資料４－１

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

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

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

東葛・湾岸広域都市圏

都市計画区域の整備、開発及び保全の方針

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

令和　　年　　月　　日

千　葉　県

東葛・湾岸広域都市圏
都市計画区域の整備、開発及び保全の方針の変更

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

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

広域都市計画マスタープラン（東葛・湾岸広域都市圏）

目次

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

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

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

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

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

§１　広域都市圏の都市づくりの目標

１　本県の都市づくりの基本理念

（１）基本理念

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

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

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

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

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

①広域的な視点に立ったマスタープランの策定

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

②人口減少に対応したコンパクトで効率的な都市構造への転換

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

③社会インフラ等を活用した多様な産業の受け皿の創出による地域振興

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

④頻発化・激甚化する自然災害への対応

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

⑤自然的環境の保全と質の高い生活環境の整備

森林・農地・公園等は、良好な自然的環境や景観の形成のみならず、防災・減

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

（２）広域都市圏の必要性

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

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

（３）広域都市圏の設定

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

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

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

表　広域都市圏に含まれる市町村

広域都市圏	広域都市圏に含まれる市町村
東葛・湾岸 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、鎌ケ谷市、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、袖ケ浦市

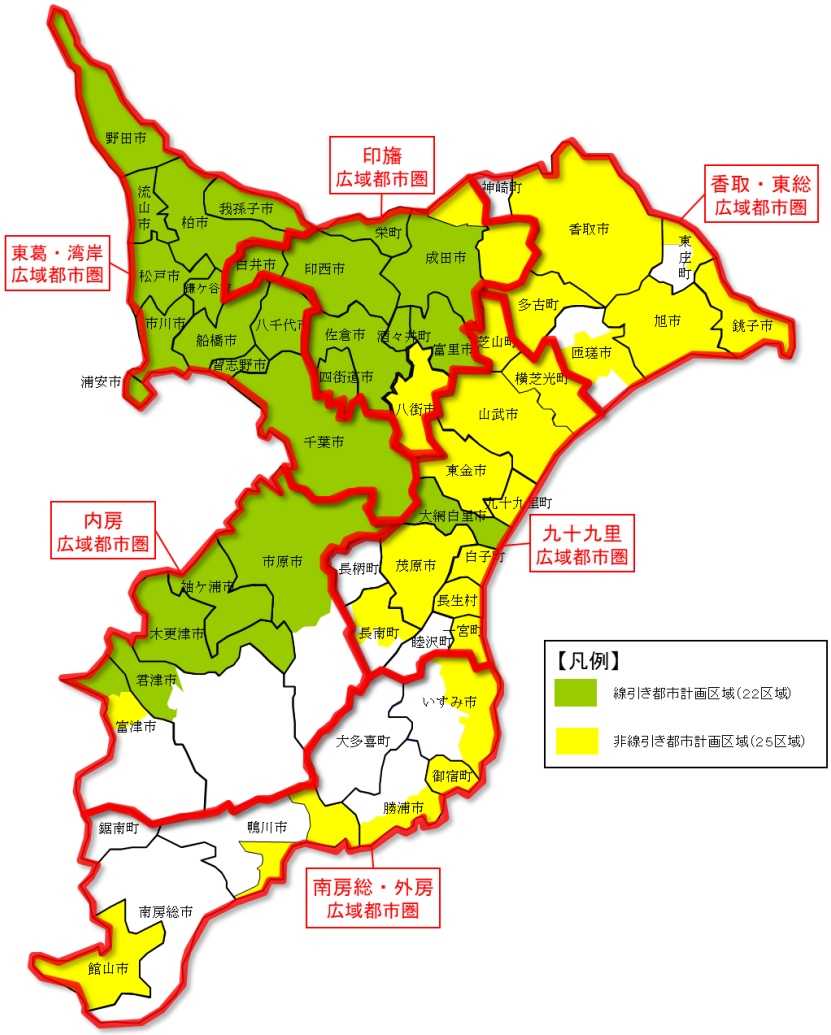


図　千葉県広域都市圏図

（４）広域都市計画マスタープランの構成

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

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

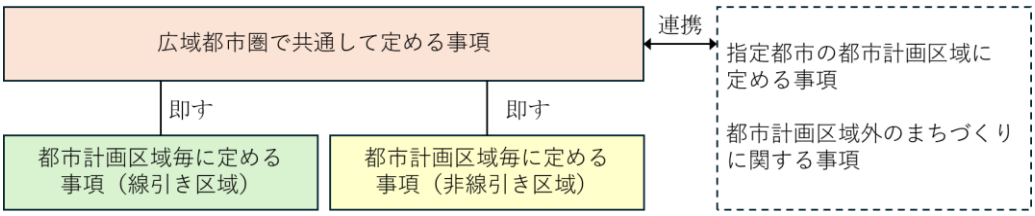


図　広域都市計画マスタープラン構成図

２　本広域都市圏の都市計画の目標

（１）　本マスタープランの対象範囲

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

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

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

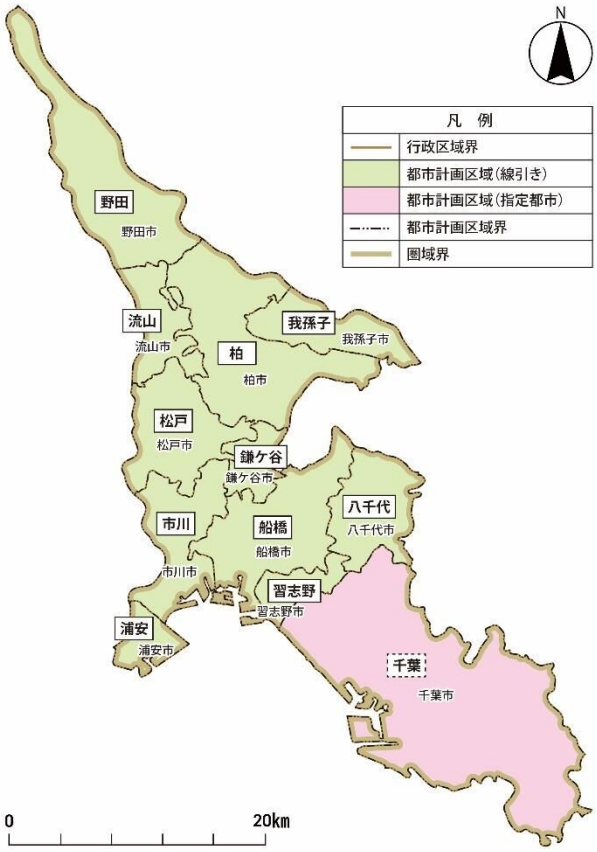


図　マスタープランの対象範囲

（２）目標年次

本マスタープランの目標年次は、令和 17 年（2035 年）とする。

（３）現状と課題

《圏域全体》

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

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

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

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

産業面では、都心部や成田空港・羽田空港へのアクセスに優れる地域であるこ

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

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

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

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

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

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

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

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

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

《居住》

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

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

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

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

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

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

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

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

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

《産業》

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

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

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

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

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

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

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

《災害》

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

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

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

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

《自然的環境》

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

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

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

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

（４）都市計画の目標

《圏域全体》

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

《居住》

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

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

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

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

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

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

《産業》

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

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

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

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

《災害》

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

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

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

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

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

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

《自然的環境》

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

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

３　区域区分の決定の有無及び区域区分を定める際の方針

（１）区域区分の決定の有無

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

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

また、区域区分を定めるとした根拠は、以下のとおりである。

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

今後も区域区分を継続する都市計画区域ごとの根拠は以下のとおり。

都市計画区域	区域区分の決定の有無	区域区分の有無の根拠
野田	有	本区域は、東京に比較的近距離に位置しながらも、河川に囲まれた地理的条件にはばまれ、都市化の進展は緩やかであった。しかしながら、昭和 40 年代に入り、国道 16 号が開通したことなどから、沿道地域の開発が活発化し、経済の高度成長下においては住宅需要の高まりを背景に、東武野田線の各駅を中心に自然発生的な市街地が形成されてきた。 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30ｋｍ圏に位置し、昭和30年代から宅地開発が相次ぎ、急激な人口増加により都市化が進んだ。その後も、平成17年のつくばエクスプレスの開業により、大きく交通環境が変化したため、これに伴い活発な都市開発が進行し、人口増加傾向が続いている。 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、市域全域が市街化区域として、現在に至っている。こうした中、人口も一貫して増加してきたが、現在は概ね横ばいで推移している。 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 31ｋｍに位置し、早くから鉄道駅を中心に市街化が進められるなどの立地条件から、東京への人口集中が顕著になった昭和 30 年代以降、経済の高度成長に伴い、急激な人口増加が始まり、首都圏の住宅都市としての性格を強め、高密度な市街地形成やスプロール的な市街地の拡大をもたらした。 平成 8 年度に開通した区域中央部に位置する東葉高速線沿線では計画的な市街地形成が進み、本区域の人口は現在でも微増傾向が続いている。また、北部には印旛放水路（新川及び花見川）周辺に広がる田園地帯とその背後に帯状に斜面緑地などの自然的環境を残している。これらの地域について無秩序な市街化を防止することが必要であるため、今後とも区域区分を継続する。

（２）区域区分の方針

①おおむねの人口

各都市計画区域の将来におけるおおむねの人口を次のとおり想定する。

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

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

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

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

②産業の規模

各都市計画区域の将来における産業の規模を次の通り想定する。

《生産規模》

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

工業出荷額は、製造業及び物流業の生産規模の合計を示す。

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

《就業構造》

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

＜統計データ出典＞

国勢調査（令和2年)、経済産業省による工業統計、商業統計（令和2年）

③市街化区域のおおむねの規模及び現在市街化している区域との関係

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

《市街化区域面積》

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

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

４　本広域都市圏の主要な都市計画の決定の方針

（１）都市づくりの基本方針

①人口減少に対応したコンパクトで効率的な都市構造への転換に関する方針

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

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

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

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

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

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

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

③頻発化・激甚化する自然災害への対応に関する方針

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

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

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

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

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

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

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

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

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

④自然的環境の保全と質の高い生活環境の整備に関する方針

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

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

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

（２）土地利用に関する主要な都市計画の決定の方針

①主要用途の配置の方針

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

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

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

②市街地の土地利用の方針

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

③市街化調整区域の土地利用の方針

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

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

（３）都市施設の整備に関する主要な都市計画の決定の方針

①交通施設の都市計画の決定の方針

ア．交通体系の整備の方針

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

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

イ．整備水準の目標

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

②下水道及び河川の都市計画の決定の方針

ア．下水道及び河川の整備の方針

・本圏域では、流域別下水道整備総合計画等の各種計画に基づいて、今後の市街化の進展や土地利用動向等に対応し、公共用水域の水質保全、生活環境の改善を図り、健全で安全な都市環境の確保に努める。市街地においては、浸水対策の推進や地域の特性に応じた効率的・効果的な公共下水道等の整備を進めていくとともに、老朽化した施設の急増や大規模地震への備えなどの様々な課題に対応すべく、計画的な維持管理や整備を進めていく。
・河川改修や調節池整備を推進するとともに、流域における雨水貯留浸透施設の設置など、流域治水としての取組を進めていく。
・新市街地の整備にあたっては、地区の有する従来の保水遊水機能に配慮し、雨水貯留浸透施設の設置等の流出抑制策を講じ、河川に対する流出量の軽減や流水の正常な機能の維持に努める。

イ．整備水準の目標

・汚水処理施設については「千葉県全県域汚水適正処理構想」に基づき施設の整備を進める。
・本圏域の河川の整備水準は、河川ごとに定められる計画規模に基づくものとする。

③その他の都市施設の都市計画の決定の方針

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

（４）市街地開発事業に関する主要な都市計画の決定の方針

・千葉市、市川市、船橋市、松戸市、野田市、習志野市、柏市などの主要駅周辺の都市機能が集積した地区においては、市街地再開発事業等により、土地の高度利用と商業・業務、住居、文化などの多様な機能の適正な配置を図り、都市機能の更新や防災性の向上を図る。
・インターチェンジ周辺や幹線道路沿線などにおいては、農林漁業との健全な調和を図りつつ、周辺道路への交通負荷に配慮しながら、土地区画整理事業等により、商業・業務、産業、観光等の地域振興に寄与する土地利用の誘導を図るなど、計画的な市街地整備を検討する。
・つくばエクスプレス沿線では、各地区の特色を生かした、魅力あるまちづくりが行われていることから、現在、土地区画整理事業を実施中の地区においては、引き続き、道路、公園、下水道等の都市施設の面的な整備を進め、良好な市街地の形成を図る。

（５）自然的環境の整備又は保全に関する都市計画の決定の方針

①基本方針

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

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

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

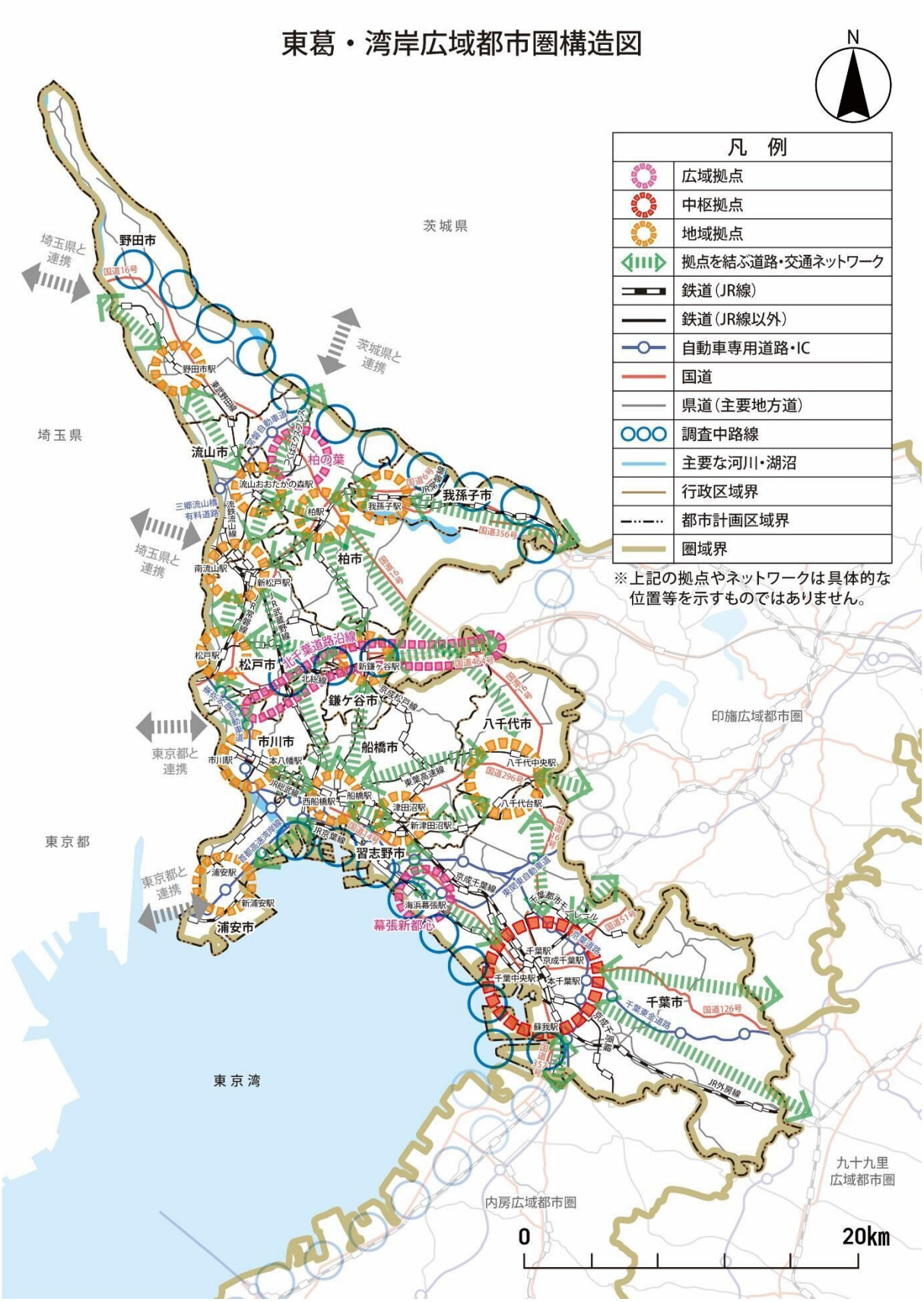
②主要な緑地の配置の方針

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

③実現のための具体の都市計画制度の方針

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

東葛・湾岸広域都市圏構造図



東葛・湾岸広域都市圏構造図【産業・観光】

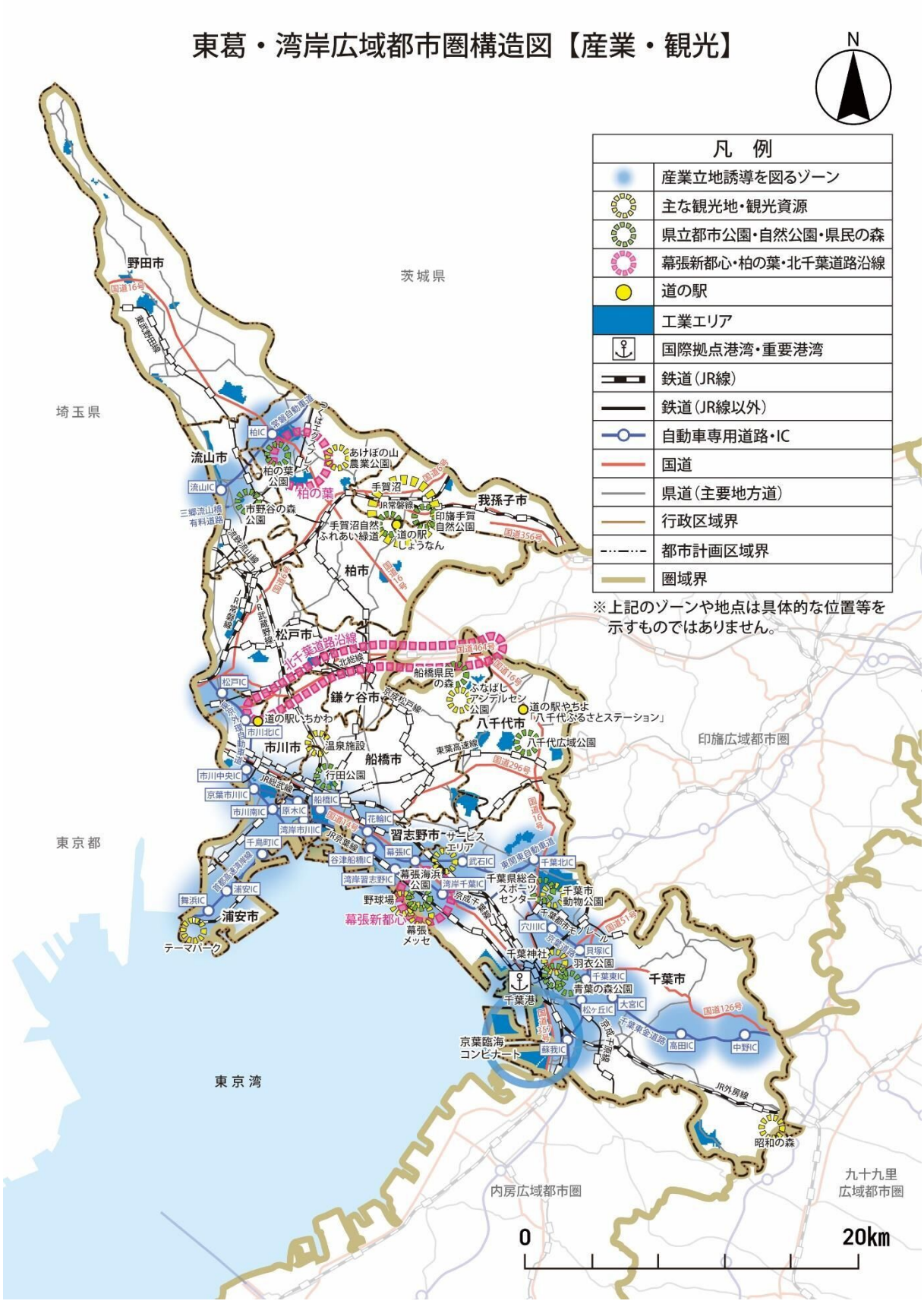


表　拠点・ゾーンの区分

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

【鎌ケ谷都市計画区域】

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

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

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

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

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

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

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

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

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

こうした中で、本区域の地形と特性を十分に生かし、魅力あるまちづくりを実現するため、「みんなでつくるふるさと鎌ケ谷」の基本理念のもとに、目指すべき都市像を「人と緑と産業が調和し　未来へひろがる　鎌ケ谷」とし、市内外の人々にとって、住みたい、住み続けたい、訪れてみたいと思えるまちの実現を目指し、次の 3 つの都市づくりの目標を定めてまちづくりを進める。

1　にぎわいと活力に満ちたまちづくり
2　誰もがいきいきと、安心して暮らせるまちづくり
3　緑あふれる持続可能なまちづくり

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

（２）地域毎の市街地像

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

①北部地域

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

②西部地域

くぬぎ山駅周辺及び北初富駅北側周辺の西部地域については、各駅を中心とした近隣商業拠点としての機能の充実と、居住環境に配慮した市街地の形成、そして、広がる農地等、緑豊かな環境と調和するまちづくりを進める。また、北千葉道路の整備が具体化する中で、沿道等のエリアについて新たなまちづくりを検討する。

③中央東地域

初富駅東側周辺から鎌ケ谷大仏駅北側周辺に広がる中央東地域については、ゆとりある住宅市街地の形成と、緑豊かな環境の中で、スポーツやレクリエーション活動などが楽しめる、暮らしの魅力に満ちたまちづくりを進める。

④中央地域

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

⑤東部地域

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

⑥南部地域

北初富駅南側周辺及び馬込沢駅西側周辺の南部地域については、各駅のそれぞれの特性を生かしたサービス機能の充実と都市施設等の充実によるゆとりある市街地の形成、そして、豊かな農地と樹林地、ファイターズ鎌ケ谷スタジアム等の

地域資源を生かした魅力あふれるまちづくりを進める。

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

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

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

また、都市計画道路や生活道路の整備、各拠点をつなぐ公共交通ネットワークの充実を図ることにより、コンパクトで効率的な都市構造の形成を目指す。

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

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

③頻発化・激甚化する自然災害への対応に関する方針

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

著しい土砂災害の恐れのある区域においては、開発行為や建築物の立地等の抑制に努める。

また、近年頻発する集中豪雨等による都市型水害に対しては、山林や農地等を保全することにより、流域が本来有している保水遊水機能の確保に努める。

④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

市街化調整区域に広がる谷津の緑や市街化区域に残る貴重な樹林地など自然的環境の保全を図るとともに、日常生活の中で自然を感じられるように身近な緑を積極的に創出し生活環境の質の向上に努める。

また、自然環境が有する多面的な機能をグリーンインフラとして活用し、地域が抱える様々な課題の解決を図ることで、持続可能で魅力ある都市の構築を目指す。

（２）土地利用に関する主要な都市計画の決定の方針

①主要用途の配置の方針

ａ　業務地

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

このため、本地区については、行政機能や、交通の利便性を生かした広域的な

文化・情報・娯楽など多様な機能が複合した業務地として配置する。

ｂ　商業地

ア．中心商業地

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

イ．一般商業地

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

ｃ　工業地

既存の工業地である東道野辺六丁目周辺地区及びくぬぎ山二丁目周辺地区は、混在する住宅地の居住環境の保全に配慮するとともに、工場の移転・集約化の動向を見据えながら、当面の間工業地として配置する。

ｄ　住宅地

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

また、新鎌ケ谷地区周辺は、良好な環境を有した新市街地の住宅地として配置する。

②市街地における建築物の密度の構成に関する方針

ａ　商業・業務地

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

ｂ　住宅地

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

③市街地の土地利用の方針

ア．土地の高度利用に関する方針

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

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

イ．居住環境の改善又は維持に関する方針

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

居住環境の改善を促進する。
　防災、衛生、景観等において課題となる空き家等については、空き家対策特別措置法に基づき適正な管理を促すなどし、居住環境の改善や維持を図る。

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
　市街化区域内の斜面緑地や住宅地付近に残る社寺林等の樹林地、また生産緑地地区は、都市景観のうえで重要な緑地形態を構成することとなるので保全に努め、谷津等の起伏に富んだ本区域の地形を生かし、身近に感じられる自然景観の形成を図る。
　さらに、景観法に基づく景観計画により積極的な景観形成に努め、良好な市街地環境の創出・維持を図る。

エ．用途転換、用途純化又は用途の複合化に関する方針
　東道野辺六丁目周辺地区及びくぬぎ山二丁目周辺地区の既存工業地については、地元住民や企業の意見などを踏まえ、住工混在の整理、誘導などの対応について必要に応じて検討するとともに、良好な操業環境と居住環境の創出・保全を図る。

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

イ．災害防止の観点から必要な市街化の抑制に関する方針
　準用河川大津川の周辺地区は、溢水や湛水による災害の発生の恐れがあることから、計画的な開発で良好な市街地の環境が確保される場合を除き、既成の緑地や農地等の保全に努める。
　急傾斜地など土砂災害の恐れのある区域については、土砂災害警戒区域及び特別警戒区域の指定により、開発行為の制限等を図り、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
　本区域の北部に存する良好な樹林地は、都市環境の面からも重要な緑地であるため、極力その保全に努める。

エ．秩序ある都市的土地利用の実現に関する方針
　インターチェンジ周辺や幹線道路沿線等のポテンシャルの高い地域においては、産業系の土地利用について適切な誘導を図る。
　特に、計画されている北千葉道路の沿道やインターチェンジ周辺は、広域交通の利便性が高い地区であり、企業が進出しやすい立地環境形成のための計画的な土地利用を検討し、産業の振興や企業誘致を図る。
　また、新鎌ケ谷駅や北初富駅の周辺で、住宅等の市街化が進行している地区については、地区計画の活用等により、無秩序な市街化を防止し、隣接する市街化区域と一体性のある土地利用を誘導する。
　なお、千葉県全体で令和 17 年の計画人口フレームの一部が保留されている。ついては、計画的な市街地整備の見通しが明らかになった地区について、保留され

た人口フレームの範囲のなかで、農林漁業との必要な調整を図りつつ市街化区域に編入する。

（３）都市施設の整備に関する主要な都市計画の決定の方針

①交通施設の都市計画の決定の方針

ａ　基本方針

ア．交通体系の整備の方針

本区域の鉄道網としては、東武野田線が南北に、京成松戸線と北総線、京成成田空港線（成田スカイアクセス）がほぼ東西に走っている。

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

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

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

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

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

イ．整備水準の目標

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

【道路】

都市計画道路については、現在、市街地面積に対し約 1.1ｋｍ／ｋ㎡（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。

【交通広場】

現在、都市計画決定されている交通広場は、鎌ケ谷駅東口交通広場、初富駅交

通広場、新鎌ケ谷駅北口交通広場、新鎌ケ谷駅南口交通広場の 4 カ所あり、この内、既に鎌ケ谷駅東口交通広場、新鎌ケ谷駅北口交通広場及び新鎌ケ谷駅南口交通広場については供用を開始している。

今後の整備水準目標としては、初富駅交通広場と北初富駅交通広場の整備を図る。

b　主要な施設の配置の方針

ア．道路

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

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

さらに、新京成線連続立体交差事業に関連する都市計画道路 3・4・6 号北初富軽井沢線の整備を図る。

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

イ．鉄道

本区域での鉄道サービスの向上や輸送力の増強、都市交通の円滑化及び都市機能の向上を図る。

ウ．駐車場

1）自動車駐車場

既成市街地の商業地及び駅周辺においては、安全で円滑な自動車交通の確保を図るため、民間有料駐車場を主体として、確保に努める。

2）自転車駐車場

自転車利用者の動向を勘案し、駅周辺での放置自転車の解消を図るため、自転車駐車場の建設及び自転車放置対策等を進める。

c　主要な施設の整備目標

おおむね 10 年以内に整備を予定する施設等は、次のとおりとする。

主要な施設	名称等
道路・駅前広場	・市街地の交通渋滞解消及び市街地外郭幹線道路の整備 都市計画道路1・3・1号北千葉道路 都市計画道路3・1・1号北千葉鎌ケ谷線 都市計画道路3・4・5号船橋我孫子バイパス線 都市計画道路3・4・10号中沢北初富線 ・新鎌ケ谷地区周辺の道路の整備

	都市計画道路3・3・16号新鎌ケ谷南線 ・初富駅周辺地区の道路の整備 都市計画道路3・4・6号北初富軽井沢線 ・交通広場 初富駅交通広場 北初富駅交通広場

（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

ａ　基本方針

ア．下水道及び河川の整備の方針

【下水道】

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

本区域の汚水については、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、手賀沼流域関連公共下水道及び江戸川左岸流域関連公共下水道、鎌ケ谷市公共下水道(高瀬処理区)の整備を推進している。

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

【河川】

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

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

イ．整備水準の目標

【下水道】

令和 31 年度に、本区域の印旛沼流域関連区域、手賀沼流域関連区域、江戸川左岸流域関連区域等について、処理が可能となるような水準を目標とする。また、おおむね 20 年後には、市街化区域全域の処理が可能となるような水準を目標とする。

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

【河川】

本区域の河川の整備水準は、河川ごとに定められる計画規模に基づくものとする。

ｂ　主要な施設の配置の方針

ア．下水道

本区域の汚水の整備については、印旛沼流域関連公共下水道及び鎌ケ谷市公共下水道（高瀬処理区）の面的整備はほぼ終了した。したがって今後は、手賀沼流

域関連公共下水道及び、江戸川左岸流域関連公共下水道の幹線整備、面整備を中心に進める。

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

イ．河川

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

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

また、新市街地の整備にあたっては、地区の有する従来の保水遊水機能に配慮し、雨水貯留浸透施設の設置など水循環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。

c　主要な施設の整備目標

おおむね 10 年以内に整備を予定する施設等は、次のとおりとする。

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

（注）おおむね 10 年以内に着手予定及び施行中の施設等を含むものとする。

（４）市街地開発事業に関する主要な都市計画の決定の方針

①主要な市街地開発事業の決定の方針

ア．鎌ケ谷五・六・七丁目地区

鎌ケ谷五・六・七丁目地区は、鎌ケ谷大仏駅周辺に位置する既成市街地でありながら、都市的な未利用地が散在し低密度な土地利用の状況にあるため、土地利用を促進し良好な市街地を形成するために、市街地開発事業等により都市基盤の整備を図る。

イ．初富駅周辺地区

初富駅周辺地区は、既成市街地における土地の健全かつ合理的な有効利用を図るため、市街地開発事業等により都市基盤の整備を図る。

ウ．新鎌ケ谷駅周辺地区

新鎌ケ谷特定土地区画整理事業は完了したが、その周辺地区についても、中心市街地としての機能をなす居住や商業・業務等の一層の集積を図るため、市街地開発事業等により都市基盤の整備を図る。

エ．北初富駅周辺地区

北初富駅周辺地区は、既成市街地における土地の健全かつ合理的な有効利用を図るため、市街地開発事業等により都市基盤の整備を図る。

（５）自然的環境の整備又は保全に関する都市計画の決定の方針

①基本方針

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

本区域は、都市における緑とオープンスペースの総合的な整備及び保全を図るべく、「緑地の保全及び緑化の推進に関する基本計画」により、「みんなで次の世代につなぐ　緑豊かなまち」の実現を目指し、緑のまちづくりを次のとおり進める。

ア．市街化調整区域

農地、樹林地、河川を中心に広がる谷津の緑など豊かな自然環境を保全する。

イ．市街化区域

商業施設や住宅地の緑化を推進し、生産緑地地区の農地や樹林地、公園等の緑とオープンスペースの確保により、人々の生活と自然が共存し、緑豊かな居住環境を形成する。

ウ．森とスポーツ・レクリエーションゾーン

区域内の南北それぞれに、森と公園やスポーツ施設等を中心とした一連の区域を計画的に整備し、緑とふれあいのある空間を形成する。

北部地区は、市制記念公園、陸上競技場、市民体育館等を中心に、多目的なスポーツ・レクリエーション機能を有する総合的な公園を計画的に整備するとともに、栗野地区公園と連なる区域を、「森とスポーツ・レクリエーションゾーン」として形成する。

南部地区は、農地、樹林地、緑地等について保全に努めつつ、地域資源となるファイターズ鎌ケ谷スタジアムとの連携強化を図り、弓道場、アーチェリー場、市民の森等の施設を有する「森とスポーツ・レクリエーションゾーン」として形成する。

エ．都市軸

魅力ある都市機能の充実を図るため、公園、駅前広場、道路及び商業地の緑化を推進する。

オ．市街地外郭幹線、道路の植栽、河川・水路

市街地外郭幹線をはじめとする都市計画道路等の植栽、河川・水路について、計画的な整備及び適切な維持管理を行うことで、市内に点在する緑地を相互に結びつけ、生物の移動経路の確保等を行い、生態系のネットワークを形成する。

・緑地の確保目標水準

	将来市街地に対する割合	都市計画区域に対する割合
緑地確保目標水準 （令和27年）	約８％ （約82ha）	約11％ （約224ha）

・都市公園等の施設として整備すべき緑地の目標水準

年 次	令和2年	令和17年	令和27年
都市計画区域人口 一人当り目標水準	3.8 ㎡／人	4.7 ㎡／人	5.5 ㎡／人

②主要な緑地の配置の方針

ａ　環境保全系統

ア．緑豊かな自然環境を保全する。

区域内最大級の自然林を有する粟野地区公園をはじめとし、樹林地、水環境、農地等の優れた自然環境を保全するとともに、住民が自然を身近に感じ、親しめるようにする。

イ．良好な生活環境を創出する。

人々が生活する中で自然を感じられるように、身近な緑を積極的に創出する。また、緑の効果を高めるために、様々な緑によるネットワーク化を図る。

ウ．生物多様性に資する緑やエコロジカル・ネットワークを確保する。

優れた自然環境に加え、白旗緑地（蛍の里）等のビオトープを保全することで、生物の生息環境を確保するとともに、都市計画道路等の植栽や河川・水路の整備により、エコロジカル・ネットワークを確保する。

ｂ　レクリエーション系統

ア．自然とふれあえるレクリエーションの場を活用する。

粟野地区公園や白旗緑地（蛍の里）等の豊かな自然環境である緑の整備・保全を進め、様々な世代の人が参加できる緑の環境学習の場として活用を図るとともに、市民農園制度の活用による土との触れ合いが楽しめる場を確保する。また、柏・白井・鎌ケ谷環境衛生組合が整備を推進している「さわやか環境緑地」について関係市、関係機関等と連携することで、地域に残された貴重な自然との触れ合いの場や健康増進及び憩いの場としての空間の形成を促進する。

イ．日常的なレクリエーションの場を確保する。

暮らしに身近な公園については、地域住民のニーズに対応した整備や公園のルールづくりを検討し、ふれあいの森については都市公園として整備する等、生活環境の中で日常的なレクリエーションの場となる緑を確保する。また、都市公園や児童遊園における施設の計画的な改修を行い、利用者の安全を確保する。

ウ．総合的なレクリエーションの場を創出する。

北部地区は、市制記念公園、陸上競技場、市民体育館等を中心とした多目的なスポーツ･レクリエーションが楽しめる総合的な公園の整備を検討するとともに、粟野地区公園は第二期区域の整備を進める。

南部地区は、地域資源であるファイターズ鎌ケ谷スタジアムとの連携強化を図るとともに、市民の森、弓道場、アーチェリー場、中沢みんなのスポーツ広場、中沢多目的グラウンド等、スポーツ・レクリエーションが楽しめる公園等の充実を図る。

ｃ　防災系統

ア．避難場所や避難経路となる緑を確保する。

災害時に避難場所、災害復旧の活動拠点、仮設住宅地となる緑を確保するとともに、都市公園においては、かまどベンチを整備する等、緑の防災機能の充実を図る。また、東京 10 号線延伸新線跡地の緑道等の整備を推進することで、災害時の避難路としての機能を確保する。

イ．延焼防止帯となる緑を確保する。

大規模地震等に伴い発生する火災等から生命・財産を守るため、都市公園の整備・充実等により、延焼遮断機能を有する緑の確保を図る。

ウ．防災効果を有する緑を確保する。

豪雨等による水害等を軽減するため、保水機能を有する緑地の保全を図る。また、急傾斜地の崩落による被害を軽減するため、がけ崩れ防止効果を有する樹林地の保全を図る。

ｄ　景観構成系統

ア．自然的景観を保全する。

市街化調整区域にあるまとまった畑・梨園、大津川や大柏川等の水環境、谷津を囲む斜面林や台地上に残る平地林の樹林地等の自然的景観を保全する。

イ．魅力ある緑の都市景観を創出する。

本区域のシンボル空間となる都市軸においては、公園や道路、商業地の植栽を推進することで、魅力ある景観の形成を促進する。特に、鎌ケ谷市の顔となる新鎌ケ谷駅周辺や都市軸として位置づけられている鎌ケ谷駅及び初富駅の周辺については、四季折々の草花を植栽し、みどりあふれる憩いの景観形成を促進する。また、公共施設については、季節に即した緑の植栽を進めるとともに、植栽を適正に保全し良好な景観を保つ。

ウ．うるおい・やすらぎを感じる住環境の景観の形成を進める。

都市軸を囲うように広がる住宅地を中心とした地域においては、公共施設及び民有地の積極的な緑化を図るとともに、市街地に残された貴重な樹林地であるふれあいの森を都市公園として整備し、保全することで、市民がうるおいとやすらぎを感じられる住環境の景観形成を促進する。

エ．歴史を生かした緑の景観形成を進める。

文化財と一体となった緑については、指定文化財や都市公園等として保全することにより、歴史を生かした緑の景観形成を進めることで、本区域の魅力の充実を図る。

ｅ　その他

ア．緑化重点地区

本区域の中心部で鉄道 4 路線が結節し、行政機能や商業・文化・情報・娯楽等の多様な機能が集積する、鎌ケ谷市の顔となる新鎌ケ谷駅周辺と、日常的な買い物や市民サービス等のふれあいやにぎわいが提供される鎌ケ谷駅及び初富駅周辺について、この 3 駅の駅前広場を中心としたエリアを緑化重点地区に位置付け、魅力的な緑化空間の形成を進め本区域のイメージアップを図る。

イ．保全配慮地区

北と南の「森とスポーツ・レクリエーションゾーン」を保全配慮地区に位置付

け、風致景観の保全、生物多様性の保全、自然とのふれあいの場の確保を図る。
ウ．総合的な緑の配置方針
主要系統別の緑地配置方針や緑化重点地区及び保全配慮地区を踏まえ、市街化等の都市の発展動向や緑の配置バランス等を考慮し、北初富駅、貝柄山公園、東京 10 号線延伸新線跡地の緑道等、新鎌ケ谷地区の一部、市制記念公園、森と公園やスポーツ施設等を中心とした総合的な公園を含む空間の整備・充実を進めることで「中心市街地から東西に広がる緑のライン」の形成を促進する。また、優れた自然環境を備える白旗緑地（蛍の里）等のビオトープを保全することで、生物の生息環境を確保するとともに、都市計画道路等の植栽や河川・水路の整備により、エコロジカル・ネットワークを確保することで、「水環境・道路の植栽による緑の環境ライン」の形成を促進する。

③実現のための具体の都市計画制度の方針

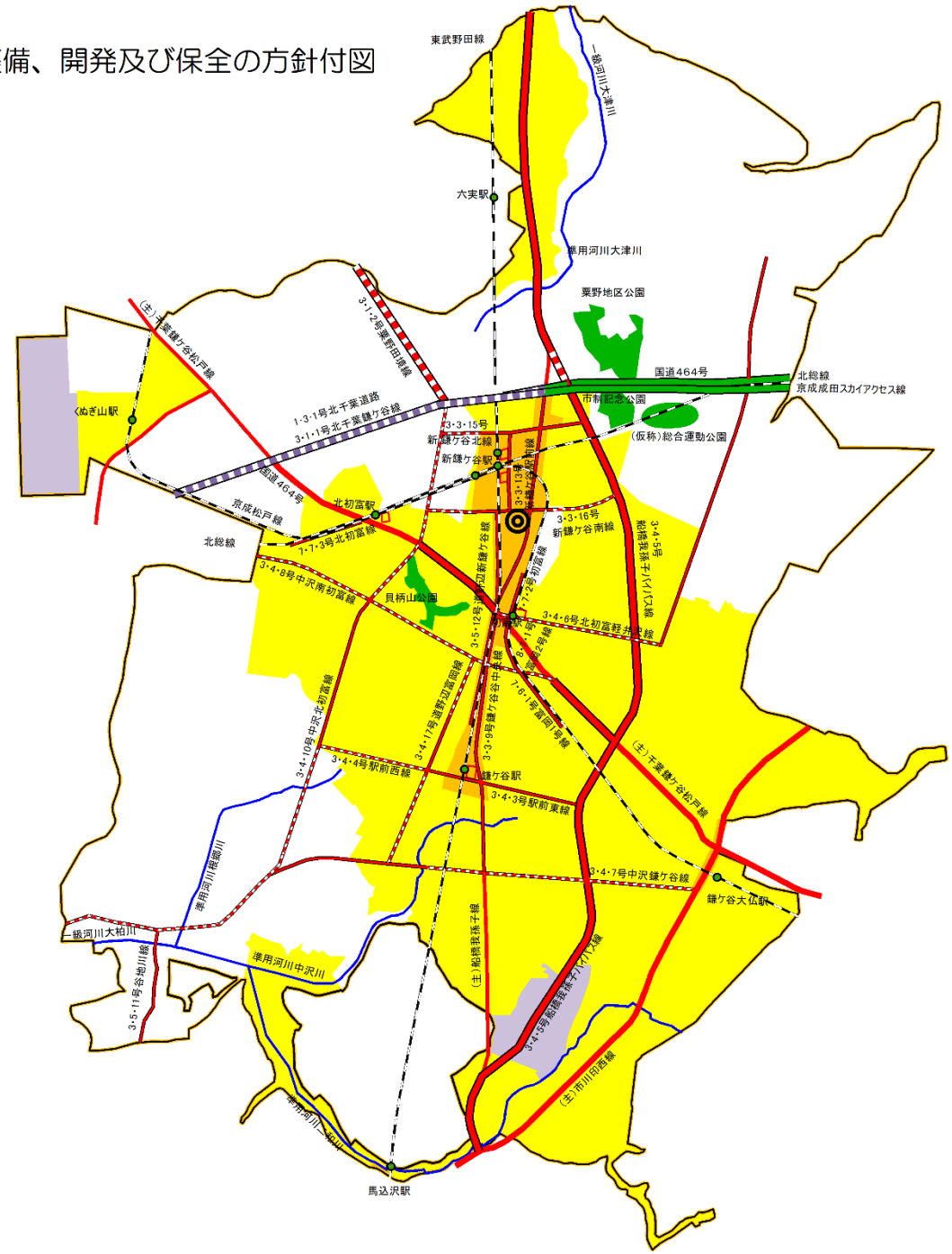
ａ　公園緑地等の施設緑地

ア．街区公園は、街区内に居住する者が容易に利用することができるように配置する。
イ．近隣公園は、近隣に居住する者が容易に利用することができるように配置する。
ウ．地区公園は、徒歩圏内に居住する者が容易に利用することができるように配置する。
エ．総合・運動公園は、住民全般の休息、観賞、散歩、遊戯、運動などの用に供することを目的とする公園で、本区域のシンボルとして、また、災害時の最終避難場所となる防災拠点としての機能を併せ持つように配置する。
オ．広域公園は、広域のレクリエーション需要を充足することを目的とする公園で、市川市、船橋市及び鎌ケ谷市にまたがった区域に、葛南地域の核として配置する。
カ．樹林の豊富な地区については、樹林地を都市緑地の核として配置する。

ｂ　地域制緑地

ア．緑地保全を定める地区は、無秩序な市街地化の防止や、市街地の樹林等を残すことにより、緑地保全を図る。
イ．生産緑地地区は、良好な生活環境の確保のため、現在指定されている地区の保全と促進を図り、良好な都市環境の形成を図る。

鎌ケ谷都市計画
都市計画区域の整備、開発及び保全の方針付図



N
W E
S

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

（道路共通）

- 整備済・暫定供用中
- 整備中・整備予定
- 都計道

鎌ケ谷都市計画区域

0　500　1,000　1,500 m

資料４－２

都市計画区域の整備、開発及び保全の方針変更理由書

変更理由

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

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

資料４－３

広域都市計画マスタープラン（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　新旧対照表

新	旧
東葛・湾岸広域都市圏 都市計画区域の整備、開発及び保全の方針 （野田都市計画区域の整備、開発及び保全の方針 流山都市計画区域の整備、開発及び保全の方針 松戸都市計画区域の整備、開発及び保全の方針 柏都市計画区域の整備、開発及び保全の方針 我孫子都市計画区域の整備、開発及び保全の方針 鎌ケ谷都市計画区域の整備、開発及び保全の方針 浦安都市計画区域の整備、開発及び保全の方針 市川都市計画区域の整備、開発及び保全の方針 船橋都市計画区域の整備、開発及び保全の方針 習志野都市計画区域の整備、開発及び保全の方針 八千代都市計画区域の整備、開発及び保全の方針） 令和　　年　　月　　日 千　葉　県	●●都市計画 都市計画区域の整備、開発及び保全の方針 千　葉　県

新	旧
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	●●都市計画都市計画区域の整備、開発及び保全の方針の変更
東葛・湾岸広域都市圏都市計画区域の整備、開発及び保全の方針を次のとおり変更する。 なお、東葛・湾岸広域都市圏には、野田都市計画区域、流山都市計画区域、松戸都市計画区域、柏都市計画区域、我孫子都市計画区域、鎌ケ谷都市計画区域、浦安都市計画区域、市川都市計画区域、船橋都市計画区域、習志野都市計画区域、八千代都市計画区域が含まれる。	都市計画都市計画区域の整備、開発及び保全の方針を次のように変更する。

新	旧
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・・・・・・・・・・・・・・・・・４ 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・・・・・・・・・・・・・・１６ （１）都市づくりの基本方針・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・１６ （２）土地利用に関する主要な都市計画の決定の方針・・・・・・・・・・・・１７ （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・・・・・・・・・１９ （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・・・・・・・・・２０ （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・・・・・・・２０ §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】・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・２２ １　都市計画の目標・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・２２ （１）本区域の基本理念・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・２２ （２）地域毎の市街地像・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・２３ ２　主要な都市計画の決定の方針・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・２７ （１）都市づくりの基本方針・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・２７ （２）土地利用に関する主要な都市計画の決定の方針・・・・・・・・・・・・２７ （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・・・・・・・・・３６ （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・・・・・・・３６ 【流山都市計画区域】・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・４０ １　都市計画の目標・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・４０ （１）本区域の基本理念・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・４０	●　野田都市計画区域の整備、開発及び保全の方針 1. 都市計画の目標・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・２２ 1）都市づくりの基本理念・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・２２ 2）地域毎の市街地像・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・２３ 2. 区域区分の決定の有無及び区域区分を定める際の方針・・・・・・・・・・２５ 1）区域区分の決定の有無・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・２５ 2）区域区分の方針・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・２５ 3. 主要な都市計画の決定の方針・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・２７ 1）都市づくりの基本方針・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・２７ 2）土地利用に関する主要な都市計画の決定の方針・・・・・・・・・・・・・２７ 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・・・・・・・・・・３６ 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・・・・・・・・３６ ●　流山都市計画区域の整備、開発及び保全の方針・・・・・・・・・・・・・４０ 1. 都市計画の目標・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・４０ 1）都市づくりの基本理念・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・４０

新	旧
（２）地域毎の市街地像・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・４１	2）地域毎の市街地像・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・４１
	2．区域区分の決定の有無及び区域区分を定める際の方針・・・・・・・・・・４３
	1）区域区分の決定の有無・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・４３
	2）区域区分の方針・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・４３
２　主要な都市計画の決定の方針・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・４５	3．主要な都市計画の決定の方針・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・４５
（１）都市づくりの基本方針・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・４５	1）都市づくりの基本方針・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・４５
（２）土地利用に関する主要な都市計画の決定の方針・・・・・・・・・・・４６	2）土地利用に関する主要な都市計画の決定の方針・・・・・・・・・・・・４６
（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・・・・・・・・４８	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・・・・・・・・・４８
（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・・・・・・・・５２	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・・・・・・・・・５２
（５）自然的環境の整備又は保全に関する都市計画の決定の方針・・・・・・５２	5）自然的環境の整備又は保全に関する都市計画の決定の方針・・・・・・・５２
【松戸都市計画区域】・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・５６	●　松戸都市計画区域の整備、開発及び保全の方針・・・・・・・・・・・・５６
１　都市計画の目標・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・５６	1．都市計画の目標・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・５６
	1）都市づくりの基本理念・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・５６
（１）本区域の基本理念・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・５６	
（２）地域毎の市街地像・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・５７	2）地域毎の市街地像・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・５７
	2．区域区分の決定の有無及び区域区分を定める際の方針・・・・・・・・・５９
	1）区域区分の決定の有無・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・５９
	2）区域区分の方針・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・５９
２　主要な都市計画の決定の方針・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・６１	3．主要な都市計画の決定の方針・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・６１
（１）都市づくりの基本方針・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・６１	1）都市づくりの基本方針・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・６１
（２）土地利用に関する主要な都市計画の決定の方針・・・・・・・・・・・６２	2）土地利用に関する主要な都市計画の決定の方針・・・・・・・・・・・・６２
（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・・・・・・・・６５	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・・・・・・・・・６５
（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・・・・・・・・７０	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・・・・・・・・・７０
（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・・・・・・７２	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・・・・・・・７２
【柏都市計画区域】・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・７５	●　柏都市計画区域の整備、開発及び保全の方針・・・・・・・・・・・・・７５
１　都市計画の目標・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・７５	1．都市計画の目標・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・７５
	1）都市づくりの基本理念・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・７５
（１）本区域の基本理念・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・７５	
（２）地域毎の市街地像・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・７７	2）地域毎の市街地像・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・７７
	2．区域区分の決定の有無及び区域区分を定める際の方針・・・・・・・・・７８
	1）区域区分の決定の有無・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・７８
	2）区域区分の方針・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・７８
２　主要な都市計画の決定の方針・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・８０	3．主要な都市計画の決定の方針・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・８０
（１）都市づくりの基本方針・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・８０	1）都市づくりの基本方針・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・８０
（２）土地利用に関する主要な都市計画の決定の方針・・・・・・・・・・・８１	2）土地利用に関する主要な都市計画の決定の方針・・・・・・・・・・・・８１
（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・・・・・・・・８５	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・・・・・・・・・８５
（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・・・・・・・・９１	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・・・・・・・・・９１
（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・・・・・・９２	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・・・・・・・９２
【我孫子都市計画区域】・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・９７	●　我孫子都市計画区域の整備、開発及び保全の方針・・・・・・・・・・・９７
１　都市計画の目標・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・９７	1．都市計画の目標・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・９７
	1）都市づくりの基本理念・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・９７

新	旧
（１）本区域の基本理念・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・ ９７	
（２）地域毎の市街地像・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・ ９８	2）地域毎の市街地像・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・９８
	2．区域区分の決定の有無及び区域区分を定める際の方針・・・・・・・・・・ ９９
	1）区域区分の決定の有無・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・９９
	2）区域区分の方針・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・１００
２　主要な都市計画の決定の方針・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・１０１	3．主要な都市計画の決定の方針・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・ １０１
（１）都市づくりの基本方針・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・ １０１	1）都市づくりの基本方針・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・１０１
（２）土地利用に関する主要な都市計画の決定の方針・・・・・・・・・・ １０２	2）土地利用に関する主要な都市計画の決定の方針・・・・・・・・・・・・１０２
（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・・・・・・・ １０５	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・・・・・・・・・１０５
	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・・・・・・・・・１０９
（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・・・・・ １０９	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・・・・・・・１０９
【鎌ケ谷都市計画区域】・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・ １１３	●　鎌ケ谷都市計画区域の整備、開発及び保全の方針・・・・・・・・・・・１１３
１　都市計画の目標・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・１１３	1．都市計画の目標・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・ １１３
	1）都市づくりの基本理念・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・１１３
（１）本区域の基本理念・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・ １１３	
（２）地域毎の市街地像・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・ １１４	2）地域毎の市街地像・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・１１４
	2．区域区分の決定の有無及び区域区分を定める際の方針・・・・・・・・・ １１５
	1）区域区分の決定の有無・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・１１５
	2）区域区分の方針・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・１１６
２　主要な都市計画の決定の方針・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・１１７	3．主要な都市計画の決定の方針・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・ １１７
（１）都市づくりの基本方針・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・ １１７	1）都市づくりの基本方針・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・１１７
（２）土地利用に関する主要な都市計画の決定の方針・・・・・・・・・・ １１７	2）土地利用に関する主要な都市計画の決定の方針・・・・・・・・・・・・１１７
（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・・・・・・・ １２０	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・・・・・・・・・１２０
（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・・・・・・・ １２４	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・・・・・・・・・１２４
（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・・・・・ １２４	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・・・・・・・１２４
【浦安都市計画区域】・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・ １２９	●　浦安都市計画区域の整備、開発及び保全の方針・・・・・・・・・・・・１２９
１　都市計画の目標・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・１２９	1．都市計画の目標・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・ １２９
	1）都市づくりの基本理念・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・１２９
（１）本区域の基本理念・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・ １２９	
（２）地域毎の市街地像・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・ １３０	2）地域毎の市街地像・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・１３０
	2．区域区分の決定の有無及び区域区分を定める際の方針・・・・・・・・・ １３１
	1）区域区分の決定の有無・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・１３１
	2）区域区分の方針・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・１３２
２　主要な都市計画の決定の方針・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・１３３	3．主要な都市計画の決定の方針・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・ １３３
（１）都市づくりの基本方針・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・ １３３	1）都市づくりの基本方針・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・１３３
（２）土地利用に関する主要な都市計画の決定の方針・・・・・・・・・・ １３４	2）土地利用に関する主要な都市計画の決定の方針・・・・・・・・・・・・１３４
（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・・・・・・・ １３７	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・・・・・・・・・１３７
（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・・・・・・・ １４０	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・・・・・・・・・１４０
（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・・・・・ １４１	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・・・・・・・１４１

新	旧
【市川都市計画区域】・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・ １４４	● 市川都市計画区域の整備、開発及び保全の方針・・・・・・・・・・・・・・１４４
１　都市計画の目標・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・１４４	1. 都市計画の目標・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・１４４
	1) 都市づくりの基本理念・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・１４４
（１）本区域の基本理念・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・ １４４	
（２）地域毎の市街地像・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・ １４５	2) 地域毎の市街地像・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・１４５
	2. 区域区分の決定の有無及び区域区分を定める際の方針・・・・・・・・・ １４７
	1) 区域区分の決定の有無・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・１４７
	2) 区域区分の方針・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・１４７
２　主要な都市計画の決定の方針・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・１４９	3. 主要な都市計画の決定の方針・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・ １４９
（１）都市づくりの基本方針・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・ １４９	1) 都市づくりの基本方針・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・１４９
（２）土地利用に関する主要な都市計画の決定の方針・・・・・・・・・・ １５０	2) 土地利用に関する主要な都市計画の決定の方針・・・・・・・・・・・・・１５０
（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・・・・・・・ １５４	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・・・・・・・・・・１５４
（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・・・・・・・ １６０	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・・・・・・・・・・１６０
（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・・・・・ １６１	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・・・・・・・１６１
【船橋都市計画区域】・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・ １６５	● 船橋都市計画区域の整備、開発及び保全の方針・・・・・・・・・・・・・・１６５
１　都市計画の目標・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・１６５	1. 都市計画の目標・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・１６５
	1) 都市づくりの基本理念・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・１６５
（１）本区域の基本理念・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・ １６５	
（２）地域毎の市街地像・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・ １６６	2) 地域毎の市街地像・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・１６６
	2. 区域区分の決定の有無及び区域区分を定める際の方針・・・・・・・・・ １６８
	1) 区域区分の決定の有無・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・１６８
	2) 区域区分の方針・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・１６８
２　主要な都市計画の決定の方針・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・１７０	3. 主要な都市計画の決定の方針・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・ １７０
（１）都市づくりの基本方針・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・ １７０	1) 都市づくりの基本方針・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・１７０
（２）土地利用に関する主要な都市計画の決定の方針・・・・・・・・・・ １７１	2) 土地利用に関する主要な都市計画の決定の方針・・・・・・・・・・・・・１７１
（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・・・・・・・ １７６	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・・・・・・・・・・１７６
（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・・・・・・・ １８０	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・・・・・・・・・・１８０
（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・・・・・ １８１	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・・・・・・・１８１
【習志野都市計画区域】・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・ １８６	● 習志野都市計画区域の整備、開発及び保全の方針・・・・・・・・・・・・・・１８６
１　都市計画の目標・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・１８６	1. 都市計画の目標・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・１８６
	1) 都市づくりの基本理念・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・１８６
（１）本区域の基本理念・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・ １８６	
（２）地域毎の市街地像・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・ １８８	2) 地域毎の市街地像・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・１８８
	2. 区域区分の決定の有無及び区域区分を定める際の方針・・・・・・・・・ １８９
	1) 区域区分の決定の有無・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・１８９
	2) 区域区分の方針・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・１８９
２　主要な都市計画の決定の方針・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・１９１	3. 主要な都市計画の決定の方針・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・ １９１
（１）都市づくりの基本方針・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・ １９１	1) 都市づくりの基本方針・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・１９１
（２）土地利用に関する主要な都市計画の決定の方針・・・・・・・・・・ １９１	2) 土地利用に関する主要な都市計画の決定の方針・・・・・・・・・・・・・１９１
（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・・・・・・・ １９５	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・・・・・・・・・・１９５
（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・・・・・・・ １９９	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・・・・・・・・・・１９９
（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・・・・・ ２００	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・・・・・・・２００

新	旧
【八千代都市計画区域】・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・ ２０３ １　都市計画の目標・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・２０３ （１）本区域の基本理念・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・ ２０３ （２）地域毎の市街地像・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・ ２０５ ２　主要な都市計画の決定の方針・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・２０８ （１）都市づくりの基本方針・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・ ２０８ （２）土地利用に関する主要な都市計画の決定の方針・・・・・・・・・・ ２０９ （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・・・・・・・ ２１３ （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・・・・・・・ ２１７ （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・・・・・ ２１８	●　八千代都市計画区域の整備、開発及び保全の方針・・・・・・・・・・・・２０３ 1．都市計画の目標・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・２０３ 1）都市づくりの基本理念・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・２０３ 2）地域毎の市街地像・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・２０５ 2．区域区分の決定の有無及び区域区分を定める際の方針・・・・・・・・・ ２０６ 1）区域区分の決定の有無・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・２０６ 2）区域区分の方針・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・２０６ 3．主要な都市計画の決定の方針・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・ ２０８ 1）都市づくりの基本方針・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・２０８ 2）土地利用に関する主要な都市計画の決定の方針・・・・・・・・・・・２０９ 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・・・・・・・・２１３ 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・・・・・・・・２１７ 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・・・・・・２１８

新	旧
§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。	

新	旧

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

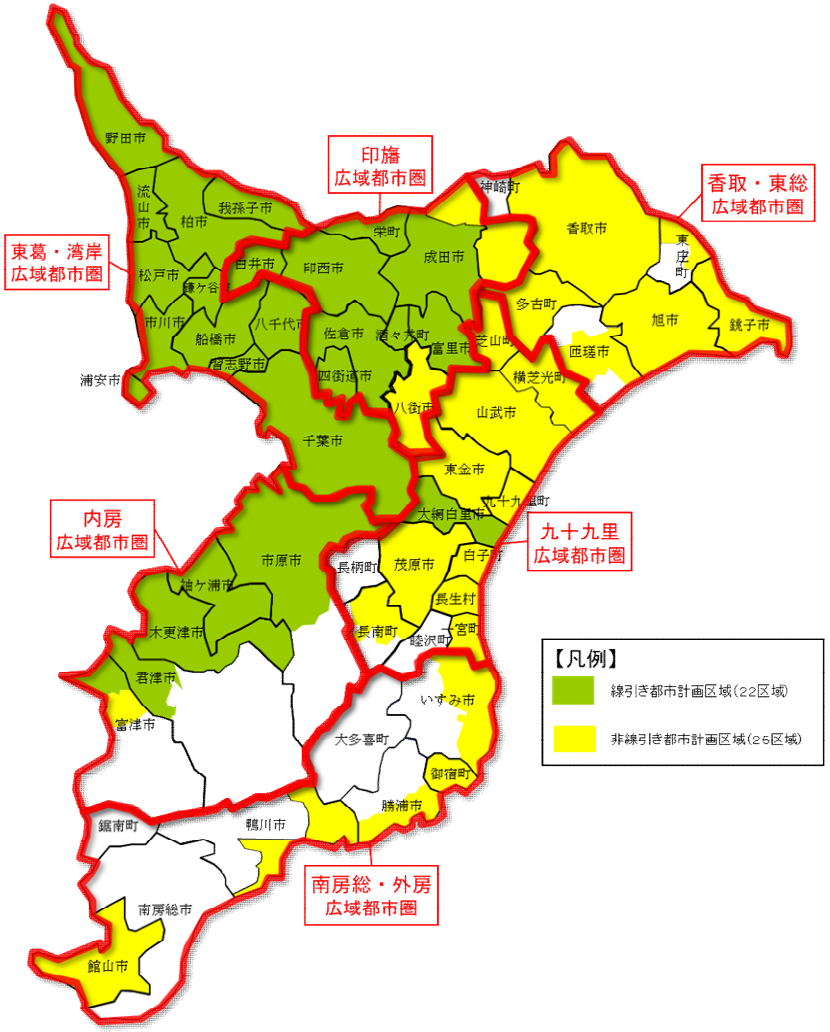
広域都市圏は、県内の土地利用の状況及び見通し、地形等の自然条件、日常生活圏等を勘案し、県総合計画を踏まえた６圏域を設定する。

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、鎌ケ谷市、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、袖ケ浦市

新	旧
 **図　千葉県広域都市圏図**	

新	旧

（４）広域都市計画マスタープランの構成

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

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

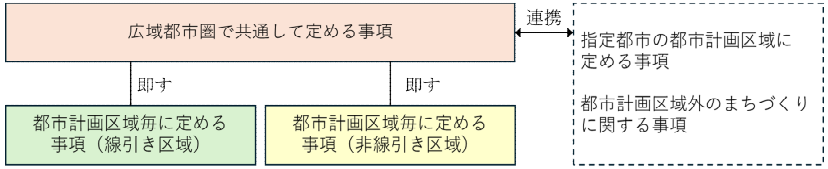


図　広域都市計画マスタープラン構成図

２　本広域都市圏の都市計画の目標

（１）本マスタープランの対象範囲

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

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

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

図　マスタープランの対象範囲

（２）目標年次

本マスタープランの目標年次は、令和 17 年（2035 年）とする。

新	旧
（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。	

新	旧
《居住》 本圏域は、県人口の 67%に当たる約 418 万人が居住する地域となっている。 今後、船橋市、松戸市、習志野市については、目標年次まで人口増加が続くものと見込まれているが、圏域全体としては、令和 7 年をピークに減少傾向に転じるものと予測されている。 将来的な人口減少や少子高齢化に対応するため、本圏域の広域的な連携を担う鉄道各線や高速バス、北千葉道路、国道 6 号、国道 14 号、国道 16 号などの道路・交通ネットワークと連携した、コンパクトなまちづくりが必要である。 また、コンパクトなまちづくりに合わせて、地域公共交通の維持・確保に向けた交通の再編やモード転換が必要であるとともに、自動運転等の新技術や新たなモビリティに対応した都市施設のあり方についても、一体となって検討することが必要である。 既成市街地に関しては、千葉市、船橋市、柏市を中心とする広域的な商圏が形成され、東京への通勤の利便性等から、常磐線、総武線、京葉線沿線の主要駅周辺を中心に、商業・アミューズメント施設など様々な都市機能や高層住宅などが集積した状況となっている。 コンパクトなまちづくりの拠点として、千葉市、市川市、船橋市、松戸市、野田市、習志野市、柏市などの主要駅周辺では、市街地の計画的な再開発により、土地の合理的な高度利用及び都市機能の更新を図ることが必要である。 都市づくりの推進にあたっては、新型コロナウイルス感染症拡大を契機とした人々のライフスタイルの変化、都市におけるウェルビーイング向上の要請の高まりへの対応も重要である。 また、持続可能なまちづくりに向け、道路・上下水道等の都市施設について、長期的な視点による適正な配置・整備とともに、老朽化する施設への適切な対応が必要である。 **《産業》** 本圏域は、京葉臨海コンビナートや千葉港をはじめとする、首都圏の重要な拠点を有する地域である。 また、都心部や成田空港・羽田空港へのアクセスに優れる立地優位性により、幕張新都心では、アジア有数のコンベンション施設である幕張メッセを中核とし、業務・研究、学術、商業、文化、スポーツ・レクリエーションなど複合的な機能が集積しており、東葛地域には、高い技術力を持つものづくり中小企業・ベンチャー企業や大学などが集まり、柏の葉では東葛テクノプラザなど産業支援機関を拠点に、産学官連携の枠組みを生かした研究開発なども展開されている。 本県経済をけん引していくことが期待される地域である幕張新都心、柏の葉、北千葉道路沿線などでは、学術・研究機関等との連携への期待など、拠点性の高さを生かし、地域特性を踏まえながら、産業拠点形成に向けた取組を進めていくことが必要である。 湾岸地域のテーマパーク、東京湾や手賀沼などの豊かな水辺空間などは、広域的な集客力の高い観光産業に寄与していることから、既存の地域資源などを生かしつつ、更なる観光産業の充実を図ることも重要である。 長年にわたり整備されてきた広域的な交通インフラも、産業形成に大きく寄与しており、今後も、整備が進展している交通・物流インフラを活用した物流関係分野や、	

新	旧
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	

新	旧
を行うなど、広域的な波及効果が想定される産業拠点形成の取組を進める。 あわせて、県内外の交流・連携の強化や人・モノの流れのボトルネックとなっている慢性的な交通渋滞の解消を図るとともに、成田空港や千葉港の機能強化や物流施設の立地やその周辺人口の増加等に伴う交通需要の増大に対応し、国際競争力や首都圏の生産性、住民等の生活利便性を向上させ、県内全域へと効果を波及させるため、北千葉道路の整備促進、新湾岸道路及び千葉北西連絡道路の計画の具体化に向けた取組や、広域的な幹線道路ネットワークへのアクセス道路を含めた国道・県道全体の円滑化に向けた道路整備を推進する。 道路整備の進展による、県内各地と首都圏各都市、空港とのアクセス向上を追い風としながら、鉄道等の広域的な公共交通ネットワークの充実・強化を図り、新たな企業等の誘致を促進するとともに、東京、成田空港間の人・モノ・財の流れを様々な分野に取り込むことで、首都圏での都市間競争における優位性の向上を目指す。 また、各種道路整備の進展の効果を生かして、企業誘致の受け皿となる新たな産業用地の創出を図る。 頻発化・激甚化する自然災害への対応に向けては、地震や風水害に備えて、平常時・災害時を問わない安定した人・モノの流れを確保するための災害に強い道路ネットワークの整備を進める。 また、台風・豪雨等の頻発化・激甚化を踏まえ、河川管理者等が主体となって行う治水対策に加え、流域のあらゆる関係者が協働し、流域全体で水害を軽減させる治水対策、「流域治水」への転換を進める。 自然的環境の保全と質の高い生活環境の整備に向けては、地域に愛着を持つことができるよう、良好な景観の形成に取り組むとともに、地域特性に応じた都市公園の拡充や、都市における緑の保全・創出等、自然的環境の保全と再生等に取り組む。 **《居住》** コンパクトで効率的な都市構造への転換に向けて、鉄道各駅周辺やバスターミナル周辺は、地域拠点として都市機能の集積を図る。 あわせて、都市軸道路や主要地方道船橋我孫子線、国道 296 号八千代バイパスなど各拠点をつなぐ道路の整備を推進し、利便性の高い道路ネットワークの構築を目指す。 あわせて、自動運転などの新たな交通モードの導入などにも的確に対応し、都市の魅力向上を図る。 柏駅、松戸駅、本八幡駅、津田沼駅周辺など、都市機能が集積した地区においては、再開発の促進等により、土地の合理的かつ健全な高度利用と都市機能の更新、都市機能の一層の充実を図り、首都圏での都市間競争における更なる優位性向上を図る。 市街地内においては、ライフスタイルの変化への対応や都市におけるウェルビーイングの向上のため、居心地が良く歩きたくなる歩行者中心の空間づくりなど、魅力的な空間形成を図る。 道路・上下水道等の都市施設については、コンパクトな都市構造の構築に即した適正な配置のもと地域の実情に応じた計画的な整備を推進するとともに、適切な維持管理と長寿命化等による持続可能なメンテナンスサイクルの構築を図る。 **《産業》** 本県経済をけん引していくことが期待される地域である幕張新都心、柏の葉、北千葉道路沿線などでは、学術・研究機関等との連携への期待など、拠点性の高さを生か	

新	旧
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。	

新	旧

３　区域区分の決定の有無及び区域区分を定める際の方針

（１）区域区分の決定の有無

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

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

また、区域区分を定めるとした根拠は、以下のとおりである。

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

今後も区域区分を継続する都市計画区域ごとの根拠は以下のとおり。

都市計画区域	区域区分の決定の有無	区域区分の有無の根拠
野田	有	本区域は、東京に比較的近距離に位置しながらも、河川に囲まれた地理的条件にはばまれ、都市化の進展は緩やかであった。しかしながら、昭和 40 年代に入り、国道 16 号が開通したことなどから、沿道地域の開発が活発化し、経済の高度成長下においては住宅需要の高まりを背景に、東武野田線の各駅を中心に自然発生的な市街地が形成されてきた。 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

新			旧
		上保全すべき区域等の無秩序な市街化を防止するとともに、鉄道駅を中心としたコンパクトシティの形成を図るため、本区域においては、引き続き区域区分を継続する。	
柏	有	本区域は、東京都心から30ｋｍ圏に位置し、昭和30年代から宅地開発が相次ぎ、急激な人口増加により都市化が進んだ。その後も、平成17年のつくばエクスプレスの開業により、大きく交通環境が変化したため、これに伴い活発な都市開発が進行し、人口増加傾向が続いている。 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	

新			旧
		中心とした集約型都市構造の形成を図るため、今後とも区域区分を継続する。	
浦安	有	本区域は、昭和 44 年の地下鉄東西線の開通を契機に旧市街地の開発が外縁的に拡大され、また、一方公有水面埋立事業に伴う大規模住宅開発等により急速な都市化が進み、公有水面埋立事業により市域が拡大されるごとに、市街化区域に編入し、市域全域が市街化区域として、現在に至っている。こうした中、人口も一貫して増加してきたが、現在は概ね横ばいで推移している。 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。	

新	旧

八千代	有	本区域は、東京都心から約31ｋｍに位置し、早くから鉄道駅を中心に市街化が進められるなどの立地条件から、東京への人口集中が顕著になった昭和30年代以降、経済の高度成長に伴い、急激な人口増加が始まり、首都圏の住宅都市としての性格を強め、高密度な市街地形成やスプロール的な市街地の拡大をもたらした。 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＞

新	旧

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%)

新				旧
我孫子	第一次産業	約 0.6 千人(1.1%)	おおむね 0.4 千人(0.9%)	
	第二次産業	約 8.4 千人(16.1%)	おおむね 7.6 千人(16.2%)	
	第三次産業	約 43.2 千人(82.8%)	おおむね 39.0 千人(83.0%)	
鎌ケ谷	第一次産業	約 0.7 千人(1.5%)	おおむね 0.5 千人(1.3%)	
	第二次産業	約 8.4 千人(18.5%)	おおむね 7.0 千人(18.6%)	
	第三次産業	約 36.2 千人(79.9%)	おおむね 30.2 千人(80.1%)	
浦安	第一次産業	約 0.1 千人(0.1%)	おおむね 0.1 千人(0.1%)	
	第二次産業	約 9.7 千人(12.2%)	おおむね 9.7 千人(12.3%)	
	第三次産業	約 69.4 千人(87.6%)	おおむね 69.2 千人(87.6%)	
市川	第一次産業	約 1.2 千人(0.5%)	おおむね 1.1 千人(0.5%)	
	第二次産業	約 37.2 千人(16.2%)	おおむね 36.6 千人(16.2%)	
	第三次産業	約 190.8 千人(83.2%)	おおむね 187.9 千人(83.3%)	
船橋	第一次産業	約 2.2 千人(0.8%)	おおむね 1.6 千人(0.6%)	
	第二次産業	約 46.5 千人(16.5%)	おおむね 55.2 千人(19.8%)	
	第三次産業	約 233.8 千人(82.8%)	おおむね 222.3 千人(79.6%)	
習志野	第一次産業	約 0.3 千人(0.4%)	おおむね 0.2 千人(0.2%)	
	第二次産業	約 14.0 千人(17.5%)	おおむね 14.1 千人(17.5%)	
	第三次産業	約 65.7 千人(82.1%)	おおむね 66.1 千人(82.2%)	
八千代	第一次産業	約 0.9 千人(1.0%)	おおむね 0.6 千人(0.7%)	
	第二次産業	約 16.4 千人(19.0%)	おおむね 15.9 千人(19.1%)	
	第三次産業	約 68.8 千人(79.9%)	おおむね 66.6 千人(80.1%)	

＜統計データ出典＞
国勢調査（令和 2 年)、経済産業省による工業統計、商業統計（令和 2 年）

③市街化区域のおおむねの規模及び現在市街化している区域との関係

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

《市街化区域面積》

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

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

新	旧
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。	

新	旧
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	

新	旧
存工業団地等に隣接した区域においては、地域の実情に応じて、産業系の土地利用などについて、適切な誘導を図る。 ・湾岸地域においては、国際拠点港湾に指定されている千葉港や京葉臨海コンビナートをはじめとする、首都圏の重要な拠点を有しており、鉄鋼や食品等の企業集積が進んでいることから、引き続き、港湾機能や流通機能などの立地特性を生かした産業集積を進め、工業地としての一層の機能充実を図る。また、千葉港においては、まちづくり事業と連携し、港湾緑地や旅客船さん橋及びターミナルの活用等により、地域のにぎわい拠点として整備を推進する。 **②市街地の土地利用の方針** ・主要な鉄道駅周辺などの公共交通の利便性が高い地域については、居住機能や商業・業務、医療・福祉等の都市機能を集積し、土地の高度利用を図る。 ・特に、千葉市、市川市、船橋市、松戸市、野田市、習志野市、柏市などの主要駅周辺の都市機能が集積した地区においては、再開発の促進等により、土地の合理的かつ健全な高度利用と都市機能の更新、都市機能の一層の充実を図り、首都圏での都市間競争における更なる優位性向上を図る。 ・地域拠点に公共交通等により容易にアクセスすることのできる区域へ居住の誘導を図り、コンパクト・プラス・ネットワーク型の都市を形成する。 ・ライフスタイルの変化への対応や都市におけるウェルビーイングの向上のため、居心地が良く歩きたくなる歩行者中心の空間づくりや公共施設跡地等の未利用地の活用による人々が集える場の創出など、魅力的な空間形成を図る。 ・老朽・過密・木造市街地については、道路・公園等の都市基盤の整備及び敷地の共同化による公共空地の確保、並びに建築物の耐震化・不燃化の促進などを総合的に進め、市街地の防災性の向上と居住環境の改善を図る。 ・空家等については、空家等対策の推進に関する特別措置法に基づき適正な管理や利活用を促進し、居住環境の改善や維持を図る。 ・地域に愛着を持つことができるよう、良好な景観の形成に取り組むとともに、地域特性に応じた都市公園の拡充や都市における緑の保全・創出を図る。 ・都市の緑地は、雨水の貯留・浸透による浸水被害の軽減、急傾斜地等における土砂災害防止など、多面的な機能を有することから、グリーンインフラとして保全・活用を図る。 **③市街化調整区域の土地利用の方針** ・農業基盤整備等が実施されている農地は、貴重な優良農地であるため、今後も農用地として保全を図る。 ・急傾斜地など土砂災害の恐れのある区域については、土砂災害警戒区域、土砂災害特別警戒区域及び宅地造成等工事規制区域の指定により、開発行為の制限等を図り、安全性を確保する。 ・インターチェンジ周辺、幹線道路沿線等のポテンシャルの高い地域や、既存工業団地等に隣接した区域においては、自然的環境や住宅環境との調和を図りつつ、産業系の土地利用について適切な誘導を図る。 ・北千葉道路の未整備区間（市川市・鎌ケ谷市間）の沿線の多くが、市街化調整区域であることから、農林漁業との健全な調和を図りつつ、広域的な視点から、将来を見据えた適切な土地利用の検討に向けた取組を進める。	

新	旧
・千葉県全体で、令和 17 年の人口フレームの一部が保留されている。ついては、計画的な市街地整備の見通しが明らかになった地区について、保留された人口フレームの範囲の中で、農林漁業等との必要な調整を図りつつ、市街化区域に編入する。 **（３）都市施設の整備に関する主要な都市計画の決定の方針** **①交通施設の都市計画の決定の方針** ア．交通体系の整備の方針 本圏域の道路網や交通網の状況、また周辺人口の増加等に伴う交通需要の増大に対応した、交通体系の整備の基本方針を次のように定める。 ・交通渋滞の解消を図るとともに、成田空港の拡張事業等の効果を県内全域に波及させる北千葉道路の整備や新湾岸道路の計画の具体化といった広域的な幹線道路ネットワーク等の整備を促進するとともに国道・県道、高速道路インターチェンジへのアクセス道路の整備を推進する。 ・平常時・災害時を問わない安定した人・モノの流れを確保するための災害に強い道路ネットワークの構築を目指す。 ・広域通過交通と地域内交通との分離を図り、居住地域への通過車両の削減、歩行者の安全確保の努め、効率の良い道路ネットワークの実現を目指す。 ・環境負荷の問題を考慮しつつ、公共輸送機関の活用を図り、各種交通機関の適正な機能分担の下に総合的な体系化を図り、これに合わせた交通施設の整備に努める。 ・交通結節点の周辺においては、地域のニーズに応じ市町村と連携してシェアサイクルのサイクルポートの設置を促進し、公共交通との連携による利便性の向上等を図り、自転車の利用促進と都市内交通の円滑化、渋滞解消による環境負荷の低減を図る。 ・市街地において歩行者や自転車が安全で快適に通行できる空間の創出のため、歩道のバリアフリー化や自転車通行空間の整備を推進し、ウォーカブルな都市空間整備に努める。 ・道路等の都市交通施設について、コンパクトで効率的な都市構造の構築に即した適正な配置のもと計画的な整備を推進するとともに、適切な維持管理と長寿命化等による持続可能なメンテナンスサイクルの構築を図る。 ・長期未着手の都市計画道路は、社会情勢等の変化を踏まえて必要性や既存道路による機能代替の可能性等を検証し、見直しを行う。 イ．整備水準の目標 ・交通体系の整備の方針に基づき、公共交通機関の充実、道路体系の整備に努める。 ・都市計画道路については、引き続き、交通体系の整備の方針に基づき、地域の実情に応じて効率的に整備を進める。 **②下水道及び河川の都市計画の決定の方針** ア．下水道及び河川の整備の方針 ・本圏域では、流域別下水道整備総合計画等の各種計画に基づいて、今後の市街化の進展や土地利用動向等に対応し、公共用水域の水質保全、生活環境の改善を図り、健全で安全な都市環境の確保に努める。市街地においては、浸水対策の推進や地域の特性に応じた効率的・効果的な公共下水道等の整備を進めていくとともに、老朽化した施設の急増や大規模地震への備えなどの様々な課題に対応すべく、計画的な	

新	旧
維持管理や整備を進めていく。 ・河川改修や調節池整備を推進するとともに、流域における雨水貯留浸透施設の設置など、流域治水としての取組を進めていく。 ・新市街地の整備にあたっては、地区の有する従来の保水遊水機能に配慮し、雨水貯留浸透施設の設置等の流出抑制策を講じ、河川に対する流出量の軽減や流水の正常な機能の維持に努める。 イ．整備水準の目標 ・汚水処理施設については「千葉県全県域汚水適正処理構想」に基づき施設の整備を進める。 ・本圏域の河川の整備水準は、河川ごとに定められる計画規模に基づくものとする。 **③その他の都市施設の都市計画の決定の方針** 円滑な都市活動を確保するため、既存施設の長寿命化を図りつつ、新たな都市施設の整備にあたっては、循環型社会の形成や持続可能性の観点を念頭に、広域的な連携も検討し、整備を進める。 **（４）市街地開発事業に関する主要な都市計画の決定の方針** ・千葉市、市川市、船橋市、松戸市、野田市、習志野市、柏市などの主要駅周辺の都市機能が集積した地区においては、市街地再開発事業等により、土地の高度利用と商業・業務、住居、文化などの多様な機能の適正な配置を図り、都市機能の更新や防災性の向上を図る。 ・インターチェンジ周辺や幹線道路沿線などにおいては、農林漁業との健全な調和を図りつつ、周辺道路への交通負荷に配慮しながら、土地区画整理事業等により、商業・業務、産業、観光等の地域振興に寄与する土地利用の誘導を図るなど、計画的な市街地整備を検討する。 ・つくばエクスプレス沿線では、各地区の特色を生かした、魅力あるまちづくりが行われていることから、現在、土地区画整理事業を実施中の地区においては、引き続き、道路、公園、下水道等の都市施設の面的な整備を進め、良好な市街地の形成を図る。 **（５）自然的環境の整備又は保全に関する都市計画の決定の方針** **①基本方針** 本圏域は、都市化が進む一方、利根川、江戸川、東京湾、手賀沼等の豊かな水辺空間が残された地域となっており、手賀沼周辺は、県立印旛手賀自然公園に指定されている。また、県民の憩いの場として船橋県民の森が配置されているほか、身近な自然的環境として、柏の葉公園、八千代広域公園、幕張海浜公園などの都市公園が整備されている。 こうした利根川、江戸川、東京湾、手賀沼等の豊かな水辺空間や都市緑地等は、ゆとりや潤いを与える資源として保全・活用し、都市公園の整備等を推進することで、自然的環境を生かした緑と水辺のネットワークを形成することを基本方針とする。 **②主要な緑地の配置の方針** ・樹林地や利根川、江戸川、東京湾、手賀沼などの水辺空間は、多様な動植物の生息・	

新	旧
生育環境やカーボンニュートラルに寄与する貴重な緑地として保全・活用する。 ・利根川、江戸川、東京湾、手賀沼等は、生態系の保全に努める。 ・公園・緑地は、雨水の貯留浸透機能、延焼防止機能、急斜面の崩壊防止機能及び災害時の一時避難地としての機能を有していることから、都市の防災性の向上を図るため、地域特性に応じて、適切に配置する。 ・一時避難場所となる近隣公園等の整備に努め、広域避難地となる運動公園、総合公園及び河川敷は周辺の不燃化・緑化等を一体的に行う。 ・公園・緑地は、地域の実情を踏まえ、適切に配置し、多様なレクリエーション需要に対応するため、公園施設の維持・充実を図る。 ・八千代広域公園は、住民の憩いやレクレーション活動の場として施設整備を推進する。 **③実現のための具体の都市計画制度の方針** ・都市公園などの施設緑地や風致地区、生産緑地地区などの地域制緑地を都市計画に位置付け、その整備・保全を促進する。	

新	旧
【鎌ケ谷都市計画区域】 **1　都市計画の目標**	**鎌ケ谷都市計画都市計画区域の整備、開発及び保全の方針** **1．都市計画の目標** **1）　都市づくりの基本理念** **①千葉県の基本理念** 本県では、人口減少や少子高齢化の進展、首都圏中央連絡自動車道（以下「圏央道」という。）等の広域道路ネットワークの波及効果、防災性の向上、低炭素社会の構築、豊かな自然環境の保全等、都市を取り巻く社会経済情勢の変化や、それに伴う様々な課題に対応した都市計画の取組が必要となっている。 このような状況を踏まえ、本県の今後の都市づくりは、「人々が集まって住み、活力あるコミュニティのある街」「圏央道等の広域道路ネットワークの波及効果により活性化する街」「人々が安心して住み、災害に強い街」「豊かな自然を継承し、持続可能な街」の４つの基本的な方向を目指して進めていく。 「人々が集まって住み、活力あるコミュニティのある街」 低未利用地や既存ストック等を活用しながら、公共公益施設等の生活に必要な施設を駅周辺や地域拠点に集積させ、公共交通等によりアクセスしやすいコンパクトな集約型都市構造とし、地域コミュニティが活性化したまちづくりを目指す。 「圏央道等の広域道路ネットワークの波及効果により活性化する街」 広域道路ネットワークの整備を進めるとともに、インターチェンジ周辺等にふさわしい物流等の新たな産業集積を図り、雇用や定住の促進により、地域の活性化を目指す。 「人々が安心して住み、災害に強い街」 延焼火災を防ぎ緊急輸送路となる幹線道路、様々な災害に対応するための避難路や公園等のオープンスペース等の整備・確保、河川や都市下水路等の治水対策、密集市街地の解消等を進め、安全性、防災力を向上させた都市の形成を目指す。 「豊かな自然を継承し、持続可能な街」 身近な自然環境を保全・創出し、景観に配慮した良好な居住環境の形成や低炭素社会に配慮した持続可能なまちづくりを目指す。
（１）本区域の基本理念 本区域は、千葉県の北西部に位置し、東は白井市、南は船橋市、西は市川市及び松戸市、北は柏市に隣接し、首都圏整備法に基づく近郊整備地帯に位置し、東京都心から約25ｋｍの距離にある。 地形は、大部分が平坦な台地で数条の谷津があり、本区域の雨水は、北部の地域は柏市を経て手賀沼へ、東部の地域は白井市を経て印旛沼へ流入し、それ以外の地域では市川市を経て東京湾に流入している。 大正 12 年に北総鉄道（現在の東武鉄道野田線（以下「東武野田線」という。））が開通し、昭和 24 年には新京成電鉄新京成線（現在の京成電鉄松戸線（以下「京成松戸線」という。））やバス路線の開通等により、交通の便の向上が著しくみられ都市化の傾向が顕著となった。 その後、昭和 33 年 8 月に町制が敷かれ、昭和 46 年 9 月には、人口 4 万 4 千余人で県	**②本区域の基本理念** 本区域は、千葉県の北西部に位置し、東は白井市、南は船橋市、西は市川市及び松戸市、北は柏市に隣接し、首都圏整備法に基づく近郊整備地帯に位置し、東京都心から約25ｋｍの距離にある。 地形は、大部分が平坦な台地で数条の谷津があり、本区域の雨水は、北部の地域は柏市を経て手賀沼へ、東部の地域は白井市を経て印旛沼へ流入し、それ以外の地域では市川市を経て東京湾に流入している。 大正 12 年に北総鉄道（現在の東武鉄道野田線）が開通し、昭和 24 年には新京成電鉄新京成線やバス路線の開通等により、交通の便の向上が著しくみられ都市化の傾向が顕著となった。 その後、昭和 33 年 8 月に町制が敷かれ、昭和 46 年 9 月には、人口 4 万 4 千余人で県

新	旧
下 24 番目の市となった。 本区域には、未だ相当の農地・山林等があり、農業面ではそ菜・果樹等を中心に耕作が続けられ、特に梨は県下屈指の生産地となっている。 一方、本区域は首都東京に近接していることから、人口増加の圧力の影響を受け、都市基盤がほとんど未整備のまま市街地の拡大が行われた。 しかし、昭和 54 年 3 月には、隣接する千葉ニュータウンの住民の足として北総開発鉄道の営業が開始され、平成 3 年 3 月には二期工事として都内の京成高砂駅への延伸工事が完成し、また、本区域の中心市街地として整備を進めていた新鎌ケ谷特定土地区画整理事業区域（以下「新鎌ケ谷地区」という。）内において東武野田線新鎌ケ谷駅が平成 11 年 11 月に完成し、新京成線・北総鉄道北総線（以下「北総線」という。）との総合乗換駅となるなど、利便性の向上が一層図られた。 また、平成 22 年 7 月には、京成電鉄成田空港線（以下「京成成田空港線」という。）（成田スカイアクセス）により私鉄 4 路線の結節点となり、都心と成田国際空港（以下「成田空港」という。）から約 30 分という優位性を持ち、さらには東京外かく環状道路に接続する北千葉道路の整備も進められている。 しかし、これまでの人口増加を前提とした都市づくりから、今後は人口減少、少子高齢化の進展、都市の防災性の向上、環境負荷の低減、良好な景観の保全・形成、社会経済情勢の変化に対応した都市計画の取組が必要となっている。 こうした中で、本区域の地形と特性を十分に生かし、魅力あるまちづくりを実現するため、「みんなでつくるふるさと鎌ケ谷」の基本理念のもとに、目指すべき都市像を「人と緑と産業が調和し　未来へひろがる　鎌ケ谷」とし、市内外の人々にとって、住みたい、住み続けたい、訪れてみたいと思えるまちの実現を目指し、次の 3 つの都市づくりの目標を定めてまちづくりを進める。 1　にぎわいと活力に満ちたまちづくり 2　誰もがいきいきと、安心して暮らせるまちづくり 3　緑あふれる持続可能なまちづくり 以上の基本理念・都市づくりの目標を踏まえ、鎌ケ谷市全域を鎌ケ谷都市計画区域として整備、開発及び保全の方針を定める。	下 24 番目の市となった。 本区域には、未だ相当の農地・山林等があり、農業面ではそ菜・果樹等を中心に耕作が続けられ、特に梨は県下屈指の生産地となっている。 一方、本区域は首都東京に近接していることから、人口増加の圧力の影響を受け、都市基盤がほとんど未整備のまま市街地の拡大が行われた。 しかし、昭和 54 年 3 月には、隣接する千葉ニュータウンの住民の足として北総開発鉄道の営業が開始され、平成 3 年 3 月には二期工事として都内の京成高砂駅への延伸工事が完成し、また、本区域の中心市街地として整備を進めていた新鎌ケ谷特定土地区画整理事業区域（以下：新鎌ケ谷地区）内において東武鉄道野田線新鎌ケ谷駅が平成 11 年 11 月に完成し、新京成電鉄新京成線・北総鉄道北総線との総合乗換駅となるなど、利便性の向上が一層図られた。 また、平成 22 年 7 月には、京成電鉄成田空港線（成田スカイアクセス）により私鉄 4 路線の結節点となり、都心と成田国際空港から約 30 分という優位性を持ち、さらには東京外かく環状道路に接続する北千葉道路の整備も進められている。 しかし、これまでの人口増加を前提とした都市づくりから、今後は人口減少、少子高齢化の進展、都市の防災性の向上、環境負荷の低減、良好な景観の保全・形成、社会経済情勢の変化に対応した都市計画の取組が必要となっている。 こうした中で、本区域の地形と特性を十分に生かし、魅力あるまちづくりを実現するため、「人間尊重・市民生活優先」の基本理念のもとに、目指すべき都市像を「緑とふれあいのあるふるさと　鎌ケ谷」とし、「21 世紀の鎌ケ谷市の姿」を実現するため、次の 3 つの基本目標を定めてまちづくりを進める。 「健康で生きがいのある 福祉・学習都市」をめざして 「自然と社会が調和する 環境共生都市」をめざして 「躍動感と魅力あふれる 交流拠点都市」をめざして 以上の基本理念・基本目標を踏まえ、鎌ケ谷市全域を鎌ケ谷都市計画区域として整備、開発及び保全の方針を定める。
（２）地域毎の市街地像 本区域を北部地域、西部地域、中央東地域、中央地域、東部地域、南部地域の 6 地域に分け、地域毎の市街地像の目標を次のとおり定める。 **①北部地域** 六実駅周辺の北部地域については、同駅を中心とした市街地と大津川沿いの谷津や農地、樹林地等、豊かな自然環境を有する地域であることから、駅周辺の市街地の生活サービス機能の充実と、緑と水が身近に感じられるうるおいのあるまちづくりを進める。 **②西部地域** くぬぎ山駅周辺及び北初富駅北側周辺の西部地域については、各駅を中心とした近隣商業拠点としての機能の充実と、居住環境に配慮した市街地の形成、そして、広がる農地等、緑豊かな環境と調和するまちづくりを進める。また、北千葉道路の整備が具体化する中で、沿道等のエリアについて新たなまちづくりを検討する。 **③中央東地域** 初富駅東側周辺から鎌ケ谷大仏駅北側周辺に広がる中央東地域については、ゆとりある住宅市街地の形成と、緑豊かな環境の中で、スポーツやレクリエーション活動などが	**2)　地域毎の市街地像** 本区域を北部地域、西部地域、中央東地域、中央地域、東部地域、南部地域の 6 地域に分け、地域毎の市街地像の目標を次のとおり定める。 **①北部地域** 六実駅周辺の北部地域については、同駅を中心とした市街地の生活サービス機能の充実を図るとともに、大津川沿いの谷津や農地、樹林など豊かな自然環境を有する地域であることから、みどりと水が身近に感じられるうるおいのあるまちづくりを進める。 **②西部地域** くぬぎ山駅周辺及び北初富駅北側周辺の西部地域については、各駅を中心とした市街地の近隣商業拠点としての機能の充実と、居住環境に配慮した市街地の形成及びみどり豊かな田園風景の保全を目指したまちづくりを進める。 **③中央東地域** 初富駅東側周辺から鎌ケ谷大仏駅北側周辺に広がる中央東地域については、低層住宅を中心としたゆとりある市街地の形成と、みどり豊かな田園風景と居住環境が調和した

新	旧
楽しめる、暮らしの魅力に満ちたまちづくりを進める。 **④中央地域** 本区域の中央部に広がる中央地域については、南北に位置する 3 つの核（新鎌ケ谷駅周辺、初富駅周辺、鎌ケ谷駅周辺）が本区域の拠点的性格を持った都市軸を構成していることから、ふれあいとにぎわいのある中心市街地の形成を基本として、複合化された魅力ある空間の形成と市民生活の利便性向上に向けたまちづくりを進める。また、鎌ケ谷市景観計画においては、新鎌ケ谷駅を中心とした産業・業務の中心市街地とその周辺の住宅地を含む地域を景観重点地区と定めており、景観形成の目標を「人を呼び込み、文化を育む新鎌ケ谷地区」とし、「うるおい」「ゆとり」「癒し」のある都市環境の創出を図り、住む人にとっても、訪れる人にとっても心身ともに癒される人間性豊かなまちづくりを進める。 **⑤東部地域** 鎌ケ谷大仏駅南側周辺から、鎌ケ谷駅南側周辺及び馬込沢駅東側周辺に広がる東部地域については、各駅のそれぞれの特性を生かしたサービス機能の充実と都市施設等の充実によるゆとりある市街地の形成、そして、生産緑地地区等の農地を生かした静かでゆとりあるまちづくりを進める。 **⑥南部地域** 北初富駅南側周辺及び馬込沢駅西側周辺の南部地域については、各駅のそれぞれの特性を生かしたサービス機能の充実と都市施設等の充実によるゆとりある市街地の形成、そして、豊かな農地と樹林地、ファイターズ鎌ケ谷スタジアム等の地域資源を生かした魅力あふれるまちづくりを進める。	まちづくりを進める。 **④中央地域** 本区域の中央部に広がる中央地域については、南北に位置する 3 つの核（新鎌ケ谷駅周辺、初富駅周辺、鎌ケ谷駅周辺）が市の拠点的性格を持った都市軸を構成していることから、ふれあいとにぎわいのある中心市街地の形成を基本として、複合化された魅力ある空間の形成と市民生活の利便性向上に向けたまちづくりを進める。また、鎌ケ谷市景観計画においては、新鎌ケ谷駅を中心とした産業・業務の中心市街地とその周辺の住宅地を含む地域を景観重点地区と定めており、景観形成の目標を「人を呼び込み、文化を育む新鎌ケ谷地区」とし、「うるおい」「ゆとり」「癒し」のある都市環境の創出を図り、住む人にとっても、訪れる人にとっても心身ともに癒される人間性豊かなまちづくりを進める。 **⑤東部地域** 鎌ケ谷大仏駅南側周辺から、鎌ケ谷駅南側周辺及び馬込沢駅東側周辺に広がる東部地域については、各駅の周辺市街地のそれぞれの特性を活かしたサービス機能の充実と都市施設などの充実によるゆとりある市街地の形成、そして、田園風景の生産緑地地区の農地を生かした静かでゆとりあるまちづくりを進める。 **⑥南部地域** 北初富駅南側周辺及び馬込沢駅西側周辺の南部地域については、各駅の周辺市街地のそれぞれの特性を活かしたサービス機能の充実と駅周辺のゆとりある居住環境の形成を図るとともに、大柏川、中沢川、根郷川沿いの谷津など豊かな自然環境を有する地域であることから、みどりと水が身近に感じられるうるおいのあるまちづくりを進める。 **2. 区域区分の決定の有無及び区域区分を定める際の方針** **1） 区域区分の決定の有無** 本区域に区域区分を定める。なお、区域区分を定めるとした根拠は以下のとおりである。 首都圏整備法に基づく近郊整備地帯に位置する本区域は、区域区分を定めることが法的に義務づけられており、昭和 44 年に現行の都市計画法が施行されたことに伴い、無秩序な市街化を防止し、計画的な市街地の整備と農業や自然環境との調和と保全を図るため、区域区分を定めてきた。この結果、その後の計画的な市街地整備の進展や良好な都市環境形成に大きな効果をもたらしてきた。 本区域は、東京都心や周辺都市と連絡する鉄道や幹線道路が市のほぼ中央部で東西、南北方向に交差しており、特に鉄道は、私鉄 4 路線（東武鉄道野田線、新京成電鉄新京成線、北総鉄道北総線、京成電鉄成田空港線（成田スカイアクセス））による 8 つの駅を有し、利便性に優れている。また、地形は平坦な台地が大半を占めているため、もともと土地利用のしやすい条件を備えている。 このような条件から、鎌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

新	旧
	境の維持･改善の促進を必要とする地区がある。 そのため、都市近郊農業の振興及び現存する良好な自然環境を確保し、優良な農地及び都市環境上重要な樹林地の保全に努め、無秩序な市街化を抑制するとともに、駅周辺等を中心とした集約型都市構造の形成を図るため、今後とも区域区分を継続する。 **2) 区域区分の方針** **① おおむねの人口** 本区域の将来におけるおおむねの人口を次のとおり想定する。 年次／区分：平成 22 年／平成 37 年 都市計画区域内人口：約 108 千人／おおむね 109 千人 市街化区域内人口：約 99 千人／おおむね 100 千人 なお、平成 37 年においては、上表の外に千葉県全体で保留人口が想定されている。 **②産業の規模** 本区域の将来における産業の規模を次のとおり想定する。 年次／区分：平成 22 年／平成 37 年 生産規模 工業出荷額：約 293 億円／おおむね 420 億円 生産規模 卸小売販売額：約 864 億円／おおむね 1,130 億円 就業構造 第一次産業：約 0.9 千人（1.9%）／おおむね 1.0 千人（1.9%） 就業構造 第二次産業：約 10.1 千人（21.3%）／おおむね 12.8 千人（24.9%） 就業構造 第三次産業：約 36.5 千人（76.8%）／おおむね 37.6 千人（73.2%） なお、平成 37 年においては、上表と合わせ千葉県全体で産業の規模が想定されている。 **③市街化区域のおおむねの規模及び現在市街化している区域との関係** 本区域における人口、産業の見通しに基づき、かつ市街化の現況及び動向を勘案し、平成 37 年時点で市街化している区域及び当該区域に隣接し、おおむね 10 年以内に優先的かつ計画的に市街化を図るべき区域を市街化区域とすることとし、市街化区域のおおむねの規模を次のとおり想定する。

新	旧
	年　次 | 平成 37 年 市街化区域面積 | おおむね 1，073ｈａ （注）市街化区域面積は、平成 37 年時点における保留人口フレームに対応する市街化区域面積を含まないものとする。
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** 本区域には、徒歩や自転車で利用できる 8 つの駅があり、その駅勢圏に市街地の大半が含まれ、各駅周辺を地域核とする都市構造となっている。 この各駅の中で、特に、市の中央部に南北に並ぶ 3 駅（新鎌ケ谷駅、初富駅、鎌ケ谷駅）周辺の地区は、さまざまな都市機能が集積するとともに交通結節点として本区域の拠点的性格を持つことから、これらの各駅周辺を中心核として、居住や商業・業務等の都市機能の一層の集積を図る。 また、都市計画道路や生活道路の整備、各拠点をつなぐ公共交通ネットワークの充実を図ることにより、コンパクトで効率的な都市構造の形成を目指す。	**3. 主要な都市計画の決定の方針** **1）都市づくりの基本方針** **① 集約型都市構造に関する方針** 本区域には、徒歩や自転車で利用できる 8 つの駅があり、その駅勢圏に市街地の大半が含まれ、各駅周辺を地域核とする都市構造となっている。 この各駅の中で、特に、市の中央部に南北に並ぶ 3 駅（新鎌ケ谷駅、初富駅、鎌ケ谷駅）周辺の地区は、さまざまな都市機能が集積するとともに交通結節点として本区域の拠点的性格を持つことから、これらの各駅周辺を中心核として、居住や商業・業務等の都市機能の一層の集積を図る。 また、都市計画道路や生活道路の整備、各拠点をつなぐ公共交通ネットワークの充実を図ることにより、集約型都市構造の形成を目指す。
② 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 主要幹線道路である北千葉道路の沿道等については、首都圏北部、千葉ニュータウン、そして成田空港を結ぶ広域的な交通利便性を生かし、周辺環境に配慮しつつ地域の活性化に資する物流・業務機能の計画的な誘導・集積を図る。	**② 広域幹線道路の整備に対応した業務機能等の誘導に関する方針** 主要幹線道路である北千葉道路の沿道等については、首都圏北部、千葉ニュータウン、そして成田国際空港を結ぶ広域的な交通利便性を生かし、周辺環境に配慮しつつ地域の活性化に資する物流・業務機能の計画的な誘導・集積を図る。
③ 頻発化・激甚化する自然災害への対応に関する方針 市街地開発事業等を基本として、土地の高度利用に配慮しながら、地区計画制度や建築協定などの手法を用いて、狭あい道路の改善を行い、避難路や火災発生時の延焼抑制機能となる道路、都市公園の整備など、地域の特性に応じて防災・減災を推進する。 著しい土砂災害の恐れのある区域においては、開発行為や建築物の立地等の抑制に努める。 また、近年頻発する集中豪雨等による都市型水害に対しては、山林や農地等を保全することにより、流域が本来有している保水遊水機能の確保に努める。	**③ 都市の防災及び減災に関する方針** 市街地開発事業等を基本として、土地の高度利用に配慮しながら、地区計画制度や建築協定などの手法を用いて、狭あい道路の改善を行い、避難路や火災発生時の延焼抑制機能となる道路、都市公園の整備など、地域の特性に応じて防災・減災を推進する。 土砂災害の恐れのある区域においては、開発行為や建築物の立地等の抑制に努める。 また、近年頻発する集中豪雨等による都市型水害に対しては、山林や農地等を保全することにより、流域が本来有している保水遊水機能の確保に努める。
④ 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 市街化調整区域に広がる谷津の緑や市街化区域に残る貴重な樹林地など自然的環境の保全を図るとともに、日常生活の中で自然を感じられるように身近な緑を積極的に創出し生活環境の質の向上に努める。 また、自然環境が有する多面的な機能をグリーンインフラとして活用し、地域が抱える様々な課題の解決を図ることで、持続可能で魅力ある都市の構築を目指す。	**④ 低炭素型都市づくりに関する方針** 駅周辺地区への都市機能の集約や、公共交通機関の利便性の向上による公共交通への利用転換、また住宅・建築物・インフラの省エネルギー化・長寿命化の促進等によって、エネルギーの効率的な利用や環境負荷の抑制を図り、低炭素な都市の構築を目指す。
（2）土地利用に関する主要な都市計画の決定の方針 **① 主要用途の配置の方針** **ａ 業務地** 新鎌ケ谷地区は、東京都心部・成田空港・幕張新都心との連絡性の高い広域交通の結	**2）土地利用に関する主要な都市計画の決定の方針** **① 主要用途の配置の方針** **ａ 業務地** 新鎌ケ谷地区は、東京都心部・成田国際空港・幕張新都心との連絡性の高い広域交通

新	旧
節点であるとともに、本区域の中心をなす重要な拠点となる地区である。 　このため、本地区については、行政機能や、交通の利便性を生かした広域的な文化・情報・娯楽など多様な機能が複合した業務地として配置する。 **ｂ 商業地** 　ア 中心商業地 　鎌ケ谷駅周辺から初富駅周辺を経て新鎌ケ谷駅周辺に至る区域を「都市軸」としてとらえ商業環境の整備を行い、広域型、地域型の中心商業地として配置する。 　イ 一般商業地 　都市化の進展と商業活動における住民サービスの向上を図るため、鎌ケ谷大仏駅の周辺の既存の商業地区を、今後も一般商業地として配置する。 **ｃ 工業地** 　既存の工業地である東道野辺六丁目周辺地区及びくぬぎ山二丁目周辺地区は、混在する住宅地の居住環境の保全に配慮するとともに、工場の移転・集約化の動向を見据えながら、当面の間工業地として配置する。 **ｄ 住宅地** 　東武野田線及び京成松戸線の各駅を中心に広がる既成市街地の住宅地は、今後も住宅地として配置し建物用途の純化を図るとともに、居住環境の整備に努める。また、計画的に開発、整備された住宅地は、良好な環境の維持に努め今後も住宅地として配置する。 　また、新鎌ケ谷地区周辺は、良好な環境を有した新市街地の住宅地として配置する。 **② 市街地における建築物の密度の構成に関する方針** **ａ 商業・業務地** 　本区域の業務地及び中心商業地は、多様な機能の集積を図る本区域の中心拠点として高密度利用を図る。また、一般商業地は、日常生活に必要な機能の集積を図る地区として、周辺の居住環境との調和に配慮した高密度利用を図る。 **ｂ 住宅地** 　住宅地は良好な居住環境を図るため、低層低密な独立住宅を配置することを基本とするが、新鎌ケ谷駅、鎌ケ谷駅、初富駅及び北初富駅の周辺は交通の至便性から、中高層を主体とした住宅を配置し土地の高密度利用を図る。	の結節点であるとともに、本区域の中心をなす重要な拠点となる地区である。 　このため、本地区については、行政機能や、交通の利便性を活かした広域的な文化・情報・娯楽など多様な機能が複合した業務地として配置する。 **ｂ 商業地** 　ア 中心商業地 　鎌ケ谷駅周辺から初富駅周辺を経て新鎌ケ谷駅周辺に至る区域を「都市軸」としてとらえ商業環境の整備を行い、広域型、地域型の中心商業地として配置する。 　イ 一般商業地 　都市化の進展と商業活動における住民サービスの向上を図るため、鎌ケ谷大仏駅の周辺の既存の商業地区を、今後も一般商業地として配置する。 **ｃ 工業地** 　既存の工業地である東道野辺 6 丁目周辺地区及びくぬぎ山 2 丁目周辺地区は、混在する住宅地の居住環境の保全に配慮するとともに、工場の移転・集約化の動向を見据えながら、当面の間工業地として配置する。 **ｄ 住宅地** 　東武鉄道野田線及び新京成電鉄新京成線の各駅を中心に広がる既成市街地の住宅地は、今後も住宅地として配置し建物用途の純化を図るとともに、居住環境の整備に努める。また、計画的に開発、整備された住宅地は、良好な環境の維持に努め今後も住宅地として配置する。 　また、新鎌ケ谷地区周辺は、良好な環境を有した新市街地の住宅地として配置する。 **② 市街地における建築物の密度の構成に関する方針** **ａ 商業・業務地** 　本区域の業務地及び中心商業地は、多様な機能の集積を図る本区域の中心拠点として高密度利用を図る。また、一般商業地は、日常生活に必要な機能の集積を図る地区として、周辺の居住環境との調和に配慮した高密度利用を図る。 **ｂ 住宅地** 　住宅地は良好な居住環境を図るため、低層低密な独立住宅を配置することを基本とするが、新鎌ケ谷駅、鎌ケ谷駅、初富駅及び北初富駅の周辺は交通の至便性から、中高層を主体とした住宅を配置し土地の高密度利用を図る。 **③ 市街地における住宅建設の方針** **ａ 住宅建設の目標** 　本区域の住宅戸数は、量的には確保されているものの、住宅の質的向上と併せて居住水準の向上を図る必要がある。また、住民の生活水準の向上に伴い、住宅対策は「量の充足」から「質と環境の充実」へと転換し、居住水準の向上を図るため、すべての住民がその居住する地域の特性等に応じて、良好な居住環境の下に安定した生活を営むに足りる住宅を確保することができるよう住宅建設の目標を次のとおりとする。 　ア 引き続き、千葉県住生活基本計画に定められた誘導居住面積水準の達成世帯数の一層の向上を目指す。

新	旧
	また、できるかぎり早期に、すべての世帯が最低居住面積水準を確保できるよう努める。 イ 災害に対する安全性の確保、日照、通風及び採光等の衛生上または安全上支障のない水準の確保、また騒音、大気汚染、悪臭等に関して支障のない水準の確保等、低水準の居住環境の解消及び低炭素で良好な居住環境の確保に努めるものとする。 ウ 世帯数の増加、住替え、建替え等による住宅需要を充足し、併せて千葉県住生活基本計画に定められた最低居住面積水準未満の居住世帯の解消を図る等住民の居住水準の向上を期するため、需要に見合った住宅の供給に努めるものとする。 **b 住宅建設のための施策の概要** 本区域の住宅建設の目標を達成するため、次の施策の展開に努める。 ア 良質な住宅ストックの形成に資するため、住宅の建設及び取得について、効率的な資金援助等がなされるように努めるものとする。 イ 公共賃貸住宅の供給が援助を必要とする者に的確に行われるよう入居管理及び家賃の適正化を推進すると共に、必要に応じ新規の供給に努めるものとする。 ウ 住宅建設の円滑化を図るため、新たな市街地においては計画的な宅地開発を推進し、既成市街地における土地の有効利用を促進するよう努めるものとする。
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 鉄道 4 路線の総合乗換駅である新鎌ケ谷地区については、広域的な商業・業務機能の集積を図る本区域の中心拠点として、土地の高度利用を促進する。 鎌ケ谷駅及び初富駅周辺の既成市街地は、本区域の玄関口にふさわしい都市空間の創造を目指し、道路等の都市基盤に合わせ、土地の高度利用を促進する。 イ 居住環境の改善又は維持に関する方針 行き止まり道路や狭あい道路等に囲まれ住宅の密集や敷地の細分化がなされているなど、居住環境の改善が必要な地区については、地区計画の活用等により、居住環境の改善を促進する。 防災、衛生、景観等において課題となる空き家等については、空き家対策特別措置法に基づき適正な管理を促すなどし、居住環境の改善や維持を図る。 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 市街化区域内の斜面緑地や住宅地付近に残る社寺林等の樹林地、また生産緑地地区は、都市景観のうえで重要な緑地形態を構成することとなるので保全に努め、谷津等の起伏に富んだ本区域の地形を生かし、身近に感じられる自然景観の形成を図る。 さらに、景観法に基づく景観計画により積極的な景観形成に努め、良好な市街地環境の創出・維持を図る。 エ 用途転換、用途純化又は用途の複合化に関する方針 東道野辺六丁目周辺地区及びくぬぎ山二丁目周辺地区の既存工業地については、地元住民や企業の意見などを踏まえ、住工混在の整理、誘導などの対応について必要に応じて検討するとともに、良好な操業環境と居住環境の創出・保全を図る。	**④ 特に配慮すべき問題等を有する市街地の土地利用の方針** ア 土地の高度利用に関する方針 鉄道 4 路線の総合乗換駅である新鎌ケ谷地区については、広域的な商業・業務機能の集積を図る本区域の中心拠点として、土地の高度利用を促進する。 鎌ケ谷駅及び初富駅周辺の既成市街地は、本区域の玄関口にふさわしい都市空間の創造を目指し、道路等の都市基盤に合わせ、土地の高度利用を促進する。 ウ 居住環境の改善又は維持に関する方針 行き止まり道路や狭あい道路等に囲まれ住宅の密集や敷地の細分化がなされているなど、居住環境の改善が必要な地区については、地区計画の活用等により、居住環境の改善を促進する。 防災、衛生、景観等において課題となる空き家等については、空き家対策特別措置法に基づき適正な管理を促すなどし、居住環境の改善や維持を図る。 エ 市街化区域内の緑地又は都市の風致の維持に関する方針 市街化区域内の斜面緑地や住宅地付近に残る社寺林等の樹林地、また生産緑地地区は、都市景観のうえで重要な緑地形態を構成することとなるので保全に努め、谷津等の起伏に富んだ本区域の地形を生かし、身近に感じられる自然景観の形成を図る。 さらに、景観法に基づく景観計画により積極的な景観形成に努め、良好な市街地環境の創出・維持を図る。 イ 用途転換、用途純化又は用途の複合化に関する方針 東道野辺 6 丁目周辺地区及びくぬぎ山 2 丁目周辺地区の既存工業地については、住工の混在を解消するため工場の集団化や工場の移転等の動向を踏まえながら用途純化を促進し、良好な操業環境と居住環境の創出・保全を図る。

新	旧
④市街化調整区域の土地利用の方針	**⑤ 市街化調整区域の土地利用の方針**
ア 優良な農地との健全な調和に関する方針 北初富地区及び中沢地区の優良農地は、都市近郊農業地区として良好な環境を備えていることから、今後とも保全を図る。	ア 優良な農地との健全な調和に関する方針 北初富及び中沢地区の優良農地は、都市近郊農業地区として良好な環境を備えていることから、今後とも保全を図る。
イ 災害防止の観点から必要な市街化の抑制に関する方針 準用河川大津川の周辺地区は、溢水や湛水による災害の発生の恐れがあることから、計画的な開発で良好な市街地の環境が確保される場合を除き、既成の緑地や農地等の保全に努める。 急傾斜地など土砂災害の恐れのある区域については、土砂災害警戒区域及び特別警戒区域の指定により、開発行為の制限等を図り、安全性を確保する。	イ 災害防止の観点から必要な市街化の抑制に関する方針 準用河川大津川の周辺地区は、溢水や湛水による災害の発生の恐れがあることから、計画的な開発で良好な市街地の環境が確保される場合を除き、既成の緑地や農地等の保全に努める。 急傾斜地など土砂災害の恐れのある区域については、土砂災害警戒区域及び特別警戒区域の指定により、開発行為の制限等を図り、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 本区域の北部に存する良好な樹林地は、都市環境の面からも重要な緑地であるため、極力その保全に努める。	ウ 自然環境形成の観点から必要な保全に関する方針 本区域の北部に存する良好な樹林地は、都市環境の面からも重要な緑地であるため、極力その保全に努める。
エ 秩序ある都市的土地利用の実現に関する方針 インターチェンジ周辺や幹線道路沿線等のポテンシャルの高い地域においては、産業系の土地利用について適切な誘導を図る。 特に、計画されている北千葉道路の沿道やインターチェンジ周辺は、広域交通の利便性が高い地区であり、企業が進出しやすい立地環境形成のための計画的な土地利用を検討し、産業の振興や企業誘致を図る。 また、新鎌ケ谷駅や北初富駅の周辺で、住宅等の市街化が進行している地区については、地区計画の活用等により、無秩序な市街化を防止し、隣接する市街化区域と一体性のある土地利用を誘導する。 なお、千葉県全体で令和 17 年の計画人口フレームの一部が保留されている。ついては、計画的な市街地整備の見通しが明らかになった地区について、保留された人口フレームの範囲のなかで、農林業との必要な調整を図りつつ市街化区域に編入する。	エ 秩序ある都市的土地利用の実現に関する方針 新鎌ケ谷駅や北初富駅の周辺で、住宅等の市街化が進行している地区については、地区計画の活用等により、無秩序な市街化を防止し、隣接する市街化区域と一体性のある土地利用を誘導する。 なお、千葉県全体で平成 37 年の計画人口フレームの一部が保留されている。ついては、計画的な市街地整備の見通しが明らかになった地区について、保留された人口フレームの範囲のなかで、農林漁業との必要な調整を図りつつ市街化区域に編入する。
（３）都市施設の整備に関する主要な都市計画の決定の方針 **① 交通施設の都市計画の決定の方針** **ａ 基本方針**	**3）都市施設の整備に関する主要な都市計画の決定の方針** **① 交通施設の都市計画の決定の方針** **ａ 基本方針**
ア 交通体系の整備の方針 本区域の鉄道網としては、東武野田線が南北に、京成松戸線と北総線、京成成田空港線（成田スカイアクセス）がほぼ東西に走っている。 道路網としては、国道 1 路線、主要地方道 3 路線を中心に主要市道が配置されており、これらの鉄道網及び道路網が、本区域の市街地の形成に大きな役割を果たしている。 本区域の広域的な位置付けを交通体系から見ると、特に鉄道網については、都心に直結した北総線や都心と成田空港を結ぶ京成成田空港線（成田スカイアクセス）、連続立体交差事業が完了した東武野田線、京成松戸線及びこれら鉄道の結節点となる新鎌ケ谷駅の総合乗換駅としての整備の促進によって、県内における交通上の要衝としての交通条件が整っている。しかし、道路網については、広域交通に対応した道路は、国道 464 号、主要地方道千葉鎌ケ谷松戸線、船橋我孫子線、市川印西線に依存している状態であり、中心市街地において集中する交通の分散、初富駅周辺など既成市街地における円滑	ア 交通体系の整備の方針 本区域の鉄道網としては、東武鉄道野田線が南北に、新京成電鉄新京成線と北総鉄道北総線、京成電鉄成田空港線（成田スカイアクセス）がほぼ東西に走っている。 道路網としては、国道 1 路線、主要地方道 3 路線を中心に主要市道が配置されており、これらの鉄道網及び道路網が、本区域の市街地の形成に大きな役割を果たしている。 本区域の広域的な位置付けを交通体系から見ると、特に鉄道網については、都心に直結した北総鉄道北総線や都心と成田国際空港を結ぶ京成電鉄成田空港線（成田スカイアクセス）、連続立体交差事業が完了した東武鉄道野田線、連続立体交差事業を実施中の新京成電鉄新京成線及びこれら鉄道の結節点となる新鎌ケ谷駅の総合乗換駅としての整備の促進によって、県内における交通上の要衝としての交通条件が整っている。しかし、道路網については、広域交通に対応した道路は、国道 464 号、主要地方道千葉鎌ケ谷松戸線、船橋我孫子線、市川印西線に依存している状態であり、中心市街地において集中

新	旧
な交通処理等、課題が残っている。	する交通の分散、初富駅周辺など既成市街地における円滑な交通処理、また新京成電鉄新京成線の踏切渋滞の改善等、課題が残っている。
このような交通課題の解決に向けて、都市計画道路3・4・5号船橋我孫子バイパス線の一部供用開始により中心市街地の通過交通の軽減が見られるなど、道路の整備推進が図られているところであるが、引き続き、自動車、鉄道、バス等の交通機関を総合的に機能させるよう適切に対応するため、本区域の交通体系の基本方針を次のとおり定め、安全で円滑な交通体系の確立を目指す。 1）自動車交通と公共交通との適正な機能分担を図る交通体系の確立 2）道路網の段階構成と居住環境を保全する交通体系の確立 3）歩道のバリアフリー化や自転車通行空間の確保等、安全で快適な道路の整備推進 なお、長期未着手の都市計画道路については、社会情勢等の変化を踏まえ、その必要性や既存道路による機能代替の可能性等を検証し、見直しを行う。	このような交通課題の解決に向けて、都市計画道路3・4・5号船橋我孫子バイパス線の一部供用開始により中心市街地の通過交通の軽減が見られるなど、道路の整備推進が図られているところであるが、引き続き、自動車、鉄道、バス等の交通機関を総合的に機能させるよう適切に対応するため、本区域の交通体系の基本方針を次のとおり定め、安全で円滑な交通体系の確立を目指す。 1）自動車交通と公共交通との適正な機能分担を図る交通体系の確立 2）道路網の段階構成と居住環境を保全する交通体系の確立 3）歩道のバリアフリー化や自転車通行空間の確保等、安全で快適な道路の整備推進 なお、長期未着手の都市計画道路については、社会情勢等の変化を踏まえ、その必要性や既存道路による機能代替の可能性等を検証し、見直しを行う。
イ 整備水準の目標 交通体系の基本方針に基づき、各機関の役割、分担を明確にし、かつ相互の有機的結合を強化するため、公共輸送機関の整備充実と道路体系の整備に努める。	イ 整備水準の目標 交通体系の基本方針に基づき、各機関の役割、分担を明確にし、かつ相互の有機的結合を強化するため、公共輸送機関の整備充実と道路体系の整備に努める。 1）公共輸送網体系 鉄道については、新京成線連続立体交差事業の推進を図る。
【道　路】 都市計画道路については、現在、市街地面積に対し約1.1ｋｍ／ｋ㎡（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。	2）道路網体系 都市計画道路については、現在、市街地面積に対し約0．9ｋｍ／ｋ㎡（平成22年度末現在）が整備済みであり、引き続き、交通体系の整備の方針に基づき、地域の実情に応じて効率的に整備を進める。
【交通広場】 現在、都市計画決定されている交通広場は、鎌ケ谷駅東口交通広場、初富駅交通広場、新鎌ケ谷駅北口交通広場、新鎌ケ谷駅南口交通広場の4カ所あり、この内、既に鎌ケ谷駅東口交通広場、新鎌ケ谷駅北口交通広場及び新鎌ケ谷駅南口交通広場については供用を開始している。 今後の整備水準目標としては、初富駅交通広場と北初富駅交通広場の整備を図る。	3）交通結節点 現在、都市計画決定されている交通広場は、鎌ケ谷駅東口交通広場、初富駅交通広場、新鎌ケ谷駅北口交通広場、新鎌ケ谷駅南口交通広場の4カ所あり、この内、既に鎌ケ谷駅東口交通広場、新鎌ケ谷駅北口交通広場及び新鎌ケ谷駅南口交通広場については供用を開始している。 今後の整備水準目標としては、新京成電鉄新京成線の連続立体交差事業に併せて初富駅交通広場と北初富駅交通広場の整備を図る。
b 主要な施設の配置の方針 ア 道 路 主要幹線道路として、本区域の北部を東西に走る都市計画道路1・3・1号北千葉道路及び3・1・1号北千葉鎌ケ谷線の整備を促進するとともに、中心市街地に集中する交通の分散を図る都市計画道路3・4・5号船橋我孫子バイパス線の整備を図る。幹線道路として、中心市街地外郭の環状道路を形成する都市計画道路3・4・7号中沢鎌ケ谷線及び3・4・10号中沢北初富線の整備を図る。 また、それらの環状道路と接続し市街地の骨格を形成する都市計画道路3・4・8号中沢南初富線、3・4・10号中沢北初富線及び3・3・16号新鎌ケ谷南線の整備を図る。 さらに、新京成線連続立体交差事業に関連する都市計画道路3・4・6号北初富軽井沢線の整備を図る。	**b 主要な施設の配置の方針** ア 道 路 主要幹線道路として、本区域の北部を東西に走る3・1・1号北千葉鎌ケ谷線の整備を促進するとともに、中心市街地に集中する交通の分散を図る3・4・5号船橋我孫子バイパス線の整備を図る。幹線道路として、中心市街地外郭の環状道路を形成する3・4・7号中沢鎌ケ谷線及び3・4・10号中沢北初富線の整備を図る。 また、それらの環状道路と接続し市街地の骨格を形成する3・4・8号中沢南初富線、3・4・10号中沢北初富線及び3・3・16号新鎌ケ谷南線の整備を図る。 さらに、本区域の市街地を南北に分断している新京成電鉄新京成線については連続立体交差事業を推進し、区域内の交通条件の向上に努めるとともに、これに関連する3・4・

新	旧
	6 号北初富軽井沢線や関連側道の 7・6・1 号富岡 1 号線ほか 3 路線については、新京成電鉄新京成線連続立体交差事業の進捗と併せて整備を図る。
一方、地区レベルでの交通条件の向上のため、幹線道路と一体となった補助幹線の整備を促進するとともに、交通安全及び環境面に配慮しつつ歩道等の整備に努める。	一方、地区レベルでの交通条件の向上のため、幹線道路と一体となった補助幹線の整備を促進するとともに、交通安全及び環境面に配慮しつつ歩道等の整備に努める。
イ 鉄 道 本区域での鉄道サービスの向上や輸送力の増強、都市交通の円滑化及び都市機能の向上を図る。	イ 鉄 道 本区域での鉄道サービスの向上や輸送力の増強、都市交通の円滑化及び都市機能の向上を図るため、東武鉄道野田線に続き新京成電鉄新京成線の連続立体交差事業を推進する。
ウ 駐車場 1）既成市街地の商業地及び駅周辺においては、安全で円滑な自動車交通の確保を図るため、民間有料駐車場を主体として、確保に努める。 2）自転車利用者の動向を勘案し、駅周辺での放置自転車の解消を図るため、自転車駐車場の建設及び自転車放置対策等を進める。	ウ 駐車場 1）既成市街地の商業地及び駅周辺においては、安全で円滑な自動車交通の確保を図るため、民間有料駐車場を主体に整備に努める。 2）自転車利用者の動向を勘案し、駅周辺での放置自転車の解消を図るため、自転車駐車場の建設及び自転車放置対策等を進める。
c 主要な施設の整備目標 おおむね 10 年以内に整備を予定する施設等は、次のとおりとする。	**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：道路・駅前広場 名称等： ・市街地の交通渋滞解消及び市街地外郭幹線道路の整備 都市計画道路 1・3・1 号北千葉道路 都市計画道路 3・1・1 号北千葉鎌ケ谷線 都市計画道路 3・4・5 号船橋我孫子バイパス線 都市計画道路 3・4・10 号中沢北初富線 ・新鎌ケ谷地区周辺の道路の整備 都市計画道路 3・3・16 号新鎌ケ谷南線 ・初富駅周辺地区の道路の整備 都市計画道路 3・4・6 号北初富軽井沢線 ・交通広場 初富駅交通広場 北初富駅交通広場	主要な施設：道路・駅前広場 名称等： ・市街地の交通渋滞解消及び市街地外郭幹線道路の整備 都市計画道路 3・1・1 号北千葉鎌ケ谷線 都市計画道路 3・4・5 号船橋我孫子バイパス線 都市計画道路 3・4・10 号中沢北初富線 ・新鎌ケ谷地区周辺の道路の整備 都市計画道路 3・3・16 号新鎌ケ谷南線 ・連続立体交差事業に係る関連側道の整備 都市計画道路 7・6・1 号富岡 1 号線 都市計画道路 7・7・2 号初富線 都市計画道路 7・7・3 号北初富線 都市計画道路 8・7・1 号富岡 2 号線 ・初富駅周辺地区の道路の整備 都市計画道路 3・4・6 号北初富軽井沢線 初富駅交通広場 北初富駅交通広場 主要な施設：鉄 道 名称等：・新京成線連続立体交差事業
（注）おおむね 10 年以内に着手予定及び施行中の施設等を含むものとする。	（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】	**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】

新	旧
本区域の都市化の進展に対し公衆衛生の保持、浸水の防止及び生活様式の改善等、本区域の生活環境の向上を図り、併せて広域的な公共用水域の水質を保全し、自然環境の保護等を図る必要がある。特に、本区域は地形上、一部の生活排水が印旛沼及び手賀沼に流入することとなっているが、印旛沼、手賀沼には湖沼水質保全特別措置法に基づき湖沼水質保全計画等が策定されており、こうした計画を推進するためにも、次の方針に基づき早急に公共下水道の整備を進める。 本区域の汚水については、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、手賀沼流域関連公共下水道及び江戸川左岸流域関連公共下水道、鎌ケ谷市公共下水道(高瀬処理区)の整備を推進している。 また、雨水については、下流の河川の治水計画と十分調整を図りながら、雨水施設の整備を進める。 【河 川】 本区域内の主な河川は、一級河川大津川及び大柏川、並びに準用河川大津川、中沢川、根郷川及び二和川等であり、これらの河川は雨水排除に大きな役割を果たしている。しかし、都市化の進展に伴い、治水安全度が低下しつつあることから、河川改修及び雨水貯留施設等雨水流出抑制事業を積極的に推進すると同時に、流域が本来有している保水・遊水機能の確保に努める。 また、市街地の開発にあたっては、雨水貯留浸透施設の整備等、水循環に配慮した総合的な治水対策を講じつつ、地域特性に即した水辺環境整備を含めた河川の整備を進めることを基本方針とする。 イ 整備水準の目標 【下水道】 令和 31 年度に、本区域の印旛沼流域関連区域、手賀沼流域関連区域、江戸川左岸流域関連区域等について、処理が可能となるような水準を目標とする。また、おおむね 20 年後には、市街化区域全域の処理が可能となるような水準を目標とする。 なお、汚水処理施設は、「千葉県全県域汚水適正処理構想」に基づき整備を進める。 【河 川】 本区域の河川の整備水準は、河川ごとに定められる計画規模に基づくものとする。 **b 主要な施設の配置の方針** ア 下水道 本区域の汚水の整備については、印旛沼流域関連公共下水道及び鎌ケ谷市公共下水道（高瀬処理区）の面的整備はほぼ終了した。したがって今後は、手賀沼流域関連公共下水道及び、江戸川左岸流域関連公共下水道の幹線整備、面整備を中心に進める。 また、雨水整備については、下流の河川の計画と十分調整を図りながら、雨水施設の整備を進める。 イ 河 川 本区域は、地形上周辺と比較し相対的に高い位置にある。その結果、本区域の雨水は真間川、印旛沼及び手賀沼の各流域に分散しており、各流域とも都市化の進展により種々の問題が生じており、特に真間川においては、治水の安全性の向上が強く望まれ、現在、真間川流域整備計画及び鎌ケ谷市雨水貯留事業基本計画を策定し関係機関の協力の下にその実現を目指している。また、大津川においては鎌ケ谷市大津川流域全体計画を策定	本区域の都市化の進展に対し公衆衛生の保持、浸水の防止及び生活様式の改善等、本区域の生活環境の向上を図り、併せて広域的な公共用水域の水質を保全し、自然環境の保護等を図る必要がある。特に、本区域は地形上、一部の生活排水が印旛沼及び手賀沼に流入することとなっているが、印旛沼、手賀沼には湖沼水質保全特別措置法に基づき湖沼水質保全計画等が策定されており、こうした計画を推進するためにも、次の方針に基づき早急に公共下水道の整備を進める。 本区域の汚水については、流域別下水道整備総合計画に基づき印旛沼流域関連公共下水道、手賀沼流域関連公共下水道及び江戸川左岸流域関連公共下水道としてそれぞれ整備を進める。 また、雨水については、下流の河川の治水計画と十分調整を図りながら、雨水施設の整備を進める。 【河 川】 本区域内の主な河川は、一級河川大津川及び大柏川、並びに準用河川大津川、中沢川、根郷川及び二和川等であり、これらの河川は雨水排除に大きな役割を果たしている。しかし、都市化の進展に伴い、治水安全度が低下しつつあることから、河川改修及び雨水貯留施設等雨水流出抑制事業を積極的に推進すると同時に、流域が本来有している保水・遊水機能の確保に努める。 また、市街地の開発にあたっては、雨水貯留浸透施設の整備等、水循環に配慮した総合的な治水対策を講じつつ、地域特性に即した水辺環境整備を含めた河川の整備を進めることを基本方針とする。 イ 整備水準の目標 【下水道】 目標年次の平成 37 年には、手賀沼流域関連区域の市街化区域全域について、処理が可能となるような水準を目標とする。また、おおむね 20 年後には、市街化区域全域の処理が可能となるような水準を目標とする。 なお、汚水処理施設は、「千葉県全県域汚水適正処理構想」に基づき整備を進める。 【河 川】 本区域の河川の整備水準は、河川ごとに定められる計画規模に基づくものとする。 **b 主要な施設の配置の方針** ア 下水道 汚水の整備について、本区域の東部地区は、印旛沼流域関連公共下水道として面的整備はほぼ終了した。したがって今後は、手賀沼流域関連公共下水道及び、江戸川左岸流域関連公共下水道の幹線整備、面整備を中心に進める。 また、雨水整備については、下流の河川の計画と十分調整を図りながら、雨水施設の整備を進める。 イ 河 川 本区域は、地形上周辺と比較し相対的に高い位置にある。その結果、本区域の雨水は真間川、印旛沼及び手賀沼の各流域に分散しており、各流域とも都市化の進展により種々の問題が生じており、特に真間川においては、治水の安全性の向上が強く望まれ、現在、真間川流域整備計画及び鎌ケ谷市雨水貯留事業基本計画を策定し関係機関の協力の下にその実現を目指している。また、大津川においては鎌ケ谷市大津川流域全体計画を策定

新	旧
し、その実現を図っている。 　このように、本区域においては真間川流域整備計画、鎌ケ谷市雨水貯留事業基本計画及び鎌ケ谷市大津川流域全体計画に基づき、河川の整備と併せて流出抑制策の推進を図る。また、印旛沼及び手賀沼流域については、広域的な視点からの雨水排水対策の検討を進める。 　また、新市街地の整備にあたっては、地区の有する従来の保水遊水機能に配慮し、雨水貯留浸透施設の設置など水循環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。	し、その実現を図っている。 　このように、本区域においては真間川流域整備計画、鎌ケ谷市雨水貯留事業基本計画及び鎌ケ谷市大津川流域全体計画に基づき、河川の整備と併せて流出抑制策の推進を図る。また、印旛沼及び手賀沼流域については、広域的な視点からの雨水排水対策の検討を進める。 　また、新市街地の整備にあたっては、地区の有する従来の保水遊水機能に配慮し、雨水貯留浸透施設の設置など水循環の配慮した総合的な治水対策を講じ河川に対する流出量の軽減や流水の正常な機能の維持に努める。
ｃ 主要な施設の整備目標 　おおむね 10 年以内に整備を予定する施設等は、次のとおりとする。	**ｃ 主要な施設の整備目標** 　おおむね 10 年以内に整備を予定する施設等は、次のとおりとする。
都市施設：名称等 下水道：・汚水　北初富、中央、南初富、道野辺中央、西道野辺、道野辺、馬込沢、東道野辺地区の市街化区域内の幹線整備、面整備。 河　川：・一級河川　大柏川 ・準用河川　二和川 ・準用河川　中沢川 ・準用河川　根郷川 ・準用河川　大津川	都市施設：名称等 下水道：・汚水　北初富、中央、南初富、道野辺中央、西道野辺、道野辺、馬込沢、東道野辺地区の市街化区域内の幹線整備、面整備。 河　川：・一級河川　大柏川 ・準用河川　二和川 ・準用河川　中沢川 ・準用河川　根郷川 ・準用河川　大津川
（注）　おおむね 10 年以内に着手予定及び施行中の施設等を含むものとする。	（注）　おおむね 10 年以内に着手予定及び施行中の施設等を含むものとする。
（４）市街地開発事業に関する主要な都市計画の決定の方針 **① 主要な市街地開発事業の決定の方針** ア 鎌ケ谷五・六・七丁目地区 　鎌ケ谷五・六・七丁目地区は、鎌ケ谷大仏駅周辺に位置する既成市街地でありながら、都市的な未利用地が散在し低密度な土地利用の状況にあるため、土地利用を促進し良好な市街地を形成するために、市街地開発事業等により都市基盤の整備を図る。 イ 初富駅周辺地区 　初富駅周辺地区は、既成市街地における土地の健全かつ合理的な有効利用を図るため、市街地開発事業等により都市基盤の整備を図る。 ウ 新鎌ケ谷駅周辺地区 　新鎌ケ谷特定土地区画整理事業は完了したが、その周辺地区についても、中心市街地としての機能をなす居住や商業・業務等の一層の集積を図るため、市街地開発事業等により都市基盤の整備を図る。 エ 北初富駅周辺地区 　北初富駅周辺地区は、既成市街地における土地の健全かつ合理的な有効利用を図るため、市街地開発事業等により都市基盤の整備を図る。	**4)　市街地開発事業に関する主要な都市計画の決定の方針** **① 主要な市街地開発事業の決定の方針** ア 鎌ケ谷 5・6・7 丁目地区 　鎌ケ谷 5・6・7 丁目地区は、鎌ケ谷大仏駅周辺に位置する既成市街地でありながら、都市的な未利用地が散在し低密度な土地利用の状況にあるため、土地利用を促進し良好な市街地を形成するために、市街地開発事業等により都市基盤の整備を図る。 イ 初富駅周辺地区 　初富駅周辺地区は、新京成電鉄新京成線の連続立体交差事業の推進と併せ、既成市街地における土地の健全かつ合理的な有効利用を図るため、市街地開発事業等により都市基盤の整備を図る。 ウ 新鎌ケ谷駅周辺地区 　特定土地区画整理事業は完了したが、その周辺地区についても新京成電鉄新京成線の連続立体交差事業の推進と併せ、中心市街地としての機能をなす居住や商業・業務等の一層の集積を図るため、市街地開発事業等により都市基盤の整備を図る。 エ 北初富駅周辺地区 　北初富駅周辺地区は、新京成電鉄新京成線の連続立体交差事業の推進と併せ、既成市街地における土地の健全かつ合理的な有効利用を図るため、市街地開発事業等により都市基盤の整備を図る。
（５）自然的環境の整備又は保全に関する都市計画の決定の方針	**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**

新

① 基本方針

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

本区域は、都市における緑とオープンスペースの総合的な整備及び保全を図るべく、「緑地の保全及び緑化の推進に関する基本計画」により、「みんなで次の世代につなぐ緑豊かなまち」の実現を目指し、緑のまちづくりを次のとおり進める。

ア 市街化調整区域

農地、樹林地、河川を中心に広がる谷津の緑など豊かな自然環境を保全する。

イ 市街化区域

商業施設や住宅地の緑化を推進し、生産緑地地区の農地や樹林地、公園等の緑とオープンスペースの確保により、人々の生活と自然が共存し、緑豊かな居住環境を形成する。

ウ 森とスポーツ・レクリエーションゾーン

区域内の南北それぞれに、森と公園やスポーツ施設等を中心とした一連の区域を計画的に整備し、緑とふれあいのある空間を形成する。

北部地区は、市制記念公園、陸上競技場、市民体育館等を中心に、多目的なスポーツ・レクリエーション機能を有する総合的な公園を計画的に整備するとともに、栗野地区公園と連なる区域を、「森とスポーツ・レクリエーションゾーン」として形成する。

南部地区は、農地、樹林地、緑地等について保全に努めつつ、地域資源となるファイターズ鎌ケ谷スタジアムとの連携強化を図り、弓道場、アーチェリー場、市民の森等の施設を有する「森とスポーツ・レクリエーションゾーン」として形成する。

エ 都市軸

魅力ある都市機能の充実を図るため、公園、駅前広場、道路及び商業地の緑化を推進する。

オ　市街地外郭幹線、道路の植栽、河川・水路

市街地外郭幹線をはじめとする都市計画道路等の植栽、河川・水路について、計画的な整備及び適切な維持管理を行うことで、市内に点在する緑地を相互に結びつけ、生物の移動経路の確保等を行い、生態系のネットワークを形成する。

・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 8% （約 82ｈａ）	約 11% （約 224ｈａ）

・都市公園等の施設として整備すべき緑地の目標水準

年　次	令和 2 年	令和 17 年	令和 27 年
都市計画区域人口一人当り目標水準	3.8m²／人	4.7m²／人	5.5m²／人

② 主要な緑地の配置の方針

ａ 環境保全系統

ア 緑豊かな自然環境を保全する。

区域内最大級の自然林を有する栗野地区公園をはじめとし、樹林地、水環境、農地等

旧

① 基本方針

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

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

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

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

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

・緑地の確保目標水準

緑地確保目標水準（平成 47 年）	将来市街地に対する割合	都市計画区域に対する割合
	約 8% （約 82ha）	約 13% （約 277ha）

・都市公園等の施設として整備すべき緑地の目標水準

年　次	平成 22 年	平成 37 年	平成 47 年
都市計画区域人口一人当り目標水準	5.4 ㎡／人	6.6 ㎡／人	10.2 ㎡／人

② 主要な緑地の配置の方針

ａ 環境保全系統

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

新	旧
の優れた自然環境を保全するとともに、住民が自然を身近に感じ、親しめるようにする。 イ 良好な生活環境を創出する。 人々が生活する中で自然を感じられるように、身近な緑を積極的に創出する。また、緑の効果を高めるために、様々な緑によるネットワーク化を図る。 ウ 生物多様性に資する緑やエコロジカル・ネットワークを確保する。 優れた自然環境に加え、白旗緑地（蛍の里）等のビオトープを保全することで、生物の生息環境を確保するとともに、都市計画道路等の植栽や河川・水路の整備により、エコロジカル・ネットワークを確保する。	イ 市街地内の八幡神社・光円寺・宝泉院・長福寺の樹林は緑地として保全に努める。
b レクリエーション系統 ア 自然とふれあえるレクリエーションの場を活用する。 栗野地区公園や白旗緑地（蛍の里）等の豊かな自然環境である緑の整備・保全を進め、様々な世代の人が参加できる緑の環境学習の場として活用を図るとともに、市民農園制度の活用による土との触れ合いが楽しめる場を確保する。また、柏・白井・鎌ケ谷環境衛生組合が整備を推進している「さわやか環境緑地」について関係市、関係機関等と連携することで、地域に残された貴重な自然との触れ合いの場や健康増進及び憩いの場としての空間の形成を促進する。	**b レクリエーション系統** ア 都市基幹公園（総合公園、運動公園）及び住区基幹公園（街区公園、近隣公園、地区公園）の適正配置をし、住区基幹公園については住区を基本単位として近隣公園、街区公園並びに 4 ケ所の地区公園を設置する。
イ 日常的なレクリエーションの場を確保する。 暮らしに身近な公園については、地域住民のニーズに対応した整備や公園のルールづくりを検討し、ふれあいの森については都市公園として整備する等、生活環境の中で日常的なレクリエーションの場となる緑を確保する。また、都市公園や児童遊園における施設の計画的な改修を行い、利用者の安全を確保する。 ウ 総合的なレクリエーションの場を創出する。 北部地区は、市制記念公園、陸上競技場、市民体育館等を中心とした多目的なスポーツ・レクリエーションが楽しめる総合的な公園の整備を検討するとともに、栗野地区公園は第二期区域の整備を進める。 南部地区は、地域資源であるファイターズ鎌ケ谷スタジアムとの連携強化を図るとともに、市民の森、弓道場、アーチェリー場、中沢みんなのスポーツ広場、中沢多目的グラウンド等、スポーツ・レクリエーションが楽しめる公園等の充実を図る。	イ 市内の南北に1ケ所ずつレクリエーションの場となる施設緑地の核を設定するため、北部地区に整備済の市制記念公園に隣接する一帯にレクリエーション機能を果たす総合運動公園を整備し、南部地区に根頭神社一帯の樹林地を中心に都市緑地として整備する。
c 防災系統 ア 避難場所や避難経路となる緑を確保する。 災害時に避難場所、災害復旧の活動拠点、仮設住宅地となる緑を確保するとともに、都市公園においては、かまどベンチを整備する等、緑の防災機能の充実を図る。また、東京 10 号線延伸新線跡地の緑道等の整備を推進することで、災害時の避難路としての機能を確保する。	**c 防災系統** ア 災害時の広域避難場所として市制記念公園、避難場所として鎌ケ谷カントリークラブを指定し、今後、近隣公園・地区公園についても指定ができるよう整備に努める。
イ 延焼防止帯となる緑を確保する。 大規模地震等に伴い発生する火災等から生命・財産を守るため、都市公園の整備・充実等により、延焼遮断機能を有する緑の確保を図る。	イ 避難路として緑道を整備し、避難地との連携を図る。
ウ 防災効果を有する緑を確保する。 豪雨等による水害等を軽減するため、保水機能を有する緑地の保全を図る。また、急傾斜地の崩落による被害を軽減するため、がけ崩れ防止効果を有する樹林地の保全を図る。	ウ 地すべりや土砂の崩壊等自然災害を防ぐため、斜面地等における緑地の保全を図る。
d 景観構成系統 ア 自然的景観を保全する。 市街化調整区域にあるまとまった畑・梨園、大津川や大柏川等の水環境、谷津を囲む	**d 景観構成系統** ア 市街地内の斜面緑地は、都市景観のうえで重要な緑地形態を構成することとなるので保全に努める。

新	旧
斜面林や台地上に残る平地林の樹林地等の自然的景観を保全する。 イ 魅力ある緑の都市景観を創出する。 本区域のシンボル空間となる都市軸においては、公園や道路、商業地の植栽を推進することで、魅力ある景観の形成を促進する。特に、鎌ケ谷市の顔となる新鎌ケ谷駅周辺や都市軸として位置づけられている鎌ケ谷駅及び初富駅の周辺については、四季折々の草花を植栽し、みどりあふれる憩いの景観形成を促進する。また、公共施設については、季節に即した緑の植栽を進めるとともに、植栽を適正に保全し良好な景観を保つ。 ウ うるおい・やすらぎを感じる住環境の景観の形成を進める。 都市軸を囲うように広がる住宅地を中心とした地域においては、公共施設及び民有地の積極的な緑化を図るとともに、市街地に残された貴重な樹林地であるふれあいの森を都市公園として整備し、保全することで、市民がうるおいとやすらぎを感じられる住環境の景観形成を促進する。 エ 歴史を生かした緑の景観形成を進める。 文化財と一体となった緑については、指定文化財や都市公園等として保全することにより、歴史を生かした緑の景観形成を進めることで、本区域の魅力の充実を図る。 **e その他** ア 緑化重点地区 本区域の中心部で鉄道 4 路線が結節し、行政機能や商業・文化・情報・娯楽等の多様な機能が集積する、鎌ケ谷市の顔となる新鎌ケ谷駅周辺と、日常的な買い物や市民サービス等のふれあいやにぎわいが提供される鎌ケ谷駅及び初富駅周辺について、この 3 駅の駅前広場を中心としたエリアを緑化重点地区に位置付け、魅力的な緑化空間の形成を進め本区域のイメージアップを図る。 イ 保全配慮地区 北と南の「森とスポーツ・レクリエーションゾーン」を保全配慮地区に位置付け、風致景観の保全、生物多様性の保全、自然とのふれあいの場の確保を図る。 ウ 総合的な緑の配置方針 主要系統別の緑地配置方針や緑化重点地区及び保全配慮地区を踏まえ、市街化等の都市の発展動向や緑の配置バランス等を考慮し、北初富駅、貝柄山公園、東京 10 号線延伸新線跡地の緑道等、新鎌ケ谷地区の一部、市制記念公園、森と公園やスポーツ施設等を中心とした総合的な公園を含む空間の整備・充実を進めることで「中心市街地から東西に広がる緑のライン」の形成を促進する。また、優れた自然環境を備える白旗緑地（蛍の里）等のビオトープを保全することで、生物の生息環境を確保するとともに、都市計画道路等の植栽や河川・水路の整備により、エコロジカル・ネットワークを確保することで、「水環境・道路の植栽による緑の環境ライン」の形成を促進する。 **③ 実現のための具体の都市計画制度の方針** **a 公園緑地等の施設緑地** ア 街区公園は、街区内に居住する者が容易に利用することができるように配置する。 イ 近隣公園は、近隣に居住する者が容易に利用することができるように配置する。 ウ 地区公園は、徒歩圏内に居住する者が容易に利用することができるように配置する。 エ 総合・運動公園は、住民全般の休息、観賞、散歩、遊戯、運動などの用に供することを目的とする公園で、本区域のシンボルとして、また、災害時の最終避難場所となる防災拠点としての機能を併せ持つように配置する。 オ 広域公園は、広域のレクリエーション需要を充足することを目的とする公園で、市川市、船橋市及び鎌ケ谷市にまたがった区域に、葛南地域の核として配置する。	イ 八幡神社の樹林は景観的価値が高いので保全を図る。 **e その他** 総合的な緑地の配置方針として、市街地に現存する斜面緑地の保全と各系統別配置方針の相互関連を考慮しながら将来の緑地パターンとして、緑地又は緑道で結んだ総合的整備を促進する。 **③ 実現のための具体の都市計画制度の方針** **a 公園緑地等の施設緑地** ア 街区公園は、街区内に居住する者が容易に利用することができるように配置する。 イ 近隣公園は、近隣に居住する者が容易に利用することができるように配置する。 ウ 地区公園は、徒歩圏内に居住する者が容易に利用することができるように配置する。 エ 総合・運動公園は、住民全般の休息、観賞、散歩、遊戯、運動などの用に供することを目的とする公園で、本区域のシンボルとして、また、災害時の最終避難場所となる防災拠点としての機能を併せ持つように配置する。 オ 広域公園は、広域のレクリエーション需要を充足することを目的とする公園で、市川市、船橋市及び鎌ケ谷市にまたがった区域に、葛南地域の核として配置する。

新	旧
カ 樹林の豊富な地区については、樹林地を都市緑地の核として配置する。 **b 地域制緑地** ア 緑地保全を定める地区は、無秩序な市街地化の防止や、市街地の樹林等を残すことにより、緑地保全を図る。 イ 生産緑地地区は、良好な生活環境の確保のため、現在指定されている地区の保全と促進を図り、良好な都市環境の形成を図る。	カ 樹林の豊富な地区については、樹林地を都市緑地の核として配置する。 **b 地域制緑地** ア 緑地保全を定める地区は、無秩序な市街地化の防止や、市街地の樹林等を残すことにより、緑地保全を図る。 イ 生産緑地地区は、良好な生活環境の確保のため、現在指定されている地区の保全と促進を図り、良好な都市環境の形成を図る。 **④ 主要な緑地の確保目標** おおむね 10 年以内に整備を予定する公園等は、次のとおりとする。 公園緑地等の施設緑地 種　別 / 名　称　等 総合公園 / （仮称）総合運動公園 地区公園 / 栗野地区公園 （注）おおむね 10 年以内に着手予定及び施行中の公園等を含むものとする。