

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
鎌ヶ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8年9月29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、鎌ヶ谷都市計画区域、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・	4 3
2 主要な都市計画の決定の方針・	4 3
(1) 都市づくりの基本方針・	4 3
(2) 土地利用に関する主要な都市計画の決定の方針・	4 4
(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・	4 7
(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・	5 1
(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・	5 2
【松戸都市計画区域】・	5 6
1 都市計画の目標・	5 6
(1) 本区域の基本理念・	5 6
(2) 地域毎の市街地像・	5 7
2 主要な都市計画の決定の方針・	5 7
(1) 都市づくりの基本方針・	5 7
(2) 土地利用に関する主要な都市計画の決定の方針・	5 9
(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・	6 1
(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・	6 8
(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・	7 0
【柏都市計画区域】・	7 4
1 都市計画の目標・	7 4
(1) 本区域の基本理念・	7 4
(2) 地域毎の市街地像・	7 5
2 主要な都市計画の決定の方針・	7 6
(1) 都市づくりの基本方針・	7 6
(2) 土地利用に関する主要な都市計画の決定の方針・	7 7
(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・	8 1
(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・	8 7
(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・	9 0
【我孫子都市計画区域】・	9 6
1 都市計画の目標・	9 6
(1) 本区域の基本理念・	9 6
(2) 地域毎の市街地像・	9 7
2 主要な都市計画の決定の方針・	9 8
(1) 都市づくりの基本方針・	9 8
(2) 土地利用に関する主要な都市計画の決定の方針・	9 8
(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 0 0
(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・	1 0 6
【鎌ヶ谷都市計画区域】・	1 1 0
1 都市計画の目標・	1 1 0

(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 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、流山市、八千代市、我孫子市、鎌ヶ谷市、浦安市
印旛 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、酒々井町、栄町
香取・東総 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 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、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 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、御宿町、鋸南町
内房 広域都市圏	木更津市、市原市、君津市、富津市、袖ヶ浦市

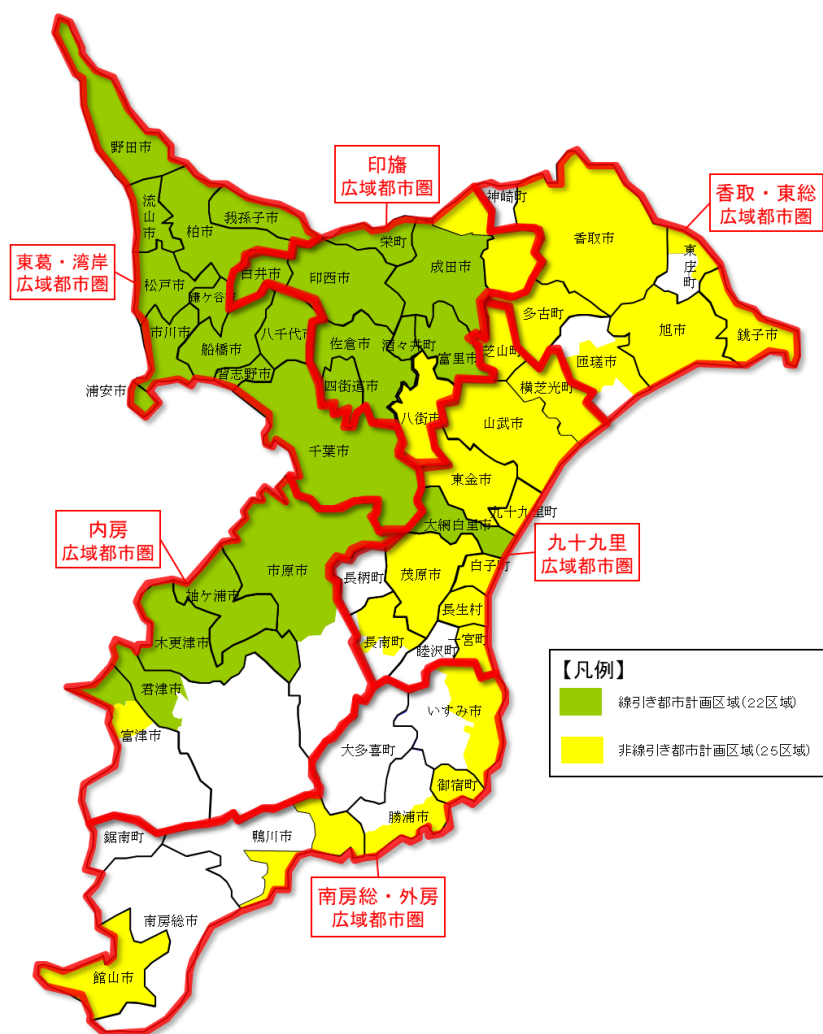


図 千葉県広域都市圏図

(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。

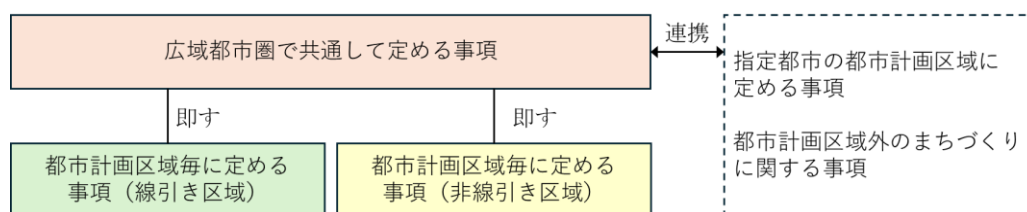


図 広域都市計画マスタープラン構成図

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、鎌ヶ谷、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。

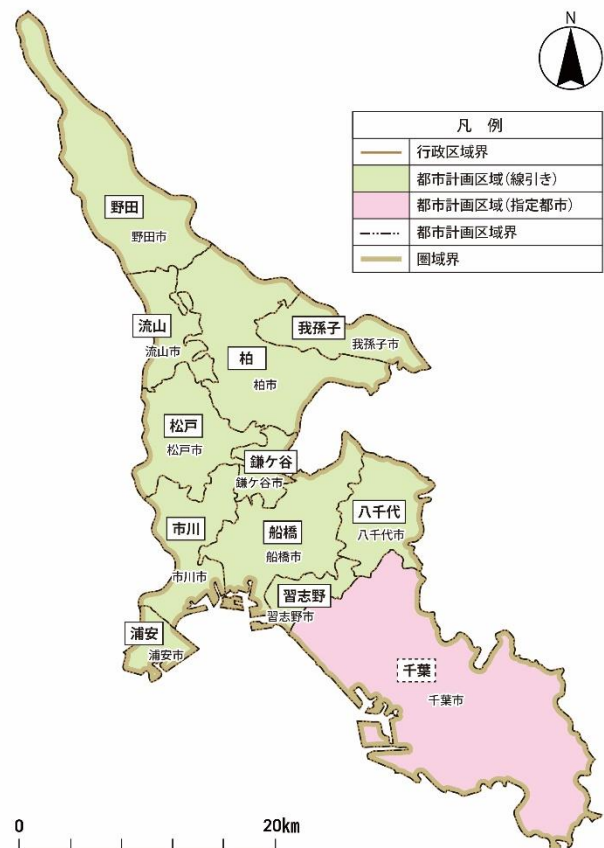


図 マスタープランの対象範囲

(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圈が形成され、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いく治水対策に加え、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、鎌ヶ谷、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、東京に比較的近距离に位置しながらも、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。 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。 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。 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。 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 30 k m 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。 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。 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。 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。 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。 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。 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、都市計画区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。 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。 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。 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。 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。 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 31 k m 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。 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%)
鎌ヶ谷	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・鎌ヶ谷市間）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、ウォークア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。
- ・長期末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

- ・污水处理施設については「千葉県全県域污水適正処理構想」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、住民の憩いやレクリエ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】

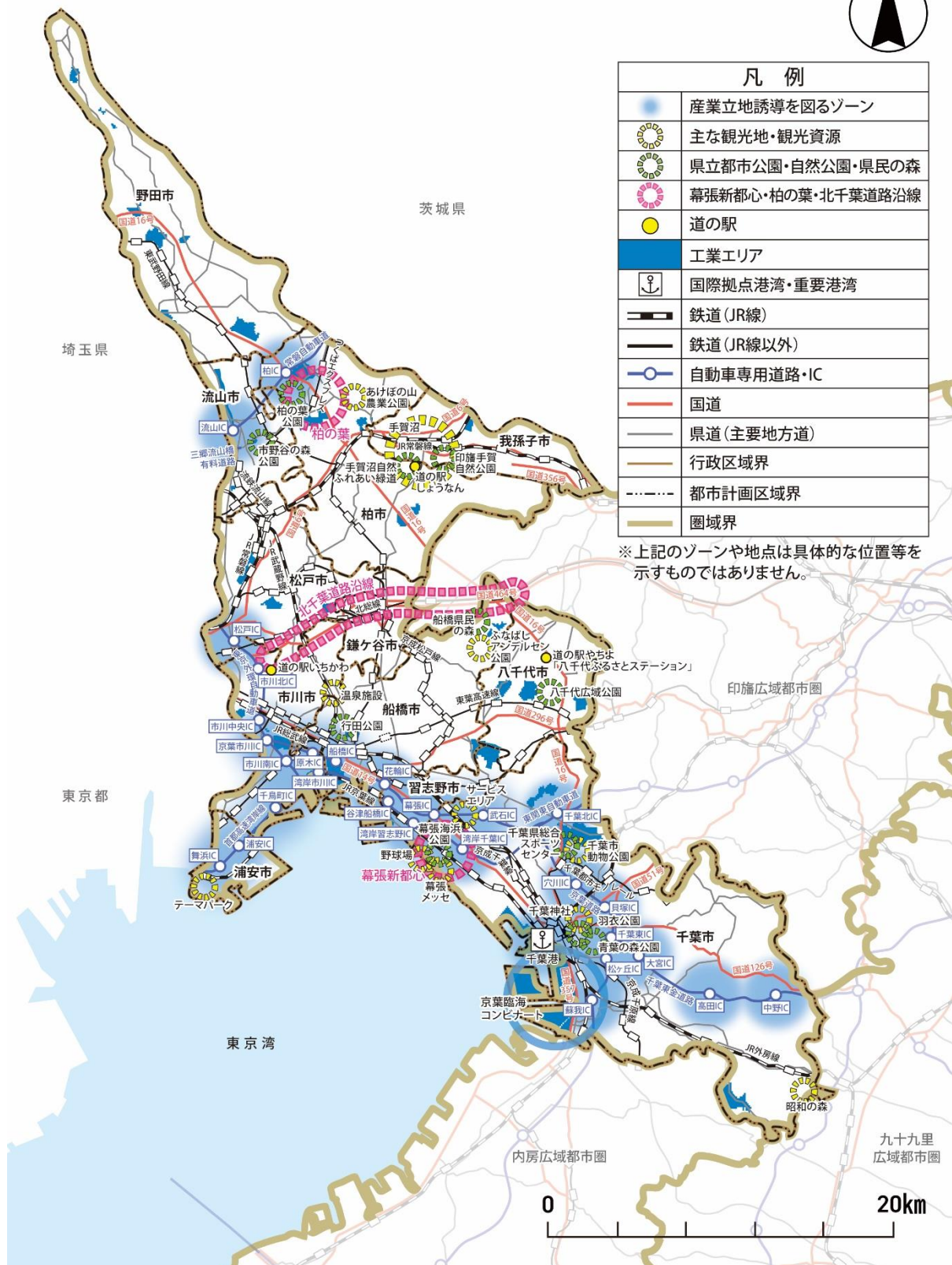


表 拠点・ゾーンの区分

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

§ 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】

1 都市計画の目標

(1) 本区域の基本理念

本区域は千葉県の北西部に位置し、江戸川、利根川及び利根運河に囲まれている。その恵まれた水運を生かし、古くから醤油醸造の地として発展してきた。また、関宿城址等の歴史的意義の高い遺産が多く残されている。

本区域は都心から 30 k m 圏にありながら、河川に囲まれた地理的条件により周辺都市と比較して都市化の波は緩やかであったが、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積極的に市街化が図られ、住宅都市化が進展した。また、歴史的文化的遺産の継承と農業の育成を図りつつ、都市機能の充実や生活環境の整備に努めてきた。

現在、住民を取り巻く社会や環境は、地球温暖化等の深刻化する環境問題、少子高齢化の進行、自然災害の頻発化・激甚化、地域コミュニティの希薄化、価値観の多様化、産業構造や雇用形態の変化等、多くの課題を抱えている。

このような状況の中で将来の都市像を考えていく上では、多様な都市機能が集積したコンパクトなまちづくりを目指し、利便性、住みやすさ及び生活環境の一層の向上を図り、持続可能なまちの活力の創出と魅力あるまちづくりの実現に向けて、住民や企業などの多様な主体の協働によるまちづくりが重要となる。

このような状況を踏まえ、本区域の持続的な発展を実現していくため、「～人のつながりがまちを変える～みんなでつくる 学びと笑顔あふれる コウノトリも住めるまち」の実現を将来都市像とし、この実現に向けて取り組むべき都市づくりの基本目標を次のように定める。

- a 自然的環境と調和するうるおいのある都市
- b 生き生きと健やかに暮らせる都市
- c 豊かな心と個性を育む都市
- d 安全で利便性の高い快適な都市
- e 住民がふれあい協働する都市
- f 活力とにぎわいに満ちた都市

(2) 地域毎の市街地像

本区域を住民の生活圏や歴史的なつながり等を踏まえて 9 地区に区分し、各地区の特性に応じた市街地像を次のとおりとする。

○中央地区

本地区については、野田市駅周辺、愛宕駅周辺及び中野台地区に本区域の中心部にふさわしい商業業務機能と都市基盤施設の備わった、にぎわいと活力に満ちた商業業務地の形成を図るとともに、清水公園駅周辺に地区住民の日常購買需要を満たす商業地の形成を図り、計画的に整備された清水公園駅の東側については、周辺の自然的環境と調和した緑豊かで落ち着きのある住宅地として維持増進に努める。また、地区内に多く残る歴史文化資源や自然資源を生かして、これらとふれあえる魅力的な都市空間の形成を図る。

○東部地区

本地区については、豊かな田園、樹林地等の緑地空間や利根川等の水辺空間を身近に感じられる、自然と共生した都市空間の形成を図るとともに、安全で快適な生活環境の創出に努める。

○南部地区

本地区については、梅郷駅周辺に本区域南部の拠点地区としてふさわしい都市機能を有する、発展性をもった活気あふれる商業地の形成を図る。また、梅郷駅を中心に広がる住宅市街地については、緑豊かな街並み景観を有する、ゆとりと魅力ある質の高い住宅市街地の形成を図る。

○北部地区

本地区については、川間駅南口周辺に都市機能を有する、落ち着きのある街並みと調和した商業地の形成を図るとともに、七光台駅西口周辺に、地区住民の日常購買需要を満たす商業地の形成を図る。また、計画的に整備された川間駅南地区等については、落ち着きのある住宅地として維持、増進に努める。七光台駅西地区については、周辺の自然的環境と調和した緑豊かで落ち着きのある住宅市街地の形成を図る。

七光台駅東側では、周辺地域を含め市街地環境や交通等を勘案しながら、駅周辺である立地を生かした適切な土地利用を図る。

○川間地区

本地区については、川間駅北口周辺に利便性の高い生活拠点となる商業地の形成を図る。また、豊かな田園環境や、利根川、江戸川、五駄沼等の優れた水辺環境と調和のとれた市街地の形成を図る。

○福田地区

本地区については、野田市スポーツ公園の整備、充実に努めるとともに、利根川、利根運河等の水と緑の豊かな自然的環境と共生した都市空間の形成を図る。また、計画的に整備された梅郷団地地区については、周辺環境と調和した良好な住宅地として維持、増進に努める。

○関宿北部地区

本地区については、城下町として発展してきた地域で、城址や史跡等の歴史的遺産が数多く存在し、これらを生かした歴史的、文化的なおいを有した市街地としての発展に努める。また、台町東地区については、幹線道路沿道に地区住民の日常購買需要を満たす商業地、首都圏中央連絡自動車道（以下「圏央道」という。）五霞インターチェンジ・境古河インターチェンジへのアクセス性を生かした工業地の形成を図る。

さらに、主要地方道結城野田線沿線についても、圏央道五霞インターチェンジ・境古河インターチェンジへのアクセス性を生かし、関宿中部地区の既存工業団地と連携した工業地の形成を図る。

○関宿中部地区

本地区については、関宿地区の中心として商業業務地の形成を図る。また、なみき地区については、関宿中央バスターミナルを交通拠点として、落ち着きのある街並みと調和した住宅市街地の形成を図る。

○関宿南部地区

本地区については、豊かな農地に恵まれているが、既存集落周辺にスプロール化が進み、人口が増加した地域であることから、今後も優良な農地を保全しつつ、既存集落との調整を図り、都市機能の向上を図る。

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

人口減少、少子高齢化の進展を踏まえ、若い世代や子育て世代の定住人口の増加により活力あるコミュニティを維持するため、既成市街地の整備改善を進めながら、川間駅、七光台駅、清水公園駅、愛宕駅、野田市駅、梅郷駅、関宿中央バスターミナル等を中心に、居住機能や医療・福祉施設や子育て支援施設、日常的な買物の利便性を高める商業施設等の都市機能の集積を促すことによって、コンパクトでまとまりのある市街地の形成を図る。

また、鉄道、バス等既存公共交通の利便性を高め、充実を図るとともに、東京直結鉄道（地下鉄8号線）の整備促進等を図り、魅力ある生活環境を整備する。

周辺の市街地については住宅地の核となる生活拠点を適切に配置し、低密度で無秩序な拡散を抑制しながら、公共交通の利便性の向上により、駅周辺の市街地との連携強化を図る。

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

圏央道五霞インターチェンジ・境古河インターチェンジへのアクセス性を生かして本区域産業を増進するため、台町東地区や主要地方道結城野田線沿線、圏央道へのアクセス道路沿線等において工業・流通業務施設の計画的な誘導を図る。

③頻発化・激甚化する自然災害への対応に関する方針

既成市街地においては、密集市街地を中心として、地震発生時の延焼拡大や建物の倒壊を抑制するため、防火規定に基づく建築物の不燃化とともに、耐震化を促進する。さらに、都市火災発生時の延焼を抑制するため、道路や公共的な空間や樹林地、農地などのオープンスペースを確保し、災害時などにおける市街地の安全性の向上に努める。

また、都市型水害の発生を抑制するため、保水性や浸透性のある自然的な土地利用の保全を図る。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。

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

集約型都市構造への転換や公共交通の充実により過度な自動車利用から鉄道・バス等への転換を促進するなど、エネルギーの効率的な利用を促進し、環境負荷

の少ないまちづくりの実現を図る。

また、CO₂の吸収源となる樹林地などの自然的環境の保全・維持管理や市街地の緑化に努める。

(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

本区域の核として、中心商業地とともに都市機能の充実を図るため、愛宕駅地区、野田市駅地区及び中野台地区に業務地を配置する。

b 商業地

ア. 中心商業地

愛宕駅周辺や野田市駅地区、中野台地区及びその周辺を中心商業地として位置付け、土地利用の再編及び高度利用への転換を図り、市街地環境及び商業環境の整備に努め商業機能の充実を図る。

イ. 一般商業地

中心商業地に連担し地区住民の日常購買需要を満たす地区中心的な商業地として、川間駅地区、七光台駅地区、清水公園駅地区、梅郷駅地区、土地区画整理事業で整備された座生地区、堤台地区、山崎地区、台町東地区及びなみき地区並びに東宝珠花地区に一般商業地を配置する。

c 工業地

野田市駅周辺地区等においては、本区域の産業活動に大きな役割を果たしている醤油醸造業が営まれており、駅周辺地区については、土地利用の再編及び高度利用への転換を図る。また、野田橋周辺地区については、住宅地との調和を図りながら工業地として配置する。

台町東地区においては、圏央道五霞インターチェンジ・境古河インターチェンジへのアクセス性を生かした工業地を配置する。

中里地区、船形地区、南部地区、西高野地区、桐ヶ作地区、古布内地区の各地区については、今後も工業地として配置する。

d 住宅地

国道 16 号の西側で、東武野田線の各駅を中心に広がる既成の住宅地は、建物用途の純化を図るとともに居住環境の整備に努め、今後も住宅地として配置する。特に、計画的に開発整備された川間駅南地区、梅郷団地地区、西新田地区、清水公園駅東地区、七光台駅西地区、座生地区、堤台地区及びなみき地区等については、良好な居住環境の維持、増進を図る。

また、良好な宅地を供給するため、台町東地区を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

本区域の中心核として育成を図る中心商業・業務地は他の地区と比較して高密度な土地利用を図る。

b 住宅地

・高密度利用

東武野田線各駅に近接する交通至便な地区及び座生地区の各一部は中高層の住宅地を誘導する地区とし、他の地区に比較して高密度な土地利用を図る。

・低密度利用

住宅地は、良好な居住環境の保全をすることとし、低層住宅地にふさわしい低密度な土地利用を図る。

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

野田市駅周辺地区及び愛宕駅周辺地区や、中央部の既成市街地については、本区域の中心的な商業地区にふさわしい商業機能と都市基盤施設の備わった商業業務機能の集積を誘導するため、市街地開発事業による都市施設の整備を進めるとともに、土地の高度利用を促進し、商業環境の充実及び魅力ある都市空間の形成を図る。

また、梅郷駅周辺地区については、本区域南部の拠点地区として土地の高度利用を促進し、商業業務機能の集積を図る。

イ．居住環境の改善又は維持に関する方針

計画的に開発整備された地区等については、良好な居住環境の維持、増進を図る。

防災、衛生、景観等において課題とな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を促すなどし、居住環境の改善や維持を図る。居住環境の悪化が見られる地区については、良好な居住環境を確保するため、土地区画整理事業等の計画的な市街地整備に努めるとともに、地区計画制度等の積極的な活用を図る。

また、計画的な市街地整備を一体として進めることが困難な地区にあっては、骨格的な道路や公園などの整備を個別事業として進めるとともに、個別開発行為を規制、誘導し、良好な市街地の形成に努める。

ウ．市街地内の緑地又は都市の風致の維持に関する方針

地域に残る貴重な緑を生かした自然景観の形成に向けて、中央の杜や野田市総合公園周辺の貴重な自然的環境を保全・整備をするとともに、市街地内に点在する生産緑地地区、樹林地等についても、その保全・活用に努める。

また、野田市景観計画に基づき、市街地景観、自然景観及び歴史文化景観の各特性を生かし、住民、事業者との協働により、良好な景観形成に取り組み、風致の維持に努める。

エ．用途転換、用途純化又は用途の複合化に関する方針

七光台地区は、典型的な住工混在地であり、駅から至近に位置していることから近年は住宅地への転換が益々著しくなっている。従って本地区については、工場敷地内の緑化及び既存工業地への工場移転を促すなどして工場環境と居住環境の保全をし、良好な市街地環境の形成を図る。

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

現在、農用地区域に指定されている中里地区、船形地区、福田地区、目吹地区、今上地区、台町地区、新田戸地区及び木間ヶ瀬地区などを中心に広がる農地については、今後とも優良な農用地として整備、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

江戸川及び利根川沿い一帯の水田は集団農地であり、洪水や湛水の災害が発生するおそれがあるため、当面災害防止上保全すべき区域として市街化の抑制に努める。

また、急傾斜地等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。

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

利根川・菅生沼近郊緑地保全区域に指定されている利根川は、良好な自然地であり、今後も野田市スポーツ公園の整備に当たっては自然との調和にも留意しつつ保全に努める。

また、江戸川、利根運河及び五駄沼等の優れた景観を有する地区についても積極的な保全に努める。

エ．秩序ある都市的土地利用の実現に関する方針

市街化調整区域は市街化を抑制すべき区域であるが、幹線道路沿道などで一定規模以上の土地における流通業務、観光、レクリエーション等を主体とする非住居系の開発又は既存の工業地周辺の一定規模以上の土地における製造業等の工業系の土地利用は、周辺の土地利用や都市基盤の整備状況等を踏まえて地域の活性化に寄与し、必要な公共公益施設を整備しつつ、周辺の自然的環境、景観と調和する良好な開発を適切に誘導する。

都市計画道路 3・4・34 号台町元町線（主要地方道境杉戸線バイパス）沿道は、圏央道へのアクセス性を生かし、商業用地や工業用地の誘導を図る。

七光台駅東側では、周辺地域を含め市街地環境や交通等を勘案しながら、駅周辺である立地を生かした適切な土地利用を図る。

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。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

本区域は、江戸川及び利根川を介して埼玉県北東部及び茨城県南西部に接し、両県間を含め広域的な交通を担う要衝の地をなしている。

本区域を取り巻く交通の現況を見ると、鉄道については、埼玉県さいたま市と千葉県船橋市を連絡している東武野田線が唯一の路線であり、本区域を南北

に縦断している。一方、広域的な道路については、東西方向に、主要地方道つくば野田線、越谷野田線、境杉戸線及び一般県道岩井関宿野田線、南北方向には、国道 16 号、主要地方道結城野田線、松戸野田線及び我孫子関宿線が機能し、本区域の市街地の交通動線として重要な役割を果たしている。

また、首都圏新都市鉄道（つくばエクスプレス）の開業、圏央道の開通等による茨城県南西部における地域開発等の影響により、交通量はさらに増加している。

バス等の公共輸送機関については、定時性や輸送力を確保するため、運行経路やダイヤの見直し等、利便性の向上が求められている。

このような状況を踏まえ、将来の交通需要に対処するため、本区域の交通体系の整備の基本方針を次のように定める。

- ・東京直結鉄道（地下鉄 8 号線）等の鉄道交通体系の整備促進を図る。
- ・隣接する他県と連絡する東西交通網及び千葉県内各都市とを連絡する南北交通網を確立する。
- ・公共交通と自動車交通との適正な機能分担を図れる交通体系を確立する。
- ・広域交通体系と地域交通体系の有機的結合を図る。

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可能性等を検証し、見直しを行う。

イ．整備水準の目標

【道路】

交通体系の基本方針に基づき、公共輸送機関の整備・充実、道路体系の整備に努めるものとする。

特に、都市計画道路については、現在、市街地面積に対し、約 2.0 km/k m²が（令和 2 年度末現在）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。

【鉄道、バス等】

鉄道については、都市間での広域的な交流を円滑にするため、東京直結鉄道（地下鉄 8 号線）の整備、東武野田線の複線化を促進する。

民間バス路線については、現況バス路線を基本としながら、住民の日常生活の利便性の向上や交通渋滞の緩和のため、関係機関に路線の維持・整備を要請する。

また、コミュニティバスの運行とあわせ地域の実情に合ったデマンド交通等の導入を図る。

・バス整備の目標水準

バス整備 目標水準 (令和12年)	まめバス利用者数	民間バス路線数
	320,000人	16路線

ｂ 主要な施設の配置の方針

ア．道路

本区域では、骨格となる広域的幹線道路の国道 16 号を南北の道路軸に、茨城県と埼玉県とを連絡する主要地方道つくば野田線、越谷野田線を東西の道路軸とし

て、広域道路軸を形成している。

また、これを補完するかたちで県道 7 路線（主要地方道結城野田線、松戸野田線、我孫子関宿線、野田牛久線、一般県道岩井野田線、川間停車場線、川藤野田線）によって広域的幹線道路網が形成されているが、渋滞が日常化しており、また多くは幅員が狭く、交通安全上、あるいは沿道環境上等においても課題となっている。

これら交通上の諸問題を緩和するため、現在、市街地の外郭を環状に結ぶ路線として主要地方道我孫子関宿線、都市計画道路 3・4・2 号山崎吉春線及び 3・4・20 号今上木野崎線の整備を進めている。

また、本区域では、国道 16 号が千葉県北西地域を縦断する唯一の幹線道路であるため、安定した人・モノの流れの確保が課題となっていることから、千葉北西連絡道路の計画の具体化に向けた検討を進める。

さらに、河川に囲まれた区域であるため、都県境の限られた橋りょうやその周辺地域に集中する交通の円滑化を図る（仮称）都市軸道路利根川橋梁、野田橋の 4 車線化などの整備を推進する。

加えて、中心市街地を東西に分断している東武野田線の踏切を除却する連続立体交差事業等の事業推進を図り、あわせて関連する都市計画道路の 3・4・4 号堤台柳沢線、3・4・10 号清水上花輪線、3・4・18 号中野台鶴奉線、3・4・8 号野田市駅野田橋線、3・4・9 号野田市駅中根線の整備を進める。

梅郷駅周辺においても、交通環境の改善として交通機関の連絡強化を図るため、都市計画道路 3・4・12 号宮崎山崎線の整備を進める。

また、埼玉県及び茨城県と隣接する台町地区の交通環境の改善として都市計画道路 3・4・34 号台町元町線の整備を進め、さらに次木地区及び周辺の交通を円滑に処理するため、都市計画道路 3・4・33 号東宝珠花羽貫線等の整備を進める。

なお、道路の整備に当たっては、交通安全、環境及び福祉のまちづくりに配慮しつつ、歩道や自転車道の整備、交差点改良及び道路の緑化等を進める。

一方、連続立体交差や中心市街地まちづくり等に関連し、東武野田線各駅の駅前広場を整備し、交通結節点の機能強化を図る。

イ．鉄道

東京への連絡機能の強化を図るため、東京直結鉄道（地下鉄 8 号線）等の整備促進を図る。

また、都市高速鉄道第 1 号線高架化の整備が進んだことにより、踏切による慢性的な交通渋滞の緩和、安全性の確保及び東西市街地の一体化が図られている。さらに、東武野田線の鉄道利用の利便性向上等を図るため、複線化を促進する。

ウ．駐車場

・自動車駐車場

既成市街地の商業地及び駅周辺の駐車場需要の高い地区については、公・民の適切な役割分担のもとに、駐車施設の整備の有効利用を総合的・計画的に推進していく。

・自転車駐車場

土地区画整理事業による駅前周辺の整備に伴い、自転車交通量の増加による自

転車駐車場の整備が、放置自転車対策と併せ急務となる。また、その他の駅前広場についても自転車交通量の増加が著しいことから、民間の積極的参加を優先して早急に自転車駐車場の整備を進める。

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	・ 駅周辺の交通機能の向上 - 都市計画道路3・4・8号野田市駅野田橋線 - 都市計画道路3・4・9号野田市駅中根線 - 都市計画道路3・4・12号宮崎山崎線 - 都市計画道路3・5・17号野田市駅愛宕線 - 都市計画道路3・4・29号野田市駅前線 ・ 中心地区の関連交通機能の向上 - 都市計画道路3・4・4号堤台柳沢線 - 都市計画道路3・4・10号清水上花輪線 - 都市計画道路3・4・11号中野台中根線 - 都市計画道路3・4・18号中野台鶴奉線 ・ 区域内ネットワークの強化 - 都市計画道路3・4・2号山崎吉春線 - 都市計画道路3・4・16号尾崎中里線 - 都市計画道路3・4・20号今上木野崎線 - 都市計画道路3・4・30号東宝珠花柏寺線 - 都市計画道路3・4・33号東宝珠花羽貫線 - 都市計画道路3・4・34号台町元町線 ・ 駅前広場 - 東武野田線各駅
鉄道	・ 都市高速鉄道第1号線 (東武野田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】

本区域における下水の排出先は、地形上の理由から江戸川、利根川及び利根運河に求めている。近年の都市化による生活水準の向上に伴い、水資源の確保、自然的環境の保護など広域的な公共用水域の保全が非常に重要な課題となっている。一方、居住環境の保全の面から公衆衛生の保持、浸水の防止など都市における生活環境の整備を図り、健全な都市環境の確保に努める必要がある。

こうした状況の中で本区域においては、東京湾流域別下水道整備総合計画及び江戸川左岸流域下水道全体計画に基づき、本区域の汚水については流域関連公共下水道として整備を進める。

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、公共下水道の雨水幹線の整備に努める。

【河川】

本区域における主な河川は、一級河川として利根川、江戸川、利根運河、座生川及び座生川支川、準用河川としてくり堀川がある。各河川とも本区域の雨水排水に重要な役割を果たしている。しかし、近年における都市化の進展とともに、治水安全度が相対的に低下しつつある。ついては、河川改修を積極的に推進すると同時に、山林や農地などの保全を行い、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、市街地の開発に当たっては、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整備方針とする。

イ. 整備水準の目標

【下水道】

目標年次の令和 17 年には、本区域の中央部の人口が稠密な既成市街地を中心に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 25 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。

【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

本区域の下水道は分流式とし、江戸川左岸流域関連公共下水道として整備を進める。

なお、汚水の計画的な整備については、本区域の市街地を中心に、積極的に整備を進める。

また、雨水については、当面計画的な開発が進められる地区及び中央部の既成

市街地の中で、排水上大きな課題を抱えている地区を中心に、公共下水道の雨水幹線などの整備を推進する。

イ. 河川

整備水準の目標を達成し、治水の安全性を高めるためにも、利根川、江戸川及び利根運河については、流域の浸水被害の軽減を図るため、利根川水系 利根川・江戸川河川整備計画による河川改修を促進する。

また、準用河川くり堀川については、自然を保全しながら河川改修により治水機能の整備を図る。

また、新市街地の整備に当たっては、地区の有する保水遊水機能に配慮し、雨水貯留浸透施設の設置などの流水抑制策を講じ、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。

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	・江戸川左岸流域関連公共下水道 - 尾崎地区の污水管きょ・雨水幹線の建設 - 日の出町地区の雨水幹線の建設 - 清水地区の污水管きょの建設 - 七光台地区の污水管きょの建設 - 宮崎地区の污水管きょの建設 - 上花輪地区の污水管きょ・雨水幹線の建設 - 山崎地区の污水管きょ・雨水管きょの建設 - 柳沢地区の污水管きょの建設 - 宝珠花地区の雨水幹線の建設 - 木間ヶ瀬地区の一部区域の污水管きょ・雨水幹線・雨水調整池の建設 - 桜木地区の雨水幹線の建設 - 花井地区の污水管きょの建設 - 中里地区の污水管きょの建設 - 関宿元町地区の污水管きょ・雨水管きょの建設 - 清水公園東地区の雨水管きょの建設 - 中野台地区の雨水幹線・雨水管きょの建設
河川	・準用河川 - くり堀川

(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。

③その他の都市施設の都市計画の決定の方針

ア 基本方針

都市化の動向と農林業との調和を図りつつ、健全で文化的な都市生活及び機能的な都市活動を確保するために必要なその他の公共施設について整備を図る。

イ 主要な施設の配置の方針

ア. ごみ処理施設

資源循環型社会の構築を目指しつつ本区域から発生する廃棄物を適正に処理するための処理施設の整備を図る。

また、現清掃工場の長寿命化を図りながら、広域処理などあらゆる方策についても検討する。

(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. 愛宕駅周辺地区、愛宕駅東第一地区、野田市駅西地区

土地区画整理事業等により、本区域の玄関口としてふさわしい駅前広場・駅前道路等の都市施設の整備を進めるとともに、商業業務機能の充実を図るため早急に市街地整備を実施する。

イ. 梅郷駅西地区

土地区画整理事業により、都市基盤施設整備され、今後も商業、業務及び良好な居住環境の整備を図る。

ウ. 台町東地区

土地区画整理事業により、都市基盤施設を整備中であり、今後は事業の推進を図り、良好な市街地形成に努める。

エ. 県道沿道等

主要地方道結城野田線、県道境杉戸線バイパス及び圏央道の良好な交通網の特性を生かした土地区画整理事業による工業団地を整備する。

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
土地区画整理事業	・ 梅郷駅西地区 ・ 野田市駅西地区 ・ 台町東地区 ・ 関宿元町地区

(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

本区域は河川に囲まれ、中央部に台地が、東西の両端を流れる河川に沿って低地が広がり、台地部と低地部の接する一部の地区では、低地が台地の中に入り込み谷津田状をなしている。低地部一帯には水田がひらけ、船形地区には今も排水用の堀や池が見受けられる。また、多くの神社・仏閣の中の樹林や旧日光街道のおもかげを残す街道沿いの樹林等は本区域を特徴付ける緑としてとらえることができる。台地中央部の西側には、本区域の中心的な市街地が形成されているが、この地域における市街地はほぼ飽和状態に近く、緑地はほとんど見られない。近年、谷津田を含めた宅地化が進展しており、次第に市街地内の緑も消失しつつあるが、本区域の最南端部には、両側を斜面林に囲まれた谷津田があり、貴重な動植物が生息している。

このような状況を踏まえ、本区域の緑地の特質を考慮して、環境保全・レクリエーション・防災そして景観といった観点から公園緑地等の系統的配置を図り、自然的環境の保全及び公共空地系統の整備を進める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 (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 4 % (約 86 ha)	約 25 % (約 2,567 ha)

・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	14.2	14.7	15.0
一人当たり目標水準	m ² /人	m ² /人	m ² /人

②主要な緑地の配置の方針

本区域においては、現在残されている豊かな緑と水の保全を図り、あわせて文化性・歴史性を織り込んだ「自然的環境と調和するうるおいある都市」にふさわしい街づくりを進めるため、以下の配置方針により緑とオープンスペースの整備、保全を行うものとする。

a 環境保全系統

- ア. 都市の骨格を形成する緑地として、江戸川、利根川及び国道 16 号沿道の樹林の保全を図る。
- イ. 史跡・文化遺産と一体となった緑地として、岩名古墳公園、山崎貝塚及び関宿城址を保全し、社寺林や旧街道沿いの樹林の保全を図る。さらに、五駄沼及び池沼や堀、水鳥の生息地を保全する。
- ウ. 工業地や住宅地及び主要幹線道路などの修景や環境改善を資する緑地として、国道 16 号及び東武野田線沿いや市街化調整区域の住宅地周辺の一団となった樹林等の保全に努める。
- エ. 工業地及び幹線道路沿いに発生する騒音、振動等の公害を緩和するため緩衝

緑地帯の整備を図る。

b レクリエーション系統

- ア．幹線道路や鉄道等を考慮して設定された 28 の住区を基本として、住区ごとに街区公園及び近隣公園を適正に配置し、子供の遊び場や青壮年から高齢者までの運動及び休養の場として整備を図る。
- イ．スポーツによる住民の健康の維持、増進及び住民のふれあい並びに文化活動等に資するため、野田市総合公園の整備を促進してきたがさらに、野田市関宿総合公園、利根川河川敷を含めた野田市スポーツ公園の整備を図る。

c 防災系統

- ア．火災の延焼防止・延焼遅延機能を有する緑地として都市公園等の施設緑地の配置を図る。

d 景観構成系統

- ア．本区域を取り囲む、江戸川、利根川及び利根運河の三河川については、原風景を大切にしたい景観の形成を図る。
- イ．斜面緑地や国道 16 号沿道の山林の景観の保全とともに、野田市のシンボルとしての景観を形成するため斜面林や平地林（山林）の景観の活用を図る。
- ウ．うるおいのある都市景観を構成する市街地内及び周辺の樹林や社寺林の保全を図る。

e その他

- ア．本区域における緑地の形態は、江戸川及び利根川の両河川敷並びにこれらの河川の周辺地域一帯と国道 16 号沿いに連なる樹林地を基本的な軸として、環境保全系統、レクリエーション系統、防災系統及び景観構成系統のそれぞれの配置方針を調整統合して配置するものとする。

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．街区公園については、各地区の人口から算定される整備量及び公園の誘致距離を勘案して配置し整備を図る。
- イ．近隣公園については、1 つの住区に 1 箇所設置することを目標とする。
- ウ．地区公園については、4 つの住区に 1 箇所設置することを目標とする。
- エ．総合公園については、野田市総合公園と野田市関宿総合公園の 2 箇所を配置し、今後も整備を図る。
- オ．都市緑地については、野田市スポーツ公園 187.9ha のうち、未整備となっている町田地区 18.7ha の整備を図る。

b 地域制緑地

- ア．近郊緑地保全区域は、保全に努める。
- イ．本区域内の樹林地を、自然的環境の保全及び良好な都市景観の保全を図るため、野田市緑地保存に関する実施要綱等に基づき保全を図る。

④主要な緑地の確保目標

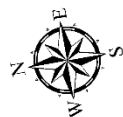
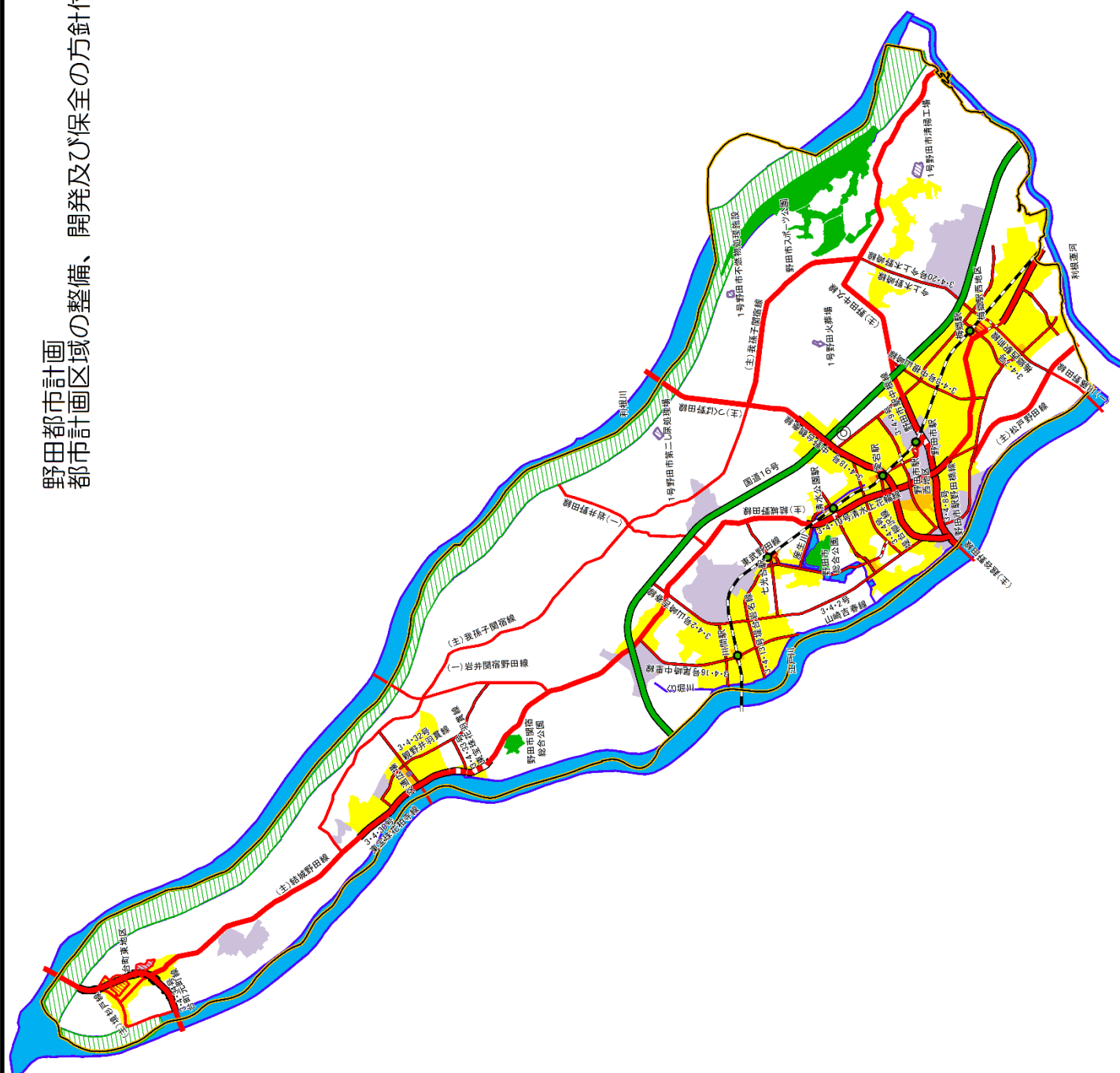
おおむね 10 年以内に整備を予定する公園等は、次のとおりとする。

a 公園緑地等の施設緑地

種別	名称等
総合公園	野田市関宿総合公園
都市緑地	野田市スポーツ公園

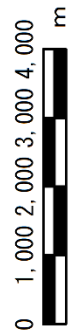
(注) おおむね 10 年以内に着手予定及び施行中の施設等を含むものとする。

野田都市計画
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 | 公園 | 緑地 | 土地区画整理事業 | 河川・湖沼 | 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 | その他の都市施設 | 整備済・暫定供用中 | 整備中・整備予定 | 都計道 |
| | | | | | | | | | | | | | | | | | | |

野田都市計画区域



【流山都市計画区域】

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、西に江戸川、北に利根運河が流れている。このため、江戸時代から舟運の拠点として栄え、江戸川沿いの街道筋には古い街並みが形成されていたが、その面影を残すものは、今では少なくなっている。また、明治の初期には、葛飾県庁や旧千葉師範学校の前身が置かれるなど、一時は東葛飾地域の行政の中心であった。

現在は、都心から 25 k m 圏内という地理的立地条件と、緑豊かな自然環境に恵まれ、良好な居住環境の条件が整っていることから、住宅都市としての性格を強めている。

本区域には、北から東に東武鉄道野田線（以下「東武野田線」という。）、南西部に流鉄流山線及び J R 武蔵野線、南東部に J R 常磐線の鉄道網が形成されており、これらの鉄道沿線に市街地が形成されている。

また、首都圏新都市鉄道（つくばエクスプレス）（以下「つくばエクスプレス」という。）の開業と沿線整備によって、鉄道駅を中心としたまちづくりが進行し、新たな市街地が形成されている。

このような状況を踏まえ、本区域の構成市である流山市が目指すまちのイメージ「都心から一番近い森のまち」を受け、『水辺と緑の魅力にふれあえる持続可能な都市』を将来都市像とし、この実現に向けての基本的方針を次のように定める。

a 安心・安全で快適に暮らせるまち

- ・自助・共助・公助による防災体制の整備を進め、災害時の被害を最小限に抑える。

b 生きがいを持って健康・長寿に暮らせるまち

- ・生涯を通じて心身ともに健やかに暮らせる住民の健康づくりに取り組む。

c 良質な居住環境のなかで暮らせるまち

- ・住民に潤いと安らぎを与えるみどりの保全・創出に取り組む。
- ・地域の特性を活かした魅力ある街並みを創出する。
- ・安全で円滑に移動できる道路網と道路環境を整備する。
- ・大雨時の洪水氾濫・内水氾濫による被害を最小限に抑える。
- ・交通ネットワークの充実と利便性の向上を図る。
- ・多様な世代・世帯が安心して住み続けられる住まいの確保に取り組む。
- ・地球環境にやさしい、快適な生活環境をつくる。

d 賑わいと魅力のあるまち

- ・地域資源を活用し、交流人口の拡大を図る。

e 誰もが自分らしく暮らせるまち

- ・高齢者が住み慣れた地域のなかで、いつまでも自分らしく生き生きと暮らせるまちをつくる。

f 子どもをみんなで育むまち

・すべての子どもが健やかに育ち、地域全体で子育てできるまちをつくる。

(2) 地域毎の市街地像

本区域を地域の特性を考慮して4つの地域に区分し、各地域の市街地像を次のとおりとする。

○北部地域

本地域では、東武野田線沿線に広がる良好な住宅地の居住環境の保全及び形成に努める。また、常磐自動車道（以下「常磐道」という。）流山インターチェンジの波及効果により集積した産業・物流系等の土地利用の維持を図る。

○中部地域

本地域では、流山おおたかの森駅周辺に本区域のシンボリックな空間を形成し、商業・業務・文化・行政の拠点としてふさわしい複合的な都市機能を有する市街地の形成を図るとともに、良好な居住環境の保全及び誘導に努める。また、水辺や緑の拠点となる自然環境は、開発の進む市街地との調和を図りながら、維持・保全に努める。

さらに、流山インターチェンジ周辺においては、広域的な集客を可能とするインターチェンジの特性を活かし、周辺道路への影響に配慮しながら、産業・物流系の土地利用や賑わいのある施設の立地の誘導を図る。

○南部地域

本地域では、南流山駅周辺地区に生活関連機能が集積した複合サービス拠点を育成するとともに、良質な住宅地の保全及び誘導に努める。また、流山駅周辺地区では、既存市街地の活性化に努めるとともに、歴史的まち並みの保全及び誘導に努める。

さらに、貴重な動植物が生息する市野谷の森は、県立公園として整備が進められており、土地区画整理事業により配置された近隣公園と合わせ一体的な森として保全に努める。

○東部地域

本地域では、流山セントラルパーク駅周辺に商業地の形成を図るとともに、良質な住宅地の整備を行い、居住環境の保全及び誘導に努める。また、JR常磐線の沿線において、既に高度利用が進んでいる中高層住宅地区及び、低層住宅地区については、良好な居住環境の保全及び形成に努める。

また、地域毎の住宅市街地の核となる各駅周辺については、周辺住民の地域拠点或いは生活拠点となる商業地等の形成を図る。

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

人口減少に備え、コンパクトな都市構造の形成を図る。

流山おおたかの森駅周辺を本区域の拠点と定め、商業・業務・文化・行政機能

の集積を図る。また、これを補完する副次交流拠点として南流山駅、スポーツ文化交流拠点として流山セントラルパーク駅を位置付け、つくばエクスプレス沿線を中心としたコンパクトな市街地の形成に努める。また、つくばエクスプレスを含め鉄道4路線がきめ細かく走る本区域の特性を活かし、公共交通網の利便性の維持・向上に努めることにより、鉄道駅を中心とする各拠点間が連携した集約型都市構造の形成を図る。

また、ユニバーサルデザインの考え方に基づいた歩道や広場・公園等の都市基盤の整備や、地域に適した公共交通の実現、施設のバリアフリー化等に努めるとともに、駅周辺などでは、高齢者や子育て世代など、多様な社会ニーズに合った施設の立地等に努め、少子・高齢化社会への対応を図る。

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

常磐道流山インターチェンジ、国道6号など、広域的な交通条件に恵まれている特性を活かし、地域の実情に応じた産業用地の創出に努める。

特に、流山インターチェンジ周辺においては、周辺道路への影響に配慮しながら、インターチェンジの波及効果を生かした産業・物流系の土地利用や賑わいのある施設の立地を誘導する。

③頻発化・激甚化する自然災害への対応に関する方針

災害の危険のある区域の拡大防止のため、都市の無秩序な拡大の抑制に努める。

大雨による江戸川等の氾濫に備え、国土交通省に河川整備を要望するとともに、流域治水の考え方に則り、被害軽減に努める。

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。

公園や緑地、農地等のオープンスペースを確保することで、延焼遮断のほか避難空間としての機能の向上に努める。

地区計画の導入により、敷地面積の細分化の防止や壁面位置の制限による空地の確保を図り、延焼火災防止に努める。

④自然環境の保全と質の高い生活環境の整備に関する方針

市街地内外に介在する樹林地をはじめ、公共施設等の大規模敷地内にある植栽や樹木等、二酸化炭素の吸収源となる緑地の保全を図る。

大規模な開発事業等の機会を活用して、公園や緑地等の確保に努める。

コンパクトな市街地の形成、徒歩や自転車によるCO₂削減、施設の省エネ化や長寿命化、3R（リデュース・リユース・リサイクル）等、総合的な施策により環境負荷の少ないまちづくりを推進する。

（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 商業・業務地

流山おおたかの森駅の周辺は、本区域のシンボリックな空間を形成していくとともに、商業・業務・文化・行政機能の集積を図り、人々の有機的な交流やビジネスの交流、情報発信の拠点として都市と自然が共存できるまちづくりを推進する。

流山おおたかの森駅南口都市広場をはじめとする駅周辺の交流空間において、回遊性と賑わいを創出するウォーカブルなまちづくりを推進し、更なるまちの魅力の向上に努める。

南流山駅周辺は、人口集中度の高い商業・業務機能を有する拠点づくりを推進し、土地の高度利用を図る。

流山駅周辺は、行政機能を中心とした業務地として機能の充実に努める。

流山本町地域は、歴史的文化的遺産を活用し、賑わいの形成に努めるとともに、歴史的町並みの保全に努める。

運河駅周辺、初石駅周辺、流山駅周辺、平和台駅周辺及び木地区の中心部は、生活利便施設の充足を促進する。

江戸川台駅周辺は、良質な住宅地との調和を重視しながら、公共施設の再配置を行う等、駅周辺の活性化を促進する。

流山セントラルパーク駅周辺は、スポーツの振興・人々の文化的な交流の拠点づくりを推進する。

b 工業地

既存の工業地は、周辺の環境へ配慮しながら、引き続き工業地として土地利用を促進する。

住宅地と工業地が混在している地区は、住宅と工業施設との調整を図りながら、住宅地と工業地の混在解消を図り、引き続き工業地としての土地利用を促進する。

c 流通業務地

常磐道流山インターチェンジ周辺は、周辺道路への影響に配慮しながら、インターチェンジの波及効果により集積した産業・物流系等の土地利用を維持、促進する。

d 住宅地

低層戸建住宅地にふさわしい低密度の土地利用を図る地区として戸建住宅を配置するとともに、既存の戸建住宅地については、良好な居住環境の維持を図る。

良質な住宅街としての魅力が高まるよう、住民や事業者との連携・協働のもと、地域の特性を活用した街並みの創出を推進する。

また、本区域の都市骨格を形成する道路の沿線は隣接する住環境に配慮しながら、生活利便施設の土地利用を推進する。

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

商業・業務地のうち、流山おおたかの森駅周辺、南流山駅周辺、流山駅周辺の一部については、高密度な土地利用を図る。

b 住宅地

低層戸建住宅地にふさわしい低密度の土地利用を図る地区として、戸建住宅を配置するとともに、既存の戸建住宅地については良好な居住環境の維持増進を図る。また、交通至便な地区については、中高層住宅地を配置する。

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

流山おおたかの森駅周辺、流山セントラルパーク駅周辺、南流山駅周辺、流山駅周辺の一部の商業・業務地については、土地の高度利用を促進する。

イ．居住環境の改善または維持に関する方針

江戸川台地区、平和台地区等に代表される計画的開発により整備された地区や、土地区画整理事業により整備された地区は、地区計画制度等により、ゆとりある敷地面積を保ち、良好な居住環境の維持増進に努める。

低層住宅と中高層住宅が混在することを防ぐため、高度地区の活用等により土地利用の適切な誘導を行い、居住環境の維持増進に努める。

地域活力再生のため公民連携による民間活力を活かしたまちづくりに取り組む。

また防災、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し、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

流山市総合運動公園、市野谷の森、おおたかの森駅南口公園を、みどりの総合拠点として位置付け、緑地の保全、活用にも努める。

また、景観計画に基づき、まちを美しく、快適で個性豊かな都市に育て、良好な景観づくりを推進するため、住民・事業者と協働で良質な景観の誘導や市街地内の緑化の推進に努める。

エ．用途転換、用途純化または用途の複合化に関する方針

既成市街地における住工混在地区の工場については、計画的に集団化の立地誘導を促進し、用途の純化に努める。

一方、住居系用途と商業系用途の混在が進行している地域についても、既定用途地域を基本として、用途の純化に努め、商業環境及び居住環境の向上に努める。

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

優良な農地と近接する土地利用においては、敷地内緑化等により、農地との調和を図る。

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

江戸川沿いの低地部は、河川整備等を行うほか、避難に関するソフト対策により被害軽減に努める。

また、急傾斜地等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。

ウ．自然環境形成の観点から必要な保全に関する方針

下総台地西端や江戸川、利根運河沿い、思井から芝崎地区に位置する斜面樹林は、身近にふれあえる貴重な緑の空間及び生態系や自然の保水機能を保持する貴重な資源であり、また都市景観上も重要であることから今後も保全に努める。

エ．秩序ある都市的土地利用の実現に関する方針

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。常磐道流山インターチェンジ、国道 6 号などの周辺においては、広域的な交通条件に恵まれている特性を生かし、地域の実情に応じた産業用地の創出に努める。

特に、流山インターチェンジ周辺は、インターチェンジの波及効果を生かした産業・物流系等の土地利用や賑わいのある施設の立地を誘導する。

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。

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

本区域は千葉県北西部の県境に位置し、埼玉県と千葉県とを結ぶ地域間交通の要衝の地となっている。本区域には、区域中央を北東方向に走る常磐自動車道に流山インターチェンジが設置されており、区域南側には国道 6 号が通過している。区域の道路交通は、南北方向に走る主要地方道松戸野田線及び東西方向に走る主要地方道守谷流山線、県道白井流山線、柏流山線によって支えられている。また、鉄道網は、北から東へ東武野田線、南西部に流鉄流山線及び J R 武蔵野線、南東部には J R 常磐線、南西部から中央に向かってつくばエクスプレスが通過している。

さらに、都市計画道路 3・3・2 号新川南流山線に建設された流鉄流山立体交差や都市計画道路 3・2・25 号下花輪駒木線西端に建設された三郷流山橋の開通により、本区域の交通体系及び交通環境は大きく変化した。

そこで、本区域の交通を取り巻く環境をみると、広域通過交通の増加、人口の増加等により、発生する交通量は今後も一層増大するものと見込まれている。

このような状況を踏まえ、かつ将来の交通需要及び交通体系の変化に対処し、円滑な都市活動を確保するために、本区域の交通体系の整備の基本方針を次のとおり定める。

- ・つくばエクスプレス及び常磐道流山インターチェンジの二大交通条件に対応した円滑で安全な交通体系の確立。
- ・公共交通と自動車交通との適正な機能分担が図られる交通体系の確立。
- ・安全で快適な歩行者、自転車空間の確保。

なお、長期末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可能性等を検証し、見直しを行う。

イ．整備水準の目標

都市計画道路は、市街地面積に対し約 $2.1 \text{ km} / \text{km}^2$ (令和 2 年度末) 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。

ｂ 主な施設の配置の方針

ア．道路

つくばエクスプレス沿線整備の進捗に伴う交通需要の増加に対応するため、本区域内の幹線道路網の整備を進め、隣接する区域との交通機能の強化に努める。特に、都市計画道路 3・3・2 号新川南流山線、都市計画道路 3・2・25 号下花輪駒木線、及び都市計画道路 3・3・28 号中駒木線の整備を進める。

また、本区域内で進められている面的な各種事業にあわせて関連する道路の積極的な整備に努める。

本区域の拠点である流山おおたかの森駅は、道路と鉄道との交通結節点としての機能強化を図る。また、南流山駅周辺は副次交流拠点として、江戸川台駅周辺は地域拠点としての利便性向上を図るため、駅前広場及び駅前線の整備に努める。

イ．鉄道

公共交通機関として機能強化を図るため、ＪＲ武蔵野線、東武野田線、流鉄流山線、及びつくばエクスプレスの輸送力、輸送サービスの向上を促進する。

また、周辺住民の利便性の向上のため、初石駅や江戸川台駅の駅前広場の整備を推進する。

ウ．駐車場

・自転車駐車場

自転車利用者の動向を勘案し、周辺の道路及び駅前広場等の交通施設が本来の機能を果たせるよう各駅周辺の自転車駐車場の整備に努める。

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。

主要な施設	名称等
道路	都市計画道路 3・3・2 号新川南流山線
	都市計画道路 3・2・25 号下花輪駒木線
	都市計画道路 3・3・28 号中駒木線
	都市計画道路 3・4・11 号野々下思井線

(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生活環境の向上を図り、あわせて広域的な公共用水域の水質の保全や自然環境の保護等を図る必要がある。

流域関連公共下水道として整備が概成され、流域別下水道整備総合計画に基づき、江戸川左岸流域下水道全体計画及び手賀沼流域下水道計画との整合を図りながら、老朽化が進んだ管路施設に対し、予防保全型維持管理や計画的な対策が行われるよう、ストックマネジメントの取組を推進することを基本方針とする。

【河川】

本区域の主な河川として、江戸川をはじめ一級河川が6河川あり、準用河川としては、上富士川を含め5河川が存在している。各河川とも本区域の雨水排水に重要な役割を果たしている。

流域治水の施策として、気象変動の影響による水災害の激甚化・頻発化等を踏まえ、集水域（雨水が河川に流入する地域）から氾濫域（河川等の氾濫により浸水が想定される地域）にわたる流域に関わるあらゆる関係者が協働して水災害対策を行う。

流山市総合計画に基づく都市基盤整備の一環として、雨水浸透施設を設置し、雨水の地下浸透の促進を図り、河川・水路の氾濫、及び道路冠水等の防止に寄与し、渇水時の河川・水路の水量の維持等、住民の安全で快適な生活環境の確保、豊かな水環境の保全回復に努める。

イ. 整備水準の目標

【下水道】

目標年次の令和17年には、人口の稠密な既成市街地とその周辺の連担する市街地を中心に処理が可能となるような水準を目標とする。なお、污水处理施設については、「千葉県全県域污水適正処理構想」に基づき、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てい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

本区域の下水道計画は分流式であり、今後、供用開始から50年が経過したコミュニティプラント（集中浄化槽）で整備された管路施設に対し予防保全の取組として「流山市下水道事業ストックマネジメント」に基づき、リスク評価による計画的な点検・調査を行い、下水道管路の老朽度や破損状況（健全度）を把握するとともに、優先度と事業平準化に配慮した効率的な改築・更新を実施する。

また、つくばエクスプレス沿線の土地区画整理事業施行区域について、一体的に下水道整備を推進する。

雨水については、既成市街地の浸水対策として大堀川 1 号幹線の整備を推進するとともに、公共下水道の雨水施設として、当面計画的な開発区域を中心に整備を進める。

イ. 河川

本区域の河川については、整備水準の目標を達成するため現在整備が進められている。江戸川の河川改修事業や上富士川上流整備事業を促進する。

流域治水の取組として、ハザードマップの作成、雨水貯留浸透施設の設置など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。

c. 重点的に整備すべき施設の整備方針

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	・ 公共下水道 江戸川左岸流域関連 污水管きよ 7 - 2 処理分区、つくばエクスプレス沿線地区 - 雨水管きよ 三輪野山地区、つくばエクスプレス沿線地区 手賀沼流域関連 - 雨水管きよ 美田、東初石の各地区、つくばエクスプレス沿線地区
河川	・ 一級河川 江戸川

(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。

③その他の都市施設の都市計画の決定の方針

a 基本方針

都市機能の向上と良好な生活環境の確保を図る上で必要となるその他の公共施設については、つくばエクスプレス沿線整備に伴う人口の動態に対応し、本区域全体のバランスを考慮しながら、広域的かつ長期的な展望に立ち、施設の充実を図る。

b 主要な施設の配置の方針

ごみ焼却場は、機能の維持・向上を図るため、計画的に修繕・改修や設備機器の更新等を図るとともに、施設の長寿命化を推進する。

(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. 運動公園周辺地区

つくばエクスプレスとの一体型特定土地地区画整理事業を実施中の区域であり、道路、公園、下水道等の根幹的な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。

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
土地地区画整理事業	・運動公園周辺地区

(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、その西端と北端の2辺がそれぞれ江戸川、利根運河に接しており、江戸川沿いの低地と、下総台地の西端部にあたる台地やこれに入り組む谷津田が地形の骨格をなしている。

近年、人口動向の変化や、高齢化の進行、つくばエクスプレス沿線の土地区画整理事業や流山インターチェンジ周辺の開発事業の進捗による市街地の形成など、本区域を取り巻く環境が大きな変化を見せている。

このような中、限られた土地・人材・環境資源の中で、いかに区域内のみどりの質を高められるかが重要であり、本区域におけるみどりの保全及び緑化の推進のために、次の4つの基本方針を定める。

a 基本方針1 みどりの保全

公園緑地のほか、開発等により失われつつある農地や樹林地等の様々なみどりを、適正な維持管理と各種制度・手法を活用して保全する。

b 基本方針2 みどりの創出

住民が気軽に利用・実感できるみどりを増やし、街なかのみどりを補うとともに、生物多様性に配慮した、連続性のあるみどりを創出する。

c 基本方針3 みどりの活用

みどりが持つ5つの機能を最大限に引き出すことで、豊かな生活・街づくりに必要な社会基盤として活用する。

d 基本方針4 みどりの担い手育成

本区域のみどりを本区域に関わる全ての人で守り・育てていくため、意識啓発と人材育成を行い、みどりの担い手を育成する。

・保全・創出するみどりの値の目標

現状市内のみどりの量は施設緑地と地域制緑地を含め、約367haとなっている。この市内に残る重要なみどりを維持するため、買う・借りる・法や条例等により、約38haを「保全」する。また、公園・緑地の整備等により約27haを新たに「創出」し、「保全」するみどりと「創出」するみどりの量を令和11年に約65haとする。

・本区域のみどりに対する市民満足度

4つの基本方針に関する取組により、みどりの魅力を向上し、市内のみどりに対する市民満足度を高める。目標値を現状値の78.8%から令和11年には85%とする。

②各基本方針に紐づく、具体的な取組内容

a みどりの保全

ア. 公園・緑地等が親しみある場となるように、みどりの質を高める

身近なところで四季を感じさせるみどりや、手入れの行き届いたみどりなど、

みどりの質への配慮を行い、公園緑地や水辺空間を適切に維持管理する。

イ．本区域内の貴重なみどりを見極め、資産として残していく

本区域内に点在するみどりは、市街地整備や土地利用の転換等、まちの発展に合わせて減少する傾向にある。民有のみどりを含め、今あるみどりをまとまりのあるみどり、連続性のあるみどりとして最大限守り・残していくことで、生物多様性に配慮するとともに、みどりとまちが調和する豊かな環境を維持していく。

ｂ みどりの創出

ア．公園・緑地の適切な配置・整備を行い、暮らしを豊かにする

みどりは、レクリエーションや環境保全としての役割だけでなく、景観形成や生物の生息地の確保、防災機能等多様な役割を担っている。公園緑地を適切に配置、整備することは、本区域の魅力を高める街づくりにつながる。公園や緑地が地域を特徴づける要素・魅力の一つとなるために、住民が身近に感じられるみどりを増やしていく。

イ．みどりとまちなみが調和した、みどりあふれる歩きたくなる街を創る

街路樹や集合住宅、商業施設等の敷地内のみどりは、住民生活に身近な街なかのみどりとして「みどりが豊富な街」を印象付け、生き生きとした街並みの形成に寄与している。歩きたくなるまち（ウォーカブル都市）を目指して、植樹活動の推進や民間施設の緑化の推進など、緑視率を高め、人々の生活と都市を彩る連続性のあるみどりを増やしていく。

ｃ みどりの活用

ア．積極的に市内のみどりを活用する

土地活用や高齢化による営農意欲の低下、それに伴う担い手・後継者の問題等、みどりが減少する要因は様々だが、十分な利用がされていないみどりは、まちの活力を低下させるだけでなく、危険な場所となりかねない。農地の利用促進や指定緊急避難所としての活用など、区域内のみどりのさらなる活用と、有効利用できていないみどりの新たな利用を促進していく。

ｄ みどりの担い手育成

ア．みどりを育てる人材を育成する

みどりの「保全」「創出」「活用」を適切に行うためには、みどりづくりを担う人材が不可欠となる。また、区域内には「公有のみどり」と「民有のみどり」があるが、これらの維持管理は住民と協働で実施していく必要がある。講習会の開催や住民活動の支援など、みどりを担う人材を育て、本区域の魅力づくりに住民と協働で取り組んでいく。

イ．身近なみどりを実感する機会を提供する

公園・緑地や樹林地等、住民の生活・景観の一部として取り込まれているが、日常の中で意識的にみどりに関わり、実感する機会は多くはない。住民がみどりに触れる機会の提供や活動への参加を後押しすることで、みどりの「保全」「創出」「活用」への機運を高めるとともに、住民参加への意識啓発を図っていく。

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、各住区に4ヶ所程度整備することを目標とし、配置を図るとともに、既存の街区公園を適切に維持管理する。
- イ. 近隣公園は、各住区に1ヶ所整備することを目標とし、配置を図るとともに、既存の近隣公園を適切に維持管理する。
- ウ. 地区公園は、おおむね4住区に1ヶ所設置することを目標とし、東深井地区公園をはじめ配置を図るとともに、既存の地区公園を適切に維持管理する。
- エ. 運動公園は、現在ある総合運動公園の再整備を推進するとともに、既存の運動公園を適切に維持管理する。
- オ. 特殊公園は、運河水辺公園の保全を図るほか、動植物の保全を図るため市野谷の森公園を配置するとともに、既存の特殊公園を適切に維持管理する。
- カ. その他の施設緑地等として、市街地に介在する樹林地及び市街地周辺の樹林地のうち公有地化すべきものを都市緑地として配置を検討する。

b 地域制緑地

- ア. 特別緑地保全地区は、現在指定されている松ヶ丘地区の野馬土手を保存する樹林地1箇所を引き続き保全に努めるとともに、市街化区域及びその周辺地において良好な景観の形成に寄与している一団の樹林や、神社仏閣又は史跡等と一体となっている樹林などの指定を検討し、適切な維持管理に努める。
- イ. 生産緑地地区は、特定生産緑地の指定等により農地の保全に努める。
- ウ. 市条例による樹林の保全の他、市民の森として樹林の保全を図る。また、江戸川をはじめとする河川空間の都市における有効な利用と水辺などの自然的環境の保全を図る。

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。

a 公園緑地等の施設緑地

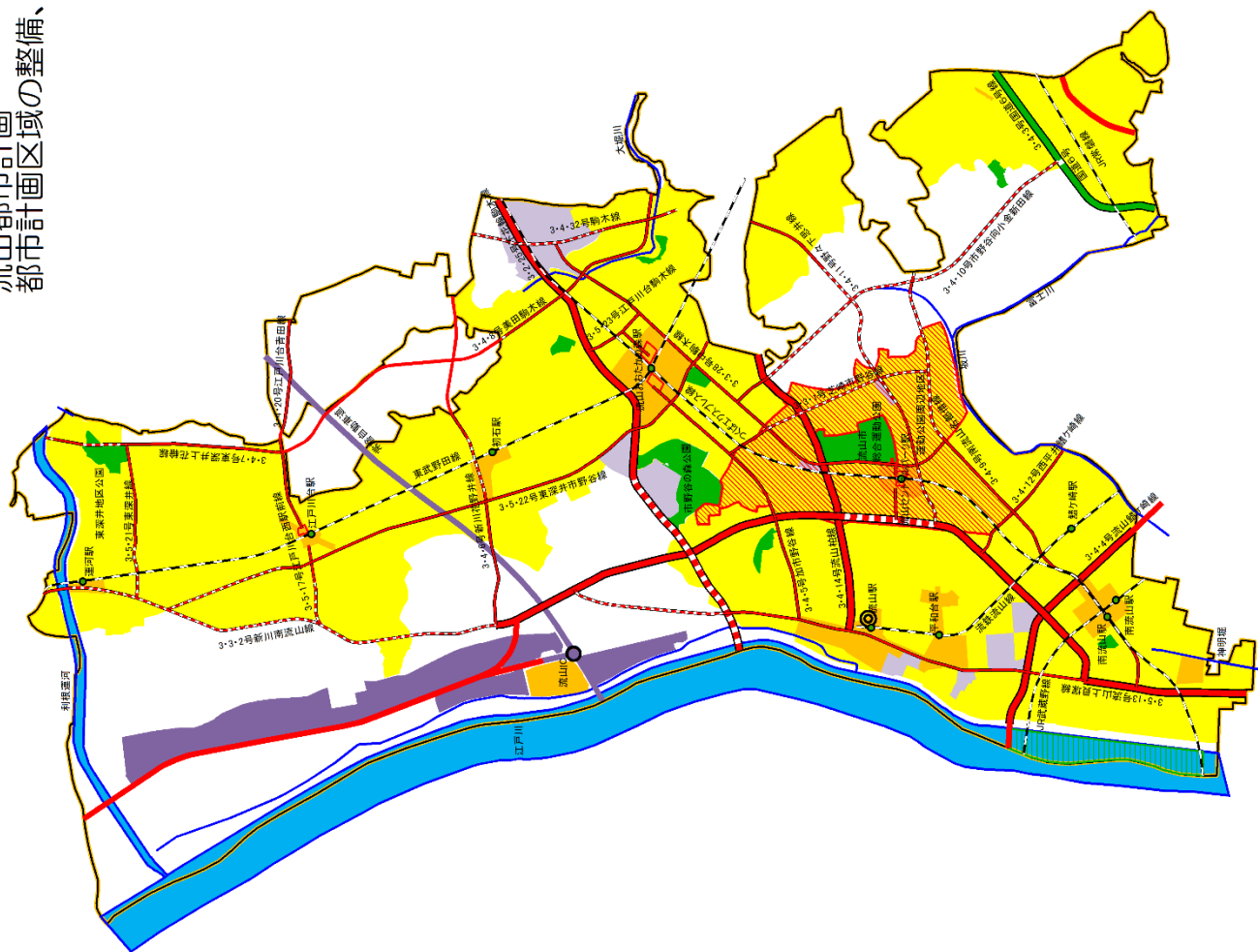
種別	名称等
近隣公園	2号近隣公園（運動公園周辺地区）
特殊公園	市野谷の森公園

（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。

※この他、つくばエクスプレス沿線区域の土地区画整理事業施行区域において、街区公園、近隣公園等の整備を推進する。



流山都市計画 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

流山都市計画区域

