

第2回八千代市都市マスタープラン策定会議（書面開催）

〔期間：令和3年11月10日（水）まで〕

次 第

議題1 副会長の選任について

本会議の副会長につきましては、会長及び事務局で今後の会議開催及び円滑な運営に資するよう協議した上で、改めてお諮りさせていただくこととしておりましたが、各委員の専門分野や経歴等を考慮した結果、日本大学理工学部教授の藤井敬宏委員に就任いただきたいと考えております。

つきましては、副会長の選任について、別紙によりご回答をお願いいたします。

議題2 第1回策定会議の主な意見・質問と市の考え方について

第1回策定会議でいただいた主な意見・質問に対し、「第1回策定会議の主な意見・質問と市の考え方について」（資料1）として整理いたしました。

議題3 市の現況と課題について

現行計画の施策の進捗状況等について、評価・検証を行いました。（参考資料1）

また、都市マスタープランの策定に関する基礎資料として、八千代市の現状分析や類似市との比較等を行い、都市構造に関する現状や課題を整理した「八千代市都市マスタープラン～都市構造分析編～」（参考資料2）を作成いたしました。

これらの評価、検証および分析により得られた成果や課題、以前にご覧いただきましたアンケート調査等を踏まえて、「市の現況と課題」（資料2）として整理いたしました。

議題4 まちづくりの目標について

上記のとおり整理した「市の現況と課題」や上位計画である、第5次総合計画（基本構想）及び千葉県が定める「八千代都市計画 都市計画区域の整備、開発及び保全の方針」等を踏まえ、まちづくりの目標（資料3）を作成いたしました。このまちづくりの目標は、将来都市像や都市計画の目標、将来都市構造等から構成され、都市マスタープランにおける、まちづくりの基本的な目標となるものです。

※議題1は副会長の選任に関するご意見を、議題2～4はご意見・ご質問がございましたら、別紙「質問票」にご記入の上、メールでご提出いただけますようお願いいたします。

資料2及び3を基に、次期都市マスタープラン全体構想編の前半部分を構成してまいります。

会議資料

- 資料1 第1回策定会議の主な意見・質問と市の考え方について
- 資料2 市の現況と課題
- 資料3 まちづくりの目標

参考資料

- 参考資料1 現行計画の施策の評価・検証結果
- 参考資料2 八千代市都市マスタープラン～都市構造分析編～

第1回策定会議の主な意見・質問と市の考え方について

議題1 八千代市都市マスタープラン策定基本方針について

主な意見・質問	意見に対する市の考え方
<p>プランを立てる事は重要なことだと思いますが、以前までの計画の実施状況を見ると実際のところ、言葉だけであって実現されていないものが多く感じます。これを踏まえ、今回の八千代市都市マスタープラン策定について長期的に実現可能かを吟味しプランを立てていくことが望ましいのではないのでしょうか？</p>	<p>現行の計画については、評価・検証し、社会経済情勢の変化などを考慮の上、必要に応じ、次期都市マスタープランへ継承します。 また、策定にあたっては、いただいたご意見を参考に20年後の目指すべきまちづくりを実現すべく、内容の検討を行います。</p>
<p>本会議の目的は、現行の都市マスタープランについて、約19年を経た八千代市の現状に即した内容へ改訂すること、かつ今後20年間に起こりうる状況の変化を予想・予測して追編すべく、会議参加メンバーより質問と意見を募り、以降の議論を交えて現行プランへ反映していくことと理解して差支えありませんでしょうか。</p>	<p>本会議は、市民アンケート等により得られた意見や課題を、総合計画や部門別計画と整合を図りつつ、計画に反映させることを目的としており、本会議を通じ、計画案などに対し、専門的見地や市民の視点からご意見をいただき、計画に反映しながら、策定してまいりたいと考えております。</p>
<p>都市マスタープランの検討にあたり、懸案の実現にあたって近隣の市町村との連携の必要性が想定される場合でも議事候補として上げてよいものでしょうか。 例えば、「拠点的地域の方針：①市民のふれあいネットワークゾーン」として新川流域が設定されています。市境を越えると遊歩道が荒れた状態となったり、休憩場所やトイレが極端に少なくなってしまう。花見川から新川、そして印旛沼(如いては利根川)まで繋がる長大なレジャー・観光エリアの整備及び快適性の実現を望んでいる利用者は、市内だけでなく市外にも大勢おられると予想します。</p>	<p>近隣自治体との連携が想定される場合につきましても、ご意見をいただければと思いますが、計画への反映等につきましても、近隣自治体との調整を要するものと考えます。なお、「市民のふれあいネットワークゾーン」に関する連携といたしましては、現在、印旛沼流域6市町で策定した「印旛沼流域かわまちづくり計画」等により、近隣自治体との連携を図っているところです。</p>

議題2 アンケート調査結果について

主な意見・質問	意見に対する市の考え方
<p>市民アンケート及び高校生アンケートの結果の書類において各質問結果の「回答率」という表現は誤った解釈を生む可能性があります。本来、回答率とは調査配信数に対して完了した回答を回収できた割合を指すのでこの場合は適しておりません。</p> <p>策定における基本的な考え方の「わかりやすい表現」に則しているとは思えません。こうした細かな点にも気を配りながら誰にでもわかりやすいマスタープランを策定していくべきだと思います。</p> <p>アンケート結果の内容は様々な質問項目を用意しており、市民の意見を引き出すことができていると思います。</p>	<p>ご意見を踏まえ、「回答率」の表記を「回答総数に対する割合」に置き換えた上で、回答総数を追記いたします。</p>
<p>多岐多様にわたる回答の中で、特に「幹線道路の幅が狭く自転車や徒歩にて利用し難いこと」及び「通勤通学路の歩道が荒れていて自転車と歩行者に危険が及んでいること」に関する記述が、市民アンケートに37件、高校生アンケートには28件ほど散見されました。自転車と徒歩は主要かつ大切な移動手段であることが伺えます。</p> <p>道路幅の拡大は容易でないと想像できますが、長期的に「幹線道路沿いの土地再整備」及び「電柱・電線の地中化」等の対応は必要と考えます。喫緊の課題としては荒れた歩道の整備を、そして短期的には…一部道路に自転車通行帯のペイントが施されるようになり、これは危険防止・抑止の効果がとても大きいと感じています。合わせて「自転車はもとより歩行者の左側通行」と「並走・並歩の禁止」による対面擦れ違いマナーについても、立て札や路面ペイントにて視覚的に掲示・標示すると、より効果が上がるのではと予想します。</p>	<p>ご意見のとおり、アンケート調査では道路・歩道に関する意見が多くあり、課題であると認識しております。計画の策定にあたり、参考にさせていただきます。</p> <p>また、いただいたご意見につきましては、担当課に情報共有させていただきます。</p>
<p>市民アンケート(問19)において、復旧・復興に関する市の体制強化や安全な避難所・避難路の整備などの意見が寄せられており、都市の防災対策に関する市民意識が高く、近年、全国的に自然災害が頻発・激甚化していることから、これらに対応した防災・減災のまちづくりについて、検討して下さるようお願いいたします。</p>	<p>近年、全国的に大規模な自然災害が頻発しており、また、アンケート調査でも防災・減災や安全・安心に関する意見が多くあり、課題であると認識しております。</p> <p>いただいたご意見につきましては、担当課と情報共有しつつ、計画の策定にあたり、参考にさせていただきます。</p>

その他のご意見・ご質問

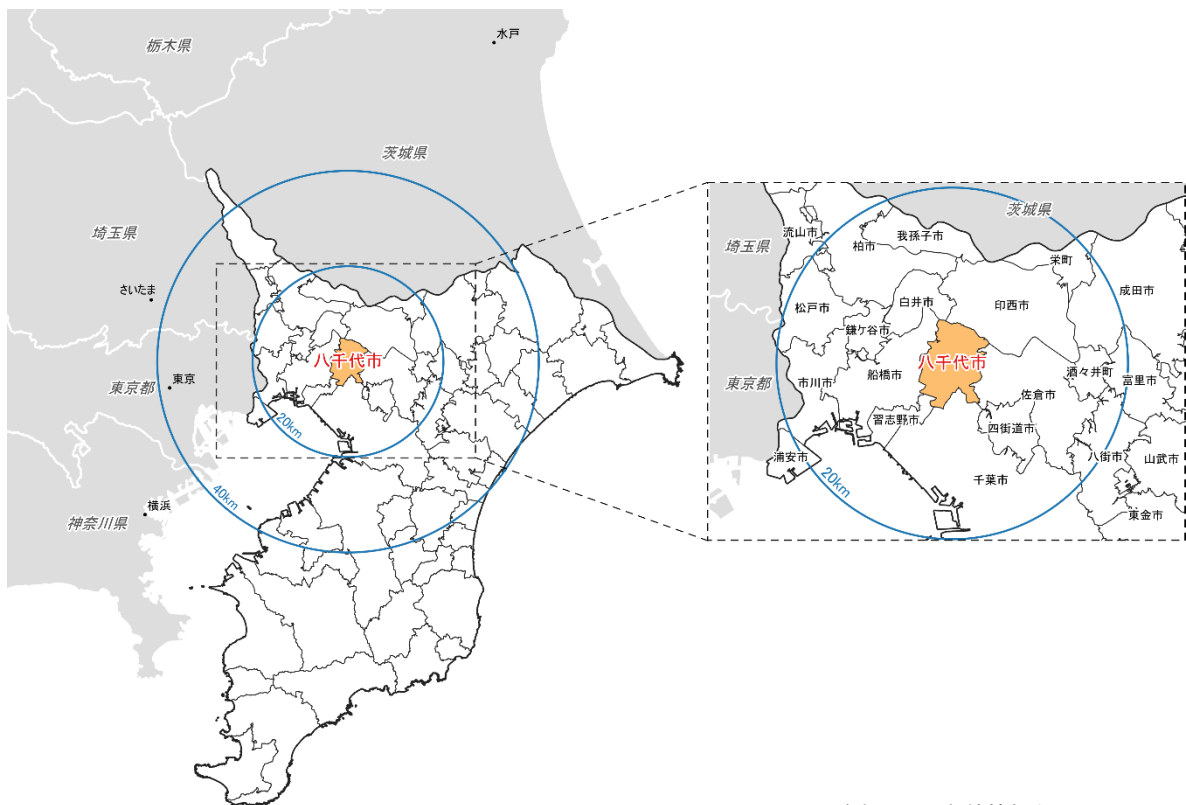
主な意見・質問	意見に対する市の考え方
<p>コロナ禍であるので致し方ありませんが、今後の策定会議の開催はできる限り対面で行うことが望ましいと思います。文字だけで会話をするよりも直に話し合いをした方がよい有意義な会議になると思います。</p>	<p>今後も、集合形式で会議が開催できるよう検討いたしますが、新型コロナウイルス感染症の状況を考慮し、開催時期や方法を決定してまいります。</p>
<p>障がい者スポーツを支援するため資格を複数取得していますが、八千代市内においては活動する機会と場所がほとんどありません。市内在住のボランティア仲間も同様であり、市外を主な支援活動の場とせざるをえません。これは、障がい者スポーツをサポートする組織・施設・システム、さらに行政の意識において、近隣都市と比べて八千代市が非常に脆弱であるためと実感しています。</p>	<p>いただいたご意見につきましては、担当課に情報共有させていただきます。</p>
<p>市民アンケートより「元気なお年寄り」、「ボランティア精神あるシニア」、「高齢者の楽しみ」という記述が見られました。障がい者スポーツには、子供や高齢者であっても無理なく楽しめる種目があります。老若男女、障がいの有無に関わらず、誰もが元気になるインクルーシブな街づくりという意識をもって、障がい者スポーツ支援組織・団体を整えて、活動場所を探す・利用する・参加するネットワークとシステムを構築して、運営にはシニアボランティアにも活躍してもらおう・ますます高齢化が進む今後に必要な施策ではないでしょうか。</p>	<p>いただいたご意見につきましては、担当課に情報共有させていただきます。</p>

市の現況と課題

1-1 都市の現況

(1) 位置・特性

- ・千葉県北西部に位置し、東京都心から東に約 31 km、成田国際空港から約 26 km の距離にあります。
- ・東京を中心とすると、白井市、柏市、我孫子市、野田市、春日部市、ふじみ野市、所沢市、東大和市、立川市、国立市、日野市、多摩市、町田市、横浜市などと、同程度の距離（± 3 km）に位置しています。
- ・東は佐倉市、西は船橋市、南は習志野市と千葉市、北は印西市と白井市にそれぞれ隣接しています。
- ・面積は 51.39 km² であり、千葉県 37 市の中では、8 番目に小さい（小さい順に、浦安市、習志野市、鎌ヶ谷市、四街道市、流山市、白井市、我孫子市、八千代市の順）規模となっています。
- ・鉄道 2 線 7 駅を有し、東京都心や周辺都市へのアクセス性に優れています。
- ・昭和 30 年代以降、京成本線を交通軸に八千代台・勝田台・米本・高津・村上の各団地が相次いで整備され、その後も東葉高速鉄道沿線の開発が進み、住宅都市として発展しています。



資料：国土数値情報を元に加工

図 位置概要

(2) これまでの都市づくり

- ・昭和30(1955)年以前は農村でしたが、昭和32(1957)年に、八千代台団地が完成し、日本の大規模住宅団地発祥の地となりました。
- ・昭和43(1968)年に勝田台団地、昭和45(1970)年に米本団地、昭和47(1972)年に高津団地、昭和51(1976)年に村上団地が入居を開始し、京成本線を交通軸に、多くの新住民を迎え入れる住宅都市として急激に発展し、昭和55(1980)年頃から人口の増加は安定期に入りました。
- ・その後、平成8(1996)年4月に東葉高速線が開通し、市内に新設された4駅を中心に土地区画整理事業が行われ、令和2年3月には20万人都市となりました。

表 八千代市のあゆみ

大正15(1926)年	京成電鉄成田線開通、大和田駅が開業
昭和29(1954)年	「八千代町誕生」千葉郡大和田町と睦村が合併、八千代町が生まれる。同年9月印旛郡阿蘇村を合併、人口15,618人
昭和31(1956)年	京成八千代台駅開業
昭和32(1957)年	日本初の大規模住宅団地、八千代台団地完成
昭和42(1967)年	「市制施行」人口41,574人で市制施行。千葉郡の名がなくなる
昭和43(1968)年	国道16号、米本～島田間開通。京成勝田台駅開業。勝田台団地入居開始
昭和45(1970)年	千葉県内陸鉄道促進期成同盟が発足(東葉線の原点)。県道船橋～佐倉線「成田街道」が国道296号となる。国道16号、米本～辺田前間開通。県内トップの人口増加率。米本団地入居開始
昭和47(1972)年	高津団地入居開始
昭和48(1973)年	人口10万人を越す
昭和50(1975)年	人口10万人以上の市で全国一の人口増加率
昭和51(1976)年	初の市民の森、八千代台西にオープン。村上団地入居開始
昭和58(1983)年	「潤いのある街づくり」で自治大臣表彰
昭和59(1984)年	新川大橋、なかよし橋開通
昭和62(1987)年	市制施行20周年を迎える。緑の都市宣言。平和都市宣言。ゆりのき台団地入居開始。財団法人・八千代花と緑の基金設立
平成3(1991)年	人口15万人を越す
平成4(1992)年	新川・桑納川が建設省の「ふるさとの川モデル河川」に指定
平成8(1996)年	東葉高速鉄道開業
平成9(1997)年	八千代ふるさとステーションがオープン
平成10(1998)年	市内公共施設循環バス「ぐるっと号」運行開始。市民憲章制定
平成11(1999)年	健康都市宣言。環境基本条例施行
平成13(2001)年	新川千本桜植栽事業がスタート。
平成24(2012)年	市制施行45周年を迎える。市のイメージキャラクター「やっち」誕生
平成25(2013)年	やちよ農業交流センターがオープン
平成26(2014)年	空家等の適正管理に関する条例施行。黒沢池近隣公園、総合グラウンドオープン
平成27(2015)年	TRC八千代中央図書館・オーエンス八千代市民ギャラリーがオープン
平成28(2016)年	東葉高速鉄道開業20周年。
平成29(2017)年	市制施行50周年を迎え、記念式典を開催。UR都市機構、PIAZZA株式会社とまちづくり及びコミュニティ形成に関する協定を締結
令和2(2020)年	人口20万人を越す。八千代台駅西口にエレベーター完成

資料：八千代市HP

(3) 人口の動向と今後の見通し



- ・人口・世帯数とも現在も緩やかに増加を続けており、令和2（2020）年には20万人都市となっています。

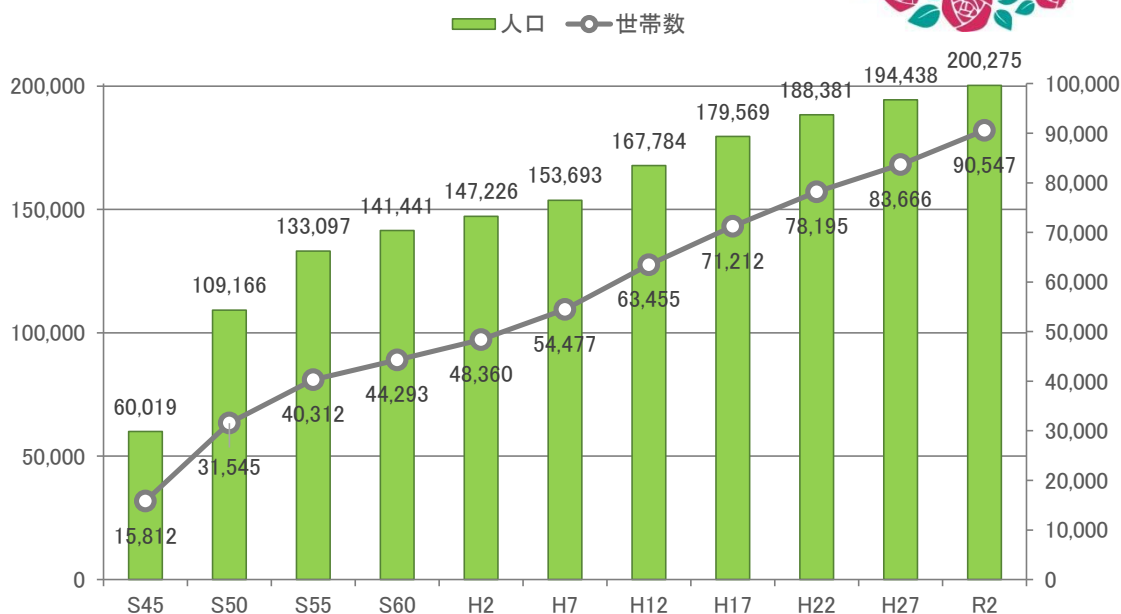


図 人口及び世帯数の推移

資料：住民基本台帳

・令和2（2020）年3月に改定した、八千代市人口ビジョン(以下、「人口ビジョン」という)における将来人口推計において、本市の総人口は、令和7（2025）年までは増加を続け、これをピークとして以後は全国の傾向と同様、減少に転じ、令和12（2030）年には20万3千人、令和22（2040）年には約19万5千人、令和42（2060）年には約17万3千人にまで減少すると予想しています。また、国立社会保障・人口問題研究所(以下、「社人研」という。)の推計では、令和12（2030）年には18万9千人、令和22（2040）年には約18万1千人と推計されています。本計画の目標年度は2042年度であり、人口ビジョンでは目標年次の想定人口を約19万2千人としています。

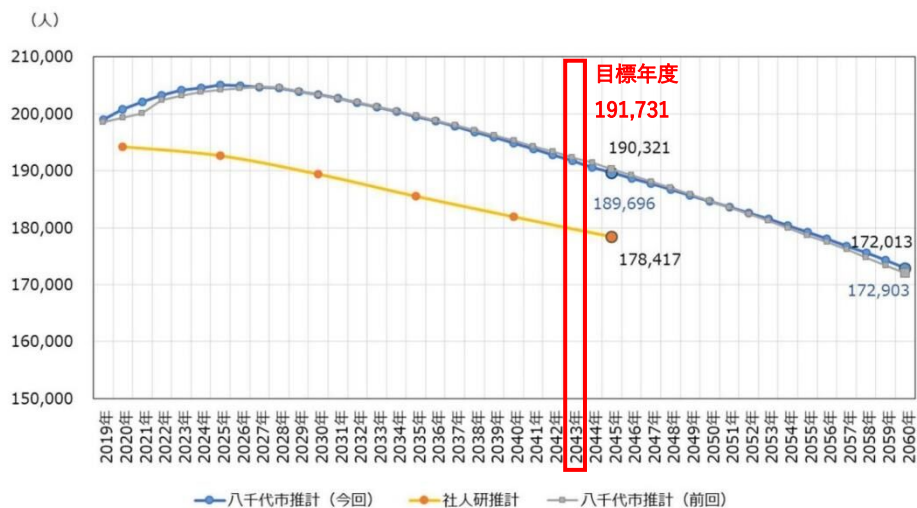


図 八千代市将来人口推計

出典：八千代市人口ビジョン(R2.3)

- ・人口ビジョンでは、将来の年齢3区分別人口(年少人口(14歳以下)、生産年齢人口(15～64歳)、老年人口(65歳以上))について、年少人口は一貫して減少傾向、生産年齢人口は令和7(2025)年以降で減少、老年人口は令和32(2050)年まで増加し、以後は緩やかに減少に転ずると推計しています。
- ・このうち、高齢化率(65歳以上の人口割合)は、現状の25%程度から、令和12(2030)年には26.5%、令和22(2040)年33.1%、令和42(2060)年には37.4%に上昇すると推計しています。

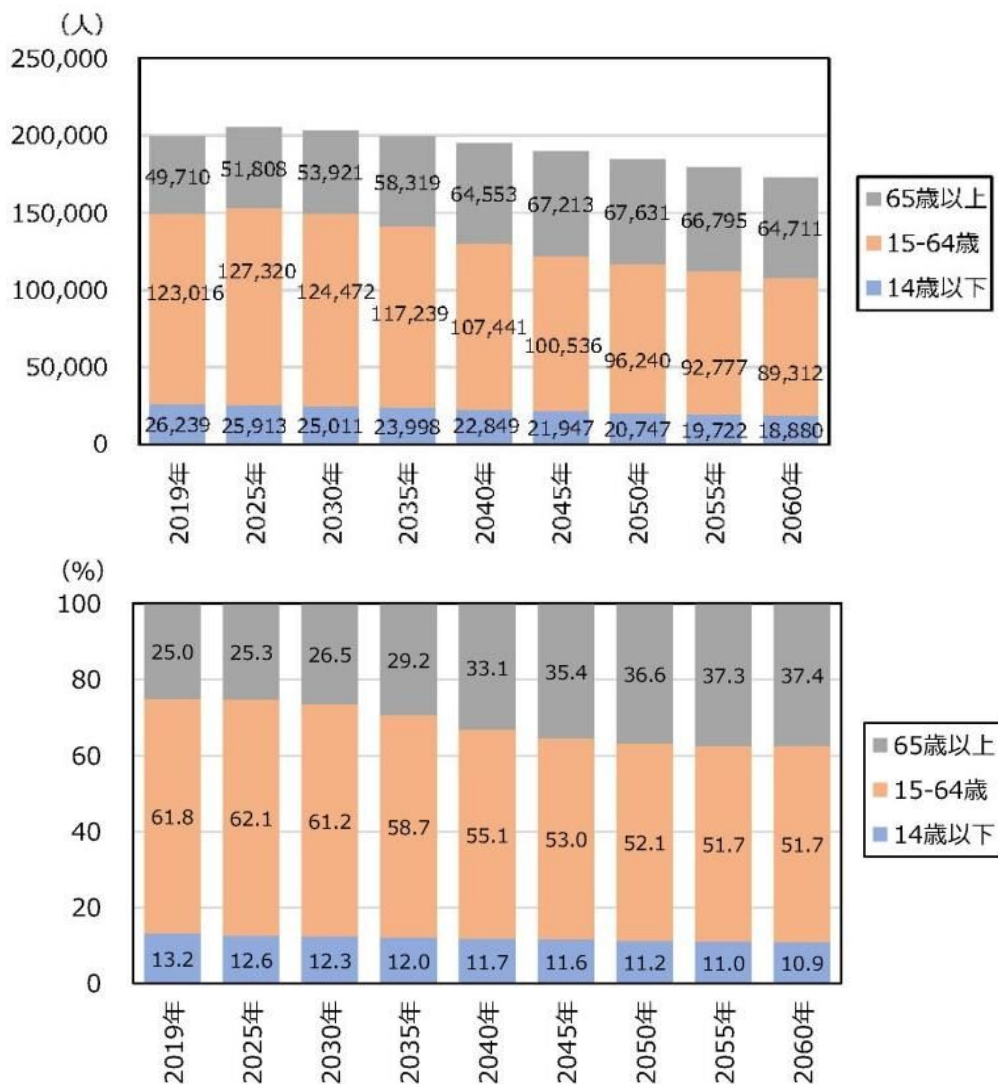
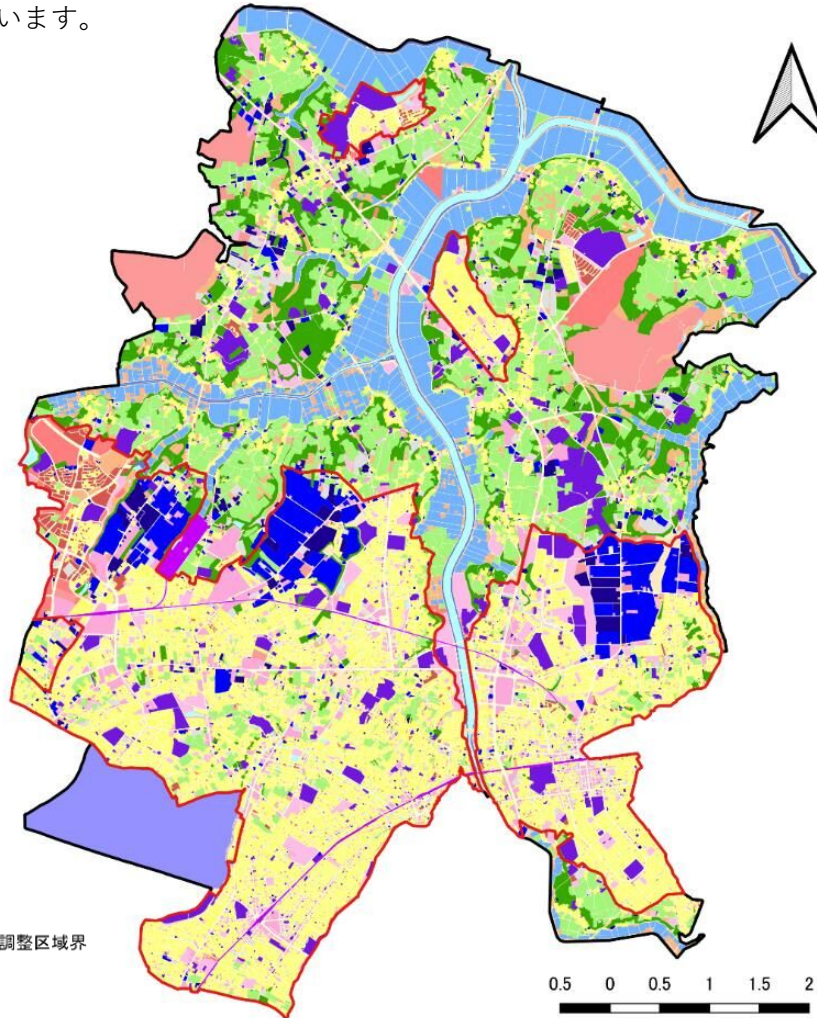
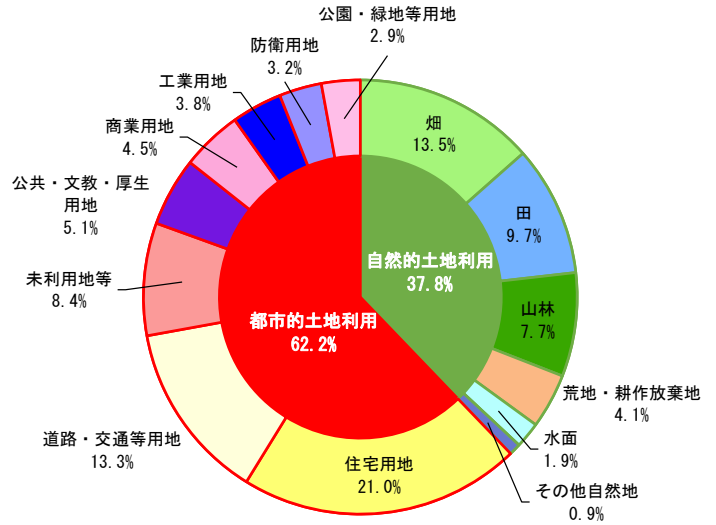


図 将来の年齢3区分別人口 出典：八千代市人口ビジョン(R2.3)

(4) 土地利用

■土地利用の現況

- ・本市の土地利用は、中南部に人口の多くが集中する市街地があります。北部は市域の半分を占める農村地帯で多くの緑が残され、里山、谷津等が見られる自然豊かな地域です。
- ・田・畑・山林等の自然的土地利用は全体の37.8%、住宅等の都市的土地利用は全体の62.2%を占めています。
- ・平成27(2015)年からの地目別土地面積の推移では、田・畑・山林等の面積は減少する一方、宅地やその他等の面積が増加しています。



凡例

市街化区域・調整区域界

土地利用区分

田	水面	公共施設用地	その他の空き地(屋外利用地)
畑	その他の自然地	文教・厚生用地	防衛用地
採草放牧地	住宅用地	オープンスペースA	道路用地
荒地、耕作放棄地、低湿地	商業用地	オープンスペースB	交通機関用地
山林	工業用地	その他の空き地(未建築宅地)	
	運輸施設用地	その他の空き地(用途改変中)	

オープンスペース A…公園・緑地、広場、運動場、墓園

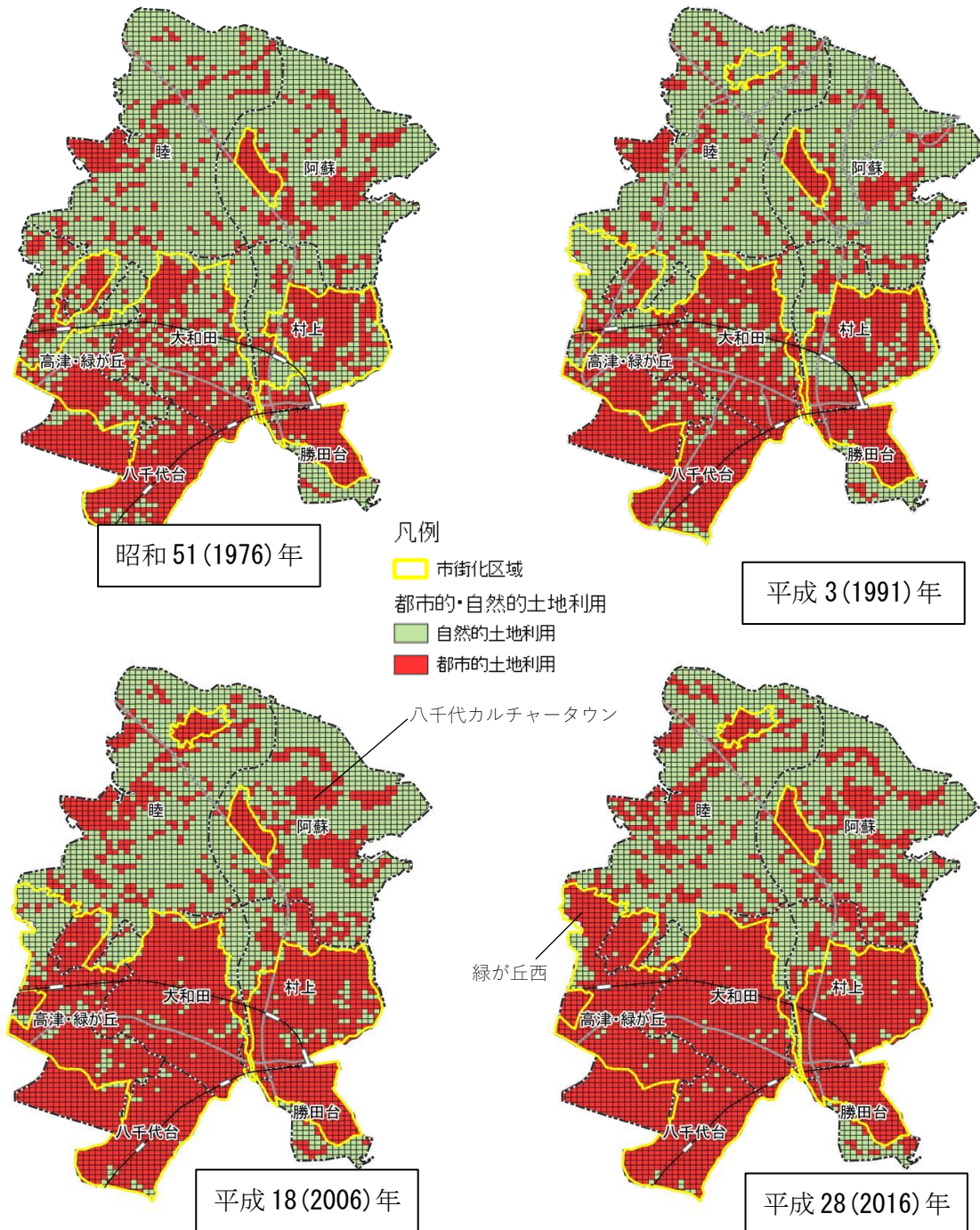
オープンスペース B…未利用地(建物跡地等、都市的状況の未利用地)、ゴルフ場等のレクリエーション施設用地

図 土地利用現況

資料：H28年度都市計画基礎調査

■土地利用の推移

- ・国土数値情報の細分メッシュ(100mメッシュ)土地利用から、都市的土地利用と自然的土地利用の推移をみると、昭和51(1976)年には、住宅団地や工業団地のほか、京成本線沿いを中心に都市的土地利用が形成されていました。平成8(1996)年の東葉高速線開通以降、沿線の市街化が急速に進み、平成28(2016)年には緑が丘西も市街化され、市街化区域内はほぼ都市的土地利用で占められました。市街化調整区域で都市的土地利用の大きな増加となったのは、大規模な開発が行われている八千代カルチャータウン地区周辺などで限定的となっています。



資料：国土数値情報 土地利用細分メッシュデータ

図 都市的土地利用と自然的土地利用の推移(昭和 51, 平成 3, 18, 28 年)

※位置がわかるよう地図データ(鉄道、主要道路、地域名)は全ての年で同様のものを利用しています

(5) 市街地整備

- ・本市においては、都市的土地利用の形成は市街地開発事業を中心に進められてきました。
- ・昭和32年(1957年)に、八千代台団地が完成し、昭和43年(1968年)に勝田台団地が整備され、昭和45年(1970年)に米本団地、昭和47年(1972年)に高津団地、昭和51年(1976年)に村上団地が入居を開始し、京成本線沿線を中心に、住宅都市として市街地の形成が進みました。
- ・平成8年(1996年)4月に東葉高速線が開通し、市内に新設された4駅を中心に土地区画整理事業が行われ、新たな市街地が形成されました。
- ・市街地開発事業等の完了・施工中の面積は1,229.1haであり、市全域の24%、市街化区域面積の55%が市街地開発事業等により形成されています。

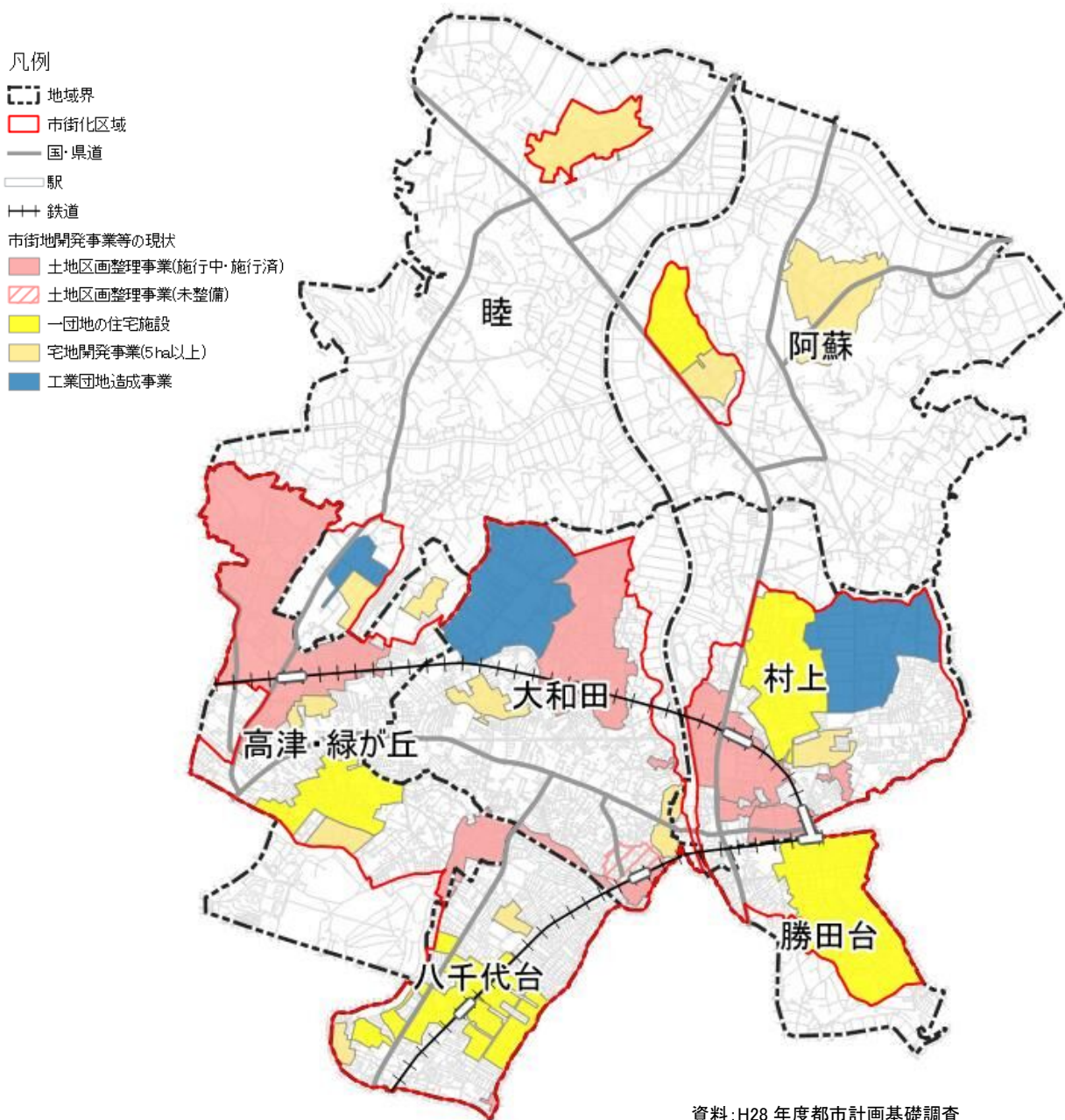


図 市街地開発事業等の状況

(6) 交通体系

■都市計画道路の状況

- ・都市計画道路は、本市では令和3年(2021)3月末現在、都市計画道路を33路線、約73.9kmを都市計画決定し、約45.5km(約61.6%)が整備済となっています。

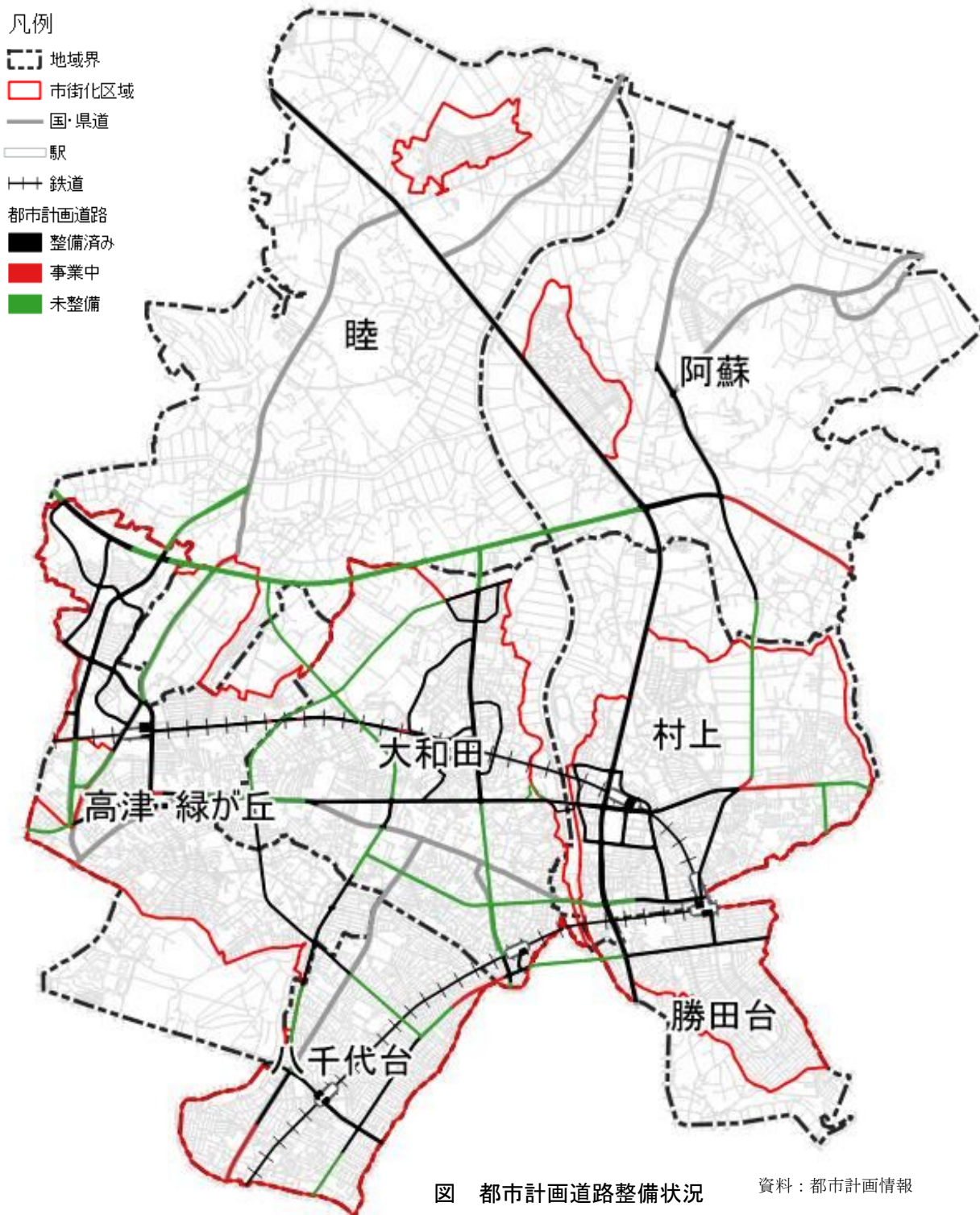


図 都市計画道路整備状況
(令和3(2021)年3月31日時点)

資料：都市計画情報

都市計画道路一覧

路線番号	名称	代表幅員 (m)	延長 (m)	路線番号	名称	代表幅員 (m)	延長 (m)
3・4・1	新木戸上高野原線	20	約 7,300	3・4・18	勝田台北口駅前線	16	約 20
3・4・2	東京環状線	21	約 9,100	3・3・19	八千代緑が丘駅前線	25	約 1,820
3・4・3	八千代台東駅前線	20	約 580	3・4・20	大和田南駅前線	16	約 120
3・4・4	勝田台駅前線	18	約 240	3・4・21	勝田台村上線	16	約 760
3・4・5	八千代台駅前線	16	約 550	3・4・22	辺田前1号線	16	約 600
3・4・6	八千代台花輪線	16	約 5,820	3・5・23	辺田前2号線	12.5	約 650
3・3・7	大和田駅前萱田線	25	約 3,750	3・4・24	辺田前3号線	16	約 270
3・4・8	大和田新田下市場線	16	約 2,870	3・5・25	辺田前4号線	12	約 410
3・4・9	上高野工業団地線	16	約 4,920	3・5・26	辺田前5号線	12	約 460
3・4・10	上高野佐倉線	16	約 380	3・3・27	八千代西部線	25	約 3,460
3・5・11	新木戸吉橋線	12	約 2,250	3・4・28	西八千代1号線	16	約 970
3・4・12	八千代台南勝田台線	16	約 4,420	3・4・29	西八千代2号線	16	約 80
3・5・13	八千代台東萱田線	12	約 5,700	3・5・30	西八千代3号線	13	約 2,550
3・5・14	萱田1号線	12	約 1,570	8・7・1	萱田町村上線	3	約 640
3・6・15	萱田2号線	10	約 890	8・7・2	西八千代向山線	6.8	約 2,180
3・6・16	萱田3号線	10	約 780	8・6・3	市役所総合運動公園線	10	約 620
3・2・17	八千代中央線	30	約 7,200	計 全33路線 約73.9km			

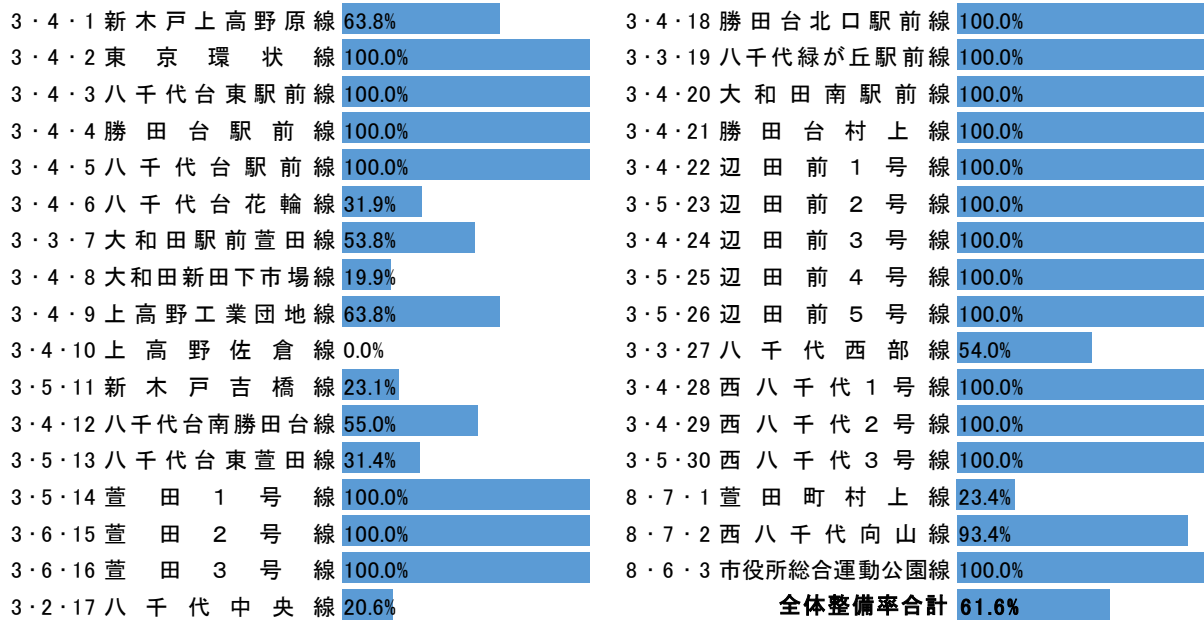


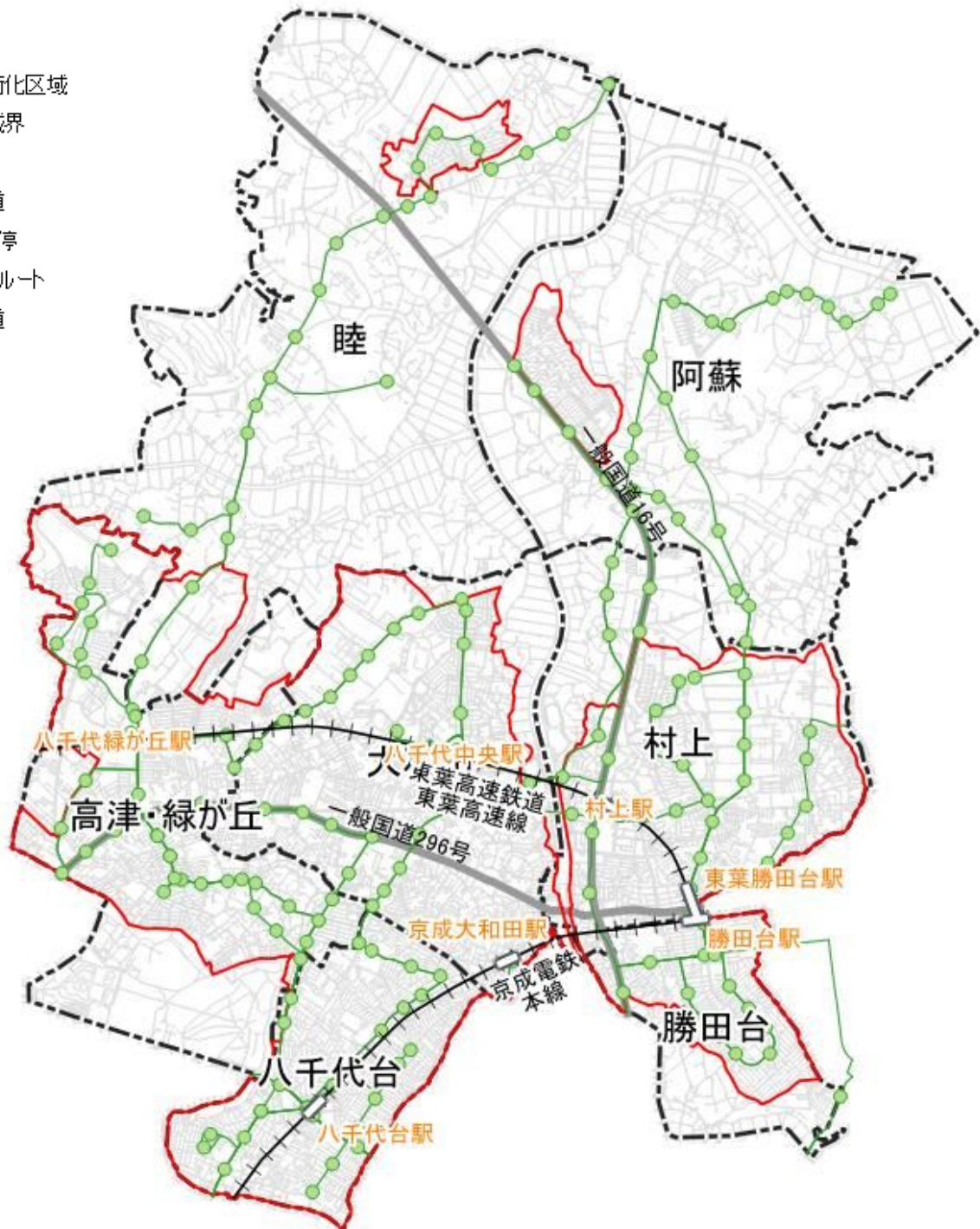
図 都市計画道路の整備率

■公共交通の状況

- ・鉄道は、京成本線は八千代台駅、京成大和田駅、勝田台駅の3駅が、東葉高速線は八千代緑が丘駅、八千代中央駅、村上駅、東葉勝田台駅の4駅があり、乗降客数が最も多いのは勝田台駅となっています。
- ・バスは、東洋バスや京成バスを中心とした市内の路線網があり、市域外を結ぶ路線も整備されています。

凡例

- 市街化区域
- 地域界
- 駅
- 鉄道
- バス停
- バスルート
- 国道



資料：バス路線は国土数値情報由市提供資料により修正

図 公共交通現況

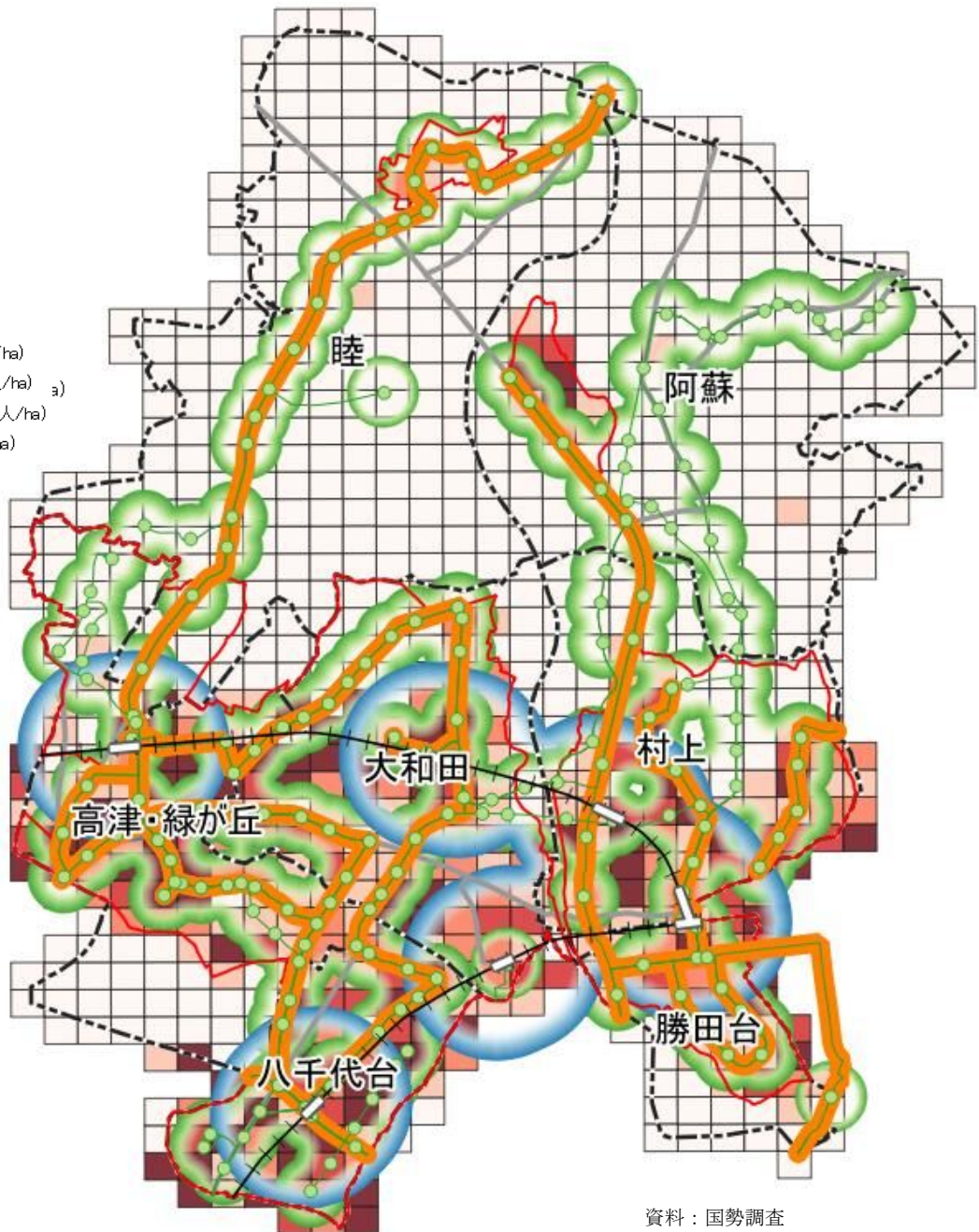
■公共交通からの誘致圏

- ・最も標準的な徒歩圏である、駅から800mまたはバス停から300mの誘致距離では、人口カバー率92.9%、面積カバー率59.7%と人口の9割が公共交通でカバーされています。
- ・将来人口からみた、公共交通の人口カバー率(駅から800mまたはバス停から300m)は令和22(2040)年86.7%で、平成27(2015)年の85.7%*と大きく変わりませんが、将来的にバス路線が維持できなくなった場合、カバー率も下がることも懸念されます。

※注:平成27(2015)年の数値は、将来人口データの関係上、500mメッシュ取得値のため、250mメッシュ取得値とは人口カバー率等が異なります。

凡例

- 地域界
- 市街化区域
- 国・県道
- 駅
- +++ 鉄道
- バス停
- バス路線
- 一日30本以上のバス路線
- 公共交通路線の徒歩圏
- バス停徒歩圏(300m)
- 駅徒歩圏内(800m)
- 500mメッシュ将来人口
- 0-1000人(0-40人/ha)
- 1000-2000人(40-80人/ha)
- 2000-2500人(80-100人/ha)
- 2500-3000人(100-120人/ha)
- 3000人以上(120人以上/ha)

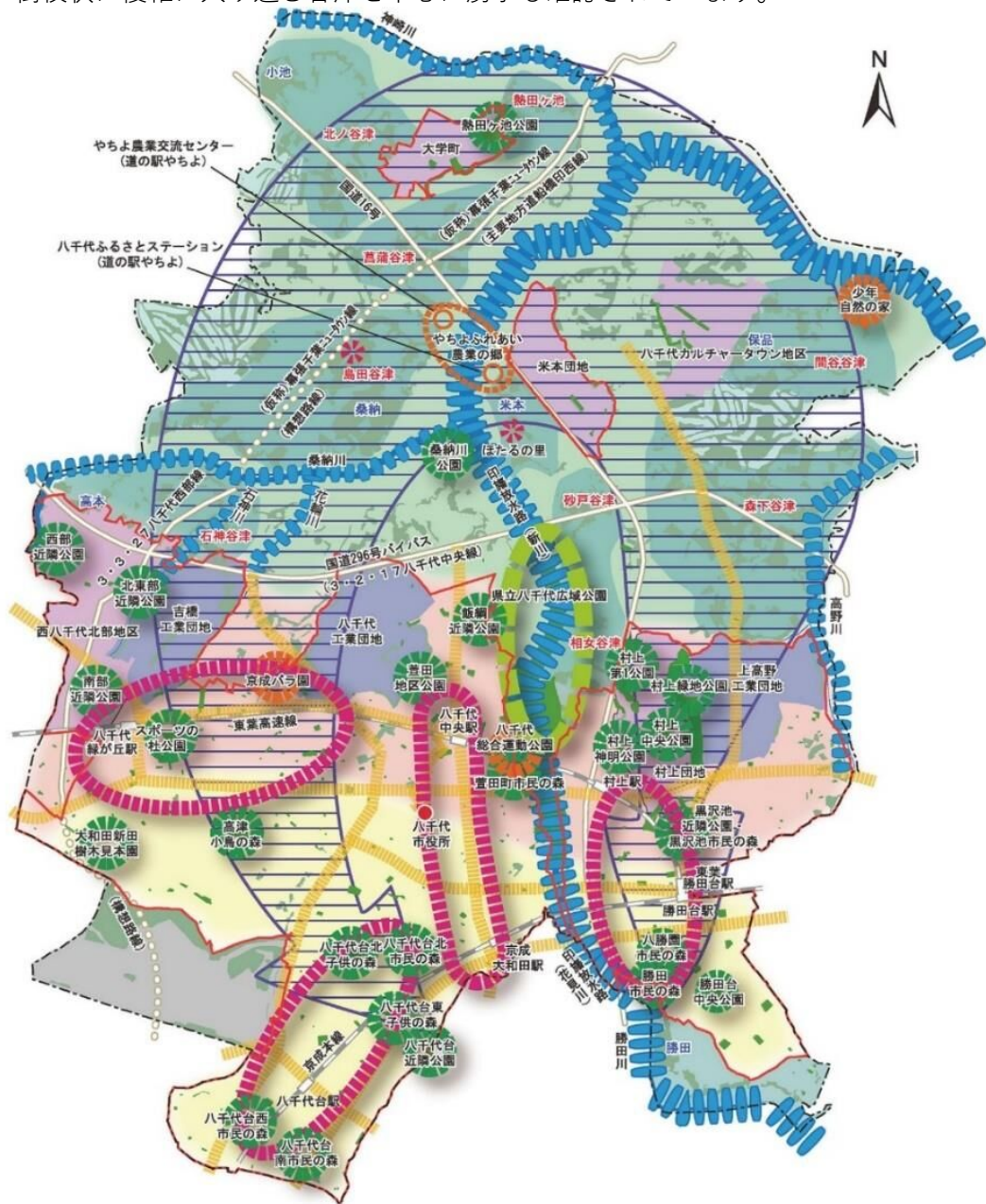


資料：国勢調査
バス路線は国土数値情報を基に修正，バスの運行頻度は国土数値情報をもとに加筆

図 バスの運行回数並びに駅から800m、バス停から300mの公共交通路線の徒歩圏人口

(7) 緑と水

- ・本市の平成29（2017）年3月現在の緑地の総量は2,242.34haで、都市公園は広域公園1ヶ所、都市基幹公園として総合公園と運動公園各1ヶ所、住区基幹公園として街区公園253ヶ所、近隣公園11ヶ所、地区公園1ヶ所が供用され、これら含めて施設緑地は583.34haが整備されています。また、地域制緑地は1,662.86haが指定されています。
- ・本市を流れる河川は新川、桑納川、勝田川、石神川、神崎川、高野川、花輪川があり、台地に樹枝状に複雑に入り込む谷津を中心に湧水も確認されています。



凡例

ゾーン区分	エリア区分	拠点の配置	軸の配置	その他
自然環境保全ゾーン	谷津・里山エリア	広域緑の拠点	水と緑の骨格軸	公園緑地
新市街地ゾーン	住宅団地エリア	谷津・里山の拠点	緑のシンボル軸	樹林地
	工業団地エリア	まちなか緑の拠点	広域道路軸	市街化区域
既成市街地ゾーン	ゴルフ場	花と緑の拠点	エコジカルネットワーク軸	行政界
	陸上自衛隊用地	緑の活動の拠点		

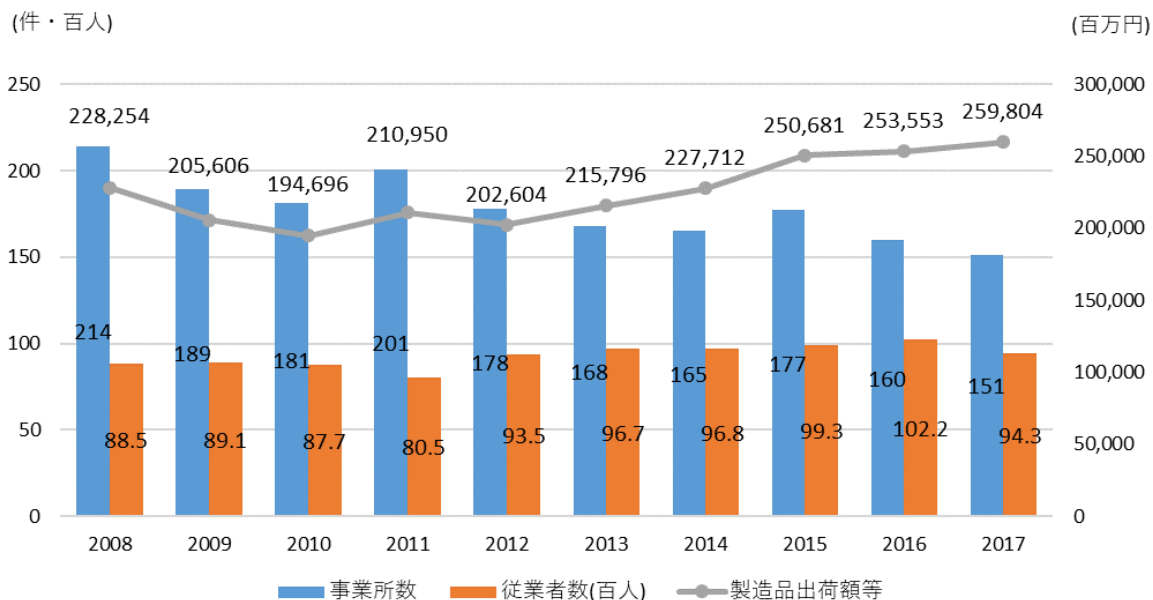
図 緑の将来構造

出典：八千代市緑の基本計画
【改定版】

(8) 産業

■工業

- ・市内には、昭和39（1964）年に八千代工業団地、昭和47（1972）年に上高野工業団地、昭和51（1976）年には吉橋工業団地が造成分譲されており、この3つの工業団地が工業の中心となっています。



資料：経済産業省「工業統計調査」再編加工、
総務省・経済産業省「経済センサス活動調査」再編加工、
総務省「住民基本台帳に基づく人口、人口動態及び世帯数調査」

- ・工業地密度分布状況をGISにより解析した結果、工業地密度は、八千代・上高野・吉橋の各工業団地へ集積されています。

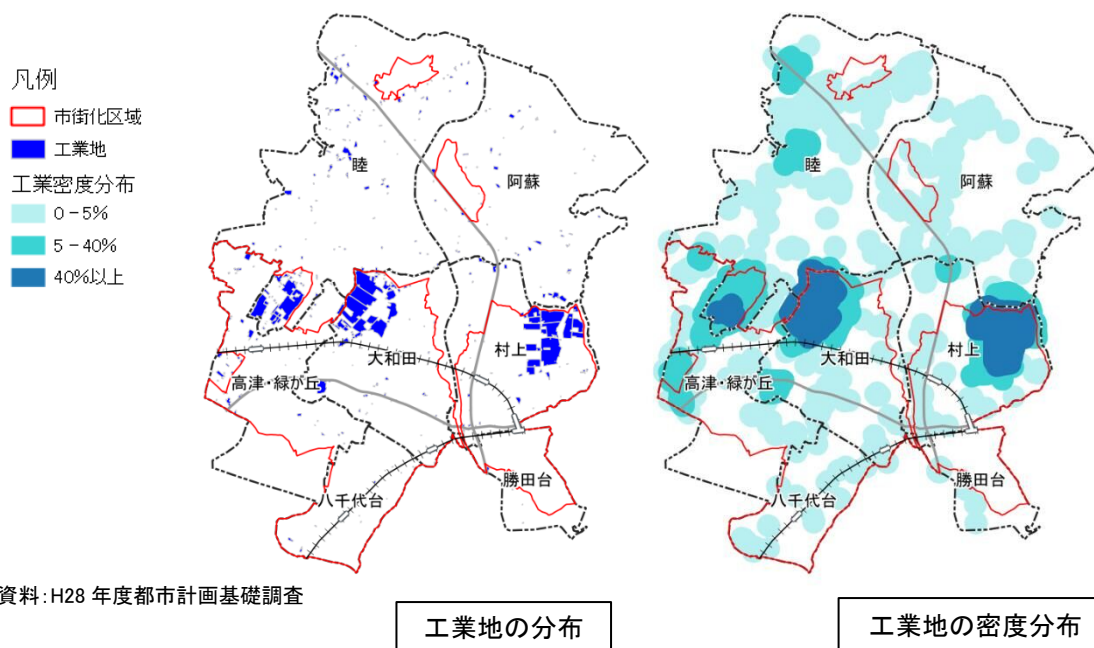
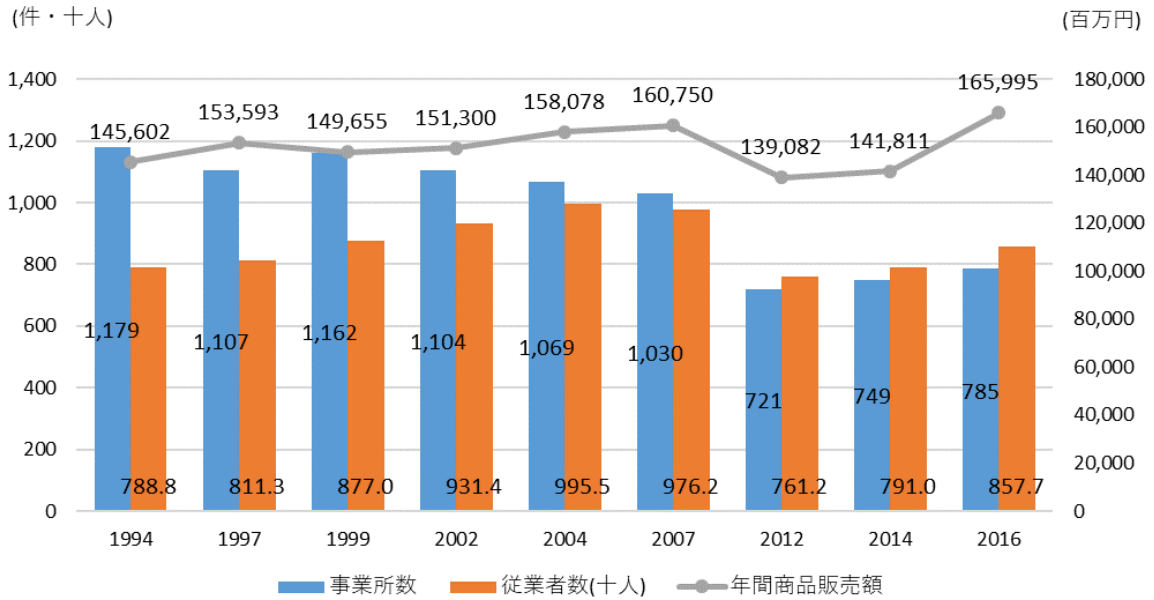


図 工業地の密度分布状況

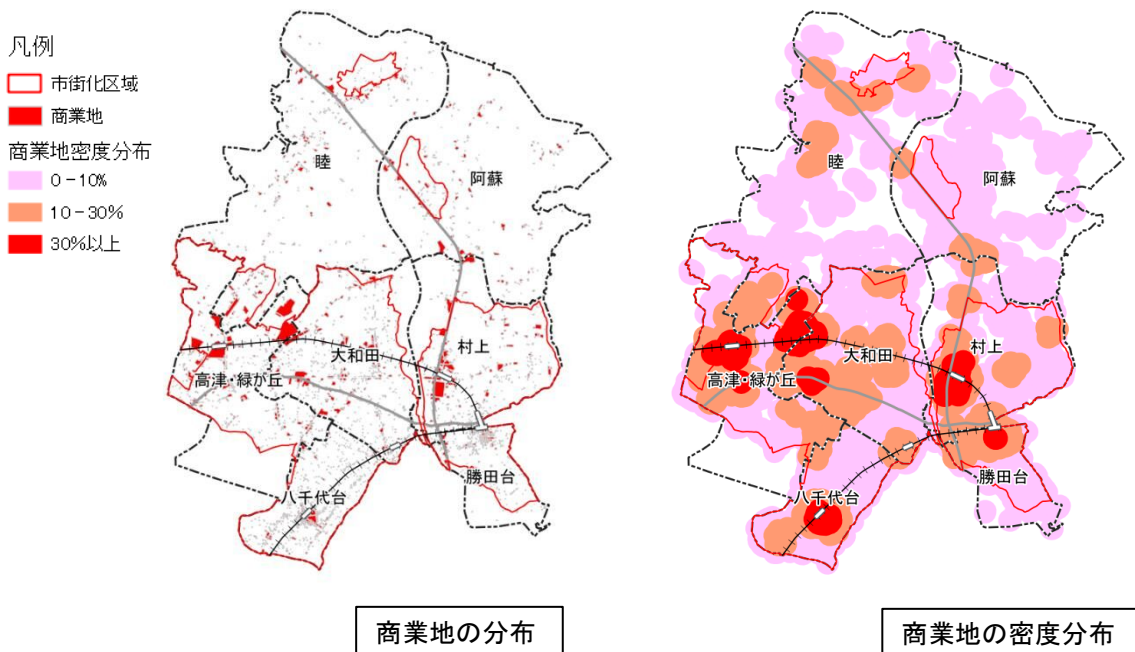
■商業

- ・京成本線沿線において、市街地の形成と歩みを合わせて昭和 40～50 年代に商店街が形成され、その後、大規模店舗の出店が進みました。平成に入ると、国道 16 号や国道 296 号などに沿道型商業施設の立地も進みました。



資料：経済産業省「商業統計調査」

- ・商業地密度分布状況を GIS により解析した結果、商業地密度は、八千代緑が丘駅、村上駅、勝田台駅、八千代台駅の各駅周辺、高津団地、京成バラ園付近、大和田新田の国道 296 号沿道が、特に高くなっています。



資料：H28 年度都市計画基礎調査

図 商業地の密度分布状況

(9) 防災

■土砂災害警戒区域等の状況

- ・睦地域・阿蘇地域の市街化調整区域内の河岸段丘を中心に土砂災害警戒区域・土砂災害特別警戒区域が指定されています。
- ・市街化区域内には上記土砂災害警戒区域等はありませんが、土砂災害危険箇所は点在します。

- 凡例
- 地域界
 - 市街化区域
 - 国・県道
 - 駅
 - ≡ 鉄道
 - 災害発生状況
 - 内水被害区域
 - 土砂災害警戒区域及び特別警戒区域
 - 内水被害箇所
 - 土砂災害発生地点
 - 土砂災害危険箇所

資料：八千代HP
国土数値情報をもと
に作成・加工

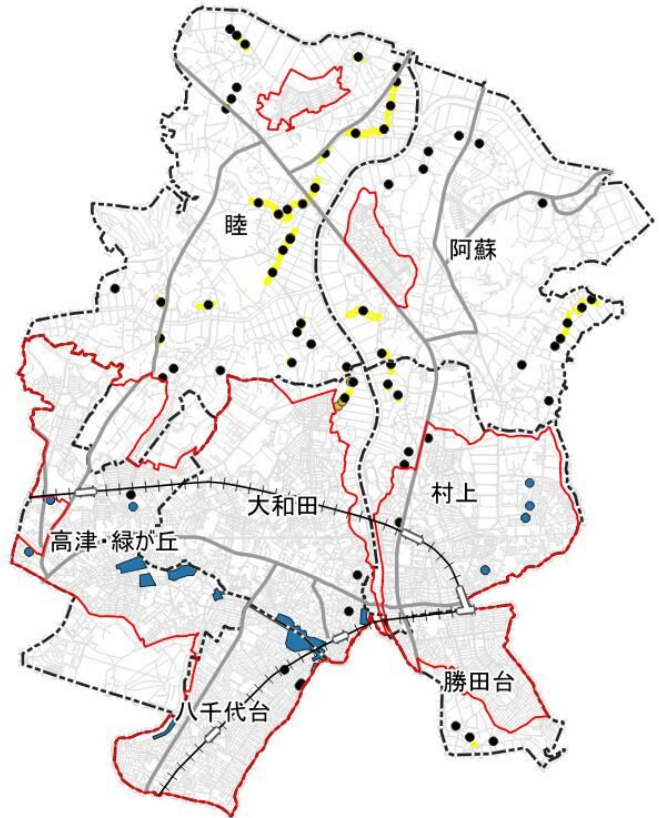
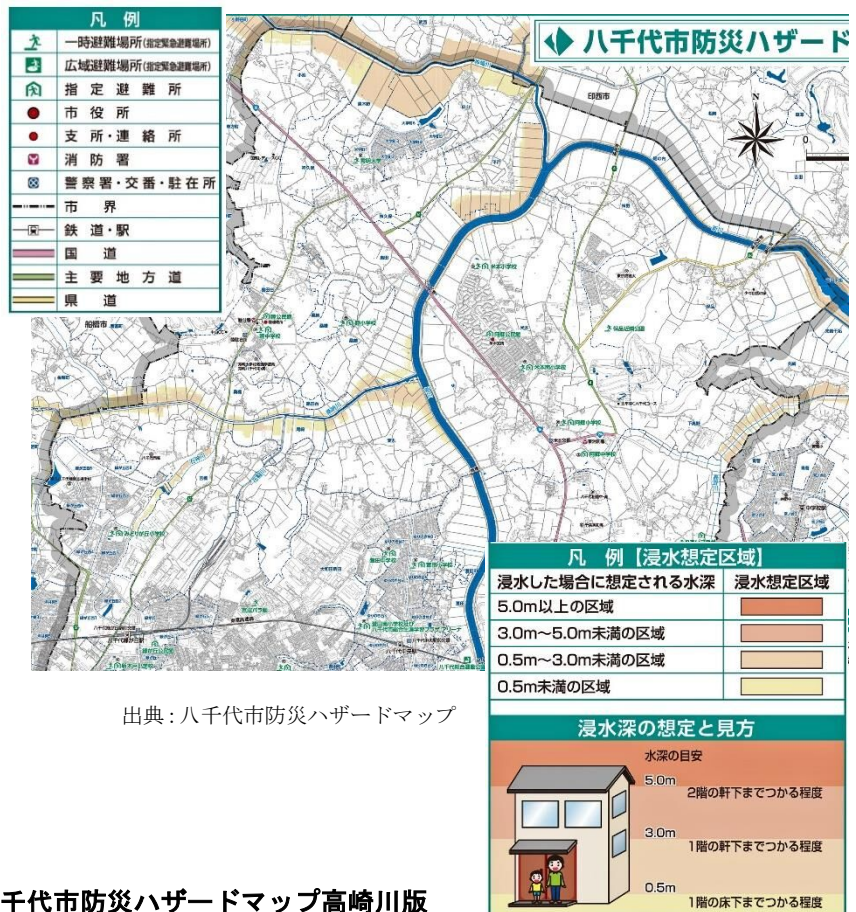


図 土砂災害警戒区域指定状況及び災害発生状況

■浸水想定区域の状況

- ・市街化区域内では、八千代台、高津、大和田にかけて、内水被害が発生したこともあり、防災ハザードマップでは浸水想定区域となっています。
- ・市街化調整区域内では、新川、桑納川、神崎川沿いが浸水想定区域となっています。
- ・土砂災害を含む各ハザードエリアについては、今後の土地利用を図るうえで建築物の建築を抑制するよう十分留意が必要です。



出典：八千代市防災ハザードマップ

図 八千代市防災ハザードマップ高崎川版

八千代市防災ハザードマップ《利根川版》

河川の氾濫による浸水想定区域(利根川)
 この浸水区域は、水防法の規定により定められた想定し得る最大規模の降雨による浸水想定区域と、浸水した場合に想定される浸水深を示したものです。
 指定年月日 平成29年7月20日

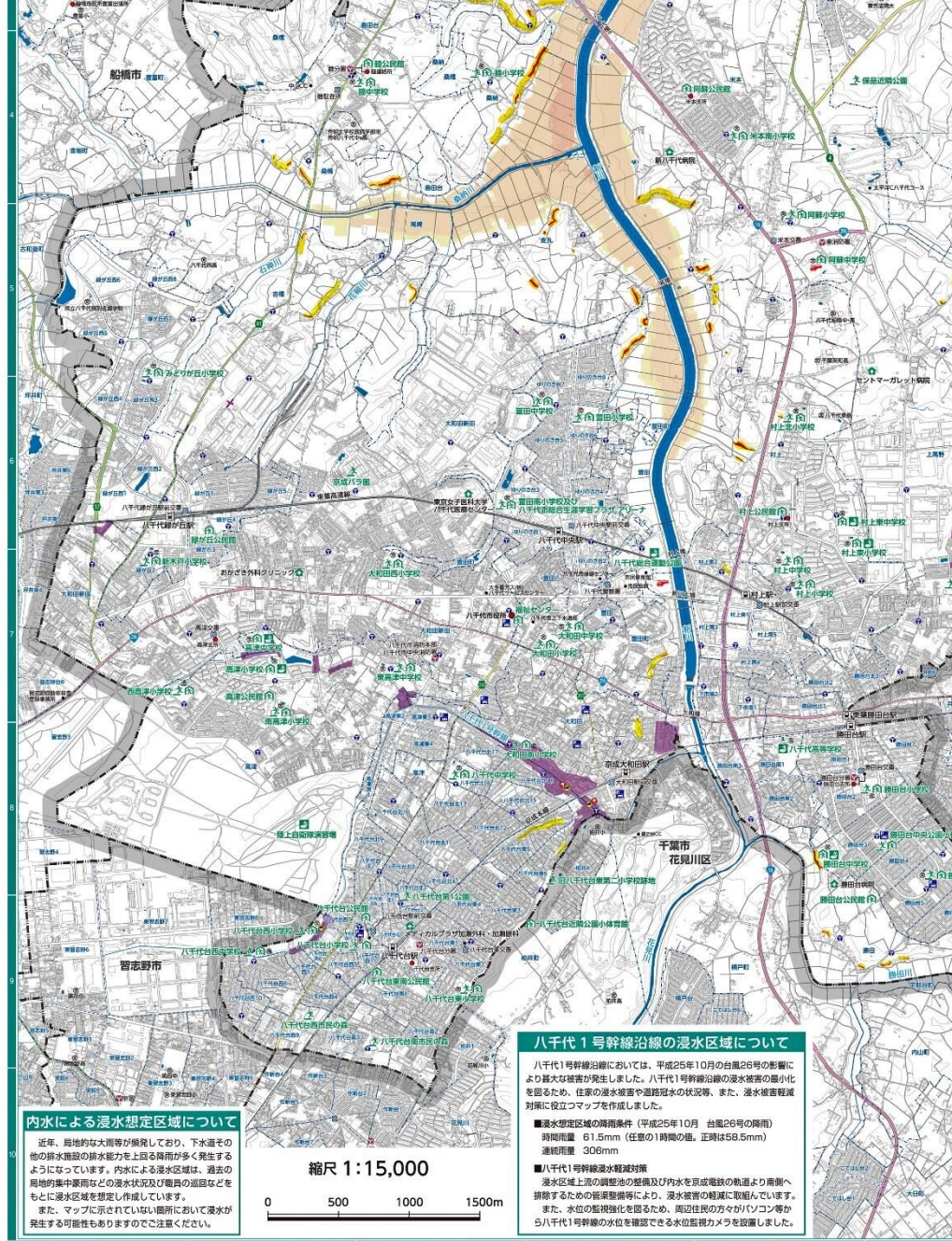
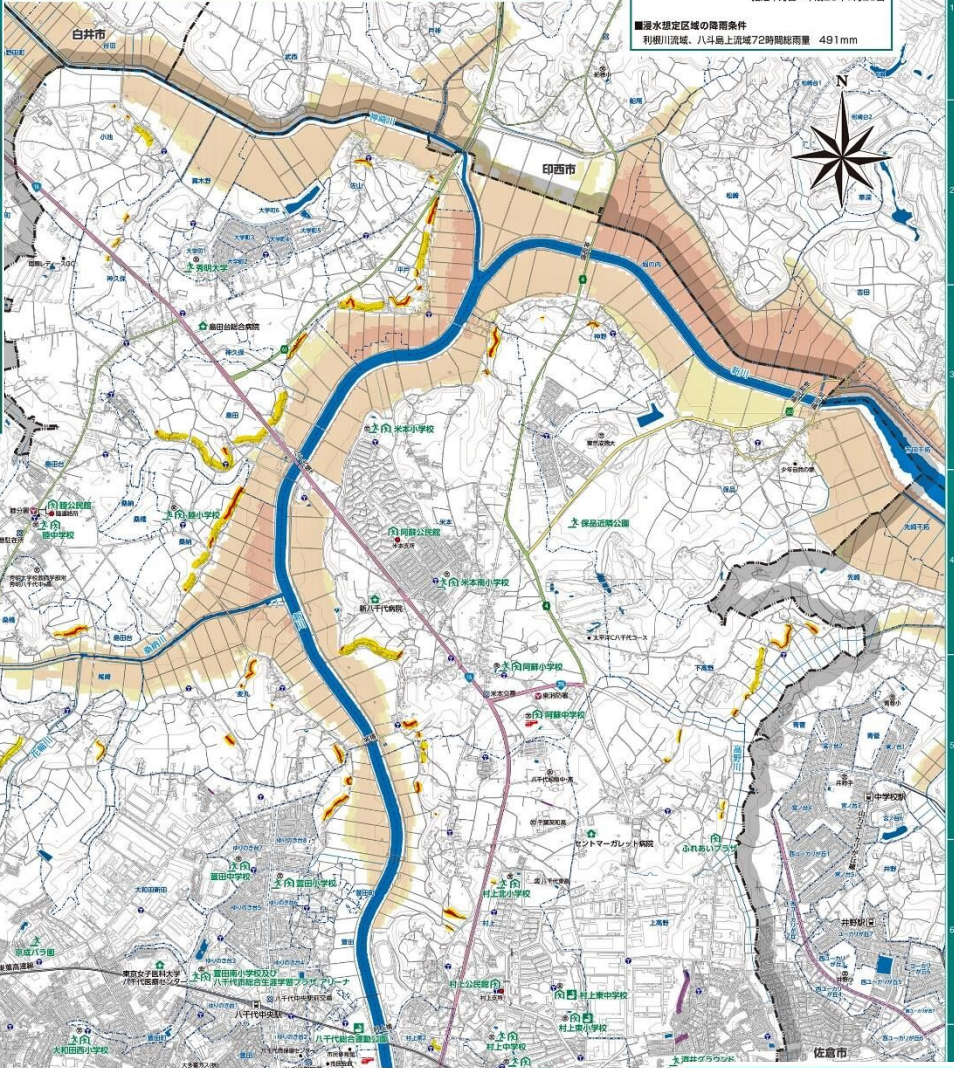
凡例【浸水想定区域】

浸水した場合に想定される水深	浸水想定区域
5.0m以上の区域	
3.0m~5.0m未満の区域	
0.5m~3.0m未満の区域	
0.5m未満の区域	

浸水深の想定と見方

水深の目安

- 5.0m 2階の軒下までつかる程度
- 3.0m 1階の軒下までつかる程度
- 0.5m 1階の床下までつかる程度



凡例

- 一時避難場所(指定緊急避難場所)
- 広域避難場所(指定緊急避難場所)
- 指定避難所
- 市役所
- 支所・連絡所
- 消防署
- 警察署・交番・駐在所
- 災害医療地区病院
- 車の移動場所
- 臨時ヘリポート
- 防災行政無線子局
- 水位警報装置
- 八千代1号幹線水位監視カメラ
- 過去の内水浸水箇所
- 土砂災害特別警戒区域
- 土砂災害警戒区域
- 市界
- 鉄道・駅
- 国道
- 主要地方道
- 県道

内水による浸水想定区域について
 近年、局地的な大雨等が発生しており、下水道その他の排水施設の排水能力を上回る降雨が多く発生するようになっております。内水による浸水区域は、過去の雨地帯等調査などの浸水状況及び職員の高齢化の巡回などをもとに浸水区域を想定し作成しています。
 また、マップに示されていない箇所において浸水が発生する可能性もありますのでご注意ください。

縮尺 1:15,000
 0 500 1000 1500m

八千代1号幹線沿線の浸水区域について
 八千代1号幹線沿線においては、平成25年10月の台風26号の影響により多大な被害が発生しました。八千代1号幹線沿線の浸水被害の最小化を図るため、従来の浸水被害や道路閉鎖の状況等、また、浸水被害軽減対策に役立つマップを作成しました。

- 浸水想定区域の降雨条件(平成25年10月 台風26号の降雨)
 - 時間雨量 61.5mm(任意の1時間値、正味は58.5mm)
 - 連続雨量 906mm
- 八千代1号幹線浸水警戒対策
 - 浸水想定上の道路の幅員及び排水を可成り容易な軌道より南側へ排水するための排水設備等により、浸水被害の軽減に取組んでいます。また、水位の監視強化を図るため、周辺住居の方々から(リコン等)から八千代1号幹線の水位を確認できる水位監視カメラを設置しました。

出典：八千代市防災ハザードマップ

図 八千代市防災ハザードマップ 利根川版

1-2 市民の意向

(1) アンケート調査の実施概要

■ 市民アンケート

- 実施対象: 18歳以上の市民2,000人
- 調査方法: 郵便による配布,郵便による返送及び二次元コードによるWEB回答の選択式
- 調査期間: 令和2(2020)年9月上旬~10月16日
- 調査内容: ①基本的な事項
②地域の課題
③これからのまちづくりのあるべき方向
④今後の交通・道路のあり方について
⑤今後の生活環境の向上について
⑥まちづくりへの関わり方について
⑦将来の八千代市のイメージについて
⑧自由意見

○回収結果:

配布数 (a)	2,000票
回収票数 (b)	932票
回収率 (b) / (a)	46.6%

■ 高校生アンケート

- 実施対象: 千葉県立八千代高等学校, 千葉県立八千代東高等学校, 千葉県立八千代西高等学校, 千葉英和高等学校, 八千代松陰高等学校, 秀明大学学校教師学部附属秀明八千代高等学校
 - 調査方法: 各学校へ配布, 回答は二次元コードによるWEB回答(一部紙による回答あり)
 - 調査期間: 令和2(2020)年9月上旬~10月16日
 - 調査内容: ①基本的な事項
②地域の課題
③これからのまちづくりのあるべき方向
④今後の交通・道路のあり方について
⑤今後の生活環境の向上について
⑥まちづくりへの関わり方について
⑦将来の八千代市のイメージについて
⑧自由意見
- 回収結果: 2,879票

(2) アンケート調査結果によるまちづくりの方向性

市民アンケート及び高校生アンケートの結果及び結果からの方向づけを、以下のように整理した。

① 地域の課題

項目		アンケート調査結果及び方向付け
地域の土地利用・建物について	市民	①空き家が増えている(33%) ②近くに商業施設や医療福祉施設がない(25%) ③敷地の分割が進んでいる(23%) …と感じている
	高校生	①近くに商業施設や医療福祉施設がない(12%) ②老朽化した住宅が密集している(12%) …と感じている
	地域の課題	⇒市民は住宅地の空洞化, 住宅の狭小化等地域の環境悪化を地域の課題と感じている
地域の道路・交通について	市民	①幹線道路がよく渋滞し, 車で利用しづらい(42%) ②幹線道路の歩道が狭く, 安心して歩けない(41%) ③道が狭く, 自転車で通行しづらい(34%) …と感じている
	高校生	①道が狭く, 自転車で通行しづらい(31%) ②バスなどの公共交通が不便(17%) …と感じている
	地域の課題	⇒市民は幹線道路の渋滞とともに, 歩道の狭さ, 自転車の通行などについても地域の課題と感じている
地域の公園・緑地・環境について	市民	①公共施設や公園の草木の手入れが不十分(37%) ②開発が進み, 自然が減少している(30%) ③公園が小さく利用しづらい(21%) …と感じている
	高校生	①公共施設や公園の草木の手入れが不十分(19%) ②廃棄物などの不法投棄が多い(19%) …と感じている
	地域の課題	⇒市民は公共施設の維持管理や, 自然が減少していくことについて地域の課題と感じている
地域の公共施設等について	市民	①高齢者, 障がい者のための施設が不足(37%) ②学習やスポーツ等, 学び楽しむ場が不足(32%) ③交流やふれあいの場が不足(29%) …と感じている
	高校生	①学習やスポーツ等, 学び楽しむ場が不足(26%) ②交流やふれあいの場が不足(13%) …と感じている
	地域の課題	⇒市民は高齢者, 障がい者施設や, 学習やレクリエーション施設等が不足している点を地域の課題と感じている
地域の防災について	市民	①避難場所に誘導する案内板が課題 (45%) ②自主防災の仕組みがわからない (40%) ③道路が狭く, 消防車両が入れない(19%) …と感じている
	高校生	①避難場所に誘導する案内板が課題(18%) ②自主防災の仕組みがわからない(15%)…と感じている
	地域の課題	⇒市民は避難場所への誘導サイン, 自主防災の仕組みがわからない点を地域の課題と感じている

②これからのまちづくり

項目		アンケート調査結果及び方向付け
住み続けられるまちづくり	市民	①渋滞を解消する道路の整備(39%) ②公共施設の統廃合や、長寿命化の整備(35%) ③自然災害に備えた整備(34%)…が必要と感じている
	高校生	①渋滞を解消する道路の整備(27%) ②バスなどの公共交通の充実 (25%)…が必要と感じている
	方向性	⇒市民は住み続けられるために、幹線道路等の整備、公共施設の統廃合等、自然災害対策を優先すべきと考えている
高齢化社会に向けたまちづくりについて	市民	①地域ぐるみの福祉・医療体制を充実 (51%) ②バスなど公共交通を使いやすく(47%) ③安全に歩ける散策路などの整備 (44%)…が必要と感じている
	高校生	①街なかのバリアフリー化を推進 (36%) ②バスなど公共交通を使いやすく(33%)…が必要と感じている
	方向性	⇒市民は高齢化社会に向け、地域医療・福祉の体制充実、公共交通の利便性向上、歩行者や自転車が利用しやすい道路ネットワーク整備等を優先すべきと考えている
若い世代や子育て世代が住みたくなるまちづくりについて	市民	①子育てを支援する環境づくり(52%) ②保育園や学童保育など保育関連施設の拡充(41%) ③市内で働ける環境づくり(30%)…が必要と感じている
	高校生	①Wi-Fiなど無線通信環境の利便性の確保(41%) ②子育てを支援する環境づくり(32%)…が必要と感じている
	方向性	⇒市民は若い世代等が住みたくなるために、子育ての支援環境、保育関連施設の拡充、無線通信環境の向上等を優先すべきと考えている
活力ある工業・産業・商業に向けたまちづくりについて	市民	①駅周辺の商業地を活性化させる(52%) ②市内の農産物を活用した新しい産業の場を創出 (42%) ③商店街などを守り育てる(40%)…が必要と感じている
	高校生	①幹線道路沿いに量販店や飲食店を増やす(33%) ②駅周辺の商業地を活性化させる(32%)…が必要と感じている
	方向性	⇒市民は産業等の活力のために、駅周辺の商業地の活性化、農産物を活用した新しい産業の創出、商店街等の保全・育成等を優先すべきと考えている

③今後の交通・道路

項目		アンケート調査結果及び方向付け
現在の交通手段と将来の交通手段	市民	市民は現在が①自動車 67%②徒歩 53%③電車 50%の順だが、将来は①徒歩 50%②電車 49%③バス 43%と徒歩と、将来は歩行者＋公共交通利用が主体に移行していくと感じている。
	高校生	高校生は現在が①電車 61%②自転車 55%③バス 43%の順だが、将来は①自動車 68%②電車 63%③自転車 23%と、将来は自動車と鉄道利用に移行していくと感じている。
	方向性	⇒市民は現状自動車利用が多く、若い世代も今後自動車利用を指向しており、道路の必要性はあるが、公共交通や歩行者や自転車が利用しやすい道路ネットワークへの移行対応も必要
道路整備について	市民	①歩行者の安全を重視した道路整備(68%) ②渋滞解消のため、幹線道路を整備(54%) ③高齢者や障がい者に配慮した整備(48%)…が必要と感じている
	高校生	①渋滞解消のため、幹線道路を整備(54%) ②歩行者の安全を重視した道路整備(30%)…が必要と感じている
	方向性	⇒市民は今後の道路整備について、歩行者や高齢者等の安全を重視しながらも、幹線道路の整備を望んでいる。

④今後の生活環境

項目		アンケート調査結果及び方向付け
まちの景観について	市民	①谷津や樹林地など自然の緑が多い景観を残す(50%) ②新川周辺の水辺の景観を保全(45%) ③駅前などの景観をよくする(38%)…が必要と感じている
	高校生	①駅前などの景観をよくする(28%) ②新川周辺の水辺の景観を保全する(24%)…が必要と感じている
	方向性	⇒市民は今後の景観形成について、谷津などの自然景観や新川などの水辺景観の保全とともに、駅前の都市景観の改善を望んでいる。
都市の防災対策について	市民	①速やかに復旧・復興できる市の体制を強化する (56%) ②安全な避難所や避難路を整備する(53%) ③建物の耐震化を促進する(31%)…が必要と感じている
	高校生	①安全な避難所や避難路を整備する(37%) ②建物の耐震化を促進する(21%)…が必要と感じている
	方向性	⇒市民は今後の都市防災について、復旧・復興に係る市の体制強化、避難所や避難路の整備、建物の耐震化促進を望んでいる。

⑤まちづくりへの関わり方

項目		アンケート調査結果及び方向付け
まちづくりへの関わり方について	市民	①アンケート調査などがあれば協力する(66%) ②参加できないが、情報を受け取りたい(44%) ③参加したいがどうしたらいいかわからない(21%)…と感じている
	高校生	①アンケート調査などがあれば協力する(42%) ②参加できないが、情報を受け取りたい(19%)…と感じている
	方向性	⇒市民はまちづくりへの関わりについて、直接的な関わりは難しいものの、アンケートや情報提供など間接的なものを望んでいるほか、参加したいがどうしたらいいかわからないとも感じている。

⑥将来の八千代市のイメージ

項目		アンケート調査結果及び方向付け
八千代市の将来イメージについて	市民	①安全で安心して暮らせるまち(54%) ②医療・福祉が充実したまち(49%) ③子育てや教育環境が充実したまち(40%)…を望んでいる
	高校生	①子育てや教育環境が充実したまち(25%) ②安全で安心して暮らせるまち(23%)…を望んでいる
	方向性	⇒市民は八千代市の将来イメージについて、安心・安全、医療・福祉の充実、子育て・教育環境の充実を望んでいる。

1-3 都市計画を取り巻く社会経済情勢

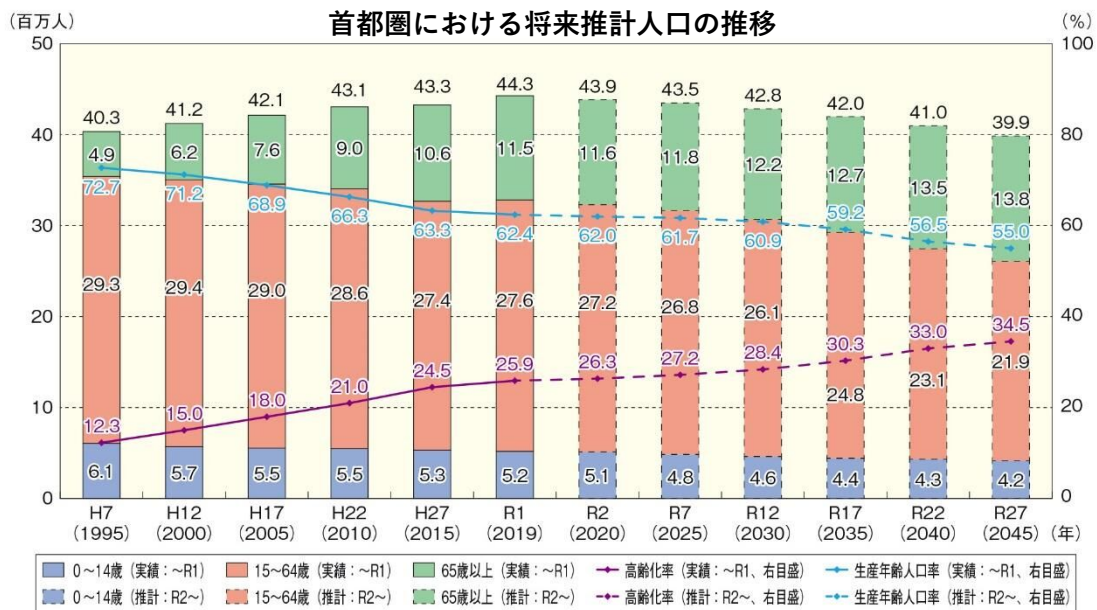
人口減少・少子高齢化の進展，産業・経済構造の転換，都市インフラの維持管理，地球温暖化の進行と脱炭素社会への転換，大規模災害への危機意識の高まり，官民連携によるまちづくりの進展，コロナ禍による生活様式や働き方の変化，SDGs達成に向けた取り組みの推進など，近年の社会経済情勢の変化とこれに伴う各種関連法規及び本計画との関連性について整理します。

(1) 人口減少・少子高齢化の進展

我が国の総人口は平成20(2008)年頃をピークに減少に転じ，また，首都圏の人口についても，令和2(2020)年には減少局面に転じ，人口減少の時代が本格化するものと見込まれています。一方，人口減少と併行し，高齢者(65歳以上)人口の割合が急速に増加することが予想されており，令和22(2040)年には約3人に1人が高齢者となる見込みであるとされています。

こうした中，医療・福祉施設，商業施設や住居等がまとまって立地し，高齢者をはじめとする住民が公共交通によりこれらの生活利便施設等にアクセスできるなど，福祉や交通なども含めて都市全体の構造を見直す，『コンパクト・プラス・ネットワーク』の考え方が重要であることから，本計画でも取り組んでいきます。

また，八千代市では，大規模住宅団地の整備などにより住宅都市として急激に発展した経緯があることから，これまでに整備した住宅の維持管理や活用が求められます。適正に管理されない空家等が周辺的生活環境に深刻な影響を及ぼしていること等を背景に制定された，「空家等対策の推進に関する特別措置法」が平成27(2015)年5月26日に全面施行され，八千代市でも空家等対策計画を策定しており，本計画でも整合を図りつつ取り組んでいきます。



資料：「国勢調査(～H27)」「人口推計(R1)」(総務省)、「日本の地域別将来推計人口(全国)(平成30年3月推計)」(国立社会保障・人口問題研究所)を基に国土交通省都市局作成

資料：令和元(2019)年度首都圏整備に関する年次報告

(2) 産業・経済構造の転換

令和2（2020）年度国土交通白書では、第4次産業革命と呼ばれる近年のイノベーションを加速し、社会実装を進め、その成果を経済成長や国民生活の豊かさにつなげる「Society（ソサエティ）5.0」の実現が求められるとしています。その中には、まちづくりと公共交通・ICT活用等の連携によるスマートシティとして、先進的技術をまちづくりに取り入れたモデル都市の構築に向けた検討を進める』ことが盛り込まれています。

また、平成27（2015）年には都市農業振興基本法が成立し、都市農業振興基本計画が定められ、これまでの「宅地化すべきもの」とされてきた都市農地を、都市に「あるべきもの」ととらえることを明確にしており、本計画でも取り組んでいきます。

(3) 都市インフラの維持管理

高度経済成長期に集中的に整備された、社会資本ストックは、今後急速に老朽化することが懸念されています。一斉に老朽化するインフラを戦略的に維持管理・更新することが求められています。

平成27（2015）年9月に閣議決定した「第4次社会資本整備重点計画」において、インフラ老朽化対策に重点的に取り組むとしています。

具体的には、国、地方自治体や民間企業等の様々な社会資本の管理者が一丸となって、維持管理のメンテナンスサイクルを構築するとともに、新技術の開発・導入、さらに、これらの取組を支える体制、法令、予算等の制度を構築することで、維持管理・更新等に係るトータルコストの縮減や予算の平準化を図るとしています。

(4) 地球温暖化の進行と脱炭素社会への転換

環境省「令和2（2020）年版環境・循環型社会・生物多様性白書」では、気候システムの温暖化には疑う余地がなく、機器を用いた観測が広く開始された19世紀後半以降、世界の年平均気温は変動を繰り返しながら上昇していると記載があります。我が国でも同様に変動を繰り返しながら上昇を続けており、日本の年平均気温は、100年当たり1.21℃の割合で上昇している、とされています。気候変動問題については、パリ協定を踏まえ、IPCC（気候変動に関する政府間パネル）から、各国が対策に大きく舵を切っており、我が国も令和2（2020）年10月に令和32（2050）年カーボンニュートラル、脱炭素社会の実現を宣言し、対策が急務となるなど、我が国の社会経済は大きな変革の時期を迎えています。

(5) 大規模災害への危機意識の高まり

国土交通省では、近年の水災害の激甚化や水災害リスクの増大を踏まえ、「水災害リスクを踏まえた防災まちづくりのガイドライン」が令和3（2021）年5月に公表されています。

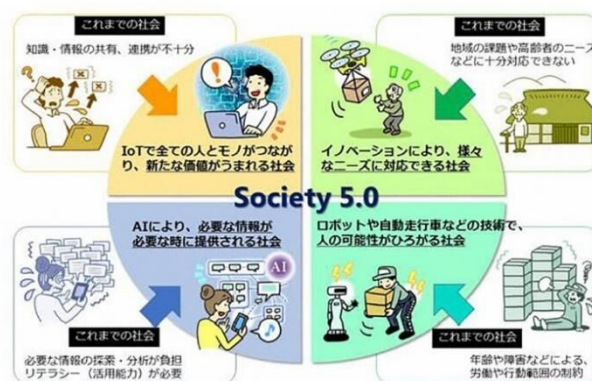


図 Society5.0のイメージ
出典：国土交通省ホームページ

また、平成23（2011）年3月11日に発生した東日本大震災は、震源から遠く離れた首都圏においても、液状化や大量の帰宅困難者の発生等の被害をもたらしました。千葉県は東日本大震災や最新の科学的知見を踏まえ、平成28（2016）年に地震被害想定調査結果を公表しており、発生が危惧されている首都直下地震などに対する県の防災・減災対策の強化に努めるとしています。

国土交通省は平成26（2014）年「国土強靱化基本計画」を、千葉県でも平成28（2016）年「千葉県国土強靱化地域計画」を策定し、大規模な自然災害等から人命、社会経済の致命傷を回避するための「強さ」と、被害から迅速に回復する「しなやかさ」を備えた、国土、経済社会システムを構築し、想定外の災害等から守る指針を示しています。八千代市でもこれらを受けた国土強靱化地域計画を策定しており、本計画でも連携が求められます。

また、国土交通省は令和3（2021）年「関東ブロック 新広域道路交通計画」を策定し、道の駅やちよを「防災道の駅」として選定し、防災拠点としての役割を果たすための、ハード・ソフト両面からの重点的な支援が実施されることが予定されており、大規模災害時等の広域的な復旧・復興活動拠点となる防災道の駅として機能が期待されています。

（6）官民連携によるまちづくりの進展

都市再生特別措置法においても、まちづくりに取り組む団体を支援する制度や、道路や公園等の公共空間を活用してにぎわいのあるまちづくりを実現する制度等、官民連携のまちづくりを推進する制度が新しく創設されています。

国は、官民が連携したまちづくりを一層推進するため、「官民連携まちづくりの進め方～都市再生特別措置法等に基づく制度の活用手引き～」を平成29（2017）年全面改定し、都市再生特別措置法の改正による新規制度の追加や、運用実績・運用事例を盛り込むなど内容の充実を図っています。

（7）新型コロナ危機を契機としたまちづくりの方向性

令和2年に新型コロナウイルス感染症の流行が世界規模で拡大しました。新型コロナウイルス感染症の拡大に伴う甚大な影響は、人々の生命や健康を脅かすとともに、日常生活のみならず、経済・社会全体のあり方、さらには人々の行動様式・意識など多方面に波及していきましました。コロナ禍を契機とした生活様式や働き方の変化は、暮らし方や生き方そのものについて新たな価値観をもたらし、ポストコロナにおける豊かな人生を実現するための重要な機会を提供するものとなりました。

国土交通省では、新型コロナ危機を契機としたまちづくりの方向性として論点整理を行いました。新型コロナ危機を踏まえても、都市という場の重要性に変わりはなく、引き続き、都市の持つ集積のメリットを活かしつつ、新型コロナ危機を契機として生じた変化に対応したまちづくりが求められています。

（8）SDGs達成に向けた取り組みの推進

ニューヨーク国連本部において、人間、地球及び繁栄のための行動計画として、17の目標と169のターゲットからなる「持続可能な開発目標（SDGs）」を掲げています。

令和2（2020）年1月には、SDGs達成のための「行動の10年(Decade of Action)」がスタートし、国連に加盟するすべての国は、令和12（2030）年までに、貧困や飢餓、

エネルギー、気候変動、平和的社会など、持続可能な開発のための諸目標を達成すべく力を尽くす、としています。

本市でも全市的に取り組みが進められており、第5次総合計画前期基本計画の部門別計画では、“関連するSDGs”を示しています。



出典：国際連合広報センター

(9) その他のまちづくりの方向性

ユニバーサル社会実現推進法の公布・施行を背景に、高齢者、障害者等の移動等の円滑化の促進に関する法律(バリアフリー法)が、令和 2~3 (2020~1) 年に相次いで改正され、心のバリアフリーの推進や、公共交通事業者などにおけるソフト対策の強化、公立小中学校等及びバス等の旅客の乗降のための道路施設が新たにバリアフリー基準適合義務施設となるなど、全ての人に利用しやすい社会の実現を図ることが求められています。

1-4 本市の課題

〈都市整備上の課題への対応〉

■市街地整備の推進

- ・西八千代南部地区については、既に虫食い状に宅地化が進んでおり、市街化区域に編入するに当たっては、良好な市街地環境を整備・保全していくための方策を検討する必要があります。また、京成大和田駅北側地区では土地区画整理事業が計画されていますが、事業の実施が困難なため、土地所有者等と整備手法等を検討する必要があります。

■市街化調整区域の計画的な土地利用の推進

- ・市街化調整区域の土地利用については、「市街化調整区域における土地利用方針」により、「市街化区域周辺でのスプロールの防止」「既存集落の生活環境の保全」「幹線道路沿道への産業施設の立地誘導」「大学等の公共公益施設と一体となって整備される住居及び地域の産業振興等と一体的に整備を図るもの」「公共公益施設に資する土地利用」の5つの視点から土地利用方針が定められています。上位計画や現状に合わせた内容に見直した上で、都市マスタープランに位置づけ、将来を見据えた土地利用を図る必要があります。

〈八千代市の抱える都市問題への対応〉

■高齢化、人口減少、空家増加などの社会情勢を踏まえた市街地整備の検討

- ・市民アンケートによると、住宅地の空洞化、住宅の狭小化等地域の環境悪化を地域の課題と感じており、その点への配慮が求められます。
- ・人口ビジョンでは、令和7（2025）年までは人口が増加し、その後減少に転じることが想定されており、これを意識したまちづくりの方向性を検討する必要があります。
- ・一方で、緑が丘西地区で人口が増加しており、保育施設や小中学校等の不足が懸念されています。
- ・市街化区域内で市が把握する空家は令和2（2020）年時点で511件あり、八千代台、大和田、勝田台といった京成本線沿線の地区で多く、今後も空家の増加が懸念されるため、空家対策の適切な推進や、空き地の活用などが求められています。
- ・今後のまちづくりは、医療・福祉施設、商業施設や住居等がまとまって立地し、高齢者をはじめとする住民が公共交通によりこれらの生活利便施設等にアクセスできる『コンパクト・プラス・ネットワーク』の考えを進めていくことが重要となります。
- ・少子高齢化が進行しており、北部の市街化調整区域や、米本・高津・村上のUR団地、八千代台・大和田・勝田台の京成本線沿線地域でその傾向が高く、500mメッシュあたりの将来の推計高齢化率^{*}でも、その傾向は続くことが想定され、対策が課題となっています。
- ・500mメッシュあたりの将来の推計人口^{*}では、緑が丘西、村上の一部等で人口増が見込まれる反面、市街化調整区域のほか、米本・高津・村上のUR団地、八千代台・大和田・勝田台で減少傾向が想定され、人口減少対策が課題となっています。

※平成27年国勢調査の結果は地域メッシュ別（緯度・経度に基づき地域を隙間なく網の目（メッシュ）の区域に分け、約1km四方、約500m四方、約250m四方）に編成し集計した「地域メッシュ統計」が整備されており、500mメッシュに区分した地域の将来の高齢化率や人口の推計が明らかになっています。

■市内鉄道沿線の活性化

- ・京成本線沿線を中心とした大和田・八千代台・勝田台などの既成市街地は、まちの成熟と

ともに、老朽化した建物や空家が増加しています。また、更新が必要な社会インフラが多数存在し、駅周辺の求心力の低下が懸念されています。このため、地域住民や事業者等と連携して駅周辺における都市機能の再構築を踏まえたビジョンを検討し、地域資源を活かした取組を促進することによって地域のにぎわいを創出するなど、地域の活性化を推進する必要があります。

- ・東葉高速線沿線についても、今後まちの成熟が進む中で、京成本線沿線同様の課題が生じることが懸念されることから、同様に検討する必要があります。

〈交通ネットワークの確保〉

■「都市計画道路整備プログラム」を踏まえた道路ネットワークの方針の検討

- ・長期未着手都市計画道路については、「都市計画道路整備プログラム」により、整備の必要性を再評価していますが、廃止・変更候補とされている路線については、広域幹線道路の整備等が条件となっているため、都市計画変更するに当たっては、条件整理が必要となります。
- ・「都市計画道路整備プログラム」で事業の優先度評価を行いました。路線の整備は課題が多く、優先度の高い路線であっても、事業化の目途が立っていない路線があることから、事業化に向け、千葉県等との調整を図る必要があります。一方で、「都市計画道路整備プログラム」については、定期的に路線の必要性や機能代替の可能性等を検証し、路線の廃止や変更を検討する必要があります。

■公共交通に関する課題の解消

- ・コミュニティバスについては、平成26（2014）年に6コースを廃止し、八千代台コースのみとなりましたが、八千代台コースについては、利用者や収支率が上昇しており、交通に係る課題の解消にもつながっています。このようなコミュニティバスの状況を踏まえ、今後の公共交通のあり方を検討する必要があります。
- ・将来人口からみた、公共交通のカバー率（駅から800mまたはバス停から300m）は令和22（2040）年87.3%で、平成27（2015）年の90.3%と大きく変わりませんが、将来的にバス路線が維持できなくなった場合、カバー率の低下が懸念されます。
- ・市域全体の方向性と地域の特性を考慮した八千代市版の総合交通計画について検討する必要があります。

■歩きやすいまちづくりの推進

- ・市民アンケートによると、幹線道路の渋滞とともに、歩道の狭さ、自転車の通行など歩行者や自転車が利用しやすい道路ネットワーク整備についても地域の課題と感じています。
- ・京成本線3駅を中心にウォークブル推進事業を進めていくに当たり、実施エリアを精査し、既存ストックの利活用を踏まえた整備方法等を検討する必要があります。

〈自然環境の保全とグリーンインフラとしての活用〉

■SDGs達成に向けた取り組みの推進と都市農地の保全と活用

- ・SDGs達成に向けた取り組みの推進により、持続可能なまちづくりの展開が望めます。

- ・「八千代市谷津・里山保全計画」において保全地域を設定し、里山活動団体やその他環境団体と連携・協働を進めており、この点を都市づくりに生かしていくことが望めます。
- ・都市農業振興基本法の成立により、都市農地が「宅地化すべきもの」から「都市にあるべきもの」へと変わったことから、都市農業のまちづくりへの活用が望めます。

■緑を都市のインフラととらえるグリーンインフラを活用したまちづくりの検討

- ・地球環境へ配慮したまちづくりが求められており、多様な主体と連携・協働し、緑を都市のインフラととらえるグリーンインフラを活用したまちづくりが望まれています。
- ・印旛沼流域かわまちづくり計画については、整備の必要性等から、令和4年度までとなっている計画期間の延長について関係自治体と協議する必要があります。
- ・平成30（2018）年策定の八千代市緑の基本計画では、目標実現に向け、緑の将来構造を示しており、緑の保全・創出の方向性に応じて、ゾーン、エリア、拠点、軸を定めており、本計画でも配慮が求められます。

〈安心・安全の確保〉

■あらゆる災害に対応した都市の強靱化

- ・市民アンケートによると、八千代市の将来イメージについては「安全で安心して暮らせるまち」への回答が一番多く、今後のまちづくりにもこの点に配慮する必要があります。
- ・八千代市地域防災計画で定められた市緊急輸送道路のうち、八千代市耐震改修促進計画に「沿道の建築物の耐震化を図ることが必要な道路」として位置づけた道路については、現状把握を行い、県指定の5路線とあわせて、補助制度創設の検討を行う必要があります。
- ・市街化区域内には土砂災害警戒区域等はありませんが、指定予定区域があり、土砂災害危険箇所も点在していることから、都市づくりの際も配慮が求められます。
- ・土砂災害を含む各ハザードエリアについては、今後の土地利用を図るうえで市街化を抑制するよう十分留意する必要があります。
- ・震災や水災害などのリスク評価に基づき、効果的に災害リスクを軽減する方策の検討が求められています。
- ・市民は避難場所への誘導サイン、自主防災の仕組みがわからない点を地域の課題と感じています。
- ・国の「関東ブロック 新広域道路交通計画」において、道の駅やちよは、防災道の駅として、位置付けられ、大規模災害時等の広域的な復旧・復興活動拠点として、機能強化が求められています。

〈新しい生活様式への順応や公共施設整備等の適切な活用〉

■新しい生活様式に順応した職住近接のまちづくりやゆとりあるみどりのまちづくりの展開

- ・新型コロナ危機を踏まえて、国土交通省が示す論点整理では、今後都市政策を進める方向性として、テレワークの進展等による職住近接のまちづくりやゆとりあるみどりのまちづくりの展開が望まれています。
- ・八千代市緑の基本計画が平成30（2018）年に策定され、目標実現に向け、緑の将来構造を示しており、本計画でもその方向性を盛り込むことが望めます。
- ・観光は新型コロナウイルス感染症と共存する「新しい生活様式」に順応することが求めら

れます。

■バリアフリーの推進

- ・高齢者、障害者等の移動等の円滑化の促進に関する法律(バリアフリー法)の改正に対応するため、公共施設及び道路施設へのバリアフリー化のほか、心のバリアフリー推進の取り組みが求められています。その推進のために計画策定が必要となります。

■身近な公共施設確保のための方針の検討

- ・現在、国、地方公共団体を問わず、公共施設の老朽化が大きな社会問題となっています。本市の公共施設等についても、1970年代の急激な人口増加に併せて集中的に整備してきた経緯から、公共施設の老朽化等に対応し、計画的な維持管理が必須となっています。

■ICTを活用したまちづくりの推進

- ・都市の抱える諸課題に対して、ICT等の新技術を活用しつつ、マネジメント(計画、整備、管理・運営等)が行われ、全体最適化が図られる持続可能な「スマートシティ」について、全国で取り組みが始まっており、本市でもその取り組みへの検討が求められます。

〈産業の活性化〉

■産業を支える土地利用の検討

- ・商業密度は八千代緑が丘駅、村上駅、勝田台駅、八千代台の各駅周辺、高津団地、京成バラ園付近、大和田新田の国道296号沿道で高く、一方、八千代中央駅周辺については、商業集積が低く、今後の商業集積が課題となります。
- ・インターチェンジ周辺地域や幹線道路沿道地域等で企業の立地ニーズが高まっていますが、工業団地内には余剰地がないことから、新たな産業用地の確保が課題となっており、市北部国道16号沿線の土地利用について検討が求められます。また、工業団地内において、開発により住宅との混在が見られる地区があるため、工場と住宅の共存が図られるよう努めるとともに、建築物等の制限について検討する必要があります。

〈公民連携・市民協働〉

■公民連携・市民協働の体制整備

- ・民間活力の活用の観点から公民連携への積極的な取り組みが必要となります。
- ・市民アンケートによると、市民参加したいが“どうしたらいいかわからない”という市民が多かったことから、その参加を促すことが望まれます。

1-5 都市づくりの方向性



まちづくりの目標

2-1 将来都市像と基本理念

八千代市第5次総合計画の基本構想では、本市が目指すまちの姿を示し、今後のまちづくりの基本目標となるものとして「将来都市像」を定めています。また、市民憲章の精神のもと本市がまちづくりを推進するに当たって根底となる「基本理念」を定めています。本計画においても、共通の将来都市像・基本理念として掲げ、実現に向けた都市づくりを進めます。

将来都市像

人がつながり 未来につなぐ

緑豊かな 笑顔あふれるまち やちよ

基本理念

『誇りと愛着』

市民の誰もがこのまちを愛し、誇りを持ってこのまちに暮らしたい、住んでいたいと思う、そんな魅力あふれるまちづくりを推進します。

『共生と自立』

市民やコミュニティの自主的活動を促進し、市民と行政が互いにパートナーとして共に支え合うまち、自立するまちづくりを推進します。

『安心と安全』

市民の誰もが生涯にわたって、いきいきと安心して暮らすことができるまち、快適で安全な生活が送れる持続可能なまちづくりを推進します。

2-2 都市計画の考え方と目標

2-2-1 これからの都市計画の考え方

近年、本市を取り巻く状況は劇的に変化しており、特に全国的な少子高齢化を背景としたコンパクト プラス ネットワークによる集約型都市構造への転換は、将来の都市づくりの考え方に大きな影響を与えています。また、コロナ禍を契機とした生活様式や働き方の急激な変化は、暮らし方や生き方そのものについて新たな価値観をもたらしています。

そうした背景を踏まえつつ、将来都市像と基本理念の考え方や、都市づくりの方向性から得られた“これからの都市計画の考え方”を以下のとおり設定します。

- ①八千代市の都市整備上の課題や、高齢化、人口減少、空き家増加などの社会情勢を踏まえた市街地の整備や、市街化調整区域の適切な土地利用の誘導を図りつつ、交通ネットワークの確保による、**「快適に暮らせる都市づくり」**を目指します。
- ②あらゆる災害に対応した都市の強靱化などにより、安心・安全の確保を図るとともに、新しい生活様式に順応したまちづくりや、バリアフリーの推進など人に優しいまちづくりにより、**「安心・安全で持続可能な都市づくり」**を目指します。
- ③産業を支える土地利用の検討と ICT を活用したまちづくりの推進、都市農業のまちづくりへの活用を進め、**「産業を活かした活力ある都市づくり」**を目指します。
- ④谷津・里山などの八千代市の豊かな自然環境の保全や、グリーンインフラを活用したまちづくりを進め、**「自然と調和した都市づくり」**を目指します。

2-2-2 都市計画の目標

将来都市像を実現するために、これからの都市計画の目標を以下のとおり設定します。

(1) 快適に暮らせる都市づくり

誰もが快適に暮らせる都市を目指し、南部の市街地では、鉄道駅を中心に商業・業務、医療・福祉、行政等の都市機能や居住機能の集積を進めコンパクトでまとまりのある市街地の形成を図るとともに、北部では豊かな自然環境の保全を図るなど、地域の特性を活かした土地利用の誘導を図ります。

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

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

(2) 安心・安全で持続可能な都市づくり

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

また、持続可能な開発目標（SDGs）の達成に向けた取り組みを進めるとともに、医療・福祉の充実を考慮した少子高齢社会の都市づくりや、新型コロナ危機を契機とし

た新しい生活様式への対応を図ります。

(3) 産業を活かした活力ある都市づくり

産業を活かした活力ある都市を目指し、産業振興の強化を進めます。また、都市型農業の振興や地域経済の活性化とあわせて、それらを支える基盤となる広域幹線道路の整備及び沿道の利活用を図ります。

(4) 自然と調和した都市づくり

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

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

2-3 目指すべき将来都市構造

将来都市構造は、将来都市像及び都市計画の目標を実現するための、目指すべき都市の骨格構造であり、以下のとおり、「ゾーン」「拠点」「軸」により示します。

(1) ゾーン

本市の特性である都市と自然の調和のとれたまちづくりを進めるため、市域南部に「市街地ゾーン」を、市域北部に「自然環境保全ゾーン」を位置づけます。

①市街地ゾーン

本市で形成されている集約型の都市構造をさらに促進し、良好な住環境を維持・保全するため、都市機能の再構築や商工業の発展に資するまちづくりを図ります。

市街地ゾーンはさらに京成本線沿線を中心とした既成市街地エリアと東葉高速線沿線を中心とした複合市街地エリアに区分します。

◆既成市街地エリア

既成市街地エリアは、市街地形成後、相当の期間が経過しているため、総合的な居住環境や都市機能などの質的向上が求められており、リノベーションの時期を迎えているエリアです。安全で快適な生活環境を整えるため、市街地では少なくなってきた緑の保全に努めながら、鉄道駅を中心とした都市機能の再構築を図り、良好な市街地の形成に努めます。

◆複合市街地エリア

複合市街地エリアは、東葉高速線沿線での開発や土地区画整理事業により整備された住宅系の地区、駅周辺を中心とした商業系の地区、既存の工業団地が立地する工業系の地区、自然が残されている市街化調整区域が配置されるエリアです。

このため、良好な生活環境を維持しながら、商工業の発展に資するまちづくりに努めます。

②自然環境保全ゾーン

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

(2) 拠点

集約型都市構造を更に促進するため、医療・福祉・子育て支援・商業、行政等の都市機能や居住機能を公共交通の利便性の高い「都市拠点」に集約します。工業、地域振興、緑については、「産業や緑の拠点」として位置づけ、その機能の維持・集積を図ります。

◆都市拠点

京成本線及び東葉高速線の鉄道駅7駅の周辺を都市拠点として位置づけ、地域の実情に応じ、交通結節点としての機能を強化するとともに、都市機能や居住機能の集積を図

ります。

《産業や緑の拠点》

◆工業拠点

八千代・上高野・吉橋の各工業団地については、地域経済の発展や雇用を支える役割を担う工業拠点として位置づけ、工業生産環境の維持・保全を図ります。

◆地域振興・防災拠点

道の駅やちよについては、国道16号に面する利便性を活かしながら、本市の農業や酪農の魅力に、多くの市民や来訪者が集う地域振興拠点として位置づけ、地域振興とともに、市民と農業生産者のふれあい・交流の場の形成を図ります。

加えて、大規模災害時等の広域的な復旧・復興活動拠点となる防災道の駅として、機能強化を図ります。

◆広域緑の拠点

県立八千代広域公園は、広域緑の拠点として、本市のシンボリック的存在である新川（印旛放水路）の水と緑を活かしつつ、広域からも多くの人を惹きつける空間の形成を図ります。また、都市環境・景観・レクリエーション・生物多様性など、緑の持つ多様な機能の維持・拡充を図ります。

(3) 軸

都市間や市内の各拠点を結ぶ軸として、「鉄道・広域幹線道路」「都市幹線道路」を位置づけ、産業誘導を図る軸として、「産業誘導軸」を位置づけます。また、水と緑を使った広域的なネットワークとして、「ふれあいネットワーク軸」を位置づけ、その機能の維持・集積を図ります。

◆鉄道・広域幹線道路

鉄道（京成本線、東葉高速線）及び広域幹線道路（国道16号、国道296号バイパス（3・2・17号八千代中央線）、（仮称）幕張千葉ニュータウン線（3・3・27号八千代西部線及び構想路線））を、都市間や高速道路インターチェンジと都市を結び人や物の移動や交流を支える軸として位置づけ、拠点の機能や広域的な連携・交流の強化を図ります。

◆都市幹線道路

都市幹線道路を市内の各拠点や地域、広域幹線道路間を結び人・物の移動や交流を支える軸として位置づけ、拠点の機能や相互の連携の強化を図ります。

◆産業誘導軸

国道16号は、首都圏の環状道路として東京湾沿岸部と内陸部の業務核都市（千葉市、さいたま市など）を結ぶほか、本市の近隣においては、整備が進む北千葉道路や東関東自動車道、京葉道路と交わります。本市は、こうした恵まれた交通ネットワークの中に

位置することから、広域幹線道路としての特性や幹線道路ネットワークによる交通利便性を活かすため、国道16号を産業誘導軸として位置づけます。また、将来、広域幹線道路となる国道296号バイパスを産業誘導軸（構想）として位置づけ、広域幹線道路としての特性を活かした土地利用の誘導を図ります。

◆ふれあいネットワーク軸

本市のほぼ中央を南北に貫く新川及び桑納川周辺の水と緑の空間の貴重な自然を保全・活用し、次代に引き継いでいく軸線をふれあいネットワーク軸として位置づけ、多様な主体と連携・協働しながら、本市南北を結ぶ主要なグリーンインフラとして保全・活用を図ります。

(4) 将来都市構造



【ゾーン】

- 市街地ゾーン
- 自然環境保全ゾーン
- 既成市街地エリア
- 複合市街地エリア

【拠点】

- 都市拠点
- 工業拠点
- 地域振興・防災拠点
- 広域緑の拠点

【軸】

- 広域幹線道路
- 構想路線 (広域幹線)
- 都市幹線道路
- 構想路線 (都市幹線)
- その他の主要な道路
- 鉄道
- ふれあいネットワーク軸
- 産業誘導軸
- 産業誘導軸 (構想)
- 核都市広域幹線道路

【区域区分】

- 市街化区域
- 市街化区域 (予定)
- 市街化調整区域

現行計画の施策の評価・検証結果

現行都市マスタープラン（平成26年3月改定）の都市づくりの基本方針における、施策の主な成果と課題を、以下のように整理しました。

項目	主な成果及び課題
土地利用の方針 (P7～)	<p>(主な成果)</p> <ul style="list-style-type: none"> ・平成27年2月に大和田駅南地区土地区画整理事業，平成29年11月に西八千代北部特定土地区画整理事業の換地処分が完了し，良好な市街地整備が行われました。併せて地区計画制度により良好な住環境の形成・保全を図りました。 ・市街化調整区域における土地利用の適正化を通じて，地域における生活環境の保全や地域の活性化を図るため，平成29年12月に「市街化調整区域の土地利用方針」及び「市街化調整区域における地区計画運用基準」を策定しました。 ・平成31年1月に八千代カルチャータウン地区において，適切な街並みの誘導や保全を図るため，地区計画を決定しました。 ・市街化調整区域において，地域からの要望に基づき未給水区域への配水管布設事業を実施しました。
	<p>(主な課題)</p> <ul style="list-style-type: none"> ・京成本線沿線については，施設の老朽化等の課題に対応するため，駅周辺における都市機能の再構築を踏まえたビジョンを検討する必要があります。 ・東葉高速線沿線についても，今後まちの成熟が進む中で，同様の課題が生じることが懸念されることから，検討する必要があります。 ・大和田駅北側地区土地区画整理事業については，土地所有者等と整備手法等を検討する必要があります。 ・市街化調整区域については，農地や山林が虫食い状に宅地化され，住宅地が無秩序に拡散し，非効率な土地利用が進むことが課題となっており，都市計画法第34条第11号（連たん制度）の廃止を含めた検討をする必要があります。また，農村地域の既存集落では，高齢化や人口減少などにより生活環境の維持・保全が課題となっており，連たん制度の見直しと併せて，既存住宅の維持・活用や転入者用の自己居住用住宅の建築について検討する必要があります。
	<p>(2) 用途区分別の方針</p> <p>(主な成果)</p> <ul style="list-style-type: none"> ・土地区画整理事業などの進捗状況に合わせ地区計画を決定し，良好な住環境の形成を図りました。

項目	主な成果及び課題
	<ul style="list-style-type: none"> ・UR都市機構と「UR賃貸住宅団地を活用したまちづくりに係る包括的な連携・協力に関する協定」を締結しUR賃貸住宅団地の再生・再編などに関する取り組みを進めました。 ・中高層の土地利用と低層の土地利用の共存や工業生産環境の維持・保全を図るため、平成27年に高度地区に高さ制限を設けました。 ・東葉高速線沿線については、地区計画により、駅周辺の土地利用の誘導を図りました。 <p>(主な課題)</p> <ul style="list-style-type: none"> ・団地の老朽化や住民の高齢化、居住世帯数の減少などが進んでいることから、団地の再生・再編についてUR都市機構と協議を進める必要があります。 ・インターチェンジ周辺地域や幹線道路沿道地域等で企業の立地ニーズが高まっていますが、工業団地内には余剰地がないことから、新たな産業用地の確保が課題となっており、市北部国道16号沿線の土地利用について検討が求められます。また、工業団地内において、開発により住宅との混在が見られる地区があるため、工場と住宅の共存が図られるよう努めるとともに、建築物等の制限について検討する必要があります。
(3) 拠点的地域の方針	<p>(主な成果)</p> <ul style="list-style-type: none"> ・八千代市立中央図書館・八千代市市民ギャラリーを複合施設として整備し、平成27年7月1日に開館しました。 ・印旛沼流域4市2町が計画する「印旛沼流域かわまちづくり計画」に加わり、道の駅やちよ周辺を水辺拠点、阿宗橋周辺を一里塚として整備することとなりました。 ・行政・文化の核と軸（文化のシンボル軸）では、平成25年に市民会館をリニューアルしたほか、令和元年に大和田公民館・大和田図書館仮設複合施設をリース方式で整備しました。 ・土地区画整理事業の実施区域を中心に、地区計画により良好な住環境の形成や沿道型施設等の誘導を進めました。 <p>(主な課題)</p> <ul style="list-style-type: none"> ・文化のシンボル軸の中心となる都市計画道路3・3・7号線の整備に係る、大和田駅北側地区土地区画整理事業については、土地所有者等と整備手法等を検討する必要があります。 ・市街化調整区域内については、社会的ニーズ等を踏まえ、沿道サービス型店舗の立地条件の拡充について検討する必要があります。

項目	主な成果及び課題
<p style="text-align: center;">交通体系の整備方針（P 16～）</p>	<p>(主な成果)</p> <ul style="list-style-type: none"> ・広域幹線道路の国道296号バイパス（3・2・17号線）及び（仮称）幕張千葉ニュータウン線（3・3・27号線）については、西八千代北部特定土地区画整理事業により事業区域内の道路整備が行われました。また、国道296号バイパス（3・2・17号線）については、国道16号から佐倉市までの区間で、千葉県により整備が進められました。 ・都市計画道路3・4・1号線、3・4・9号線、3・4・12号線について、事業認可を取得・延伸し、整備を進めるとともに、県事業である3・4・6号線について、千葉県からの委託により用地交渉を行いました。 ・都市計画道路について整備の必要性を再評価し、また、効率的な整備を進めるため、平成29年3月に「都市計画道路整備プログラム」を策定しました。
	<p>(主な課題)</p> <ul style="list-style-type: none"> ・国道296号バイパス（3・2・17号線）については、都市計画道路整備プログラム上の優先度は高くなっていますが、総延長が約7,200mと長く、令和元年度末の整備延長が約1,485m（整備率20.6％）に留まっているため、開通には長期間を要します。 ・（仮称）幕張千葉ニュータウン線（3・3・27号線）の未整備区間については、課題が多く事業化の目途が立ってないため、市長会等を通して引き続き要請をしていく必要があります。 ・都市計画道路3・3・7号線については、関連する大和田駅北側地区土地区画整理事業を含めて検討する必要があります。 ・都市計画道路3・4・8号線及び3・3・19号線については、3・4・8号線の一部区間及び構想路線が都市計画道路整備プログラムで廃止候補となっており、見直しを含めて検討する必要があります。 ・都市計画道路整備プログラムで、変更・廃止候補とされている路線については、広域幹線道路の整備等が条件となっているため、計画変更をする際は条件整理が必要となります。 ・都市計画道路整備プログラムで、事業の優先度評価を行いました。事業化に当たっては、その時点での周辺の交通状況や接続する都市計画道路の整備状況、事業施行者との協議等を考慮する必要があります。 ・道路・橋梁施設の老朽化が進み、今後も維持管理費の増加が見込まれるため、計画的に維持管理を行う必要があります。

項目	主な成果及び課題
(3) 駅 端末交通 の整備方 針	<p>(主な成果)</p> <ul style="list-style-type: none"> ・勝田台駅南口駅前広場整備の予備設計業務及び詳細設計業務を実施しました。また、鉄道事業者が設置を予定しているエレベーターの設計費に対する補助を行いました。 ・借地返却に伴い、利便性の向上等を目的とした勝田台駅北口駅前広場の見直しを行うための基本計画等策定業務委託を行いました。
	<p>(主な課題)</p> <ul style="list-style-type: none"> ・京成本線沿線各駅については、駅前広場等の施設の老朽化等の課題に対応するため、駅周辺における都市機能の再構築を踏まえたビジョンを検討する必要があります。 ・東葉高速線沿線についても、今後まちの成熟が進む中で、京成本線沿線同様の課題が生じることが懸念されることから、同様に検討する必要があります。 ・勝田台駅北口駅前広場の基本計画等業務委託において、本駅前広場は理想とする面積に対し著しく狭隘であり、交通処理等を円滑に行うためには用地拡充は不可欠であるとの結論に至ったことから、今後、都市計画決定を含めた本駅前広場の拡充について検討する必要があります。
(4) 歩 行者系道 路の整備 方針	<p>(主な成果)</p> <ul style="list-style-type: none"> ・歩行者などが安全・快適に移動できるよう勝田台駅南口駅前広場整備の予備設計業務及び詳細設計業務を実施しました。 ・道路施設の破損の補修や交通安全施設の設置、歩道の改修等により、良好な市街地環境の維持に努めました。
	<p>(主な課題)</p> <ul style="list-style-type: none"> ・道路施設の老朽化が進み、今後も維持管理費の増加が見込まれるため計画的に維持管理を行う必要があります。 ・今後、京成本線の駅を中心にウォークアブル推進事業を進めていくに当たり、実施エリアを精査し、既存ストックの利活用を踏まえた整備方法等を検討する必要があります。
(5) 公 共交通の 整備方針	<p>(主な成果)</p> <ul style="list-style-type: none"> ・京成本線の立体交差について検討しましたが、費用対効果が事業採択される水準を満たさないことが明らかとなりました。 ・令和2年度に八千代台駅西口エレベーターを設置し、八千代台駅東西のバリアフリー化が図られました。 ・八千代市ノンステップバス整備事業費補助金交付要綱を制定し、ノンステップバス普及率70%を達成しました。また、市内3事業者で、運行情報表示システムが整備されました。

項目	主な成果及び課題
	<p>(主な課題)</p> <ul style="list-style-type: none"> ・バス路線の再編等にあたっては、公共交通の考え方を整理した、八千代市版の総合交通計画を作成する必要があります。 ・コミュニティバスについては、平成26年に利用者が少ない6コースが廃止となったため、交通に係る課題の解消を図る方策を検討する必要があります。
<p>都市環境に関する方針（P26～）</p>	<p>(1) 緑の保全と活用に関する方針</p> <p>(主な成果)</p> <ul style="list-style-type: none"> ・都市緑地法の改正や社会情勢の変化に対応するとともに、緑豊かなまちづくりを推進するため、平成30年3月に「八千代市緑の基本計画」を改定しました。 ・「八千代市谷津・里山保全計画」において保全地域に設定しており、里山活動団体が市内9か所で活動、自然観察会（里山歩き、樹木の観察会）を実施しました。 ・県立八千代広域公園内では、平成26年に八千代市総合グラウンド、平成27年に八千代市立中央図書館・八千代市市民ギャラリー複合施設を整備した後、千葉県により、ゆらゆら橋までの動線のバリアフリー化が行われ、隣接する八千代総合運動公園との機能連携が図られました。 ・開発事業者に対し、地域に適した公園となるよう指導する等により、身近な公園の整備を促進し、公園面積の増加を図りました。 ・都市計画決定されている市民の森について買収を進めました。 ・生産緑地地区について、今後も保全されるよう所有者に対し、特定生産緑地指定のための同意の取得を進めました。また、生産緑地地区の面積要件の引き下げと追加指定を可能とした要領の策定を行いました。 ・やちよ農業交流センターでは、体験農園・市民農園の開設、収穫体験、各種イベント等を実施しました。 ・印旛沼流域4市2町が計画する「印旛沼流域かわまちづくり計画」に加わり、道の駅やちよ周辺を水辺拠点、阿宗橋周辺を一里塚として整備することになりました。 <p>(主な課題)</p> <ul style="list-style-type: none"> ・公園整備等に関して財源（補助金）の確保が課題となっています。 ・公園誘致距離が重なる街区公園や既に利用状況が見られない公園等が出てきているため、利用者ニーズの変化などに応じた機能の向上を進めるとともに、多様な観点から、魅力の向上を図る必要があります。

項目	主な成果及び課題
	<ul style="list-style-type: none"> ・都市計画決定のない市民の森の用地取得の方向性を検討する必要があります。 ・管理が不十分な生産緑地については、改善が図られるよう指導を行う必要があります。 ・森林環境税・森林環境譲与税が創設され、森林整備を求められているため、今後、推進に当たって検討する必要があります。 ・道の駅やちよの施設が老朽化しており、今後、施設の改修等を行う必要があります。
(2) 都市景観形成の方針	<p>(主な成果)</p> <ul style="list-style-type: none"> ・県及び事業者との緑化協定の締結により緑化の推進を行いました。 ・黒沢池近隣公園については、「八千代のふるさと景観と黒沢池の再生」をコンセプトに、誰もが親しめる魅力ある公園となるようデザインを工夫し整備しました。 ・八千代市立中央図書館・八千代市市民ギャラリーを周辺環境（川と風と生き物）に呼応する建築物として整備しました。 ・「八千代市谷津・里山保全計画」において保全地域を設定しており、里山活動団体やその他環境団体と連携・協働し、里山や希少種の保全に努めました。 ・「印旛沼流域かわまちづくり計画」に位置づけられた、八千代橋水辺拠点及び阿宗橋一里塚について、河川管理者である千葉県と連携し、整備を進めました。
	<p>(主な課題)</p> <ul style="list-style-type: none"> ・開発提供公園においては、開発業者側のコンセプトもあるため、市がデザインを工夫したりすることを調整する必要があります。 ・総合運動公園の有料公園施設については、老朽化対策を進める際に周辺の景観と調和するよう、デザインについて検討する必要があります。 ・「印旛沼流域かわまちづくり計画」では、新川以外の河川についての具体的な整備等の予定はありません。また、現行の計画期間が令和4年度までとなっていますが、今後、整備予定地の必要性を含め、計画期間の延伸等を検討する必要があります。
(3) 河川・下水道の整備の方針	<p>(主な成果)</p> <ul style="list-style-type: none"> ・令和2年度で吉橋工業団地周辺地区の下水道（污水）整備が概ね完了しました。 ・成熟市街地（住居系）において、一部下水道が未整備のままと

項目	主な成果及び課題
	<p>なっている地区の解消を進めました。</p> <ul style="list-style-type: none"> ・平成29年4月に策定した「八千代市污水適正処理構想」において、市街化調整区域は、一部区域（西八千代南部地区等）を除いて合併浄化槽による処理区域としており、高度処理型浄化槽には補助金を交付するなど、生活排水による公共用水域の水質汚濁の防止、生活環境の保全及び公衆衛生の向上を図りました。 ・八千代1号幹線沿線地区では、令和元年度に調整池が完成し、令和3年度までの予定で流下型貯留管の整備を進めたほか、上高野地区等においても雨水管渠整備を進めました。 <p>(主な課題)</p> <ul style="list-style-type: none"> ・下水道未整備地区である八千代工業団地及び上高野工業団地について、下流に位置する印旛沼等の水質や、工業団地内の企業ニーズ等を確認しながら整備を検討していく必要があります。
<p>都市環境に関する方針（P26～）</p> <p>(4) 省資源・リサイクルの方針</p> <p>(5) 省エネルギーと再生可能エネルギーの活用に関する方針</p>	<p>(主な成果)</p> <ul style="list-style-type: none"> ・有料指定ごみ袋制度を継続し、分別の徹底や減量について広報やホームページ、ごみ減量学習会を通じて市民や事業者へ周知及び啓発を行いました。 ・「エコアクション21」や「COOL CHOICE」を推進し、公共施設の照明等のLED化による省エネルギー化が進みました。 ・総合生涯学習プラザ、八千代市立中央図書館・八千代市市民ギャラリー、大和田公民館・大和田図書館複合施設に省エネルギー設備を整備しました。 ・「八千代市率先実行計画」は平成28年度に「八千代市地球温暖化対策実行計画（事務事業編）第4次」に名称を改め、活動を継続していきます。 ・一般家庭に対し、「八千代市住宅用省エネルギー設備等設置費補助金」の交付により、太陽光発電等の普及を促進しました。 ・公共施設において、太陽光発電・太陽熱利用設備、小水力発電・風力発電設備が設置されました。 ・平成26～28年度で焼却処理施設の基幹的設備改良工事を実施し、延命化と使用電力の削減によるCO₂削減を達成しました。

項目	主な成果及び課題
	<p>(主な課題)</p> <ul style="list-style-type: none"> ・事業系ごみは年々減少傾向ではあるが、社会情勢及び景気の影響によりごみ量の増減を繰り返しており、さらなる減量を検討する必要があります。 ・八千代市第2次環境保全計画の中で、環境指標として、省エネルギー設備等（太陽光等）を設置した公共施設数の目標を9施設としていますが、現状で6施設であり、目標が達成できていないため、引き続き公共施設の改修時には、省エネルギー設備等の設置を促進します。 ・小水力エネルギー・バイオマスエネルギーについては一部でしか導入が進んでいないため、検討する必要があります。 ・焼却処理施設の基幹的設備については、令和元年度に定めた焼却処理施設の整備方針に沿って、定期的な更新工事を行う必要があります。
<p>(6) 環境保全の方針</p>	<p>(主な成果)</p> <ul style="list-style-type: none"> ・土地区画整理事業の実施区域を中心に、地区計画により良好な住環境の形成や沿道型施設等の誘導を図りました。 ・都市計画道路3・4・1号線、3・4・9号線、3・4・12号線について、事業認可を取得・延伸し、整備を進めるとともに、県事業である3・4・6号線について、千葉県からの委託により用地交渉を行いました。 ・都市計画道路を計画的に整備し、住宅市街地内の通過交通の削減が図れるよう、平成29年3月に「都市計画道路整備プログラム」を策定しました。 ・環境保全協定を20社と締結し、環境保全に関する報告を受け、事業場の立入検査を行うことにより、公害の未然防止を図りました。 ・県及び事業者との緑化協定を締結したほか、緩衝緑地について、保全を図りました。
	<p>(主な課題)</p> <ul style="list-style-type: none"> ・都市計画道路整備プログラムで、事業の優先度評価を行いました。が、事業化に当たっては、その時点での周辺の交通状況や接続する都市計画道路の整備状況、事業施行者との協議等を考慮する必要があります。 ・市と事業者との緑化協定では、協定に基づく管理が継続するよう指導する体制整備を検討する必要があります。

項目	主な成果及び課題
都市防災に関する方針（P38～）	<p>(主な成果)</p> <ul style="list-style-type: none"> ・緊急輸送道路に指定されている国道2路線及び主要地方道3路線については、八千代市耐震改修促進計画に位置づけ、旧耐震建築物の現状把握を行いました。 ・都市計画道路について整備の必要性を再評価し、また、効率的な整備を進めるため、平成29年3月に「都市計画道路整備プログラム」を策定しました。 ・平成25年度に策定した橋梁長寿命化修繕計画に基づき、平成29年度までに橋梁10橋の補修工事を実施しました。また、平成28～30年度までに実施した、近接目視による橋梁点検結果を基に、平成30年度に同計画の見直しを行い、見直した計画に基づき平成30年度、令和元年度に横断歩道橋3橋の補修工事を実施しました。 ・開発提供公園においては、事業者と協議を行い、出入り口の2か所設置、かまどベンチの設置など地域の避難場所として整備されるよう求めました。
	<p>(主な課題)</p> <ul style="list-style-type: none"> ・八千代市地域防災計画で定められた市緊急輸送道路のうち、八千代市耐震改修促進計画に「沿道の建築物の耐震化を図ることが必要な道路」として位置づけた道路については、現状把握を行い、県指定の5路線とあわせて、補助制度創設の検討を行う必要があります。 ・開発提供公園においては、事前協議の段階で防災機能について事業者側の理解を得る必要があります。
	<p>(主な成果)</p> <ul style="list-style-type: none"> ・令和元年度に勝田川の改修、千葉県への移管が完了しました。 ・平成28年に策定した「八千代市大和田地区ほか下水道浸水被害軽減総合計画」に基づき、令和元年度に大和田南小学校校庭地下に調整池が完成し、流下型貯留菅の整備を進めました。また、上高野地区にて調整池を整備しました。 ・開発事業においては、八千代市雨水排水施設整備指導指針に基づき、雨水流出抑制施設の設置をするよう協議・指導するとともに、戸建建築には雨水浸透柵の設置をお願いしました。
	<p>(主な課題)</p> <ul style="list-style-type: none"> ・より効率的な雨水施設整備を図るため、整備予定箇所を精査するほか、ウェブカメラによる水位周知や土のうステーションの設置等ソフト対策のさらなる推進が必要となります。

項目	主な成果及び課題
	<p>・八千代市雨水排水施設整備指導指針の適用除外となる工場等の建替え等の雨水抑制指導が必要となります。</p> <p>(主な成果)</p> <ul style="list-style-type: none"> ・全ての公立小中学校の校舎及び屋内運動場は耐震化しています。 ・指定避難所である公民館の耐震診断を実施した結果、大和田公民館以外は耐震性を有しており、令和元年に大和田公民館は大和田図書館と併せて仮施設として整備しました。 ・新たに建設された東消防署内に備蓄倉庫を設置しました。 ・西八千代北部特定土地区画整理事業区域で、平成28年に防火地域の変更を行いました。 <p>(主な課題)</p> <ul style="list-style-type: none"> ・市民体育館等、耐震性を有していても施設の老朽化が進んでいる施設は、建て替えや改修について今後検討する必要があります。 ・八千代台図書館は、耐震診断で3階部分の強度不足が判明し、当該部分の利用を禁止しており、今後の対策を検討する必要があります。 ・感染症対策等により、新たな備蓄スペースを確保する必要があります。また、各避難所に設置されている防災倉庫の老朽化が進んでいるため、早急に修繕する必要があります。 ・地区の一部が消防活動困難区域に該当する、大和田駅北側地区土地区画整理事業区域については、土地所有者等と整備手法等を検討する必要があります。
<p>福祉に関する方針（P41～）</p>	<p>(主な成果)</p> <ul style="list-style-type: none"> ・令和2年度に八千代台駅西口エレベーターを設置し、八千代台駅東西のバリアフリー化が図られました。 ・歩行者などが安全・快適に移動できるよう、歩道の拡幅や鉄道事業者によるエレベーター設置に併せて身障者車両乗降場を設置するなど、駅前広場のユニバーサルデザイン化を考慮し、勝田台駅南口駅前広場整備の予備設計業務及び詳細設計業務を実施しました。 ・西部近隣公園は都市公園移動等円滑化の基準を考慮しつつ、既存の自然地形を生かした整備を進めました。 ・八千代台北子供の森の令和3年度のバリアフリー化に向けて準備を行いました。 ・障害者等の社会参加を促すため、障害者福祉のしおりに市内の <p>(1) 道路 (2) 公園・緑地 (3) 公共建築物 (4) 住宅</p>

項目	主な成果及び課題
	<p>バリアフリーマップ、バリアフリー化状況を掲載しました。</p> <ul style="list-style-type: none"> ・公共施設においては、概ね車いす用トイレ及び障害者用駐車場を設置しました。 ・介護保険の要介護・要支援認定者や障害者が行う住宅改修等について費用の一部を助成しました。 <p>(主な課題)</p> <ul style="list-style-type: none"> ・高齢者、障害者等の移動等の円滑化の促進に関する法律(バリアフリー法)の改正に対応するため、公共施設及び道路施設のバリアフリー化のほか、心のバリアフリーの推進が求められています。その推進のために計画策定が必要となります。 ・八千代台北子供の森以外の市民の森や小鳥の森などの既設公園について、バリアフリー化を推進する必要があります。 ・一部公共施設において、障害者用設備の設置がされていないため、整備を進める必要があります。また、オストメイト対応の多機能トイレについては未だ設置されていないため、整備を進める必要があります。 ・今後は多くが借り上げ住宅となるため、市営住宅に係る施策の見直しを行う必要があります。 ・住宅改修の質の向上のためには、建築専門職・リハビリテーション専門職等が関与できる仕組みづくりとその環境整備をする必要があります。
<p>住宅整備に関する方針（P43～）</p> <p>(1) 居住者像と住宅整備の方針</p> <p>(2) 重点的に住宅供給を図るべき地区</p>	<p>(主な成果)</p> <ul style="list-style-type: none"> ・本市の特性や実情に合わせた住生活実現の指針とするため、平成31年3月に「八千代市住生活基本計画」を策定しました。 ・今後増加が予想される空家に関し総合的かつ計画的に対策を進めるため令和3年3月に「八千代市空家等対策計画」を策定しました。 ・開発行為による敷地の最低面積，地区計画による敷地面積の最低限度と容積率でゆとりある住宅供給を誘導しました。 ・八千代緑が丘駅や村上駅等で，土地区画整理事業の土地利用計画に基づき，用途地域や地区計画等を決定し，駅周辺に集合住宅を誘導しました。 ・老朽化が著しい市営村上団地，市営花輪団地，市立まつわ団地，市立第二まつわ団地，市立第二村上団地を順次廃止し，都市再生機構からの借り上げにより安全な住宅の供給を行いました。 ・「エコアクション21」や「COOL CHOICE」の紹介などにより，事業所や一般家庭の省エネルギー化が進みました。また，「八千代市住宅用省エネルギー設備等設置費補助金」の交付により，再生可能エネルギーの導入や普及を促進しました。

項目	主な成果及び課題
	<p>・西八千代北部地区、八千代カルチャータウン地区に地区計画を決定し良好な住環境の形成を図りました。</p> <p>(主な課題)</p> <p>・誘導居住面積水準以上の世帯は、「高齢夫婦」では8割近くと高い一方で、若者の単身世帯や子育て世帯では4割弱と低くなっていることから、子育て等に適したゆとりある広さや設備を備えた住宅への住み替えを行えるよう、支援制度を検討する必要があります。</p> <p>・大規模な地震により、耐震基準を満たしていない住宅の倒壊が懸念されていることから、より一層の建築物の耐震化を促進する必要があります。</p> <p>・S O H Oやシェアオフィスなどについては、新型コロナ危機を経た新しい生活様式の中で、そのあり方も大きく変容しており、新たな方策について検討する必要があります。</p> <p>・今後の少子・高齢化の進行、既存建築物の老朽化を背景に空家の増加が懸念されており、対策を推進する必要があります。</p>
<p>公共建築物の整備と活用の方針 (P 47～)</p>	<p>(主な成果)</p> <p>・市域の中央部である現在の敷地に新庁舎を建て替えることを決定しました。</p> <p>・平成28年度から令和2年度までを計画期間とする第3次情報化基本計画を策定し、ICTを活用した個々の取組みを行いました。</p> <p>・令和元年に八千代台支所と八千代台東南支所の統合・移転を行い、安全性や市民の利便性の向上が図られました。</p> <p>・支所は地域防災計画の中で地区連絡所として、災害初期の情報収集等の役割があることから、M C A無線を配置し機能を充実を図りました。</p> <p>・市立の小学校及び中学校は学校教育に支障のない限り、社会教育等に開放しました。</p> <p>・大和田公民館・大和田図書館の複合施設を整備しました。</p> <p>・県立八千代広域公園内に、八千代市総合グラウンドを整備し、八千代市立中央図書館・八千代市市民ギャラリーを複合施設として整備しました。</p> <p>(主な課題)</p> <p>・八千代台と八千代台東南支所の統合・移転により、災害発生の時間帯によっては、地区連絡所の機能が果たせなくなる可能性があるため、新たな地区連絡所を選定する必要があります。</p> <p>・大和田図書館・大和田公民館の恒久的な移転先について、検討する必要があります。また、八千代台図書館は、耐震診断で3</p>

項目	主な成果及び課題
	<p>階部分の強度不足が判明し、当該部分の利用を禁止しており、今後の対策を検討する必要があります。</p> <ul style="list-style-type: none"> ・「印旛沼流域かわまちづくり計画」に位置づけられた県立八千代広域公園周辺水辺拠点（構想案）については、県立公園の整備と併せて検討する必要があるため、引き続き、千葉県と整備内容等について協議する必要があります。
<p>観光に関する方針（P 49～）</p>	<p>(1) 観光の基盤づくり</p> <p>(主な成果)</p> <ul style="list-style-type: none"> ・新川千本桜の開花情報の発信やドローン撮影・動画制作等を実施しました。 ・民間事業者が主催する新川ウォーターフロントプロジェクトにおいて、新川周辺の地域資源の再確認等を行いました。 ・印旛沼流域4市2町が計画する「印旛沼流域かわまちづくり計画」に加わり印旛沼流域の自治体と連携するとともに、計画推進のため、庁内の調整会議を設置しました。 ・「印旛沼流域かわまちづくり計画」の一環で、佐倉市の企画・観光部門との意見交換を行ったほか、船橋市観光協会が行うバスツアーについて連携を図りました。 <p>(主な課題)</p> <ul style="list-style-type: none"> ・観光は新型コロナウイルス感染症と共存する「新しい生活様式」に順応することが必要となります。 ・地域間連携については、事業の実施や成果を出すには時間がかかるため、引き続き近隣の自治体や庁内関係各課と、調整・検討を行っていく必要があります。 ・近隣自治体との舟運の構想やサイクリングやウォーキングを組み合わせた印旛沼流域の総合的な利活用をどのように推進していくか検討する必要があります。

八千代市都市計画マスタープラン ～都市構造分析編～

令和3年3月
八千代市都市計画課

目次

第1章 市の現状と社会経済情勢等の整理	5
(1) 都市マスタープランとは	5
1-1-1 計画の背景	5
1-1-2 計画の位置づけ	5
1-1-3 計画の役割	6
1-1-4 基本構想との関連性	6
(2) 位置・地勢	7
1-2-1 位置	7
1-2-2 これまでの都市づくり	8
1-2-3 交通	9
1-2-4 地勢	10
(3) 社会経済情勢等の整理	12
1-3-1 人口減少・少子高齢化の進展	12
1-3-2 産業・経済構造の転換	14
1-3-3 都市インフラの維持管理	15
1-3-4 地球温暖化の進行と脱炭素社会への転換	16
1-3-5 大規模災害への危機意識の高まり	18
1-3-6 官民連携によるまちづくりの進展	19
1-3-7 新型コロナ危機を契機としたまちづくりの方向性	20
1-3-8 SDGs達成に向けた取り組みの推進	21
1-3-9 その他のまちづくりの方向性	21
第2章 都市構造の情報収集及び分析	22
(1) 人口・世帯の現状	22
2-1-1 市域の人口及び世帯数の推移	22
2-1-2 メッシュ人口密度の推移	23
2-1-3 メッシュ人口増減数・増減率の推移	25
2-1-4 市域の年齢別人口	26
2-1-5 小地域別高齢化率の推移	27

2-1-6 市域の将来人口推計	29
2-1-7 将来のメッシュ人口密度の推移と人口の変化動向	30
2-1-8 将来のメッシュ高齢化率・後期高齢者数の推移	33
2-1-9 将来のメッシュ生産年齢人口の推移	36
2-1-10 人口の流動	38
(2) 土地利用の現状	39
2-2-1 土地利用の現状	39
2-2-2 都市的土地利用と自然的土地利用の推移	41
2-2-3 市街地開発事業の状況	43
2-2-4 住宅地の密度分布状況	44
2-2-5 工業の動向と工業地の密度分布状況	45
2-2-6 商業の動向と商業地の密度分布状況	46
2-2-7 空家の状況	47
2-2-8 空き地の分布状況	48
2-2-9 本市の現況都市構造	49
(3) 都市計画の状況	50
2-3-1 都市計画区域・地域地区の現況	50
2-3-2 都市構造分析からみた用途地域の指定状況	51
2-3-3 都市計画道路の状況	52
2-3-4 都市計画道路整備プログラム	54
2-3-5 公園緑地の現況と将来目標	56
2-3-6 その他都市計画施設の状況	59
2-3-7 地区計画の現状	59
2-3-8 市街化調整区域における土地利用方針及び地区計画運用基準	60
(4) 生活利便性の状況	62
2-4-1 公共交通の現況	62
2-4-2 公共交通路線の徒歩圏人口(H27・250mメッシュで算定)	63
2-4-3 公共交通路線の将来徒歩圏人口(2015~2040・500mメッシュで算定)	67
2-4-4 公共施設・生活利便施設の状況	68

2-4-5 日常生活サービス施設の徒歩圏人口	69
(5) 防災	70
2-5-1 土砂災害警戒区域等の状況	70
2-5-2 洪水浸水想定区域	71
2-5-3 避難所指定状況	73
(6) 景観	75
(7) 都市構造の都市別比較	75
2-7-1 人口指標の都市別比較	76
2-7-2 生活利便性等による都市別比較	77
第3章 本市の課題と都市づくりの方向性	87
(1) 本市の課題	87
3-1-1 都市整備上の課題への対応	87
3-1-2 八千代市の抱える都市問題への対応	87
3-1-3 交通ネットワークの確保	88
3-1-4 自然環境の保全とグリーンインフラとしての活用	89
3-1-5 安心・安全の確保	89
3-1-6 新しい生活様式への順応や公共施設整備等の適切な活用	89
3-1-7 産業の活性化	90
3-1-8 公民連携・市民協働	90
(2) 都市づくりの主な課題と方向付け	91
3-2-1 都市づくりの主な課題	91
3-2-2 都市づくりの主な方向付け	92
(3) 計画づくりの論点と方向性	93

第1章 市の現状と社会経済情勢等の整理

(1) 都市マスタープランとは

1-1-1 計画の背景

市町村が主体的に独自性を発揮して、住民に身近な地域レベルの都市づくり計画を立案する制度として、平成4年に都市計画法が改正され、新たに法第18条の2「市町村の都市計画に関する基本的な方針(都市マスタープラン)」が創設されました。

本市においても、この法改正の趣旨を踏まえ、都市づくりの基本的な方針として「八千代市都市マスタープラン」(以下、「本計画」という。)を定めるものです。

なお、旧計画は平成14年に策定され、平成26年に改定されましたが、令和4年度に目標年度を迎えることから、この度、全面改定します。

1-1-2 計画の位置づけ

本計画は、次のような基本的事項のもと、策定します。

- ① **議会の議決を経て定められた「八千代市第5次総合計画・基本構想」(以下、「基本構想」という。)**と**「都市計画区域の整備、開発及び保全の方針」(以下「区域マス」という。)**に即する。(都市計画法第18条の2第1項)

基本構想は、市の総合的な行政運営の指針となるものです。また、区域マスは、県が策定する都市計画の方針です。この両者は、共に都市の将来像を示す計画です。このため、本計画はこれらの計画との整合を図り策定します。

※なお、八千代市第5次総合計画は、令和3年3月策定予定です。

- ② **市民意向を反映する。(都市計画法第18条の2第2項)**

まちの主役は、そこに暮らす市民です。そのまちを一番良く知っているのも市民です。このため、本計画の策定にあたっては、市民アンケートによる意向調査やパブリックコメントなどを行って策定します。

- ③ **市が定める都市計画は、本計画に即していくことを基本とする。(都市計画法第18条の2第4項)**

都市マスタープランは、将来の都市計画を示すプランです。今後の都市計画は、本計画に即して行われます。

1-1-3 計画の役割

都市は、市民の居住・生活の場であるとともに、商業、工業地域などの諸機能の集積の場でもあり、自然的、社会的諸条件により、種々の機能をさまざまな形で有しています。そこで、計画的な都市づくりを行うにあたっては、現在の都市の状況及びそれを取り巻く環境を踏まえ、都市全体の将来像を示し、人口の配置・住宅地・商業地・工業地や公共施設の配置などについて長期的な見通しを明らかにする必要があります。このことから、都市マスタープランの持つ役割は以下ようになります。

- ア. 都市全体及び地域ごとの将来像を明らかにします。
- イ. 長期的な都市づくりの基本方針として、個別具体の都市計画を先導します。
- ウ. 個別計画相互の整合性、総合性の確保を図ります。
- エ. 市民の都市計画に対する理解とまちづくりへの参加を容易にします。

1-1-4 基本構想との関連性

本市のまちづくりに関する上位計画として基本構想がありますが、前述のとおり本計画はこれに即したものでなければなりません。基本構想は、本市が目指すまちづくりの基本的指針を定めたものであり、都市マスタープランは、この基本構想と連携・調整をとりつつ、特に土地利用部門について総合的に定めた計画であると性格づけることができます。

なお、基本構想の見直しがあった場合には、一貫性・整合性などを確保するうえで必要に応じ、本マスタープランの見直しを行うものとします。その際においても、本マスタープランの位置づけで記述した性格を踏まえ取り組むものとします。

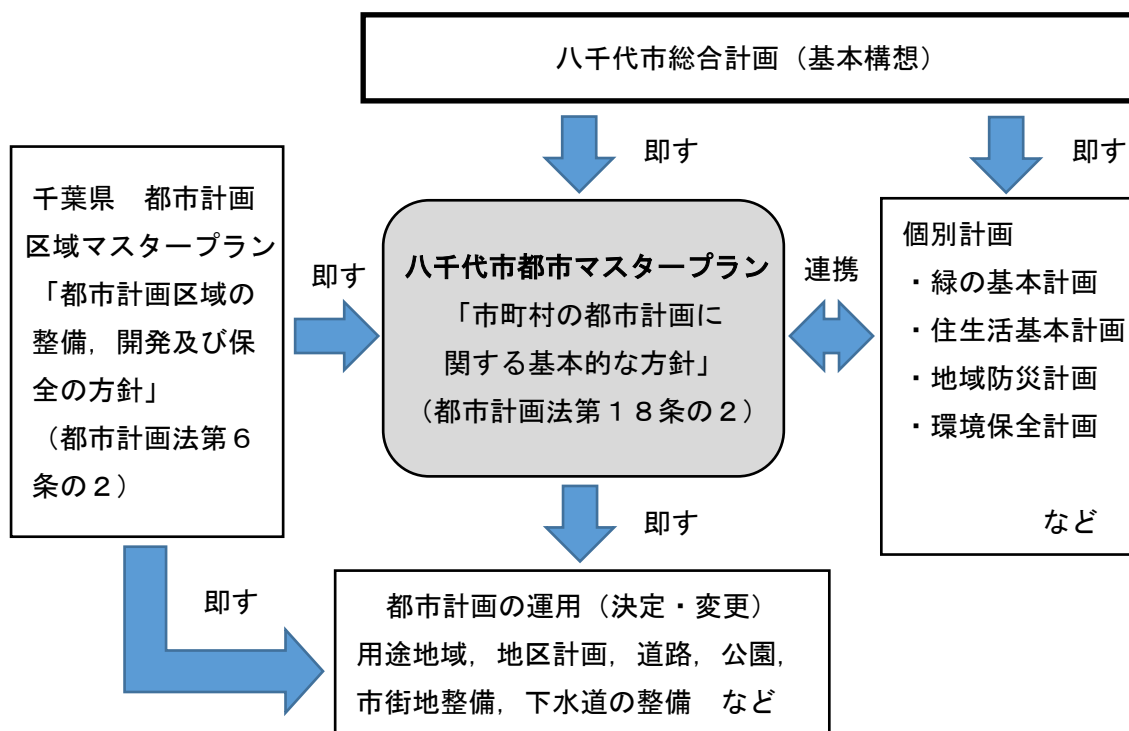


図 本計画と基本構想の関連性

(2) 位置・地勢

1-2-1 位置

千葉県北西部に位置し、東京都心から東に約31km、成田国際空港から約26kmの距離にあります。

東京を中心とすると、白井市、柏市、我孫子市、野田市、春日部市、ふじみ野市、所沢市、東大和市、立川市、国立市、日野市、多摩市、町田市、横浜市などと、同程度の距離(±3km)に位置しています。

東は佐倉市、西は船橋市、南は習志野市と千葉市、北は印西市と白井市にそれぞれ隣接しています。

面積は51.39km²であり、千葉県37市の中では、8番目に小さい(小さい順に、浦安市、習志野市、鎌ヶ谷市、四街道市、流山市、白井市、我孫子市、八千代市の順)規模となっています。

鉄道2線7駅を有し、東京都心や周辺都市へのアクセス性に優れています。

昭和30年代以降、京成本線を交通軸に八千代台・勝田台・米本・高津・村上の各団地が相次いで整備され、その後も東葉高速鉄道沿線の開発が進み、住宅都市として発展しています。

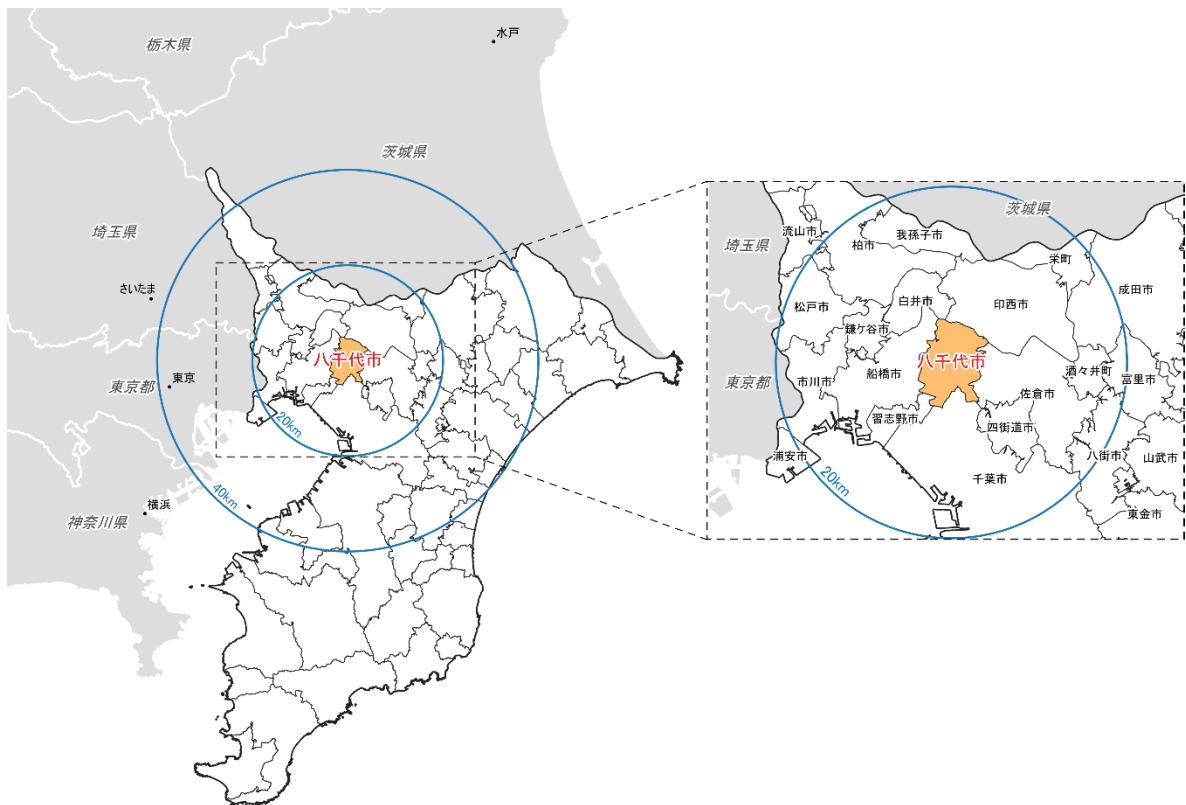


図 位置概要

資料：国土数値情報を元に加工

1-2-2 これまでの都市づくり

昭和30（1955）年以前は農村でしたが、昭和32（1957）年に、八千代台団地が完成し、日本の大規模住宅団地発祥の地となりました。

- ・昭和43（1968）年に勝田台団地、昭和45（1970）年に米本団地、昭和47（1972）年に高津団地、昭和51（1976）年に村上団地が入居を開始し、京成本線を交通軸に、多くの新住民を迎え入れる住宅都市として急激に発展し、昭和55（1980）年頃から人口の増加は安定期に入りました。

- ・その後、平成8（1996）年4月に東葉高速線が開通し、市内に新設された4駅を中心に土地区画整理事業が行われ、令和2年3月には20万人都市となりました。

表 八千代市のあゆみ

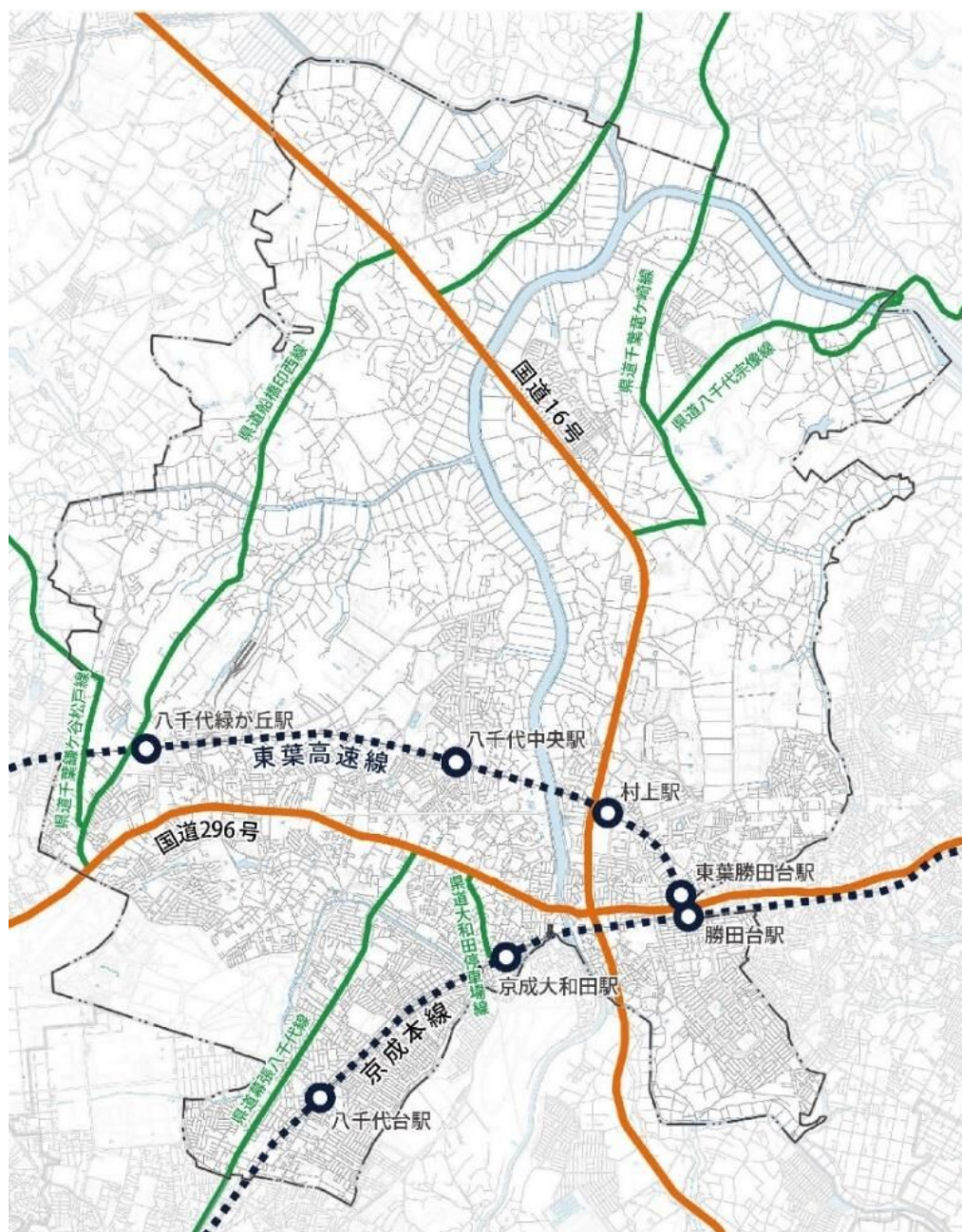
大正 15（1926）年	京成電鉄成田線開通、大和田駅が開業
昭和 29（1954）年	「八千代町誕生」千葉郡大和田町と睦村が合併、八千代町が生まれる。同年9月印旛郡阿蘇村を合併、人口15,618人
昭和 31（1956）年	京成八千代台駅開業
昭和 32（1957）年	日本初の大規模住宅団地、八千代台団地完成
昭和 42（1967）年	「市制施行」人口41,574人で市制施行。千葉郡の名がなくなる
昭和 43（1968）年	国道16号、米本～島田間開通。京成勝田台駅開業。勝田台団地入居開始
昭和 45（1970）年	千葉県内陸鉄道促進期成同盟が発足（東葉線の原点）。県道船橋～佐倉線「成田街道」が国道296号となる。国道16号、米本～辺田前間開通。県内トップの人口増加率。米本団地入居開始
昭和 47（1972）年	高津団地入居開始
昭和 48（1973）年	人口10万人を越す
昭和 50（1975）年	人口10万人以上の市で全国一の人口増加率
昭和 51（1976）年	初の市民の森、八千代台西にオープン。村上団地入居開始
昭和 58（1983）年	「潤いのある街づくり」で自治大臣表彰
昭和 59（1984）年	新川大橋、なかよし橋開通
昭和 62（1987）年	市制施行20周年を迎える。緑の都市宣言。平和都市宣言。ゆりのき台団地入居開始。財団法人・八千代花と緑の基金設立
平成 3（1991）年	人口15万人を越す
平成 4（1992）年	新川・桑納川が建設省の「ふるさとの川モデル河川」に指定
平成 8（1996）年	東葉高速鉄道開業
平成 9（1997）年	八千代ふるさとステーションがオープン
平成 10（1998）年	市内公共施設循環バス「ぐるっと号」運行開始。市民憲章制定
平成 11（1999）年	健康都市宣言。環境基本条例施行
平成 13（2001）年	新川千本桜植栽事業がスタート。
平成 24（2012）年	市制施行45周年を迎える。市のイメージキャラクター「やっち」誕生
平成 25（2013）年	やちよ農業交流センターがオープン
平成 26（2014）年	空家等の適正管理に関する条例施行。黒沢池近隣公園、総合グラウンドオープン
平成 27（2015）年	TRC八千代中央図書館・オーエンス八千代市民ギャラリーがオープン
平成 28（2016）年	東葉高速鉄道開業20周年。
平成 29（2017）年	市制施行50周年を迎え、記念式典を開催。UR都市機構、PIAZZA株式会社とまちづくり及びコミュニティ形成に関する協定を締結
令和 2（2020）年	人口20万人を越す。八千代台駅西口にエレベーター完成

資料：八千代市HP

1-2-3 交通

道路は、国道16号が市域中央部を南北に縦断し、また国道296号が市域南部を東西に横断しています。その他の主要な道路として、主要地方道船橋印西線、千葉鎌ヶ谷松戸線、千葉竜ヶ崎線、県道幕張八千代線、八千代宗像線、大和田停車場線などがあり、道路網を形成しています。

鉄道は、京成本線が市の南端を通り、八千代台駅、京成大和田駅、勝田台駅の3駅があります。また、平成8年に開通した東葉高速線が中央部を通り、八千代緑が丘駅、八千代中央駅、村上駅、東葉勝田台駅、勝田台駅の4駅があります。



資料：八千代市HP

図 交通現況図

1-2-4 地勢

本市は、東西におよそ8.1km、南北におよそ10.2kmの広がりを持ち、面積は51.39km²となっています。

地形は下総台地と呼ばれる標高20～30m程度の比較的平坦な台地と、台地が侵食されたことで形成された、標高5m程度の低地(谷底平野)で構成されます。低地は樹枝状に複雑に入り込む「谷津」と呼ばれる地形となっており、本市の特徴的な景観を形成しています。

低地にはいくつもの河川が流れており、市域のほぼ中央を南北に貫流する新川(印旛放水路)に、桑納川や神崎川等の支流が流れ込んでいます。

地質は、台地部は下総層群及び関東ローム層が、低地部は沖積層が分布し、いずれも第四紀(約200万年前～現在)という最も新しい地質時代に形成されたものとなっています。



資料：自然観察リーフレット“八千代市の自然を歩こう！平成16年3月発行

図 地形概要

凡例 地質

- なし
- 下総層群 木下層および上岩層
- 原因水部分
- 現世河成および海岸平野堆積物
- 立川ローム層
- 立川ローム層・武蔵ローム層
- 立川ローム層・武蔵ローム層・下末吉ローム層

資料：国土数値情報をもとに作成・加工

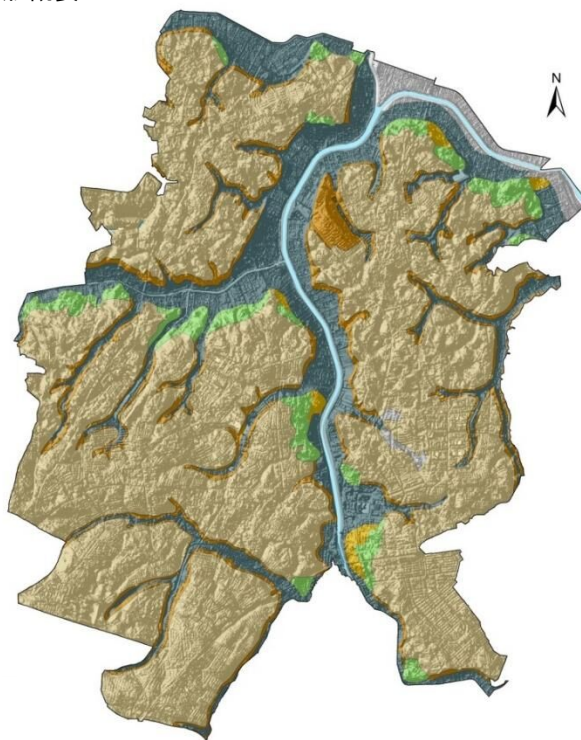
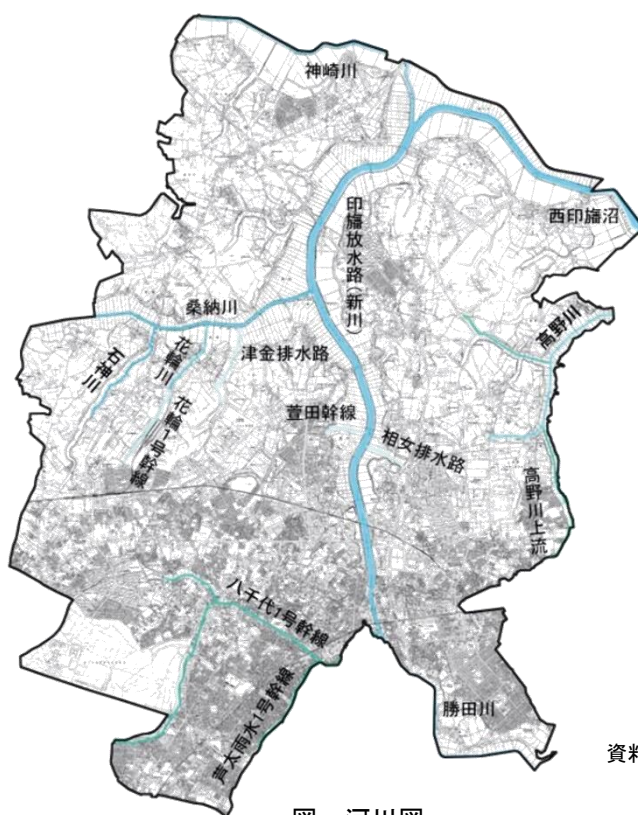


図 地質概要

0 0.5 1 1.5 2 Km

本市を流れる河川は、新川、桑納川、勝田川、石神川、神崎川、高野川、花輪川です。新川(印旛放水路)は印旛沼からつながり、市の中央部を南北に貫流する河川です。洪水時には花見川を経由し、東京湾に排水されます。谷津を中心に湧水も多く確認されています。



資料: 八千代市 HP

図 河川図

表 10 地域の保全地域内における湧水の確認地点

種別		確認地点数	説明
自然湧水	流出	19	斜面下谷津の平坦面、水路の底面にできた穴から地下水が流出するタイプの湧水
	しみだし	45	斜面の下部等から地下水がじわじわと出てくるタイプの湧水
	湿田	27	冬(農閑期)の晴天時でも水面が見られる水田
	湿地	12	谷津の平坦面や谷津頭に現れる湿った場所
	小計	103	湧水口がコンクリート等で被覆されていない限り自然湧水とした
人口湧水		80	側溝や護岸の継ぎ目、護岸の水抜きパイプ等、人工物の隙間から流出するタイプの湧水
枯渇した湧水		3	水天宮、弁財天等、かつて地下水が湧出した痕跡がある
小計		83	
合計		186	10 保全地域の湧水確認数

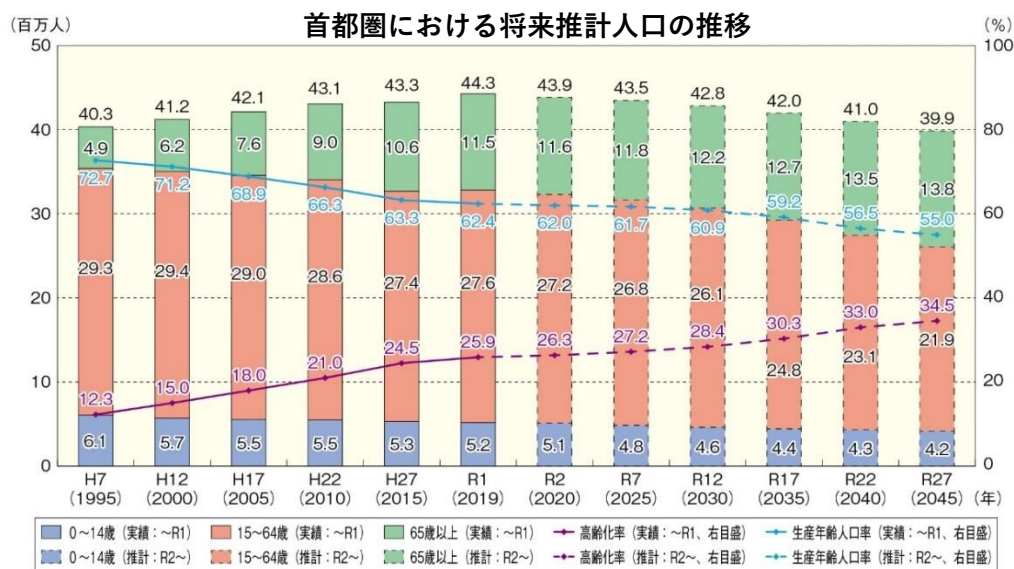
資料: 湧水調査平成25(2013)年

(3) 社会経済情勢等の整理

人口減少・少子高齢化の進展，産業・経済構造の転換，都市インフラの維持管理，地球温暖化の進行と脱炭素社会への転換，大規模災害への危機意識の高まり，官民連携によるまちづくりの進展，コロナ禍による生活様式や働き方の変化，SDGs 達成に向けた取り組みの推進など，近年の社会経済情勢の変化とこれに伴う各種関連法規及び本計画との関連性について整理します。

1-3-1 人口減少・少子高齢化の進展

我が国の総人口は平成20（2008）年頃をピークに減少に転じ，また，首都圏の人口についても，令和2（2020）年には減少局面に転じ，人口減少の時代が本格化するものと見込まれています。一方，人口減少と併行し，高齢者（65歳以上）人口の割合が急速に増加することが予想されており，令和22（2040）年には約3人に1人が高齢者となる見込みであるとされています。



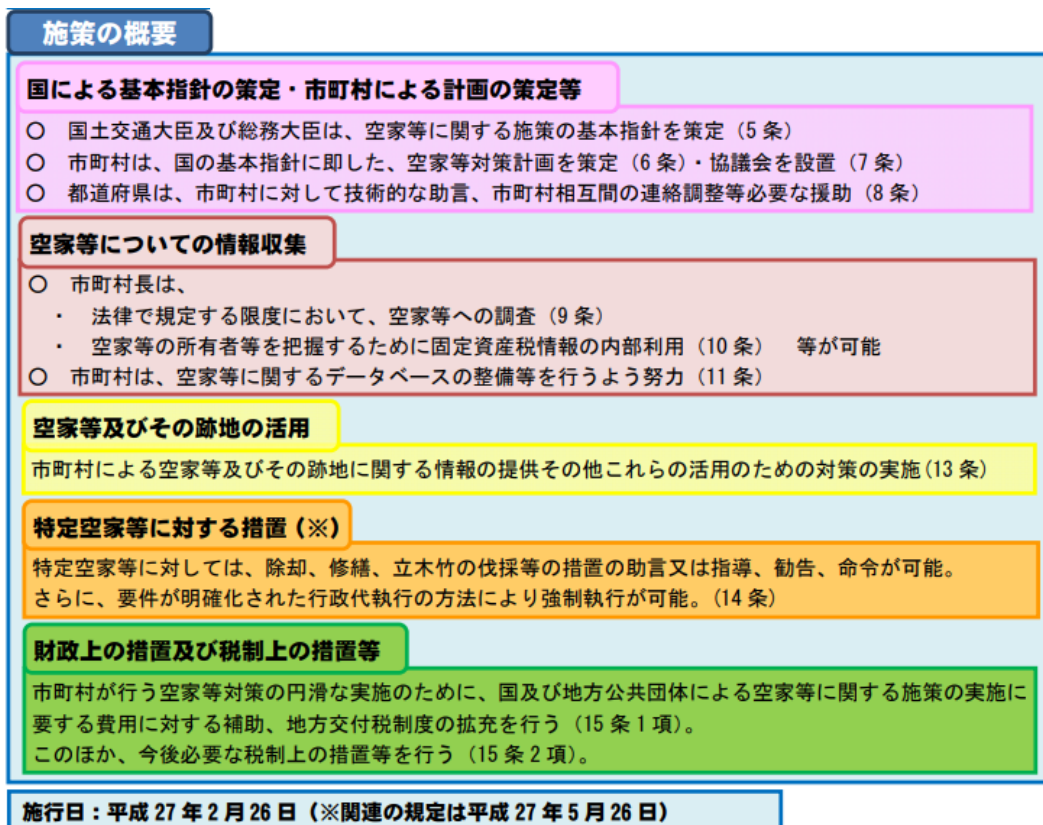
資料：令和元(2019)年度首都圏整備に関する年次報告

こうした中，医療・福祉施設，商業施設や住居等がまとまって立地し，高齢者をはじめとする住民が公共交通によりこれらの生活利便施設等にアクセスできるなど，福祉や交通なども含めて都市全体の構造を見直す，『コンパクト・プラス・ネットワーク』の考え方が重要であることから，本計画でも取り組んでいきます。



出典：国土交通省 住宅団地再生連絡会議資料

また、八千代市では、大規模住宅団地の整備などにより住宅都市として急激に発展した経緯があることから、これまでに整備した住宅の維持管理や活用が求められます。適正に管理されない空家等が周辺の生活環境に深刻な影響を及ぼしていること等を背景に制定された、「空家等対策の推進に関する特別措置法」が平成27（2015）年5月26日に全面施行され、八千代市でも空家等対策計画を策定しており、本計画でも整合を図りつつ取り組んでいきます。



出典：空家等対策の推進に関する特別措置法の概要

図 空家等対策の推進に関する特別措置法の概要

1-3-2 産業・経済構造の転換

令和2（2020）年度国土交通白書では、今後の少子高齢化の進展等を考慮すると、中長期的な経済活力を維持・向上させていくため、第4次産業革命と呼ばれる近年のイノベーションを加速し、社会実装を進め、その成果を経済成長や国民生活の豊かさにつなげる「Society（ソサエティ）5.0」の実現が求められるとしています。そのなかでは、まちづくりと公共交通・ICT活用等の連携によるスマートシティとして、『まちづくりと公共交通の連携を推進し、次世代モビリティサービスやICT等の新技術・官民データを活用した「コンパクト・プラス・ネットワーク」の取組みを加速するとともに、これらの先進的技術をまちづくりに取り入れたモデル都市の構築に向けた検討を進める』ことが盛り込まれました。



図 Society 5.0のイメージ

出典：国土交通省ホームページ

都市農業を取り巻く状況も大きく変わっています。平成27（2015）年には都市農業振興基本法が成立し、都市農業振興基本計画が定められました。

この計画では、都市農地を農業政策、都市政策の双方から再評価し、これまでの「宅地化すべきもの」とされてきた都市農地を、都市に「あるべきもの」ととらえることを明確にしており、本計画でも取り組んでいきます。



出典：国土交通省ホームページ

図 都市農業振興基本計画の施策の方向性

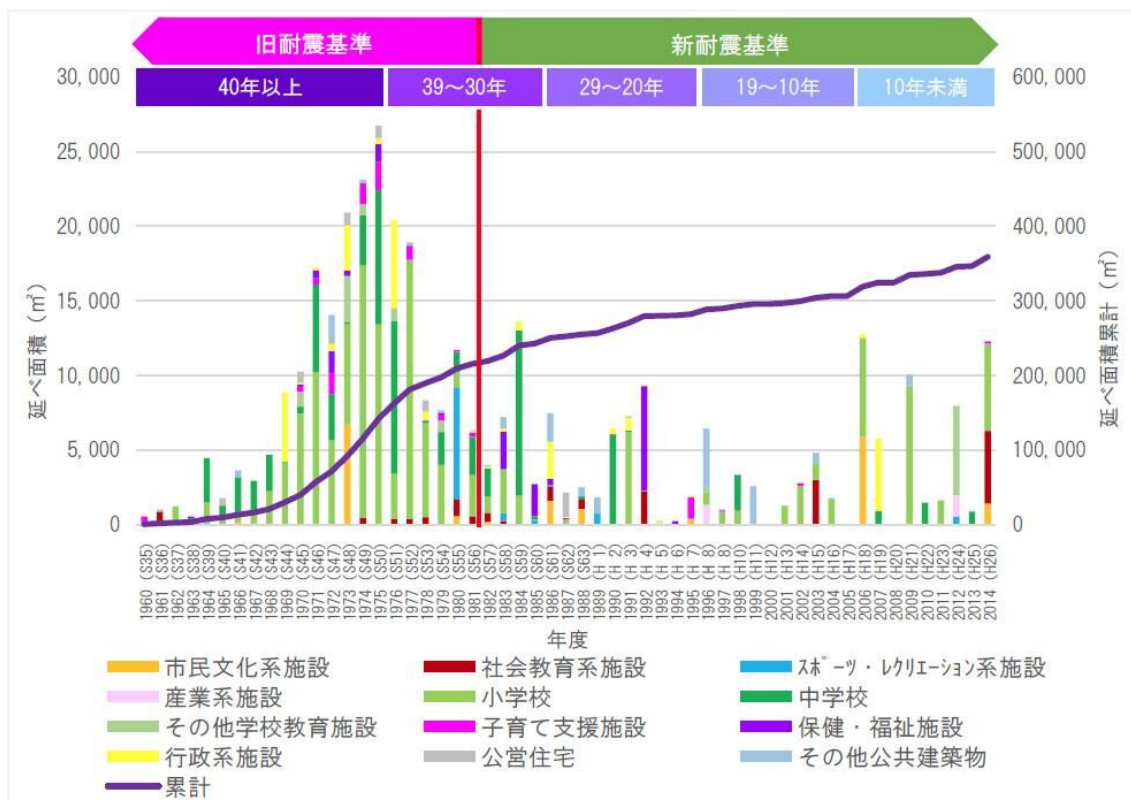
1-3-3 都市インフラの維持管理

我が国の社会資本ストックは高度経済成長期に集中的に整備され、今後急速に老朽化することが懸念されています。今後20年間で、建設後50年以上経過する施設の割合は加速度的に高くなる見込みであり、このように一斉に老朽化するインフラを戦略的に維持管理・更新することが求められています。

平成27(2015)年9月に閣議決定した「第4次社会資本整備重点計画」において、国は「社会資本の戦略的な維持・更新を行う」ことを1つ目の重点目標に掲げ、個別施設ごとの長寿命化計画(個別施設計画)の策定率(令和2(2020)年度に100%)をはじめとする指標を設定するなど、インフラ老朽化対策に重点的に取り組むとしています。

具体的には、国、地方自治体や民間企業等の様々な社会資本の管理者が一丸となって、戦略的な維持管理・更新等に取り組み、維持管理のメンテナンスサイクルを構築するとともに、新技術の開発・導入、さらに、これらの取組を支える体制、法令、予算等の制度を構築することで、国民の安全・安心を確保しつつ、中長期的な維持管理・更新等に係るトータルコストの縮減や予算の平準化を図るとしています。

本市でも、公共施設等総合管理計画が策定され、計画に基づいた対応が進められています。



出典：八千代市公共施設等総合管理計画

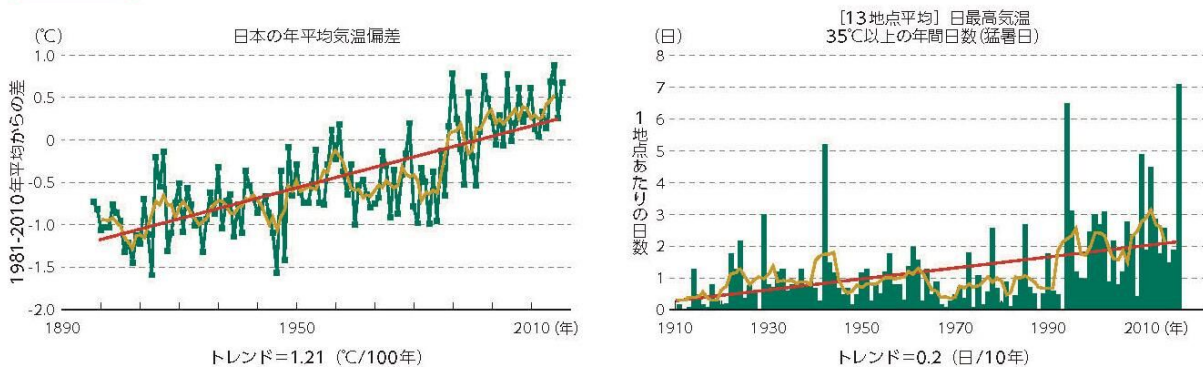
図 公共建築物の建築年度別延べ面積

1-3-4 地球温暖化の進行と脱炭素社会への転換

環境省「令和2（2020）年版環境・循環型社会・生物多様性白書」では、気候システムの温暖化には疑う余地がなく、機器を用いた観測が広く開始された19世紀後半以降、世界の年平均気温は変動を繰り返しながら上昇していると記載があります。我が国でも同様に変動を繰り返しながら上昇を続けており、日本の年平均気温は、100年当たり1.21℃の割合で上昇している、とされています。

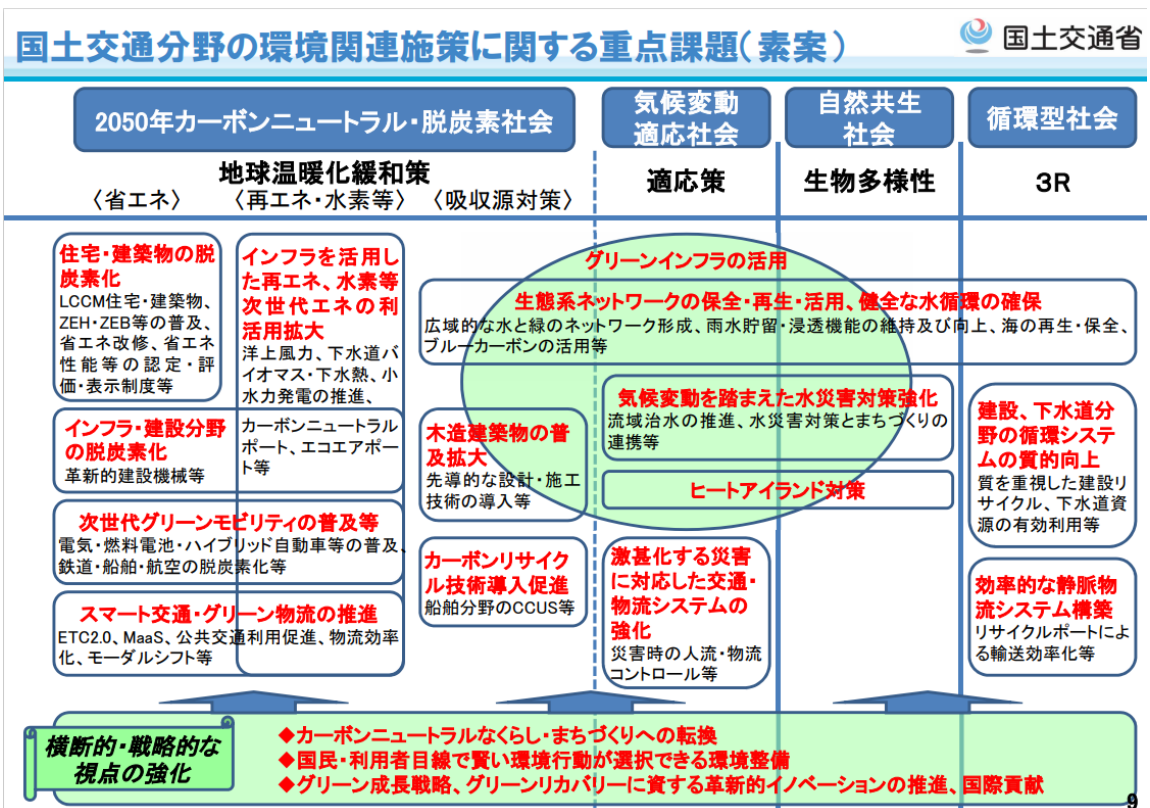
気候変動問題については、パリ協定を踏まえ、IPCC（気候変動に関する政府間パネル）から、各国が対策に大きく舵を切っており、我が国も令和2（2020）年10月に令和32（2050）年カーボンニュートラル、脱炭素社会の実現を宣言し、対策が急務となるなど、我が国の社会経済は大きな変革の時期を迎えています。

図 1-2-6 我が国における平均気温偏差、猛暑日の日数



資料：気象庁

資料：令和2（2020）年版環境・循環型社会・生物多様性白書



出典：国土交通省ホームページ

図 グリーン社会の実現に向けた国土交通省環境行動計画等の改定の重点課題(素案)

また、生物多様性の分野では、令和2（2020）年までに生物多様性保全のための実効性のある行動を求める愛知目標が設定されました。このような国際的な枠組みの下、世界各地で取組が展開されてきました。これらの取組は一定の成果はあったものの、地球環境の悪化が続き、私たちの生活や経済・社会活動に深刻な影響を与える状況になっています。

本市では平成30（2020）年3月に八千代市緑の基本計画が改定されたほか、現在、環境保全計画の見直しも進められ、本計画にも各計画の趣旨を反映することが求められます。

国土交通省におけるグリーンインフラの推進



経緯	1990年 後半～	▶ 欧米を中心に先行して取組が進められる（米国（ポートランド等）：都市の緑化等による雨水管理、越流軽減、社会インフラの再整備コストの縮減、水質の浄化等、欧州：生物多様性の保全、気候変動対策等）														
	2015年	▶ 国土形成計画（2015年8月閣議決定）において、「グリーンインフラ」という言葉が初めて政府文書で使われる。その後、社会資本整備重点計画（9月閣議決定）等、様々な政府の計画でグリーンインフラを位置づけ														
	2018年	▶ 12月、 グリーンインフラ懇談会 （座長：筑波大学石田東生教授）を設置、グリーンインフラの推進に向けた議論を本格的に開始														
	2019年	▶ 経済財政運営と改革の基本方針（6月閣議決定）、未来投資戦略2019（6月閣議決定）、国土強靭化年次計画2019（6月国土強靭化推進本部決定）等においても、グリーンインフラを位置づけ ⇒ 7月、 「グリーンインフラ推進戦略」公表														
推進方策	① 主流化のための環境整備 （官民連携プラットフォームの創設、都市計画に係る運用方針等の見直し、技術指針の策定 等）															
	② 推進のための支援の充実 （モデル事業の実施、優良事例の横展開、緑の総合的な支援制度、雨水貯留浸透対策の推進 等）															
	③ 関連する評価手法の開発等 （科学的根拠やエビデンスを整理、評価して投資判断を行う手法 等）															
環境整備	グリーンインフラ官民連携プラットフォーム															
	12月16日～会員募集中 ⇒ 2020年5月19日発足															
環境整備	<table border="1"> <tr> <th>会員</th> <td>都道府県 市町村</td> <td>関係府省庁</td> <td>民間企業 学術団体等</td> <td>個人</td> </tr> <tr> <th rowspan="2">活動内容</th> <td colspan="2">① グリーンインフラの推進 ポータルサイトでの情報提供、アドバイザーの派遣等</td> <td colspan="2">② グリーンインフラの社会的な普及 シンポジウム・セミナーの開催、アイデアコンテストの実施等</td> </tr> <tr> <td colspan="2">③ グリーンインフラに係る調査・研究 課題の共有・整理、解決策の検討、事例の共有、評価手法の検討等</td> <td colspan="2">④ グリーンインフラ推進のための資金調達 グリーンボンド等の民間資金を活用した取組事例の紹介等</td> </tr> </table>	会員	都道府県 市町村	関係府省庁	民間企業 学術団体等	個人	活動内容	① グリーンインフラの推進 ポータルサイトでの情報提供、アドバイザーの派遣等		② グリーンインフラの社会的な普及 シンポジウム・セミナーの開催、アイデアコンテストの実施等		③ グリーンインフラに係る調査・研究 課題の共有・整理、解決策の検討、事例の共有、評価手法の検討等		④ グリーンインフラ推進のための資金調達 グリーンボンド等の民間資金を活用した取組事例の紹介等		主な支援の充実の例
	会員	都道府県 市町村	関係府省庁	民間企業 学術団体等	個人											
活動内容	① グリーンインフラの推進 ポータルサイトでの情報提供、アドバイザーの派遣等		② グリーンインフラの社会的な普及 シンポジウム・セミナーの開催、アイデアコンテストの実施等													
	③ グリーンインフラに係る調査・研究 課題の共有・整理、解決策の検討、事例の共有、評価手法の検討等		④ グリーンインフラ推進のための資金調達 グリーンボンド等の民間資金を活用した取組事例の紹介等													
<ul style="list-style-type: none"> ◆ 団体でも個人でも会員登録可能。 ◆ 会員は、本プラットフォームの「総会」や「専門部会」に参加可能。 ◆ グリーンインフラ推進のために必要な「仲間づくりの場」、「情報を発信・収集する場」、「オープンに議論する場」、「普及啓発を進める場」などとしての活用を想定 ※ 専門部会は、「企画・広報部会」、「技術部会」、「金融部会」を予定 																
		先導的グリーンインフラモデル形成支援 （総合政策局環境政策課）														
		地方公共団体において分野横断型の先導的なグリーンインフラのモデルを形成 するため、専門家を派遣し、体制づくりからグリーンインフラの基本構想の策定、各種計画への反映、事業化に至るまでの ハンズオン支援 を実施														
		グリーンインフラ活用型都市構築支援事業 （都市局）														
		官民連携・分野横断 による、戦略的な緑や水のネットワークの形成を行い、都市型水害対策や都市の快適性・生産性向上等を推進する グリーンインフラの支援事業を創設														
		整備イメージ  														
		雨水を貯留しやすい土壌を使用した レインガーデンを整備 民間と公共空間の一体的な緑化による快適性の向上														

出典：国土交通省ホームページ

図 国土交通省におけるグリーンインフラの推進

1-3-5 大規模災害への危機意識の高まり

国土交通省では、近年の水災害の激甚化や水災害リスクの増大を踏まえ、「水災害リスクを踏まえた防災まちづくりのガイドライン(案)」が令和3(2021)年3月に公表されています。

ガイドラインの全体像

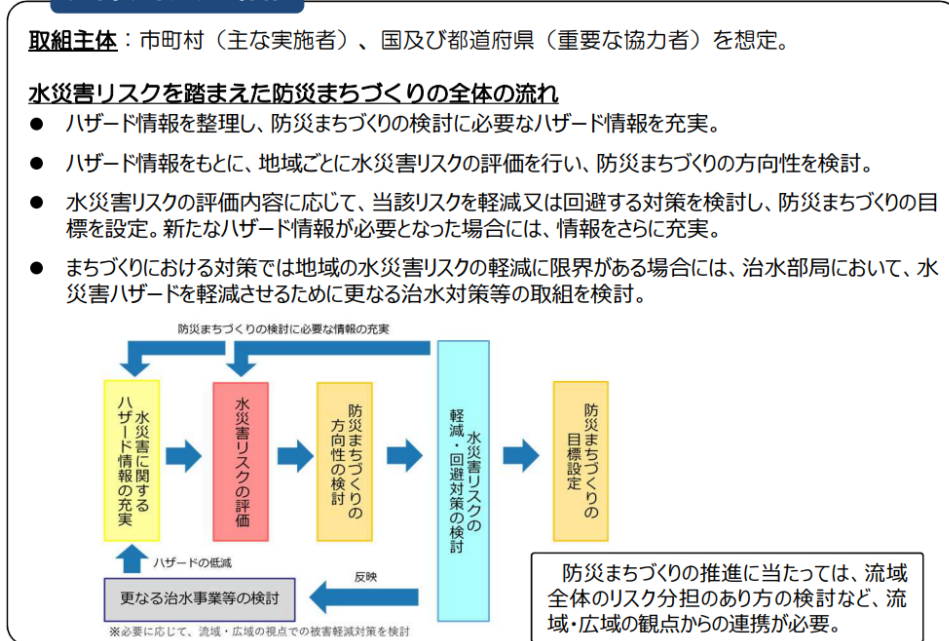


図 水災害リスクを踏まえた防災まちづくりのガイドラインの概要

また、平成23(2011)年3月11日に発生した東日本大震災は、震源から遠く離れた首都圏においても、液状化や大量の帰宅困難者の発生等の被害をもたらしました。千葉県は東日本大震災や最新の科学的知見を踏まえ、平成28(2016)年に地震被害想定調査結果を公表しており、発生が危惧されている首都直下地震などに対する県の防災・減災対策の強化に努めるとしています。

国土交通省は平成26(2014)年「国土強靱化基本計画」を、千葉県でも平成28(2016)年「千葉県国土強靱化地域計画」を策定し、大規模な自然災害等から人命、社会経済の致命傷を回避するための「強さ」と、被害から迅速に回復する「しなやかさ」を備えた、国土、経済社会システムを構築し、想定外の災害等から守る指針を示しています。八千代市でもこれらを受けた国土強靱化地域計画を策定しており、本計画でも連携が求められます。

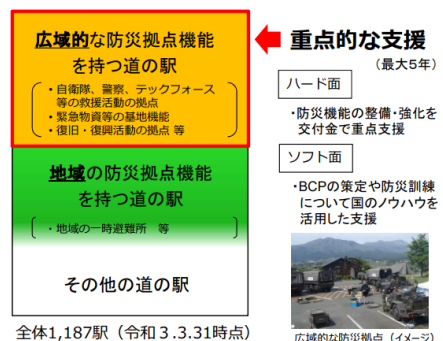
また、国土交通省は令和3(2021)年「関東ブロック 新広域道路交通計画」を策定し、道の駅やちよを「防災道の駅」として選定し、防災拠点としての役割を果たすための、ハード・ソフト両面からの重点的な支援が実施されることが予定されており、大規模災害時等の広域的な復旧・復興活動拠点となる防災道の駅として機能が期待されています。

出典：国土交通省ホームページ

図 「防災道の駅」制度

「防災道の駅」制度

都道府県の地域防災計画等で、**広域的な防災拠点に位置づけられている道の駅**について、「**防災道の駅**」として選定し、防災拠点としての役割を果たすための**重点的な支援を実施**

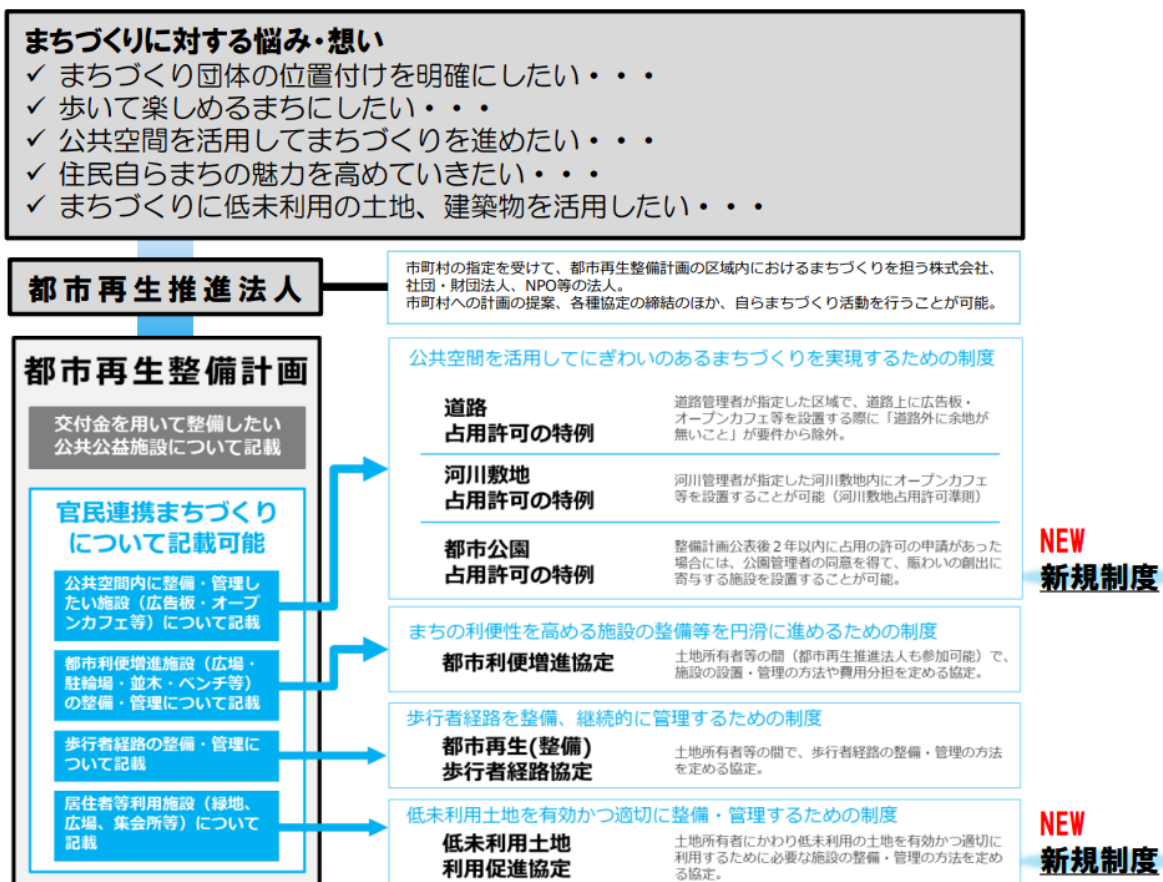


1-3-6 官民連携によるまちづくりの進展

まちづくりに関する取り組みは、これまで行政が中心となって推進してきたところですが、まちづくり会社やNPO等の民間組織がまちづくりに積極的に取り組む事例が増加しています。このような取り組みは、地域の特性に応じたまちのにぎわいや都市の魅力向上等の面からも有効であることから、行政としても積極的に支援していくことが重要となっています。

都市再生特別措置法においても、まちづくりに取り組む団体を支援する制度や、道路や公園等の公共空間を活用してにぎわいのあるまちづくりを実現する制度等、官民連携のまちづくりを推進する制度が新しく創設されています。

国は、官民が連携したまちづくりを一層推進するため、「官民連携まちづくりの進め方～都市再生特別措置法等に基づく制度の活用手引き～」を平成29(2017)年全面改定し、都市再生特別措置法の改正による新規制度の追加や、運用実績・運用事例を盛り込むなど内容の充実を図っています。



出典：国土交通省ホームページ

図 官民連携まちづくりの進め方～都市再生特別措置法等に基づく制度の活用手引き～

1-3-7 新型コロナ危機を契機としたまちづくりの方向性

令和2（2020）に新型コロナウイルス感染症の流行が世界規模で拡大しました。新型コロナウイルス感染症の拡大に伴う甚大な影響は、人々の生命や健康を脅かすとともに、日常生活のみならず、経済・社会全体のあり方、さらには人々の行動様式・意識など多方面に波及していきました。コロナ禍を契機とした生活様式や働き方の変化は、暮らし方や生き方そのものについて新たな価値観をもたらし、ポストコロナにおける豊かな人生を実現するための重要な機会を提供するものとなりました。

国土交通省では、新型コロナ危機を契機としたまちづくりの方向性として論点整理を行いました。新型コロナ危機を踏まえても、都市という場の重要性に変わりはなく、引き続き、都市の持つ集積のメリットを活かしつつ、新型コロナ危機を契機として生じた変化に対応したまちづくりが求められています。

新型コロナ危機を契機としたまちづくりの方向性(概要)(R2.8.31公表)

■新型コロナ危機を契機とした変化

テレワークの進展
全国及び東京圏のテレワーク利用率

(※)テレワーク利用率：インターネット調査モニターである就業主（自営業主を含む）に対して、テレワークの利用の有無を調査し、有と回答した者の割合
(※)東京圏：東京、神奈川、埼玉、千葉
(出典)「第2回テレワークに関する就業意識調査報告書」(令和2年9月2日(公財)NPO法人総合研究所発表)

生活重視に意識が変化

(出典)「新型コロナウイルス感染症の影響下における生活意識・行動の変化に関する調査」(令和2年8月21日内閣府政策統括官(経済社会システム部))

- 職住近接のニーズが高まり、働く場と居住の場の融合が起こっていく可能性
- 東京一極集中の是正が進みやすくなる可能性
- オフィス需要に変化の可能性。老朽中小ビルなどは余剰発生の可能性
- ゆとりあるオープンスペースへのニーズの高まり

※なお、感染症対策という面では、ハード面の対応のみならず、日常の手洗い、体調不良の際は休むといったソフト面の対応の徹底が重要

・感染拡大防止には「三つの密」（密閉・密集・密接）の回避が重要
・感染拡大防止と社会経済活動の両立を図ることが重要

都市の持つ集積のメリットを活かしつつ、「三つの密」の回避、感染拡大防止と経済社会活動の両立を図る新しいまちづくりが必要

■今後の都市政策の方向性

ヒアリングを踏まえれば、人や機能等を集積させる都市そのものの重要性に変わりはなく、国際競争力強化やウォーカーブルなまちづくり、コンパクトシティ、スマートシティの推進は引き続き重要。こうした都市政策の推進に当たっては、新型コロナ危機を契機として生じた変化に対応していくことが必要。

- 大都市は、クリエイティブ人材を惹きつける良質なオフィス、住環境（住宅、オープンスペース、インターナショナルスクール等）、文化・エンタメ機能等を、郊外、地方都市は、住む、働く、憩いといった様々な機能を備えた「地元生活圏の形成」を推進
- 大都市、郊外、地方都市それぞれのメリットを活かして魅力を高めていくことが重要
- 様々なニーズ、変化、リスクに対応できる柔軟性・冗長性を備えた都市が求められる
- 老朽ストックを更新し、ニューノーマルに対応した機能（住宅、サテライトオフィス等）が提供されるリニューアルを促進
- 郊外や地方都市でも必要な公共交通サービスが提供されるよう、まちづくりと一体となった総合的な交通戦略を推進
- 自転車を利用しやすい環境の一層の整備が必要

- 街路空間、公園、緑地、都市農地、民間空地などまちに存在する様々な緑やオープンスペースを柔軟に活用
- リアルタイムデータ等を活用し、ミクロな空間単位で人の動きを把握して、平時・災害時ともに過密を避けるよう人の行動を誘導
- 避難所の過密を避けるための多様な避難環境の整備

良質なオフィス、テレワーク環境の整備

居心地の良いウォーカーブルな空間の創出

都市空間へのゆとり（オープンスペース）の創出

■今後の検討の進め方

上記の都市政策の実現に向けた具体的方策を検討するため、**本年秋頃を目途に有識者からなる検討会**を設置し、検討を深める。

出典：国土交通省ホームページ

図 新型コロナ危機を契機としたまちづくりの方向性

1-3-8 SDGs達成に向けた取り組みの推進

ニューヨーク国連本部において、人間、地球及び繁栄のための行動計画として、17の目標と169のターゲットからなる「持続可能な開発目標（SDGs）」を掲げています。

令和2（2020）年1月には、SDGs達成のための「行動の10年（Decade of Action）」がスタートし、国連に加盟するすべての国は、令和12（2030）年までに、貧困や飢餓、エネルギー、気候変動、平和的社会など、持続可能な開発のための諸目標を達成すべく力を尽くす、としています。

本市でも全市的に取り組みが進められており、第5次総合計画前期基本計画の部門別計画では、“関連するSDGs”を示しています。

SUSTAINABLE DEVELOPMENT GOALS



出典：国際連合広報センター

1-3-9 その他のまちづくりの方向性

ユニバーサル社会実現推進法の公布・施行を背景に、高齢者、障害者等の移動等の円滑化の促進に関する法律（バリアフリー法）が、令和2～3（2020～1）年に相次いで改正され、心のバリアフリーの推進や、公共交通事業者などにおけるソフト対策の強化、公立小中学校等及びバス等の旅客の乗降のための道路施設が新たにバリアフリー基準適合義務施設となるなど、全ての人に利用しやすい社会の実現を図ることが求められています。

第2章 都市構造の情報収集及び分析

(1) 人口・世帯の現状

2-1-1 市域の人口及び世帯数の推移

本市は、昭和30（1955）年以前は農村でしたが、昭和32（1957）年に八千代台団地が完成し、日本の大規模住宅団地発祥の地となりました。

昭和43（1968）年に勝田台団地、昭和45（1970）年に米本団地、昭和47（1972）年に高津団地、昭和51（1976）年に村上団地で入居が始まり、京成本線を交通軸に、多くの新住民を迎え入れる住宅都市として急激に発展し、昭和50（1975）年の国勢調査では、人口10万人以上の市で全国一の人口増加率を示したのち、昭和55（1980）年頃から安定期に入りました。

その後、平成8（1996）年4月に東葉高速線が開通し、市内に新設された4駅を中心に開発が進みましたが、近年は、人口増加率の伸びが縮小し、前年比の人口増加率は1%未満が続いています。

このような状況の中にもありながらも、本市では令和2（2020）年3月末日現在の住民基本台帳人口が200,275人（90,547世帯）となり、20万人都市となりました。

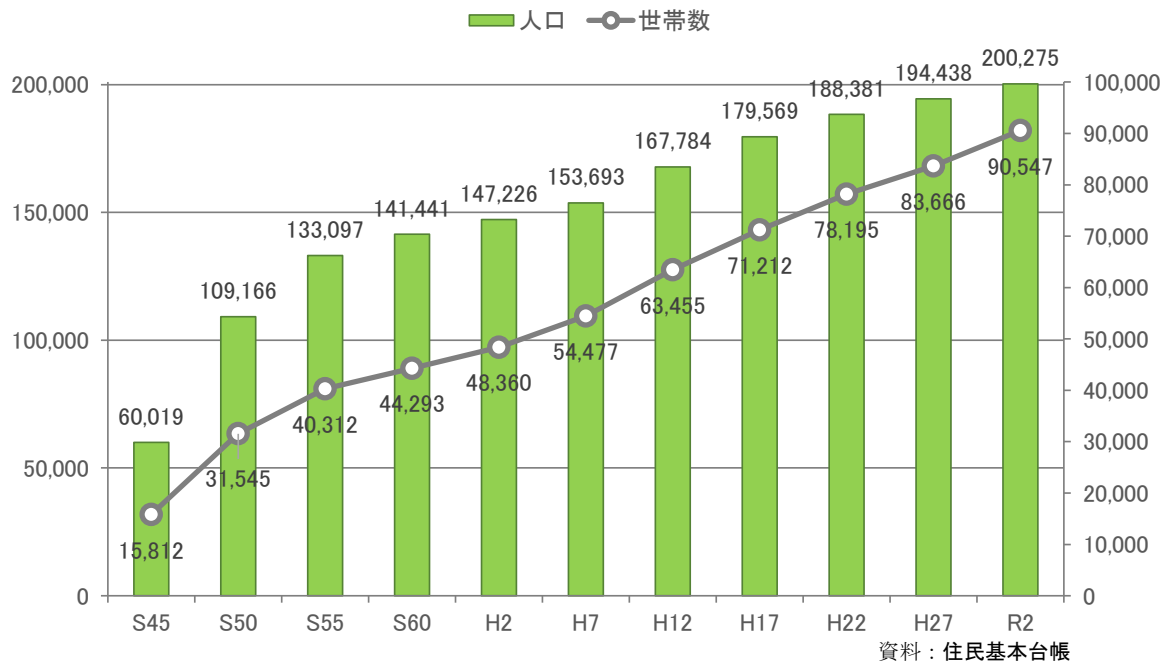
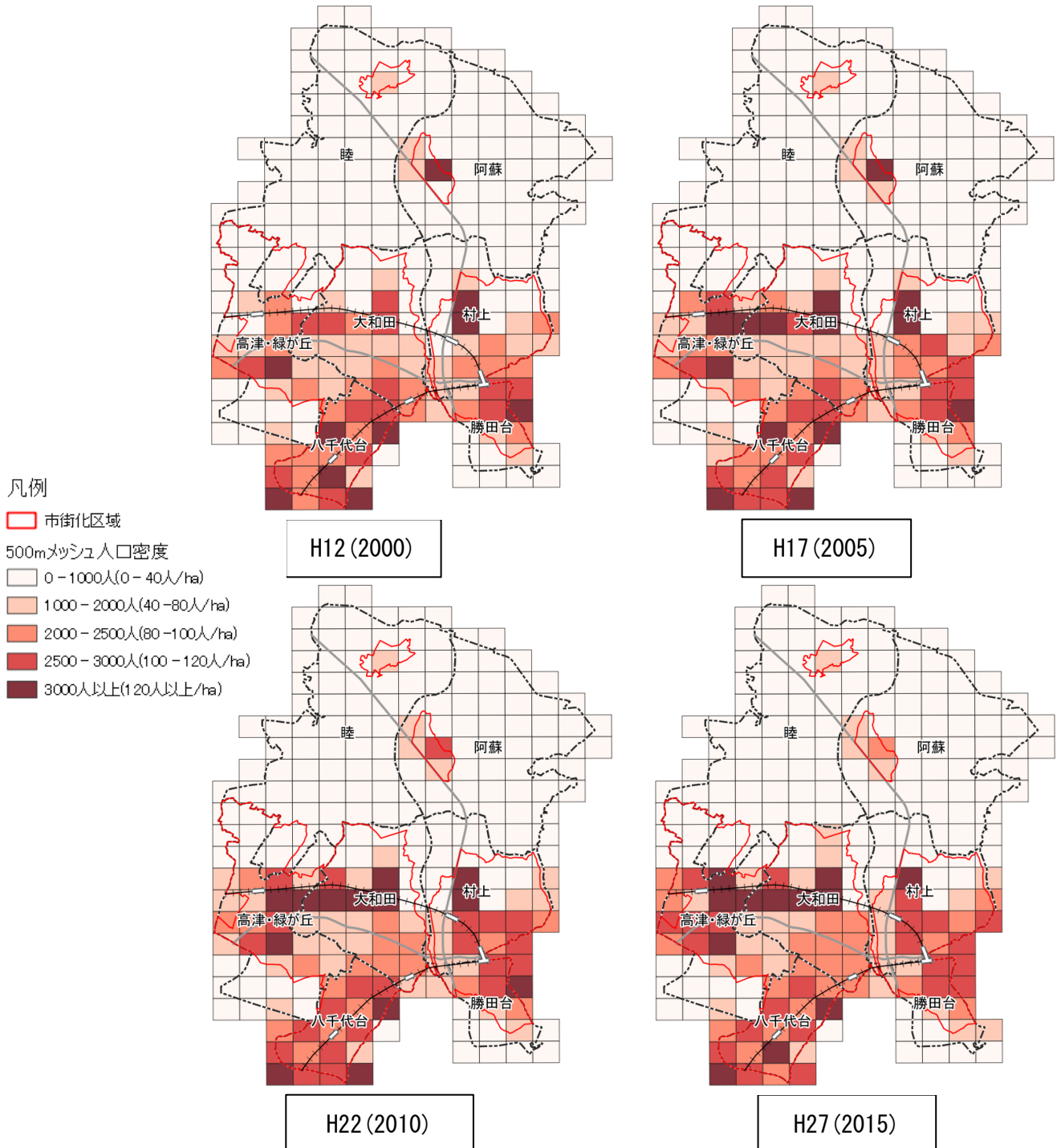


図 人口及び世帯数の推移

2-1-2 メッシュ人口密度の推移

平成27(2015)年の国勢調査500mメッシュ人口密度をみると、市街化区域内は工業団地や整備中だった現在の緑が丘西付近を除き、大部分で市街化区域編入の最低要件となる40人/haを超え、特に八千代緑が丘駅や八千代中央駅周辺、八千代台の一部などでは120人/haを超えています。



資料: 国勢調査

図 メッシュ人口密度の推移 H12, 17, 22, 27

平成27(2015)年の国勢調査から、より細かい250mメッシュの人口密度が公表され、さらに詳細な人口密度の分布をみることができます。

120人/ha以上は鉄道沿いに集中し、このほか高津団地や米本団地の一部も含まれています。一方で駅から離れた地区は、市街化区域の望ましい人口密度である80人/haに満たない地区も多く、これらの地区の今後の更なる人口密度の低下が懸念されます。

なお、参考として国勢調査の平成27(2015)年の人口集中地区も併せて示しますが、上高野工業団地が含まれるほかは、概ね同様の区域となっています。

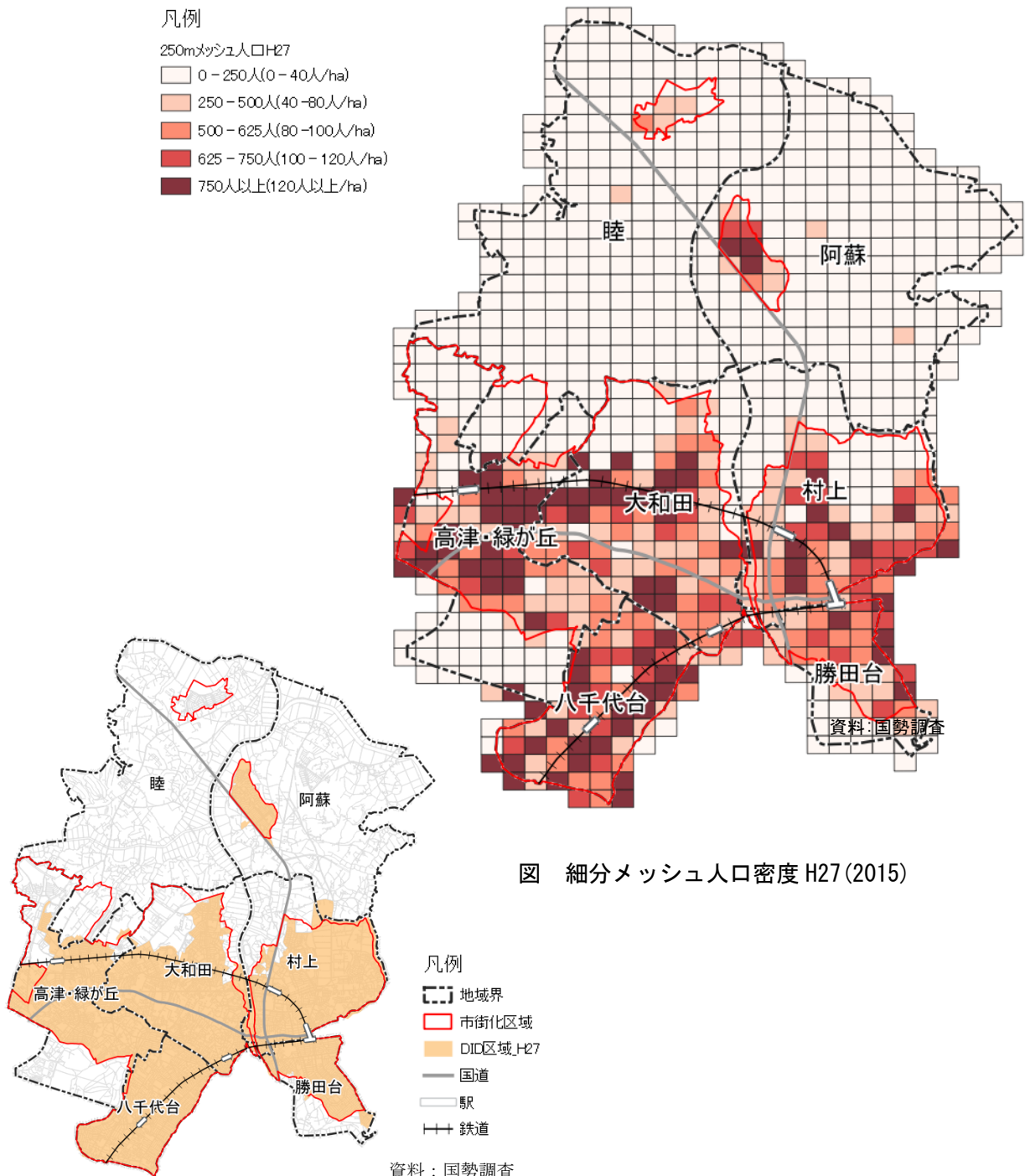


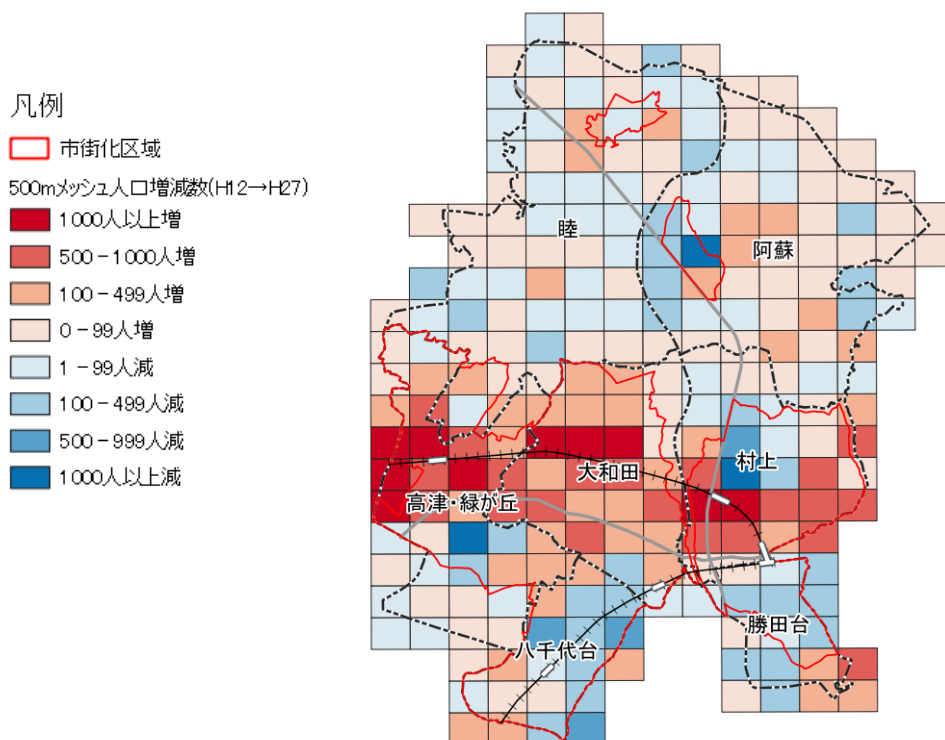
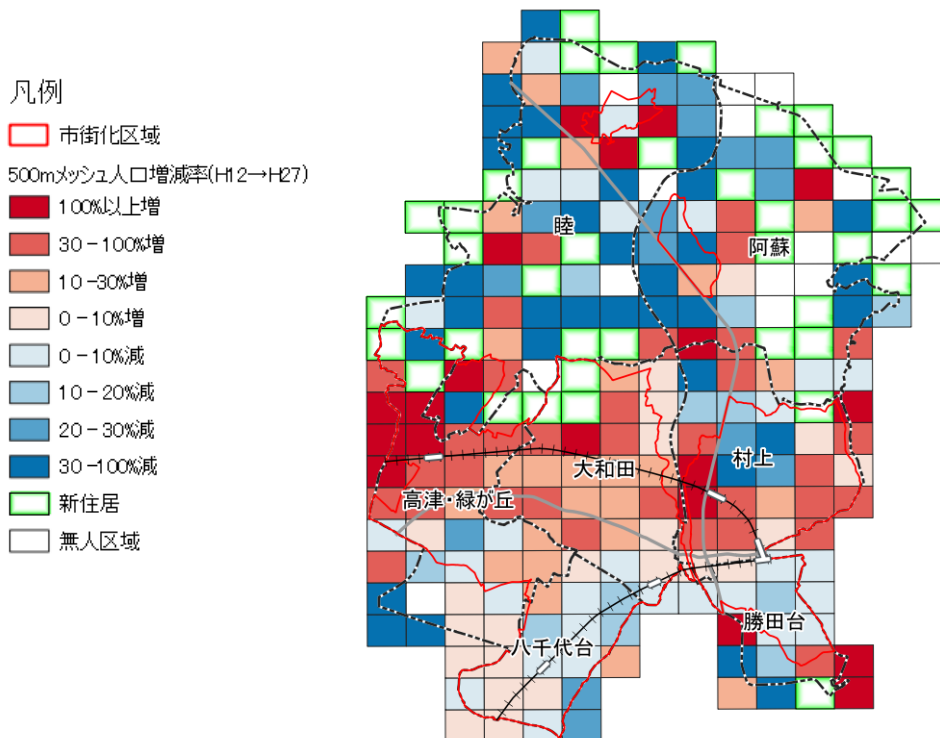
図 細分メッシュ人口密度 H27 (2015)

図 人口集中地区分布 H27 (2015)

資料:国勢調査
国土数値情報をもとに作成・加工

2-1-3 メッシュ人口増減数・増減率の推移

平成12（2000）年からのメッシュ人口増減数・増減率の推移をみると、東葉高速線沿線で人口が増加している反面、市街化調整区域内や勝田台、八千代台、村上、阿蘇で減少傾向がみられます。市街化区域では米本団地、村上団地、高津団地付近の人口減が特筆されます。



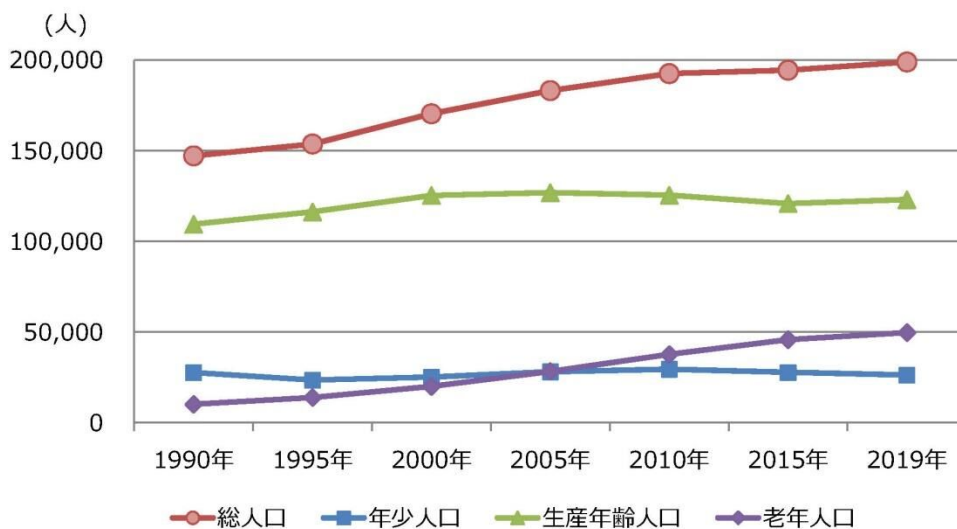
資料：国勢調査

図 メッシュ人口増減数・増減率の推移 H12→27(2000→2015)

2-1-4 市域の年齢別人口

市域の平成2（1990）年以降の住民基本台帳ベースの年齢3区分別人口の推移を見ると、老年人口（65歳以上）が増加傾向を続ける一方、年少人口は平成22（2010）年をピークに増加から減少に転じ、生産年齢人口（15歳～64歳）は、平成7（1995）年から平成17（2005）年にかけて増加し、総人口の拡大につながりましたが、その後は横ばい傾向となっています。

また、老年人口は、平成17（2005）年には年少人口を上回ることとなり、総人口に占める割合が平成31（2019）年には25%にまで高まっていることから、高齢化の進展が顕著となっています。



(各年3月31日現在) 単位：人

	1990年	1995年	2000年	2005年	2010年	2015年	2019年
総人口	147,226	153,693	170,447	183,171	192,570	194,438	198,965
年少人口	27,618	23,500	25,094	28,069	29,442	27,743	26,239
生産年齢人口	109,464	116,310	125,358	126,850	125,476	120,882	123,016
老年人口	10,144	13,883	19,995	28,252	37,652	45,813	49,710
高齢化率	6.9%	9.0%	11.7%	15.4%	19.6%	23.6%	25.0%

※人口は外国人を含む（ただし、1990、1995年の人口は外国人を含まない）

※年少人口は0～14歳、生産年齢人口は15～64歳、老年人口は65歳以上

※高齢化率：総人口に対する老年人口の占める割合

資料：住民基本台帳

出典：八千代市人口ビジョン(R2(2020).3)

図 年齢3区分別人口の推移

2-1-5 小地域別高齢化率の推移

平成12（2000）年からの小地域別高齢化率の推移をみると、市街化調整区域内の高齢化率の進行が顕著で、市街化区域内では京成本線沿線の八千代台・大和田・勝田台や、米本・高津・村上のUR団地でも高齢化が進行しています。なお、平成27（2015）年以前の年齢区分別人口は小地域のみ公表されています。

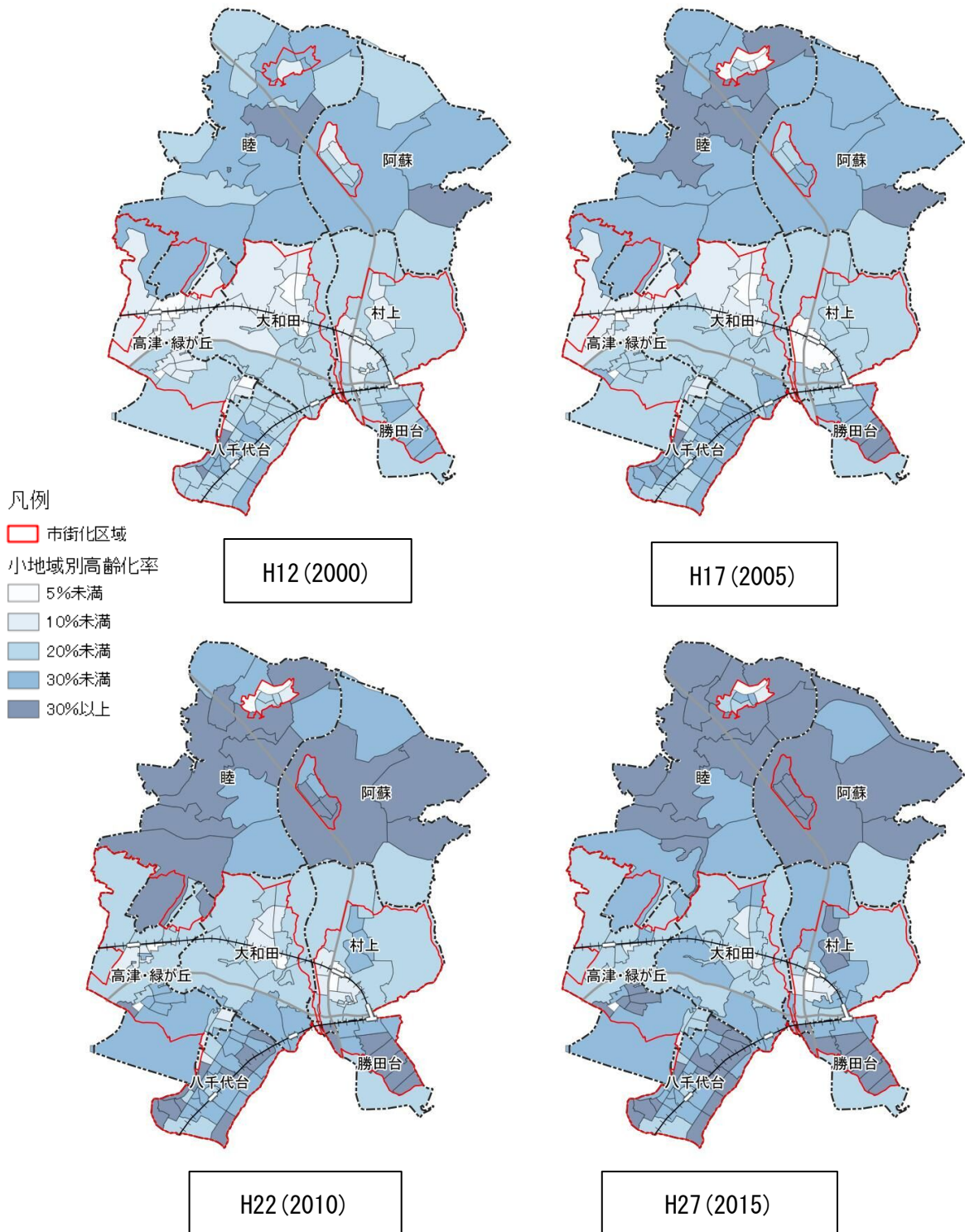


図 小地域別高齢化率の推移 H12, 17, 22, 27

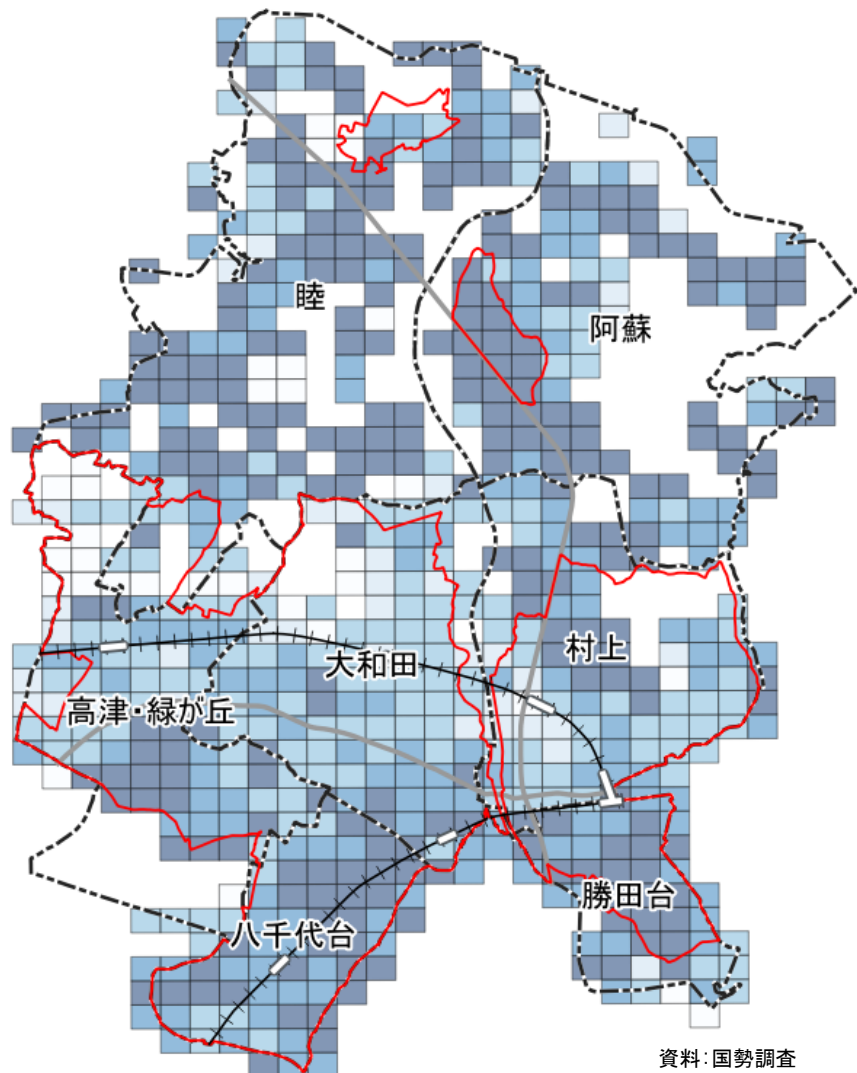
資料: 国勢調査

平成27（2015）年の国勢調査より、250mメッシュの年齢区分別人口が公表されていることから、メッシュ別の高齢化率についても整理しました。

小地域でも示されていますが、市街化調整区域の睦、阿蘇のほか、市街化区域内では京成本線沿線の八千代台・大和田・勝田台や、米本・高津・村上のUR団地などの高齢化率が高くなっていることがうかがえます。これに対して、東葉高速線沿線の地区は高齢化率が10～20%代の地区が多くなっています。

凡例

- 市街化区域
- 250mメッシュ高齢化率H27
- 0-5%
- 5-10%
- 10-20%
- 20-30%
- 30%以上



資料：国勢調査

図 細分メッシュ高齢化率 H27(2015)

2-1-6 市域の将来人口推計

令和2(2020)年3月に改定した、八千代市人口ビジョン(以下、「人口ビジョン」という)における将来人口推計において、本市の総人口は、令和7(2025)年までは増加を続け、これをピークとして以後は全国の傾向と同様、減少に転じ、令和12(2030)年には20万3千人、令和22(2040)年には約19万5千人、令和42(2060)年には約17万3千人にまで減少すると予想しています。また、国立社会保障・人口問題研究所(以下、「社人研」という。)の推計では、令和12(2030)年には18万9千人、令和22(2040)年には約18万1千人と推計されています。本計画の目標年度は2042年度であり、人口ビジョンでは目標年次の想定人口を約19万2千人としています。

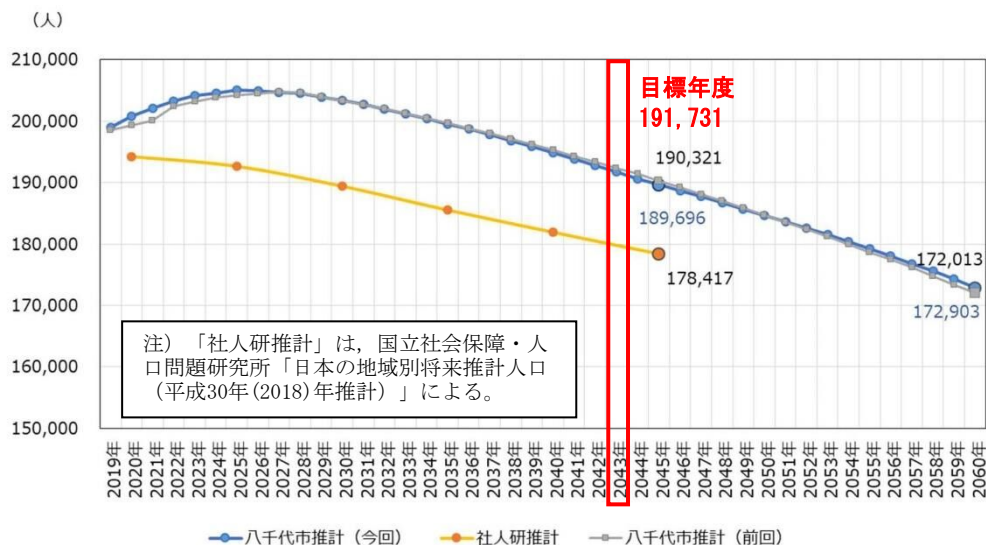


図 八千代市将来人口推計 出典:八千代市人口ビジョン(R2(2020).3)

人口ビジョンでは、将来の年齢3区分別人口(年少人口(14歳以下)、生産年齢人口(15~64歳)、老年人口(65歳以上))について、年少人口は一貫して減少傾向、生産年齢人口は令和7(2025)年以降で減少、老年人口は令和32(2050)年まで増加し、以後は緩やかに減少に転ずると推計しています。

このうち、高齢化率(65歳以上の人口割合)は、現状の25%程度から、令和12(2030)年には26.5%、令和22(2040)年33.1%、令和42(2060)年には37.4%に上昇すると推計しています。

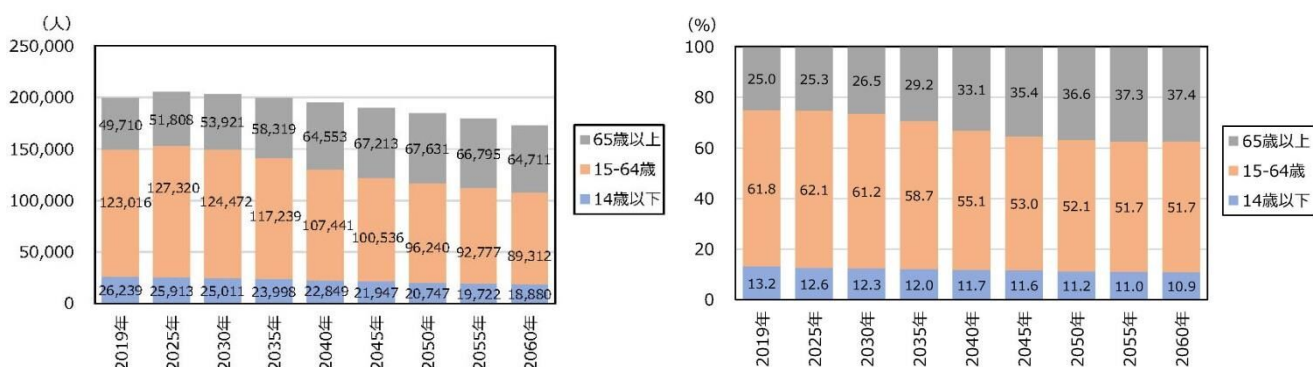
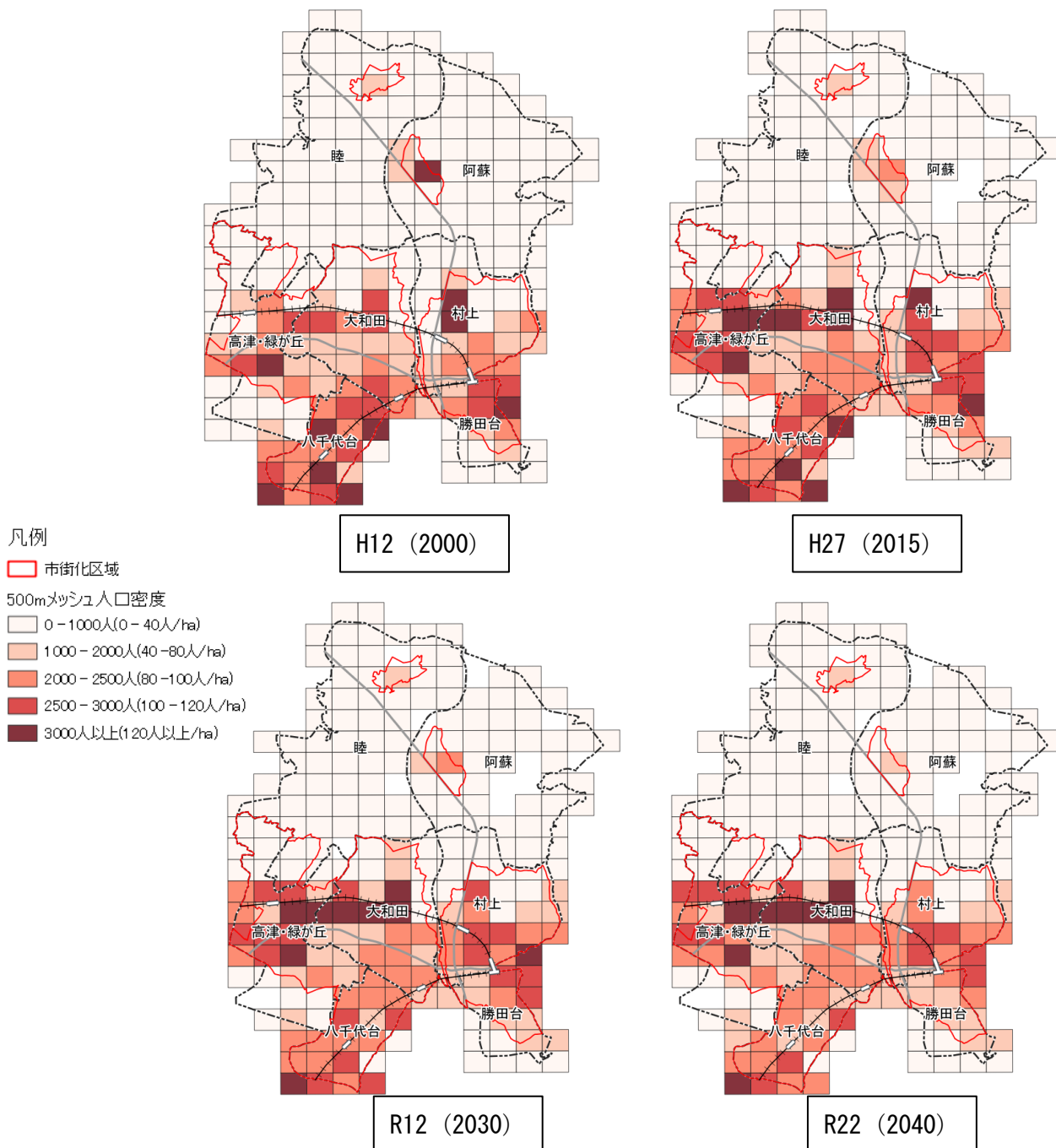


図 将来の年齢3区分別人口 出典:八千代市人口ビジョン(R2(2020).3)

2-1-7 将来のメッシュ人口密度の推移と人口の変化動向

平成27(2015)年国勢調査の結果をもとに、コーホート要因法で推計した500mメッシュ別将来推計人口の結果をみると、市街化区域内は80人/haが維持される地区も多くなっています。八千代緑が丘駅～八千代中央駅付近については、令和12(2030)年、令和22(2040)年とも120人/ha以上の高い人口密度を維持する一方、村上、八千代台、勝田台などの市街地では120人/haの地区がなくなり、人口密度低下の進行が想定されます。

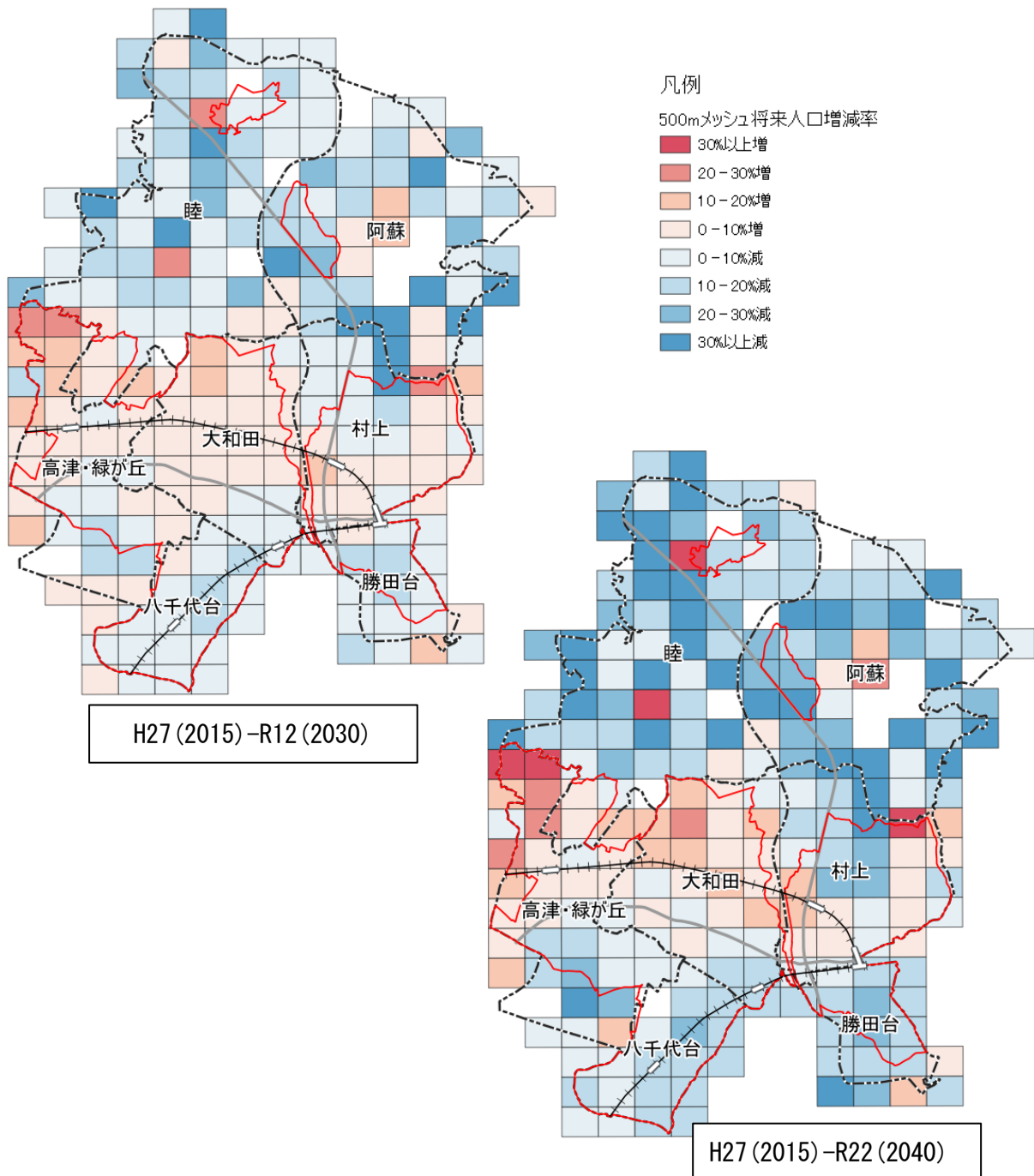


資料：国勢調査(H12, 27)
国土数値情報 500mメッシュ別将来推計人口 (H30(2018)国政局推計)

図 将来メッシュ人口密度の推移 2000, 2015, 2030, 2040

平成27（2015）年と500mメッシュ別将来推計人口の令和12（2030）年、令和22（2040）年の増減率を比較すると、増加率が高いのは市街化区域では緑が丘西、村上の一部で市街化調整区域では睦の一部となっています。また、東葉高速線沿いもわずかに増加傾向が続くことが想定されます。

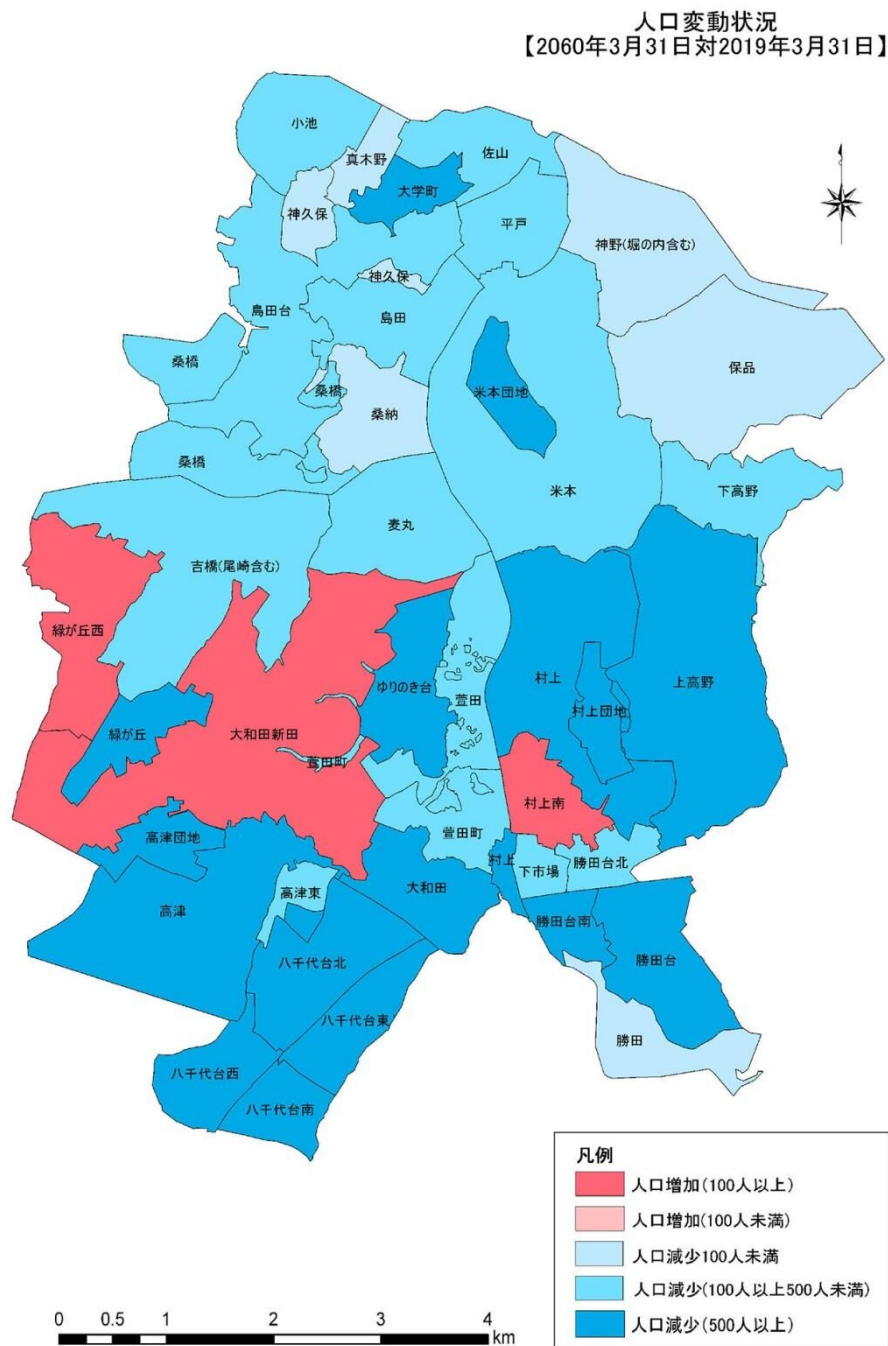
減少率が高い地区は市街化調整区域が全般的に多く、市街化区域でも米本・高津・村上のUR団地、八千代台・大和田・勝田台では減少傾向が想定されます。



資料：国土数値情報 500mメッシュ別将来推計人口（H30(2018)国政局推計）

図 将来メッシュ人口増減率 2000-2030, 2015-2040

人口ビジョンでも同様な推計がなされ、40地区別に令和22（2040）年及び令和42（2060）年の推計人口の変動をみると、現状に対して増加する地区はわずかであり、減少する地区が多くを占めています。特に、高津団地、村上団地、米本団地などの団地が大きく減少することが推計されています。

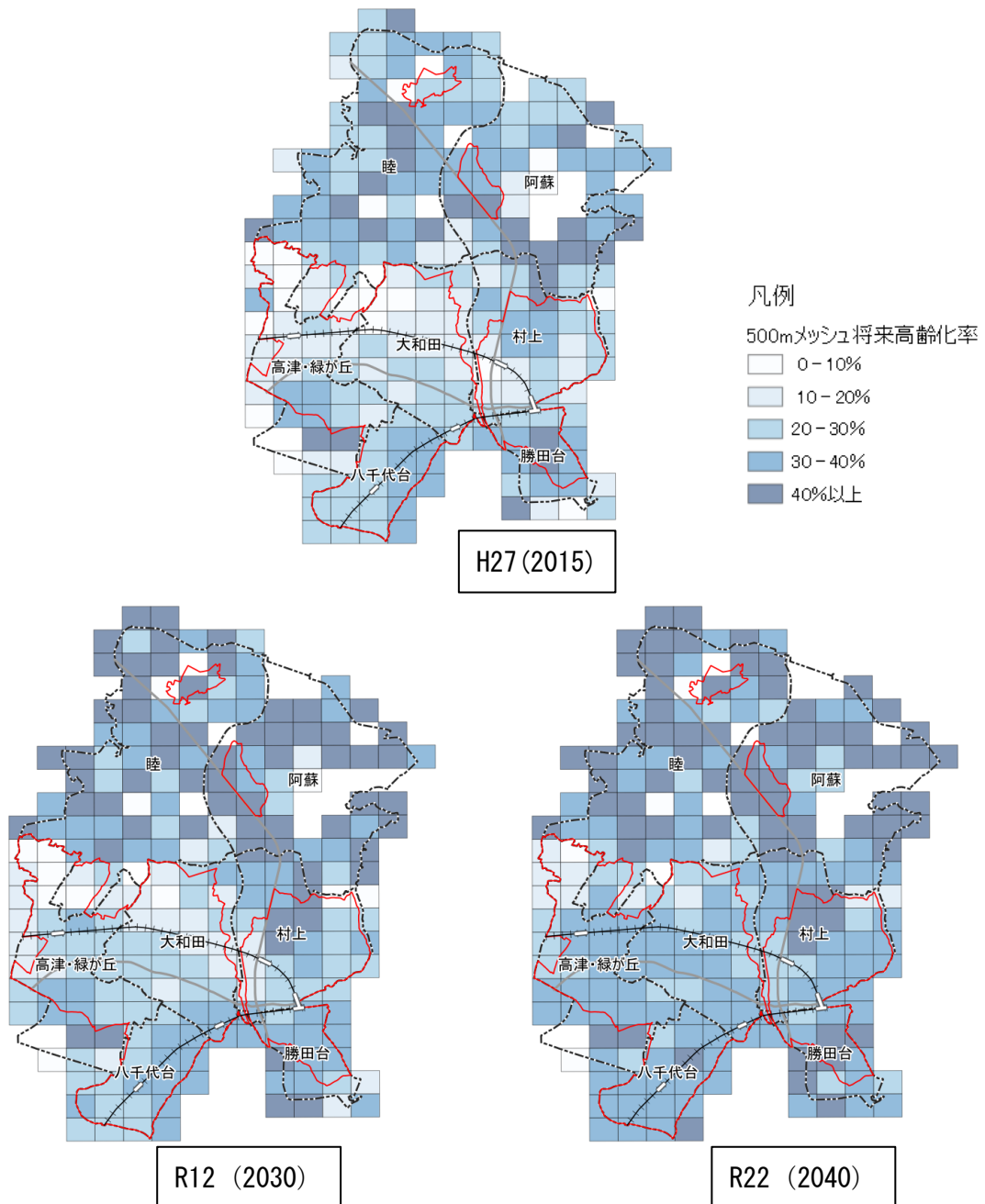


出典：八千代市人口ビジョン(R2(2020).3)

人口ビジョンによる地域別人口将来変動状況

2-1-8 将来のメッシュ高齢化率・後期高齢者数の推移

500mメッシュ別将来推計における高齢化率(65歳以上)は、平成27(2015)年に対し、市街化調整区域で高齢化の進行が著しく、令和22(2040)年には大部分が40%以上となります。市街化区域では、米本団地、村上団地、勝田台、八千代台の一部で令和22(2040)年に40%以上となります。また、平成27(2015)年時点で人口密度が高く、高齢化率も低い八千代緑が丘駅～八千代中央駅付近も含め、令和22(2040)年には市街化区域の大部分で30～40%の高齢化率になることが想定されます。

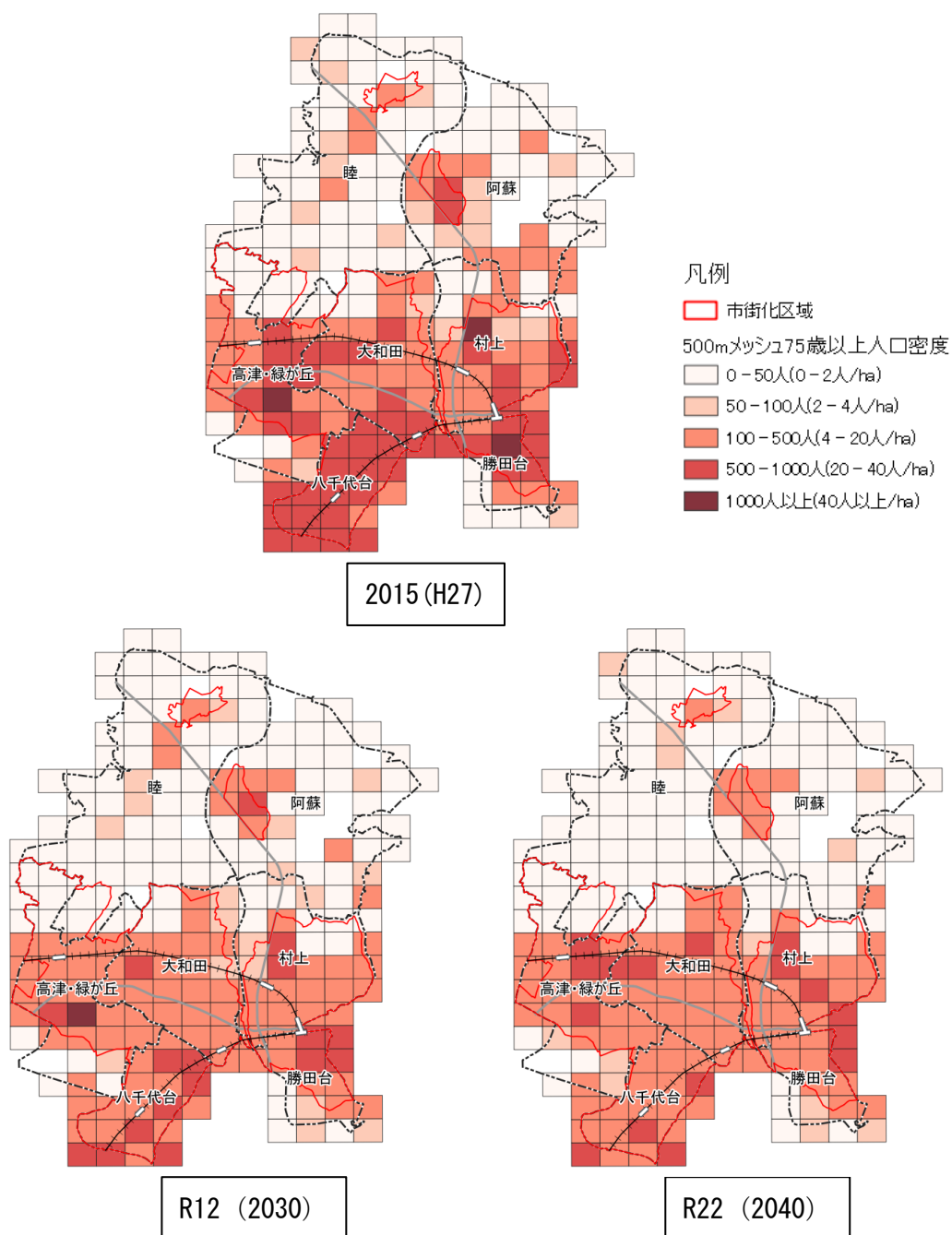


資料：国勢調査(H27)
国土数値情報 500mメッシュ別将来推計人口(H30(2018)国政局推計)

図 将来のメッシュ高齢化率の推移 2015, 2030, 2040

500mメッシュ別将来推計における75歳以上の後期高齢者数は、平成27(2015)年は村上、勝田台、高津で1,000人以上の区域が見られ、市街化区域では鉄道沿いの区域を中心に500~1,000人の区域が集中しています。

しかし、令和12(2030)年、令和22(2040)年と時代が進むごとに、市街化区域の大部分が100~500人の区域となり、後期高齢者は減少傾向となります。

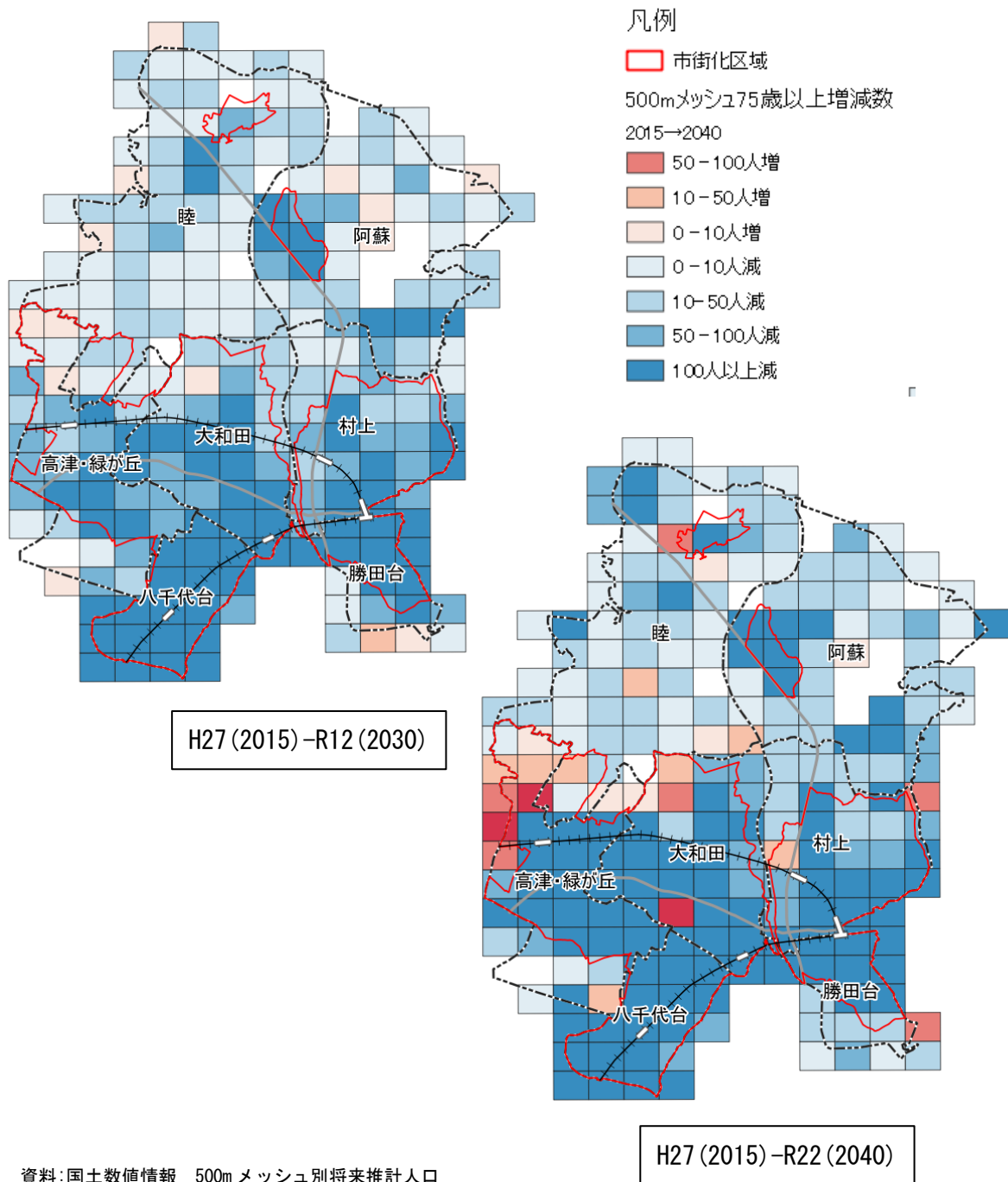


資料：国勢調査(H27)
国土数値情報 500mメッシュ別将来推計人口(H30(2018)国政局推計)

図 将来のメッシュ後期高齢者数の推移 2015, 2030, 2040

500mメッシュ別後期高齢者数の増減数について、平成27(2015)年に対する増加数は令和12(2030)年では増加はわずかで、令和22(2040)年で増加数が多いのは八千代中央駅周辺と八千代緑が丘駅周辺をはじめ、東葉高速線沿線は、後期高齢者数が増加傾向となることが想定されます。

後期高齢者数の減少は市街化区域が全般的に多く、東葉高速線沿線以外の地区では100人以上減となっています。



資料：国土数値情報 500mメッシュ別将来推計人口 (H30(2018)国政局推計)

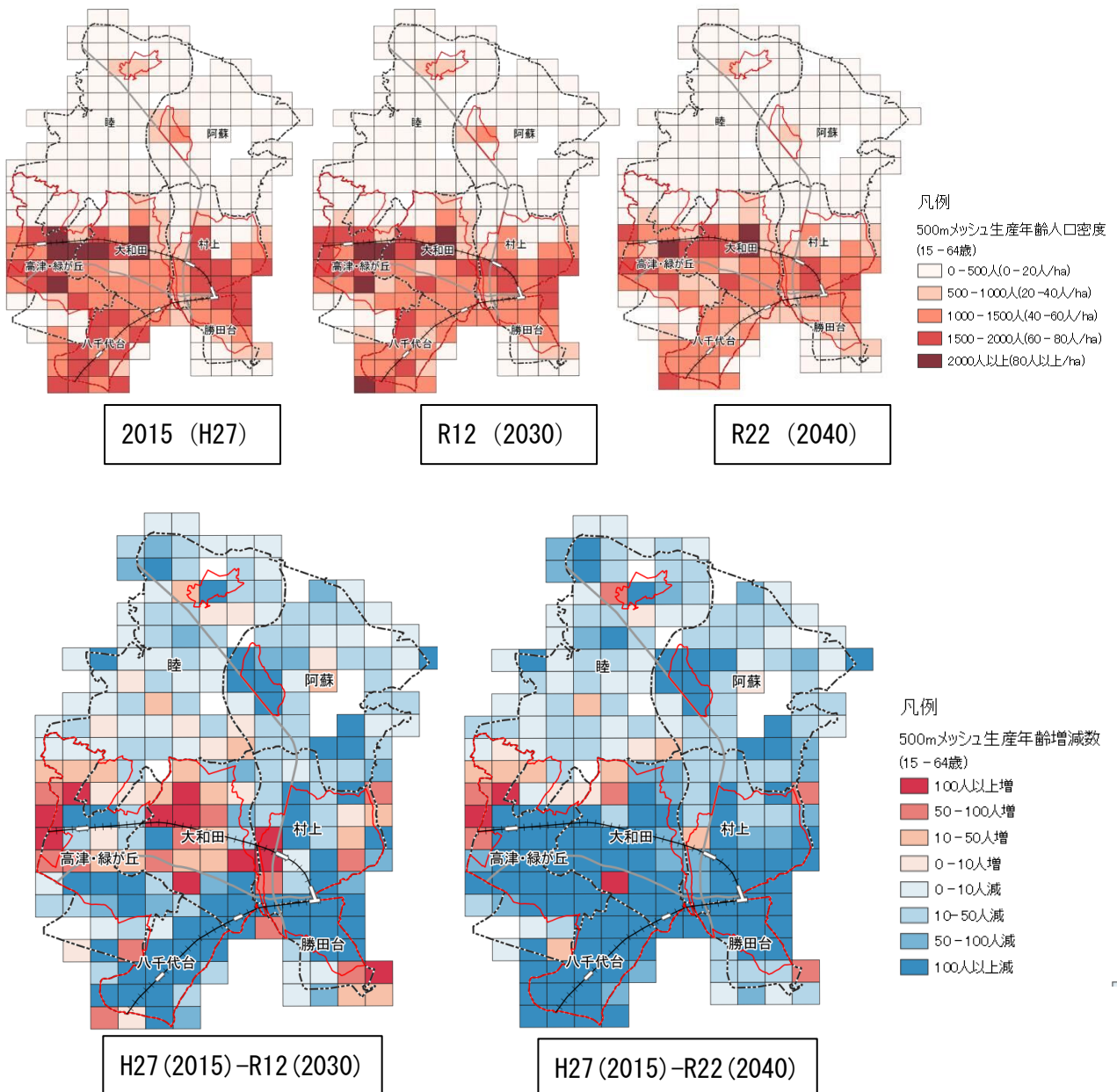
図 将来メッシュ後期高齢者増減数 2000-2030, 2015-2040

2-1-9 将来のメッシュ生産年齢人口の推移

500mメッシュ別将来推計における生産年齢人口については、15-64歳と20-75歳の2通りを推計しました。

一般的な生産年齢人口である15-64歳では、平成27(2015)年は八千代緑が丘駅~八千代中央駅付近で2,000人以上の区域が多くなっていますが、令和22(2040)年にはその範囲が縮小しています。

増減数でみると、令和12(2030)年までは東葉高速線沿線で増加していますが、令和22(2040)年では、増加は緑が丘西などに限定され、市街化区域内では全体的に減少傾向となります。

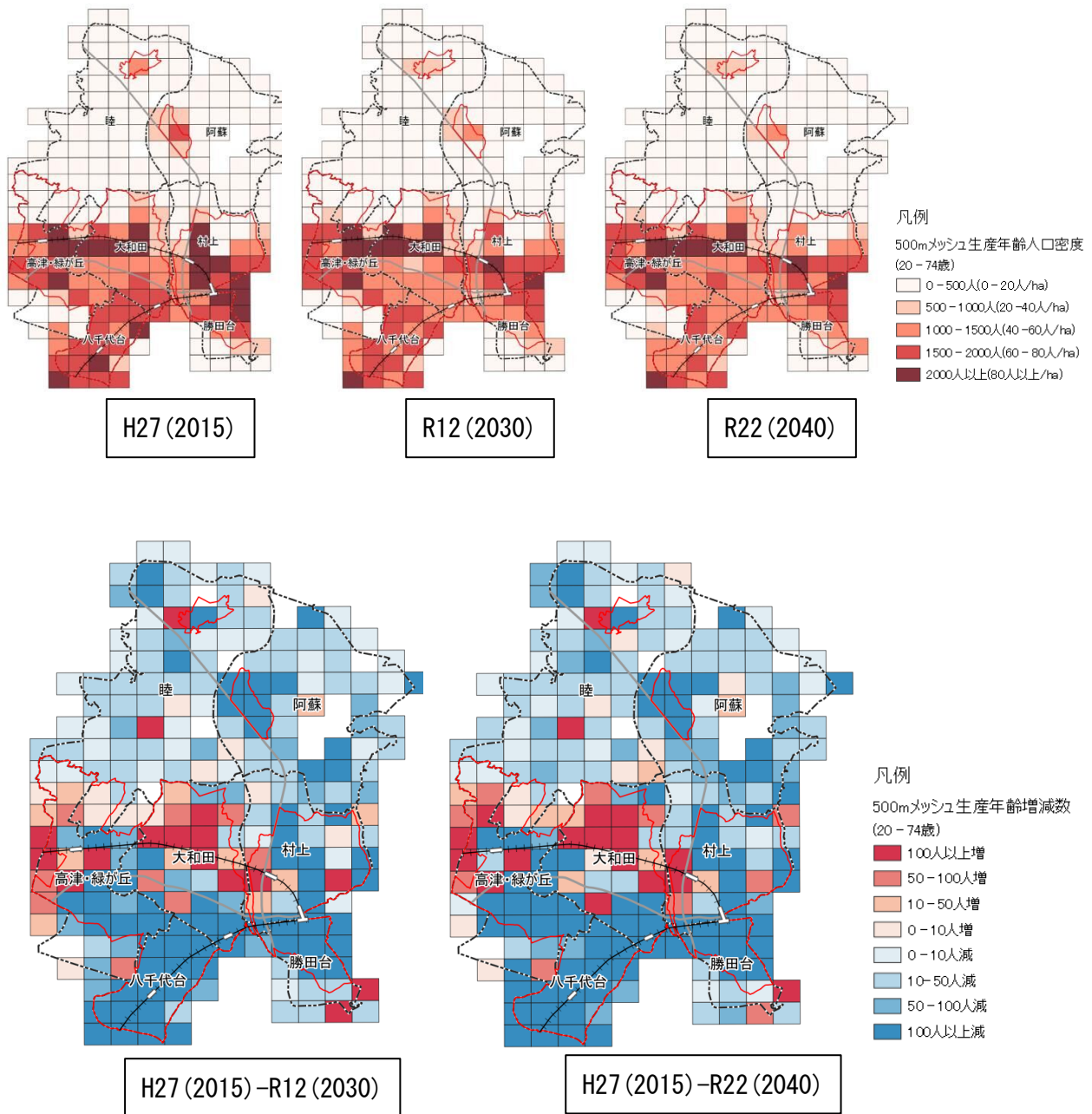


資料: 国勢調査 (H27)
国土数値情報 500mメッシュ別将来推計人口 (H30(2018) 国政局推計)

図 将来のメッシュ生産年齢人口(15-64歳)の推移 2015, 2030, 2040

現実的な生産年齢人口である20-75歳では、八千代緑が丘駅～勝田台駅付近まで平成27（2015）年で2,000人以上の区域が多く、令和22（2040）年にはその範囲が縮小していますが、15-64歳に比べて、2,000人以上の区域が多く残ります。

増減数でみると、15-64歳では令和22（2040）年の増加は限定的でしたが、20-75歳では令和22（2040）年まで東葉高速線沿線を中心に増加する傾向がみられます。



資料：国勢調査(H27)
国土数値情報 500mメッシュ別将来推計人口(H30(2018)国政局推計)

図 将来のメッシュ生産年齢人口(20-75歳)の推移 2015, 2030, 2040

(2) 土地利用の現状

2-2-1 土地利用の現状

本市の土地利用は、中南部に人口の多くが集中する市街地があります。北部は市域の半分を占める農村地帯で多くの緑が残され、里山、谷津等が見られる自然豊かな地域です。

田・畑・山林等の自然的土地利用は全体の37.8%、住宅等の都市的土地利用は全体の62.2%を占めています。

平成27(2015)年からの地目別土地面積の推移では、田・畑・山林等の面積は減少する一方、宅地やその他等の面積が増加しています。

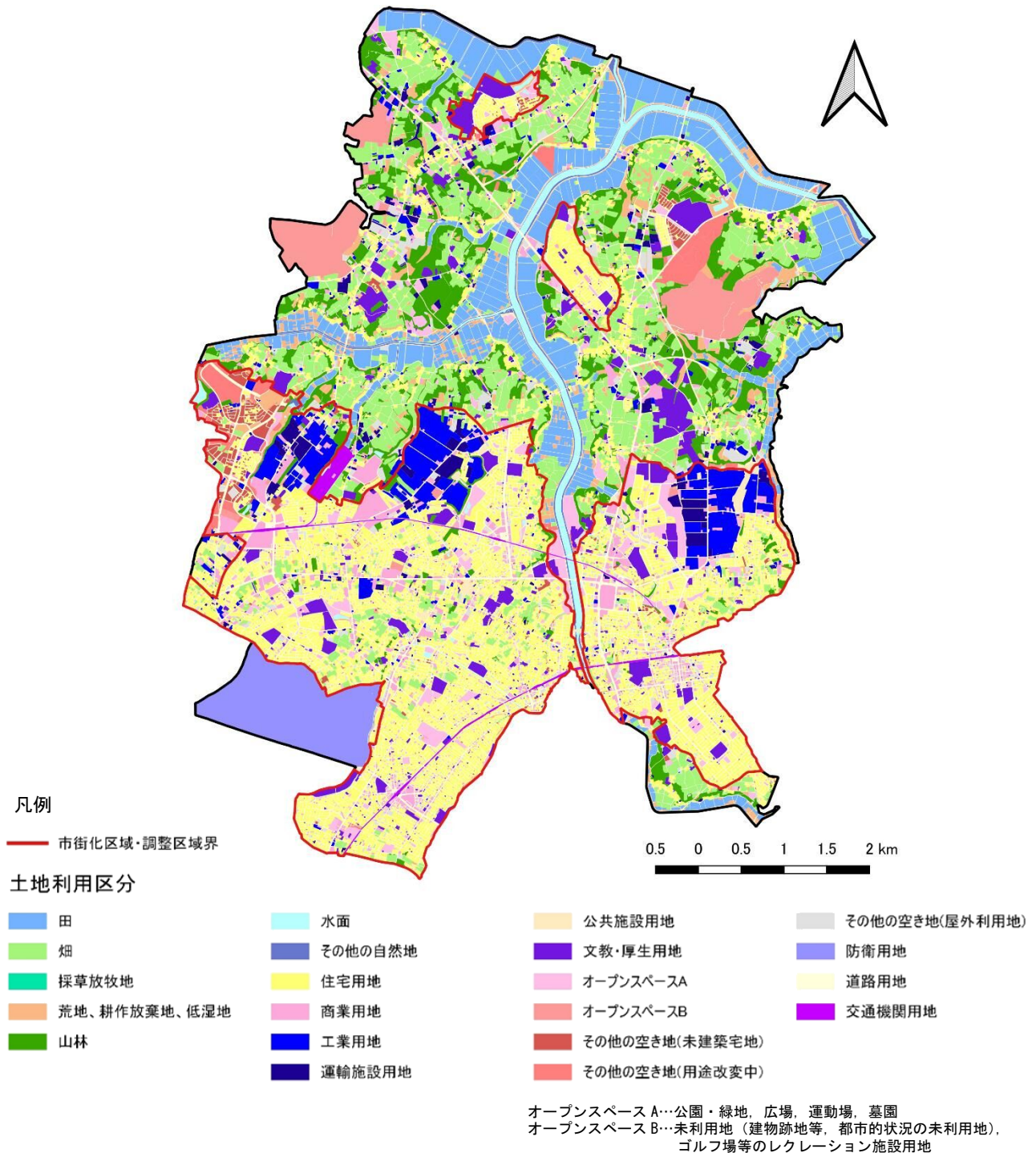
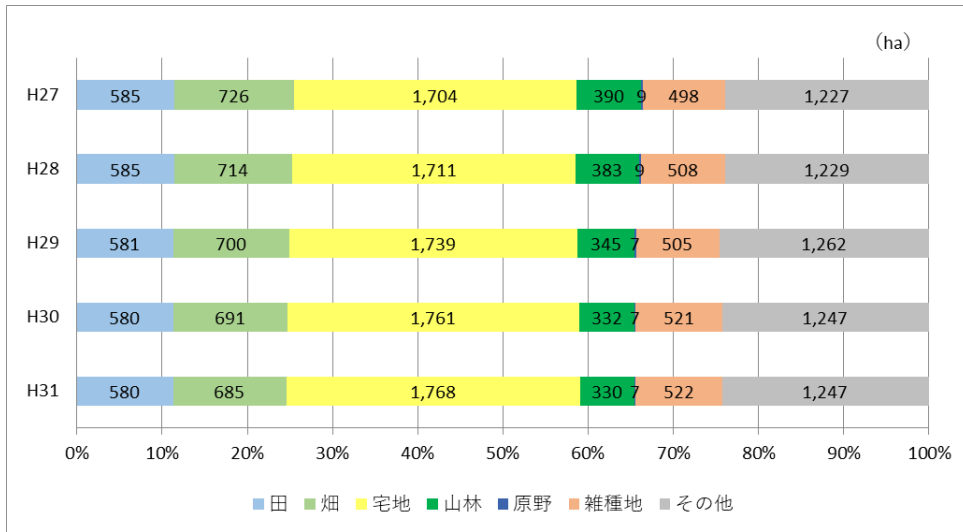


図 土地利用現況



資料：R1(2019)八千代市統計書

図 地目別土地面積の推移

表 土地利用別面積と割合

	割合	面積(ha)
田	9.7	498.7
畑	13.5	693.4
採草放牧地	0.0	0.0
荒地・耕作放棄地	4.1	210.1
山林	7.7	396.9
水面	1.9	99.4
その他自然地	0.9	45.1
自然的土地利用	37.8	1943.6
住宅用地	21.0	1078.3
商業用地	4.5	233.2
工業用地	3.8	193.9
道路・交通等用地	13.3	685.5
公共・文教・厚生用地	5.1	263.0
公園・緑地等用地	2.9	148.1
未利用地等	8.4	430.6
防衛用地	3.2	162.8
都市的土地利用	62.2	3195.4
合計	100.0	5139.0

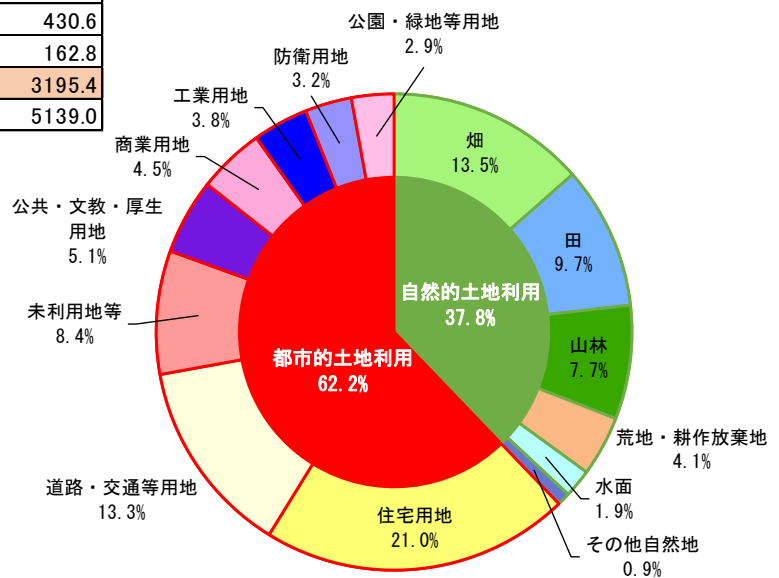
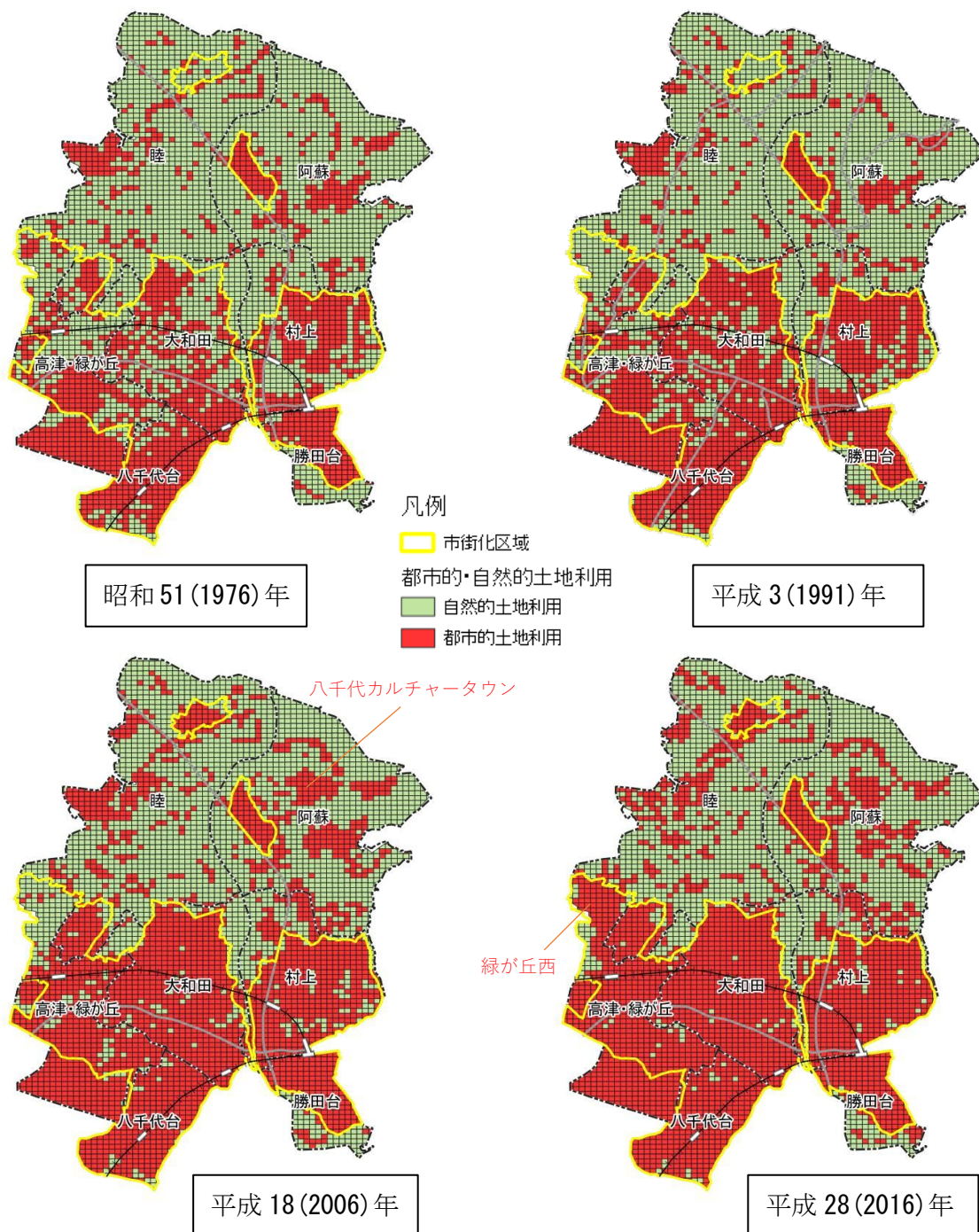


図 土地面積割合

資料：H28年度都市計画基礎調査

2-2-2 都市的土地利用と自然的土地利用の推移

国土数値情報の細分メッシュ(100mメッシュ)土地利用から、都市的土地利用と自然的土地利用の推移をみると、昭和51(1976)年には、住宅団地や工業団地のほか、京成本線沿いを中心に都市的土地利用が形成されていました。平成8(1996)年の東葉高速線開通以降、沿線の市街化が急速に進み、平成28(2016)年には緑が丘西も市街化され、市街化区域内はほぼ都市的土地利用で占められました。市街化調整区域で都市的土地利用の大きな増加となったのは、大規模な開発が行われている八千代カルチャータウン地区周辺などとなっています。



資料：国土数値情報 土地利用細分メッシュデータ

図 都市的土地利用と自然的土地利用の推移(昭和51,平成3,18,28年)
 ※位置がわかるよう地図データ(鉄道,主要道路,地域名)は全ての年で同様のものを利用しています

都市的土地利用と自然的土地利用について、昭和51（1976）年と平成28（2016）年の土地利用をそれぞれ重ねると、都市的土地利用が東葉高速線沿線で増加し、同じ場所の自然的土地利用が減少しており、市街化区域内の自然的土地利用がごくわずかとなっていることがわかります

凡例

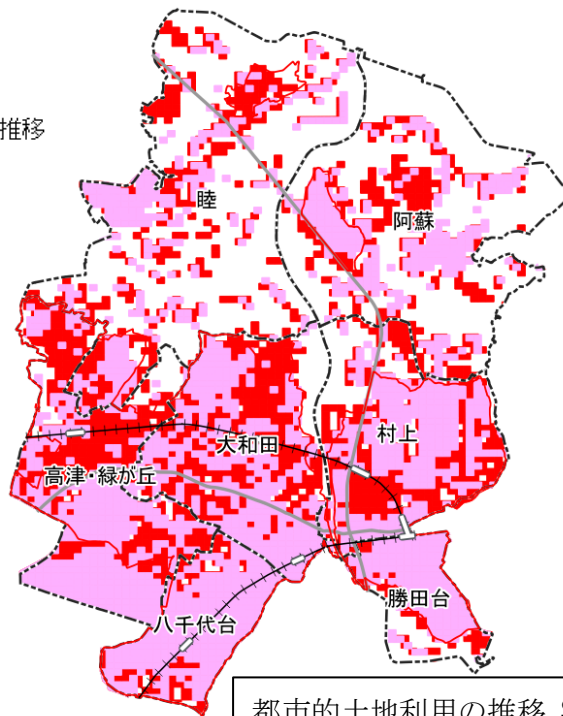
市街化区域

都市的・自然的土地利用の推移

都市的土地利用

S51

H28



都市的土地利用の推移 S51-H28 (1976-2016)

凡例

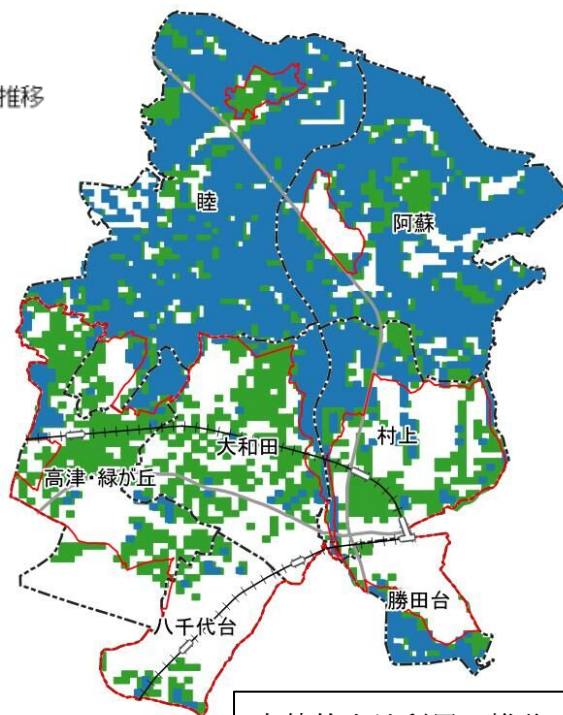
市街化区域

都市的・自然的土地利用の推移

自然的土地利用

S51

H28



自然的土地利用の推移 S51-H28 (1976-2016)

資料:国土数値情報 土地利用細分メッシュデータ

図 都市的土地利用と自然的土地利用の重ね図(1976→2016)

※位置がわかるよう地図データ(鉄道, 主要道路, 地域名)は全ての年で同様のものを利用しています

2-2-3 市街地開発事業の状況

本市においては、都市的土地利用の形成は市街地開発事業を中心に進められてきました。

昭和32年（1957年）に、八千代台団地が完成し、昭和43年（1968年）に勝田台団地が整備され、昭和45年（1970年）に米本団地、昭和47年（1972年）に高津団地、昭和51年（1976年）に村上団地が入居を開始し、京成本線沿線を中心に、住宅都市として市街地の形成が進みました。

平成8年（1996年）4月に東葉高速線が開通し、市内に新設された4駅を中心に土地区画整理事業が行われ、新たな市街地が形成されました。

市街地開発事業等の完了・施工中の面積は1,229.1haであり、市全域の24%、市街化区域面積の55%が市街地開発事業等により形成されています。

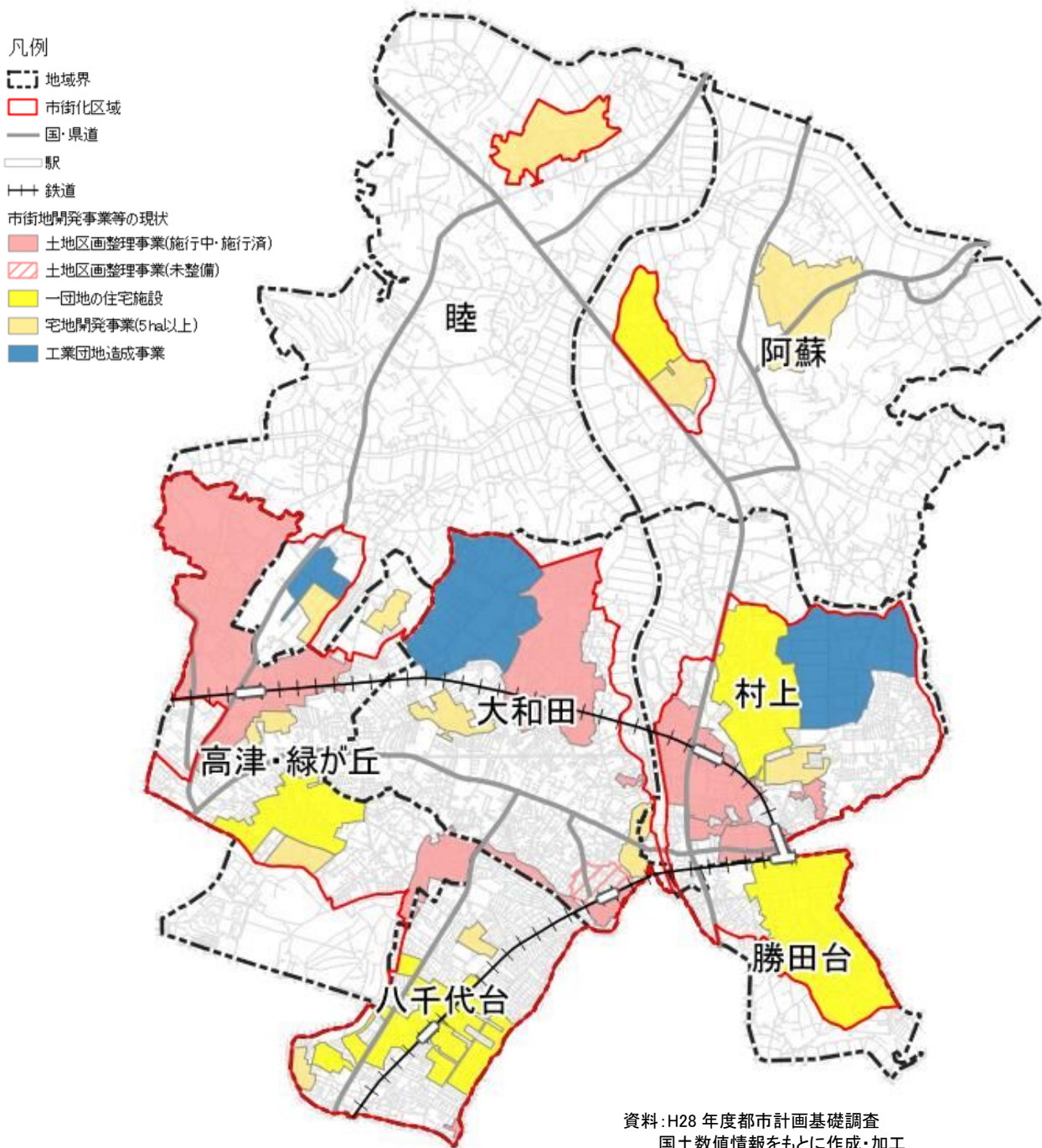


図 市街地開発事業等の状況

2-2-4 住宅地の密度分布状況

平成28(2016)年度都市計画基礎調査の土地利用現況図より住宅地を抽出し、平面的な住宅地密度分布状況をGISにより解析した結果、市街化区域内の大部分で住宅地密度が50%以上となり、広い範囲に住宅地が高い密度で分布していることがわかります。

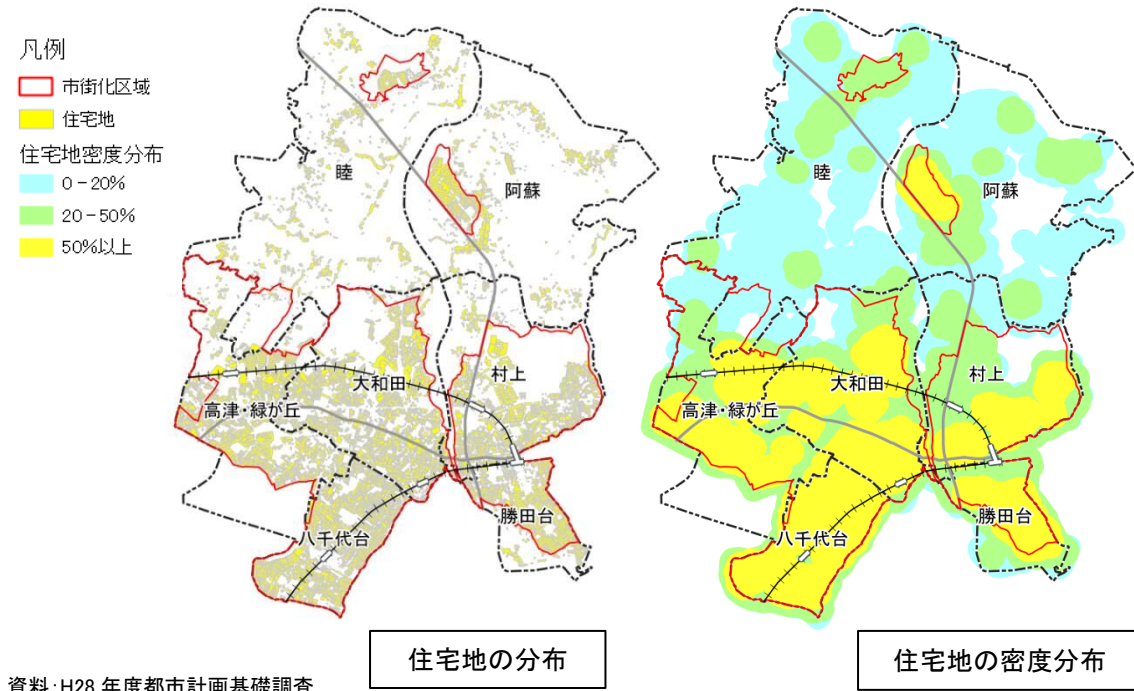


図 住宅地の密度分布状況

これを、先に作成した細分メッシュ人口密度と比較すると、住宅地は既成市街地の基準値40人/h a以上で概ね占められています。しかし、鉄道から離れた地区を中心に市街化区域の目標人口密度(80人/h a)に満たない地区もみられ、住宅地内の人口の空洞化が懸念されます。

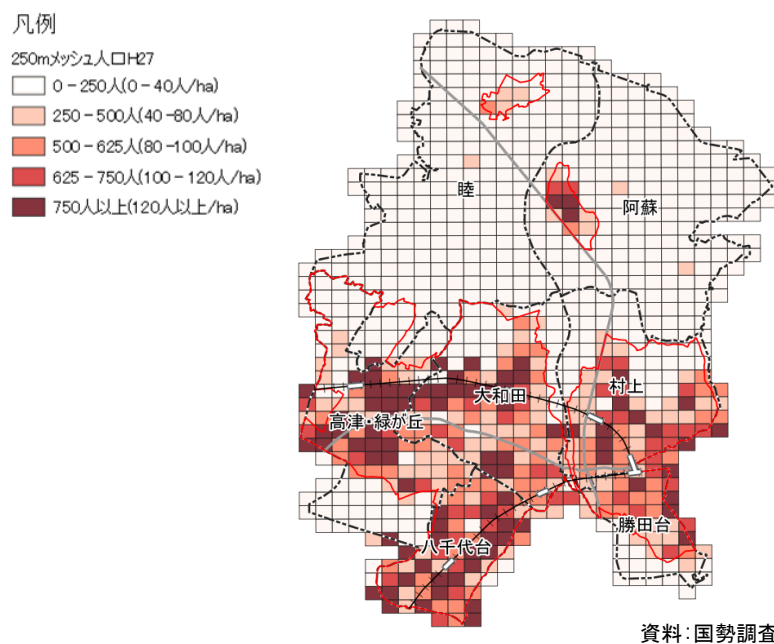
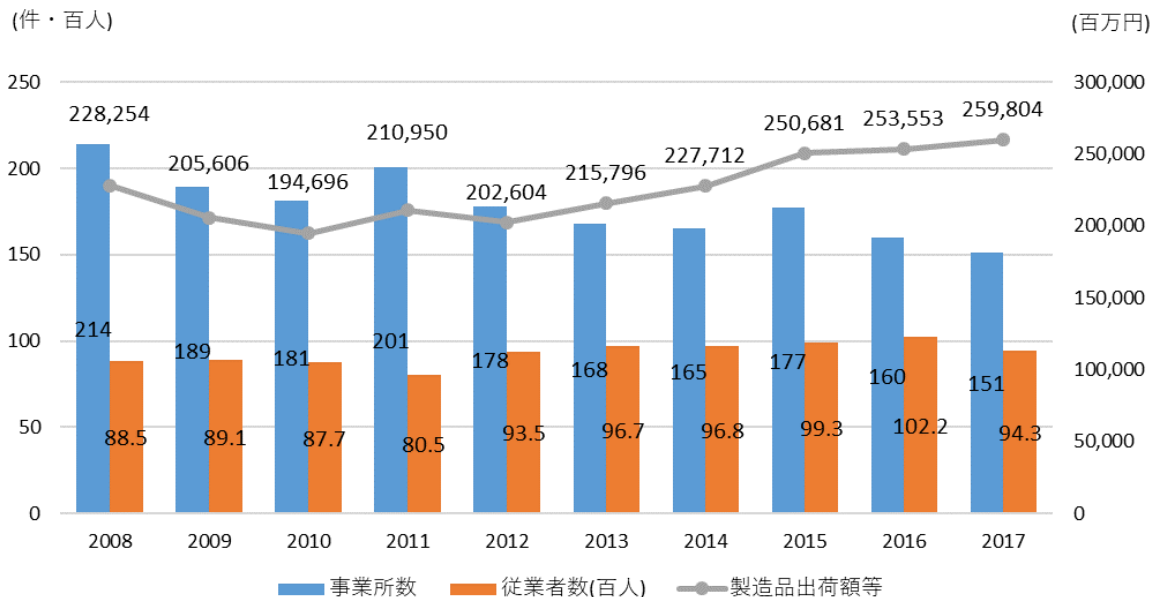


図 細分メッシュ人口密度 H27(2015・再掲)

2-2-5 工業の動向と工業地の密度分布状況

市内には、昭和39（1964）年に八千代工業団地、昭和47（1972）年に上高野工業団地、昭和51（1976）年には吉橋工業団地が造成分譲されており、この3つの工業団地が工業の中心となっています。



資料：経済産業省「工業統計調査」再編加工、
総務省・経済産業省「経済センサスー活動調査」再編加工、
総務省「住民基本台帳に基づく人口、人口動態及び世帯数調査」

工業地密度分布状況をGISにより解析した結果、工業地密度は、八千代・上高野・吉橋の各工業団地へ集積されています。

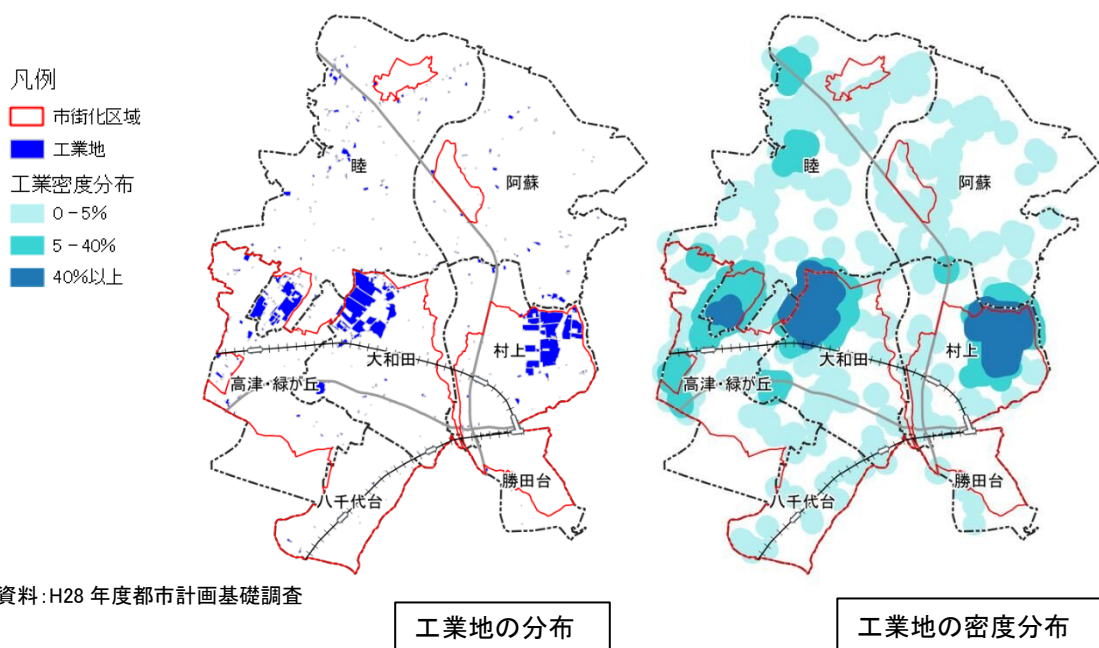
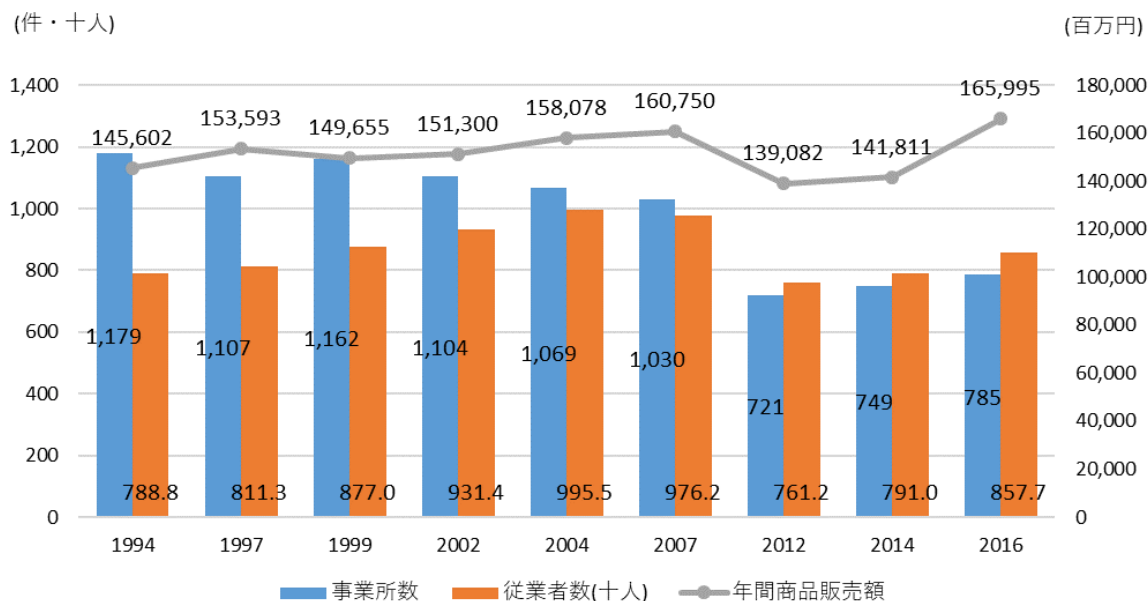


図 工業地の密度分布状況

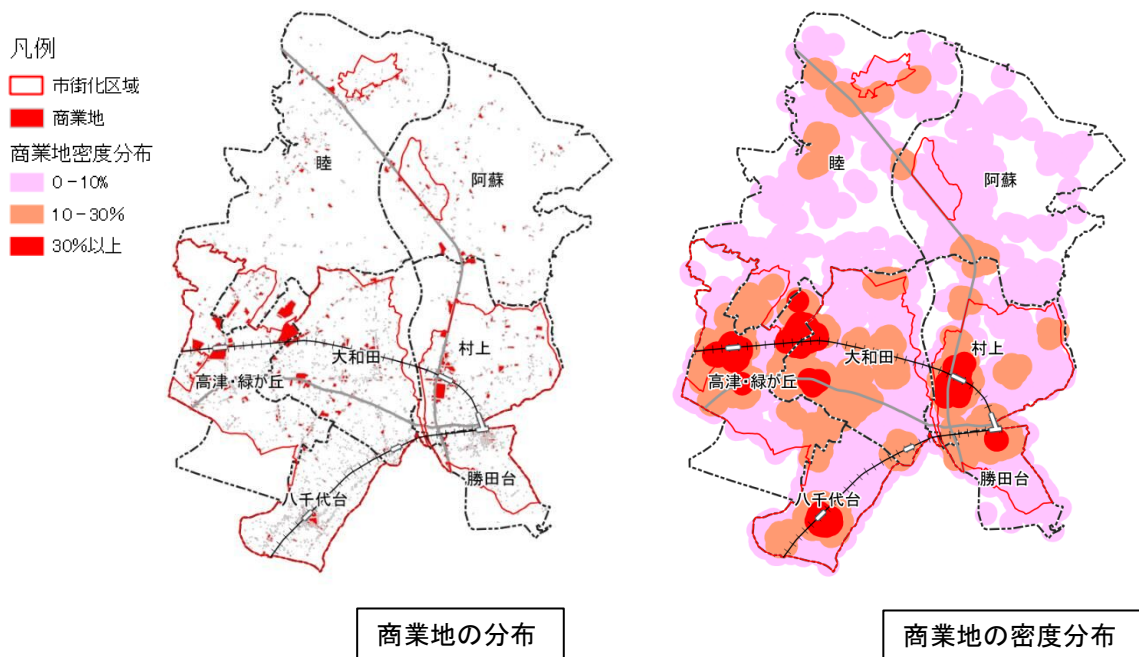
2-2-6 商業の動向と商業地の密度分布状況

京成本線沿線において、市街地の形成と歩みを合わせて昭和40～50年代に商店街が形成され、その後、大規模店舗の出店が進みました。平成に入ると、国道16号や国道296号などに沿道型商業施設の立地も進みました。



資料：経済産業省「商業統計調査」

商業地密度分布状況をGISにより解析した結果、商業地密度は、八千代緑が丘駅、村上駅、勝田台駅、八千代台駅の各駅周辺、高津団地、京成バラ園、大和田新田の国道296号沿道が、特に高くなっています。



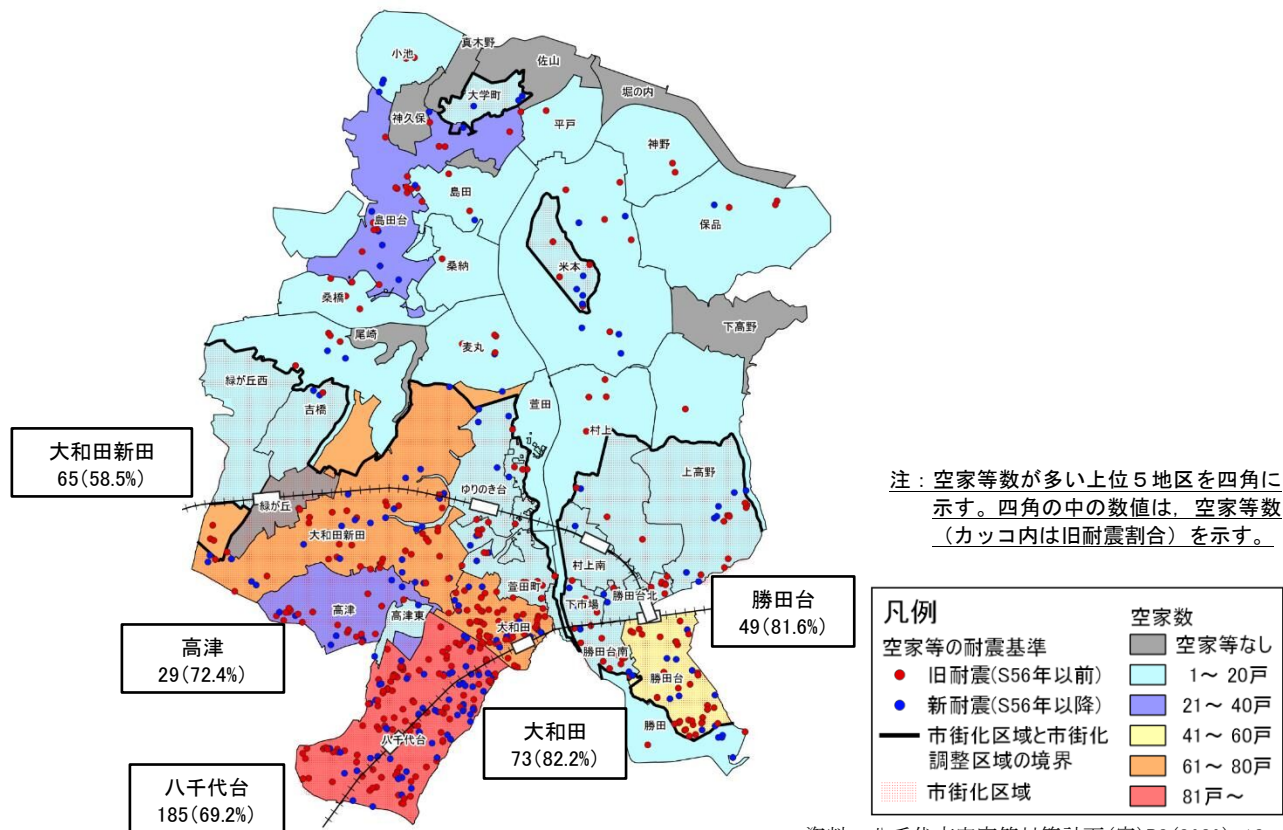
資料：H28年度都市計画基礎調査

図 商業地の密度分布状況

2-2-7 空家の状況

市街化区域内で市が把握する空家は令和2(2020)年時点で511件あり、八千代台、大和田、勝田台といった京成本線沿線の地区で多くなっています。

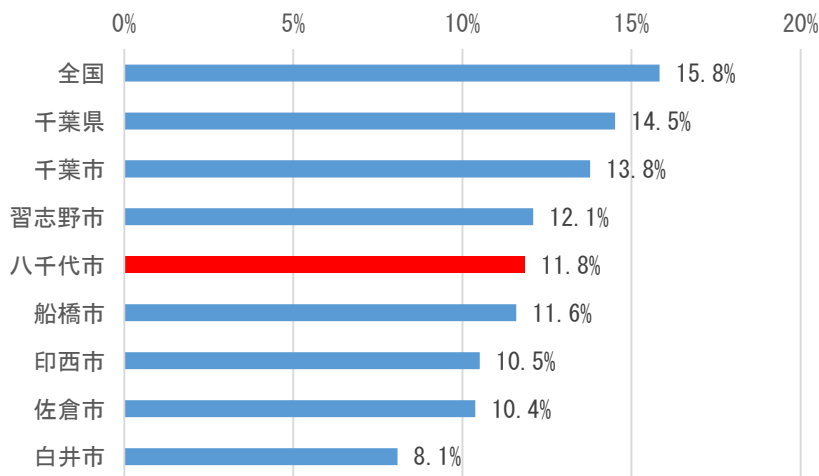
住民の高齢化と共に建物の老朽化、空家等による生活環境への影響などの課題が見受けられ、今後は住宅需要の変化に伴い更に空家等が増加するものと予想されます。



資料：八千代市空家等対策計画(案)R2(2020).12

図 市の把握する空家の分布状況

平成30(2018)年住宅・土地統計調査における空家について、全国・千葉県・隣接市を比較すると、全国や千葉県全体と比べると空家率は低いものの、隣接市では習志野市に次いで多くなっています。



住宅・土地統計調査(平成30(2018)年)

図 空家の都市間比較

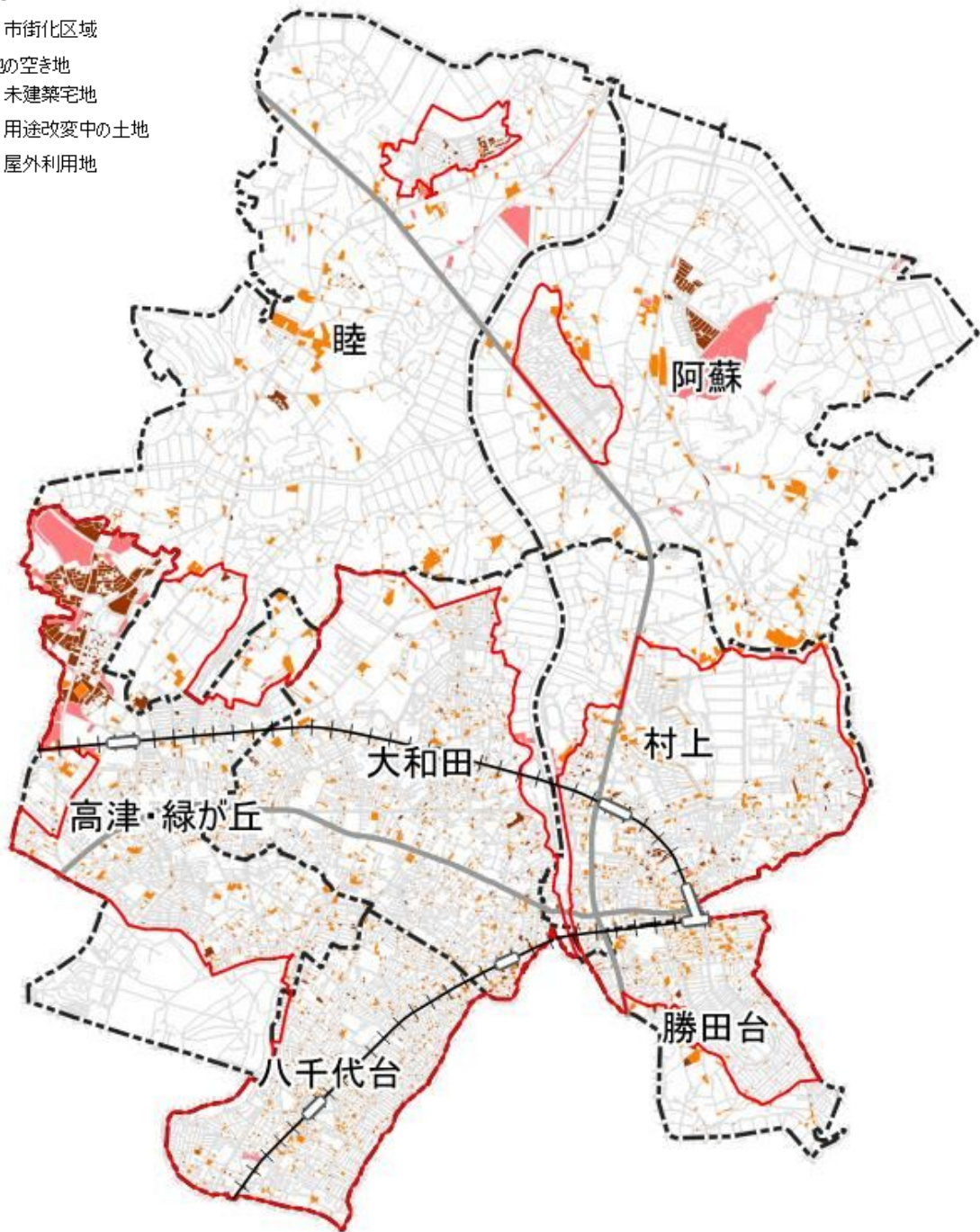
2-2-8 空き地の分布状況

平成28（2016）年の土地利用現況図から、空き地に相当するものは市域の5%であり、規模の大きなものは八千代カルチャータウン地区や緑が丘西地区の用途変更中の土地と未建築宅地となっています。

また、駐車場や資材置き場等の屋外利用地は全市的に分布し、市街化区域内では住宅地を中心に小規模なものが、市街化調整区域では規模の大きなものが分布しています。

凡例

- 市街化区域
- その他の空き地
- 未建築宅地
- 用途変更中の土地
- 屋外利用地



資料：H28 年度都市計画基礎調査

図 空き地の分布状況

2-2-9 本市の現況都市構造

G I Sにより解析した結果を重ね合わせ、商業・工業の拠点と住宅地との関係、人口密度の関係を整理し、本市の現況都市構造図を作成しました。

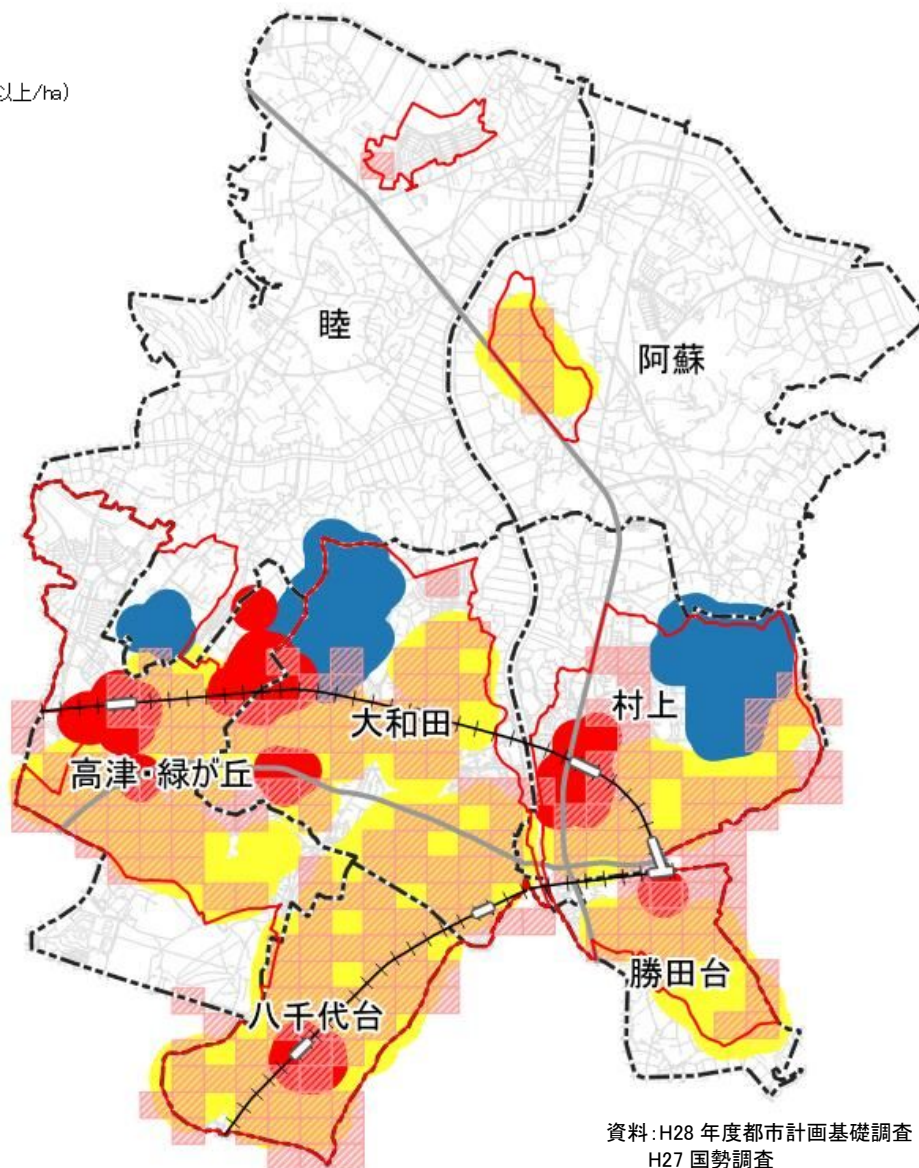
商業密度の高い地区は八千代緑が丘駅、村上駅、勝田台駅、八千代台駅の周辺、京成バラ園付近、大和田新田の国道296号沿道で、土地利用の実態からみた商業の拠点となります。なお、京成バラ園付近は商業施設のない庭園部分を含んでいます。

工業密度が高い地区は八千代・上高野・吉橋の各工業団地で、土地利用の実態からみた工業の拠点となります。

住宅地密度の高い地区は市街化区域のほぼ全域に分布します。大部分は人口密度が80人/haとなっていますが、市街化区域内の各地区ともこれに満たない地区があり、特に高津地区には80人/haを下回る地区が一区でみられます。逆に村上団地北部では、緑地や斜面林の関係から住宅密度は50%を下回る一方、人口密度は80人/haを越えています。

凡例

- 市街化区域
- 250mメッシュ人口H27
- 500人以上(80人以上/ha)
- 密度分布状況
- 住宅地密度分布
- 50%以上
- 商業地密度分布
- 30%以上
- 工業密度分布
- 40%以上



資料：H28 年度都市計画基礎調査
H27 国勢調査

図 八千代市の現況都市構造

(3) 都市計画の状況

2-3-1 都市計画区域・地域地区の現況

本市の都市計画区域面積は5,127haとなっています。そのうち、市街化区域は2,238ha(43.7%)、市街化調整区域は2,889ha(56.3%)となっています。(※行政区画面積の変更を考慮していません)

用途地域は13用途地域のうち、12種類が定められています。このうち、第一種低層住居専用地域が43.9%と最も多く、第一種住居地域が16.3%、第一種中高層住居専用地域が12.5%と続き、住居系用途地域が81.8%と大部分を占めています。

表 用途地域の内訳

単位 ha

住居専用地域 第一種低層	住居専用地域 第二種低層	住居専用地域 第一種中高層	住居専用地域 第二種中高層	第一種住居地域	第二種住居地域	準住居地域	近隣商業地域	商業地域	準工業地域	工業地域	工業専用地域	合計
982	2	279	59	364	110	34	69	31	35	163	110	2,238
43.9%	0.1%	12.5%	2.6%	16.3%	4.9%	1.5%	3.1%	1.4%	1.6%	7.3%	4.9%	100%
住居系 81.8%							商業系 4.5%		工業地域系 13.8%			100%

高度地区は、第一種高度地区及び第二種高度地区に北側部分の斜線制限に加え、20mと31mの建築物の最高高さ制限を付加しています。また、準工業地域及び工業地域には、第三種高度地区として建築物の最高高さ制限20m(ただし、工場・倉庫等には適用除外)が指定されています。

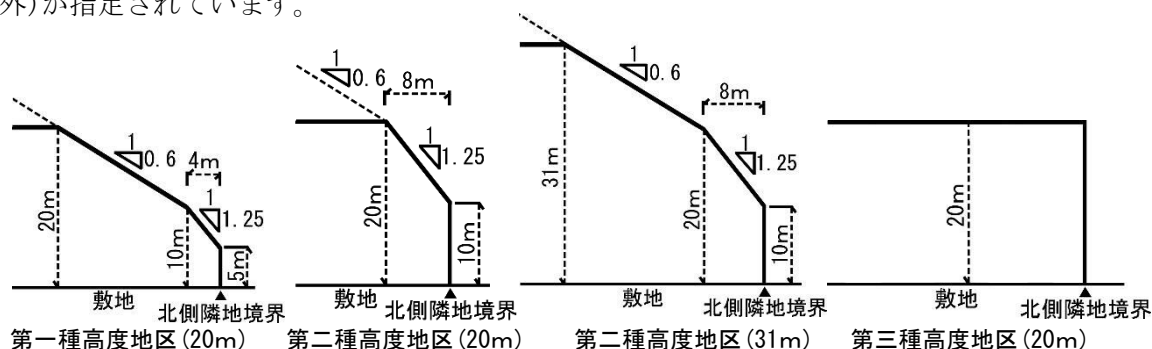


図 八千代市の高度地区

防火・準防火地域は、一部を除く商業系の用途地域に防火地域約65ha、準防火地域約24haを都市計画決定していますが、住居系用途地域には指定がありません。

駐車場整備地区は、八千代台駅周辺及び勝田台駅周辺の2地区(約50ha)を都市計画決定しています。

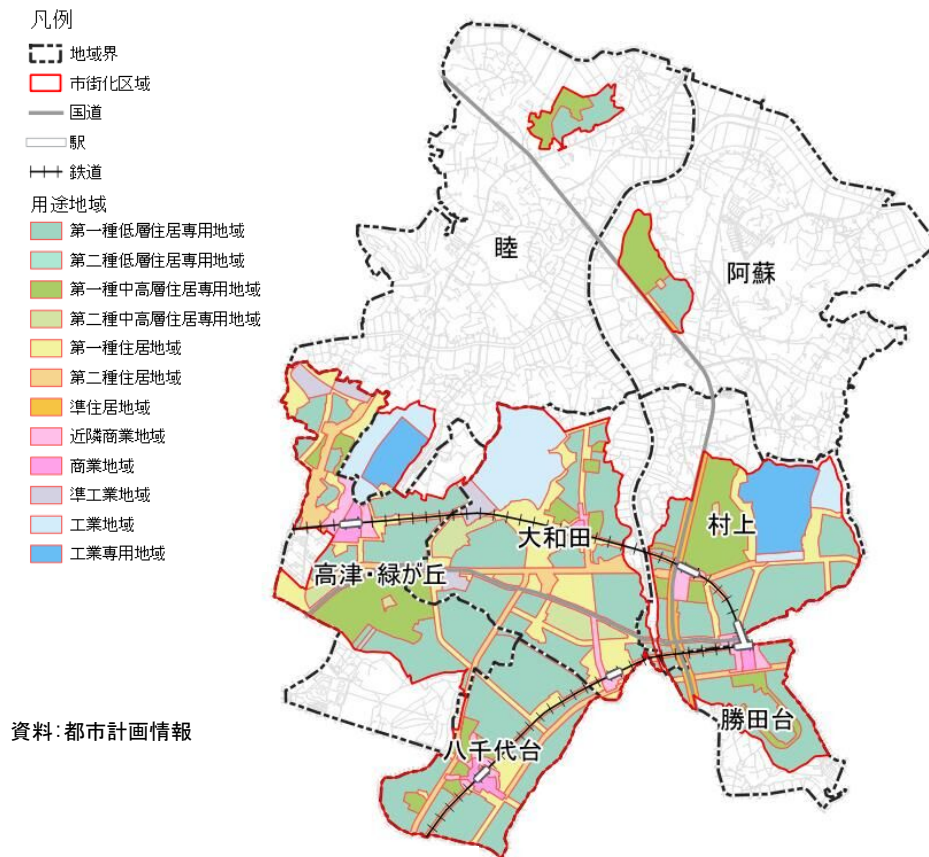
生産緑地地区は、令和2年12月22日現在、173地区46.61haとなっています。都市農地の保全を図るため、特定生産緑地制度の導入についても検討されています。

2-3-2 都市構造分析からみた用途地域の指定状況

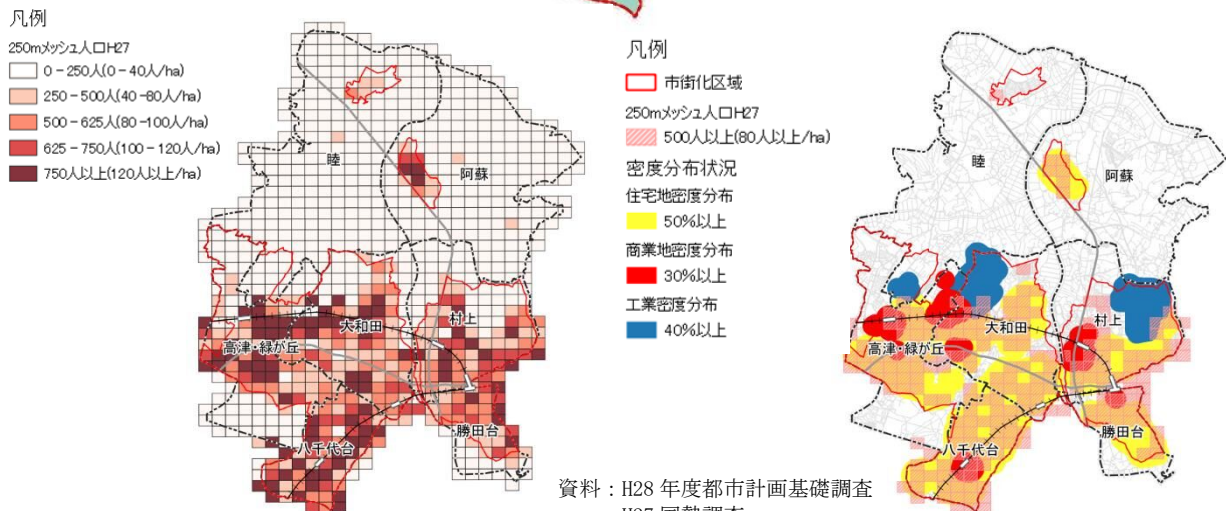
住居系用途については、前述の通り第一種低層住居専用地域が43.9%を占めていますが、80人/ha以上の区域も多く、低層であっても高い人口密度が確保されている地区がほとんどです。特に120人/haを超える区域が連続する八千代緑が丘駅～八千代中央駅付近、八千代台駅付近でも低層用途が主体となっています。これに対し、高津団地や村上団地、勝田台付近では第一種中高層住居専用地域が指定されるものの、80人/haを下回る部分もみられています。

商業系用途については、八千代緑が丘駅・村上駅・勝田台駅・八千代台駅の各周辺は商業系用途に対応した集積となっていますが、八千代中央駅・京成大和田駅周辺は、商業密度が30%を下回っています。

工業系用途については概ね工業集積と一致しますが、八千代工業団地では高い工業集積に対し、工業専用地域が指定されていません。一方、準工業地域のうち、京成バラ園付近では商業密度が30%を越えて集積しています。



資料：都市計画情報



資料：H28年度都市計画基礎調査
H27国勢調査

図 八千代市の用途地域と都市構造の比較

2-3-3 都市計画道路の状況

都市計画道路は、本市では令和3年（2021）3月末現在、都市計画道路を33路線、約73.9kmを都市計画決定し、約45.5km（約61.6%）が整備済となっています。

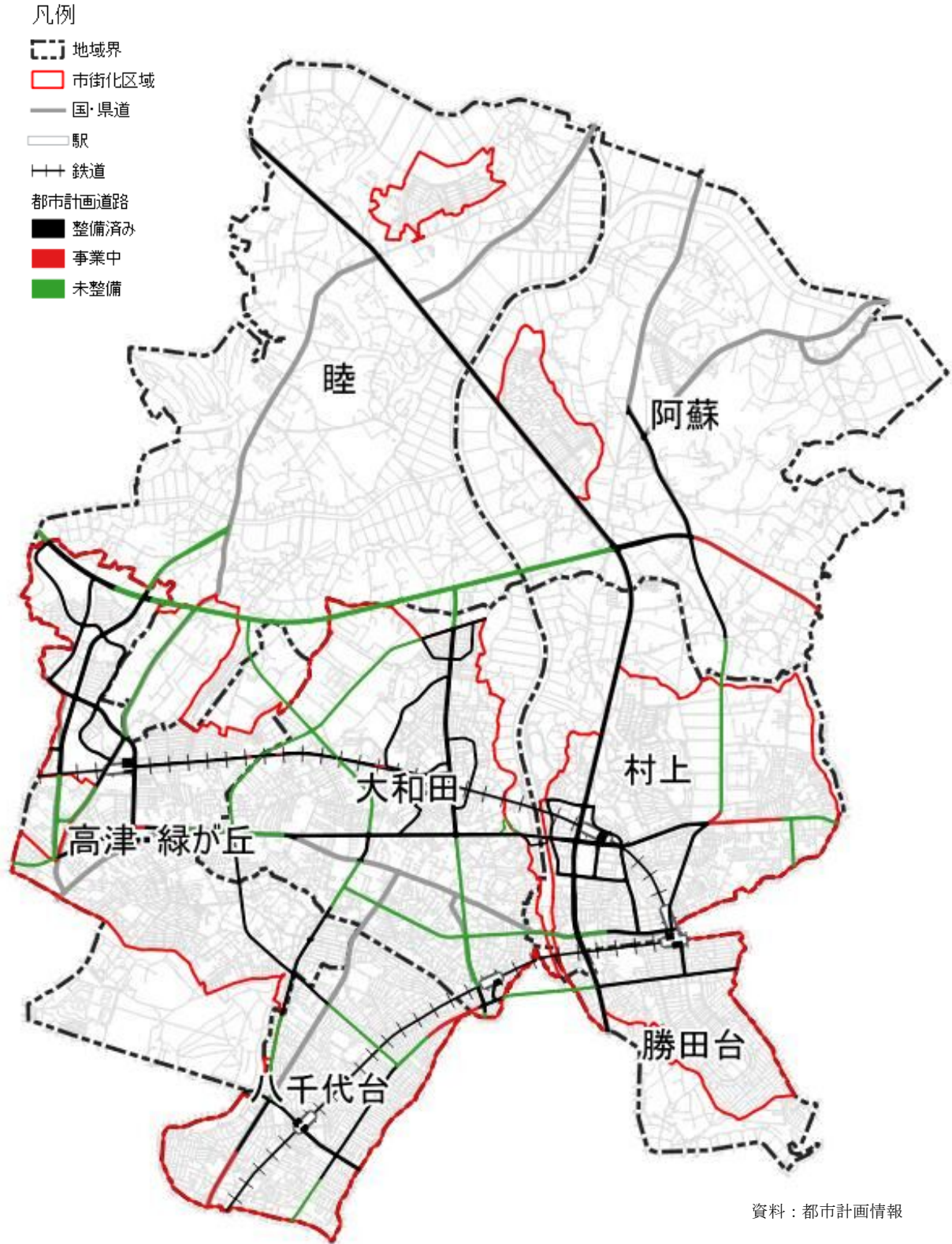


図 都市計画道路整備状況
(令和3(2021)年3月31日時点)

都市計画道路一覧

名 称		代表幅員	延長	名 称		代表幅員	延長
路線番号	路線名	(m)	(m)	路線番号	路線名	(m)	(m)
3・4・1	新木戸上高野原線	20	約 7,300	3・4・18	勝田台北口駅前線	16	約 20
3・4・2	東京環状線	21	約 9,100	3・3・19	八千代緑が丘駅前線	25	約 1,820
3・4・3	八千代台東駅前線	20	約 580	3・4・20	大和田南駅前線	16	約 120
3・4・4	勝田台駅前線	18	約 240	3・4・21	勝田台村上線	16	約 760
3・4・5	八千代台駅前線	16	約 550	3・4・22	辺田前1号線	16	約 600
3・4・6	八千代台花輪線	16	約 5,820	3・5・23	辺田前2号線	12.5	約 650
3・3・7	大和田駅前萱田線	25	約 3,750	3・4・24	辺田前3号線	16	約 270
3・4・8	大和田新田下市場線	16	約 2,870	3・5・25	辺田前4号線	12	約 410
3・4・9	上高野工業団地線	16	約 4,920	3・5・26	辺田前5号線	12	約 460
3・4・10	上高野佐倉線	16	約 380	3・3・27	八千代西部線	25	約 3,460
3・5・11	新木戸吉橋線	12	約 2,250	3・4・28	西八千代1号線	16	約 970
3・4・12	八千代台南勝田台線	16	約 4,420	3・4・29	西八千代2号線	16	約 80
3・5・13	八千代台東萱田線	12	約 5,700	3・5・30	西八千代3号線	13	約 2,550
3・5・14	萱田1号線	12	約 1,570	8・7・1	萱田町村上線	3	約 640
3・6・15	萱田2号線	10	約 890	8・7・2	西八千代向山線	6.8	約 2,180
3・6・16	萱田3号線	10	約 780	8・6・3	市役所総合運動公園線	10	約 620
3・2・17	八千代中央線	30	約 7,200	計 全33路線 約73.9km			

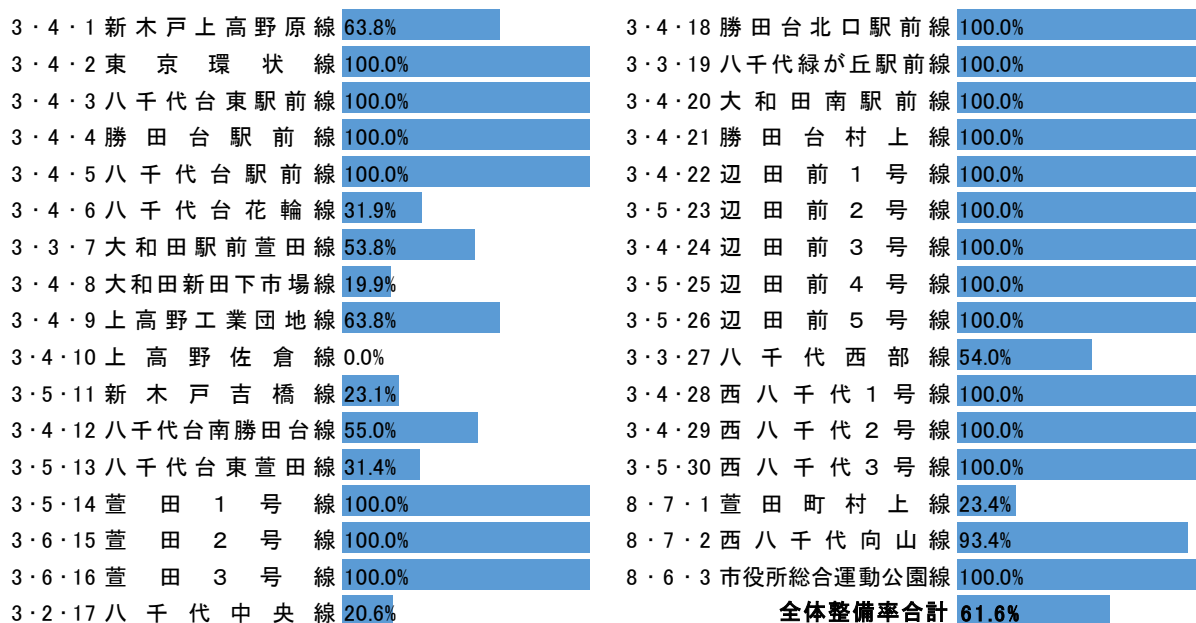


図 都市計画道路の整備率

2-3-4 都市計画道路整備プログラム

都市計画道路は、当初決定（昭和38（1963）年12月）から50年以上が経過していることから、整備の必要性について再評価するとともに、効率的かつ効果的に整備を進めるため、都市計画道路の優先性を評価することを目的に、平成29（2017）年3月に都市計画道路整備プログラムを策定しました。

検証により、一部区間で廃止と評価された路線は3・4・6八千代台花輪線，3・4・8大和田新田下市場線（構想路線含む），幅員変更は3・3・7大和田駅前萱田線，線形変更は3・4・6八千代台花輪線，3・5・13八千代台東萱田線がそれぞれ候補となりましたが，廃止・変更の際には，広域幹線道路の整備等が条件となっているため，都市計画変更するに当たっては，条件整理が必要となります。

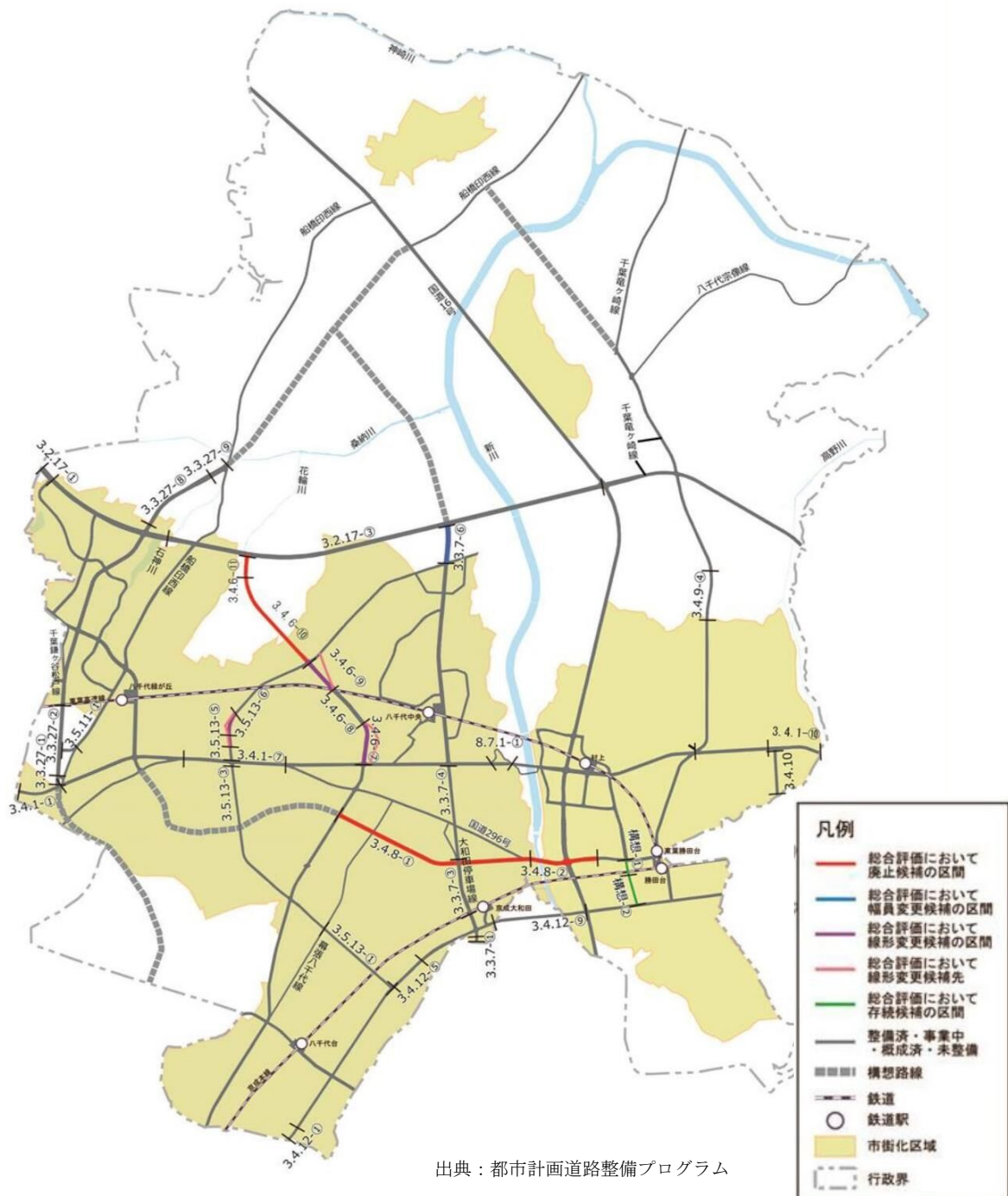
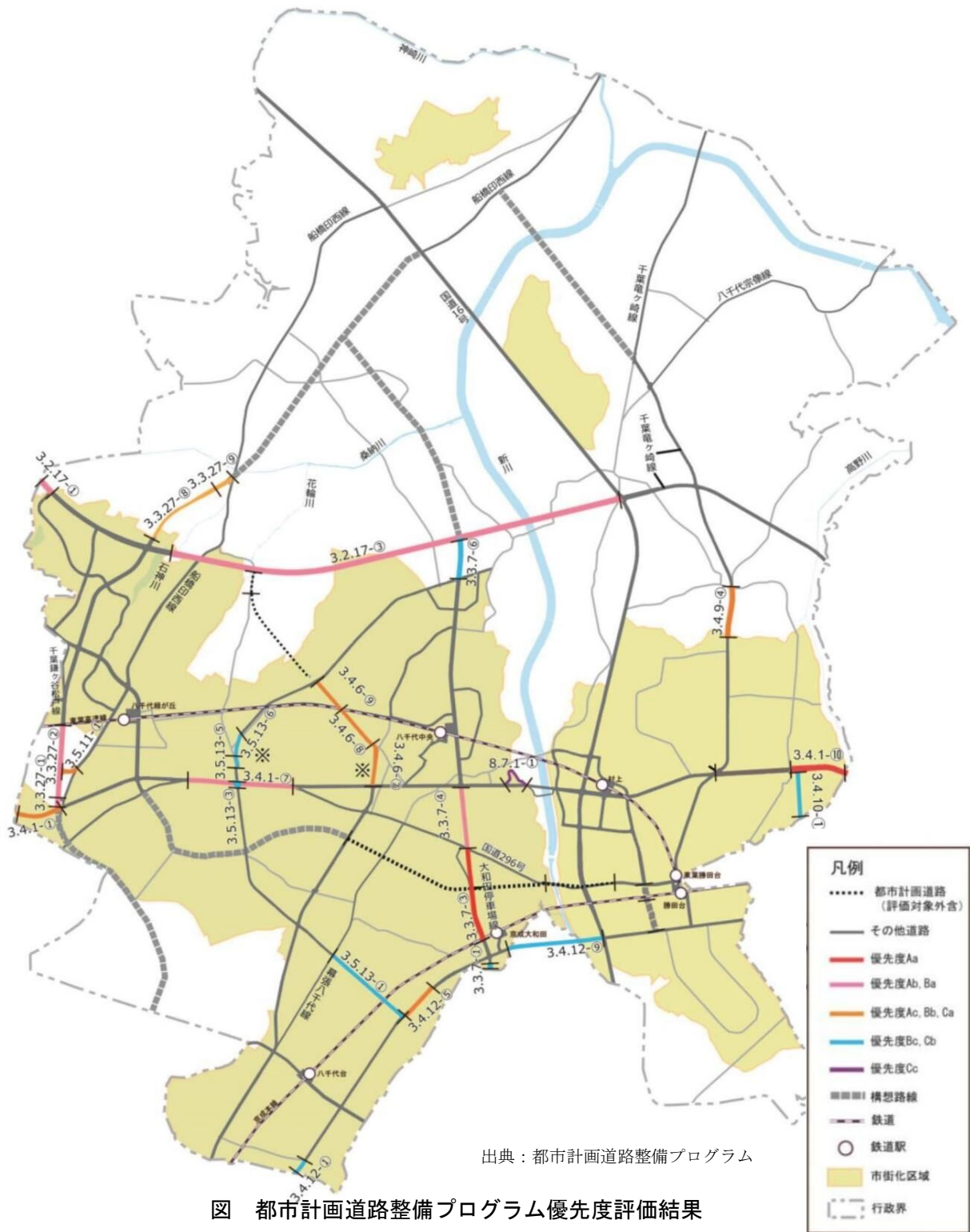


図 都市計画道路整備プログラム総合評価結果

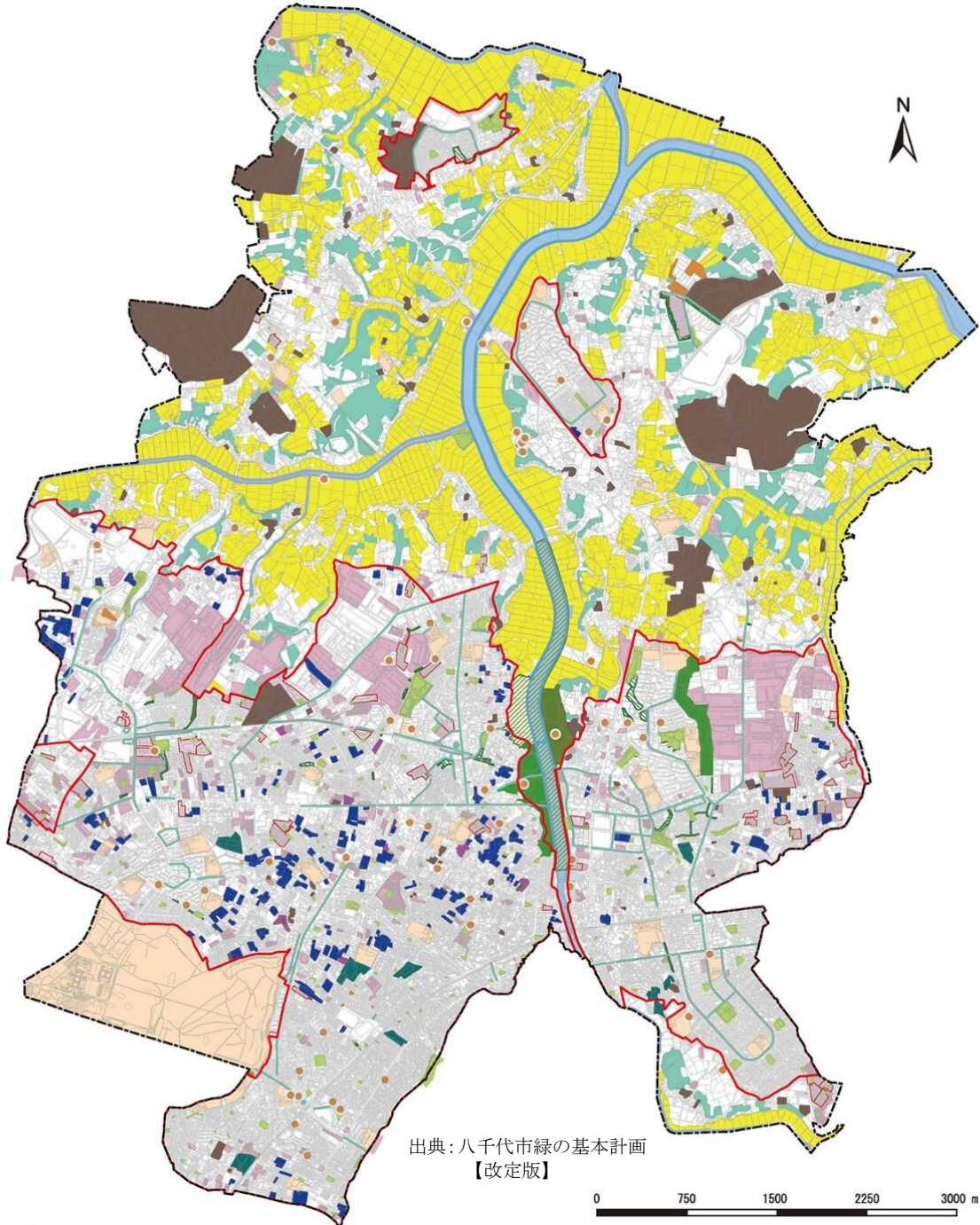
優先度評価については、優先度のもっとも高いと評価された路線(赤色)は3・4・1新木戸上高野原線⑩、3・3・7大和田駅前萱田線③で、次に優先度の高いと評価された路線(桃色)は3・3・27八千代西部線①②、3・2・17八千代中央線①③、3・4・1新木戸上高野原線⑦、3・3・7大和田駅前萱田線④となっています。

しかし、路線の整備は課題が多く、優先度の高い路線であっても、事業化の目途が立っていない路線があることから、事業化に向け、千葉県等との調整を図る必要があります。一方で、「都市計画道路整備プログラム」については、定期的に路線の必要性や機能代替の可能性等を検証し、路線の廃止や変更を検討する必要があります。



2-3-5 公園緑地の現況と将来目標

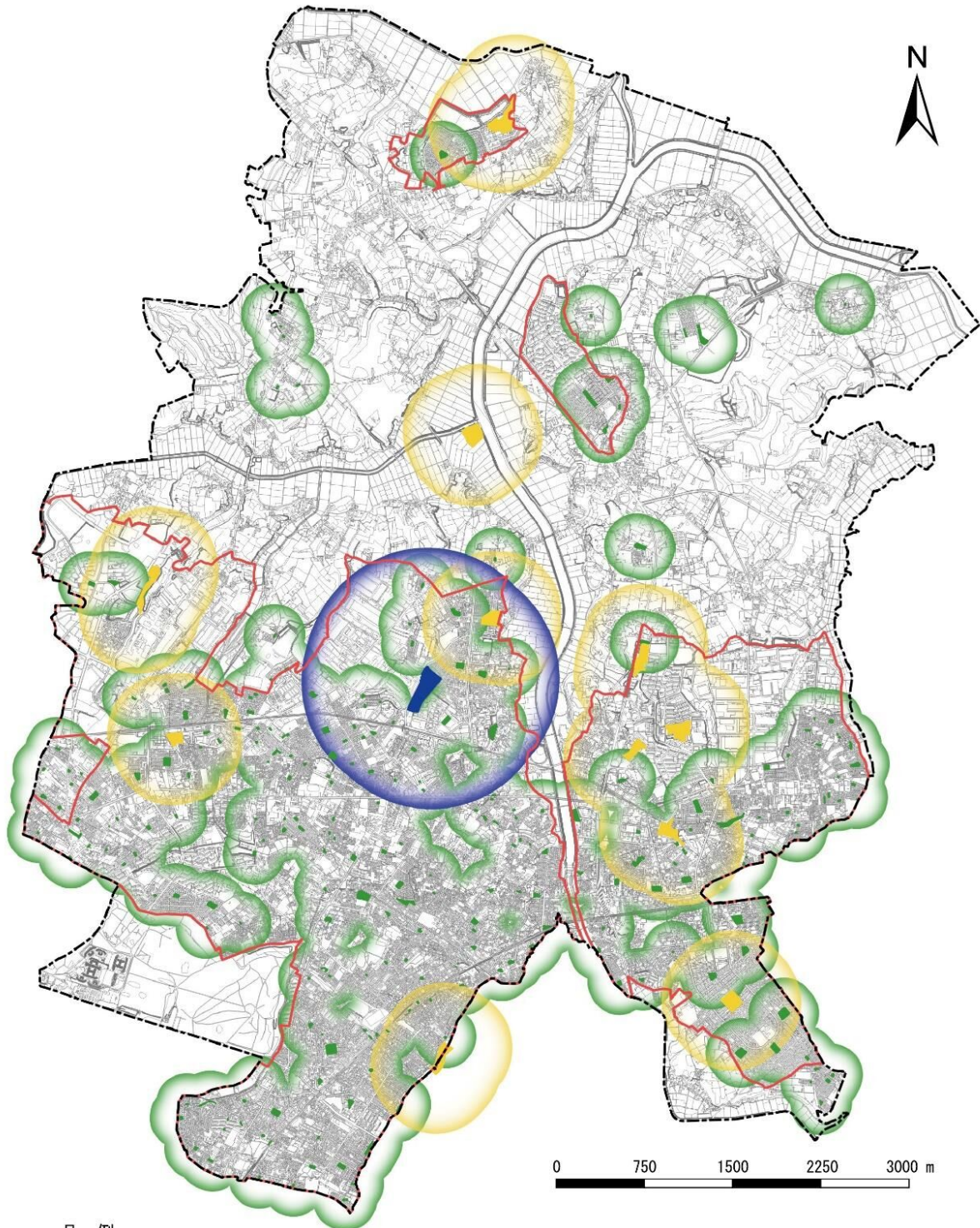
本市の平成29(2017)年3月現在の緑地の総量は2,242.34haで、都市公園は広域公園1ヶ所、都市基幹公園として総合公園と運動公園各1ヶ所、住区基幹公園として街区公園253ヶ所、近隣公園11ヶ所、地区公園1ヶ所が供用され、これら含めて施設緑地は583.34haが整備されています。また、地域制緑地は1,662.86ha(重複含む)が指定されています。



大分類	施設緑地										地域制緑地								
	都市公園					都市公園以外					法によるもの		条例等によるもの						
中分類	住区基幹公園	都市基幹公園	大規模公園	市民の森	都市緑地等	公共施設緑地					民間施設緑地	都市計画区域以外	河川区域	地域森林計画対象区域	緑地協定	緑地協定三ヶ所指定	環境保全林		
小分類	街区公園 近隣公園 地区公園	総合公園 運動公園	広域公園	広域公園(未整備)	市民の森(公告)	都市緑地	緑地	児童遊園 遊歩道 その他の公共施設 公園(未公告)	その他の公共施設 緑地	その他の公園(未公告)	遊歩道	遊歩道 歩行者専用道 自転車専用道	社寺境内 民間のゴルフ場 その他の民間施設緑地	都市計画区域以外	河川区域	地域森林計画対象区域	緑地協定	緑地協定三ヶ所指定	環境保全林
凡例	[Green]	[Green]	[Green]	[Green]	[Green]	[Green]	[Green]	[Green]	[Green]	[Green]	[Green]	[Green]	[Green]	[Green]	[Green]	[Green]	[Green]	[Green]	[Green]

図 緑地現況図

都市公園のうち、住区基幹公園は身近な公園として、公園の種類に応じた誘致距離の目安があります。市街化区域内は多くのエリアが誘致圏でカバーされていますが、一部住区基幹公園が不足する地域もみられます。



凡例

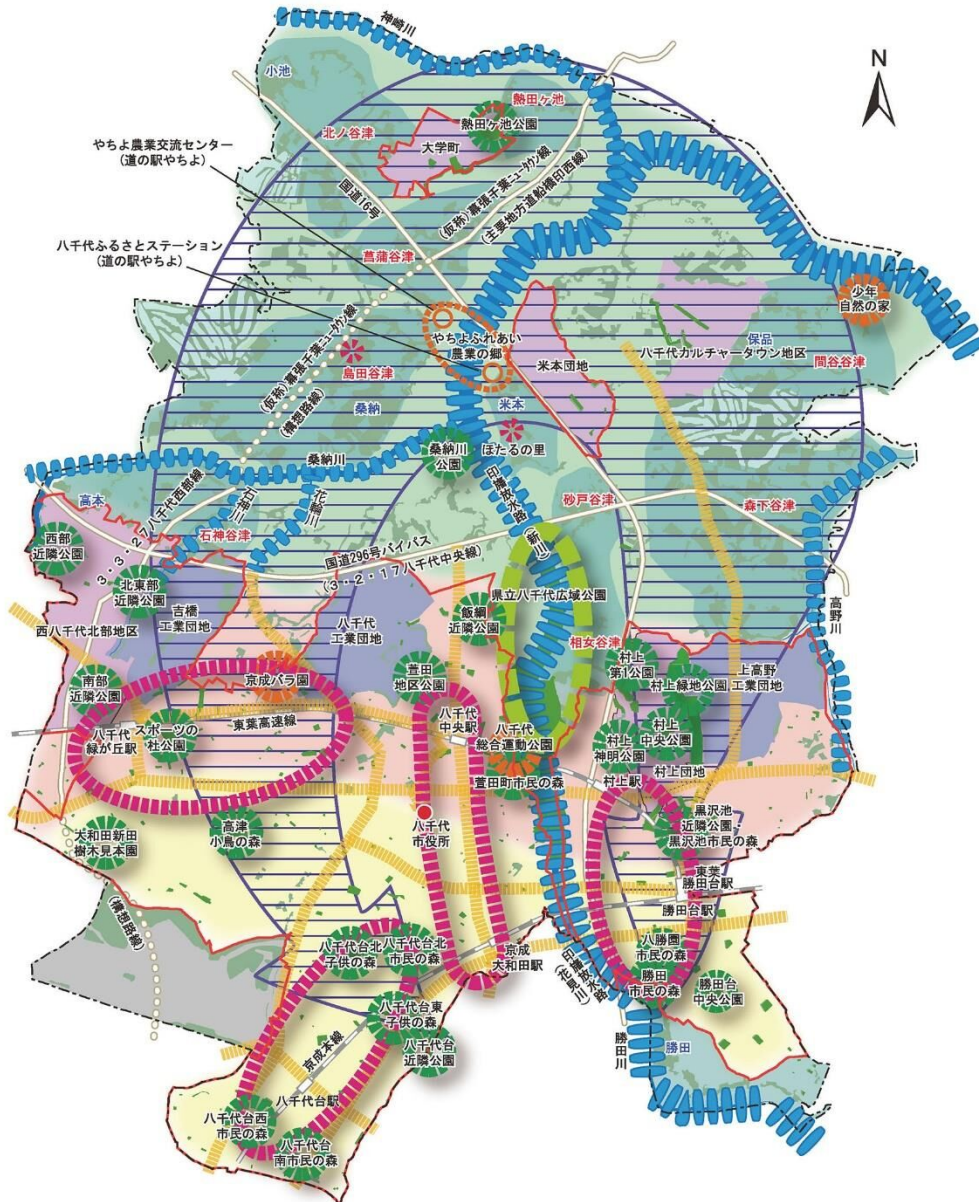
住区基幹公園		誘致圏		その他	
街区		250m		市街化区域	
近隣		500m		行政界	
地区		1 km			

出典：八千代市緑の基本計画
【改定版】

図 住区基幹公園の配置と公園誘致圏

八千代市緑の基本計画【改定版】(平成30(2018)年3月)では、令和17(2035)年の緑地の確保目標水準を概ね2,247ha・都市計画区域の43%,都市公園の目標水準を7.9㎡/人と定めています。

また、目標実現に向けて緑の将来構造を示し、緑の保全・創出の方向性に応じて、以下のようなゾーン、エリア、拠点、軸を定めています。



凡例

ゾーン区分	エリア区分	拠点の配置	軸の配置	その他
自然環境保全ゾーン	谷津・里山エリア	広域緑の拠点	水と緑の骨格軸	公園緑地
新市街地ゾーン	住宅団地エリア	谷津・里山の拠点	緑のシンボル軸	樹林地
	工業団地エリア	まちなか緑の拠点	広域道路軸	市街化区域
既成市街地ゾーン	ゴルフ場	花と緑の拠点	エコロジカルネットワーク軸	行政界
	陸上自衛隊用地	緑の活動の拠点		

図 緑の将来構造

出典: 八千代市緑の基本計画【改定版】

2-3-6 その他都市計画施設の状況

都市高速鉄道は、本市では東葉高速鉄道(都市高速鉄道第1号線)6.11kmが、都市計画決定され、整備済となっています。

駐車場は自転車駐車場1か所(勝田台駅栄町公園地下自転車駐車場約3,200㎡, 駐車台数約1,800台)を都市計画決定しており、開設されています。

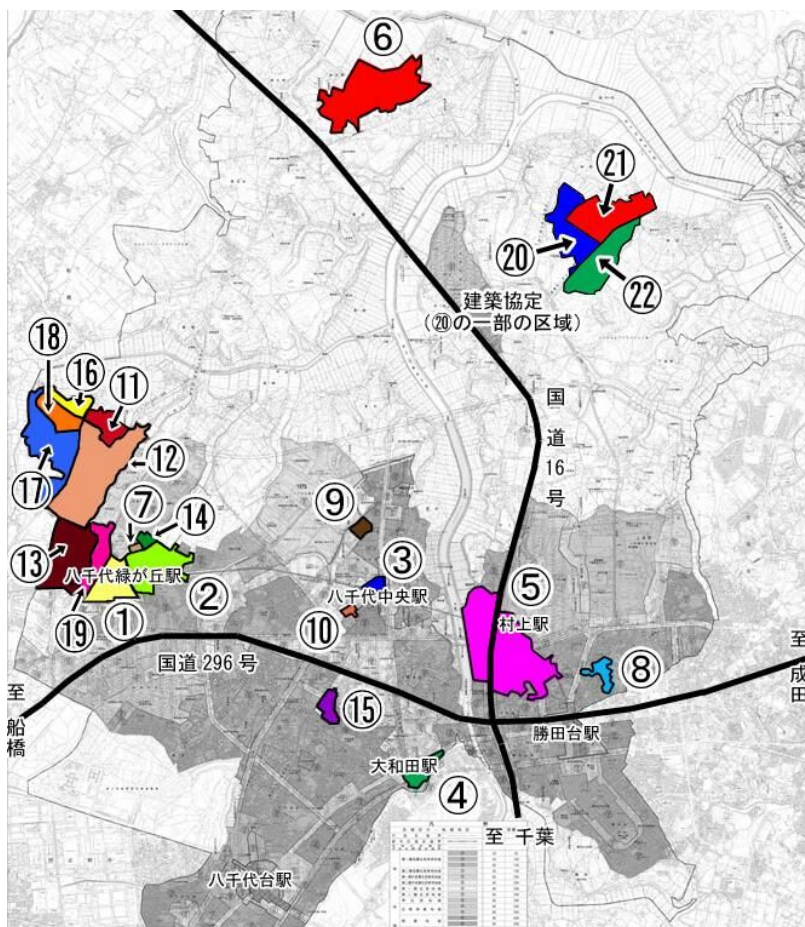
下水道は、本市では、流域関連公共下水道(印旛処理区)にり、地理的条件により12処理分区に分けて計画し、普及率の向上を目指して順次整備を進めています。平成30(2018)年3月末普及率(総人口に対する処理人口の割合)は92.2%で、県内でもトップクラスを誇っています。

汚物処理場は、八千代市衛生センター約1.15ha、ごみ焼却場は、八千代市清掃工場約1.6ha都市計画決定され、整備済となっています。

学校は、大和田南中学校(現在の八千代中学校)約3.4haが決定され、整備済となっています。

2-3-7 地区計画の現状

地区レベルの都市計画として、それぞれの地区の特性に応じて定める地区計画は、令和2(2020)年3月末現在、22地区を都市計画決定しています。



1. 八千代緑が丘駅前地区 地区計画
2. 八千代緑が丘住宅東地区 地区計画
3. 八千代中央駅北口地区 地区計画
4. 大和田駅南地区 地区計画(概要)
5. 村上南地区 地区計画
6. 大学町地区 地区計画
7. 緑が丘北公園地区 地区計画
8. 上高野第1地区 地区計画
9. ゆりのき台5丁目地区 地区計画
10. ゆりのき台1丁目地区 地区計画
11. 西八千代北部北地区 地区計画
12. 西八千代北部東地区 地区計画
13. 西八千代北部南地区 地区計画
14. 吉橋地区 地区計画
15. 大和田・大和田新田ニュータウン地区 地区計画
16. 西八千代北部幹線沿道地区 地区計画
17. 西八千代北部西地区 地区計画
18. 西八千代北部幹線業務地区 地区計画
19. 西八千代北部駅周辺地区 地区計画
20. もえぎ野住宅地区 地区計画
21. もえぎ野文教地区 地区計画
22. もえぎ野複合業務地区 地区計画

出典:八千代市HP

図 地区計画位置図

2-3-8 市街化調整区域における土地利用方針及び地区計画運用基準

本市では、「市街化調整区域における土地利用方針及び地区計画運用基準」（平成29（2017）年12月策定）により、現行の都市マス及び区域マスを補完する指針が定められています。

市街化調整区域における土地利用方針は，“市街化区域周辺でのスプロールの防止”，“既存集落の生活環境の保全”，“幹線道路沿道への産業施設の立地誘導”，“大学等の公共公益施設と一体となって整備される住居及び地域の産業振興等と一体的に整備を図るもの”，“公共公益施設に資する土地利用”の5つの観点から、市街化調整区域の土地利用の誘導に関する事項を定めています。上位計画や現状に合わせた内容に見直した上で、都市マスタープランに位置づけ、将来を見据えた土地利用を図る必要があります。

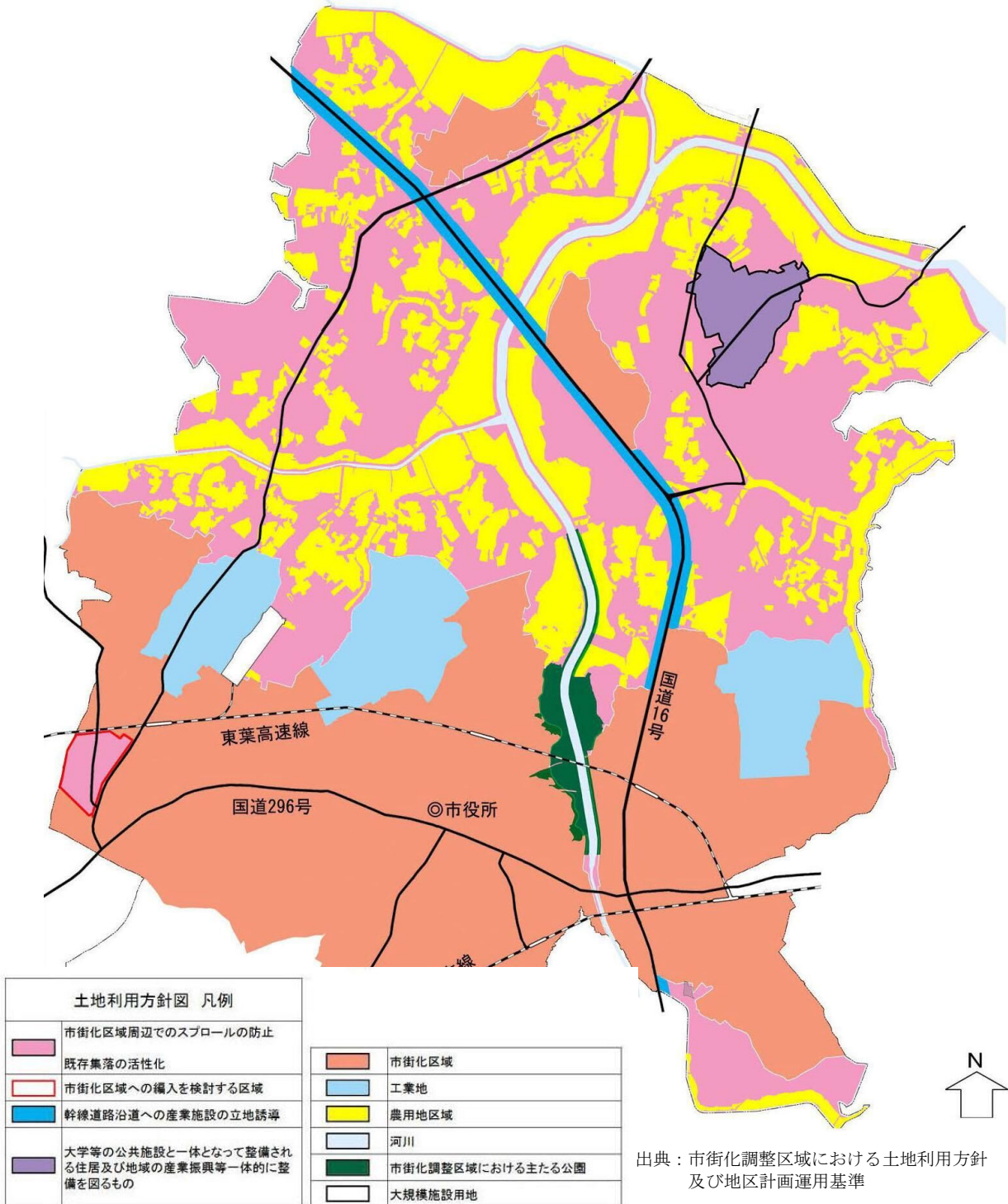


図 市街化調整区域における土地利用方針図

また、市街化調整区域の土地利用方針を実現するためのツールとして、市街化調整区域における地区計画運用基準を定めています。原則として「市街化を抑制すべき区域」という市街化調整区域の基本理念や性格を変えるものではなく、地区計画の区域の周辺において市街化を促進することがない等、計画的な市街化を図る上で支障がないことが条件となり、“上位計画との整合”、“事業の確実性”“周辺環境への配慮”“定めることができない地域”に配慮しながら、市街化調整区域の土地利用方針に基づく地区計画について、想定される以下の3つの類型を示すとともに、類型ごとの決定可能な区域を示しています。

表 市街化調整区域における地区計画運用基準の類型

	土地利用方針	類型
1	<ul style="list-style-type: none"> ・大学等の公共公益施設と一体となって整備される住居及び地域の産業振興等と一体的に整備を図るもの ・市街化区域周辺でのスプロールの防止(市街化編入を予定する区域) 	市街化編入予定型
2	幹線道路沿道への産業施設の立地誘導	幹線道路沿道型
3	公共公益施設に資する土地利用	公共公益施設型
※	市街化区域周辺でのスプロールの防止	※条例で対応
※	既存集落の生活環境の保全	※条例で対応

※「都市計画法に基づく開発行為等の許可の基準に関する条例」で対応を図ります。

出典：市街化調整区域における土地利用方針及び地区計画運用基準

表 類型ごとの決定可能な区域

(1) 市街化 編入 予定 型	実現を図る土地利用方針	<ul style="list-style-type: none"> ・大学等の公共公益施設と一体となって整備される住居及び地域の産業振興等と一体的な整備を図るもの。 ・市街化区域周辺でのスプロールの防止(市街化編入を予定する区域)
	決定可能な区域	八千代カルチャータウン地区、西八千代南部地区
	決定に必要な規模	市街化区域への編入基準に定める面積以上とする
(2) 幹線 道路 沿道 型	実現を図る土地利用方針	幹線道路沿道への産業施設の立地誘導
	決定可能な区域	国道16号に接する区域
	決定に必要な規模	5ha以上
(3) 公共 公益 施設 型	実現を図る土地利用方針	公共公益に資する土地利用
	決定可能な区域	上位計画への位置づけのある区域

出典：市街化調整区域における土地利用方針及び地区計画運用基準

(4) 生活利便性の状況

2-4-1 公共交通の現況

鉄道は、京成本線は八千代台駅、京成大和田駅、勝田台駅の3駅が、東葉高速線は八千代緑が丘駅、八千代中央駅、村上駅、東葉勝田台駅の4駅があります。

令和元(2019)年度で乗降客数は最も多いのは勝田台駅で52,882人/日、以下、八千代台駅45,975人/日、八千代緑が丘41,010人/日と続いています。

バスについては、東洋バスや京成バスを中心に、バス交通が整備されています。運行本数からみると、大きく分けて2つの系統の路線があります。また、千葉市や佐倉市など市域外を結ぶ路線も整備されています。

- ・東葉高速線の八千代緑が丘駅と八千代中央駅、京成本線の八千代台駅の3駅をそれぞれ結び、高津団地や八千代医療センター、市役所などを介する路線
- ・東葉勝田台駅、勝田台駅を中心に、米本団地や村上団地、勝田台団地を結ぶ路線

表 令和元年度 駅別乗降客数

京成本線	八千代台駅		京成大和田駅		勝田台駅			
	年間	1日当たり	年間	1日当たり	年間	1日当たり		
	16,827,362	45,975	4,625,643	12,638	19,355,843	52,882		
東葉高速線	八千代緑が丘駅		八千代中央駅		村上駅		東葉勝田台駅	
	年間	1日当たり	年間	1日当たり	年間	1日当たり	年間	1日当たり
	14,838,000	41,010	8,672,252	23,967	2,191,387	6,030	11,546,773	31,911

凡例

- 市街化区域
- 地域界
- 駅
- 鉄道
- バス停
- バスルート
- 国道

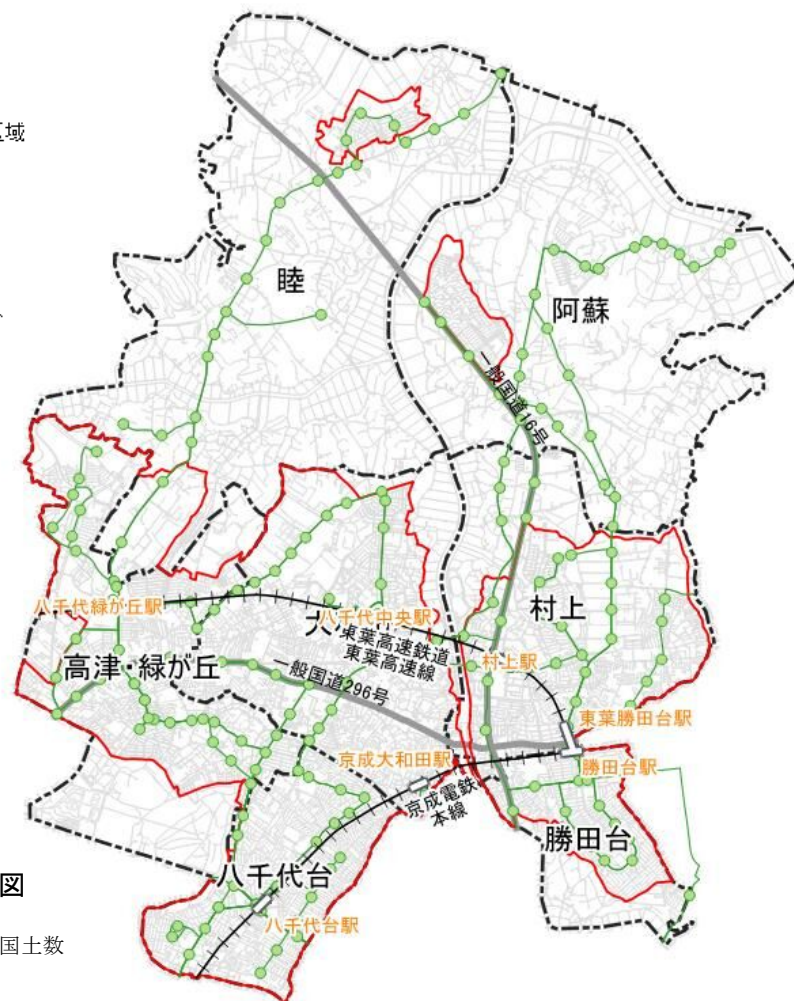


図 交通現況図

資料：バス路線は国土数値情報を基に修正

2-4-2 公共交通路線の徒歩圏人口(H27・250mメッシュで算定)

生活の利便性について、鉄道、バス等の公共交通機関からの徒歩圏人口等の状況について、250mメッシュ人口(H27(2015))を使い、条件ごとに以下に整理します。

① 駅から300m、バス停から300m・500m・800mの公共交通路線の徒歩圏人口

駅からの徒歩圏300mの場合、最も近いバス停300mの場合で人口カバー率79.9%、面積カバー率53.3%、バス停800mでは人口カバー率は100%、面積カバー率92.6%となります。

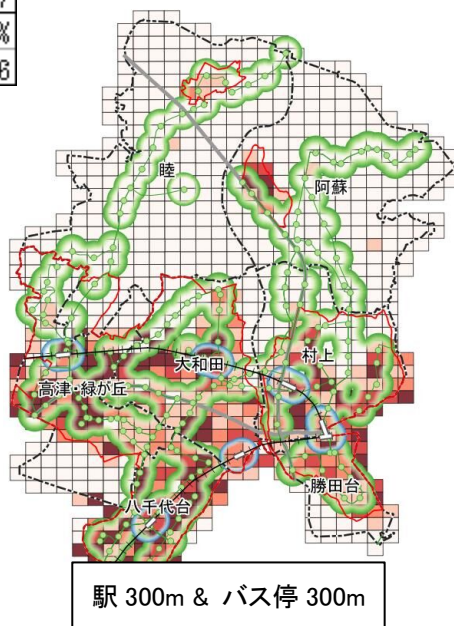
本市のバス路線は人口の集中する区域とともに、郊外の主な集落地も網羅しているため、バス路線だけでも高いカバー率となっています。

駅までの距離	バス停までの距離(m)		
	300	500	800
人口カバー率	79.9%	96.8%	100%
徒歩圏内人口(人)	154,289	187,034	193,587
面積カバー率	53.3%	75.0%	92.6%
徒歩圏面積(ha)	2,738	3,855	4,756

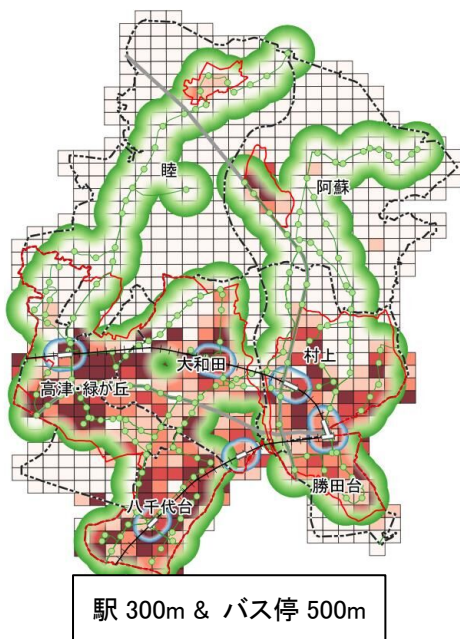
凡例

- 市街化区域
- 地域界
- 駅
- 鉄道
- バス停
- バスルート
- 公共交通路線の徒歩圏
- 駅徒歩圏内
- バス停徒歩圏内
- 250mメッシュ人口H27
- 0-250人(0-40人/ha)
- 250-500人(40-80人/ha)
- 500-625人(80-100人/ha)
- 625-750人(100-120人/ha)
- 750人以上(120人以上/ha)

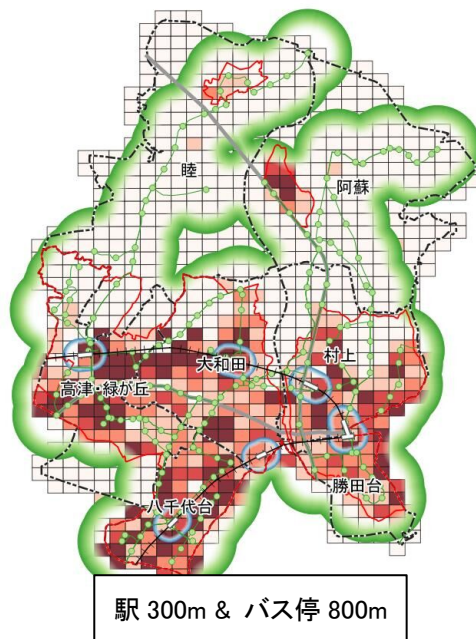
資料：国勢調査H27(2015)
バス路線は国土数値情報を
基に修正(勝田人口含まず)
人口は250mメッシュ取得値



駅 300m & バス停 300m



駅 300m & バス停 500m



駅 300m & バス停 800m

図 駅から300m、バス停から300m・500m・800mの公共交通路線の徒歩圏人口

② 駅から500m, バス停から300m・500m・800mの公共交通路線の徒歩圏人口

駅からの徒歩圏500mの場合, 最も近いバス停300mの場合で人口カバー率84.1%, 面積カバー率54.9%, バス停800mでは, 駅からの徒歩圏300m同様, 人口カバー率100%, 面積カバー率92.6%となります。

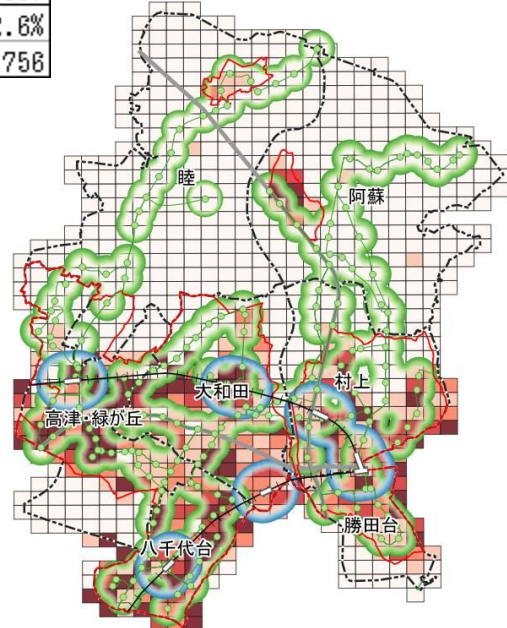
概ね駅から300mの徒歩圏と同様ですが, 京成大和田駅周辺などバス路線のない地区のカバー率が上がっています。

駅までの距離	バス停までの距離(m)		
	300	500	800
500m			
人口カバー率	84.1%	97.4%	100%
徒歩圏内人口(人)	182,464	188,206	193,587
面積カバー率	54.9%	75.2%	92.6%
徒歩圏面積(ha)	2,822	3,867	4,756

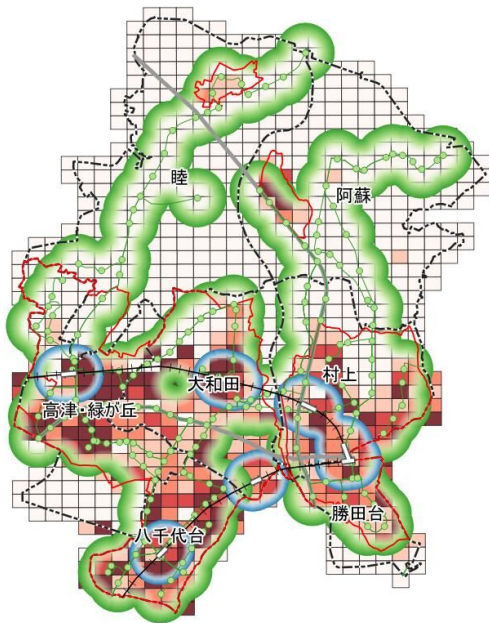
凡例

- 市街化区域
- 地域界
- 駅
- +—+— 鉄道
- バス停
- バスルート
- 公共交通路線の徒歩圏
- 駅徒歩圏内
- バス停徒歩圏内
- 250mメッシュ人口H27
- 0 - 250人(0 - 40人/ha)
- 250 - 500人(40 - 80人/ha)
- 500 - 625人(80 - 100人/ha)
- 625 - 750人(100 - 120人/ha)
- 750人以上(120人以上/ha)

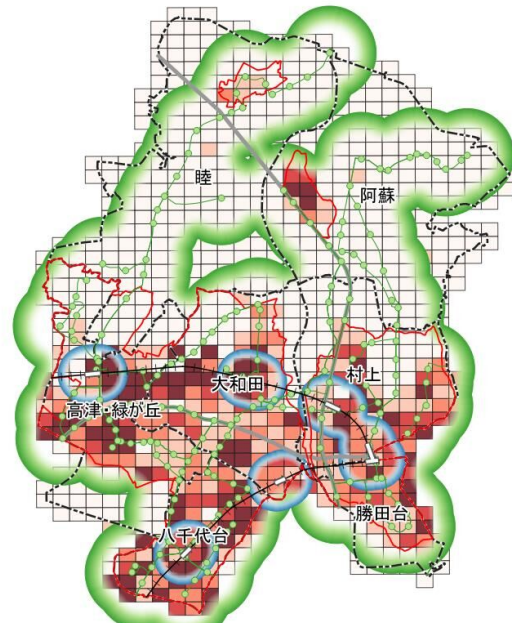
資料：国勢調査 H27 (2015)
 バス路線は国土数値情報を
 基に修正(勝田入口含まず)
 人口は250mメッシュ取得値



駅 500m & バス停 300m



駅 500m & バス停 500m



駅 500m & バス停 800m

図 駅から500m, バス停から300m・500m・800mの公共交通路線の徒歩圏人口

③ 駅から800m、バス停から300m・500m・800mの公共交通路線の徒歩圏人口

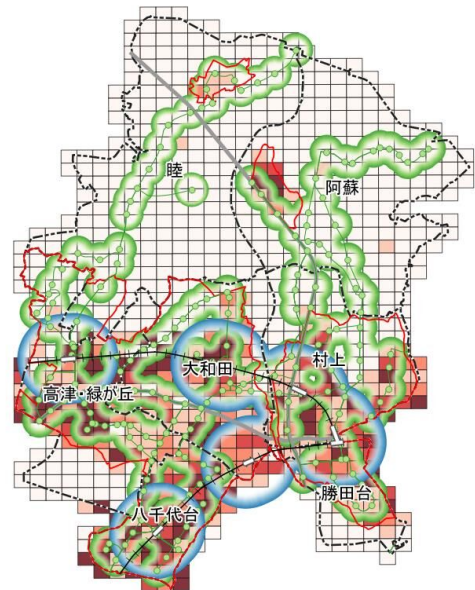
駅からの徒歩圏800mかつバス停から300mの誘致距離は、最も標準的な徒歩圏の範囲です。この標準的な誘致距離みると人口カバー率90.0%、面積カバー率58.0%と人口の9割以上が公共交通でカバーされる結果となっています。

駅から300m、500mの徒歩圏と比較して、京成大和田駅周辺などバス路線のない地区のカバー率が上がっていますが、総じてバス路線によりカバーされる範囲が多くなっています。

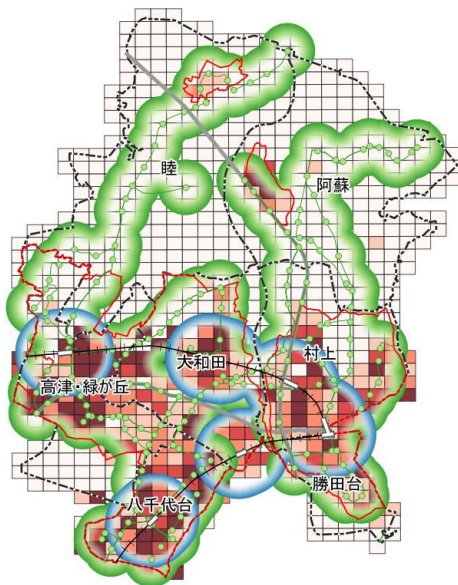
駅までの距離	バス停までの距離(m)		
	300	500	800
800m			
人口カバー率	90.0%	98.3%	100%
徒歩圏内人口(人)	173,820	189,892	193,587
面積カバー率	58.0%	75.8%	92.6%
徒歩圏面積(ha)	2,981	3,893	4,756

資料：国勢調査H27(2015)
 バス路線は国土数値情報を
 基に修正(勝田人口含まず)
 人口は250mメッシュ取得値

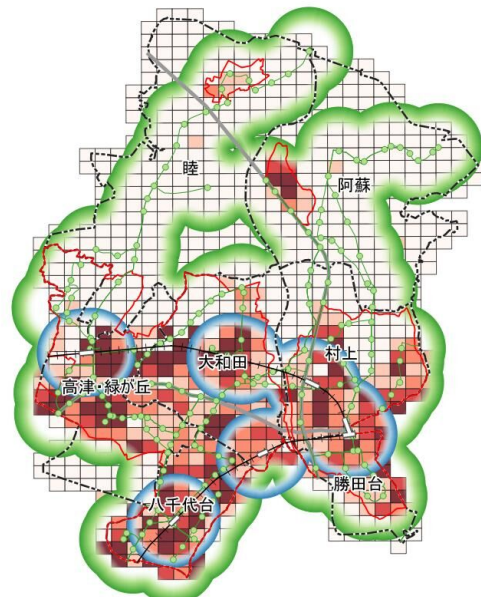
- 凡例
- 市街化区域
 - 地域界
 - 駅
 - 鉄道
 - バス停
 - バスルート
 - 公共交通路線の徒歩圏
 - 駅徒歩圏内
 - バス停徒歩圏内
 - 250mメッシュ人口H27
 - 0-250人(0-40人/ha)
 - 250-500人(40-80人/ha)
 - 500-625人(80-100人/ha)
 - 625-750人(100-120人/ha)
 - 750人以上(120人以上/ha)



駅 800m & バス停 300m



駅 800m & バス停 500m



駅 800m & バス停 800m

図 駅から800m、バス停から300m・500m・800mの公共交通路線の徒歩圏人口

④ 最も標準的な公共交通路線の徒歩圏人口(駅から800m, バス停から300m)

最も標準的な徒歩圏である, 駅から800mまたはバス停から300mの誘致距離について, 隣接する市外にある, み春野線勝田入口バス停を考慮して, 250mメッシュ人口(H27(2015))より算出すると, 人口カバー率92.9%, 面積カバー率59.7%と人口の9割が公共交通でカバーされています。

総人口	193152人
徒歩圏人口	179381人
カバー率	92.9%
総面積	51.39km ²
徒歩圏面積	30.70km ²
カバー率	59.7%

凡例

市街化区域

地域界

駅

鉄道

バス停

バスルート

公共交通路線の徒歩圏

駅徒歩圏内

バス停徒歩圏内

250mメッシュ人口H27

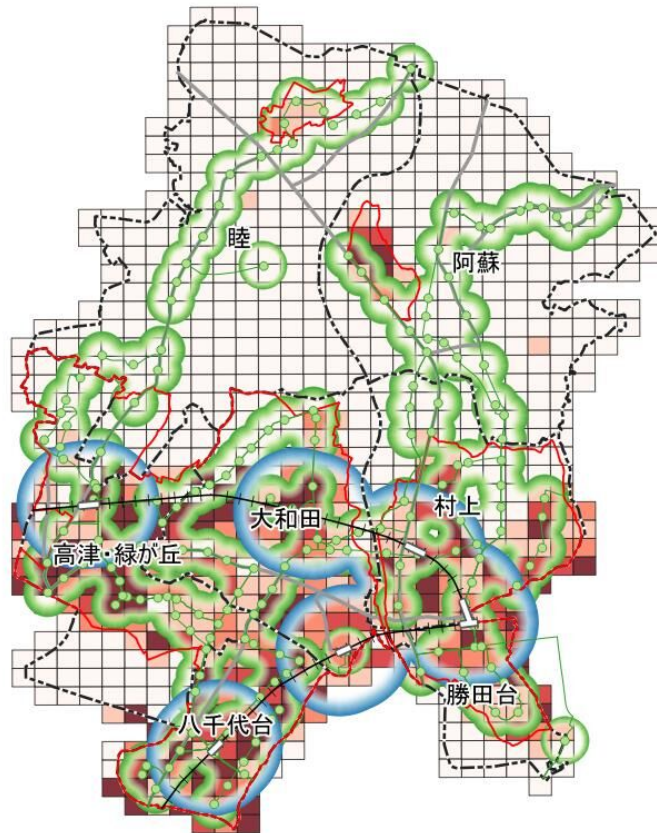
0-250人(0-40人/ha)

250-500人(40-80人/ha)

500-625人(80-100人/ha)

625-750人(100-120人/ha)

750人以上(120人以上/ha)



資料: 国勢調査 H27(2015)

バス路線は国土数値情報を
基に修正(勝田入口含む)

人口は250mメッシュ取得値

図 駅から800m, バス停から300の公共交通路線の徒歩圏人口

運行頻度が片道1日30本以上のバス路線が, 市の南北方向を中心に市内の主要拠点を結んでおり, 市内の多くの地域で現状のバスの利便性は高くなっています。一方, 市街化区域内でも1日30本未満のバス路線の沿線地域や, 公共交通でカバーされていない地域があります。

凡例

地域界

市街化区域

国・県道

駅

鉄道

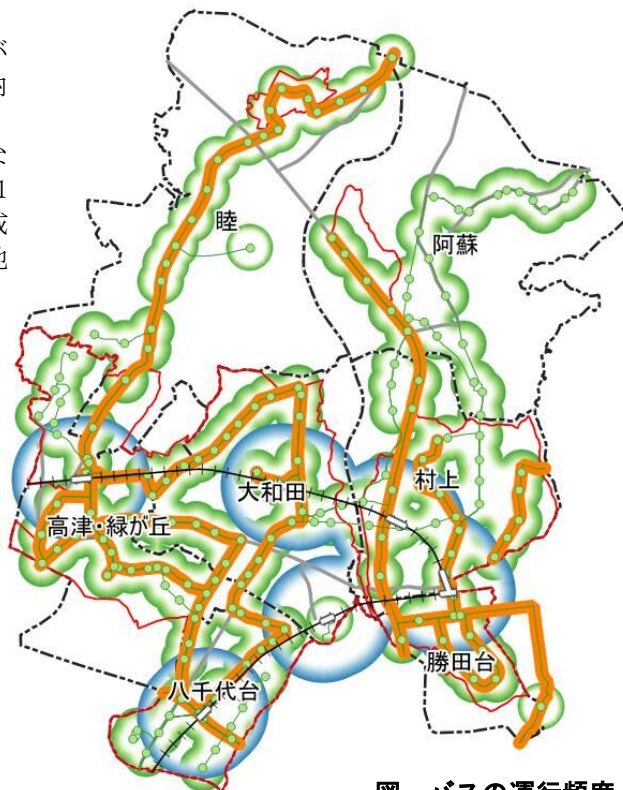
バス停

バス路線

一日30本以上のバス路線

バス停徒歩圏(300m)

駅徒歩圏内(800m)



資料: バス路線は国土数値情報を基に修正
(勝田入口含む), バスの運行頻度は国
土数値情報をもとに加筆

図 バスの運行頻度

2-4-3 公共交通路線の将来徒歩圏人口(2015~2040・500mメッシュで算定)

将来の生活の利便性について鉄道、バス等の現有の公共交通機関からの徒歩圏人口等の状況について、500mメッシュ人口を使い、平成27(2015)年、令和12(2030)年、令和22(2040)年を比較し、以下に整理します。

将来人口からみた、公共交通の人口カバー率(駅から800mまたはバス停から300m)は令和22(2040)年86.7%で、平成27(2015)年の85.7%*と大きく変わりませんが、将来的にバス路線が維持できなくなった場合、カバー率も下がることも懸念されます。

※注:平成27(2015)年の数値は、将来人口データの関係上、500mメッシュ取得値のため、250mメッシュ取得値とは人口カバー率等が異なります。

駅・バス停までの距離	将来の推計値		
	2015年	2030年	2040年
800/300m			
人口カバー率	85.7%	86.3%	86.7%
徒歩圏内人口(人)	165,460	163,416	157,681
推計人口(社人研人口)	193,152	189,416	181,939
面積カバー率		58.2%	
徒歩圏面積(ha)		2,991	

資料：国勢調査 H27(2015)
 国土数値情報 500mメッシュ別将来推計人口(H30(2018)国政局推計)
 バス路線は国土数値情報を基に修正(勝田入口含む)
 人口は500mメッシュ取得値

- 凡例
- 地域界
 - 市街化区域
 - 国・県道
 - 駅
 - +++ 鉄道
 - バス停
 - バスルート
- 公共交通路線の徒歩圏
- バス停徒歩圏(300m)
 - 駅徒歩圏内(800m)
- 500mメッシュ将来人口
- 0-1000人(0-40人/ha)
 - 1000-2000人(40-80人/ha)
 - 2000-2500人(80-100人/ha)
 - 2500-3000人(100-120人/ha)
 - 3000人以上(120人以上/ha)

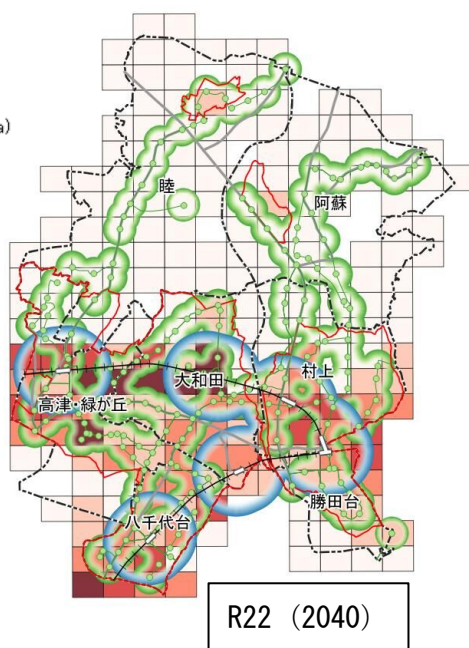
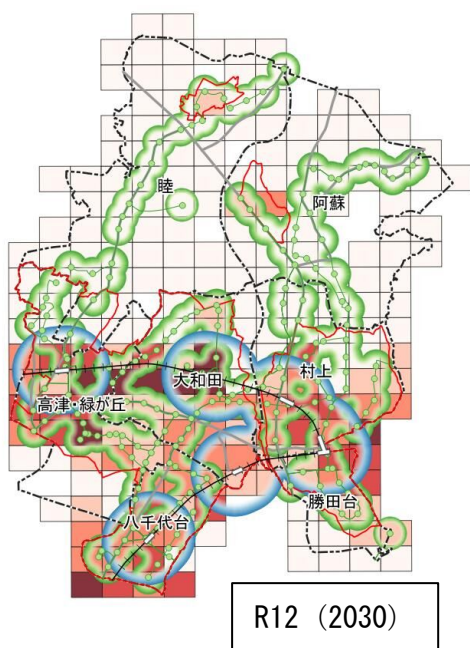
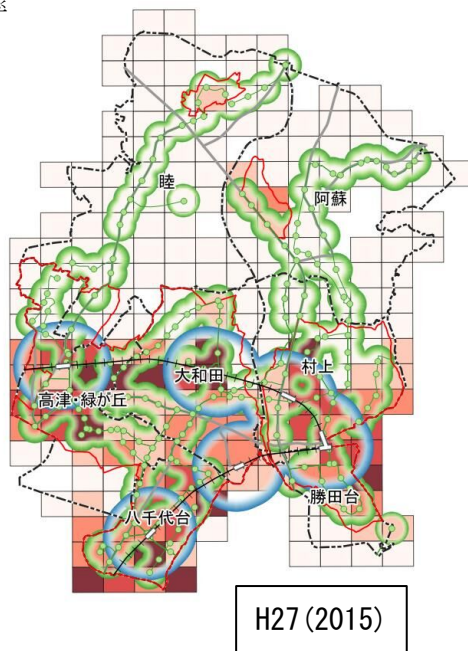


図 2015, 2030, 2040 の公共交通路線の将来徒歩圏人口

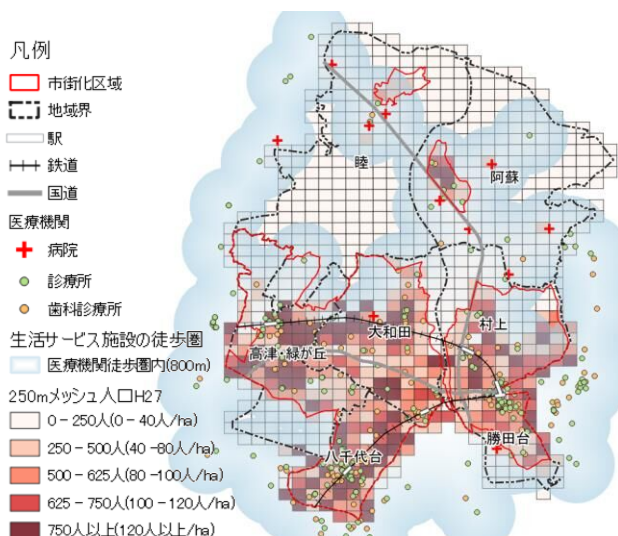
2-4-4 公共施設・生活利便施設の状況

公共施設・生活利便施設からの徒歩圏人口等の状況について、250mメッシュ人口(H27(2015))を使い、以下に整理します。

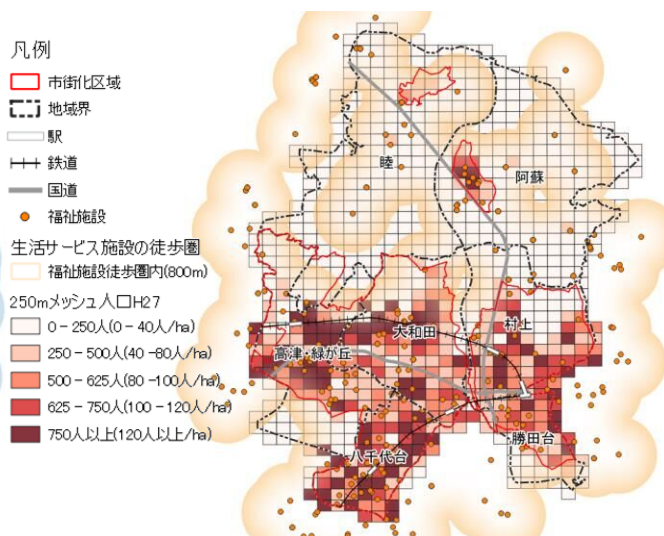
本市の医療機関、福祉施設は、本市周辺を含め、各地に広く分布しているため、大部分がカバーされています。一方、大規模商業施設は市街化区域内に集約しており、市街化区域を中心とした徒歩圏となっています。

公共施設・生活利便施設全体では、人口カバー率100%、面積カバー率94.0%と全域がカバーされています。

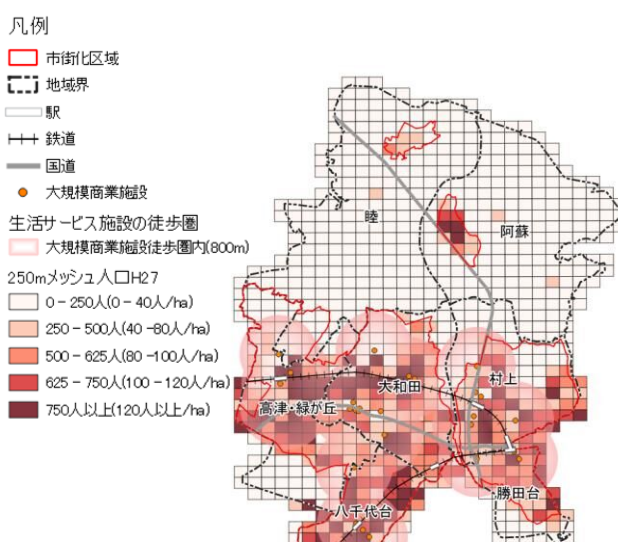
	医療機関	大規模商業施設	福祉施設	公共施設・生活利便施設全体
徒歩圏人口(人)	190,952	146,140	193,659	194,102
人口カバー率(%)	98.9	75.7	100	100
徒歩圏面積(km ²)	41.97	18.84	46.45	48.29
面積カバー率(%)	81.7	36.7	90.4	94.0



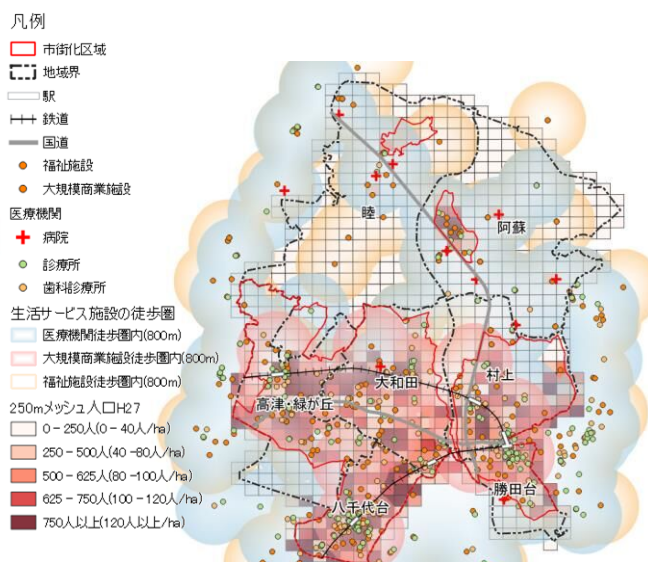
医療施設の徒歩圏(800m)



福祉施設の徒歩圏(800m)



大規模商業施設の徒歩圏(800m)



公共・生活利便施設の全体の徒歩圏(800m)

資料：国勢調査(2015)
国土数値情報
人口は250mメッシュ取得値

図 公共施設・生活利便施設の徒歩圏

2-4-5 日常生活サービス施設の徒歩圏人口

公共交通と公共施設・生活利便施設からの徒歩圏人口を合わせて、日常生活サービス施設の徒歩圏人口として、250mメッシュ人口（H27（2015））を使い、以下に整理します。

人口カバー率は公共交通（駅800m・バス停300mの場合）で92.9％、公共施設・生活利便施設全体で100％となっています。これらを合わせた日常生活サービス施設の徒歩圏人口についても100％となり、現状で居住人口がカバーされています。

また、面積カバー率については、公共交通で59.7％、公共施設・生活利便施設全体で94.0％となっています。これらを合わせた日常生活サービス施設の徒歩圏面積カバー率は94.9％となり、現状でほぼ全域がカバーされています。

このように、日常生活サービス施設は、市全体で充実していることが明らかとなりました。

表 日常生活サービス施設の徒歩圏人口・面積

	日常生活サービス施設全体	公共交通 (駅800m・バス300m)	公共施設・生活利便施設(800m)
総人口	193,152 人	193,152 人	193,152 人
徒歩圏人口	194,202 人	179,381 人	194,102 人
人口カバー率	100 %	92.9 %	100 %
総面積	51.39 k㎡	51.39 k㎡	51.39 k㎡
徒歩圏面積	48.78 k㎡	30.70 k㎡	48.29 k㎡
面積カバー率	94.9 %	59.7 %	94.0 %

凡例

- 市街化区域
- 鉄道
- バスルート
- 国道
- 福祉施設
- 大規模商業施設
- 医療機関
- + 病院
- 診療所
- 歯科診療所
- 公共交通路線の徒歩圏
- 駅&バス停徒歩圏内(800m/300m)
- 生活サービス施設の徒歩圏
- 生活便利施設徒歩圏内(800m)
- 250mメッシュ人口H27
- 0 - 250人(0 - 40人/ha)
- 250 - 500人(40 - 80人/ha)
- 500 - 625人(80 - 100人/ha)
- 625 - 750人(100 - 120人/ha)
- 750人以上(120人以上/ha)

資料：国勢調査(2015)
 国土数値情報
 バス路線は国土数値情報を
 基に修正(勝田台入口含む)
 人口は250mメッシュ取得値

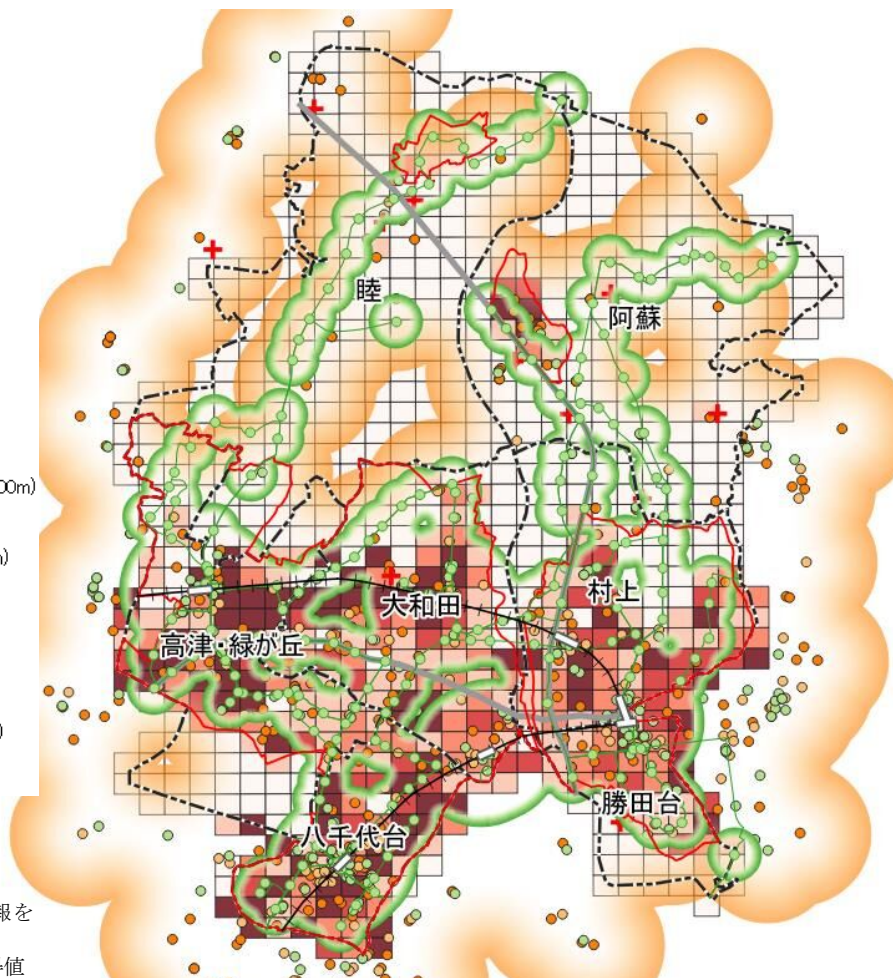


図 日常生活サービス施設の徒歩圏

(5) 防災

2-5-1 土砂災害警戒区域等の状況

本市の斜面地は台地と低地の崖線部に多くみられ、高低差は最大でも20m未満です。河岸段丘による斜面であるため連続したものが多くあります。

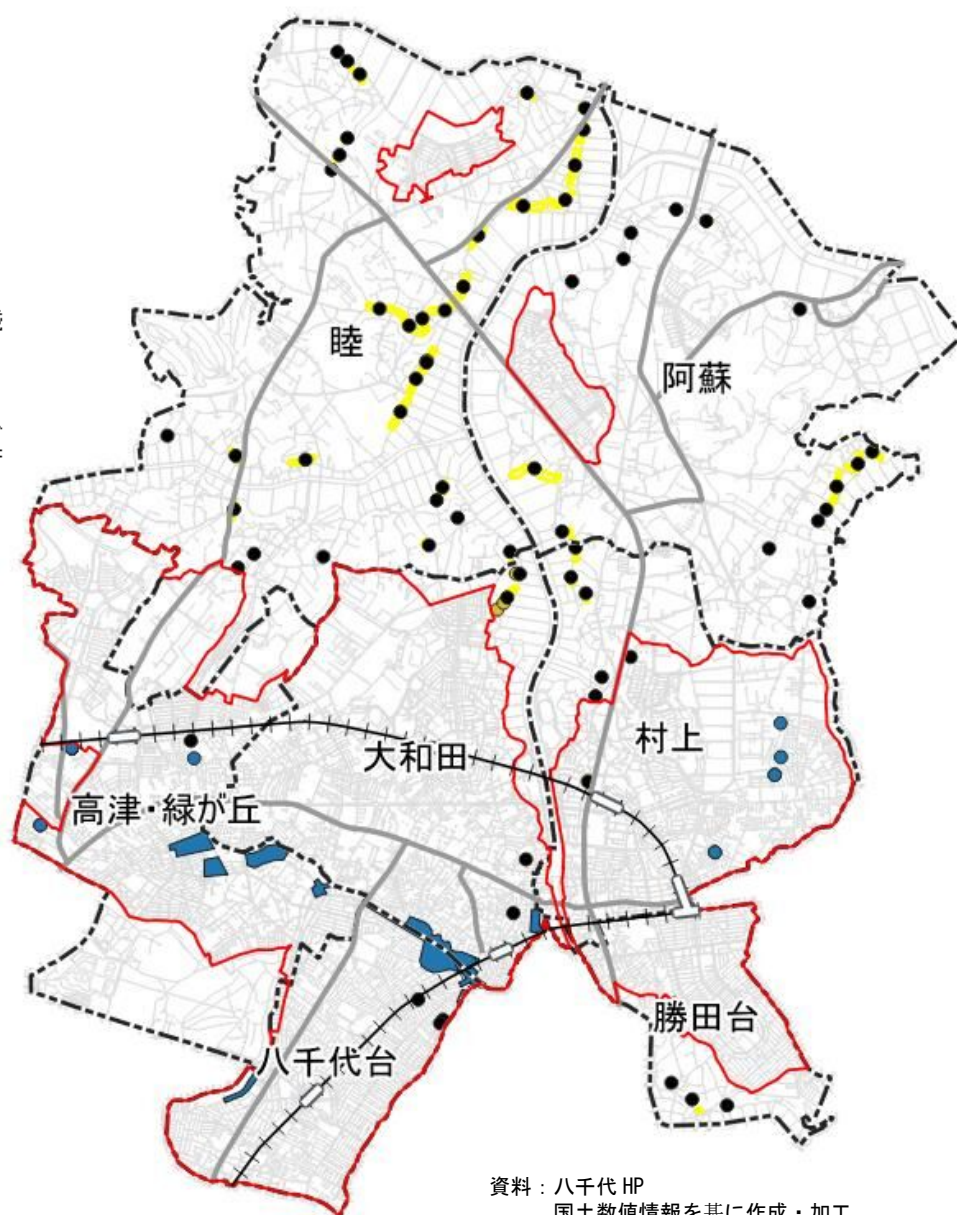
睦地域・阿蘇地域の市街化調整区域内の河岸段丘を中心に土砂災害警戒区域・土砂災害特別警戒区域が指定されています。

市街化区域内には上記土砂災害警戒区域等はありませんが、土砂災害危険箇所は点在します。

下水道などの排水施設の能力を上回る降雨によって発生する内水被害については、大和田、高津、八千代台にかけて、内水被害区域がみられます。

凡例

- 地域界
- 市街化区域
- 国・県道
- 駅
- ≡ 鉄道
- 災害発生状況
- 内水被害区域
- 土砂災害警戒区域及び特別警戒区域
- 内水被害箇所
- 土砂災害発生地点
- 土砂災害危険箇所



資料：八千代 HP
国土数値情報を基に作成・加工

図 土砂災害警戒区域指定状況及び災害発生状況

2-5-2 洪水浸水想定区域

八千代市防災ハザードマップは、国が管理する利根川と千葉県が管理する河川(高崎川)の洪水予測と、下水道その他の排水施設の排水能力を上回る降雨が生じた際の浸水発生想定区域の範囲、深さ、並びに避難場所等の施設を示したものです。

利根川及び、高崎川の両ハザードマップでは、新川両岸の水田地帯の被害が大きく、特に大字堀の内付近の浸水深は3～5m以上となっている箇所も見うけられます。

近年の水災害の激甚化や水災害リスクの増大を踏まえ、現在、国土交通省では、「水災害リスクを踏まえた防災まちづくりのガイドライン」を策定しています。同ガイドラインにもとづき、水災害リスクを踏まえた防災まちづくりをより一層進めていくことが、本計画にも求められます。



出典：八千代市防災ハザードマップ

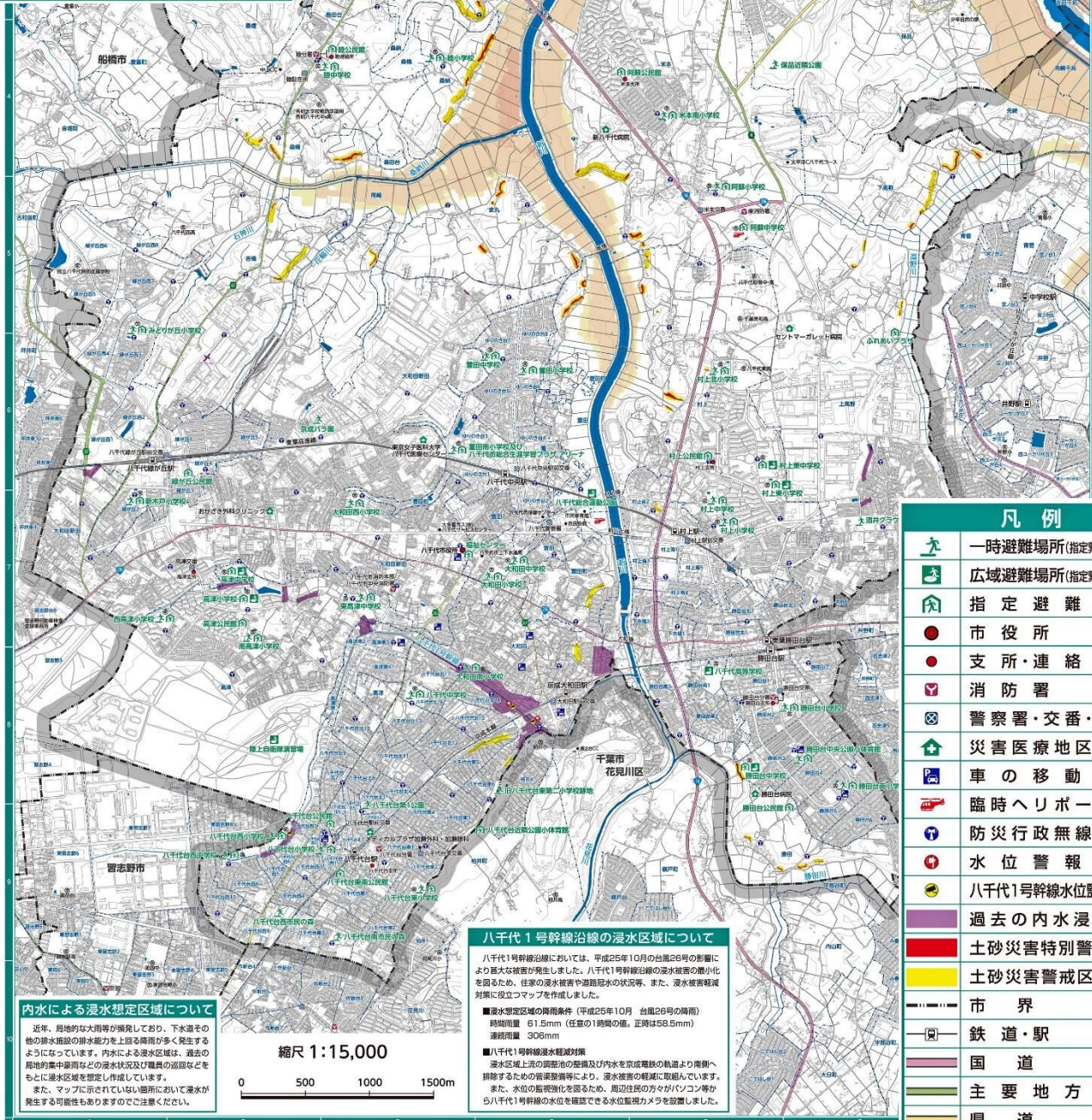
図 八千代市防災ハザードマップ 高崎川版

八千代市防災ハザードマップ《利根川版》

河川の氾濫による浸水想定区域(利根川)
 この浸水区域は、水防法の規定により定められた想定し得る最大規模の降雨による洪水浸水想定区域と、浸水した場合に想定される浸水深を示したものです。
 指定年月日 平成29年7月20日
 ■浸水想定区域の降雨条件
 利根川流域、八斗島上流域72時間総降雨量 491mm

凡例【浸水想定区域】

浸水した場合に想定される水深	浸水想定区域
5.0m以上の区域	
3.0m~5.0m未満の区域	
0.5m~3.0m未満の区域	
0.5m未満の区域	



凡例

	一時避難場所(指定緊急避難場所)
	広域避難場所(指定緊急避難場所)
	指定避難所
	市役所
	支所・連絡所
	消防署
	警察署・交番・駐在所
	災害医療地区病院
	車の移動場所
	臨時ヘリポート
	防災行政無線子局
	水位警報装置
	八千代1号幹線水位監視カメラ
	過去の内水浸水箇所
	土砂災害特別警戒区域
	土砂災害警戒区域
	市界
	鉄道・駅
	国道
	主要地方道
	県道

八千代1号幹線沿線の浸水区域について
 八千代1号幹線沿線においては、平成25年10月の台風26号の影響により重大な被害が発生しました。八千代1号幹線沿線の浸水被害の最小化を図るため、住家の高水被害や道路冠水の状況等、また、浸水被害軽減対策に役立てるマップを作成しました。
 ■浸水想定区域の降雨条件(平成25年10月 台風26号の降雨)
 時間雨量 61.5mm(任意の1時間値、正時値55.5mm)
 連日雨量 306mm
 ■八千代1号幹線浸水監視対策
 浸水区域上流の調整池の整備及び内水を京成電鉄の軌道より南側へ排除するための管渠設備等により、浸水被害の軽減に取り組んでいます。また、水位の監視強化を図るため、周辺住民の方々がパソコン等から八千代1号幹線の水位を確認できる水位監視カメラを設置しました。

内水による浸水想定区域について
 近年、局地的な大雨等が頻発しており、下水道その他の排水施設の排水能力を上回る降雨が多く発生するようになってきました。内水による浸水区域は、過去の局地的集中豪雨などの浸水状況及び議員の視察などをとらえて浸水区域を想定し作成しています。また、マップに示されていない箇所において浸水が発生する可能性もありますのでご注意ください。

縮尺 1:15,000
 0 500 1000 1500m

出典：八千代市防災ハザードマップ

図 八千代市防災ハザードマップ 利根川版

2-5-3 避難所指定状況

市の避難場所として、小学校、中学校、公園、市民の森、公共施設の他、陸上自衛隊習志野演習場等が指定されています。

今後は、新型コロナ危機を踏まえ、過密を避けるよう多様な避難環境の整備が課題となっています。

表 避難場所（指定緊急避難場所）一覧

令和元年(2019)7月現在

【×】 避難不適

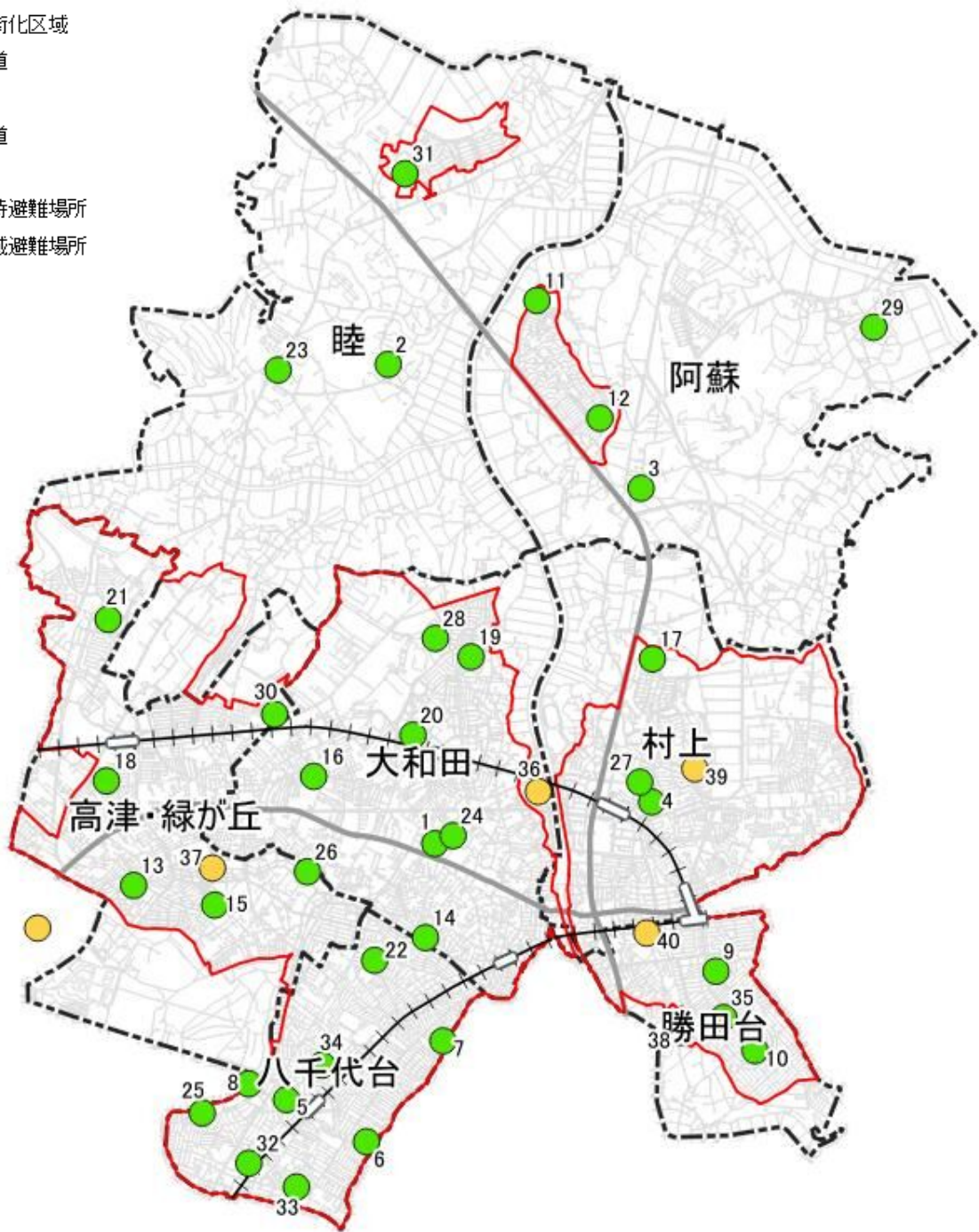
番号	名称	所在地	電話番号	区分	異常現象の種類			
					洪水 (浸水含む)	崖崩れ	地震	大規模な火事
1	大和田小学校	萱田町628	047-484-6141	一時避難場所	○	○	○	○
2	睦小学校	桑納176	047-450-2009	一時避難場所	○	○	○	○
3	阿蘇小学校	米本2586	047-488-3003	一時避難場所	○	○	○	○
4	村上小学校	村上1113-1	047-482-3011	一時避難場所	○	○	○	○
5	八千代台小学校	八千代台西1-8	047-482-3355	一時避難場所	○	○	○	○
6	八千代台東小学校	八千代台東2-5-1	047-483-4547	一時避難場所	○	○	○	○
7	旧八千代台東第二小学校	八千代台東6-26-1		一時避難場所	○	×	○	○
8	八千代台西小学校	八千代台西7-23-1	047-482-7013	一時避難場所	×	○	○	○
9	勝田台小学校	勝田台2-14	047-482-6351	一時避難場所	○	○	○	○
10	勝田台南小学校	勝田台5-9	047-483-0286	一時避難場所	○	○	○	○
11	米本小学校	米本1386-6	047-488-1105	一時避難場所	○	○	○	○
12	米本南小学校	米本2301	047-488-1106	一時避難場所	○	○	○	○
13	西高津小学校	高津832-38	047-450-7200	一時避難場所	○	○	○	○
14	大和田南小学校	大和田628	047-484-6336	一時避難場所	×	○	○	○
15	南高津小学校	高津421-3	047-450-0916	一時避難場所	○	○	○	○
16	大和田西小学校	大和田新田409-3	047-450-2098	一時避難場所	○	○	○	○
17	村上北小学校	村上1113-1	047-484-1780	一時避難場所	○	○	○	○
18	新木戸小学校	緑が丘2-4	047-450-8488	一時避難場所	○	○	○	○
19	萱田小学校	ゆりのき台6-20	047-484-5541	一時避難場所	○	○	○	○
20	萱田南小学校	ゆりのき台3-7-3	047-487-7117	一時避難場所	○	○	○	○
21	みどりが丘小学校	緑が丘西3-14	047-458-1281	一時避難場所	○	○	○	○
22	八千代中学校	八千代台北14-9-1	047-482-3232	一時避難場所	○	○	○	○
23	睦中学校	島田台756	047-450-2006	一時避難場所	○	○	○	○
24	大和田中学校	萱田町645	047-484-5071	一時避難場所	○	○	○	○
25	八千代台西中学校	八千代台西7-23-3	047-482-0915	一時避難場所	×	○	○	○
26	東高津中学校	高津1092	047-459-1211	一時避難場所	○	○	○	○
27	村上中学校	村上1643-55	047-482-3121	一時避難場所	○	○	○	○
28	萱田中学校	ゆりのき台7-8-1	047-485-6640	一時避難場所	○	○	○	○
29	少年自然の家	保品1060-2	047-488-6538	一時避難場所	○	○	○	○
30	京成バラ園	大和田新田755	047-459-0055	一時避難場所	○	○	○	○
31	秀明大学	大学町1-1	047-482-2111	一時避難場所	○	○	○	○
32	八千代台西市民の森	八千代台西9-138他		一時避難場所	○	○	○	○
33	八千代台南市民の森	八千代台南3-37-1他		一時避難場所	○	○	○	○
34	八千代台第1公園	八千代台北3-9-1		一時避難場所	○	○	○	○
35	勝田台中央公園	勝田台3-31		一時避難場所	○	○	○	○
36	八千代総合運動公園	萱田町253他		広域避難場所	○	○	○	○
37	高津小学校及び高津中学校等一帯の地域	高津738-6他(高津団地内)	047-450-0152(小) 047-450-0151(中)	広域避難場所	×	○	○	○
38	勝田台中学校	勝田台3-1	047-482-7225	広域避難場所	○	×	○	○
39	村上東小学校及び村上東中学校等一帯の地域	村上1113-1(村上団地内)	047-482-0931(小) 047-482-0932(中)	広域避難場所	○	○	○	○
40	八千代高等学校	勝田台南1-1-1	047-484-2551	広域避難場所	○	○	○	○
-	陸上自衛隊演習場※	高津地内	047-466-2141	広域避難場所	○	○	○	○

※陸上自衛隊演習場は、災害対策基本法第49条の4規定によらない任意指定

資料：八千代市HPより

凡例

- 地域界
- 市街化区域
- 国道
- 駅
- 鉄道
- 避難所
- 一時避難場所
- 広域避難場所



資料：八千代 HP
国土数値情報を基に作成・加工

図 避難場所位置

(6) 景観

景観に対する本市の取り組みとしては、東葉高速線沿線等の市街地において、地区計画により建築物等の形態や意匠、広告物の制限などを定め、地区レベルでの景観の誘導や保全に取り組んでいます。また、高度地区において、最高高さ制限を定めるなど、良好な住環境や街並みの保全に努めています。

一方で、本市には谷津・里山や斜面緑地、新川周辺の風景などの自然環境も多く残されており、水と緑豊かな自然環境を保全するための取り組みが求められています。

(7) 都市構造の都市別比較

各都市におけるコンパクトなまちづくりに向けた取組を支援するため、都市構造の評価手法をとりまとめた「都市構造の評価に関するハンドブック(平成26(2014)年国土交通省)」が公表されています。

ここでは、そのハンドブックを参考にしながら、現況都市構造にかかる評価結果について、類似都市との都市別比較を実施し、どのような分野において課題があるのか客観的、定量的に把握します。

類似都市の選定については、平成31(2019)年3月に策定された八千代市都市機能分析調査報告書で選定した類似9団体を対象として都市別比較を実施します。

千葉県及び近隣3都県の類似団体

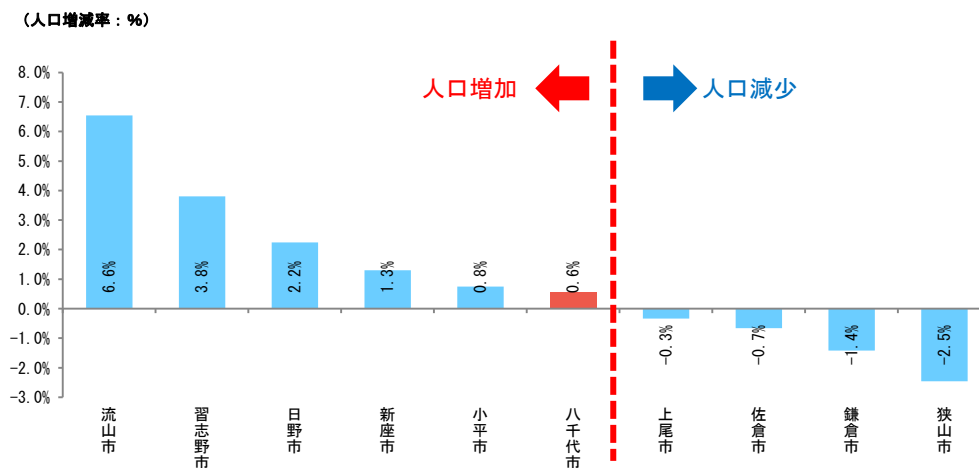
都県名	市名	類似点
千葉県	佐倉市(隣接団体)	人口規模(±25%)、標準財政規模(±15%)
	習志野市(隣接団体)	人口規模(±25%)、標準財政規模(±15%)、面積(±60%)
	流山市	人口規模(±25%)、標準財政規模(±15%)、面積(±50%)
東京都	小平市	人口規模(±25%)、標準財政規模(±15%)、面積
	日野市	人口規模(±25%)、標準財政規模(±15%)、面積(±50%)
埼玉県	狭山市	人口規模(±25%)、面積(±50%)、人口密度
	上尾市	人口規模(±25%)、標準財政規模(±15%)、面積(±50%)
	新座市	人口規模(±25%)、標準財政規模(±15%)、面積(±60%)
神奈川県	鎌倉市	人口規模(±25%)、標準財政規模(±15%)、面積(±50%)

出典:八千代市都市機能分析調査報告書

2-7-1 人口指標の都市別比較

平成27（2015）年から令和2（2020）年までの推計人口による人口増加率は、流山市が6.6%と最も増加率が高く、八千代市は10都市中6位となっています。

なお、流山市、習志野市、日野市、新座市、小平市、八千代市は人口増加都市ですが、上尾市、佐倉市、鎌倉市、狭山市は人口減少都市となっています。

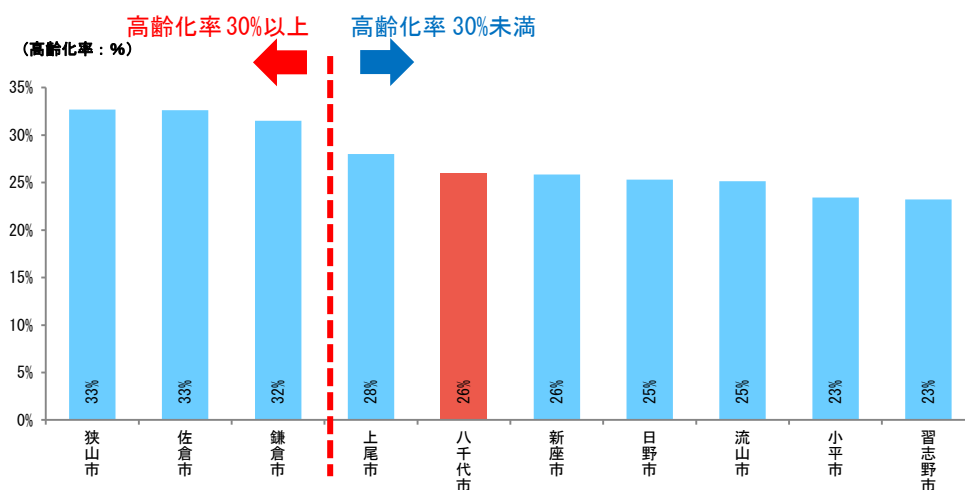


資料：国勢調査，日本の地域別将来推計人口(国立社会保障・人口問題研究所・H30(2018))

図 2015年から2020年の推計人口増減率

令和2（2020）年の推計人口による高齢化率は、狭山市が33%と最も高く、八千代市は高齢化率の高い順から10都市中5位となっています。

狭山市、佐倉市、鎌倉市は高齢化率が30%を超えている他は30%以下で、小平市、習志野市が23%と最も低くなっています。



資料：国勢調査，日本の地域別将来推計人口(国立社会保障・人口問題研究所・H30)

図 2020年の推計高齢化率

2-7-2 生活利便性等による都市別比較

都市構造の評価に関するハンドブックを参考に、生活利便性、交通、健康・福祉、行政運営、エネルギー／低炭素の指標から八千代市のデータが取得可能な項目を使用して偏差値による都市別比較を実施し、グラフにより可視化しました。可視化に際しては国土交通省の都市モニタリングシートHPの指標データを使用し、グラフを作成しました。以下に指標項目の一覧を示します。

都市別比較指標項目一覧

⑨生活利便性の指標	市街化区域における人口密度
	生活サービス施設の徒歩圏人口カバー率 □医療施設徒歩圏(800m)
	生活サービス施設の徒歩圏人口カバー率 □福祉施設徒歩圏(800m)
	生活サービス施設の徒歩圏人口カバー率 □商業施設徒歩圏(800m)
	生活サービス施設の利用圏平均人口密度 □医療施設徒歩圏(800m)
	生活サービス施設の利用圏平均人口密度 □福祉施設徒歩圏(800m)
	生活サービス施設の利用圏平均人口密度 □商業施設徒歩圏(800m)
	公共交通の機関分担率(通勤通学) □通勤通学合計値
	公共交通の 利用促進 公共交通沿線地域の人口密度 駅およびバス停徒歩圏(800m、300m)内
⑩健康・福祉の指標	高齢者福祉施設の中学校圏高齢人口カバー率 □福祉施設(1,000m)※65歳以上
	保育所の徒歩圏0~4歳人口カバー率 □保育所徒歩圏(800m)※0~4歳
	歩道整備率 □歩道設置率
⑪安全・安心の指標	高齢者徒歩圏に公園がある住宅の割合 □公園から500m圏内の住宅の割合
	最寄り緊急避難場所までの平均距離 □平均距離
⑫地域経済の指標	空家率
⑬行政運営の指標	市街化区域における小売商業床面あたりの売上高
	財政力指数(市町村財政)
⑭エネルギー／低炭素の指標	市民一人当たりの税収額
	市民一人当たりの自動車CO2排出量

出典:国土交通省・都市モニタリングシート HP

都市間比較に際して、全国平均値と三大都市圏との比較により、八千代市の強みと弱みを整理しました。

⑨生活利便性の指標については、すべての項目において全国平均、三大都市圏とも本市の偏差値は高く、生活利便性は高いことがうかがえます。その他の指標についても全国的に全国平均に対して偏差値 50 以上となっています。

三大都市圏との比較で弱みとして挙げられるのが、⑩健康・福祉の指標の高齢者徒歩圏に公園がある住宅の割合、⑪安全・安心の指標の最寄り緊急避難場所までの平均距離、⑫地域経済の指標中の市街化区域における小売床面積あたりの売上高、⑬行財政運営指標の市民一人当たりの税収額となっており、特に避難場所や公園までの距離など災害発生時について僅かに下回る程度ではありますが、留意が必要となります。

千葉県佐倉市以降は、類似 9 都市の都市構造比較を実施しています。全国的に各都市は生活利便性の指標が高く、公共交通の分担率も高い傾向にあり、大筋では八千代市と同様の傾向となっています。

なお、参考として P85 にすべてのデータを含む八千代市のモニタリングシートを掲載します。

八千代市

本市の強みと弱みを評価するため、全国平均値と三大都市圏の平均値との比較を実施した。(説明は前ページ参照)。

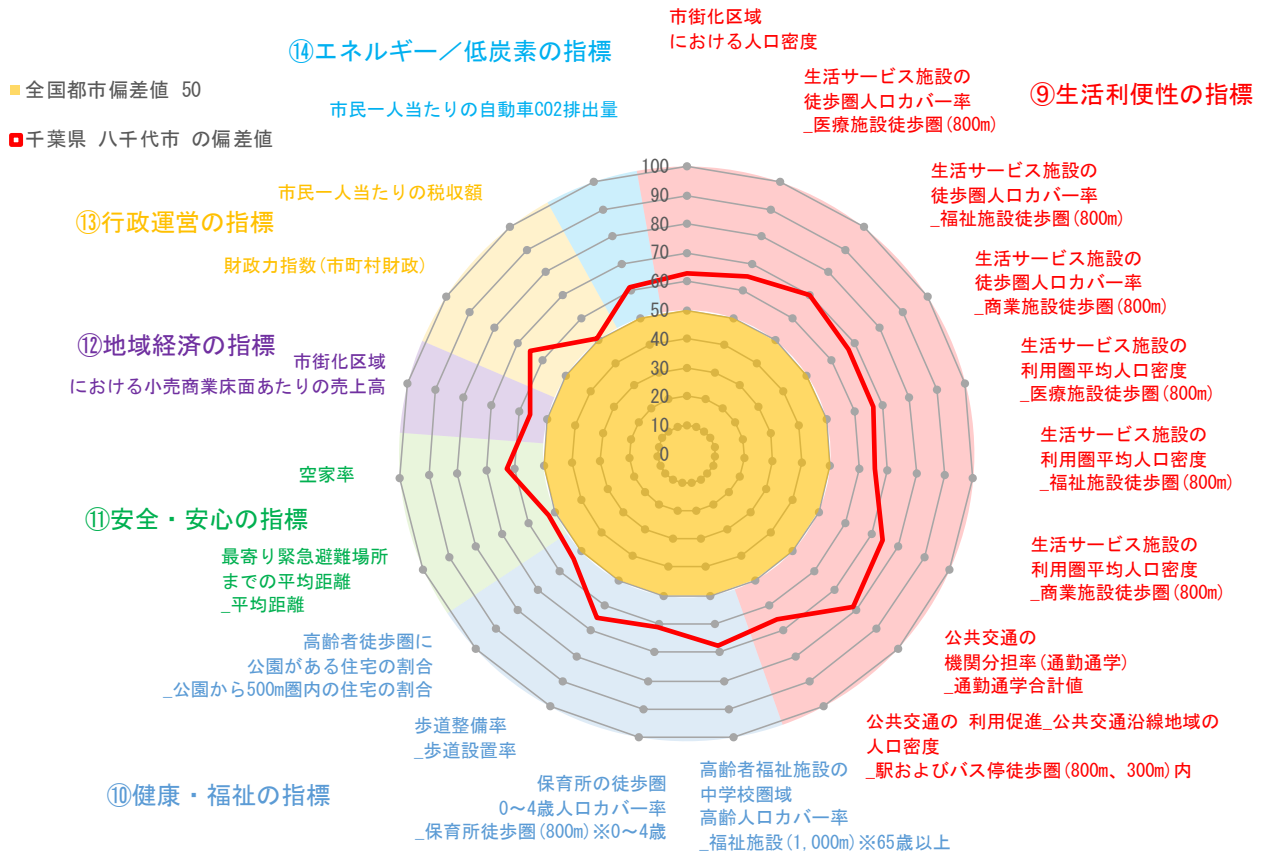


図 全国との比較

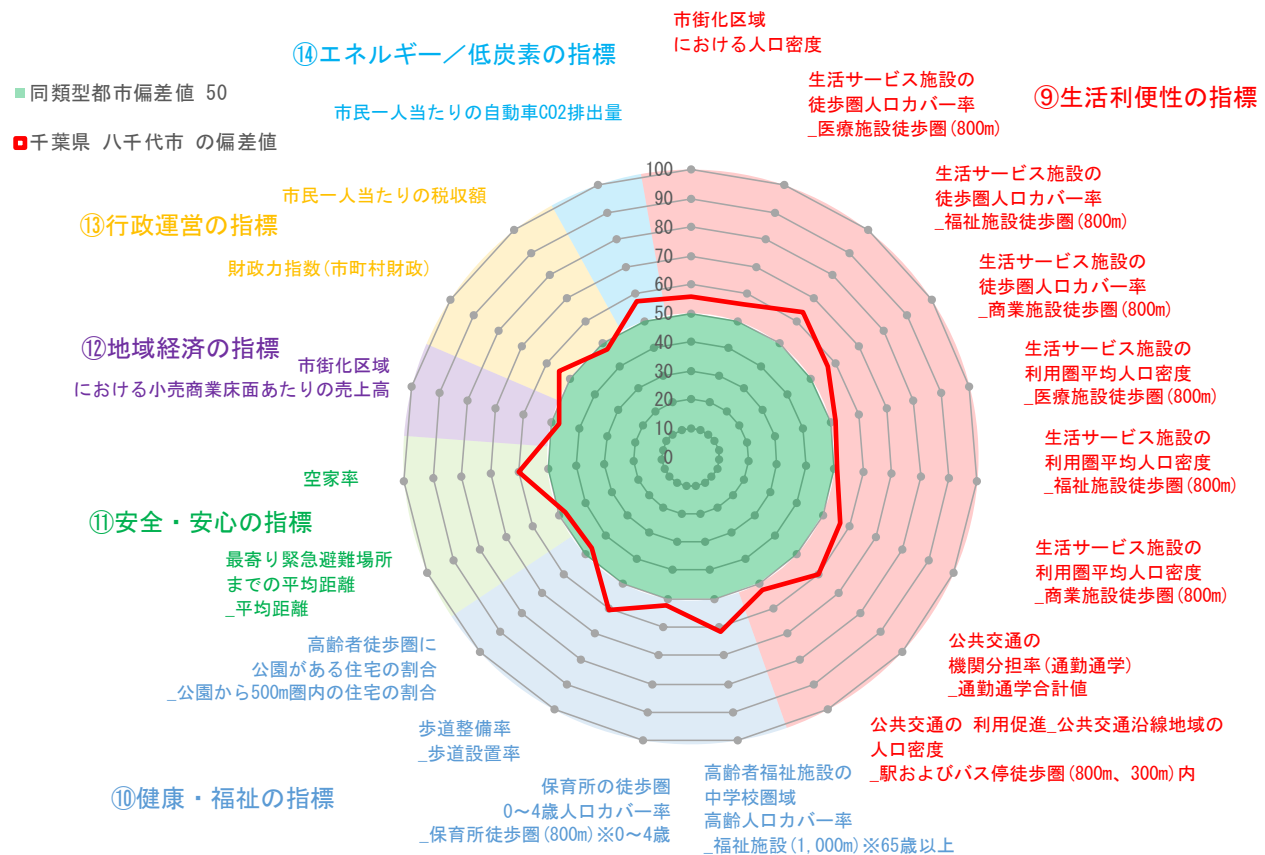


図 三大都市圏との比較

千葉県佐倉市

本市とほぼ同様の傾向となっています。高齢者徒歩圏の公園指標は本市を上回りますが、医療施設・福祉・商業施設徒歩圏等の指標は本市及び三大都市圏の平均値を下回ります。

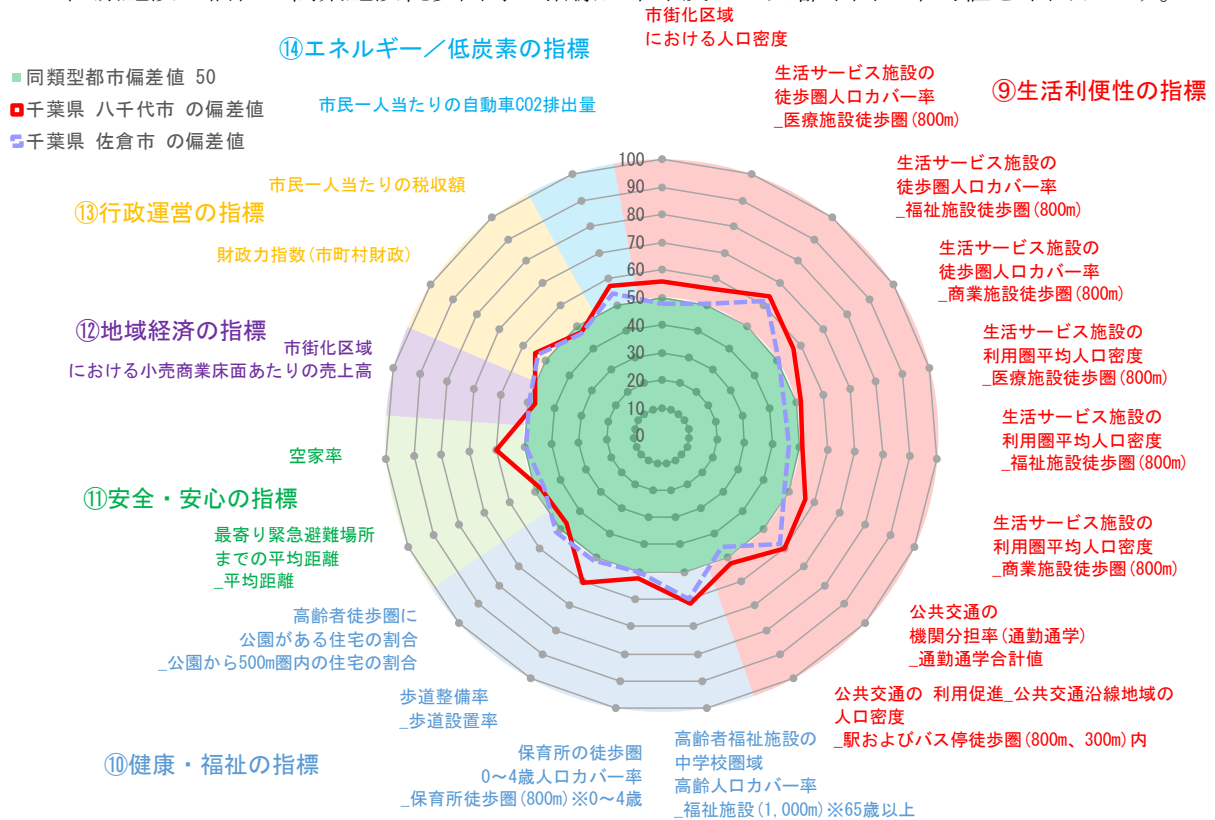


図 三大都市圏と佐倉市との比較

千葉県習志野市

人口密度が本市より高く、人口密度の指標は全般的に本市を上回り、高齢者徒歩圏の公園指標、緊急避難場所までの平均距離等も本市を上回りますが、傾向は本市と同様となります。

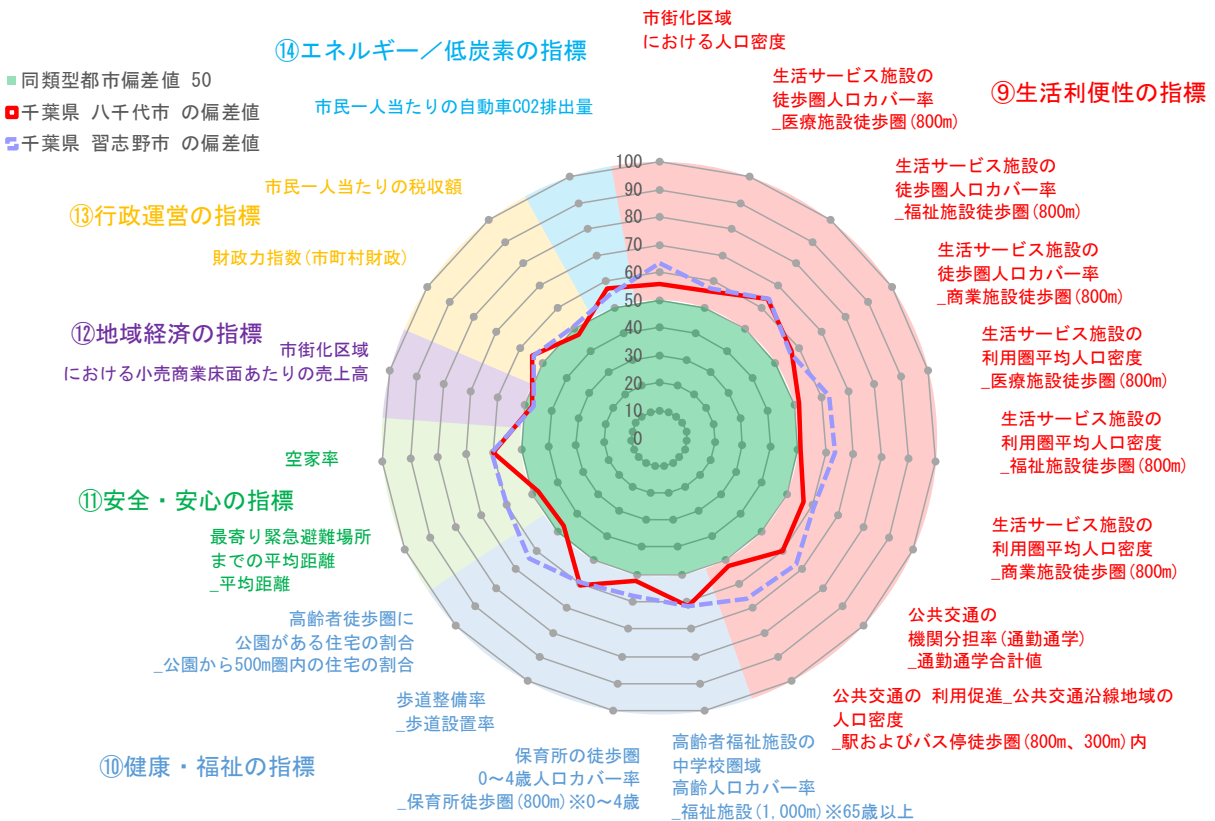


図 三大都市圏と習志野市との比較

千葉県流山市

概ね本市と同様ですが、高齢者福祉施設のカバー率や歩道整備率等は本市及び三大都市圏の平均値を下回ります。福祉施設徒歩圏のデータはありません。

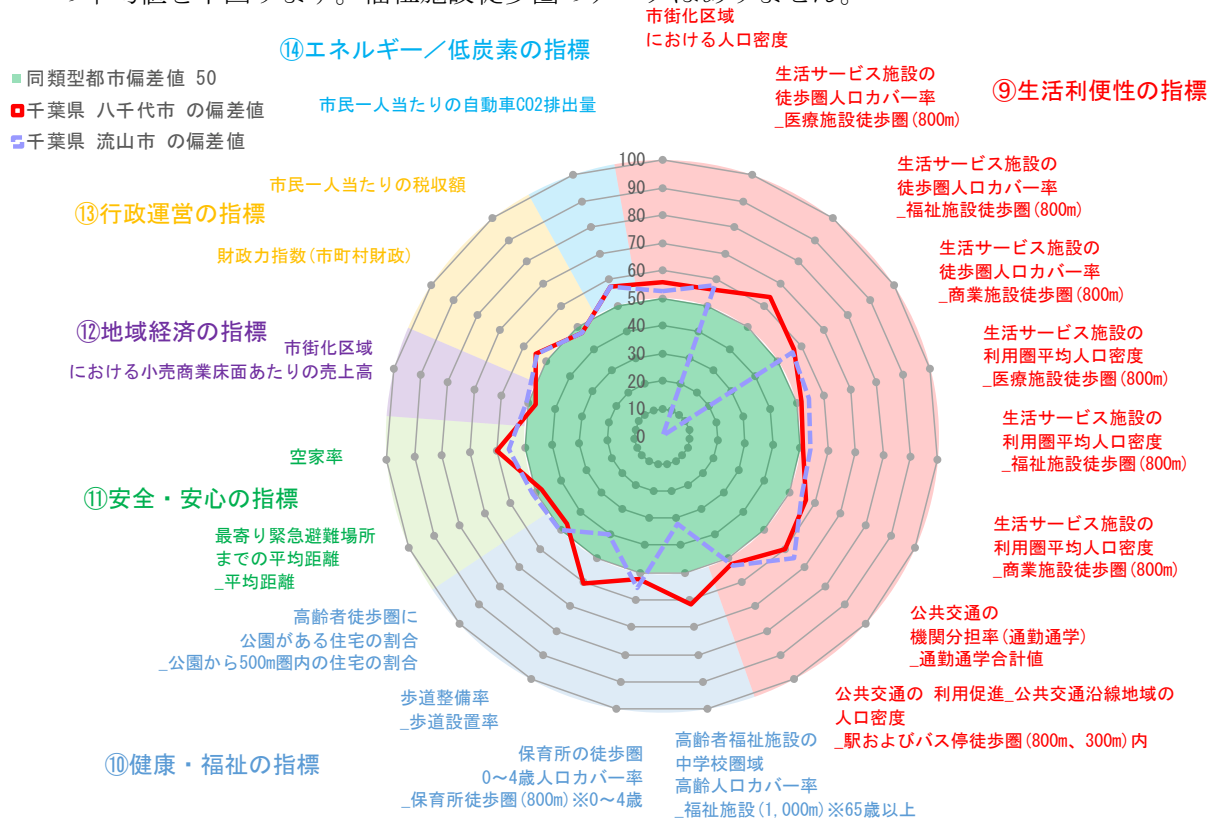


図 三大都市圏と流山市との比較

東京都小平市

人口密度が本市より高く、人口密度の指標は全般的に本市を上回るほか、保育所・高齢者徒歩圏、緊急避難場所等の指標は本市を上回ります。

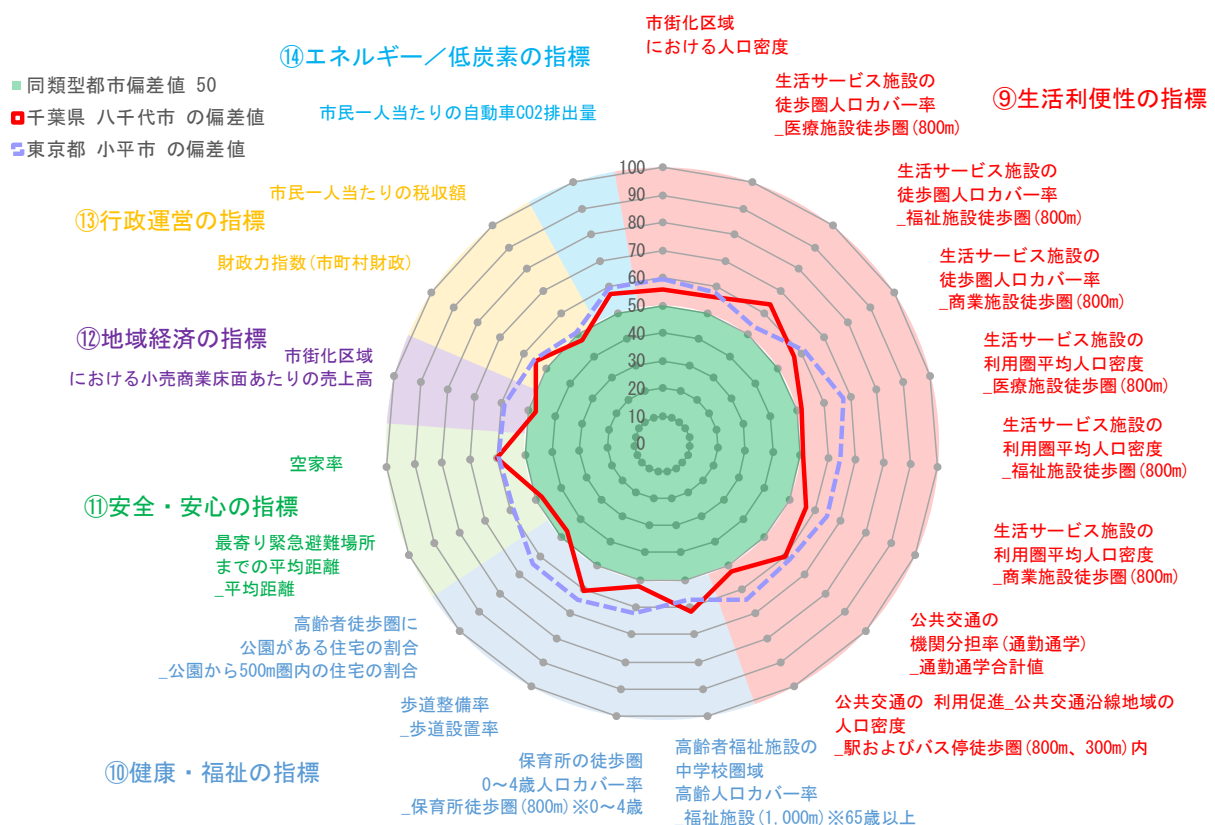


図 三大都市圏と小平市との比較

東京都日野市

経済指標や生活サービス施設の人口密度は本市を上回りますが、福祉施設や高齢者福祉施設のカバー率は本市を下回ります。

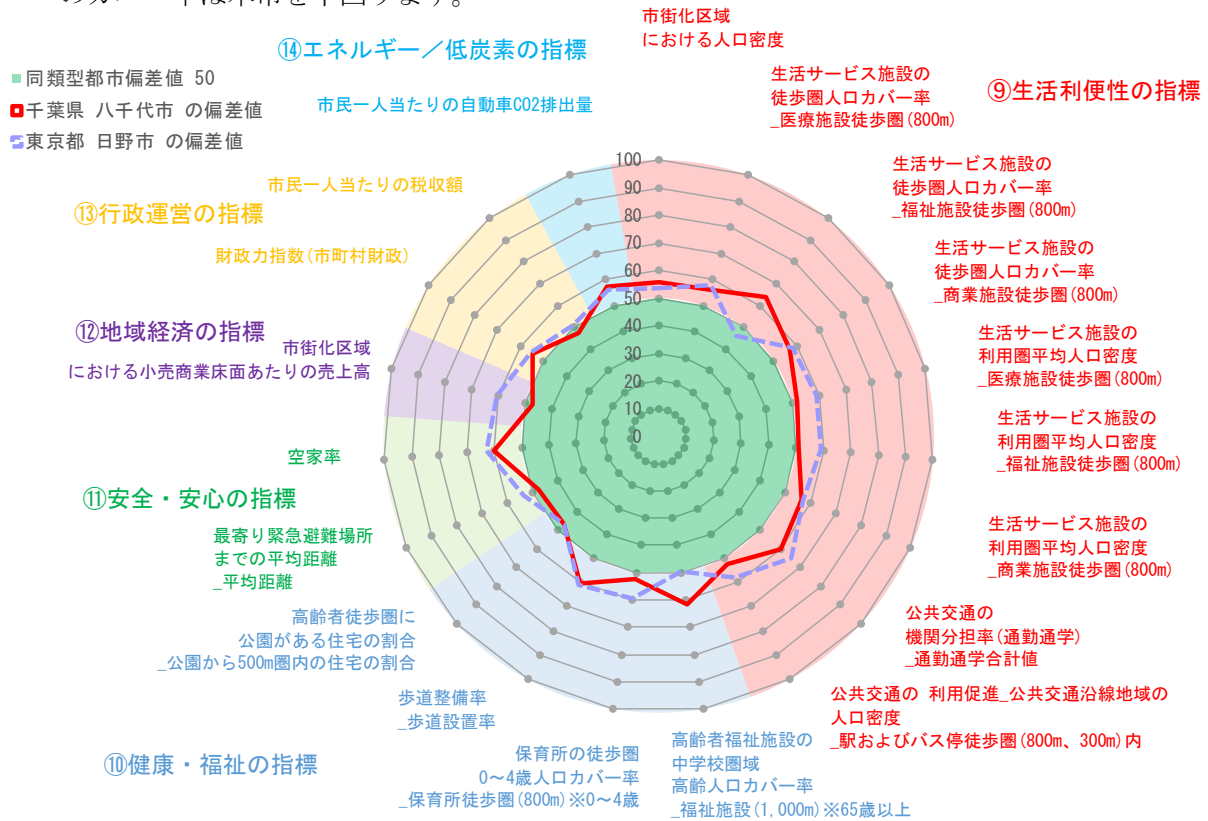


図 三大都市圏と日野市との比較

埼玉県狭山市

高齢者徒歩圏の公園指標は本市を上回りますが、生活利便性の指標は全般的に本市を下回り、特に福祉施設や高齢者福祉施設のカバー率は三大都市圏の平均値を下回ります。

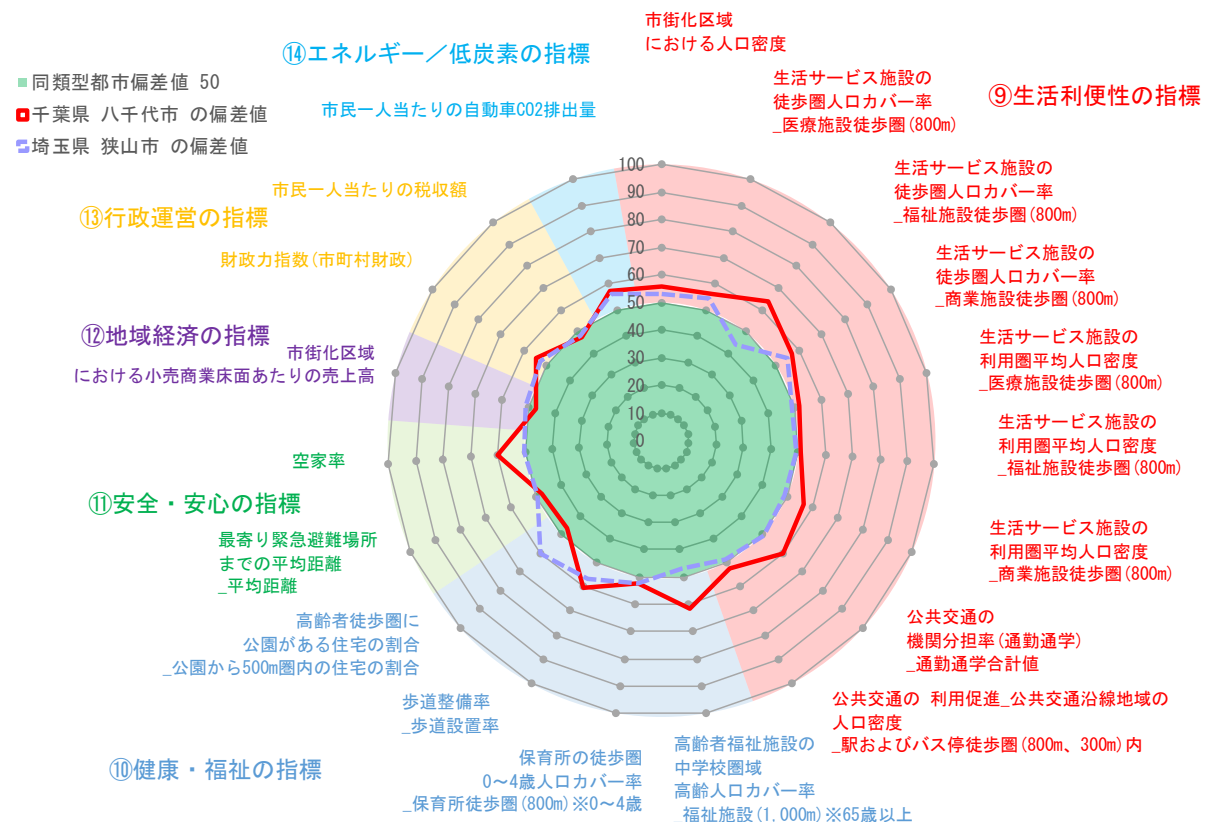


図 三大都市圏と狭山市との比較

埼玉県上尾市

本市とほぼ同様の傾向です。小売商業床面積の指標等は本市を上回っています。公園の指標は本市を下回っています。

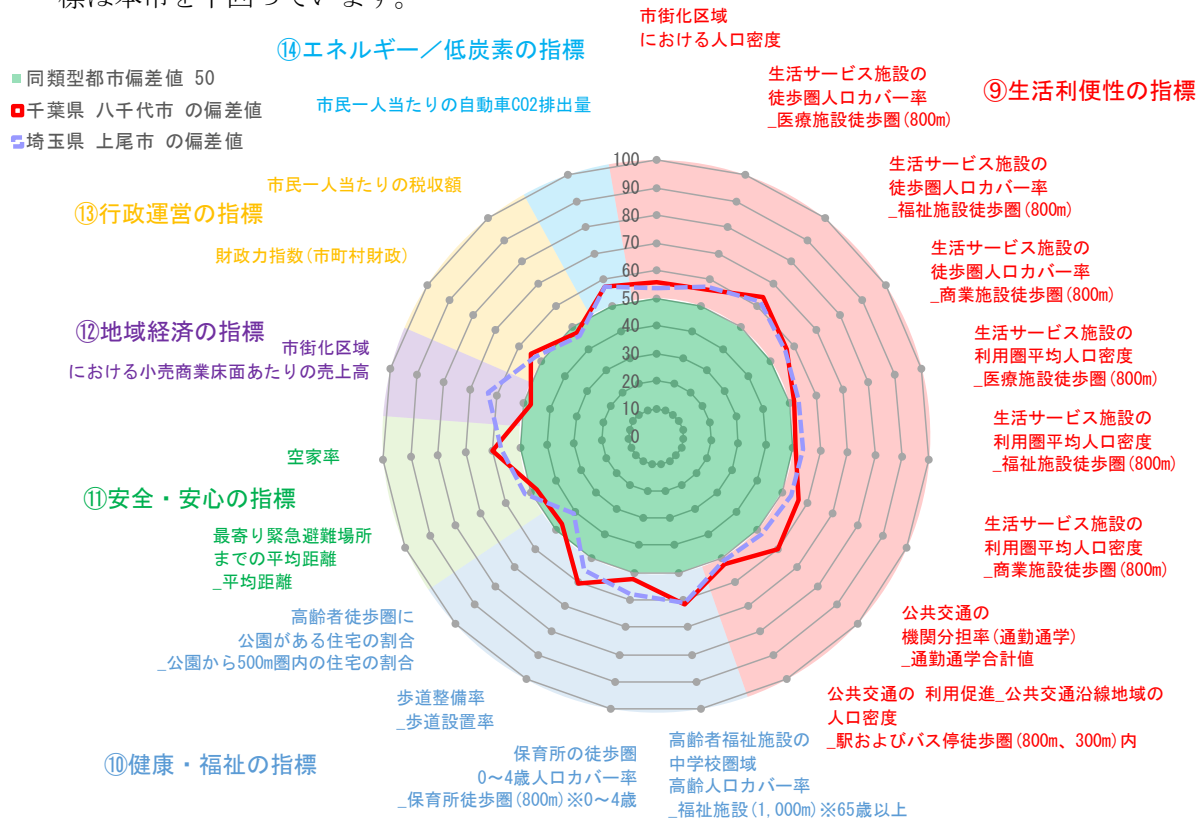


図 三大都市圏と上尾市との比較

埼玉県新座市

人口密度の各指標は本市を上回りますが、福祉施設のカバー率や高齢者福祉施設のカバー率は本市及び三大都市圏の平均値を下回ります。

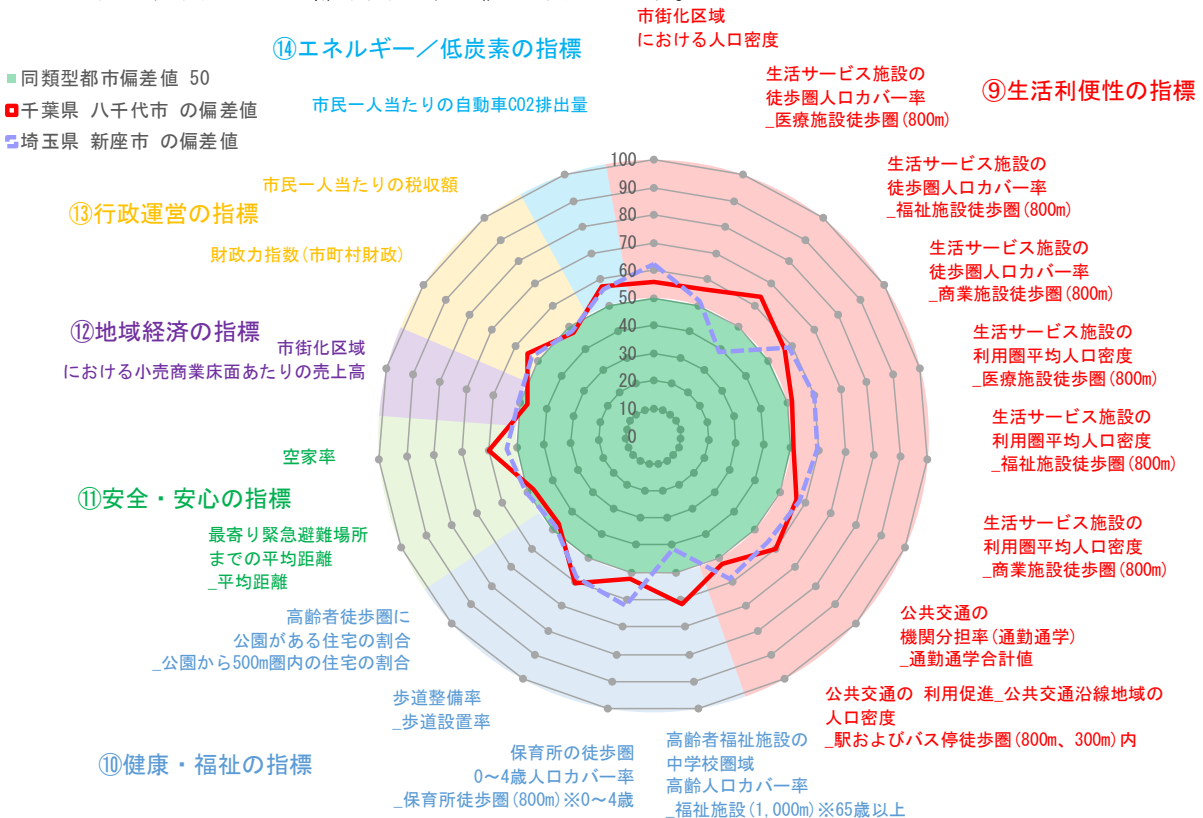


図 三大都市圏と新座市との比較

神奈川県鎌倉市

経済指標等は本市を上回りますが、福祉施設のカバー率や高齢者福祉施設のカバー率、緊急避難場所の指標は本市及び三大都市圏の平均を下回ります。

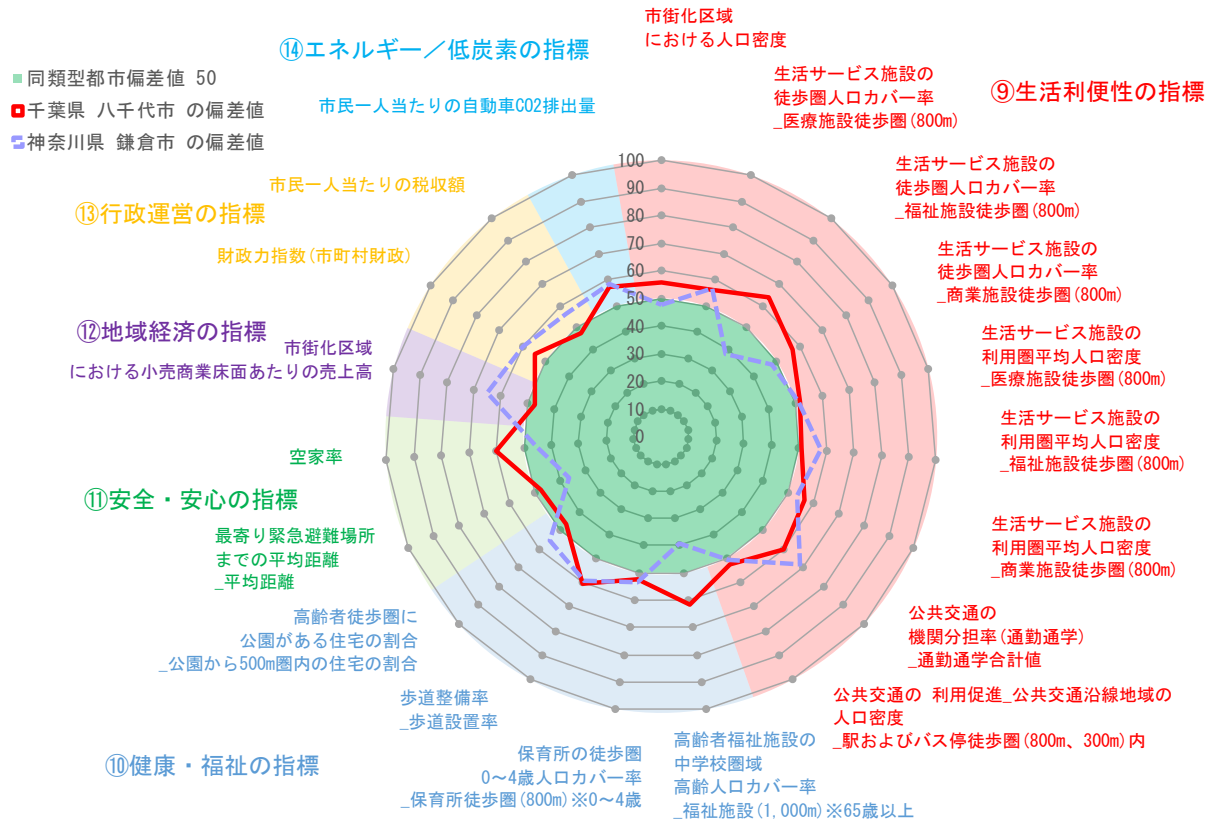


図 三大都市圏と鎌倉市との比較

①基礎情報

Table with multiple columns: 人口推移 (人口密度, 面積, etc.), 都市計画区域 (H31, H21), 立地適正化計画 (公表年月日, 変更年月日, etc.).

②都市計画 (土地利用・建物・都市施設)

Table with columns: 地域地区 (用途地域別面積, 計画, 改良済・供用, 備考), 特別用途地区面積 (特別工業地区, 文教地区, etc.), 都市施設 (道路, 公園, 緑地, 下水道).

④公共・公益施設

Table with columns: 道路(幅員)(m) (合計, 行政区内), 都市公園・緑化(ha) (街区公園, 近隣公園, etc.), 水道(給水区域)(ha) (公共下水道, 都市下水道), 学校(箇所) (小学校, 中学校, etc.), 図書館(箇所), 病院(箇所), 保育所(箇所).

⑥防災

Table with columns: 災害 (ハザードエリア, 土地災害危険箇所), 避難施設数 (避難施設数).

⑦産業・経済

Table with columns: 地価(平均) (住宅地, 商業地), 産業 (農林業経営体数, 農業産出額, etc.), 小売売場面積(㎡) (小売売場面積).

⑧財政

Table with columns: 財政 (自治体財政, 財政力指数, 経常収支比率), 総務省市町村 (土木費, 土木管理費, etc.), 別決算状況調べる目的別歳出内訳 (街路費, 公園費, etc.).

③市街地開発事業

Table with columns: 土地区画整理 (土地区画整理法による), 事業面積 (土地区画整理法による), 新住宅市街地開発法による新住宅市街地開発事業面積, 都市再開発法による市街地再開発事業施工区域.

⑤交通

Table with columns: 交通手段分担率 (%), 通勤・通学の交通手段分担率 (%), 平均トリップ長(km/トリップ), トリップ数(クロス), 自動車保有車両数(台), 鉄道延長(m), 鉄道の駅の数.

都市間比較指標項目

- ※1 面積 (国勢調査) H30・H25・H20 (変化率) H30/H25・H30/H20
※2 市街化区域 (線引きなしの市町村は用途地域内)
※3 調整区域 (白地地域)

出典:国土交通省・都市モニタリングシートHP(データはH29時点)

⑨生活利便性の指標						
居住機能の適切な誘導	日常生活サービスの徒歩圏充足率(%)	75.7	健康・医療の状況	平均寿命(男性)(年)	81.0	
	市街化区域等における人口密度(人/ha)	83.8		平均寿命(女性)(年)	87.2	
	居住を誘導する区域におけるH31年人口密度(人/ha)			特定健診実施率(%)	31.2	
	S45年のDID区域におけるH27年人口密度(人/ha)	100.5		特定保健指導実施率(%)	17.5	
	生活サービス施設の徒歩圏人口カバー率(医療施設徒歩圏(800m)人口カバー率)(%)	97.9		自殺者数(人)	27	
	生活サービス施設の徒歩圏人口カバー率(福祉施設徒歩圏(800m)人口カバー率)(%)	98.1		65歳以上の就労者数(人)		
	生活サービス施設の徒歩圏人口カバー率(商業施設徒歩圏(800m)人口カバー率)(%)	84.8	歩きやすい環境の形成	道路区間延長(km)	23.1	
	基幹的公共交通路線の徒歩圏人口カバー率(駅又はバス停留所徒歩圏(800m、300m)人口カバー率)(%)	84.4		歩道設置道路延長(km)	21.1	
	住宅総数(戸)	73,630		歩道設置率(%)	91.3	
	駅まで200m未満の住宅総数(戸)	6,330		住宅総数(戸)	73,630	
	駅まで200～500mの住宅総数(戸)	9,780		公園から250m未満圏内の住宅総数(戸)	17,200	
	駅まで500～1,000mの住宅総数(戸)	23,140		250～500m圏内の住宅総数(戸)	23,260	
	駅まで1,000～2,000mかつバス停まで100m未満の住宅総数(戸)	4,460		公園から500m圏内(高齢者徒歩圏)に住宅が存する割合(%)	55.0	
	駅まで1,000～2,000mかつバス停まで100～200mの住宅総数(戸)	3,890		500m圏内(高齢者徒歩圏)に公園が立地していない住宅の割合(%)	45.0	
	駅まで2,000m以上かつバス停まで100m未満の住宅総数(戸)	840		公園緑地徒歩圏都市公園(街区、近隣、地区)から800m圏内の人口カバー率(%) (市街化区域等)	98.8	
	駅まで2,000m以上かつバス停まで100～200mの住宅総数(戸)	2,820		公園緑地徒歩圏都市公園(街区、近隣、地区)から800m圏内の人口カバー率(%) (居住誘導区域)		
	公共交通利便性の高いエリアに存す住宅の割合(鉄道駅から1,000mまたはバス停から200m圏内の住宅の割合)(%)	69.6		⑪安全・安心の指標		
	都市機能の適正配置	生活サービス施設の利用圏平均人口密度(医療施設徒歩圏(800m)平均人口密度)(人/ha)		47.5	市街地の安全性の確保	交通事故死者数(人)
生活サービス施設の利用圏平均人口密度(福祉施設徒歩圏(800m)平均人口密度)(人/ha)		48.2	市民一人あたりの交通事故死亡者数(人)	0.1		
生活サービス施設の利用圏平均人口密度(商業施設徒歩圏(800m)平均人口密度)(人/ha)		72.1	250m未満圏内に最寄り緊急避難場所がある住宅総数(戸)	14,930		
平日の鉄道の分担率(%)			250～500m圏内に最寄り緊急避難場所がある住宅総数(戸)	23,000		
平日のバスの分担率(%)		500～1,000m圏内に最寄り緊急避難場所がある住宅総数(戸)	30,020			
平日の鉄道とバスの合計値(%)		1,000～2,000m圏内に最寄り緊急避難場所がある住宅総数(戸)	4,420			
公共交通の利用促進	通勤・通学における鉄道の分担率(%)	46.9	市街地荒廃化の抑制	2,000m以上圏内に最寄り緊急避難場所がある住宅総数(戸)	1,260	
	通勤・通学におけるバスの分担率(%)	2.2		最寄り緊急避難所までの平均距離(m)	590	
	通勤・通学における鉄道とバスの合計値(%)	49.1		総住宅数(住宅+住宅以外で人が居住する建物)(戸)	86,620	
	小型車走行台キロの合計(台キロ)	671,778.8		空き家(その他の住宅)(戸)	1,870	
	市民一人あたりの小型車走行台キロ(台キロ/日)	3.5		空き家率(%)	2.2	
	公共交通沿線地域の人口密度(駅およびバス停徒歩圏(800m、300m)人口密度)(人/ha)	58.3		⑫地域経済の指標		
⑩健康・福祉の指標			サービス産業の活性化	従業員数合計(人)	47,105	
徒歩行動の増加と市民の健康増進	平日自転車の分担率(%)			第三次産業売上高合計(百万円)	677,934.0	
	平日徒歩・その他の分担率(%)			従業者一人あたり第三次産業売上高(百万円/人)	14.4	
	自転車・徒歩の機関分担率(平日の自転車と徒歩・その他の分担率の合計値)(%)			従業人口密度(市街化区域等の従業者数÷市街化区域等の面積)(人/ha)	22.5	
	高齢者のトリップあり拡大係数の合計(トリップ)			従業人口密度(都市機能誘導区域の従業者数÷都市機能誘導区域の面積)(人/ha)		
	高齢者のトリップなし拡大係数の合計(トリップ)			都市全域(市域全域)の小売商業床面積あたりの売上高(小売商業床効率)(万円/㎡)	88.0	
	高齢者の外出率(%)			市街化区域等における小売商業床効率(万円/㎡)	73.6	
	歩行量		健全な不動産市場の形成	都市機能を誘導する区域における小売商業床効率(万円/㎡)		
都市生活の利便性向上	住宅総数(戸)	73,630	⑬行政運営指標	平均住宅地価(市街化区域等)(円/㎡)	108,163.3	
	医療機関の250m未満圏内の住宅総数(戸)	21,890		歳出決算総額(市町村財政)(千円)	54,845,337.0	
	医療機関の250～500m圏内の住宅総数(戸)	24,250		市民一人あたりの歳出額(人口あたりの公共施設等の維持・管理・更新費)(千円)	275.8	
	医療施設から500m圏内(高齢者徒歩圏)に住宅が存する割合(%)	62.7		財政力指数(市町村財政)	1.0	
	500m圏内(高齢者徒歩圏)に医療施設が立地していない住宅の割合(%)	37.3		市街化区域等開発許可面積(H28-H30)A(ha)	22.7	
	高齢者福祉施設の中学校圏域(1,000m圏内)の高齢者(65歳以上)人口カバー率(%)	99.6		市街化調整区域等開発許可面積(H28-H30)B(ha)	5.9	
	保育所の徒歩圏(800m圏内)0～4歳人口カバー率(%)	80.1		市街化調整区域等における開発許可面積の市街化区域等における開発面積に対する割合(B/A)(%)	25.9	
健康・医療の状況	買い物目的の拡大係数の合計(トリップ)		安定的な税収の確保	市町村民税(千円)	14,801,974.0	
	買い物目的で代表交通手段「徒歩」の拡大係数の合計(トリップ)			固定資産税(市町村税)(千円)	10,830,837.0	
	買い物における徒歩トリップの割合(%)			市町村民税+固定資産税(千円)	25,632,811.0	
	一人あたりの国民健康保険医療費(千円)	356.1		市民一人あたりの税収額(千円)	128.9	
	一人あたりの後期高齢医療費(千円)	348.2		⑭エネルギー/低炭素の指標		
一人あたりの介護給付費(千円)	11,675.5	運輸部門の省エネ・低炭素化	市民一人あたりの自動車CO2排出量(t-CO2/年)	0.3		
要支援・要介護認定率(%)	16.1	都市間比較指標項目				

出典:国土交通省・都市モニタリングシートHP(データはH29時点)

第3章 本市の課題と都市づくりの方向性

(1) 本市の課題

3-1-1 都市整備上の課題への対応

■市街化調整区域の計画的な土地利用の推進

- ・市街化調整区域の土地利用については、「市街化調整区域における土地利用方針」により，“市街化区域周辺でのスプロールの防止”“既存集落の生活環境の保全”“幹線道路沿道への産業施設の立地誘導”“大学等の公共公益施設と一体となって整備される住居及び地域の産業振興等と一体的に整備を図るもの”“公共公益施設に資する土地利用”の5つの視点から土地利用方針が定められています。上位計画や現状に合わせた内容に見直した上で、都市マスタープランに位置づけ、将来を見据えた土地利用を図る必要があります。

■市街地整備の推進

- ・西八千代南部地区については、既に虫食い状に宅地化が進んでおり、市街化区域に編入するに当たっては、良好な市街地環境を整備・保全していくための方策を検討する必要があります。また、京成大和田駅北側地区では土地区画整理事業が計画されていますが、事業の実施が困難なため、土地所有者等と整備手法等を検討する必要があります。

3-1-2 八千代市の抱える都市問題への対応

■高齢化、人口減少、空家増加などの社会情勢を踏まえた市街地整備の検討

- ・市民アンケートによると、住宅地の空洞化、住宅の狭小化等地域の環境悪化を地域の課題と感じており、その点への配慮が求められます。
- ・人口ビジョンでは、令和7（2025）年までは人口が増加し、その後減少に転じることが想定されており、これを意識したまちづくりの方向性を検討する必要があります。
- ・一方で、緑が丘西地区で人口が増加しており、保育施設や小中学校等の不足が懸念されています。
- ・市街化区域内で市が把握する空家は令和2（2020）年時点で511件あり、八千代台、大和田、勝田台といった京成本線沿線の地区で多く、今後も空家の増加が懸念されるため、空家対策の適切な推進や、空き地の活用などが求められています。
- ・今後のまちづくりは、医療・福祉施設、商業施設や住居等がまとまって立地し、高齢者をはじめとする住民が公共交通によりこれらの生活利便施設等にアクセスできる『コンパクト・プラス・ネットワーク』の考えを進めていくことが重要となります。
- ・少子高齢化が進行しており、北部の市街化調整区域や、米本・高津・村上のUR団地、八千代台・大和田・勝田台の京成本線沿線地域でその傾向が高く、500mメッシュあたりの将来の推計高齢化率※でも、その傾向は続くことが想定され、対策が課題となっています。
- ・500mメッシュあたりの将来の推計人口※では、緑が丘西、村上の一部等で人口増が見込まれる反面、市街化調整区域のほか、米本・高津・村上のUR団地、八千代台・大和田・勝田台で減少傾向が想定され、人口減少対策が課題となっています。

※平成27年国勢調査の結果は地域メッシュ別（緯度・経度に基づき地域を隙間なく網の目（メッシュ）の区域に分け、約1km四方、約500m四方、約250m四方）に編成し集計した「地域メッシュ統計」が整備されており、500mメッシュに区分した地域の将来の高齢化率や人口の推計が明らかになっています。

■市内鉄道沿線の活性化

- ・京成本線沿線を中心とした大和田・八千代台・勝田台などの既成市街地は、まちの成熟とともに、老朽化した建物や空家が増加しています。また、更新が必要な社会インフラが多数存在し、駅周辺の求心力の低下が懸念されています。このため、地域住民や事業者等と連携して駅周辺における都市機能の再構築を踏まえたビジョンを検討し、地域資源を活かした取組を促進することによって地域のにぎわいを創出するなど、地域の活性化を推進する必要があります。
- ・東葉高速線沿線についても、今後まちの成熟が進む中で、京成本線沿線同様の課題が生じることが懸念されることから、同様に検討する必要があります。

3-1-3 交通ネットワークの確保

■「都市計画道路整備プログラム」を踏まえた道路ネットワークの方針の検討

- ・長期未着手都市計画道路については、「都市計画道路整備プログラム」により、整備の必要性を再評価していますが、廃止・変更候補とされている路線については、広域幹線道路の整備等が条件となっているため、都市計画変更するに当たっては、条件整理が必要となります。
- ・「都市計画道路整備プログラム」で事業の優先度評価を行いました。路線の整備は課題が多く、優先度の高い路線であっても、事業化の目途が立っていない路線があることから、事業化に向け、千葉県等との調整を図る必要があります。一方で、「都市計画道路整備プログラム」については、定期的に路線の必要性や機能代替の可能性等を検証し、路線の廃止や変更を検討する必要があります。

■公共交通に関する課題の解消

- ・コミュニティバスについては、平成26（2014）年に6コースを廃止し、八千代台コースのみとなりましたが、八千代台コースについては、利用者や収支率が上昇しており、交通に係る課題の解消にもつながっています。このようなコミュニティバスの状況を踏まえ、今後の公共交通のあり方を検討する必要があります。
- ・将来人口からみた、公共交通のカバー率（駅から800mまたはバス停から300m）は令和22（2040）年87.3%で、平成27（2015）年の90.3%と大きく変わりませんが、将来的にバス路線が維持できなくなった場合、カバー率の低下が懸念されます。
- ・市域全体の方向性と地域の特性を考慮した八千代市版の総合交通計画について検討する必要があります。

■歩きやすいまちづくりの推進

- ・市民アンケートによると、幹線道路の渋滞とともに、歩道の狭さ、自転車の通行など歩行者や自転車が利用しやすい道路ネットワーク整備についても地域の課題と感じています。
- ・京成本線3駅を中心にウォークアブル推進事業を進めていくに当たり、実施エリアを精査し、既存ストックの利活用を踏まえた整備方法等を検討する必要があります。

3-1-4 自然環境の保全とグリーンインフラとしての活用

■SDGs達成に向けた取り組みの推進と都市農地の保全と活用

- ・SDGs達成に向けた取り組みの推進により、持続可能なまちづくりの展開が望まれます。
- ・「八千代市谷津・里山保全計画」において保全地域を設定し、里山活動団体やその他環境団体と連携・協働を進めており、この点を都市づくりに生かしていくことが望まれます。
- ・都市農業振興基本法の成立により、都市農地が「宅地化すべきもの」から「都市にあるべきもの」へと変わったことから、都市農業のまちづくりへの活用が望まれます。

■緑を都市のインフラととらえるグリーンインフラを活用したまちづくりの検討

- ・地球環境へ配慮したまちづくりが求められており、多様な主体と連携・協働し、緑を都市のインフラととらえるグリーンインフラを活用したまちづくりが望まれています。
- ・印旛沼流域かわまちづくり計画については、整備の必要性等から、令和4年度までとなっている計画期間の延長について関係自治体と協議する必要があります。
- ・平成30（2018）年策定の八千代市緑の基本計画では、目標実現に向け、緑の将来構造を示しており、緑の保全・創出の方向性に応じて、ゾーン、エリア、拠点、軸を定めており、本計画でも配慮が求められます。

3-1-5 安心・安全の確保

■あらゆる災害に対応した都市の強靱化

- ・市民アンケートによると、八千代市の将来イメージについては「安全で安心して暮らせるまち」への回答が一番多く、今後のまちづくりにもこの点に配慮する必要があります。
- ・八千代市地域防災計画で定められた市緊急輸送道路のうち、八千代市耐震改修促進計画に「沿道の建築物の耐震化を図ることが必要な道路」として位置づけた道路については、現状把握を行い、県指定の5路線とあわせて、補助制度創設の検討を行う必要があります。
- ・市街化区域内には土砂災害警戒区域等はありませんが、指定予定区域があり、土砂災害危険箇所も点在していることから、都市づくりの際も配慮が求められます。
- ・土砂災害を含む各ハザードエリアについては、今後の土地利用を図るうえで市街化を抑制するよう十分留意する必要があります。
- ・震災や水災害などのリスク評価に基づき、効果的に災害リスクを軽減する方策の検討が求められています。
- ・市民は避難場所への誘導サイン、自主防災の仕組みがわからない点を地域の課題と感じています。
- ・国の「関東ブロック 新広域道路交通計画」において、道の駅やちよは、防災道の駅として、位置付けられ、大規模災害時等の広域的な復旧・復興活動拠点として、機能強化が求められています。

3-1-6 新しい生活様式への順応や公共施設整備等の適切な活用

■新しい生活様式に順応した職住近接のまちづくりやゆとりあるみどりのまちづくりの展開

- ・新型コロナ危機を踏まえて、国土交通省が示す論点整理では、今後都市政策を進める方向性として、テレワークの進展等による職住近接のまちづくりやゆとりあるみどりのまちづくりの展開が望まれています。
- ・八千代市緑の基本計画が平成30（2018）年に策定され、目標実現に向け、緑の将来構造を示しており、本計画でもその方向性を盛り込むことが望まれます。
- ・観光は新型コロナウイルス感染症と共存する「新しい生活様式」に順応することが求められます。

■バリアフリーの推進

- ・高齢者、障害者等の移動等の円滑化の促進に関する法律(バリアフリー法)の改正に対応するため、公共施設及び道路施設へのバリアフリー化のほか、心のバリアフリー推進の取り組みが求められています。その推進のために計画策定が必要となります。

■身近な公共施設確保のための方針の検討

- ・現在、国、地方公共団体を問わず、公共施設の老朽化が大きな社会問題となっています。本市の公共施設等についても、1970年代の急激な人口増加に併せて集中的に整備してきた経緯から、公共施設の老朽化等に対応し、計画的な維持管理が必須となっています。

■ICTを活用したまちづくりの推進

- ・都市の抱える諸課題に対して、ICT等の新技術を活用しつつ、マネジメント（計画、整備、管理・運営等）が行われ、全体最適化が図られる持続可能な「スマートシティ」について、全国で取り組みが始まっており、本市でもその取り組みへの検討が求められます。

3-1-7 産業の活性化

■産業を支える土地利用の検討

- ・商業密度は八千代緑が丘駅、村上駅、勝田台駅、八千代台の各駅周辺、高津団地、京成バラ園付近、大和田新田の国道296号沿道で高く、一方、八千代中央駅周辺については、商業集積が低く、今後の商業集積が課題となります。
- ・インターチェンジ周辺地域や幹線道路沿道地域等で企業の立地ニーズが高まっていますが、工業団地内には余剰地がないことから、新たな産業用地の確保が課題となっており、市北部国道16号沿線の土地利用について検討が求められます。また、工業団地内において、開発により住宅との混在が見られる地区があるため、工場と住宅の共存が図られるよう努めるとともに、建築物等の制限について検討する必要があります。

3-1-8 公民連携・市民協働

■公民連携・市民協働の体制整備

- ・民間活力の活用の観点から公民連携への積極的な取り組みが必要となります。
- ・市民アンケートによると、市民参加したいが“どうしたらいいかわからない”という市民が多かったことから、その参加を促すことが望まれます。

(2) 都市づくりの主な課題と方向付け
3-2-1 都市づくりの主な課題

(1) 都市構造分析から見た八千代市の主な課題の整理

人口・世帯の現況と課題

- 高齡化
 - ・少子高齡化が進行
 - ・北部の市街化調整区域や京成本線沿線の八千代台・大和田・勝田台や米本・高津・村上のUR団地でその傾向が著しい。将来も続くことが想定され、対策が課題
- 将来人口
 - ・人口ビジョンでは、2025年まで人口が増加したのち、減少に転じることを想定
 - ・将来人口推計では、一部で人口増が見込まれる反面、市街化調整区域や京成本線沿線の八千代台・大和田・勝田台や米本・高津・村上のUR団地で減少傾向が想定され、団地の人口減少対策が課題

土地利用の現状と課題

- 土地利用の現状と推移
 - ・市街化区域内について、新たにまとまって都市的土地利用の確保は難しい
- 市街地開発の状況
 - ・西八千代南部、大和田駅北側はその事業化が課題
- 空家・空き地の状況
 - ・空家・空き地は今後、増加することが予想され、空家対策や空き地の活用が求められている
- 市街化調整区域の状況
 - ・市街化調整区域における土地利用方針が定められており、本計画にもその方向性を精査の上、反映することが必要

都市施設の現状と課題

- 都市計画道路の状況
 - ・都市計画道路整備プログラムの中で都市計画道路の見直し方針及び事業優先度が示されているが、課題が多く優先度の高い路線であっても、事業化の目途が立たない路線がある
- 公園緑地の状況
 - ・緑の基本計画が H30(2018)に策定され、その方向性を反映することが望まれる

生活利便性の状況

- 公共交通の状況
 - ・駅からの徒歩圏 800mまたはバス停から 300mの誘致距離では、人口の9割が公共交通でカバーされている
 - ・将来的にバス路線が維持できなくなった場合、カバー率が下がることも懸念されている
- 公共施設・生活利便施設等の状況
 - ・公共施設・生活利便施設では全域がカバーされている

防災の状況

- 土砂災害区域等の状況
 - ・睦・阿蘇の市街化調整区域内に土砂災害警戒区域・同特別警戒区域が指定されている
- 浸水想定区域の状況
 - ・市街化区域内の大和田、高津、八千代台にかけて、内水被害の発生区域がある
 - ・浸水ハザードマップでは新川、桑納川、神崎川沿いが浸水想定区域となっている

(2) 現行計画の施策の主な評価と課題

土地利用の方針

- 地域区分別の方針
 - ・京成本線沿線については、駅周辺における都市機能の再構築を踏まえたビジョンの検討をする必要がある
 - ・東葉高速線沿線についても、今後まちの成熟が進む中で、同様の課題が生じることが懸念されることから、検討する必要がある
 - ・市街化調整区域については、都市計画法第34条第11号(連たん制度)の廃止を含めた検討をする必要がある
- 用途区分別の方針
 - ・団地の老朽化や住民の高齡化などが進んでいることから、団地の再生・再編についてUR都市機構と協議を進める必要がある
- 拠点的地域の方針
 - ・文化のシンボル軸の中心となる都市計画道路3・3・7号線の整備に係る、大和田駅北側地区土地区画整理事業については、土地所有者等と整備手法等を検討する必要がある。

交通体系の整備方針

- 幹線道路の整備方針
 - ・国道296号バイパス(3・2・17号線)は総延長が長く、開通には長期間を必要とする
 - ・(仮称)幕張千葉ニュータウン線(3・3・27号線)の未整備区間については、課題が多く事業化の目途が立っていない
 - ・都市計画道路3・4・8号線及び3・3・19号線については、一部区間及び構想路線が都市計画道路整備プログラムで廃止候補となっており、見直しを含めて検討する必要がある
 - ・都市計画道路整備プログラムで、変更・廃止候補とされている路線については、広域幹線道路の整備等が条件となっているため、計画変更する際は条件整理をする必要がある
 - ・道路・橋梁施設の老朽化が進み、今後も維持管理費の増加が見込まれ、計画的に維持管理を行う必要がある
- 駅端末交通の整備方針
 - ・勝田台駅北口駅前広場の基本計画等業務委託において、用地拡充が不可欠との結論に至ったことから、今後、都市計画決定を含めた拡充を検討する必要がある
- 歩行者系道路の整備方針
 - ・今後、京成本線の駅を中心にウォークアブル推進事業を進めていくに当たり、実施エリアの精査し、整備方法等を検討する必要がある
- 公共交通の整備方針
 - ・バス路線の再編等にあたっては、公共交通の考え方を整理した、八千代市版の総合交通計画を作成する必要がある

公共建築物の整備と活用の方針

- ・大和田図書館・大和田公民館の恒久的な移転先について検討する必要がある。八千代台図書館は、今後の対策を検討する必要がある
- ・県立八千代広域公園周辺水辺拠点(構想案)については、県立公園の整備と併せて検討する必要があるため、引き続き千葉県と整備内容等について協議する必要がある。

都市環境に関する方針

- 緑の保全と活用に関する方針
 - ・既に利用状況が見られない公園等が出てきているため、機能や魅力の向上を図る必要がある
 - ・都市計画決定のない市民の森の用地取得の方向性を検討する必要がある
 - ・道の駅やちよの施設が老朽化し、今後施設の改修をする必要がある
- 都市景観形成の方針
 - ・総合運動公園の有料公園施設については、老朽化対策を進める際に周辺の環境と調和するよう、デザインについて検討する必要がある
 - ・「印旛沼流域かわまちづくり計画」では、新川以外の河川についての具体的な整備等の予定がない。また、整備予定地の必要性を含め、計画期間の延伸等を検討する必要がある
- 省資源・リサイクルの方針/省エネルギーと再生可能エネルギーの活用に関する方針
 - ・事業系ごみの減量を検討する必要がある
 - ・焼却処理施設の基幹的設備は、焼却処理施設の整備方針に沿って、定期的な更新工事を行う必要がある

都市防災に関する方針

- 道路・橋梁/公園・緑地
 - ・市指定の緊急輸送道路については、現状把握を行い、県指定の5路線とあわせて、補助制度の創設の検討を行う必要がある
- 河川・下水道
 - ・より効率的な雨水施設整備を図るため、整備予定箇所を精査するほか、ウェブカメラによる水位周知や土のうステーションの設置等ソフト対策のさらなる推進が必要
- 公共建築物/密集市街地/その他
 - ・市民体育館等、耐震性を有していても施設の老朽化が進んでいる施設は、今後建て替えや改修等について検討する必要がある
 - ・感染症対策等により、新たな備蓄スペースを確保する必要がある
 - ・防災倉庫の老朽化が進んでいるため、早急に修繕する必要がある

福祉に関する方針

- ・バリアフリー法の改正に対応するため、公共施設及び道路施設のバリアフリー化のほか、心のバリアフリーの推進が求められている
- ・一部公共施設において、障害者用施設の設置がされていないため、整備を進める必要がある
- ・今後は多くが借り上げ住宅となるため、市営住宅に係る施策の見直しを

住宅整備に関する方針

- ・子育て等に適したゆとりある広さや設備を備えた住宅への住み替えを行えるよう、支援制度を検討する必要がある
- ・大規模な地震に備え、より一層の建築物の耐震化を促進する必要がある

観光に関する方針

- ・観光は新型コロナウイルス感染症と共存する「新しい生活様式」に順応する必要がある

3-2-2 都市づくりの主な方向付け

(3) 社会潮流や上位関連計画から方向づけ

社会潮流

- 人口減少・少子高齢化の進展
 - ・福祉や交通なども含めて都市全体の構造を見直し、『コンパクト・プラス・ネットワーク』の考えで進めていくことが重要
 - ・空き地や空家の増加に対して、空家対策の適切な推進や空き地の活用などが求められる
- 産業・経済構造の転換
 - ・ICTを活用した新しいまちづくりが望まれる
- 都市インフラの維持管理
 - ・公共施設の老朽化等に対応し、計画的な維持管理が必須。
- 地球温暖化の進行と脱炭素社会への転換
 - ・地球環境への配慮と脱炭素社会への転換を進めるとともに、緑を都市のインフラととらえるグリーンインフラを活用したまちづくりが望まれる
- 大規模災害への危機意識の高まり
 - ・震災や水災害などのリスク評価に基づき、効果的に災害リスクを軽減する方策の検討が求められる
- 官民連携によるまちづくりの進展
 - ・地域の特性に応じたまちの賑わいや都市の魅力向上等の面からも有効な官民連携によるまちづくりが望まれる
- 新型コロナ危機を契機としたまちづくりの方向性
 - ・今後都市政策を進める方向性として、テレワークの進展等による職住近接のまちづくりやゆとりあるみどりのまちづくりの展開が望まれる
- SDGs 達成に向けた取り組みの推進
 - ・SDGs 達成に向けた取り組みの推進により、持続可能なまちづくりの展開が望まれる

上位関連計画

- ・八千代市第5次基本構想・前期基本計画及び八千代市まち・ひと・しごと創生総合戦略がR3(2021).3策定
- ・R2策定の八千代市人口ビジョンでは、人口のピークを2025年の20万5千人とし、人口の将来展望として、将来目標人口を2060年に17万3千人+ α としている
- ・現行の都市計画区域マスタープランにおいて示される方向性を精査するとともに、必要に応じて次期見直しに本計画の内容を反映することが望まれる
- ・H30(2018)策定の八千代市緑の基本計画では、目標実現に向け、緑の将来構造を示しており、緑の保全・創出の方向性に応じて、ゾーン、エリア、拠点、軸を定めており、本計画でも配慮が求められる

(4) 市民意向から方向づけ

地域の課題

- 地域の土地利用・建物
 - ・市民は住宅地の空洞化、住宅の狭小化等地域の環境悪化を地域の課題と感じている
- 地域の道路・交通
 - ・市民は幹線道路の渋滞とともに、歩道の狭さ、自転車の通行などについても地域の課題と感じている
- 地域の公園・緑地・環境
 - ・市民は公共施設の維持管理や、自然が減少していくことについて地域の課題と感じている
- 地域の公共施設等
 - ・市民は高齢者、障がい者施設や、学習やレクリエーション施設等が不足している点を地域の課題と感じている
- 地域の防災
 - ・市民は避難場所への誘導サイン、自主防災の仕組みがわからない点を地域の課題と感じている

これからのまちづくり

- 住み続けられるまちづくり
 - ・市民は住み続けられるために、幹線道路等の整備、公共施設の統廃合等、自然災害対策を優先すべきと考えている
- 高齢化社会に向けたまちづくり
 - ・市民は高齢化社会に向け、地域医療・福祉の体制充実、公共交通の利便性向上、歩行者や自転車が利用しやすい道路ネットワーク整備等を優先すべきと考えている
- 若い世代や子育て世代が住みたくなるまちづくり
 - ・市民は若い世代等が住みたくするために、子育ての支援環境、保育関連施設の拡充、無線通信環境の向上等を優先すべきと考えている
- 活力ある工業・産業・商業に向けたまちづくり
 - ・市民は産業等の活力のために、駅周辺の商業地の活性化、農産物を活用した新しい産業の創出、商店街等の保全・育成等を優先すべきと考えている

今後の交通・道路

- 現在の交通手段と将来の交通手段
 - ・市民は現状自動車利用が多く、若い世代も今後自動車利用を指向している。道路の必要性はあるが、公共交通や歩行者や自転車が利用しやすい道路ネットワークへの対応も必要
- 道路整備
 - ・市民は今後の道路整備について、歩行者や高齢者等の安全を重視しながらも、幹線道路の整備を望んでいる

今後の生活環境

- まちの景観
 - ・市民は今後の景観形成について、谷津などの自然景観や新川などの水辺景観の保全とともに、駅前の都市景観の改善を望んでいる
- 都市の防災対策
 - ・市民は今後の都市防災について、復旧・復興に係る市の体制強化、避難所や避難路の整備、建物の耐震化促進を望んでいる

まちづくりへの関わり方

- ・市民はまちづくりへの関わりについて、直接的な関わりは難しいものの、アンケートや情報提供など間接的なものを望んでいるほか、参加したいがどうしたらいいかわからないとも感じている

将来の八千代市のイメージ

- ・市民は八千代市の将来イメージについて、安心・全、医療・福祉の充実、子育て・教育環境の充実を望んでいる

(3) 計画づくりの論点と方向性

都市構造分析・現行計画の施策の評価と課題，課題の整理や社会潮流や上位関連計画・市民意向から方向づけ考慮し，今後八千代市都市マスタープランの策定における計画づくりの論点と方向性を以下のように整理します。

