

鎌ヶ谷都市計画

都市計画区域の整備、開発及び保全の方針

平成28年3月4日

千葉県

鎌ヶ谷都市計画都市計画区域の整備、開発及び保全の方針の変更

都市計画都市計画区域の整備、開発及び保全の方針を次のように変更する。

目次

1. 都市計画の目標	1
1) 都市づくりの基本理念	1
① 千葉県の基本理念	1
② 本区域の基本理念	2
2) 地域毎の市街地像	3
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	4
1) 区域区分の決定の有無	4
2) 区域区分の方針	5
① おおむねの人口	5
② 産業の規模	5
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	6
3. 主要な都市計画の決定の方針	6
1) 都市づくりの基本方針	6
① 集約型都市構造に関する方針	6
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	6
③ 都市の防災及び減災に関する方針	6
④ 低炭素型都市づくりに関する方針	7
2) 土地利用に関する主要な都市計画の決定の方針	7
① 主要用途の配置の方針	7
② 市街地における建築物の密度の構成に関する方針	8
③ 市街地における住宅建設の方針	8
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	9
⑤ 市街化調整区域の土地利用の方針	10
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	11
① 交通施設の都市計画の決定の方針	11
② 下水道及び河川の都市計画の決定の方針	14
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	16
① 主要な市街地開発事業の決定の方針	16
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	17
① 基本方針	17
② 主要な緑地の配置の方針	17
③ 実現のための具体の都市計画制度の方針	18
④ 主要な緑地の確保目標	19

1. 都市計画の目標

1) 都市づくりの基本理念

①千葉県の基本理念

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。

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。

「人々が集まって住み、活力あるコミュニティのある街」

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。

「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」

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。

「人々が安心して住み、災害に強い街」

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。

「豊かな自然を継承し、持続可能な街」

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。

②本区域の基本理念

本区域は、千葉県の北西部に位置し、東は白井市、南は船橋市、西は市川市及び松戸市、北は柏市に隣接し、首都圏整備法に基づく近郊整備地帯に位置し、東京都心から約25kmの距離にある。

地形は、大部分が平坦な台地で数条の谷津があり、本区域の雨水は、北部の地域は柏市を経て手賀沼へ、東部の地域は白井市を経て印旛沼へ流入し、それ以外の地域では市川市を経て東京湾に流入している。

大正12年に北総鉄道（現在の東武鉄道野田線）が開通し、昭和24年には新京成電鉄新京成線やバス路線の開通等により、交通の便の向上が著しくみられ都市化の傾向が顕著となった。

その後、昭和33年8月に町制が敷かれ、昭和46年9月には、人口4万4千余人で県下24番目の市となった。

本区域には、未だ相当の農地・山林等があり、農業面ではそ菜・果樹等を中心に耕作が続けられ、特に梨は県下屈指の生産地となっている。

一方、本区域は首都東京に近接していることから、人口増加の圧力の影響を受け、都市基盤がほとんど未整備のまま市街地の拡大が行われた。

しかし、昭和54年3月には、隣接する千葉ニュータウンの住民の足として北総開発鉄道の営業が開始され、平成3年3月には二期工事として都内の京成高砂駅への延伸工事が完成し、また、本区域の中心市街地として整備を進めていた新鎌ヶ谷特定土地区画整理事業区域（以下：新鎌ヶ谷地区）内において東武鉄道野田線新鎌ヶ谷駅が平成11年11月に完成し、新京成電鉄新京成線・北総鉄道北総線との総合乗換駅となるなど、利便性の向上が一層図られた。

また、平成22年7月には、京成電鉄成田空港線（成田スカイアクセス）により私鉄4路線の結節点となり、都心と成田国際空港から約30分という優位性を持ち、さらには東京外かく環状道路に接続する北千葉道路の整備も進められている。

しかし、これまで人口増加を前提とした都市づくりから、今後は人口減少、少子高齢化の進展、都市の防災性の向上、環境負荷の低減、良好な景観の保全・形成、社会経済情勢の変化に対応した都市計画の取組が必要となっている。

こうした中で、本区域の地形と特性を十分に生かし、魅力あるまちづくりを実現するため、「人間尊重・市民生活優先」の基本理念のもとに、目指すべき都市像を「緑とふれあいのあるふるさと 鎌ヶ谷」とし、「21世紀の鎌ヶ谷市の姿」を実現するため、次の3つの基本目標を定めてまちづくりを進める。

「健康で生きがいのある 福祉・学習都市」をめざして

「自然と社会が調和する 環境共生都市」をめざして

「躍動感と魅力あふれる 交流拠点都市」をめざして

以上の基本理念・基本目標を踏まえ、鎌ヶ谷市全域を鎌ヶ谷都市計画区域として整備、開発及び保全の方針を定める。

2) 地域毎の市街地像

本区域を北部地域、西部地域、中央東地域、中央地域、東部地域、南部地域の6地域に分け、地域毎の市街地像の目標を次のとおり定める。

①北部地域

六実駅周辺の北部地域については、同駅を中心とした市街地の生活サービス機能の充実を図るとともに、大津川沿いの谷津や農地、樹林など豊かな自然環境を有する地域であることから、みどりと水が身近に感じられるうるおいのあるまちづくりを進める。

②西部地域

くぬぎ山駅周辺及び北初富駅北側周辺の西部地域については、各駅を中心とした市街地の近隣商業拠点としての機能の充実と、居住環境に配慮した市街地の形成及びみどり豊かな田園風景の保全を目指したまちづくりを進める。

③中央東地域

初富駅東側周辺から鎌ヶ谷大仏駅北側周辺に広がる中央東地域については、低層住宅を中心としたゆとりある市街地の形成と、みどり豊かな田園風景と居住環境が調和したまちづくりを進める。

④中央地域

本区域の中央部に広がる中央地域については、南北に位置する3つの核（新鎌ヶ谷駅周辺、初富駅周辺、鎌ヶ谷駅周辺）が市の拠点的性格を持った都市軸を構成していることから、ふれあいとにぎわいのある中心市街地の形成を基本として、複合化された魅力ある空間の形成と市民生活の利便性向上に向けたまちづくりを進める。また、鎌ヶ谷市景観計画においては、新鎌ヶ谷駅を中心とした産業・業務の中心市街地とその周辺の住宅地を含む地域を景観重点地区と定めており、景観形成の目標を「人を呼び込み、文化を育む新鎌ヶ谷地区」とし、「うるおい」「ゆとり」「癒し」のある都市環境の創出を図り、住む人にとっても、訪れる人にとっても心身ともに癒される人間性豊かなまちづくりを進める。

⑤東部地域

鎌ヶ谷大仏駅南側周辺から、鎌ヶ谷駅南側周辺及び馬込沢駅東側周辺に広がる東部地域については、各駅の周辺市街地のそれぞれの特性を活かしたサービス機能の充実と都市施設などの充実によるゆとりある市街地の形成、そして、田園風景の生産緑地地区の農地を生かした静かでゆとりあるまちづくりを進める。

⑥南部地域

北初富駅南側周辺及び馬込沢駅西側周辺の南部地域については、各駅の周辺市街地のそれぞれの特性を活かしたサービス機能の充実と駅周辺のゆとりある居住環境の形成を図るとともに、大柏川、中沢川、根郷川沿いの谷津など豊かな自然環境を有する地域であることから、みどりと水が身近に感じられるうるおいのあるまちづくりを進める。

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

1) 区域区分の決定の有無

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。

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（東武鉄道野田線、新京成電鉄新京成線、北総鉄道北総線、京成電鉄成田空港線（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。

このような条件から、鎌ヶ谷町であった昭和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、新鎌ヶ谷地区や鎌ヶ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、みどり豊かな鎌ヶ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。

そのため、都市近郊農業の振興及び現存する良好な自然環境を確保し、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。

2) 区域区分の方針

① おおむねの人口

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。

区分	年次	平成22年	平成37年
	都市計画区域内人口		約108千人
市街化区域内人口		約99千人	おおむね100千人

なお、平成37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	平成37年
	生産規模	工業出荷額	約293億円
卸小売販売額		約864億円	おおむね1,130億円
就業構造	第一次産業	約0.9千人 (1.9%)	おおむね1.0千人 (1.9%)
	第二次産業	約10.1千人 (21.3%)	おおむね12.8千人 (24.9%)
	第三次産業	約36.5千人 (76.8%)	おおむね37.6千人 (73.2%)

なお、平成37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、平成37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とおり想定する。

年次	平成37年
市街化区域面積	おおむね1,073ha

(注) 市街化区域面積は、平成37年時点における保留人口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。

3. 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 集約型都市構造に関する方針

本区域には、徒歩や自転車で利用できる8つの駅があり、その駅勢圏に市街地の大半が含まれ、各駅周辺を地域核とする都市構造となっている。

この各駅の中で、特に、市の中央部に南北に並ぶ3駅（新鎌ヶ谷駅、初富駅、鎌ヶ谷駅）周辺の地区は、さまざまな都市機能が集積するとともに交通結節点として本区域の拠点的性格を持つことから、これらの各駅周辺を中心核として、居住や商業・業務等の都市機能の一層の集積を図る。

また、都市計画道路や生活道路の整備、各拠点をつなぐ公共交通ネットワークの充実を図ることにより、集約型都市構造の形成を目指す。

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

主要幹線道路である北千葉道路の沿道等については、首都圏北部、千葉ニュータウン、そして成田国際空港を結ぶ広域的な交通利便性を生かし、周辺環境に配慮しつつ地域の活性化に資する物流・業務機能の計画的な誘導・集積を図る。

③ 都市の防災及び減災に関する方針

市街地開発事業等を基本として、土地の高度利用に配慮しながら、地区計画制度や建築協定などの手法を用いて、狭あい道路の改善を行い、避難路や火災発生時の延焼抑制機能となる道路、都市公園の整備など、地域の特性に応じて防災・減災を推進する。

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、山林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。

④ 低炭素型都市づくりに関する方針

駅周辺地区への都市機能の集約や、公共交通機関の利便性の向上による公共交通への利用転換、また住宅・建築物・インフラの省エネルギー化・長寿命化の促進等によって、エネルギーの効率的な利用や環境負荷の抑制を図り、低炭素な都市の構築を目指す。

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

a 業務地

新鎌ヶ谷地区は、東京都心部・成田国際空港・幕張新都心との連絡性の高い広域交通の結節点であるとともに、本区域の中心をなす重要な拠点となる地区である。

このため、本地区については、行政機能や、交通の利便性を活かした広域的な文化・情報・娯楽など多様な機能が複合した業務地として配置する。

b 商業地

ア 中心商業地

鎌ヶ谷駅周辺から初富駅周辺を経て新鎌ヶ谷駅周辺に至る区域を「都市軸」としてとらえ商業環境の整備を行い、広域型、地域型の中心商業地として配置する。

イ 一般商業地

都市化の進展と商業活動における住民サービスの向上を図るため、鎌ヶ谷大仏駅の周辺の既存の商業地区を、今後も一般商業地として配置する。

c 工業地

既存の工業地である東道野辺6丁目周辺地区及びくぬぎ山2丁目周辺地区は、混在する住宅地の居住環境の保全に配慮するとともに、工場の移転・集約化の動向を見据えながら、当面の間工業地として配置する。

d 住宅地

東武鉄道野田線及び新京成電鉄新京成線の各駅を中心に広がる既成市街地の住宅地は、今後も住宅地として配置し建物用途の純化を図るとともに、居住環境の整備に努める。また、計画的に開発、整備された住宅地は、良好な環境の維持に努め今後も住宅地として配置する。

また、新鎌ヶ谷地区周辺は、良好な環境を有した新市街地の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

本区域の業務地及び中心商業地は、多様な機能の集積を図る本区域の中心拠点として高密度利用を図る。また、一般商業地は、日常生活に必要な機能の集積を図る地区として、周辺の居住環境との調和に配慮した高密度利用を図る。

b 住宅地

住宅地は良好な居住環境を図るため、低層低密な独立住宅を配置することを基本とするが、新鎌ヶ谷駅、鎌ヶ谷駅、初富駅及び北初富駅の周辺は交通の至便性から、中高層を主体とした住宅を配置し土地の高密度利用を図る。

③ 市街地における住宅建設の方針

a 住宅建設の目標

本区域の住宅戸数は、量的には確保されているものの、住宅の質的向上と併せて居住水準の向上を図る必要がある。また、住民の生活水準の向上に伴い、住宅対策は「量の充足」から「質と環境の充実」へと転換し、居住水準の向上を図るため、すべての住民がその居住する地域の特性等に応じて、良好な居住環境の下に安定した生活を営むに足りる住宅を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。

ア 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努める。

イ 災害に対する安全性の確保、日照、通風及び採光等の衛生上または安全上支障のない水準の確保、また騒音、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低炭素で良好な居住環境の確保に努めるものとする。

ウ 世帯数の増加、住替え、建替え等による住宅需要を充足し、併せて千葉県住生活基本計画に定められた最低居住面積水準未滿の居住世帯の解消を図る等住民の居住水準の向上を期するため、需要に見合った住宅の供給に努めるものとする。

b 住宅建設のための施策の概要

本区域の住宅建設の目標を達成するため、次の施策の展開に努める。

- ア 良質な住宅ストックの形成に資するため、住宅の建設及び取得について、効率的な資金援助等がなされるように努めるものとする。
- イ 公共賃貸住宅の供給が援助を必要とする者に的確に行われるよう入居管理及び家賃の適正化を推進すると共に、必要に応じ新規の供給に努めるものとする。
- ウ 住宅建設の円滑化を図るため、新たな市街地においては計画的な宅地開発を推進し、既成市街地における土地の有効利用を促進するよう努めるものとする。

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

ア 土地の高度利用に関する方針

鉄道4路線の総合乗換駅である新鎌ヶ谷地区については、広域的な商業・業務機能の集積を図る本区域の中心拠点として、土地の高度利用を促進する。

鎌ヶ谷駅及び初富駅周辺の既成市街地は、本区域の玄関口にふさわしい都市空間の創造を目指し、道路等の都市基盤に合わせ、土地の高度利用を促進する。

イ 用途転換、用途純化又は用途の複合化に関する方針

東道野辺6丁目周辺地区及びくぬぎ山2丁目周辺地区の既存工業地については、住工の混在を解消するため工場の集団化や工場の移転等の動向を踏まえながら用途純化を促進し、良好な操業環境と居住環境の創出・保全を図る。

ウ 居住環境の改善又は維持に関する方針

行き止まり道路や狭あい道路等に囲まれ住宅の密集や敷地の細分化がなされているなど、居住環境の改善が必要な地区については、地区計画の活用等により、居住環境の改善を促進する。

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。

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

市街化区域内の斜面緑地や住宅地付近に残る社寺林等の樹林地、また生産緑地地区は、都市景観のうえで重要な緑地形態を構成することとなるので保全に努め、谷津等の起伏に富んだ本区域の地形を生かし、身近に感じられる自然景観の形成を図る。

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、良好な市街地環境の創出・維持を図る。

⑤ 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

北初富及び中沢地区の優良農地は、都市近郊農業地区として良好な環境を備えていることから、今後とも保全を図る。

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

準用河川大津川の周辺地区は、溢水や湛水による災害の発生の恐れがあることから、計画的な開発で良好な市街地の環境が確保される場合を除き、既成の緑地や農地等の保全に努める。

急傾斜地など土砂災害の恐れのある区域については、土砂災害警戒区域及び特別警戒区域の指定により、開発行爲の制限等を図り、安全性を確保する。

ウ 自然環境形成の観点から必要な保全に関する方針

本区域の北部に存する良好な樹林地は、都市環境の面からも重要な緑地であるため、極力その保全に努める。

エ 秩序ある都市的土地利用の実現に関する方針

新鎌ヶ谷駅や北初富駅の周辺で、住宅等の市街化が進行している地区については、地区計画の活用等により、無秩序な市街化を防止し、隣接する市街化区域と一体性のある土地利用を誘導する。

なお、千葉県全体で平成37年の計画人口フレームの一部が保留されている。については、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なかで、農林漁業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

本区域の鉄道網としては、東武鉄道野田線が南北に、新京成電鉄新京成線と北総鉄道北総線、京成電鉄成田空港線（成田スカイアクセス）がほぼ東西に走っている。

道路網としては、国道1路線、主要地方道3路線を中心に主要市道が配置されており、これらの鉄道網及び道路網が、本区域の市街地の形成に大きな役割を果たしている。

本区域の広域的な位置付けを交通体系から見ると、特に鉄道網については、都心に直結した北総鉄道北総線や都心と成田国際空港を結ぶ京成電鉄成田空港線（成田スカイアクセス）、連続立体交差事業が完了した東武鉄道野田線、連続立体交差事業を実施中の新京成電鉄新京成線及びこれら鉄道の結節点となる新鎌ヶ谷駅の総合乗換駅としての整備の促進によって、県内における交通上の要衝としての交通条件が整っている。しかし、道路網については、広域交通に対応した道路は、国道464号、主要地方道千葉鎌ヶ谷松戸線、船橋我孫子線、市川印西線に依存している状態であり、中心市街地において集中する交通の分散、初富駅周辺など既成市街地における円滑な交通処理、また新京成電鉄新京成線の踏切渋滞の改善等、課題が残っている。

このような交通課題の解決に向けて、都市計画道路3・4・5号船橋我孫子バイパス線の一部供用開始により中心市街地の通過交通の軽減が見られるなど、道路の整備推進が図られているところであるが、引き続き、自動車、鉄道、バス等の交通機関を総合的に機能させるよう適切に対応するため、本区域の交通体系の基本方針を次のとおり定め、安全で円滑な交通体系の確立を目指す。

- 1) 自動車交通と公共交通との適正な機能分担を図る交通体系の確立
- 2) 道路網の段階構成と居住環境を保全する交通体系の確立
- 3) 歩道のバリアフリー化や自転車通行空間の確保等、安全で快適な道路の整備推進

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

交通体系の基本方針に基づき、各機関の役割、分担を明確にし、かつ相互の有機的結合を強化するため、公共輸送機関の整備充実と道路体系の整備に努める。

1) 公共輸送網体系

鉄道については、新京成線連続立体交差事業の推進を図る。

2) 道路網体系

都市計画道路については、現在、市街地面積に対し約0.9km/km²(平成22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。

3) 交通結節点

現在、都市計画決定されている交通広場は、鎌ヶ谷駅東口交通広場、初富駅交通広場、新鎌ヶ谷駅北口交通広場、新鎌ヶ谷駅南口交通広場の4カ所あり、この内、既に鎌ヶ谷駅東口交通広場、新鎌ヶ谷駅北口交通広場及び新鎌ヶ谷駅南口交通広場については供用を開始している。

今後の整備水準目標としては、新京成電鉄新京成線の連続立体交差事業に併せて初富駅交通広場と北初富駅交通広場の整備を図る。

b 主要な施設の配置の方針

ア 道路

主要幹線道路として、本区域の北部を東西に走る3・1・1号北千葉鎌ヶ谷線の整備を促進するとともに、中心市街地に集中する交通の分散を図る3・4・5号船橋我孫子バイパス線の整備を図る。幹線道路として、中心市街地外郭の環状道路を形成する3・4・7号中沢鎌ヶ谷線及び3・4・10号中沢北初富線の整備を図る。

また、それらの環状道路と接続し市街地の骨格を形成する3・4・8号中沢南初富線、3・4・10号中沢北初富線及び3・3・16号新鎌ヶ谷南線の整備を図る。

さらに、本区域の市街地を南北に分断している新京成電鉄新京成線については連続立体交差事業を推進し、区域内の交通条件の向上に努めるとともに、これに関連する3・4・6号北初富軽井沢線や関連側道の7・6・1号富岡1号線ほか3路線については、新京成電鉄新京成線連続立体交差事業の進捗と併せて整備を図る。

一方、地区レベルでの交通条件の向上のため、幹線道路と一体となった補助幹線の整備を促進するとともに、交通安全及び環境面に配慮しつつ歩道等の整備に努める。

イ 鉄道

本区域での鉄道サービスの向上や輸送力の増強、都市交通の円滑化及び都市機能の向上を図るため、東武鉄道野田線に続き新京成電鉄新京成線の連続立体交差事業を推進する。

ウ 駐車場

- 1) 既成市街地の商業地及び駅周辺においては、安全で円滑な自動車交通の確保を図るため、民間有料駐車場を主体に整備に努める。
- 2) 自転車利用者の動向を勘案し、駅周辺での放置自転車の解消を図るため、自転車駐車場の建設及び自転車放置対策等を進める。

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。

主要な施設	名称等
道路・駅前広場	<ul style="list-style-type: none"> ・市街地の交通渋滞解消及び市街地外郭幹線道路の整備 都市計画道路3・1・1号北千葉鎌ヶ谷線 都市計画道路3・4・5号船橋我孫子バイパス線 都市計画道路3・4・10号中沢北初富線 ・新鎌ヶ谷地区周辺の道路の整備 都市計画道路3・3・16号新鎌ヶ谷南線 ・連続立体交差事業に係る関連側道の整備 都市計画道路7・6・1号富岡1号線 都市計画道路7・7・2号初富線 都市計画道路7・7・3号北初富線 都市計画道路8・7・1号富岡2号線 ・初富駅周辺地区の道路の整備 都市計画道路3・4・6号北初富軽井沢線 初富駅交通広場 北初富駅交通広場
鉄道	<ul style="list-style-type: none"> ・新京成線連続立体交差事業

(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】

本区域の都市化の進展に対し公衆衛生の保持、浸水の防止及び生活様式の改善等、本区域の生活環境の向上を図り、併せて広域的な公共用水域の水質を保全し、自然環境の保護等を図る必要がある。特に、本区域は地形上、一部の生活排水が印旛沼及び手賀沼に流入することとなっているが、印旛沼、手賀沼には湖沼水質保全特別措置法に基づき湖沼水質保全計画等が策定されており、こうした計画を推進するためにも、次の方針に基づき早急に公共下水道の整備を進める。

本区域の汚水については、流域別下水道整備総合計画に基づき印旛沼流域関連公共下水道、手賀沼流域関連公共下水道及び江戸川左岸流域関連公共下水道としてそれぞれ整備を進める。

また、雨水については、下流の河川の治水計画と十分調整を図りながら、雨水施設の整備を進める。

【河川】

本区域内の主な河川は、一級河川大津川及び大柏川、並びに準用河川大津川、中沢川、根郷川及び二和川等であり、これらの河川は雨水排除に大きな役割を果たしている。しかし、都市化の進展に伴い、治水安全度が低下しつつあることから、河川改修及び雨水貯留施設等雨水流出抑制事業を積極的に推進すると同時に、流域が本来有している保水・遊水機能の確保に努める。

また、市街地の開発にあたっては、雨水貯留浸透施設の整備等、水循環に配慮した総合的な治水対策を講じつつ、地域特性に即した水辺環境整備を含めた河川の整備を進めることを基本方針とする。

イ 整備水準の目標

【下水道】

目標年次の平成37年には、手賀沼流域関連区域の市街化区域全域について、処理が可能となるような水準を目標とする。また、おおむね20年後には、市街化区域全域の処理が可能となるような水準を目標とする。

なお、汚水処理施設は、「千葉県全県域汚水適正処理構想」に基づき整備を進める。

【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

汚水の整備について、本区域の東部地区は、印旛沼流域関連公共下水道として面的整備はほぼ終了した。したがって今後は、手賀沼流域関連公共下水道及び、江戸川左岸流域関連公共下水道の幹線整備、面整備を中心に進める。

また、雨水整備については、下流の河川の計画と十分調整を図りながら、雨水施設の整備を進める。

イ 河川

本区域は、地形上周辺と比較し相対的に高い位置にある。その結果、本区域の雨水は真間川、印旛沼及び手賀沼の各流域に分散しており、各流域とも都市化の進展により種々の問題が生じており、特に真間川においては、治水の安全性の向上が強く望まれ、現在、真間川流域整備計画及び鎌ヶ谷市雨水貯留事業基本計画を策定し関係機関の協力の下にその実現を目指している。また、大津川においては鎌ヶ谷市大津川流域全体計画を策定し、その実現を図っている。

このように、本区域においては真間川流域整備計画、鎌ヶ谷市雨水貯留事業基本計画及び鎌ヶ谷市大津川流域全体計画に基づき、河川の整備と併せて流出抑制策の推進を図る。また、印旛沼及び手賀沼流域については、広域的な視点からの雨水排水対策の検討を進める。

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設置など水循環の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。

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	・汚水 北初富、中央、南初富、道野辺中央、西道野辺、道野辺、馬込沢、東道野辺地区の市街化区域内の幹線整備、面整備
河川	・一級河川 大柏川 ・準用河川 二和川 ・準用河川 中沢川 ・準用河川 根郷川 ・準用河川 大津川

(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 鎌ヶ谷5・6・7丁目地区

鎌ヶ谷5・6・7丁目地区は、鎌ヶ谷大仏駅周辺に位置する既成市街地でありながら、都市的な未利用地が散在し低密度な土地利用の状況にあるため、土地利用を促進し良好な市街地を形成するために、市街地開発事業等により都市基盤の整備を図る。

イ 初富駅周辺地区

初富駅周辺地区は、新京成電鉄新京成線の連続立体交差事業の推進と併せ、既成市街地における土地の健全かつ合理的な有効利用を図るため、市街地開発事業等により都市基盤の整備を図る。

ウ 新鎌ヶ谷駅周辺地区

特定土地区画整理事業は完了したが、その周辺地区についても新京成電鉄新京成線の連続立体交差事業の推進と併せ、中心市街地としての機能をなす居住や商業・業務等の一層の集積を図るため、市街地開発事業等により都市基盤の整備を図る。

エ 北初富駅周辺地区

北初富駅周辺地区は、新京成電鉄新京成線の連続立体交差事業の推進と併せ、既成市街地における土地の健全かつ合理的な有効利用を図るため、市街地開発事業等により都市基盤の整備を図る。

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

都市における緑とオープンスペースの総合的な整備及び保全を図るため、「緑地の保全及び緑化の推進に関する基本計画」により、自然と調和した住みよいまち、緑とふれあいのあるまちの実現をめざすための指針とする。

本区域は下総台地上にあって海拔20～30mの台地が大部分であり、区域中央部の台地を中心に谷津及び傾斜地があり、北は大津川が柏市を経て手賀沼へ流入し、東は神崎川が白井市を経て印旛沼へ、西は根郷川が真間川を経て東京湾へと注いでいる。

市街地の多くは、台地上に形成されているが、首都近郊地域及び交通の便の向上により、都市化が著しく進展し、山林等の自然環境が失われてきている。

区域の緑地について見ると北部及び軽井沢・初富東部地区の樹林地、西部の斜面樹林地等が主要な緑地として存在している。

本区域は、自然とのバランスのとれた「人間尊重・市民生活優先」を目指し、北部・西部地区の緑地と谷津の斜面をベースに総合運動公園をシンボルとして位置付け、長期的な視点に立ち本区域の地形・特性を十分考慮し環境保全、レクリエーション、防災及び景観の観点から系統的な緑地の配置計画を行うことを基本方針とする。

・緑地の確保目標水準

緑地確保目標水準 (平成47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8% (約82ha)	約13% (約277ha)

・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	平成37年	平成47年
都市計画区域人口 一人当たり目標水準	5.4 m ² /人	6.6 m ² /人	10.2 m ² /人

② 主要な緑地の配置の方針

a 環境保全系統

ア 大津川・中沢川・根郷川周辺及び市街化区域内の貝柄山・囃子水地区の斜面緑地を保全する。

イ 市街地内の八幡神社・光円寺・宝泉院・長福寺の樹林は緑地として保全に努める。

b レクリエーション系統

- ア 都市基幹公園（総合公園、運動公園）及び住区基幹公園（街区公園、近隣公園、地区公園）の適正配置をし、住区基幹公園については住区を基本単位として近隣公園、街区公園並びに4ヶ所の地区公園を設置する。
- イ 市内の南北に1ヶ所ずつレクリエーションの場となる施設緑地の核を設定するため、北部地区に整備済の市制記念公園に隣接する一帯にレクリエーション機能を果たす総合運動公園を整備し、南部地区に根頭神社一帯の樹林地を中心に都市緑地として整備する。

c 防災系統

- ア 災害時の広域避難場所として市制記念公園、避難場所として鎌ヶ谷カントリークラブを指定し、今後、近隣公園・地区公園についても指定ができるよう整備に努める。
- イ 避難路として緑道を整備し、避難地との連携を図る。
- ウ 地すべりや土砂の崩壊等自然災害を防ぐため、斜面地等における緑地の保全を図る。

d 景観構成系統

- ア 市街地内の斜面緑地は、都市景観のうえで重要な緑地形態を構成することとなるので保全に努める。
- イ 八幡神社の樹林は景観的価値が高いので保全を図る。

e その他

総合的な緑地の配置方針として、市街地に現存する斜面緑地の保全と各系統別配置方針の相互関連を考慮しながら将来の緑地パターンとして、緑地又は緑道で結んだ総合的整備を促進する。

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、街区内に居住する者が容易に利用することができるように配置する。
- イ 近隣公園は、近隣に居住する者が容易に利用することができるように配置する。
- ウ 地区公園は、徒歩圏内に居住する者が容易に利用することができるように配置する。
- エ 総合・運動公園は、住民全般の休息、観賞、散歩、遊戯、運動などの用に供

することを目的とする公園で、本区域のシンボルとして、また、災害時の最終避難場所となる防災拠点としての機能を併せ持つように配置する。

オ 広域公園は、広域のレクリエーション需要を充足することを目的とする公園で、市川市、船橋市及び鎌ヶ谷市にまたがった区域に、葛南地域の核として配置する。

カ 樹木の豊富な地区については、樹林地を都市緑地の核として配置する。

b 地域制緑地

ア 緑地保全を定める地区は、無秩序な市街地化の防止や、市街地の樹林等を残すことにより、緑地保全を図る。

イ 生産緑地地区は、良好な生活環境の確保のため、現在指定されている地区の保全と促進を図り、良好な都市環境の形成を図る。

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。

公園緑地等の施設緑地

種 別	名 称 等
総合公園	(仮称) 総合運動公園
地区公園	栗野地区公園

(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。