

【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

α 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

J R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

J R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

J R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

洪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。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 $1.3 \text{ km} / \text{km}^2$ （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と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ないように、J R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 - 都市計画道路3・3・6号西船橋駅南線 - 都市計画道路3・4・10号船橋駅三田浜海岸線 - 都市計画道路3・4・14号本町東線 - 都市計画道路3・4・26号津田沼駅前原線 - 都市計画道路3・4・40号海老川新駅前線 - 都市計画道路3・4・41号海老川新駅前広場線 ・中心地区の関連交通機能の向上 - 都市計画道路3・3・7号南本町馬込町線 - 都市計画道路3・4・25号宮本古和釜町線 ・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 都市計画道路3・4・20号印内習志野台線 都市計画道路3・4・27号前原東飯山満町線 都市計画道路3・5・31号西船橋駅印内線 ・広域幹線道路、主要幹線道路 都市計画道路1・3・2号北千葉道路 都市計画道路3・1・1号千葉ニュータウン中央線 都市計画道路3・1・3号若松馬込町線 都市計画道路3・4・15号本郷町古作町線 都市計画道路3・4・17号船橋国道14号線 都市計画道路3・4・18号海神町前原東2丁目線 都市計画道路3・4・22号西浦藤原町線 都市計画道路3・4・30号習志野公団線 都市計画道路3・5・33号藤原町馬込町線 ・駅前広場 J R 船橋駅南口交通広場 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

α 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、千葉県の実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実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。

Ⅱ 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污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、既成市街地の污水整備はほぼ完了している。今後は引き続き污水整備、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、丸山地区について污水整備を進めている。今後は引き続き污水整備、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、污水整備はほぼ完了している。今後は引き続き污水整備、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、既成市街地の污水整備はほぼ完了しており、引き続き污水整備、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。

○ 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 汚水・雨水管きょ ・ 江戸川左岸流域関連公共下水道 汚水・雨水管きょ ・ 単独公共下水道 西浦処理区の汚水・雨水・合流管きょ及び処理場・ポンプ場 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 ・ 二級河川 飯山満川 ・ 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・空地率が低いこと、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团として存在している。については、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、米ヶ崎町、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 ・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入り、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	7.6	8.0	9.8
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

α 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。

β 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

J R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

α 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。

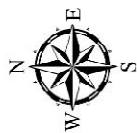
④主要な緑地の確保目標

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。

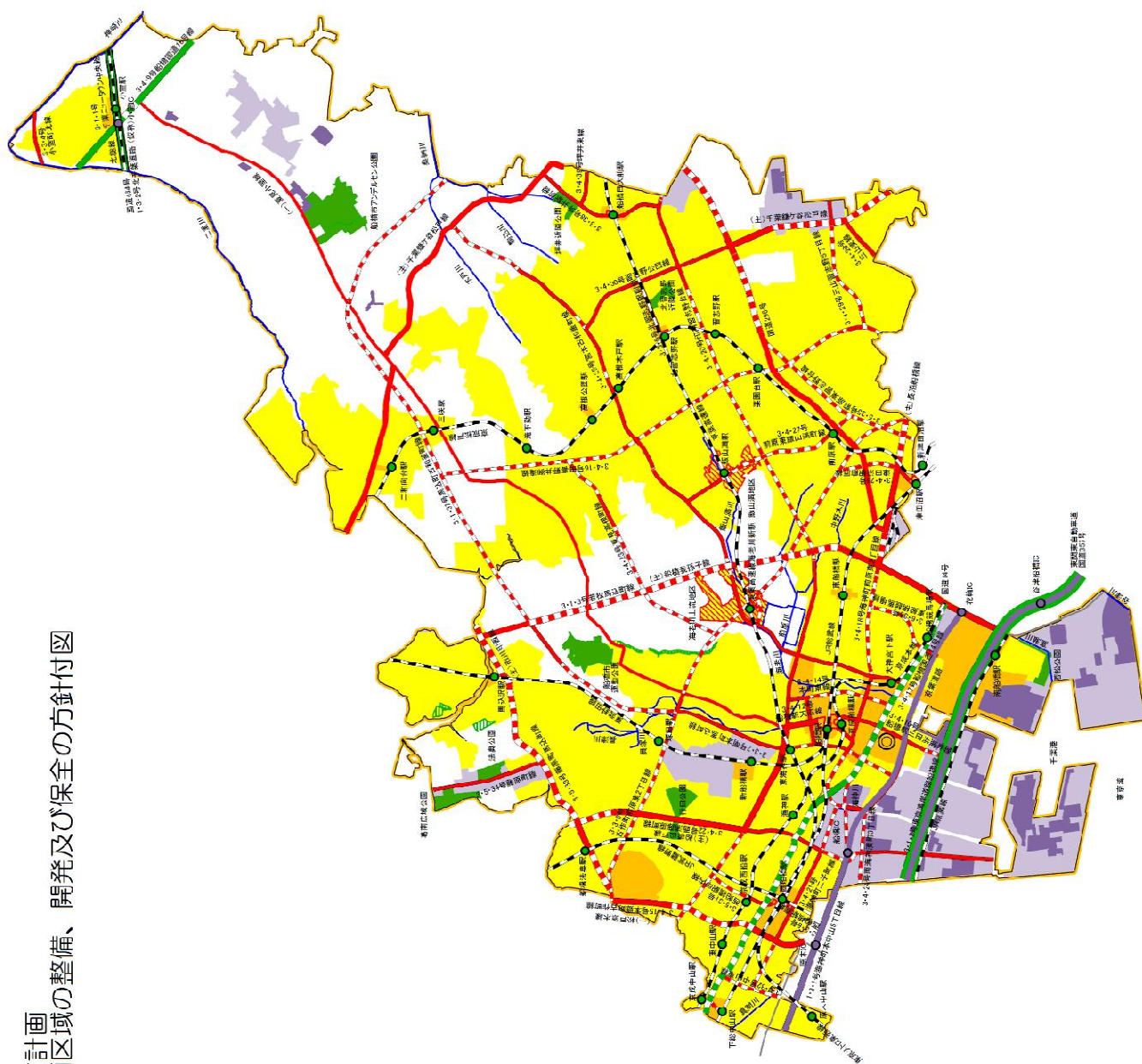
a 公園緑地等の施設緑地

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 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



【習志野都市計画区域】

1 都市計画の目標

(1) 本区域の基本理念

本区域は、千葉県の西部に位置し、船橋市、千葉市、八千代市に囲まれ、南側は東京湾に開いており、首都圏整備法における近郊整備地帯として位置づけられている。都心からほぼ 30 k m の位置にあり、鉄道による都心からの所要時間は概ね 30 分程度であり、J R 総武線、東京地下鉄東西線及び J R 京葉線の鉄道網により、通勤、通学が非常に便利になっており、東京と密接な関連をもって発展してきた。

本区域の地形は、旧海岸の平地部、比較的平坦な台地に海岸部からつながる谷戸が食い込んだ内陸部および東京湾の埋立部の 3 つに大別される。この内、海岸平野部と内陸部については、一部の工業地と農地を除き、そのほとんどが住宅地である。

また、埋立部においては東関東自動車道（以下「東関東道」という。）を境に南側に公害の少ない流通加工用地を配し、北側に住宅地を配置している。

既存集落（谷津、津田沼、鷺沼、藤崎、実籾、大久保）の内、内陸部の集落は農業を中心として、臨海部は東京湾内漁業を中心として発展してきた半農半漁のまちであったが、内陸部では、昭和 22 年より旧軍用地に四つの大学が配置され、昭和 29 年には工場の立地を図るための土地造成を行い、企業を誘致している。

また、J R 総武線及び京成電鉄京成本線（以下「京成本線」という。）の輸送力の強化と相まって住宅開発が急激に進み、加えて人口の急増とともに、各駅周辺の商業活動も活発化してきた。

一方、臨海部は昭和 42 年に公有水面の埋立により大規模団地の開発が行われ、昭和 52 年には第二次埋立事業により、住宅団地と既存市街地の住工混在解消用地としての都市再開発用地等の開発が行われ、また、J R 京葉線開業と相まって住宅都市としての形成がなされてきた。

このような地域特性を生かし、昭和 45 年に「文教住宅都市憲章」を制定し、“青い空とつややかな緑をまもるまちづくり”“暖かい生活環境を整えた住みよいまちづくり”“教育の充実した文化的なまちづくり”を展開し、大きな成果をあげてきた。

今後、さらに多様化・個別化していくと予想される様々な課題の解決に向け、「文教住宅都市憲章」の理念に則り、目指すべきまちの姿（将来都市像）を「多彩で豊かな交流が広がるまち 習志野」とする。

そして、この将来都市像を実現するため、次の 3 つのピースを掲げる。

1. いつまでも住み続けたい「まち」

すべての住民が便利で充実した暮らしができるまちを目指し、都市基盤の計画的な整備と適切な維持管理に取り組むとともに、循環型社会や脱炭素社会の実現に向けた活動など、環境にやさしいまちづくりを推進し、暮らしにゆとりと豊かさをもたらす。

また、ハード面とソフト面の両面から防災・危機管理体制や防犯、交通安全対策の強化を図る。

さらに、都市機能の最適配置や新しいまちづくりに取り組むとともに、居住や産業等の都市機能と自然環境がバランス良く調和した土地利用を進め、まちの魅

力や可能性を最大限に高める。

2. 育み学び健康で笑顔輝く「ひと」

生涯にわたって健康で元気に暮らし続けることができるよう、医療と福祉、保健の充実を図る。

また、こども・若者が持つ可能性を最大限に引き出し、自らの夢や希望を実現できるよう、教育、学習環境や人材育成の拡充を図るとともに、誰もが子育てをしやすい環境を整え、支援体制を強化する。

さらに、住民一人ひとりが互いに支え合いながら、未来を担うこども・若者から高齢者まで、すべての世代が輝き、躍動するまちを実現する。

3. すべてが協和し充実する「活動」

地域の中で国籍、人種、性別、年齢等に関係なく、平和を願いつつ住民同士がつながり、協力し合い、自分らしく暮らせるまちづくりを進める。

また、様々な世代や立場の住民が主体的に学べる環境の充実や社会参加の機会拡大を図る。

さらに、新たな時代に対応した地域産業の振興を積極的に支援し活性化を図るとともに、地元での雇用創出と若者の定住促進を目指す。

(2) 地域毎の市街地像

津田沼駅周辺は、周辺機能との調和に配慮した上で、広域的な拠点性の高い商業・業務、サービス機能等の集積を図るとともに、居住性も兼ね備えた中心市街地の形成を図る。このうち、津田沼駅南口地区は、魅力ある都市環境を有する広域的な拠点の形成を目指し、周辺との調和に配慮しつつ、交通結節点としての機能強化や商業・業務・文化機能等の集積を図ることにより、土地の合理的かつ健全な高度利用及び都市機能の更新を図る。新津田沼駅北口地区は、住民交流、商業・業務等を兼ね備えた複合市街地の維持に努める。新津田沼駅南口地区は、中心市街地にふさわしい都市機能の更新を図るとともに、津田沼駅周辺と一体的なまちづくりを促進する。

新習志野駅周辺は、幕張新都心拡大地区とともに、土地の高度利用など、現在のある良好な住環境と産業環境を維持・保全しつつ、活性化に向けた土地利用の促進を図る。

京成電鉄各駅周辺は、地域の人々の日常的な買い物や交流、ふれあいの場、地域の拠点として活性化を図るとともに個店の魅力向上や楽しく買い物ができる環境整備等を推進し、地域に愛される特色と魅力ある地域商業地（商店街）づくりを促進する。

谷津、花咲、津田沼、鷺沼、本大久保地区等の密集市街地については、生活道路等の整備を図り防災性の高い居住環境の創出を図る。

袖ヶ浦、秋津、香澄地区等の計画的に整備された住宅市街地は、世代構成の平準化を意識し、多様な世代の居住を促す既存の共同住宅ストックの再生を促進する。

臨海部の茜浜、芝園地区の工業地は、工業、業務、流通、文教、研究開発等の機能配置に基づく現在の土地利用を維持・保全する。

内陸部の東習志野、実籾・屋敷地区の工業地は、住居系土地利用等と調和した

工業地としてその機能を維持する。

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

津田沼駅周辺を広域拠点、新習志野駅及び京成電鉄各駅周辺を地域拠点として位置付け、拠点性の高いコンパクトなまちづくりを推進し、商業・業務・サービス機能等の集積を図る。

また、それら拠点間をつなぐ都市計画道路などの道路網の整備を推進するとともに、バス等の公共交通の利便性を高めることで生活に必要な交通ネットワーク機能の強化を図る。

老朽化が進む公共施設については、複合化や多機能化により、拠点への集約を図る。

さらに、超高齢社会に突入し、加えて年少人口の減少が続いていることを踏まえ、駅等生活関連施設を中心としたバリアフリー化の推進や、子育て支援施設の充実を図る。

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

本区域の臨海部においては、東関東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、臨海部の工業地については、今後も工業・流通業務の拠点として集積を図る。

③頻発化・激甚化する自然災害への対応に関する方針

市庁舎や消防庁舎等については、災害時における円滑な災害対策業務を掌る防災拠点として機能の充実を図る。

また、災害時の一時避難場所、火災の延焼防止等の役割や救援活動の拠点として重要な役割を持つ近隣公園については、引き続き整備を推進する。

都市計画道路については、交通処理機能だけでなく、災害時における避難路、延焼抑制・遅延機能、また物資輸送路として機能することから、整備を推進する。

家屋については、不燃化・耐震化を促進するとともに、ブロック塀の倒壊等に対する安全性を確保する等、災害時の被害の軽減を図る。

液状化現象が想定される地区については、液状化対策に努める。

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。

このほか、近年頻発する集中豪雨等による都市型水害に対しては、ハザードマップの作成や避難体制の整備等のソフト対策を含めた防災・減災対策を促進するとともに、保水性や浸透性のある自然的な土地利用の保全を図る。

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

公園や緑地の他、谷津干潟や東京湾等の貴重な水辺空間、樹林地や農地等の保全を図りつつ、居心地がよく歩きたくなるまちなかなど、質の高い生活環境を推

進する。

また、再生可能エネルギーの活用や省エネルギー化、リサイクルや再利用などの資源循環型社会の構築により、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

a 業務地

京成津田沼駅周辺には、官公庁施設等が集積し、本区域の中心業務地を形成しており、今後とも業務地としての機能の充実を図るべき区域として業務地を配置する。

b 商業地

ア．中心商業地

津田沼駅及び新津田沼駅周辺は、ＪＲ総武線及び京成電鉄松戸線（以下「京成松戸線」という。）の結節点として交通上重要な位置を占めており、広域的な商業活動を展開している。今後も本地区を業務、文化等の機能を有する広域商業地として位置づけ、中心商業地として配置する。

イ．一般商業地

新習志野駅周辺は拠点性の高い商業・業務機能等を有する地域商業地として配置する。また、京成電鉄各駅周辺は、地域住民の日常購買需要を満たす地区中心的な商業地を配置する。

c 工業地

東習志野、実籾・屋敷地区の既存工業地は、今後も工業地として一部を除き維持する。

また、千葉港習志野地区埋立地の茜浜地区には、本区域の内陸部に散在する工場等に移転し、企業の集団化を図った工業地があり、今後も工業地として維持する。

d 流通業務地

千葉港習志野地区埋立地の東関東道以南の芝園地区と茜浜地区に流通業務地を配置する。

e 住宅地

津田沼駅周辺地区では、土地のポテンシャルに見あった建築物の高度化を促進し、商業・業務核とバランスのとれた土地利用が進められるように、主として中高層住宅地を配置する。

京成津田沼、京成大久保及び実籾駅周辺では、老朽住宅の更新、商業機能の集約化にあわせて、土地の高度利用を図るため、中層住宅地を配置する。

第１次、第２次埋立地の袖ヶ浦、秋津、香澄地区及び谷津地区の一部については、中層及び低層の良好な住宅地を配置する。

その他の地区については、都市基盤施設整備を進めつつ、現況宅地の環境向上を図り、良好な住宅地を配置する。

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地及び業務地並びに新習志野駅周辺、京成電鉄各駅周辺の一般商業地は、商業・業務機能の集積を図る地区として高密度利用を図る。

b 住宅地

鉄道各駅の商業地の周辺地区、袖ヶ浦西地区及び谷津駅南側の一部地区については、日常生活圏に必要な機能を確保するため高密度利用を図る。また、秋津・香澄の北部地区については中層低密度地区としての利用を図る。

既成市街地内の谷津、藤崎、鷺沼台及び花咲地区等の住宅地は低層低密度地区としての利用を図る。

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

津田沼駅周辺については、事業者・大学等との連携により、今後も本区域の「玄関」として商業・業務・文化機能等の集積が図られるよう、土地の高度利用の促進を図る。また、周辺の都市機能と調和した居住機能の適正配置を図る。

新習志野駅周辺及び京成電鉄各駅周辺については、多様な都市機能を集積し、魅力的な駅前空間の機能充実の促進を図る。

イ. 居住環境の改善又は維持に関する方針

住宅が密集している既成市街地については、都市基盤施設等の適切な改善により、良好な市街地の形成を図る。

また、袖ヶ浦地区など入居世帯の高齢化が進展している大規模な住宅団地においては、まちの再生に向けた事業を促進する。

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。

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

市街地内に残された緑や生産緑地及び保存樹木を保護・保全し、緑空間の確保を図る。また、これらの緑空間と調和しながら良好な景観をもつ市街地の形成・維持を図るため、景観計画や地区計画制度の活用等により適切な土地利用の誘導を図る。

エ. 用途転換、用途純化又は用途の複合化に関する方針

公共・公益施設の再建設等にあたっては、施設の複合化や防災機能等の多機能化を図る。また、公共施設跡地等については、周辺の土地利用に配慮した用途転換を図る。

東習志野、実籾・屋敷地区の既存工業地の一部は、住居等への土地利用転換が進行していることから、良好な居住環境の創出と既存の操業環境の保全を図るため、適切に用途転換を図る。

東関東道南側については、地区計画制度の活用等により住工混在を防止した土

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

藤崎・鷺沼台地区、屋敷・実籾本郷地区及び実籾地区に広がる農地の一部は、本区域にとって貴重な農地であり、自然的環境の基盤ともなることから、その集団性を維持するように努める。

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

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土砂災害特別警戒区域等の指定により、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

本区域における貴重な自然環境であるとともに、貴重な生態系の保全に寄与している谷津干潟及び実籾自然保護地区等については、今後も保全を図る。

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、開発気運の高まりが見られる地区については、地権者や営農者とともに地区の将来のあるべき姿を検討した上で、計画的かつ秩序ある土地利用を図ることとする。

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なかで、農林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

本区域は船橋市と千葉市の間に位置し、北東から南西に長い地形を有している。京葉地区における重要な交通上の位置を占め、都市間連絡交通の要衝となっている。

本区域の交通をとりまく環境は、鉄道網として J R 総武線、J R 京葉線、京成本線が東西に縦貫し、京成松戸線は内陸に向い伸びている。

一方、広域道路網としては東関東道、京葉道路、国道 14 号、国道 296 号、国道 357 号、主要地方道長沼船橋線及び主要地方道千葉鎌ヶ谷松戸線などによって形成されている。

近年、これらの広域道路網を利用する通過交通量に大きな変化は見られないが、依然として南北の幹線道路のネットワークは十分ではなく、生活道路への通過交

通の流入が見られる。

また、地域性の面から首都圏のベッドタウンとして市街化が進み地域交通量も増加しており、居住水準の向上という点からも道路空間の充実が望まれる。

このようなことから、本区域における都市の将来像及び交通特性を踏まえて、将来目指すべき交通体系整備の基本的な方針を次のとおりとする。

- ①自動車交通と公共交通の適正な分担を図る。
- ②土地利用計画と調和した交通体系の整備を図る。
- ③骨格となる道路とこれに接続する生活道路の一体的整備を図る。
- ④高齢者・子供などに対する安全性に配慮した地区内交通の整備を図る。
- ⑤高齢者、障がい者等の移動等の円滑化に配慮した、総合的なバリアフリー化整備を図る。
- ⑥安全で快適な自転車通行空間の確保を図る。

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、鉄道、バス等】

交通体系の基本方針に基づき、公共交通機関の充実、道路体系の整備に努めるものとするが、特に市街地の発展にあわせた道路網の確立を図る。

また、現在、市街地面積に対し、約 $1.6 \text{ km} / \text{km}^2$ （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。

ｂ 主要な施設の配置の方針

ア．道路

高規格道路である東関東道及び広域的な幹線道路である京葉道路並びに国道357号と有機的に結びついた幹線道路網として都市計画道路3・3・3号藤崎茜浜線の整備を推進するとともに、鉄道による道路交通への影響を解消し、都市間を結ぶ広域幹線道路として都市計画道路3・3・1号東習志野実籾線や、これに接続する千葉都市計画道路3・3・15号美浜長作町線の整備を推進する。

また、道路網の段階構成を積極的に進め、交通の整流化、居住環境の維持保全に努める目的で、前記の幹線道路の整備にあわせ、地域交通の円滑な処理と幹線道路等の連絡を図る都市計画道路3・4・4号藤崎花咲線、3・4・11号大久保鷺沼台線、3・4・8号菊田台谷津線、3・4・9号谷津鷺沼線及び3・4・24号鷺沼線の整備を促進する。さらに、慢性的な交通渋滞が発生している湾岸地域においては、湾岸地域のポテンシャルを十分発揮させ、生産性の向上や更なる活性化を図るため、高規格道路となる新湾岸道路の計画を促進する。

都市計画道路3・4・8号菊田台谷津線、3・4・9号谷津鷺沼線及び3・4・24号鷺沼線については、災害の防止、安全かつ円滑な交通の確保、良好な景観の形成等を図るため、無電柱化の促進を図る。

そのほか、ＪＲ、京成電鉄の各駅については交通結節点としての機能強化を図り、各地区の拠点としてふさわしい空間形成を進めるため、駅前広場も含め整備の促進を図る。特に習志野市バリアフリー移動等円滑化基本構想において重点整

備地区に位置付けた「ＪＲ津田沼駅・新京成新津田沼駅周辺地区」、「京成津田沼駅周辺地区」及び「ＪＲ新習志野駅周辺地区」のバリアフリー化整備を促進する。

イ．鉄道

鉄道の安全性の向上と道路の交通混雑緩和を図るために、都市計画道路の整備により、道路と鉄道の立体交差化を推進する。

また、鉄道による地域分断を改善するため、回遊性の向上やバリアフリー化に向けた取組みを促進する。

ウ．駐車場

・自動車駐車場

ＪＲ及び京成電鉄の各駅周辺の道路交通の円滑化、都市活動の活性化等を促すため、交通規制や道路整備の状況を踏まえ、官民役割分担を考慮した中で、それぞれの鉄道駅の交通特性と駐車需要を勘案した駐車場の確保に努める。

特に津田沼駅周辺地区においては、官民の適切な役割分担のもとに、民間の駐車施設を増大させるための施策を促進する。

・自転車等駐車場

自転車等の放置を防止し、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、各自転車等駐車場の利用状況を分析し、自転車等駐車場の適正配置に努めるとともに、改修・更新を促進する。

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	・ 広域的連絡機能強化 都市計画道路3・3・1号東習志野実籾線 都市計画道路3・3・3号藤崎茜浜線
	・ 市内各拠点の連絡強化 都市計画道路3・4・4号藤崎花咲線 都市計画道路3・4・7号浜宿線 都市計画道路3・4・8号菊田台谷津線 都市計画道路3・4・9号谷津鷺沼線 都市計画道路3・4・11号大久保鷺沼台線 都市計画道路3・5・18号藤崎実籾線 都市計画道路3・4・24号鷺沼線
	・ 駅前広場 津田沼駅南口駅前広場

(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

α 基本方針

ア. 下水道及び河川の整備の方針

【下水道】

下水道は、本区域の生活環境の向上を図ること並びに水資源の確保、自然環境の保護など、広域的な公共用水域の水質保全を図るうえで必要不可欠な都市施設である。

本区域の大部分は東京湾をその排出先としており、千葉県において、東京湾流域別下水道整備総合計画が策定され、この計画に基づき、本区域の都市化にあわせて、効率的な施設整備に努める。

また、広域的な公共用水域の水質保全を図るうえで、下水道の污水管きよの整備や津田沼処理区の印旛沼流域下水道への編入に努めるとともに、局地的な集中豪雨、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、浸水の防止等に努める。

【河川】

本区域には、菊田川、支川菊田川、谷津川及び高瀬川の2級河川がある。

各河川は、全て改修されており、本区域の雨水排水に重要な役割を果たしているが、今後は高潮対策を推進する。

また、流域が本来有している保水遊水機能の確保に努めるとともに、市街地の開発にあたっては、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る。

イ. 整備水準の目標

【下水道】

(1) 污水

市街化区域における污水・合流管きよの整備は概成している。今後は、市街化調整区域を含む既存住宅等を対象に整備を進め、おおむね10年以内に市全域の居住区域について、下水道による污水处理が可能となるような水準を目標とする。

污水处理については、「千葉県污水处理広域化・共同化計画」、「東京湾流域別下水道整備総合計画」、「習志野市下水道全体計画」に基づき津田沼処理区の印旛沼流域下水道への編入を進め、恒久的な公共用水域の環境基準達成に努める。

(2) 雨水

雨水管きよ等の整備を順次進める。

【河川】

高潮対策を推進する。

β 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及び合流式とし、印旛処理区、津田沼処理区及び高瀬処理区の3処理区で整備を進める。

(1) 印旛処理区は印旛沼流域関連公共下水道として整備を促進する。汚水については、印旛沼流域下水道西部幹線及び西部第二幹線に流入させ、印旛沼流域下水道花見川第二終末処理場にて高度処理し、雨水については、浜田川雨水幹線及び東習志野雨水幹線等により排除する。

(2) 津田沼処理区は分流及び合流式の単独公共下水道として整備を継続しつつ、段階的に印旛沼流域下水道への編入を促進する。雨水については、菊田川及び谷津川へ排除する。

(3) 高瀬処理区は地形上山側の区域を合流式、海側の区域を分流式に区分し単独公共下水道として整備を促進し、汚水は船橋市の高瀬下水処理場で高度処理をし、雨水については高瀬川に排除する。

イ. 河川

菊田川、支川菊田川、谷津川及び高瀬川の高潮対策のため、水門及び排水機場の整備を推進する。

また、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に努める。

㋐ 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	・流域関連公共下水道 印旛処理区の汚水・雨水管きよの整備・区域編入 ・単独公共下水道 津田沼処理区の汚水・合流管きよの整備・区域編入 津田沼浄化センターの改築 高瀬処理区の汚水・雨水・合流管きよの整備

(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

α 基本方針

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、長期的な展望に立ち整備を図る。

β 主要な施設の配置の方針

ア. ごみ焼却場

脱炭素社会を実現するために、効果的に温室効果ガスの排出量を削減する適切な施設整備を図る。

γ 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
ごみ焼却場	・習志野市芝園清掃センター

(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. 津田沼駅周辺地区

津田沼駅周辺については、市街地再開発事業により、商業・業務・文化機能等が充実した中心市街地として、土地の合理的かつ健全な高度利用及び都市機能の更新を図る。

イ. 鷺沼地区

鷺沼地区については、土地区画整理事業により、緑豊かで防災機能を兼ね備えた都市型住宅・商業・教育・福祉機能が複合した土地利用を目指し、良好な新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
市街地再開発事業	・津田沼駅南口地区
土地区画整理事業	・鷺沼地区

(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、東京湾沿岸低地と下総台地の南東縁にわたる平坦な土地であり、藤崎地区には県指定史跡の堀込貝塚、鷺沼地区には鷺沼古墳等の歴史的意義の高いものがある。自然的環境では、本区域に点在する寺社境内地や斜面地の樹林及び谷津地区の干潟の他に、里山的自然として実籾地区に一部残っているにすぎない。

また、公共空地では都市公園 118.61 h a が整備されているが、その整備水準は低い。

以上のことから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、景観といった観点から公園緑地等の系統的配置を定め、自然的環境の保全及び公共空地系統を整備す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11% (約212ha)	約13% (約273ha)

・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	8.8	9.0	9.5
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

a 環境保全系統

- ア. 樹林の残る寺社境内地や斜面地を環境保全に資する緑地として保全を図る。
- イ. 市街化区域内の都市農地は都市にあるべきものとして捉え、その一部は、生産緑地として保全を図る。
- ウ. 実籾地区及び実籾本郷地区の一部については、野生生物生息地域の保護、保全を拡大するとともに、自然型公園として充実を図る。
- エ. ラムサール条約登録地として水鳥類、特にシギ、チドリ類の中継地及び生息地である貴重な谷津干潟の良好な生態系の保全に努める。
- オ. 京葉道路沿いの緑地及び東関東道沿いの北側の緩衝緑地の保全を図る。

b レクリエーション系統

- ア. 都市公園（街区公園・近隣公園・地区公園）については、誘致距離を勘案して住民が容易に利用することができるよう適正に配置する。
- イ. 地域の多様なニーズに対応し、コミュニティの核となり地域住民に親しまれる公園づくりを促進する。
- ウ. 本区域を縦貫するハミングロードを緑と水の南北軸とする緑の回廊化、公園緑地の連結化、自然緑地の拡大化等を考えながら、配置の体系化を図る。
- エ. 茜浜緑道は連続性を確保する。

オ. 湾岸部の公園・緑地、緑道等の整備を促進して、住民の憩いの場となる空間を創出する。

c 防災系統

- ア. 緑地は地震の二次的災害である火災の延焼防止に大きな効果を発揮するほか、避難場所や避難所を火災の輻射熱から遮断する機能を有している。
- 一部の公園緑地は、防災機能を備えた指定避難場所として配置するとともに、各居住区を結ぶ緑道を整備し、緊急時の避難路として整備を図る。
- イ. 地域の市街地特性を十分踏まえたうえで、防災上有効な樹林や農地を保全し、公園や道路等への公共緑化や住宅地の民有緑化を促進する。
- ウ. 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

- ア. 自然的環境を有する寺社境内及び個人住宅の一団となった樹林地、斜面の樹林地等を保全し整備する。
- イ. 郷土的意義のある堀込貝塚、鷲沼古墳の樹林地等を郷土景観を構成する緑地として保全し整備する。
- ウ. ハミングロード及び東関東道沿いの北側の緩衝緑地は景観施設として維持・保全を図る。
- エ. 地域に適合する景観や都市景観の創出を目的とする緑の拡大を図る。

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、各住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する。
- イ. 近隣公園は、各住区内に1箇所設置することを目標とし、配置する。
- ウ. 地区公園は、2～4住区に1箇所設置することを目標とし、配置する。
- エ. その他、都市緑地を配置する。

b 地域制緑地

- ア. 良好な樹林地について保全を図る。
- イ. 市街化区域内の生産緑地地区について保全を図る。

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
地区公園	袖ヶ浦地区公園
近隣公園	茜浜近隣公園
	秋津近隣公園
	泉町近隣公園
	葦切近隣公園

	鷺沼近隣公園
都市緑地	実籾都市緑地

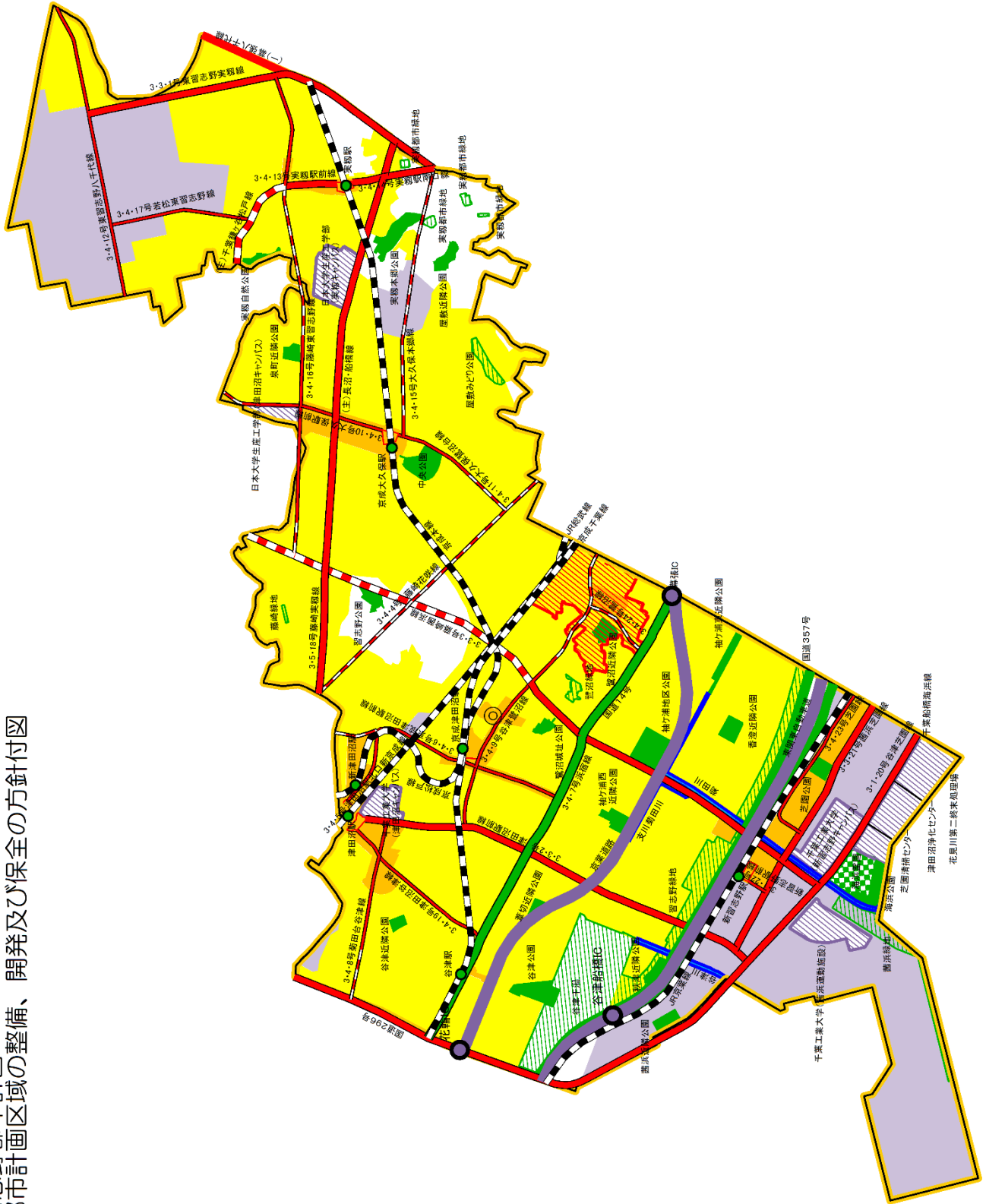
(注) おおむね 10 年以内に着手予定及び施行中の公園等を含むものとする。

習志野都市計画
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
 - 墓園
 - 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
 - 行政区境界
 - その他の都市施設
- (道路共通)
- 整備済・暫定供用中
 - 整備中・整備予定
 - 都計道

習志野都市計画区域



【八千代都市計画区域】

1 都市計画の目標

(1) 本区域の基本理念

本区域は首都圏整備法に基づく近郊整備地帯内にあり、千葉県北西部に位置し、東京都心から約 31 k m、県都千葉市へ約 10 k m という至近な距離にあり、都市の発展に極めて有利な地理的条件の下におかれている。このような地理的条件から、江戸時代には、佐倉、成田に通じる成田街道の宿場町として繁栄し、宿場を中心とした純農村的な地域社会であったが、その後、大正 15 年 12 月京成電鉄本線（以下「京成本線」という。）が開通して京成大和田駅が開設されてからは、成田街道の役割も薄れ、宿場町として繁栄した市街地に代わって京成大和田駅周辺が市街化し、商圈も次第に変化して地域社会の核が南下していった。さらに、昭和 30 年代に入り、当時全国に先駆けた大規模な団地（八千代台団地）が、山林を切り開いて造成され、これを契機に本区域の人口流入現象が現れるようになった。

その後、独立行政法人都市再生機構及び千葉県住宅供給公社等により勝田台団地、米本団地、高津団地及び村上団地等の建設が進められるなど、人口の大幅な増大をもたらす大規模プロジェクトが実施されるとともに、交通網等の都市基盤施設なども整備され、しだいに都市形態も整い活力ある都市として発展している。

さらに、東葉高速鉄道東葉高速線（以下「東葉高速線」という。）が西船橋駅から勝田台駅まで整備され、同線は既成市街地の北部を横断し、4 つの新駅が設置された。これにより、従来京成本線のみ依存していた本区域の都心アクセス体系に大きな変化が生じ、とりわけ、鉄道の沿線地域における交通条件の飛躍的改善は、住宅のみならず、商業業務機能等、多様な都市機能の立地需要の高まりをもたらしてきた。

しかし、今後人口減少・少子高齢化が進展していく中、福祉や交通なども含めて都市全体の構造を見直す「コンパクト・プラス・ネットワーク」の考え方が重要とされている。

このような状況を踏まえ、本区域については、「人がつながり 未来につなぐ 緑豊かな 笑顔あふれるまち やちよ」の実現を目標とし、都市づくりの基本理念を以下のとおりとする。

●快適に暮らせる都市づくり

誰もが快適に暮らせる都市を目指し、南部の市街地では、鉄道駅を中心に商業・業務、医療・福祉、子育て支援、行政等の都市機能を配置し、その周辺に居住機能の立地を進めコンパクトでまとまりのある市街地の形成を図るとともに、北部では豊かな自然的環境の保全を図るなど、地域の特性を活かした土地利用の誘導を図る。

また、地域の実情に即した交通手段の確保と公共交通機関や交通結節点の利便性向上を図るほか、住民やコミュニティの自主的活動を促進することで、持続可能な交通ネットワークの機能向上を図る。

これらの取組により、鉄道駅を中心とした集約型都市構造の形成を図り、快適に暮らせる都市づくりを進める。

●安心・安全で持続可能な都市づくり

安心・安全で持続可能な都市を目指し、激甚化する大規模自然災害への備えなど、都市の強靱化を図るとともに、住民・地域・行政の連携強化による地域防災力の向上を図る。

また、持続可能な開発目標（SDGs）の達成に向けた取組を進めるとともに、医療・福祉の充実を考慮した少子高齢社会の都市づくりや、新型コロナ危機を契機とした働き方や生活様式の変化への対応、ユニバーサルデザインに配慮した都市づくりを進める。

●産業を活かした活力ある都市づくり

産業を活かした活力ある都市を目指し、産業振興の強化を進める。また、都市農業のまちづくりへの活用や地域経済の活性化とあわせて、それらを支える基盤となる広域幹線道路の整備及び沿道の利活用を図る。

●自然と調和した都市づくり

自然と調和した都市を目指し、豊かな田園風景と谷津・里山の保全を図るとともに、市域のほぼ中央を南北に貫流する印旛放水路（新川及び花見川）などの水辺の活用、公園・緑地の整備・保全に努め、緑の豊かさを身近に感じられる都市づくりを進める。

また、住民・事業者・行政が環境負荷の低減の意識を高め、環境保全や地球温暖化防止の推進を図る。

（２）地域毎の市街地像

地域の特性を考慮し、本区域南部を「市街地ゾーン」に、本区域北部を「自然環境保全ゾーン」に区分する。さらに「市街地ゾーン」を京成本線沿線を中心とした「既成市街地エリア」と東葉高速線沿線を中心とした「複合市街地エリア」に区分し、各ゾーン等の特性に応じた市街地像を次のとおりとする。

①市街地ゾーン

a 既成市街地エリア

既成市街地エリアは、市街地形成後、相当の期間が経過しているため、総合的な居住環境や都市機能などの質的向上が求められているエリアである。本エリアについては、鉄道駅周辺の再生と活性化を基本とした市街地づくりを進めるとともに、都市拠点の形成と、拠点を結ぶ交通ネットワークにより、コンパクトで利便性の高い良好な市街地の形成を図る。

b 複合市街地エリア

複合市街地エリアは、東葉高速線沿線での開発や土地区画整理事業により整備された住宅系の地区、駅周辺を中心とした商業系の地区、既存の工業団地が立地する工業系の地区、自然が残されている市街化調整区域が配置されるエリアである。本エリアについては、鉄道駅周辺の都市拠点や、工業拠点、計画的に整備された良好な市街地、新たに市街地形成を図る区域など、多様な都市機能を交通ネットワークにより結び、コンパクトで利便性の高い、良好な市街地の形成を図る。

②自然環境保全ゾーン

水田や畑、谷津・里山などの豊かな自然的環境を保全するため、無秩序な市街地の拡大を抑制するなど、市街地と自然との調和を図るとともに、広域幹線道路沿道については、その特性を活かした土地利用の誘導を図る。

なお、八千代カルチャータウン地区は、商業施設や物流施設の立地により交通量の増加が予想されることから、周辺道路の見直しを検討するとともに、自然環境保全ゾーン内の連携や市街地ゾーンとのネットワークの形成を図る。

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

本格化する少子高齢化社会への対応や活力あるコミュニティを維持するため、京成本線及び東葉高速線の鉄道駅を中心に商業・業務、医療・福祉、行政等の都市機能や居住機能の集積を図ることにより、コンパクトでまとまりのある市街地の形成を図る。

また、鉄道駅を中心に安全で快適に移動するための道路網の形成を目指すとともに、各駅にアクセスするバス等の公共交通の利便性向上により、鉄道駅を中心とした集約型都市構造の形成を図る。

さらに、集約型都市構造の形成や公共交通の利用の促進により、都市レベルでエネルギー効率を高めるとともに環境負荷を抑制し、都市の脱炭素化を推進する。

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

本区域においては、中央部を南北に縦断し埼玉と千葉を結ぶ国道 16 号（都市計画道路 3・4・2 号東京環状線）や、中央部を東西に横断し東京・船橋と成田を結ぶ国道 296 号バイパス（都市計画道路 3・2・17 号八千代中央線）等が、周辺都市との広域的なアクセス機能を担う幹線道路となる。

国道 16 号（都市計画道路 3・4・2 号東京環状線）沿道については、工業・流通業務施設や沿道施設等の立地など、広域幹線道路の沿道にふさわしい土地利用の誘導を図る。

また、国道 296 号バイパス（都市計画道路 3・2・17 号八千代中央線）沿道の西八千代北部地区については、地域特性に応じた業務機能等の誘導を図る。

③頻発化・激甚化する自然災害への対応に関する方針

平成 23 年 3 月 11 日に発生した東日本大震災は、本区域にも建物の倒壊や火災等の被害をもたらした。特に、既成市街地においては、木造家屋が密集する地区が点在しており、今後、首都直下地震などの大規模な地震が発生した場合には、建物などの倒壊やがけ崩れなどの一次的被害のほか、火災などの二次的な複合災害も予想される。

このような被害を抑制するため、区域内の主要施設に連絡する道路ネットワークの整備を推進するとともに、広域避難地や一時避難地及び避難路の確保、また、公共施設の耐震化を図る。密集市街地においては、地区計画の活用等により、延焼火災を防ぎ、避難路や一時避難地として機能するオープンスペースを確保するなど、防災機能の向上に努める。

また、災害活動拠点となる施設については、防災機能を持たせた整備に努める

ほか、鉄道駅周辺の商業・業務地には、今後も、防火地域または準防火地域の指定を維持していくとともに、地域の状況などを勘案して、それらの追加指定の推進を図る。

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。

このほか、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

快適に暮らせる、自然と調和した都市づくりを実現するため、公園・緑地の整備・管理を進めるとともに、印旛放水路（新川及び花見川）を中心とするグリーンインフラとしてのふれあいネットワーク軸や、谷津・里山など自然系緑地の保全・整備、良好な水辺環境の創出にも配慮した河川の整備を推進する。

また、地区計画制度の活用等による計画的な市街地景観の形成を図るとともに、緑化の推進や自然景観の保全を推進し、良好な都市景観の形成を図る。

（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

ア．八千代中央駅周辺地区

都市機能を充実させるため、行政機関の集積を図る。また、市民会館をはじめとする文化・社会教育施設等の集積を図るとともに、隣接して整備される県立八千代広域公園と一体的な業務地として配置する。

イ．八千代緑が丘駅周辺地区

主要幹線道路となる都市計画道路 3・3・27 号八千代西部線と鉄道駅が近接するという立地特性を活かし、業務施設の集積を図る業務地として配置する。

b 商業地

ア．八千代台駅及び勝田台駅周辺地区

本区域及び周辺地域を含めた広域的な拠点となる商業地として、鉄道駅を中心に既に商業集積がなされていることから、今後とも中心商業地として配置するとともに、地区の土地利用動向等をみながら、区域の適正化を図っていく。

イ．八千代中央駅及び八千代緑が丘駅周辺地区

土地区画整理事業によって形成されたこれらの地区の駅周辺に、広域的な拠点となる中心商業地を配置する。特に八千代緑が丘駅周辺地区については、幕張新都心と千葉ニュータウンを結ぶ軸上に位置する広域立地特性、交通条件を活かし、広域需要に対応する商業集積を図る。

ウ．京成大和田駅周辺地区並びに同地区と八千代中央駅を結ぶ幹線道路沿道地区

既に商業集積がなされているが、日常生活における購買需要等に対応する商業地を配置する。

エ．村上駅周辺地区

土地区画整理事業によって良好な基盤整備がなされているとともに、主要幹線道路である国道 16 号（都市計画道路 3・4・2 号東京環状線）に接する地域特性に対応した商業地を配置する。

c 工業地・流通業務地

ア．八千代・上高野・吉橋工業団地

八千代・上高野・吉橋工業団地を本区域における工業地として配置し、製造業、流通業等の集積を図ることとし、既存企業の活性化に取り組むとともに、団地内の未利用地が有効活用されるよう努める。

d 住宅地

ア．八千代台地区、大和田地区及び勝田台地区

京成本線沿線に形成され、整備から時間が経過しているこれらの地区の住宅地は、地区計画等の活用等により居住環境の向上に努め、今後も良好な住宅地として配置する。

また、八千代台地区や勝田台地区の一団の住宅市街地については、時代の変化等によって生じる土地利用のニーズを考慮したうえで、居住環境の向上に努める。

イ．ゆりのき台地区、八千代緑が丘地区及び村上南地区

東葉高速線沿線で土地区画整理事業を中心に形成されたこれらの地区の住宅地は、今後とも良好な住宅地としての環境の維持増進を図る。

ウ．西八千代南部地区

八千代緑が丘駅に近接し主要地方道が通過するなど、交通アクセスに恵まれていることから、市街化が進んでおり、地区計画の活用や都市基盤施設の整備等により、良好な居住環境の形成と保全を図る。

②市街地における建築物の密度の構成に関する方針

a 商業・業務地

ア．八千代緑が丘駅及び八千代中央駅を中心とする商業業務地区

広域立地特性を最大限に活かすため、必要な都市基盤施設の総合的な整備と地区計画制度による良好な市街地環境形成に留意しながら、高密度の土地利用を図る。

イ．八千代台駅及び勝田台駅を中心とする既存の商業集積地区及び京成大和田駅南地区、村上駅周辺地区

本区域及び周辺地域における中心商業地又は商業地として、高密度の土地利用を図る。

ウ．京成大和田駅と八千代中央駅を結ぶ幹線道路沿道地区

中ないし低密度の商業地形成を図る。

b 住宅地

ア. 米本・村上・高津団地地区

中高層の住宅団地が形成されている地区であり、高密度住宅地として良好な居住環境の維持を図る。

イ. 八千代中央駅周辺、村上駅周辺及び八千代台駅周辺の住宅地

各駅を中心としその優れた交通条件を活かし、都市型住宅地としてふさわしい密度利用を図ることとし、特に、土地区画整理事業により中高層住宅を配置することとした地区は、高密度利用を図る。

ウ. その他の住宅地

良好な居住環境の形成、維持を図るため、低層、低密な独立住宅を配置することを基本とする。

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

勝田台駅周辺については、駅前地区にふさわしい商業・業務機能の集積により、土地の高度利用を図る。

八千代台駅周辺については、地域の特性を活かした整備や良好な市街地環境に資する建築物の誘導等により、土地の高度利用を図る。

八千代緑が丘駅周辺地区は、商業施設に加え、業務系施設の立地を誘導するとともに、都市計画道路 3・3・27 号八千代西部線と鉄道駅が近接するという特性を活かし、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

良好な市街地環境が形成されている地区については、その維持、保全に努めるとともに、用途混在や密集市街地等の課題がある既成市街地については、地区計画制度の活用等により良好な居住環境の誘導・形成を図る。また、都市機能の再編が必要とされる地区については、新たな基盤整備などの事業を検討する。

さらに、基盤整備が完了、又は予定されている地区については、優れた居住環境や就業環境などを備える場として、地区計画などの導入により適切な街並みの誘導や保全を図る。

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及び八千代市空家等の適切な管理に関する条例に基づき適正な管理を促すとともに、利活用や市場への流通等による土地利用転換を誘導することで、居住環境の改善や維持を図る。

ウ. 市街地内の緑地又は都市の風致の維持に関する方針

市民の森や小鳥の森などは、市街化区域内にあって貴重な緑が残されている場であることから、今後とも維持、保全を図る。また、生産緑地についても都市生活に潤いをもたらすなど都市の魅力の向上に繋がることから保全していく。

さらに、景観法に基づき、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

八千代・上高野・吉橋工業団地については、一部で住工混在が見られることから、用途地域の見直しや地区計画等により、操業環境及び居住環境の保全に努める。

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

印旛放水路（新川及び花見川）、神崎川、桑納川、勝田川及び高野川周辺で土地改良事業により基盤整備がなされている優良水田地及び睦地区、阿蘇地区の一団性のある優良農地は、今後とも農用地として整備、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

印旛放水路（新川及び花見川）、神崎川、桑納川、勝田川及び高野川周辺の水田は、低水地であり、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る。これらの区域については、極力保全に努める。

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、開発行為の抑制等を図り、安全性の確保に努める。

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

優れた自然の風景を有する印旛放水路（新川及び花見川）周辺の地区及び本区域全体に散在する斜面緑地や樹林地については、都市環境及び都市防災上重要なばかりでなく、都市景観としても貴重であり、今後とも積極的にその保全に努め、特に県立八千代広域公園に接する区域については、当該公園を中心に、点在する各種施設や、多様な主体との連携・協働を図りながら、一体的な整備、保全を図る。

また、印旛放水路（新川及び花見川）の沿川区域については本区域における基幹的な緑地軸としての位置付けに鑑み、その南部については県立八千代広域公園と一体的な緑地として、同公園以北については、帯状の緑地として、積極的な整備、保全を図る。

エ．秩序ある都市的土地利用の実現に関する方針

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。

西八千代南部地区については、市街化調整区域であるものの八千代緑が丘駅に近接し主要地方道が通過するなど、交通アクセスに恵まれた条件や、周囲が市街化区域となっていることから、市街化が進行しつつある。そのため、地区計画等を活用するとともに、都市基盤施設の整備等を図り、市街地としてふさわしい良好な市街地環境の整備・保全に努める。

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。

また、都市計画法第 34 条第 11 号に基づく「都市計画法に基づく開発行為等の許可の基準に関する条例」による区域指定制度の見直しにより、市街地の拡散等を抑制し、秩序ある土地利用の誘導を図る。

(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

人・モノの移動や交流を支える軸となる広域幹線道路をはじめ、地域の実情に即した持続可能な交通ネットワークの形成を図る。また、居心地が良く歩きたくなるまちづくりを進めるため、暮らしに身近な道路の整備や、歩行者や自転車が利用しやすい道路の整備を推進するため、本区域の交通体系の方針を次のように定める。

- ・幹線道路は、交通量に対応した体系的な道路ネットワークを形成し、交通渋滞の解消を図る。整備にあたっては、道路ネットワーク等を踏まえ、計画的に整備を進めるとともに、整備済の区間については計画的で適切な維持管理を図る。
- ・長期未着手の都市計画道路及び構想路線については、その必要性や既存道路による機能代替の可能性等を再検証し、周辺の道路の整備状況を考慮しながら見直しを行う。
- ・区域内各駅前広場は、交通結節機能を高めるなど、誰もが利用しやすく、移動の自由度が高い快適な交通ネットワークの整備に努める。
- ・歩行者専用道路は、適切な維持管理を図り、未整備区間のある路線については、周辺の状況を考慮しながら整備に努める。
- ・京成本線 3 駅を中心に各駅の整備方針に合わせてウォークラブルな都市空間整備に努めるとともに、その他の地域についても、歩道を含む歩行者や自動車が利用しやすい道路の整備を進める。
- ・現況の鉄道・バス路線を維持・確保しつつ、公共交通ネットワークの方針を示す計画に基づき、地域の実情に応じて、多様な交通手段を検討するとともに、ノンステップバスの普及及び運行情報システムの整備を引き続き促進する。

イ. 整備水準の目標

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。

特に、都市計画道路については、現在、市街地面積に対し約 $1.7 \text{ km} / \text{km}^2$ (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整備を進める。

b 主要な施設の配置の方針

ア. 道路

本区域の道路網の配置は、基本方針に基づき広域道路網と十分整合を図りながら進めるものとする。

近隣都市間や高速道路インターチェンジと都市を結ぶことにより、広域の自動車交通を円滑に処理する役割を担う主要幹線道路として、都市計画道路 3・4・2 号東京環状線 (国道 16 号)、都市計画道路 3・2・17 号八千代中央線 (国道 296 号バイパス) 及び都市計画道路 3・3・27 号八千代西部線の路線を位置付ける。

本区域の主要な骨格軸を形成し、各拠点同士、あるいは、本区域の南部と北部を結び、相互の連携を図るための幹線道路として都市計画道路 3・4・1 号新木戸上

高野原線、都市計画道路 3・4・3 号八千代台東駅前線、都市計画道路 3・4・4 号勝田台駅前線、都市計画道路 3・4・5 号八千代台駅前線、都市計画道路 3・4・6 号八千代台花輪線、都市計画道路 3・3・7 号大和田駅前萱田線、都市計画道路 3・4・8 号大和田新田下市場線、都市計画道路 3・4・9 号上高野工業団地線、都市計画道路 3・4・12 号八千代台南勝田台線及び都市計画道路 3・3・19 号八千代緑が丘駅前線の路線を位置付ける。

イ．鉄道

京成本線については、通勤通学時の混雑緩和や駅舎の改良促進により、利便性の向上を図る。また、東葉高速線については、安全運行及び利用者の安全確保に向けた取組を推進する。

ウ．駐車場

・自動車駐車場

駐車場整備地区に指定した八千代台駅周辺地区及び勝田台駅周辺地区内において、民間を主体として駐車施設の整備に努める。

・自転車駐車場

駅前道路や駅前広場等の交通施設が本来の機能が妨げられないことがないよう、自転車利用者の動向を勘案しながら、京成本線 3 駅周辺及び東葉高速線 4 駅周辺における既存の自転車駐車場の改修等を行い維持管理に努める。

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・駅前広場	根幹的交通施設の整備の推進 (主要幹線道路) 都市計画道路3・2・17号八千代中央線 都市計画道路3・3・27号八千代西部線 (幹線道路) 都市計画道路3・4・1号新木戸上高野原線 都市計画道路3・4・6号八千代台花輪線 都市計画道路3・3・7号大和田駅前萱田線 都市計画道路3・5・11号新木戸吉橋線 都市計画道路3・4・12号八千代台南勝田台線

(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

α 基本方針

ア. 下水道及び河川の整備の方針

【下水道】

下水道は、本区域の生活環境の向上を図る上でも、また水資源の確保や自然的環境の保護などの面から広域的な公共用水域の水質保全を図る上でも必要不可欠な都市施設である。

本区域の大部分は、本県の重要な水資源である印旛沼及び東京湾をその排出先としており、こうした公共用水域の水質保全が重要な課題となっている。

特に印旛沼に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、こうした計画を進行させるためにも、下水道の整備を次の方針に基づき進める。

本区域の汚水については、東京湾流域別下水道整備総合計画及び利根川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としてその整備に努めるとともに、希釈したし尿等を流域関連公共下水道へ放流するための前処理施設の整備を図る。

雨水については、都市化の動向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、公共下水道雨水管きよの整備に努める。

また、下水道ストックマネジメント計画を推進し、計画的かつ効率的に老朽化した下水道施設の改築更新を進める。

【河川】

本区域を流れている河川は、一級河川の印旛放水路(新川及び花見川)、桑納川、神崎川、石神川及び勝田川、準用河川の高野川及び花輪川がある。

各河川とも、本区域の雨水排水及び生態系等に重要な役割を果たしており、治水安全度の確保、生物の生息・生育・繁殖環境及び多様な河川景観の保全・創出する多自然川づくりを進めるとともに、流域のまちづくりと連携しながら、河川空間の適切かつ積極的な活用を推進する。

また、市街地の整備にあたっては、水循環に配慮した総合的な治水対策を講じることが基本方針とするとともに、樹林地や農地の保全等により、それらが持つ多様な機能を活かし、流域が本来有している保水・遊水機能の確保に努める。

なお、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などの流出抑制対策を講じ、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】

市街化区域の全域及び人口の稠密な区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、河川毎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、汚水については、印旛沼流域関連公共下水道として印旛沼流域下水道東部幹線、西部幹線、桑納幹線、印西幹線及び手繰幹線に流入させ、花見川終末処理場及び花見川第2終末処理場にて処理する。

汚水については、事業計画区域内の遅延部の整備を進めるほか、西八千代南部地区の計画的な整備を検討する。

また、し尿等について希釈した後、流域関連公共下水道へ放流するための前処理施設を整備する。

一方、雨水については、流域関連公共下水道事業計画区域内の管きょ整備を推進し、開発区域については、雨水の流出抑制を図る。

イ. 河川

整備水準の目標を達成するために、一級河川の印旛放水路（新川及び花見川）、桑納川、神崎川、石神川で進められている河川改修事業の推進と一級河川の勝田川と準用河川の高野川で進められている河川改修事業の促進を図る。

また、一級河川の印旛放水路（新川及び花見川）及びその周辺については、水と緑豊かな原風景を活かしつつ、点在する各種施設の有機的な連携や近隣自治体との地域間連携等を図りながら、本区域の重要な観光資源となるよう整備・活用を推進する。

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 流域関連公共下水道事業計画（汚水）区域内における下水道施設の建設及び更新 希釈したし尿等を流域関連公共下水道へ放流するための前処理施設の建設 ・雨水 流域関連公共下水道事業計画（雨水）区域内における下水道施設の建設及び更新
河川	・一級河川 印旛放水路（新川及び花見川） ・一級河川 桑納川 ・一級河川 神崎川 ・一級河川 石神川 ・一級河川 勝田川 ・準用河川 高野川

（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. 大和田地区

京成大和田駅周辺に位置し、駅の南側においては、土地区画整理事業が完了しているが、駅の北側については、依然として都市基盤施設の整備が不十分であるため、市街地開発事業やその他の整備手法を検討し、将来的に良好な居住環境の形成を目指す。

(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

緑地空間は、自然生態を維持存続させるばかりでなく、都市生活を営む住民に憩いとやすらぎを与え、豊かな人間性を回復させるとともに、公害の防止や災害等の避難場所を提供するなど、潤いのある安全な都市づくりを進めるうえで重要かつ多様な機能を果たしている。

本区域の地形は、全体の形は変則な矩形で、そのほぼ中央が標高約 30m の最高の高さを示し、ここを分水界として南西方面は東京湾へ、北東方面は印旛沼への勾配をもつ丘陵地を形成している。

地勢は、他の北総地域と同様に平坦で、区域の中央を南北に印旛放水路（新川及び花見川）が流れ、印旛放水路（新川及び花見川）の中流部に西方から桑納川が合流し、両河川の沿岸には、水田地帯が開けている。

更にこの水田地帯に沿って、丘陵地が連なるとともに所々に狭小な谷津田が分岐している。

丘陵地は起伏が少なく、主に畑と山林で一部に内陸工業団地や住宅団地等の開発が進んでいるが、下総台地を象徴する自然景観をとどめ、特に雑木林の台地や斜面緑地及び水田地による風土景観は特筆すべきものがある。

しかし、このように貴重な緑地空間も、都市化に伴う数多くの開発により減少傾向を示しており、今ある自然的環境の保全や整備を積極的に行うことが急務とされている。とりわけ、首都圏近郊部にあって、東京都心と鉄道により直結される本区域の卓越した立地条件と、印旛放水路（新川及び花見川）を骨格として連担する特色ある田園環境は、本区域住民のみならず、首都圏住民にとってのレクリエーション需要に応えるべき重要な役割を有している。

このようなことから、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、防災及び景観といった観点から公園緑地等を系統的に配置し、水と緑にあふれた公園緑地都市づくりに努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14% (約326ha)	約44% (約2,247ha)

- ・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	18.9	21.6	21.8
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

a 環境保全系統

環境保全系統は、印旛放水路（新川及び花見川）、桑納川周辺を水と緑の骨格とし、本区域南北を結ぶ主要なグリーンインフラとして位置づけ、川沿いの遊歩道と各所に配置する拠点施設とのネットワーク化を目指す。

また、広域的には、関係自治体と連携し、印旛放水路（新川及び花見川）周辺の活性化に取り組む。

b レクリエーション系統

レクリエーション緑地は、都市基幹公園及び広域公園を核として配置し、特に八千代総合運動公園については、施設の充実とその維持管理を図るとともに、広域公園との一体的な利用を図る。また、県立八千代広域公園は、新川の流れと連続する斜面樹林による郷土景観と一体化した住民の憩いやスポーツレクリエーション活動の場としての需要に応える施設整備を図る。

さらに、従来市民の森等、主として借地形式により用地が確保されていた既成市街地内の樹林地等について、自然生態に接する場として保全に努めるとともに、永続的な土地の確保に努める。

c 防災系統

市街地内の緑地は、地震、火災等の災害時における防災基地、避難地、避難路及び延焼遅延帯として保全する。また、斜面地等については、土砂災害を防止する緑地として位置づけ、これらを保全する。さらに広域幹線道路や工場地帯と住宅地や住宅予定地との間に介在して防音緩衝及び用途緩衝の機能を有する緑地並びに斜面林については、保全や緑化促進を図る。

d 景観構成系統

区域内にある郷土景観となり得る斜面緑地と水田が構成する田園風景の保全を、印旛放水路（新川及び花見川）等の河川を軸として図り、市街化区域内においては区域内に残る平地林及び斜面緑地を保全する。また、都市、地区、住区のランドマークとなる緑地の保全、整備を図る。

e その他

ア．長期的都市整備に対応した緑地配置計画とする。

イ．都市の歴史的背景を踏まえ、郷土の個性ある景観を構成する緑地の保全を図る。

ウ．社寺、文化財、史跡等と一体となった樹林及び市街地周辺の斜面緑地の保全を図る。

エ．交通体系や将来土地利用を十分に考慮し、緑地の配置を行う。

- オ. 公園、緑地については、緑地の量も重要であるが、それ以上に「位置」が重要であるため、緑地の偏在を避けるよう特に配慮する。
- カ. 防災対策上の避難地や避難路については、公園、緑地等とシステム化することにより機能の充実を図る。
- キ. 市街地の外縁部の緑地を保全し、今後の都市環境の快適性、安全性及び保健性を意識し、同時に、郷土景観が緑地により将来にわたって保全されていくよう努める。
- ク. 谷津・里山の保全や花と緑のまちづくり、住民に愛される公園・緑地の整備などに取り組むほか、豊かな緑をつなぐ、生物と多様性に配慮したエコロジカルネットワークの構築に取り組む。
- ケ. 河川は、河川管理等に十分留意しつつ、その利用に努める。

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、開発行為に伴う提供公園を位置付けるとともに、公園不足地域においては、公共施設用地や空地などの有効活用により可能な限り街区公園の機能の補完に努める。
- イ. 近隣公園は、防災機能やレクリエーション機能の充実及び憩いの場として、既存施設の維持管理に努める。
- ウ. 地区公園は、住民のレクリエーションや憩いの場として施設維持管理に努める。
- エ. 総合公園は、果たすべき役割や維持管理のあり方などについて検討し、施設の充実を図る。
- オ. 運動公園は、現況、13.1haの八千代総合運動公園が整備されており、施設の充実とその維持管理を図るとともに、広域公園との一体的な土地利用を図る。
- カ. 広域公園は、千葉県西部地域を縦断する緑の軸線を構成する印旛放水路（新川及び花見川）流域に整備中であり、八千代市総合グラウンドや新川沿いの遊歩道等の施設により、広域的レクリエーションの需要に応える。
- キ. 都市緑地は、市街地内に残る斜面緑地及び樹林地を都市のオープンスペースとして考え、市民の森として緑道、休憩所、広場等を整備するとともに、緩衝緑地や市街地内の樹林の保護など、それぞれの機能の維持・充実に努める。

b 地域制緑地

- ア. 特別緑地保全地区は、環境省による「生物多様性保全上重要な里地里山」選定地である島田谷津・ほたるの里について指定を検討する。
- イ. 風致地区は、市街地及び市街地外縁部にあつて都市化により平地林、斜面緑地、池沼、河川等の自然景観の著しい減退が予想される地域の景観の保護を図るもので、特別緑地保全地区に次ぐ重要範囲について対象とする。
- ウ. 生産緑地地区は、農業と調和した良好な都市環境の形成に資するよう、農業従事者の意向を踏まえつつ、今後とも継続的な保全が図られるよう柔軟な運用に努め、その多面的な活用方法について調査・検討を進める。また、営農を継続すべき生産緑地地区については、特定生産緑地への指定を進める。
- エ. その他、市街化区域内の樹林及び区域の神社、寺院等の樹林を対象とし、「八千代市ふるさとの緑を守る条例」に基づき、保全林等に指定する。

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。

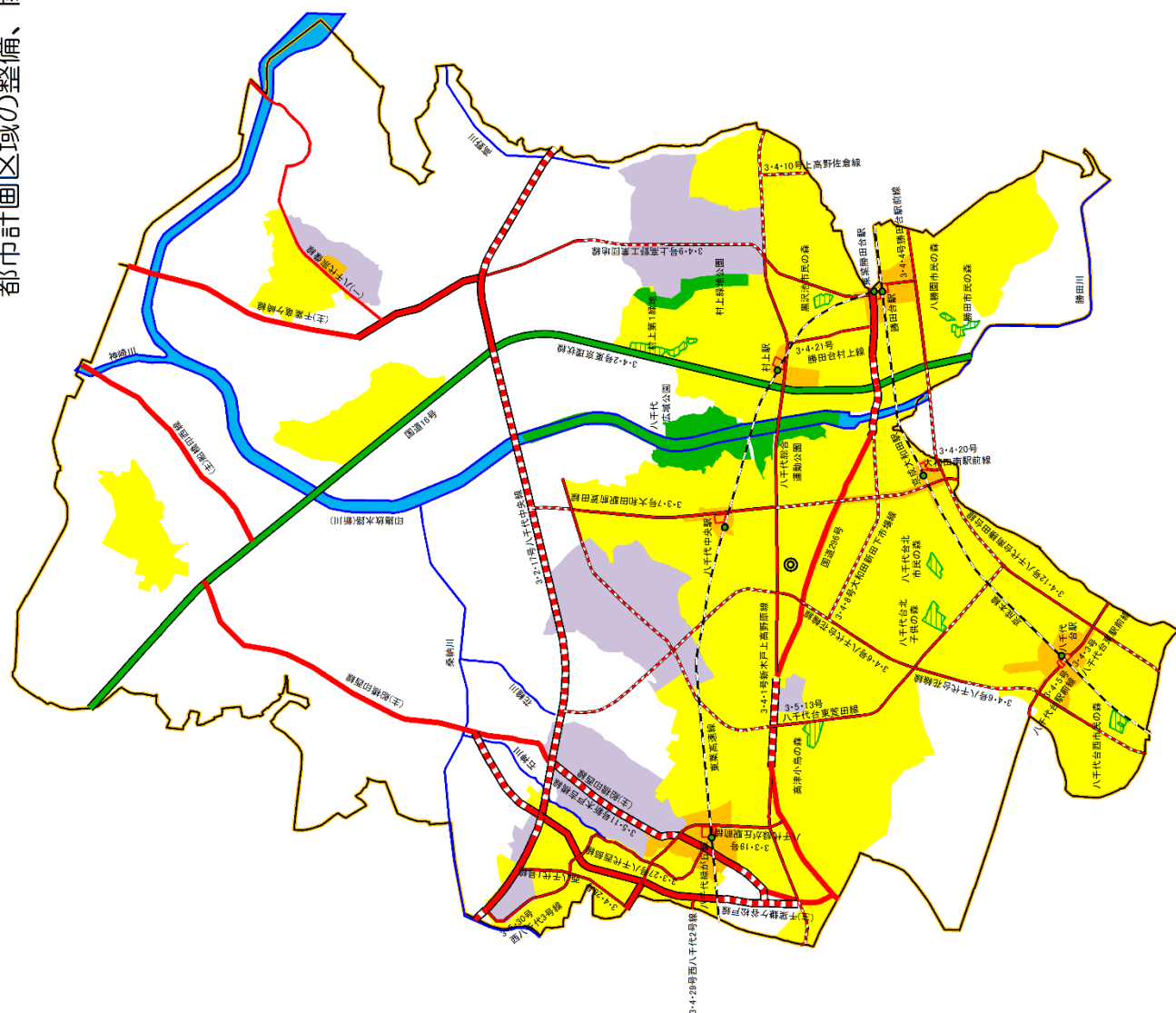
a 公園緑地等の施設緑地

種別	名称等
広域公園	県立八千代広域公園
近隣公園	南部近隣公園
都市緑地	高津小鳥の森、勝田市民の森、黒沢池市民の森、八勝園市民の森

(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。



八千代都市計画 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
 - 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
 - 行政区境界
- (道路共通)
- 整備済・暫定供用中
 - 整備中・整備予定
 - 都計道

八千代都市計画区域

