広場<br>船橋駅南口交通広場<br>（仮称）東葉高速鉄道東葉高速線新駅南口交通広場 |
| 鉄道 | ・東葉高速線海老川新駅 | 鉄道 | ・東葉高速鉄道東葉高速線新駅 |

（注）おおむね 10 年以内に着手予定及び施行中の施設等を含むものとする。

**②下水道及び河川の都市計画の決定の方針**

**ａ基本方針**

ア．下水道及び河川の整備の方針

【下水道】

本区域では、千葉県の東京湾流域別下水道整備総合計画等に基づき、流域関連公共下水道及び単独公共下水道の整備を推進し、下水道処理区域の拡大や水洗化の促進を図ってきた。

今後はさらに、近年頻発する局地的な豪雨や急増する老朽化施設、大規模地震などの様々な課題に対応すべく、効率的に公共下水道整備を進める。

【河川】

本区域には、一級河川の真間川、桑納川、神崎川及び二重川並びに二級河川の海老川及び長津川ほか3河川、また、準用河川前原川ほか6河川があり、流域内の雨水排水を担っている。

近年、気候変動の影響により河川計画を上回る降雨が増加していることから、河川改修及び貯留浸透施設等の流域対策など流域治水を推進することを基本方針とする。

また、新市街地の整備にあたっては、地区の有する従来の保水遊水機能に配慮し、雨水貯留浸透施設の配置による流出抑制策など水循環に配慮した総合的な治水対策を講じ、河川に対する流出量の軽減や流水の正常な機能の維持に努める。

イ．整備水準の目標

（注）おおむね１０年以内に着手予定及び施行中の施設等を含むものとする。

**②下水道及び河川の都市計画の決定の方針**

**ａ基本方針**

ア．下水道及び河川の整備の方針

【下水道】

本区域は、雨水、汚水の排出先として自然の地形を鑑み東京湾と県民の重要な水ガメである印旛沼に排出している。

今日、水資源の確保、自然環境の保全という意味から、公共用水域の水質保全が重要な課題となってきている。

特に、印旛沼は、湖沼水質保全特別措置法に基づく湖沼水質保全計画が策定されており、関係機関の協力の下に整備が図られている。

こうした中で、居住環境保全の面から公衆衛生の保持、浸水の防止及び生活様式の改善等生活環境の向上を図り、健全な都市環境の確保に努める必要がある。本区域も千葉県の東京湾流域別下水道整備総合計画等の上位計画に基づき、流域関連公共下水道と市単独公共下水道の整備に努める。

また、都市化の動向や生活様式の改善等による雨水の流出傾向の変化に対応し、市街地の浸水の防止等を図るため、公共下水道の雨水の整備に努める。

【河川】

本区域の主な河川は、一級河川の真間川、桑納川、神崎川及び二重川並びに二級河川の海老川及び長津川ほか3河川、また、準用河川前原川ほか6河川があり、その他に整備予定の普通河川が14河川ある。各河川は、本区域の雨水排水に重要な役割を果たしているが、局所的な集中豪雨の影響を受けやすい小河川であることから、流域の都市化と相まって治水安全度が低下している。

従って、河川計画を上回る大きな洪水の発生の可能性が常にあることを踏まえ、河川改修及び貯留浸透施設等の流域対策など総合的な治水対策を積極的に推進することを基本方針とする。

また、新市街地の整備にあたっては、地区の有する従来の保水遊水機能に配慮し、雨水貯留浸透施設の配置による流出抑制策など水循環に配慮した総合的な治水対策を講じ、河川に対する流出量の軽減や流水の正常な機能の維持に努める。

イ．整備水準の目標

## 新

【下水道】
雨水整備については、5年確率の降雨（1時間当たり約50ｍｍ）を整備水準とした施設計画とし、整備効果が早期に発現するよう「選択と集中」及び「再度災害の防止」の観点から選定した浸水リスクが高い地区を対象に整備を進める。

【河川】
本区域の河川の整備水準は、河川ごとに定められる計画規模に基づくものとする。

**ｂ主要な施設の配置の方針**

ア．下水道
本区域の公共下水道は、印旛沼流域下水道及び江戸川左岸流域下水道の二つの流域関連公共下水道による処理区域と西浦、高瀬及び津田沼の三つの単独処理区域の合計５系統に区分し、公衆衛生の向上及び公共用水域の保全、浸水被害の軽減を目的として汚水整備及び雨水整備を進める。さらに地震時における機能確保や施設の老朽化に伴う改築などの地震対策及び老朽化対策についても進める。
印旛沼流域下水道の処理区（分流式）は、既成市街地の汚水整備はほぼ完了している。今後は引き続き汚水整備、雨水整備、地震対策及び老朽化対策を進める。
江戸川左岸流域下水道の処理区（分流式）は、藤原、丸山地区について汚水整備を進めている。今後は引き続き汚水整備、雨水整備、地震対策及び老朽化対策を進める。

また、単独公共下水道として西浦処理区（合・分流式）は、汚水整備はほぼ完了している。今後は引き続き汚水整備、ポンプ場を含めた雨水整備、地震対策及び老朽化対策を進める。
高瀬処理区（合・分流式）は、既成市街地の汚水整備はほぼ完了しており、引き続き汚水整備、ポンプ場や調整池を含めた雨水整備、地震対策及び老朽化対策を進める。
津田沼処理区（合流式）については、習志野市と協力し整備が完了した。今後は、地震対策及び老朽化対策を進める。

イ．河川
二級河川海老川、飯山満川は、調節池を含めた河川改修事業を推進する。準用河川駒込川において事業を実施し早期整備を実現する。普通河川は、老朽化している箇所の整備に努める。
なお、海老川、真間川、印旛沼の各流域では、水循環の健全化に向けた施策が策定されていることから、これらの施策の推進を図る。

**ｃ主要な施設の整備目標**

おおむね10年以内に整備を予定する施設等は、次のとおりとする。

| 都市施設 | 名称等 |
|---|---|
| 下水道 | ・印旛沼流域関連公共下水道<br>汚水・雨水管きょ<br>・江戸川左岸流域関連公共下水道<br>汚水・雨水管きょ<br>・単独公共下水道 |

## 旧

【下水道】
現在、本区域の南側の既成市街地及び面開発の進んでいる北東側が既に整備されており、目標年次の令和７年においては、引き続き既成市街地及び海老川上流地区土地区画整理事業の中で人口集中地区を中心とした処理区域の拡大を目標とする。なお、汚水処理施設については、「千葉県全県域汚水適正処理構想」におけるアクションプランに基づき、令和6年度末の概成に向け、施設の整備を進める。
【河川】
本区域の河川の整備水準は、河川ごとに定められる計画規模に基づくものとする。

**ｂ主要な施設の配置の方針**

ア．下水道
本区域の下水道は、印旛沼流域下水道及び江戸川左岸流域下水道の二つの流域下水道による処理区域と西浦、高瀬及び津田沼の三つの単独処理区域の合計５系統に区分して整備を進めている。

印旛沼流域下水道の処理区については、坪井特定土地区画整理事業区域内を含め、既成市街地はほぼ完了している。
江戸川左岸流域下水道の処理区については、本中山地区の整備が完了している。北西部の藤原、丸山地区については整備事業中であり、鎌ケ谷市と協力しながら完了を目指す。
また、単独処理区として西浦処理区については、本区域の中心市街地である湊町、西船橋太刀洗、城門、葛飾及び中山地区に至る市街地の整備をほぼ完了しており、引き続いて臨海処理系統の整備を行う。
高瀬処理区については、前原及び長津処理系統の整備をほぼ完了しており、引き続き海老川上流地区土地区画整理事業等に合わせ、整備を進める。
津田沼処理区については、習志野市と協力し面的な整備が完了した。
雨水については、西浦処理区の西船橋、葛飾、太刀洗、城門及び中山地区、高瀬処理区の谷津地区並びに津田沼処理区が、合流式で計画されておりその整備に努める。

イ．河川
一級河川桑納川の坪井土地区画整理事業に伴う延伸部及び二級河川海老川、飯山満川は、調節池を含めた河川改修事業を推進する。準用河川駒込川において事業を実施し早期整備を実現する。普通河川は、改修率が低いことから改修整備促進を図る。
なお、海老川、真間川、印旛沼の各流域では、水循環の健全化に向けた施策が策定されていることから、これらの施策の推進を図る。

**ｃ主要な施設の整備目標**

おおむね１０年以内に整備を予定する施設等は、次のとおりとする。

| 都市施設 | 名称等 |
|---|---|
| 下水道 | ・印旛沼流域関連公共下水道<br>汚水管渠の建設<br>・江戸川左岸流域関連公共下水道<br>丸山、藤原地区の汚水管渠の建設<br>・単独公共下水道 |

新

| | |
|---|---|
| | 西浦処理区の汚水・雨水・合流管きょ及び処理場・ポンプ場<br>高瀬処理区の汚水・雨水・合流管きょ、調整池及び処理場・ポンプ場 |
| 河川 | ・二級河川 海老川<br>・二級河川 飯山満川<br>・準用河川 駒込川 |

（注）おおむね 10 年以内に着手予定及び施行中の施設等を含むものとする。

**（４）市街地開発事業に関する主要な都市計画の決定の方針**

**①主要な市街地開発事業の決定の方針**

ア．船橋駅周辺南口地区

船橋駅周辺南口地区については、商業・業務・文化機能等が充実した中心商業地として、土地の高度利用と駅前広場の整備を促進するため、地権者の合意形成による市街地再開発事業の推進を図る。

イ．船橋駅周辺北口地区

船橋駅周辺北口地区については、市街地再開発事業等により、商業・業務・文化機能等が充実した中心商業地として、土地の高度利用を促進する。

ウ．西船橋駅周辺南口地区

西船橋駅周辺南口地区については、都市基盤の整備が行われないまま市街化が進んでいる。今後は、商業・業務施設の集積、文化活動の拠点形成を図り、西部地区の拠点として駅前広場の整備を含め、計画的な都市基盤整備を促進する。

エ．東海神駅周辺地区

東海神駅周辺地区については、低層の木造住宅が密集し、道路率・空地率が低いため、都市防災の観点から道路等の計画的な都市基盤整備を促進し、秩序ある良好な住宅市街地の創出を図る。

オ．飯山満地区

旧都市基盤整備公団による集合住宅の建設、また、宅地開発行為による低層住宅の建設等で計画的な整備が図られた地区であるが、飯山満駅周辺は、農地山林等の未利用地が一団として存在している。ついては、将来のスプロール化を抑制することと、道路を確保するため、土地区画整理事業等による計画的な整備を今後も推進していく。

カ．海老川上流地区

本区域の中心部に位置する東町、米ケ崎町、高根町、夏見、飯山満町の海老川上流地区については、東葉高速線海老川新駅を設置し、土地区画整理事業等により地域に必要な都市機能が集積した新たな拠点の形成を図る。

**②市街地整備の目標**

おおむね10年以内に実施する予定の事業は、次のとおりとする。

| 事業名等 | 地区名称 |
|---|---|
| 市街地再開発事業 | ・船橋駅南口地区Ｃ1、Ｃ2街区 |
| 土地区画整理事業 | ・飯山満地区<br>・海老川上流地区 |

（注）おおむね 10 年以内に着手予定及び施行中の事業を含むものとする。

旧

| | |
|---|---|
| | 西浦処理区の汚水・合流管渠の建設及び処理場の増設<br>高瀬処理区の汚水・合流管渠の建設及び処理場の増設 |
| 河川 | ・一級河川 桑納川<br>・二級河川 海老川<br>・二級河川 飯山満川<br>・準用河川 駒込川 |

（注）おおむね１０年以内に着手予定及び施行中の施設等を含むものとする。

**４）市街地開発事業に関する主要な都市計画の決定の方針**

**①主要な市街地開発事業の決定の方針**

ア．船橋駅周辺南口地区

船橋駅南口については、市街地再開発事業等による地区毎の計画的な整備を推進しており、第一地区の事業完成後も、商業・業務・文化機能等が充実した中心商業地として、土地の高度利用と駅前広場の整備を促進する。

イ．船橋駅周辺北口地区

船橋駅北口については、根幹的都市施設である都市計画道路及び駅前広場等の整備をさらに進めるとともに、市街地再開発事業等により、商業・業務・文化機能等が充実した中心商業地として、土地の高度利用を促進する。

ウ．西船橋駅周辺南口地区

西船橋駅南口については、都市基盤の整備が行われないまま市街化が進んでいる。今後は、商業・業務施設の集積、文化活動の拠点形成を図り、西部地区の拠点として駅前広場の整備を含め、計画的な都市基盤整備を促進する。

エ．東海神駅周辺地区

東海神駅周辺地区については、低層の木造住宅が密集し、道路率・空地率が低いため、都市防災の観点から道路等の計画的な都市基盤整備を促進し、秩序ある良好な住宅市街地の創出を図る。

オ．飯山満地区

旧都市基盤整備公団による集合住宅の建設、また、宅地開発行為による低層住宅の建設等で計画的な整備が図られた地区であるが、飯山満駅周辺は、農地山林等の未利用地が一団として存在している。ついては、将来のスプロール化を抑制することと、道路を確保するため、土地区画整理事業等による計画的な整備を今後も推進していく。

カ．海老川上流地区

本区域の中心部に位置する東町、米ケ崎町、高根町、夏見、飯山満町の海老川上流地区については、東葉高速鉄道東葉高速線新駅を設置し、土地区画整理事業等により地域に必要な都市機能が集積した新たな拠点の形成を図る。

**②市街地整備の目標**

おおむね１０年以内に実施する予定の事業は、次のとおりとする。

| 事業名等 | 地区名称 |
|---|---|
| 市街地再開発事業 | ・船橋駅南口Ａ１街区<br>・船橋駅南口Ｃ１街区 |
| 土地区画整理事業 | ・飯山満地区<br>・海老川上流地区 |

（注）おおむね１０年以内に着手予定及び施行中の事業を含むものとする。

## 新

### （５）自然的環境の整備又は保全に関する都市計画の決定の方針

**①基本方針**

本区域は、海から源流域までたどれる海老川が市の中心部を流れているほか、昔の海岸線の名残を伝えるクロマツの林やタブノキ、市街地に自然的な緑の景観を提供する斜面緑地など、魅力的な緑が数多くある。

これらの緑は、私たちの生活に安らぎを与えるだけでなく、防災・減災、都市環境の改善、生物多様性の保全などのさまざまな機能を有している。

南部地域では、源流域から海岸線まで緑と水に親しみながら散策でき、北部地域では豊かな自然と穏やかな田園風景のなかを散策できるようなネットワークを形成することや旧海岸線に残る美しいクロマツの林やタブノキを後世に残すことは、人と自然の共生を促し、本区域の魅力を維持することになる。

また、区域内のどこにでも緑が目に映り、身近なところに快適な公園がある、そして緑の多面的な機能を生かした環境に配慮した快適な街づくりを進めていく。

このような、全ての住民が緑と水にふれあいながら歩ける都市を目指し、船橋をふるさととして健康に末永く暮らせる緑豊かな街を住民と共に実現していくために、以下の項目を基本方針とする。

○人と緑と生きものが共生しふれあえる、水と緑のネットワークをつくる
○多様な緑を生かし船橋らしい風格ある緑の都市をつくる
○安全で快適な暮らしに役立つ、質の高い緑を増やす
○住民・事業者との連携により、緑を守り育んでいく

・緑地の確保目標水準

| 緑地確保目標水準（令和27年） | 将来市街地に対する割合 | 都市計画区域に対する割合 |
|---|---|---|
| | 約14%（約792ｈａ） | 約17%（約1,497ｈａ） |

・都市公園等の施設として整備すべき緑地の目標水準

| 年次 | 令和2年 | 令和17年 | 令和27年 |
|---|---|---|---|
| 都市計画区域人口一人当り目標水準 | 7.6m²／人 | 8.0m²／人 | 9.8m²／人 |

**②主要な緑地の配置の方針**

**ａ環境保全系統**

## 旧

### ５）自然的環境の整備又は保全に関する都市計画の決定の方針

**①基本方針**

本区域は、海から源流までたどれる海老川が市の中心部を流れているほか、昔の海岸線の名残を伝えるクロマツの林や、市街地に自然的な緑の景観を提供する斜面緑地など、魅力的な緑が数多くある。

南部地域では、源流から海岸線まで緑と水に親しみながら散策できたり、北部地域では豊かな自然と穏やかな田園風景のなかを散策できるようなネットワークの形成や、旧海岸線に残る美しいクロマツの林を後世に残すことは、本区域の魅力を一層高めることになる。また、区域内で、どこにでも緑が目に映り、身近なところに快適な公園がある緑の街づくりを進めていく。

このような、全ての住民が緑と水にふれあいながら歩ける都市を目指し、船橋をふるさととして末永く暮らせる緑豊かな街を住民と共に実現していくために、以下の項目を推進する。

○人と緑と生きものがふれあえる、水と緑のネットワークをつくる
○多様な緑により、風格ある緑の都市をつくる
○安全で快適な暮らしに役立つ、質の高い緑を増やす
○市民との連携により、緑を守り育んでいく

・緑地の確保目標水準

| 緑地確保目標水準（令和１７年） | 将来市街地に対する割合 | 都市計画区域に対する割合 |
|---|---|---|
| | 約14%（約792ｈａ） | 約17%（約1,497ｈａ） |

・都市公園等の施設として整備すべき緑地の目標水準

| 年次 | 平成２２年 | 令和７年 | 令和１７年 |
|---|---|---|---|
| 都市計画区域人口一人当り目標水準 | 7.2 ㎡／人 | 8.0 ㎡／人 | 9.8 ㎡／人 |

**②主要な緑地の配置の方針**

本区域は、平成５年９月に「環境共生モデル都市」の指定を受け、「船橋市都市環境計画」が策定されており、この中で示された、北部地域から南部地域にかけて連なる水と緑を結ぶ南北環境軸の構想に基づき、環境保全系統、レクリエーション系統、防災系統及び景観系統の総合的なネットワークの形成を図る。

また、本区域の北部丘陵地帯に源を発し、中心市街地を流れ、昔から地域の人々と密接な関わりを持つ海老川流域においては、市街地、農地、山林などを広く取り込んだ地域ぐるみの施策である「海老川流域水循環系再生行動計画」に基づき、河川改修等や公園・緑地の整備・保全が推進されている。

**ａ環境保全系統**

| 新 | 旧 |
| --- | --- |
| ア．南部海老川環境軸<br>海老川、長津川、北谷津川、高根川及びその周辺を南部海老川環境軸と位置づけ、動植物の生息環境の保全・創出を行うとともに、水辺での学習活動などを行い、住民の交流が生まれる環境共生拠点としての形成を図る。また、散策路や自転車道の整備を検討するなど、自然的環境を生かした水と緑のネットワークづくりを進める。 | 水と緑のネットワークを形成し、緑や生きものにふれあえるように既存の施設や自然的な資源の保全と新たな施設の整備などにより、南北環境軸をさらに展開し、南部海老川環境軸と北部アンデルセン環境軸の 2 つの環境軸を設置する。<br>ｱ. 南部海老川環境軸<br>海老川、長津川、北谷津川、高根川及びその周辺を南部海老川環境軸と位置づけネットワーク化を図る。将来的には都市部の自然的な緑と水の骨格的な軸に位置づけ、海老川流域全体を広域公園的な場として環境の向上を図る。南部海老川環境軸は、次の２つの環境軸から形成する。<br>・海老川、長津川環境軸<br>既に整備された河川沿いのプロムナードと長津川調節池や公園のほか、海老川上流の面整備事業と連携を図り形成する環境軸。<br>・北谷津川、高根川環境軸<br>夏見緑地のほか、周辺の斜面緑地を保全し、自然的な景観を維持するとともに金杉自然の郷などの拠点施設、北谷津川、高根川沿いのプロムナードなどの整備により形成する環境軸。 |
| イ．北部アンデルセン環境軸<br>アンデルセン公園､県民の森を中心とした地域には多くの樹林地が残されているため、緩やかな規制と管理者への支援等により、自然的環境の保全と緑のネットワークづくりを進める。また、農村部の田園の保全に努める。 | ｲ. 北部アンデルセン環境軸<br>アンデルセン公園、県民の森を中心に、既存の道路を活用した散策路の整備と、周辺の樹林などの自然環境の保全により、小室駅から三咲駅まで、自然的な風景や古い民家集落等の歴史的な資源などに親しみながら北部の自然を歩いて回れるネットワークとして整備を図る。また、農村部の田園風景の保全に努める。 |
| **ｂレクリエーション系統**<br>ア．住区基幹公園（街区公園、近隣公園、地区公園）<br>市街地を町丁目や線路等の分断要素の点から54の公園整備推進地区に分け、各地区の公園整備状況をもとに、住区基幹公園が不足している地区を優先的に整備する。 | **ｂレクリエーション系統**<br>ｱ. 街区公園<br>街区公園は、その他の公園種別に比べて比較的整備が進んでいるが、不足している地域がある。一方、地域のコミュニティに根づいた境内地や、広場なども本区域には分布している。このため、このような街区公園及び街区公園と同等の機能を果たす代替地が誘致圏内にない地域を街区公園不足地として、優先的に整備を促進する。<br>ｲ. 近隣公園・地区公園<br>近隣公園及び地区公園は、本区域において著しく不足し、また、まとまった用地を必要とするため整備が困難な公園である。一方、高齢化社会の到来や災害時の一時避難地としての重要性などから積極的な整備が必要であり、本区域の実状を鑑みながら、徒歩圏（15 分、１ｋｍ）に個性のある身近な公園を確保する。 |
| イ．都市基幹公園（総合公園、運動公園）<br>都市の中の身近な公園・緑地や住民のレクリエーション需要に応える都市基幹公園の整備に努め、都市の快適性や健康の維持に寄与する公園をバランスよく配置する。<br>ウ．広域公園<br>広域的な圏域を持つ公園は、地域の特性や住民のニーズを踏まえつつ、配置バランスを考慮した整備を図る。<br>エ．公園施設の再整備<br>施設の老朽化や利用形態の変化、子育て支援や高齢化対応の充実など、施設の状況や地域のニーズを踏まえて、機能の集約、分配及び再整備による活性化を検討する。 | ｳ. 広域公園・総合公園・運動公園<br>都市基幹公園であるこれらの公園について配置バランスを考慮した整備を図っていく。 |
| **ｃ防災系統**<br>緑やオープンスペースは、雨水の貯留浸透機能、延焼防止機能、急斜面の崩壊防止機能、 | **ｃ防災系統**<br>本区域では、地域防災計画に基づき、避難場所の指定や、防災協力農地制度の促進等、 |

70

| 新 | 旧 |
| --- | --- |
| 災害時の一時避難地としての機能等を有している。このため、地域特性に応じた公園・緑地の配置や公園内への雨水貯留浸透施設、火災に強い樹木の植栽、防災資機材の設置などを検討する。<br>また、防災活動の拠点となる防災機能の高い公園を適切に配置する。<br>さらに、市街化区域内に多く指定された生産緑地、歩いて行ける身近な公園等により、体系的に空地の確保を図る。 | 災害に強い街づくりが推進されている。これら避難場所のほか、市街化区域内に多く指定された生産緑地、緑の基本計画に基づき歩いて行ける範囲内に確保される身近な中規模公園等により、区域全域に体系的に空地の確保を図る。丘陵地の斜面地等については、土砂災害等を防止する緑地として位置づけ、保安林等としてこれらを保全する。 |
| **ｄ景観構成系統** | **ｄ景観構成系統**<br>都市において、視覚的に緑量を感じる緑を増加させるために、街路樹による連続する緑空間を形成するとともに、景観木と生垣運動を都市計画制度や市街地開発事業に連動させて良好な都市景観の形成及び緑量を感じる緑の向上を図る。 |
| ア．緑の東西軸<br>ＪＲ総武線沿いの旧海岸線に残る樹林等を、本区域の特徴的な景観軸として緑の東西軸と位置づけ、かつての海辺の景観を今に伝える旧海岸段丘上にわずかに残る松林や社寺林を保全し、周辺の住宅地と一体となった良好な緑地空間の形成を図る。<br>イ．連続する緑空間の形成<br>一定幅員以上の道路整備においては、街並みや地域特性を考慮した街路樹の導入を検討し、道路緑化を推進する。<br>ウ．立体的な緑化の推進<br>住民が身近な生活の中で豊かな緑を感じられるよう、公共施設や民間施設において壁面緑化及び緑のカーテンなどの立体的な緑化や生垣設置を推進し、視覚的に緑量を感じさせるなど、緑の効果を高める。<br>エ．緑の育成「住民と一緒に育てる緑の都市」<br>都市の緑化を一層推進するため、住民の緑化活動を支援する。支援にあたっては、緑化に関する情報の提供やイベント開催などの普及・啓発活動に取り組んでいく。 | ｱ. 街路樹による連続する緑空間の積極的形成<br>道路緑化を積極的に進めることにより目に映る緑をつないでいく。<br><br>ｲ. 景観木・生垣運動での緑の街づくり<br>都市景観の向上に資するものとして、都市計画制度や市街地開発事業に連動させて、市街地内全域で目に映る緑の向上を図るほか、面的に緑化推進に取り組む区域を設定し、効果的に緑化を進める。<br>ｳ. 緑の育成「住民と一緒に育てる緑の都市」<br>都市の緑化を一層推進するためには、緑化に関する情報の提供や各種支援などの普及・啓発活動を住民に対して行い、住民と一緒に緑を育てていくことが必要である。このため、住宅や企業敷地などの民有地の緑化について普及啓発活動に取り組んでいく。 |
| **ｅその他** | **ｅその他**<br>樹林に対する開発の圧力は、市街化区域、市街化調整区域で異なる。このため、市街化区域と市街化調整区域とでは異なる保全方策を適切に適用する。また、本区域で従来用いられていなかった特別緑地保全地区制度についても、用地を段階的に公有化したり、寺社などの樹林の担保性を一層向上させる方策として活用する。<br>優先的に保全する樹林として「南北環境軸形成上重要な自然林」、「緑の東西軸を形成する自然林」「生物生息上重要な自然林」を位置づけ、積極的に保全を図る。 |
| ア．市街化区域の樹林の保全<br>市街化区域の樹林地は、開発圧力が高いことから、南北環境軸の形成や緑の東西軸の形成上重要な樹林地を対象に、保全を法的に担保できる制度の活用を検討する。<br><br>イ．市街化調整区域の樹林の保全<br>・中部地域<br>本地域は南北環境軸にあたり、斜面緑地により形成される緑の景観が最大の資源となっているため、これらの樹林の保全を図る。<br><br>・北部地域 | ｱ. 市街化区域の自然林の保全<br>市街化区域の樹林は、開発圧力が高いことから、南北環境軸の形成や緑の東西軸の形成上重要な樹林を対象に、都市緑地化や特別緑地保全地区化など、担保性の強い方策を適用することにより保全を図る。<br>ｲ. 市街化調整区域の樹林の保全<br>・中部地域<br>本地域は南北環境軸形成上、北谷津川・高根川環境軸にあたり、斜面緑地により形成される緑の景観が最大の資源となっている。このため、特別緑地保全地区制度の活用を含めて樹林の保全を図る。<br>・北部地域 |

71

| 新 | 旧 |
| --- | --- |
| 本地域は北部アンデルセン環境軸形成上、樹林が歴史的資源と一体となるなどして、景観的にも、自然的にも重要なものや、水系と一体となって生物生息上重要なものなどがあり、これらの樹林の保全を図る。<br>ウ．ネイチャーポジティブ（自然再興）の実現に向けた取組の推進<br>多様な自然的環境の保全と利用、行動変容につながる普及・啓発や環境教育の促進などにより、生物多様性を保全し、回復を図る。<br>エ．三番瀬の保全<br>三番瀬の豊かな生態系を将来の世代に残し、干潟の恵みを享受できるよう、干潟への負荷の抑制、三番瀬の自然的環境や漁場の保全・再生・利用を図る。 | 本地域は北部アンデルセン環境軸形成上、樹林が歴史的資源と一体となるなどして、景観的にも、自然的にも重要なものや、水系と一体となって生物生息上重要なものなどがあり、これらの樹林の保全を図る。 |
| **③実現のための具体の都市計画制度の方針**<br>**ａ公園緑地等の施設緑地**<br>ア．街区公園は、主として街区内に居住する者の利用に供することを目的とする公園で、住圏毎の人口規模、公園種地の有無等を考慮し配置する。<br>イ．近隣公園は、主として近隣に居住する者の利用に供することを目的とする公園で、住圏毎の人口規模、公園種地の有無等を考慮し配置する。<br>ウ．地区公園は、主として徒歩圏域内に居住する者の利用に供することを目的とする公園で、住圏毎の人口規模、公園種地の有無等を考慮し配置する。<br>エ．総合公園は、既設のアンデルセン公園の施設の改修や再整備を行い、機能・魅力を高める。<br>オ．運動公園は、既設の船橋市運動公園の老朽化した施設の再整備を行うとともに、住民の利便性を図るため新たな公園の整備を検討する。<br>カ．広域公園は、県北西部の葛南自然ふれあいモデル地区構想に基づき整備を図る。<br>キ．緑地は、南北環境軸を構成する海老川を中心として、河川等を生かした緑道を配置する。また、重要性の高い樹林を都市緑地として確保する。<br>ク．墓園は、船橋市霊園の整備を図る。<br>ケ．公共施設緑地は、長津川調節池、高瀬下水処理場、海老川調節池等の確保を図る。 | **③実現のための具体の都市計画制度の方針**<br>**ａ公園緑地等の施設緑地**<br>ｱ. 街区公園は、主として街区内に居住する者の利用に供することを目的とする公園で、住圏毎の人口規模、公園種地の有無等を考慮し配置する。<br>ｲ. 近隣公園は、主として近隣に居住する者の利用に供することを目的とする公園で、住圏毎の人口規模、公園種地の有無等を考慮し配置する。<br>ｳ. 地区公園は、主として徒歩圏域内に居住する者の利用に供することを目的とする公園で、住圏毎の人口規模、公園種地の有無等を考慮し配置する。<br>ｴ. 総合公園は、既設のアンデルセン公園の施設の改修や再整備を行い、機能・魅力を高める。<br>ｵ. 運動公園は、既設の船橋市運動公園に加え、市民の利便性を図るため新たな公園の整備を検討する。<br>ｶ. 広域公園は、葛南地区に公園を配置する。<br>ｷ. 緑地は、南北軸を構成する海老川を中心として、河川等を生かした緑道を配置する。また、重要性の高い樹林を都市緑地として確保する。<br>ｸ. 墓園は、船橋市霊園の整備を図ることとする。<br>ｹ. 公共施設緑地は、長津川調節池、高瀬下水処理場、海浜公園、海老川調節池等の確保を図る。 |
| **ｂ地域制緑地**<br>ア．指定樹林制度の活用や特別緑地保全地区指定の検討等により、市街地の樹林、斜面緑地、社寺緑地等の保全を図る。<br>イ．風致地区については、地域の実状に配慮しつつ、現在の指定区域4箇所の継承により、都市における自然的な要素に富んだ良好な景観の維持、都市環境の保全を図る。<br>ウ．都市農地が有する緑地機能及び多目的保留地機能を維持・発揮させるため、生産緑地制度を活用することにより、都市農地の保全を図っていく。 | **ｂ地域制緑地**<br>良好な自然的環境の保全等を図るため、特別緑地保全地区等の指定を以下のように進めるものとする。<br>ｱ. 特別緑地保全地区制度を活用し、市街地の樹林、斜面緑地及び社寺緑地等の保全を図ることとする。<br>ｲ. 風致地区については、地域の実状に配慮しつつ、現在の指定区域４箇所の継承を図る。<br>ｳ. 都市農地が有する緑地機能及び多目的保留地機能を維持・発揮させるため、生産緑地制度を活用することにより、都市農地の保全を図っていく。<br>ｴ. その他の保全地区については、条例による保全樹林及び農地を維持していくこととする。 |
| **④主要な緑地の確保目標**<br>おおむね10年以内に整備を予定する公園等は、次のとおりとする。<br>**ａ公園緑地等の施設緑地** | **④主要な緑地の確保目標**<br>おおむね１０年以内に整備を予定する公園等は、次のとおりとする。<br>**ａ公園緑地等の施設緑地** |

72

| 新 | 旧 |
|---|---|

**新**

| 種別 | 名称等 |
|---|---|
| 広 域 公 園 | 葛南広域公園 |
| 運 動 公 園 | （仮称）第2運動公園 |
| 近 隣 公 園 | 大穴近隣公園 |
| 街 区 公 園 | （仮称）二和東公園<br>かいなん公園 他 |

（注）おおむね 10 年以内に着手予定及び施行中の公園等を含むものとする。

**旧**

| 種別 | 名称等 |
|---|---|
| 広 域 公 園 | 葛南広域公園 |
| 運 動 公 園 | （仮称）第２運動公園 |
| 近 隣 公 園 | 大穴近隣公園 |
| 街 区 公 園 | （仮称）二和東公園<br>（仮称）西船公園 他 |

（注）おおむね１０年以内に着手予定及び施行中の公園等を含むものとする。

73

都市計画区域の整備、開発及び保全の方針変更理由書

変更理由

令和３年度の都市計画基礎調査の結果等に基づき、将来人口の見通しや土地利用、都市施設の整備など社会経済状況の変化、さらに、「都市計画見直しの基本方針」の「都市計画見直しの基本的な考え方」等を踏まえ、都市計画の目標、目標年次等に関連する変更を行うものである。

また、広域幹線道路の整備進展や生活・経済圏の拡大、自然災害の激甚化・頻発化など、県を取り巻く状況の変化に対応していくためには、広域的な枠組み（圏域）による都市計画を推進していくことが必要となっており、野田都市計画区域外１０都市計画区域を東葛・湾岸広域都市圏に位置付け、都市の将来像を明確にするとともに、都市計画の基本的な方向性を示すものとして、東葛・湾岸広域都市圏都市計画区域の整備、開発及び保全の方針として策定するものである。