

千葉県の都市づくりの変遷

8) 東京湾横断道路（東京湾アクアライン）開通と着岸地のまちづくり

東京湾横断道路（東京湾アクアライン）は、東京湾の中央部を横断する全長 15.1km の自動車専用有料道路で、木更津と対岸の神奈川県川崎を結んでいる。木更津から 4.4km が橋梁、川崎から 9.5km がトンネルとなっており、橋梁とトンネルの接続部には「海ほたる」（木更津人工島）があり、トンネルの中央部に「風の塔」（川崎人工島）が設置されている。平成 9 年（1997）に東京湾アクアラインが開通したことにより、本県の大きな課題であった半島性の解消が進むとともに、木更津～川崎間がこれまでの約 100km から 3 分の 1 の約 30km、所要時間も約 90 分から約 30 分に短縮され、首都圏の物流の活発化や、買い物や行楽への利用者が増加するなど、様々な経済効果を生んでいる。

「海ほたる」は、島の天端幅が 100m、長さが 650m の、海上に浮かぶ世界でも珍しいパーキングエリアであり、平成 24 年（2012）から始まった「ちばアクアラインマラソン」のコースの一部となっている。

東京湾アクアラインの着岸地のまちづくりは、木更津市金田地区の約 266 ヘクタールを土地区画整理事業にて、アクアライン連絡道路を挟み西側の約 110 ヘクタールを県が、東側の約 156 ヘクタールを都市再生機構（UR）で事業を進め、金田東地区については、平成 30 年（2018 年）に完了している。現在、金田東地区ではアウトレットモール、金田西地区では東京湾アクアラインを利用する高速バスターミナル等が設置され、賑わいが創出されている。

図-⑥-6 東京湾アクアライン着岸地における土地区画整理

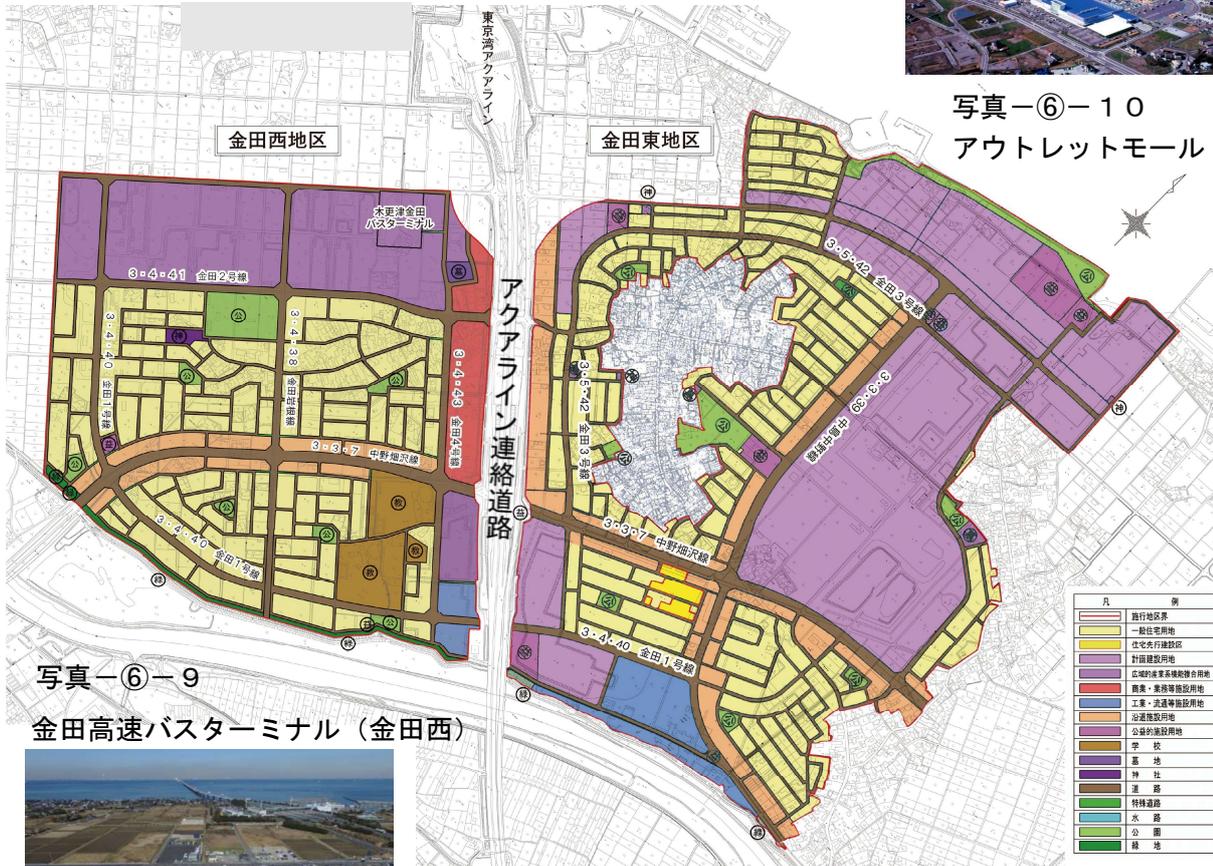


写真-⑥-9

金田高速バスターミナル（金田西）



写真-⑥-10

アウトレットモール（金田東）

千葉市街地整備課 HP より

千葉県の都市づくりの変遷

7. 人口停滞期

(平成10年代～平成30年)

—新たな時代への都市計画の役割—

本県人口の伸びは、高度成長期より鈍化していたものの、緩やかな増加傾向にあり、平成14年(2002)には600万人を超えた。土地利用政策においても、これまでの方針をベースとして、人口減少期に対応した都市基盤整備の推進が掲げられている。

1) 第5回都市計画の見直し 千葉県報道広報課提供

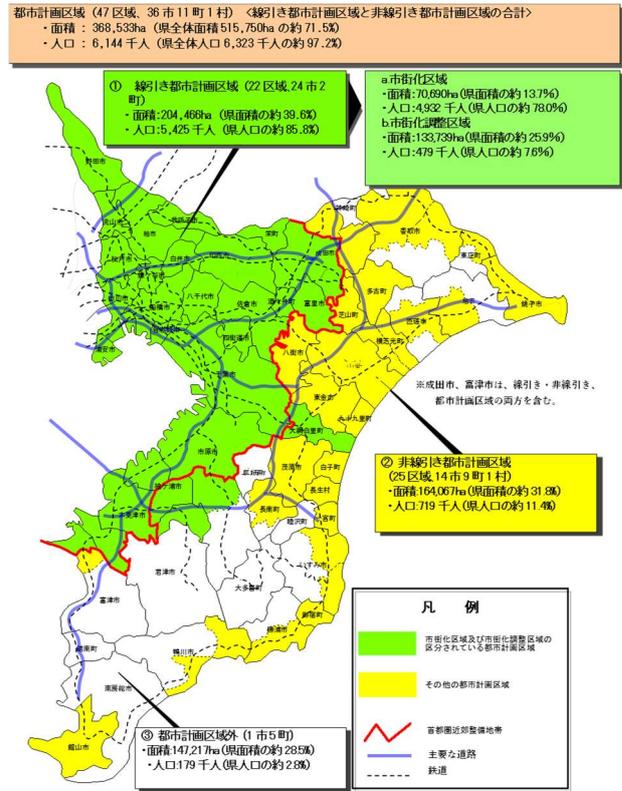
この頃のまちづくりの課題は、主にモータリゼーションの進展や消費生活の変化等を背景とした中心市街地の空洞化の進行等が挙げられていた。法制度の対応としては、平成12年(2000)、「大規模小売店舗立地法」、「中心市街地における市街地の整備改善及び商業等の活性化の一体的推進に関する法律」、「改正都市計画法」の3つの法律、いわゆる「まちづくり3法」が制定され、都市計画法では、特定用途制限地域や準都市計画区域が創設されるなどの改正が行われた。

さらに平成18年(2006)には、これまでの都市の拡大を前提とした都市計画制度の考え方を転換し、都市機能の無秩序な拡散に歯止めをかけ、多くの人々にとって暮らしやすい、都市機能がコンパクトに集約した都市構造を実現することが重要であるとの基本認識のもと、大規模な集客施設について立地を制限するなどの改正が行われた。

このような中、平成19年(2007)、第5回都市計画の見直しが行われ、中心市街地における空き店舗・空き地の増加、工場跡地の宅地化などによる土地利用の混在といった新たな課題に対応するため、自宅から徒歩・自転車等で行ける範囲に日常サービスの諸機能を集約化・複合化した、いわゆる「徒歩生活圏」の形成を図るとともに、それらを公共交通で連携する市街地形成の方針が示された。市街化区域の拡大にあっても、駅周辺等の拠点性が高い地区に重点が置かれるなど、本

県の都市のコンパクト化への取組が本格的に始まる見直しとなった。

図-⑦-1 千葉県の都市計画の状況 (R3.3.31現在)



2) 第6回都市計画の見直し

平成20年代になると、人口減少はもはや課題ではなく、現実の問題として顕在化することとなった。本県においても、平成23年度(2011)以降、東日本大震災などの要因もあり、人口は減少傾向となっていた。

この時期に公表された国の計画でも、平成26年(2014)の「国土のグランドデザイン2050」、平成27年(2015)の「国土形成計画(全国計画)」など、様々な計画において人口減少に対応し、コンパクト化と交通軸が融合した「コンパクト+ネットワーク」による持続可能な社会資本整備の必要性が強く示された。

さらに、平成26年(2014)、都市再生特別措置法の改正により、緩やかに人口を拠点に誘導する「立地適正化計画」が制度化され、コンパクトシティの実現に向けた具体的なツールが整備されたことにより、全国の人口減少・高齢化

千葉県の都市づくりの変遷

社会を危惧する市町村で計画の作成が取り組まれることとなった。

また、広域的な道路ネットワークでは、平成9年（1997）に開通した東京湾アクアラインと一体となって東関東道、常磐道等と接続する「首都圏中央連絡自動車道（圏央道）」の整備が進展し、幕張新都心や成田空港などの本県の各拠点を結ぶ物流利便性が大きく向上し始めていた。

こうした背景の下、平成27年（2015）、第6回都市計画の見直しが行われ、「人々が集まって住み、活力あるコミュニティのある街」、「圏央道等の広域道路ネットワークの波及効果により活性化される街」などを基本方針として掲げ、第5回見直しを発展的に継承し、生活に必要な施設を駅周辺等の拠点に集積させ、公共交通等によりアクセスしやすいコンパクトな集約型都市構造を目指すこととしたほか、圏央道、外環道、北千葉道路等をはじめとする広域道路ネットワークの強みを生かした戦略的な企業誘致を図ることなどが示された。

また、この見直しでは、これまでの線引き都市計画に加え、非線引き都市計画についても初めて見直しが行われたこと、見直しに伴う市街化区域の拡大（即時編入）が行われないことなど、これまでにはない特徴があり、コンパクトなまちづくりの方向性が県内のほぼ全域で示されている。

こうして、現在では、線引き都市計画区域、非線引き都市計画区域、都市計画区域外がそれぞれ県土の約3分の1の面積となっているが、県全体人口の約78.0パーセント（約4,932千人）が市街化区域（70,690ヘクタール）に居住するなど、都市計画による適切な土地利用の誘導が進められている。

3) 東京外かく環状道路の整備

東京外かく環状道路（通称、外環）は、都心から半径約15kmの地域を結ぶ、全体延長約85kmの幹線道路で、3環状9放射ネットワークの一部

となっている。首都圏の交通混雑の緩和や都市間の円滑な交通ネットワークの実現を目的としている。

昭和44年（1969）都市計画決定され、昭和45年度（1970）用地着手、昭和53年度（1978）工事着手、平成8年（1996）都市計画変更、平成30年（2018）6月2日に高速道路部三郷南IC～高谷JCT（延長15.5km）、国道部松戸市小山～市川市高谷（延長12.1km）が開通した。

図-⑦-2 広域道路ネットワーク図



千葉県広域道路交通ビジョン千葉県広域道路交通計画

写真-⑦-1 東京外かく環状道路
千葉県市川市高谷付近（高谷JCT付近）



出典：国土交通省関東地方整備局首都国道事務所ウェブサイト

(https://www.ktr.mlit.go.jp/syuto/syuto_index009.html)

千葉県の都市づくりの変遷

8. 人口減少期（令和元年～現在）

本県の人口は、東日本大震災などの影響を受けた平成23年（2011）から平成25年（2013）の間を除き、国勢調査開始（大正9年（1920））以来、増加を続けてきたが、令和3年（2021）に社会増による人口増加を自然減による人口減少が上回る、総人口減少時代に入った。

一方で、令和8年度（2026）の圏央道の県内区間全線開通や令和10年度末（2028）に成田国際空港第3滑走路の供用開始が予定されており、北千葉道路の整備も着実に進められるなど、成田空港を中心とした広域的な道路ネットワークの充実により、人・モノの流れが更なる大きくなることで半島性を克服し、県内の活力をより一層向上させる好機を迎えている。

1) 北千葉道路の整備

東京外かく環状道路と成田空港を最短ルートで結び、首都圏の国際競争力の強化や周辺道路の渋滞緩和による物流等の効率化や地域産業振興などの経済の好循環をもたらすストック効果、地盤の強い北総台地上ルートとする緊急輸送道路としての役割が期待されている。

昭和44年（1969）に市川市～印旛村間都市計画決定、平成20年（2008）に印旛村若萩～成田市押畑間都市計画変更し、平成24年（2012）千葉ニュータウン内掘割部6.5kmが開通するな

ど、全長約43kmのうち約28kmが開通している。

また、未整備の市川市から鎌ヶ谷市間を含む市川市から船橋市間の約15kmについて、令和3年（2021）1月12日に都市計画決定し、未整備区間である市川市から鎌ヶ谷市間約9kmを含む、小室IC以西の約15kmについて、市川市と松戸市の区間の専用部1.9km、一般部3.5kmが直轄権限代行により事業が進められている。

2) 首都圏中央自動車道（圏央道）の整備

首都圏中央自動車道（圏央道）は都心から半径40から60kmに位置する総延長約300kmの高規格道路であり、東京湾アクアラインと一体となって東関東道、常磐道をはじめ、東北道、中央道、東名高速道等の主要幹線道路と接続し、首都圏の広域ネットワークを形成する。

【茨城県稲敷IC～神崎IC 10.6km】

平成9年（1997）2月整備計画区間となり、平成16年度（2004）から用地買収及び工事に着手した。平成26年（2014）4月に開通している。

【神崎IC～大栄JCT 9.7km】

平成4年度（1992）に事業化され、平成16年度（2004）から用地買収及び工事に着手した。平成27年（2015）6月に開通している。

【大栄JCT～松尾横芝IC 18.5km】

平成9年（1997）2月基本計画区域となり、平

図一⑧-1 北千葉道路計画図



千葉県の都市づくりの変遷

成 20 年（2008）1 月に都市計画決定された。
平成 25 年度（2013）から用地買収に着手し、令
和 8 年度（2026）の開通予定。

【松尾横芝 IC～東金 JCT 15.7km】

平成 10 年（1998）3 月開通している。

【東金 JCT～茂原長南 IC 21.6km】

平成 12 年（2000）に都市計画決定され、平成
13 年度（2001）に事業化し、平成 16 年度
（2004）から用地買収及び工事に着手し、平成
25 年（2013）に開通している。

【茂原長南 IC～木更津 JCT 28.4km】

平成 4 年度（1992）事業化、平成 10 年度
（1998）から用地買収、平成 12 年（2000）から
工事に着手し、平成 25 年（2013）4 月に開通し
た。

写真⑧-1 首都圏中央自動車道



出典：国土交通省関東地方整備局千葉国道事務所ウェブサイト

(<https://www.ktr.mlit.go.jp/chiba/chiba00295.html>)

図⑧-2 銚子連絡道路整備状況



千葉県の都市づくりの変遷

4) 成田空港の更なる機能強化

平成30年(2018)3月13日に開催された国、県、成田空港周辺9市町及び成田国際空港株式会社の四者で構成する「成田空港に関する四者協議会」(四者協議会)において、C滑走路の新設やB滑走路の延伸等により、年間発着枠を50万回へ拡大とする「成田空港の更なる機能強化」について、正式合意に至った。

四者協議会の合意後、成田国際空港株式会社が、令和2年(2020)1月、国土交通省の航空法に基づく空港等の施設変更許可を受けて事業に着手し、令和10年度末(2028)の供用に向けて、整備を進めている。

機能強化の正式合意とともに、四者は、空港周辺地域の地域づくりに関する基本的な方向性や内容をまとめた「成田空港周辺の地域づくりに関する『基本プラン』」を策定した。

また、令和2年(2020)3月「基本プラン」に基づき、具体的な施策を盛り込んだ「成田空港周辺の地域づくりに関する『実施プラン』」を策定し、「地域の発展」と「空港の発展」が好循環する地域づくりの早期実現を目指し、地域振興に取り組んでいる。

図一⑧-3 成田空港の更なる機能強化の概要



成田国際空港株式会社提供

5) 成田空港周辺地域における航空機騒音対策 騒音区域の変更

「特定空港周辺航空機騒音対策特別措置法(騒特法)」は、特定空港の周辺について、航空機騒音対策基本方針(基本方針)の策定、土地利用に関する規制その他の特別の措置を講ずる

ことにより、航空機の騒音により生ずる障害を防止し、あわせて適正かつ合理的な土地利用を図ることを目的としている。

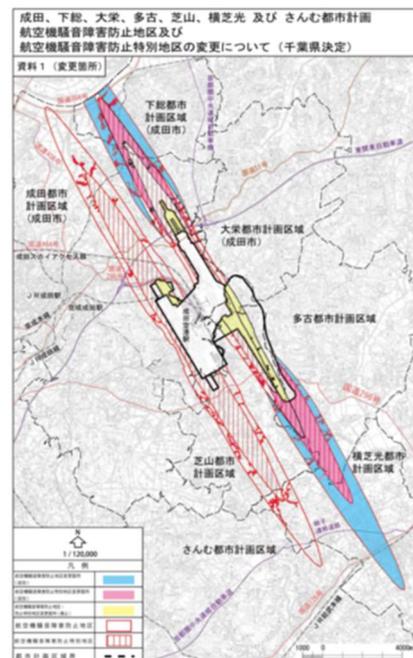
騒特法では、航空機騒音障害防止地区(防止地区)及び航空機騒音障害防止特別地区(防止特別地区)とすべき区域を含む基本方針を定め、その区域を都市計画において定める。都市計画決定により、防止地区では新たな住宅等の建築には防音構造が義務づけられ、防止特別地区では新たな住宅の建築禁止や既存住宅の移転補償などが行われる。

昭和57年(1982)の最初の基本方針等の策定後、成田空港の機能拡大とこれに伴う地域の土地利用の変化等を受けて、防止地区・防止特別地区を含む基本方針の必要な見直しが行われ、平成13年(2001)5月に都市計画が変更された。

B滑走路の北伸整備に伴い平成19年(2007)に、さらにその後の年間発着枠30万回までの拡大に伴い平成23年(2011)に基本方針が見直され、都市計画も変更された。

平成30年(2018)には「成田空港の更なる機能強化」によって、航空機騒音の区域が拡大したため防止地区と防止特別地区を含む基本方針が変更され、令和2年(2020)4月には都市計画も変更された。

図一⑧-4 位置図



第194回都市計画審議会説明資料

千葉県の都市づくりの変遷

6) 高速道路インターチェンジ等を生かした多様な産業の受け皿づくりを進めるための計画的な土地利用の促進に係る基本方針

県は、市町村と連携し、計画的な土地利用の促進を図ることを目的とした「高速道路インターチェンジ等を生かした多様な産業の受け皿づくりを進めるための計画的な土地利用の促進に係る基本方針」を令和2年(2020)9月に策定した。

本方針では、高速道路の整備進展などを踏まえ、本県が持つ特性と地域資源を生かした多様な産業の受け皿づくりを市町村と連携しながら進めることが重要であることから、市町村に対する支援として、「ワンストップ相談窓口の設置」、「部局横断で市町村を支援するチームの設置」、「市町村が進める開発計画の県による公表」を定め、多様な産業の受け皿づくりを進めるための計画的な土地利用の促進を図ることとしている。

図一⑧-5 基本方針概要

高速道路インターチェンジ等を生かした多様な産業の受け皿づくりを進めるための計画的な土地利用の促進に係る基本方針について

1. 背景と目的

(1)背景

- ・高速道路等の整備の進展、成田空港の更なる機能強化
- ・満まる企業の立地ニーズ、不足している工業系の産業用地
- ・立地条件や地場産業等の地域資源を生かした新たな産業立地の重要性

(2)目的

- ・高速道路網等の整備効果や地域資源等を生かし、多様な産業の誘致による地域の振興と産業の発展に寄与することを目的とする。
- ・県、市町村の連携のもと、多様な産業や施設の誘致のための受け皿づくりを進めるための土地利用の促進に係る基本的な方針を定める。

2. 産業の受け皿づくりを進めるための土地利用の基本的な考え方

(1)計画的な土地利用の促進

- ・個別規制法との適切な調整の下、計画的で秩序ある土地利用を図り、良好な開発を誘導する。

(2)多様な産業の立地促進

- ・製造、物流、農林水産、観光、医療・福祉関連施設など、多様な産業の受け皿づくりを進めるための土地利用を促進する。

(3)周辺環境・景観と調和した土地利用の促進

- ・自然環境・景観及び周辺地域の生活環境を保全するため、これらと調和し、良好な景観を有した豊かな土地利用を促進する。

(4)市町村と県の緊密な連携による取り組み

- ・市町村と県は、緊密な連携と適切な役割分担の下、地域の立地条件と資源を生かした多様な産業の立地に向けた土地利用を促進する。

(5)民間活力の導入

- ・官民の連携により効率的かつスピード感のある開発を促進する。

3. 産業の受け皿づくりに向けた基本的な進め方

(1)基本的な進め方

- ・4つのステージ(右ページ参照)により段階的に進める。

(2)市町村による産業立地促進地区の選定と開発計画の策定

- ・市町村は、地域の特性等を十分に踏まえ、主体的に「産業立地促進地区」候補地を選定し、開発計画を策定する。

(3)県による市町村の開発計画策定に対する支援

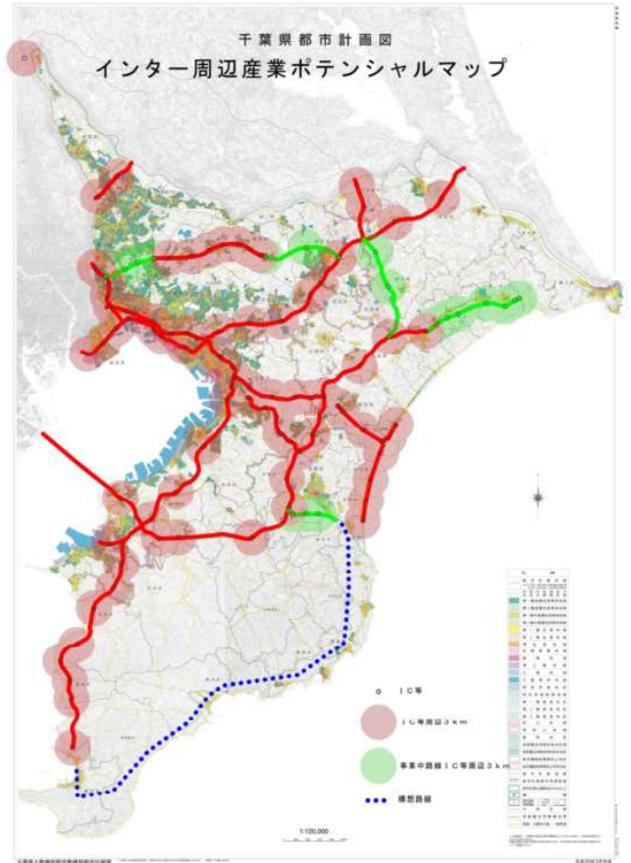
- ・ワンストップ相談窓口、受け皿づくり支援チーム、県庁内調整会議を設置し助言等の支援を行う。

(4)県による産業立地促進地区の指定と事業化支援

- ・産業の受け皿づくり促進会議を設置し、計画の妥当性などを確認し、産業立地促進地区を指定する。あわせて開発計画を公表することで、企業へのPRを図る。

※ 本基本方針による支援とともに、企業立地課が適用する公共インフラ整備への補助などの支援制度である「新たな産業用地の確保施策」等も活用し、産業の受け皿づくりを

図一⑧-6 IC周辺ポテンシャルマップ



4. 事業化に向けた各ステージにおける県と市町村の役割分担

第1ステージ 産業立地促進地区候補地の抽出、事業化の可能性の検証

＜市町村＞ 産業立地促進地区候補地の抽出、事業化の可能性の検証

- ・上位計画等への位置付け
- ・産業立地促進地区候補地の抽出
- ・事業化の可能性に関する検証
- ・個別規制法等に係る関係機関との事前調整
- ・アクセス道路等のインフラ整備計画の検討

＜県＞ 市町村への助言と支援

- ・「ワンストップ相談窓口」の設置による相談窓口の一本化
- ・「受け皿づくり支援チーム」による市町村への支援
- ・「新たな産業用地の確保施策」による可能性調査への補助(工場、研究所等)

第2ステージ 産業立地促進地区の選定、開発計画の策定

＜市町村＞ 産業立地促進地区の選定、開発計画の策定

- ・事業化の可能性の高い地区を産業立地促進地区として選定
- ・開発の目的、土地利用規制、事業手法、事業採算性等の整理し開発計画を策定

＜県＞ 市町村の開発計画案に関する県庁内調整

- ・「受け皿づくり支援チーム」による開発計画案作成に向けた支援
- ・「県庁内調整会議」による開発計画案の課題抽出や助言

第3ステージ 産業立地促進地区の指定、開発計画の公表

＜県＞ 産業立地促進地区の指定、開発計画の公表

- ・「産業の受け皿づくり促進会議」を開催し、開発計画の妥当性及び事業の実現性について確認し、「産業立地促進地区」の指定を行い、開発計画を公表する。

「産業の受け皿づくり促進会議」の開催
計画の妥当性と事業の実現性の確認

産業立地促進地区の指定、開発計画の公表

第4ステージ 開発計画の事業化

＜市町村＞ 開発事業化に向けた手続き

- ・個別規制法等に係る関係機関との法定協議及び手続き
- ・開発行為・土地区画整理事業等に係る手続き
- ・企業地に関する支援

＜県＞ 開発事業化に向けた助言と支援

- ・「受け皿づくり支援チーム」による市町村への支援
- ・「新たな産業用地の確保施策」によるインフラ整備に係る補助(工場、研究所等)

千葉県の都市づくりの変遷

7) 都市計画ビジョン

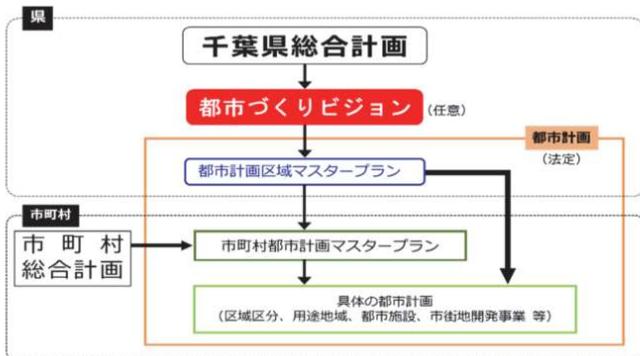
人口が減少に転じ、災害の激甚化、ICT等のデジタル技術の活用など社会情勢が大きく変化している状況を踏まえ、広域的な視点に立った都市づくりの方向性や方針を示した「千葉県都市づくりビジョン」を令和5年(2023)6月に策定公表した。

本ビジョンを踏まえ、令和5年に都市計画見直しにおける「見直し基本方針」等を策定し、令和7年度(2025)を目途に「都市計画区域マスタープランの見直しを進めている。

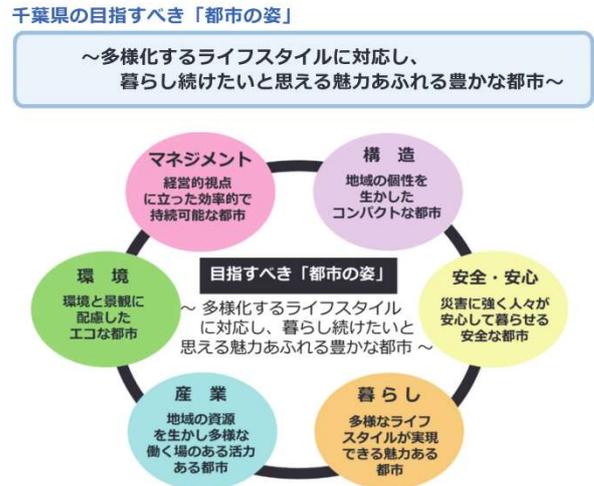
図一⑧-7 千葉県都市づくりビジョン



図一⑧-8 千葉県都市づくりビジョンの位置付け



図一⑧-9 千葉県の目指すべき「都市の姿」



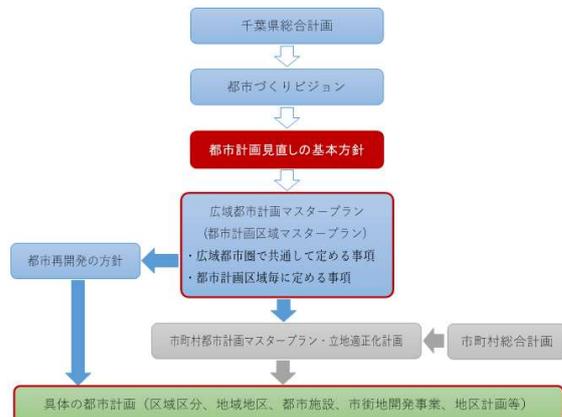
8) 都市計画見直し方針

都市計画は、社会経済情勢の変化に適切に対応するため、概ね5年ごとの都市計画基礎調査等の結果、変更する必要があるようになったときは、当該都市計画を変更することとされている。

令和3年(2021)に行った都市計画基礎調査等から、人口減少、自然災害の激甚化・頻発化や広域的な社会インフラの充実など、社会経済情勢の変化に対応した都市計画の見直しに取り組むこととした。

令和7年度(2025)に予定する都市計画区域マスタープラン等の見直しにあたり、その基本的な考え方を示した「都市計画見直しの基本方針」を令和5年度(2023)に取りまとめる。

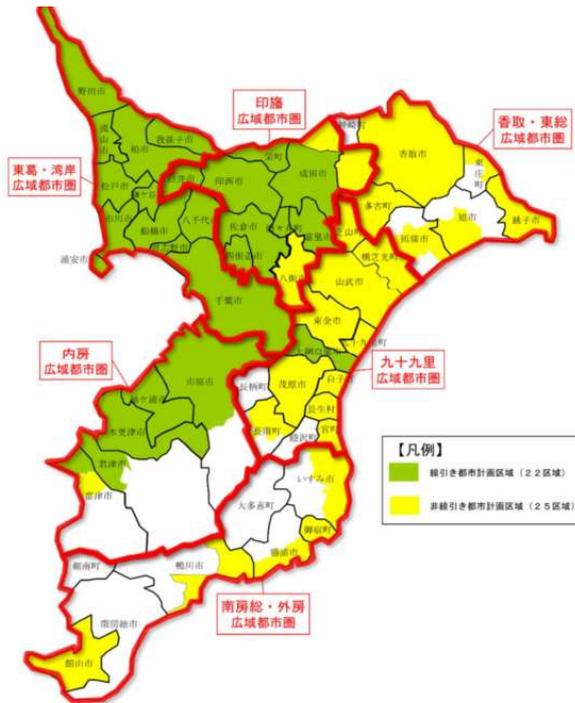
図一⑧-10 基本方針の位置づけ



千葉県の都市づくりの変遷

広域都市計画マスタープランは、都市計画区域外を含む全県域について定め、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、日常生活圏などを勘案し、県総合計画を踏まえて6圏域を設定することとした。

図一⑧-11 千葉県広域都市圏図



市町村の取組を積極的に支援しているところである。

一方で、それぞれの都市のコンパクト化やネットワーク構築の取組は、隣接する都市の構造と整合性を図りながら進めていくべきものであり、県としても、広域的な観点から、各都市がより合理的な計画を立案するための仕組みを整備するなど、市町村の取組を支えていきたいと考えている。

本県としては、これまで経験したことのない人口減少・高齢化時代に適応したまちづくりを目指して、様々な観点から有効と考えられる方策の研究を重ね、市町村と連携して“先手”を打つことができる都市計画制度の運用を図っていくこととしたい。

(参考文献)

- 千葉県の歴史 通史編 近代史1
- 千葉県の歴史 通史編 近代史2
- 千葉県の歴史 通史編 近代史3
- 千葉県土木史
- 千葉県企業庁事業の軌跡
- 千葉県ホームページ
- 写真集 千葉市のあゆみ
- 成田国際空港～その役割と現状～ 2017年度
- つくばエクスプレス10周年の軌跡
- 写真が語る千葉市の100年
- 目で見る千葉市の100年
- 銚子戦災復興誌 復興土地区画整理事業
- 千葉戦災復興誌 復興土地区画整理事業
- 千葉県新三角構想の策定－空港機能に着目した基幹プロジェクトの展開－

8. おわりに

本県の人口は、東日本大震災などの影響を受けた平成23年度(2011)から平成25年(2013)一時減少したが、その後増加に転じ、令和4年(2022)3月28日に策定された「千葉県総合計画～新しい千葉の時代を切り開く～」(千葉県総合計画)では、令和2年(2020)の628.4万人であった本県の人口は、年々減少していき、令和42年(2060)には514万8千人まで減少すると予想している。このことから、持続可能な都市構造への転換が喫緊の課題となっていることから、本県としては、居住や都市機能の緩やかな誘導を図り、必要な人口密度を維持するための1つの有効な手段である「立地適正化計画」の作成について、