

第6回八千代市都市マスタープラン策定会議

日 時 令和5年3月1日（水）
午後1時30分～

場 所 八千代市役所 別館2階
第1・2会議室

次 第

1 開 会

2 議 題

(1) 八千代市都市マスタープラン地域別構想（案）について

(2) 八千代市都市マスタープラン（素案）について

3 その他

4 閉 会

【配布資料】

次第

委員名簿

資料1 八千代市都市マスタープラン（素案）

参考資料1 第5回策定会議のご意見・ご質問と市の考え方について

参考資料2 八千代市都市マスタープラン地域別構想（案）に寄せられたご意見と
市の考え方について

参考資料3 八千代市都市マスタープラン策定スケジュール（案）

八千代市都市マスタープラン策定会議委員名簿

令和5年2月6日現在

氏 名	職 名
学識経験者	
きたの こうき 幸樹	日本大学生産工学部 教授
きたはら としお 雄	千葉大学 名誉教授
ふじ いちか ひろ 宏	日本大学理工学部 教授
関係団体の代表者	
いさ とう ひし 等	八千代市農業協同組合 総務部部长
せきの のりあ 薫	八千代市自治会連合会 会計
すごう としお 雄	八千代商工会議所 会頭
むら たか 子	社会福祉法人八千代市社会福祉協議会 事務局長
市民(市民公募)	
なか たかかず 桂和	
わた なべ ひろし 史	
関係行政機関の職員	
よこ としゆき 之	千葉県県土整備部都市整備局都市計画課長
市職員	
たかみや おさむ 修	八千代市企画部長
で たけなかとしゆき 之	八千代市総務部長
あさ 倉 まさひろ 弘	八千代市経済環境部長
すずき ともひさ 久	八千代市都市整備部長

任期:(令和4年4月1日から)令和5年3月31日まで

八千代市都市マスタープラン（素案）

令和5年3月
八千代市都市計画課

目次

序章 八千代市都市マスタープランの概要	4
1. 都市マスタープランとその位置づけ	4
2. 都市マスタープランの役割	4
3. 都市マスタープランの背景	5
4. 都市マスタープランの目標年次	5
5. 都市マスタープランの構成	5
第1章 現況と課題	6
1. 都市の現況	6
2. 市民の意向	22
3. 都市計画を取り巻く社会経済情勢	24
4. 本市の課題	26
5. 都市づくりの方向性	30
第2章 まちづくりの目標	33
1. 将来都市像と基本理念	33
2. 都市計画の考え方と目標	34
(1) これからの都市計画の考え方	34
(2) 都市計画の目標	34
3. 目指すべき将来都市構造	36
第3章 分野別方針	41
1. 土地利用の方針	41
(1) 市街化区域の方針	41
(2) 市街化調整区域の方針	42
(3) 市街地整備及び再生の方針	45
2. 交通環境の方針	47
(1) 交通施設の方針	47
(2) 公共交通の方針	51
3. 都市防災の方針	52
(1) 防災性の向上の方針	52
(2) 災害リスクへの対応方針	52
4. 都市環境形成の方針	55
(1) 快適な暮らしに関する方針	55
(2) ユニバーサルデザインの方針	56
(3) 環境負荷の少ない都市づくりの方針	56
5. 緑と景観の方針	60
(1) 緑と水の方針	60
(2) 都市景観形成の方針	62

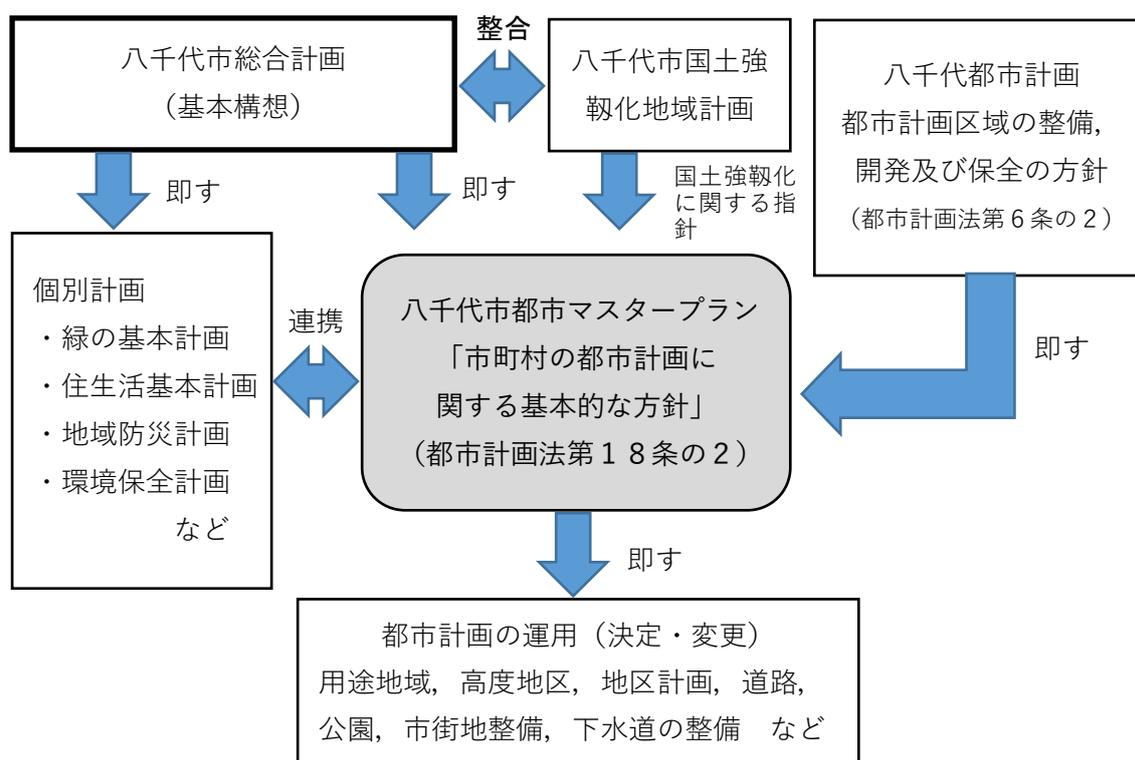
第4章 地域別構想	65
(1) 既成市街地エリア	66
(2) 複合市街地エリア	66
(3) 自然環境保全エリア	66
1. 既成市街地エリア	69
(1) 現況と課題	69
(2) 既成市街地エリアの将来像	73
(3) まちづくりの方針	74
2. 複合市街地エリア	78
(1) 現況と課題	78
(2) 複合市街地エリアの将来像	82
(3) まちづくりの方針	83
3. 自然環境保全エリア	88
(1) 現況と課題	88
(2) 自然環境保全エリアの将来像	92
(3) まちづくりの方針	93
第5章 まちづくり推進の方策	
1. 基本的な考え方	99
2. 都市計画制度の活用	100
(1) 用途地域の適切な運用と見直し	100
(2) 地区計画制度の活用	100
(3) 都市施設・市街地開発事業等の手続き推進	100
(4) 区域区分に係る県への働きかけ	100
(5) 開発許可制度の運用	101
(6) 市街化調整区域の土地利用方針及び地区計画運用基準	101
3. 協働によるまちづくりの推進	102
(1) 期待できる各主体の役割	102
(2) 協働のための環境づくり	103
(3) 関係機関や企業との連携	103
(4) 関係部署・部門別計画との連携	103
(5) 持続可能な開発目標（SDGs）への貢献	103
4. 都市マスタープランの進行管理と見直し	104
(1) 都市マスタープランの進行管理	104
(2) 都市マスタープランの見直し	105

序章 八千代市都市マスタープランの概要

1. 都市マスタープランとその位置づけ

都市マスタープランは、都市計画法第18条の2に規定する「市町村の都市計画に関する基本的な方針」であり、将来の都市づくりの基本理念や目標のほか、土地利用を始めとする分野別の方針など、将来の見通しや目標を明らかにするものです。将来のまちをどのようにしていきたいかを具体化するため、八千代市総合計画（基本構想）や千葉県が定める「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」に即して定めるものです。また、「八千代市国土強靱化地域計画」の国土強靱化に関する指針を反映しつつ、策定します。

本市の都市計画は、この都市マスタープランに即して決定・変更されることとなります。



2. 都市マスタープランの役割

都市計画は、その目的の実現には時間を要するものであることから、本来的に中長期的な見通しをもって定められる必要があります。

また、個々の都市計画の決定に当たっては、その必然性、妥当性が説明される必要がありますが、これが総体としての都市計画の一部を構成するものである以上、将来の目指すべき都市像との関係を踏まえ、総合性・一体性の観点から検証していかなければなりません。

このため、都市マスタープランは、市民に理解しやすい形であらかじめ中長期的な視点に立った都市の将来像を明確にし、その実現に向けての大きな道筋を明らかにしておくことが重要です。

また、都市マスタープランにおいて、都市をどのような方針の下に実現しようとするのかを示すことにより、市民と都市の将来像について考え、都市づくりの方向性について合意形成が促進され、都市計画が円滑に決定される効果も期待できます。このことから、都市マスタープランの持つ役割は以下のようになります。

①中長期的な見通しについて

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、中長期的な見通しのもと、都市全体、地域ごとにその将来像を明らかにします。

②個別具体の都市計画の実現について

都市の将来像や都市づくりの方向性などを示す計画として、今後の地域地区や都市施設、市街化調整区域の在り方等について、都市マスタープランを基本に具現化を図ります。

③市民参加の促進について

都市の将来像や都市づくりの方向性などを示すことで、市民のまちづくりへの理解と参加を促進します。

3. 都市マスタープランの背景

これまでの「八千代市都市マスタープラン（以下「都市マスタープラン」とします）」は、平成34年度（令和4年度）を目標年度として平成14年3月に策定し、上位計画である第4次総合計画（基本構想）との整合を図るため、平成26年3月に改定を行いました。この間、全国的には人口減少・少子高齢化の進行や各地で大規模自然災害が発生するなど、社会経済情勢に大きな変化が生じており、それらに対応した持続可能なまちづくりや安全なまちづくりなど、都市に求められる機能も多様化しています。

このことから、社会経済情勢の変化に対応した新たな都市づくりを進めるとともに、第5次総合計画(基本構想)との整合を図り、次期都市マスタープランを策定することとします。

4. 都市マスタープランの目標年次

目標年度は2042年度とします。また、人口減少・少子高齢化の進行や社会経済情勢の変化に柔軟に対応するため、上位計画の改定等に併せて、必要に応じて見直すものとします。

5. 都市マスタープランの構成

第1章 現況と課題

本市の現況と課題を整理します。

第2章 まちづくりの目標

本市の目指すべき将来都市像を示します。

第3章 分野別方針

まちづくりの目標を踏まえた分野ごとの方針を示します。

第4章 地域別構想

市内を3地域に分け、地域ごとにまちづくりの方針を示します。

第5章 まちづくり推進の方策

計画の推進に向けた進行管理等の考え方について示します。

第1章 現況と課題

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、柏市、我孫子市、野田市、春日部市、所沢市、立川市、日野市、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、その後も東葉高速線沿線の開発が進み、住宅都市として発展しています。

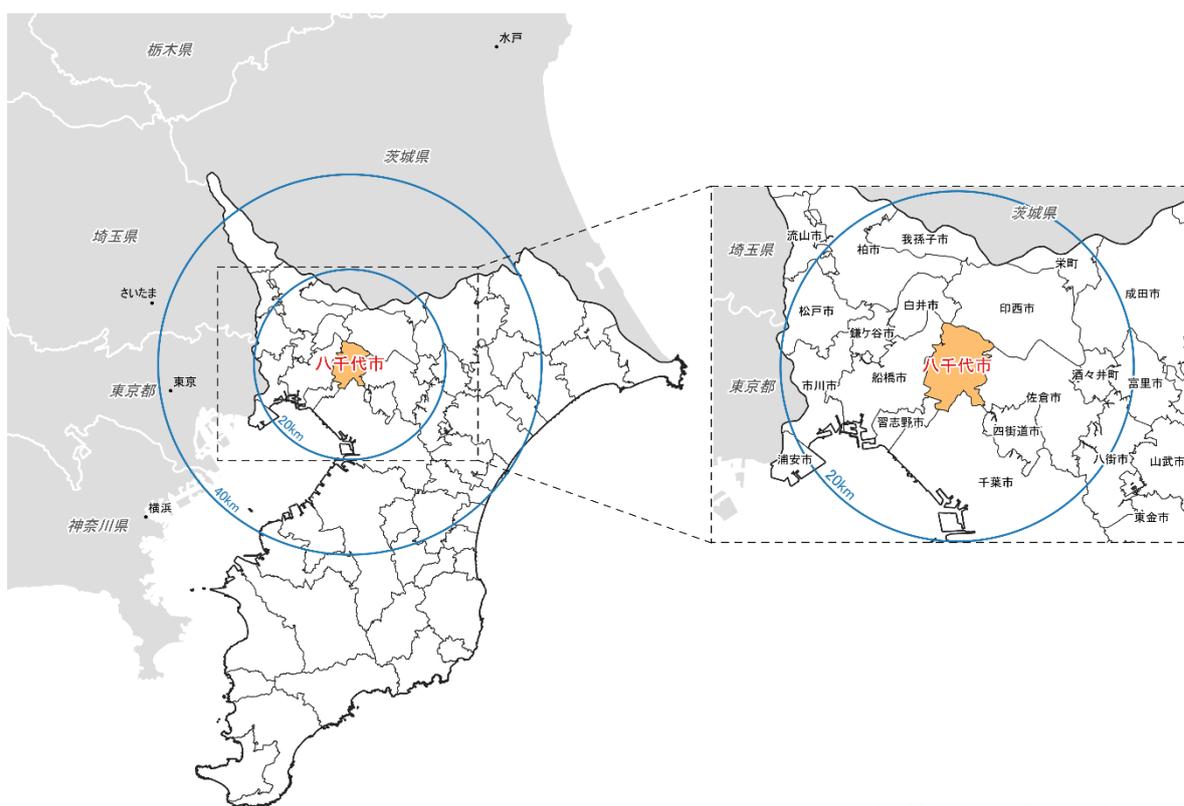


図 位置概要

(2) これまでの都市づくり

- ・昭和30（1955）年以前は主に農村でしたが，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（2020）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（東葉高速線の原点）。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。国勢調査で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	空き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	中央図書館・市民ギャラリーオープン
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。独立行政法人都市再生機構，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

※名称等は原則として当時のものを記載

(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」とします)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」とします)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。都市マスタープランの目標年度は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。

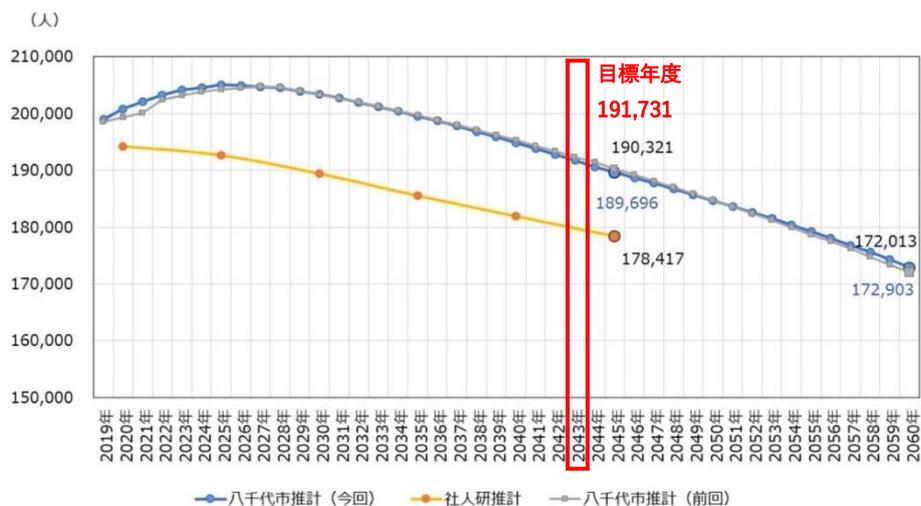
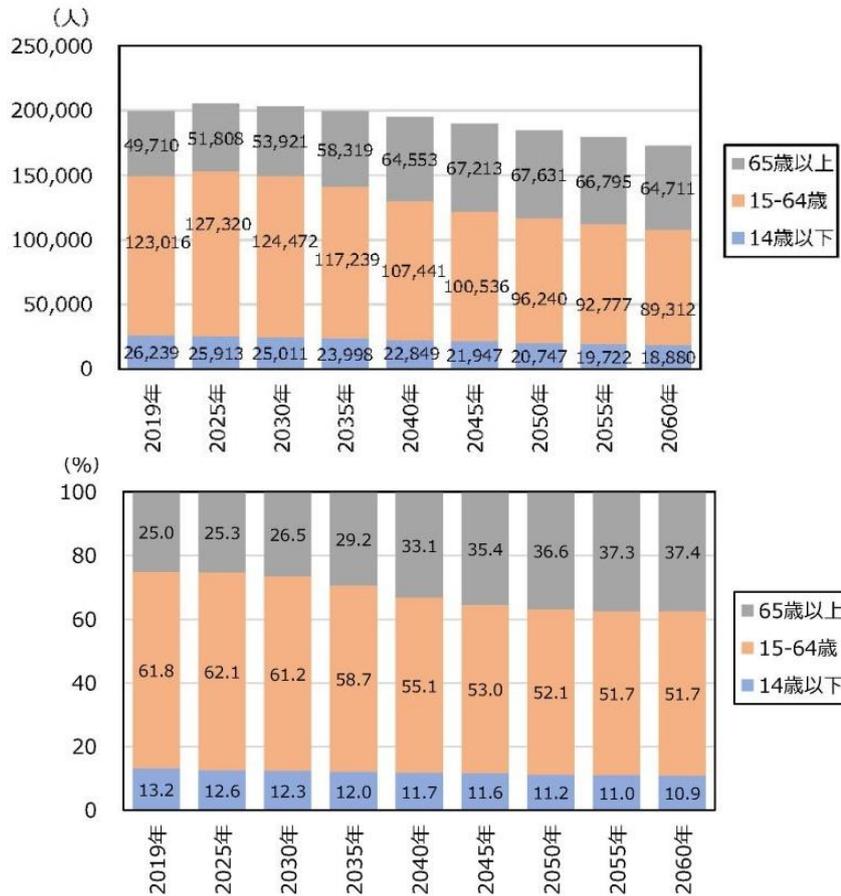


図 八千代市将来人口推計

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。



出典：八千代市人口ビジョン(R2.3)

図 将来の年齢3区分別人口

(参考)

社人研の人口推計：

平成30(2018)年に「日本の地域別将来推計人口」としてまとめられた推計で、平成27年(2015)年の国勢調査を基に、2045年までの30年間の将来人口をコーホート要因法で推計している。全国の将来人口を都道府県別・市区町村別に求めることを目的とし、全国推計人口との整合を図るため、補正を行っている。開発等の本市固有の人口動態等は考慮していない。

人口ビジョンの人口推計：

平成28(2016)年に策定した本市の人口ビジョンについて、上記の社人研の推計結果を考慮しつつ分析し、将来展望を示すものとして、令和2年(2020)年に改訂した。推計はコーホート要因法を用いて、住民基本台帳人口を基に、社人研の推計の仮定値を使いながら、引き続き人口が増加傾向にある本市の人口動向等を踏まえつつ、本市の実情に合った推計を行っている。

なお、国勢調査は住民基本台帳への登録とは関係がない実態調査であり、住民票を残したまま遠方の大学近くに住んでいる、単身赴任をしている、施設に入所しているなどの理由により、国勢調査による人口と住民基本台帳人口の数値には差異が生じる。

(4) 土地利用

①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37.5%、住宅等の都市的土地利用は全体の62.5%を占めています。
- ・平成27(2015)年からの土地面積の推移では、田・畑、その他の空地等の面積は減少する一方、道路・交通等用地、住宅用地等の面積が増加しています。

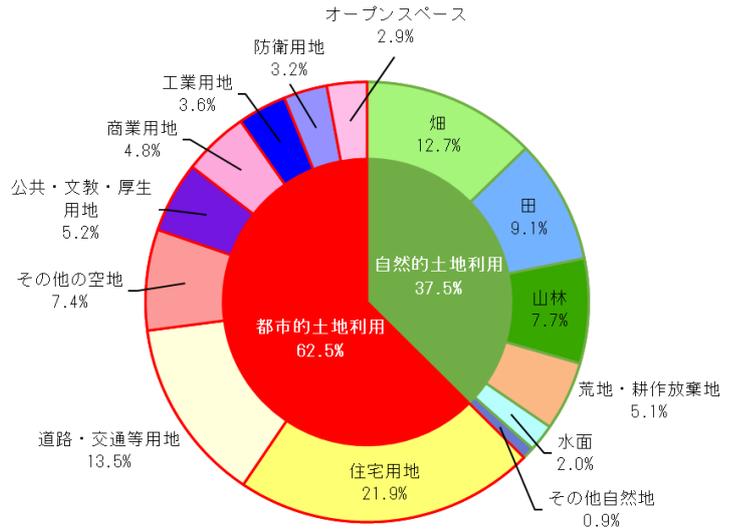
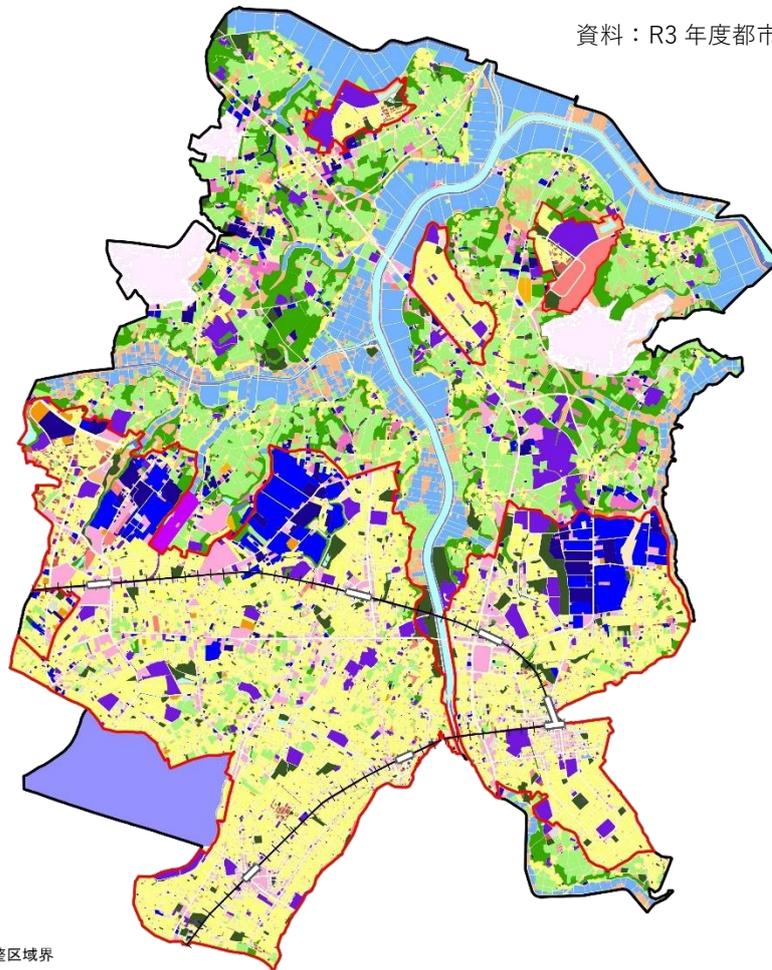


図 土地利用現況割合

資料：R3年度都市計画基礎調査をもとに加工



凡例

市街化区域・調整区域界

土地利用区分

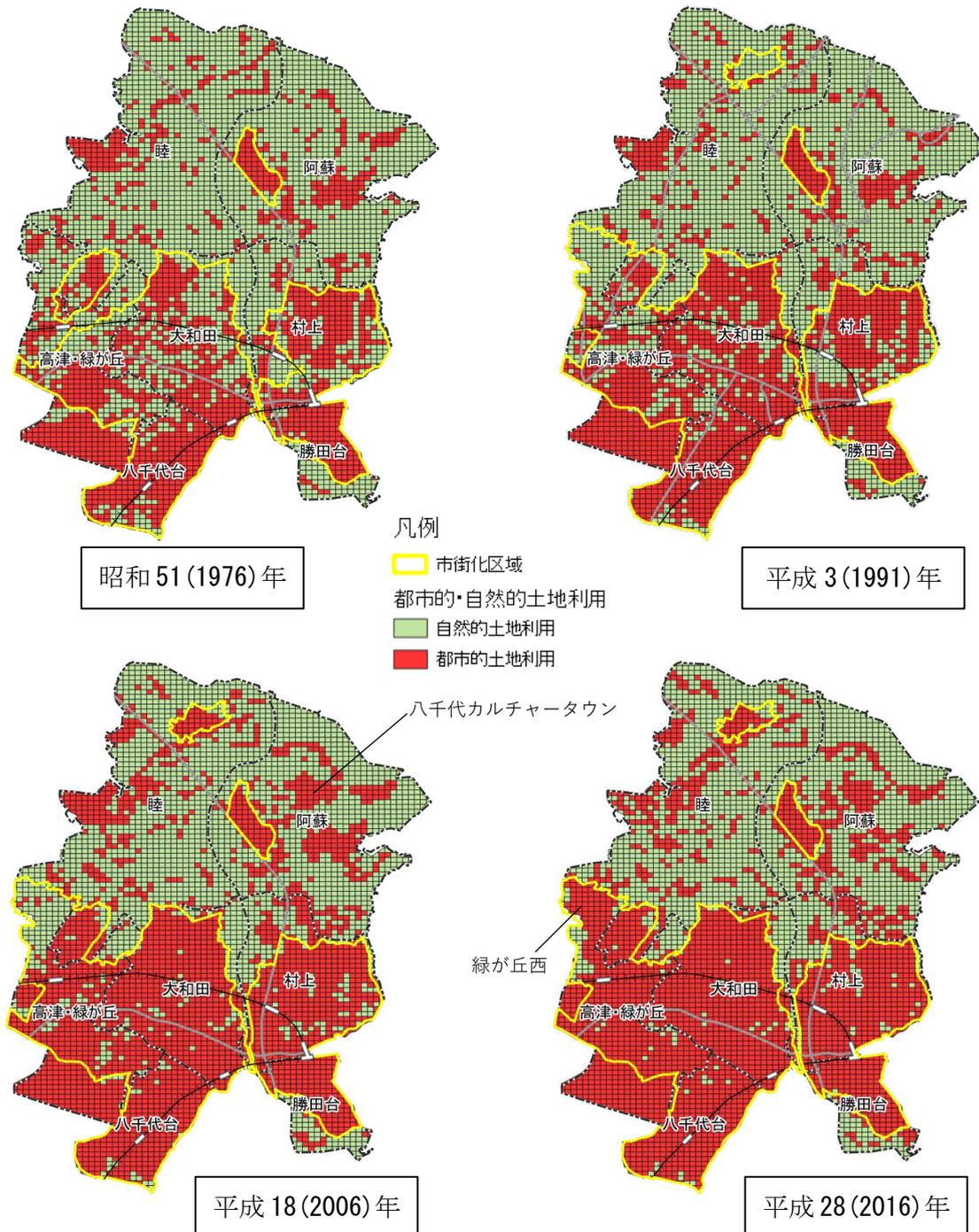
田	その他の自然地	文教・厚生用地	その他の空地4(未建築宅地)
畑	住宅用地	オープンスペース	その他の空地4(用途変更中)
採草放牧地	商業用地	その他の空地①	その他の空地4(屋外利用地)
荒地、耕作放棄地、低湿地	工業用地	その他の空地②	防衛用地
山林	運輸施設用地	その他の空地③	道路用地
水面	公共施設用地	その他の空地4(未利用地)	交通施設用地

図 土地利用現況

資料：R3年度都市計画基礎調査

②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)年では、住宅団地や工業団地のほか、京成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)年で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

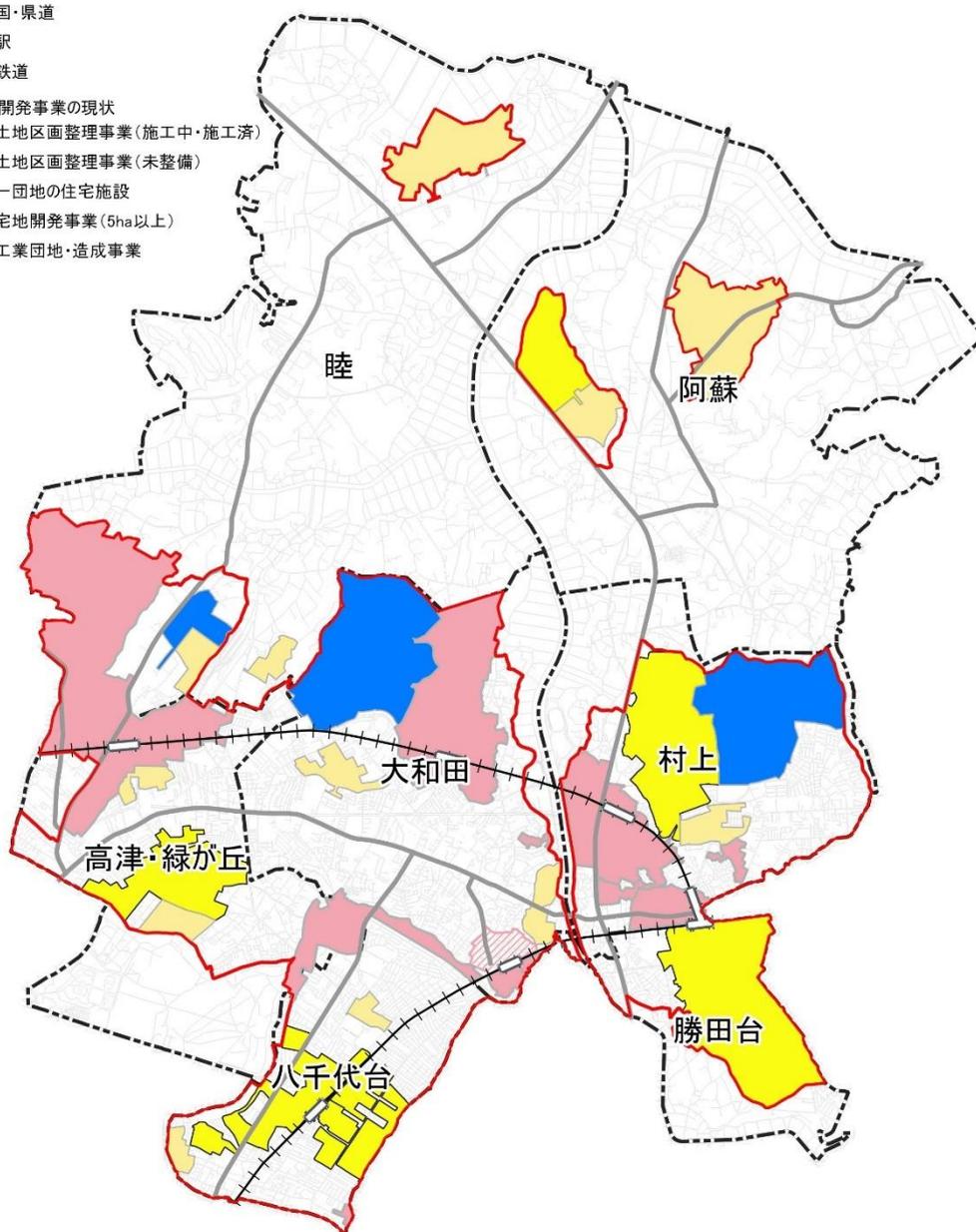
- ・本市においては、都市的土地利用の形成は市街地開発事業を中心に進められてきました。
- ・昭和32年(1957年)に、八千代台団地が完成し、昭和43年(1968年)に勝田台団地が整備され、昭和45年(1970年)に米本団地、昭和47年(1972年)に高津団地、昭和51年(1976年)に村上団地が入居を開始し、京成本線沿線を中心に、住宅都市として市街地の形成が進みました。
- ・平成8年(1996年)4月に東葉高速線が開通し、市内に新設された4駅を中心に土地区画整理事業が行われ、新たな市街地が形成されました。
- ・市街地開発事業等の完了・施工中の面積は1,229.1haであり、市全域の24%、市街化区域面積の53%が市街地開発事業等により形成されています。

凡例

-  地域界
-  市街化区域
-  国・県道
-  駅
-  鉄道

市街地開発事業の現状

-  土地区画整理事業(施工中・施工済)
-  土地区画整理事業(未整備)
-  一団地の住宅施設
-  宅地開発事業(5ha以上)
-  工業団地・造成事業



資料：R3年度都市計画基礎調査
国土数値情報をもとに作成・加工

図 市街地開発事業等の状況

(6) 交通体系

①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(暫定供用を含む)となっています。
- ・路線ごとの整備状況については、都市計画道路整備状況図を次ページに示します。

都市計画道路一覧

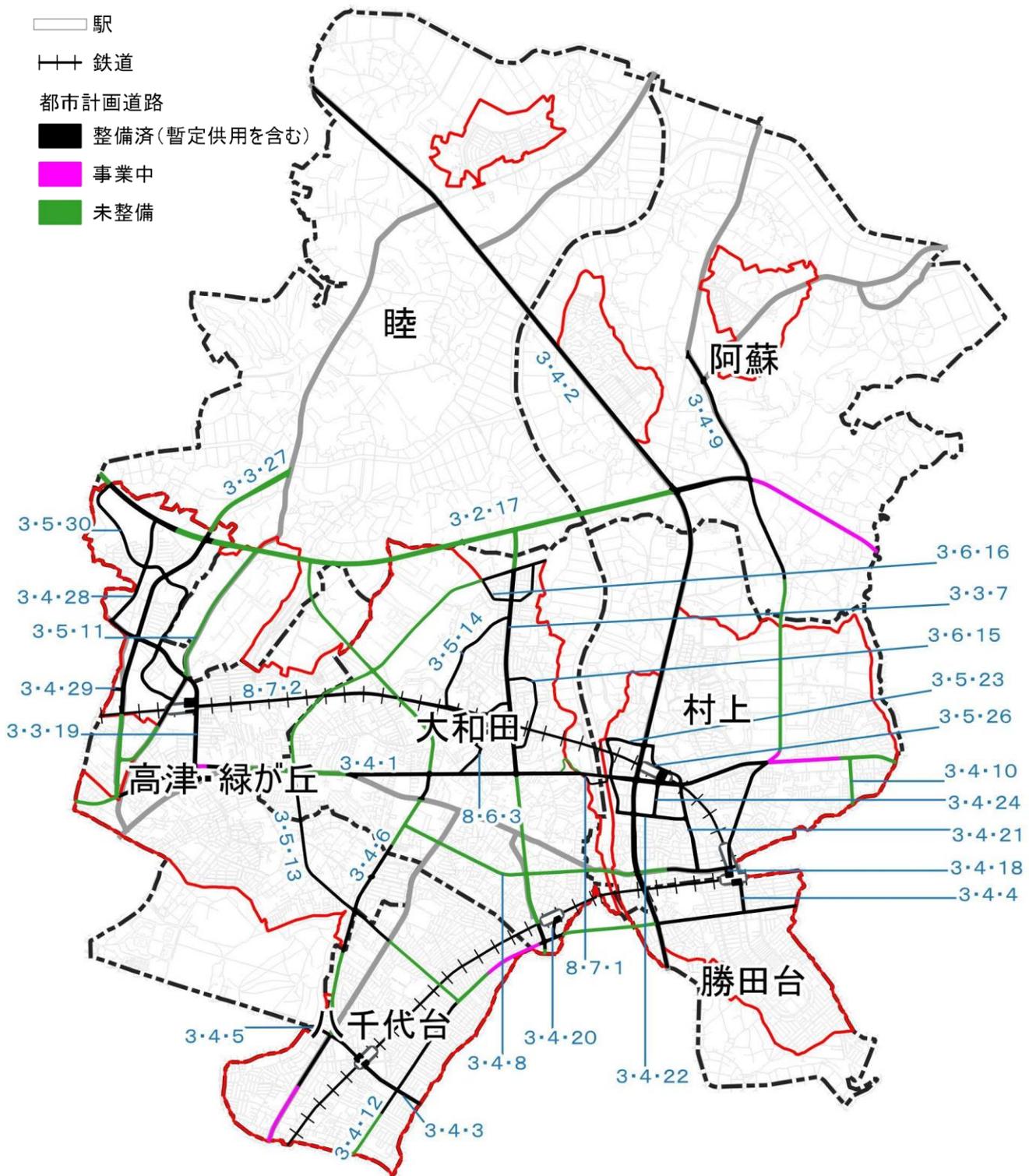
路線番号	名称	代表幅員 (m)	延長 (m)	路線番号	名称	代表幅員 (m)	延長 (m)
3・4・1	新木戸上高野原線	20	約 7,300	3・4・18	勝田台北口駅前線	16	約 20
3・4・2	東京環状線	21	約 9,100	3・3・19	八千代緑が丘駅前線	25	約 1,820
3・4・3	八千代台東駅前線	20	約 580	3・4・20	大和田南駅前線	16	約 120
3・4・4	勝田台駅前線	18	約 240	3・4・21	勝田台村上線	16	約 760
3・4・5	八千代台駅前線	16	約 550	3・4・22	辺田前1号線	16	約 600
3・4・6	八千代台花輪線	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

凡例

- 地域界
- 市街化区域
- 国・県道
- 駅
- 鉄道
- 都市計画道路
- 整備済(暫定供用を含む)
- 事業中
- 未整備



資料：都市計画情報

図 都市計画道路整備状況
(令和 4(2022)年 3 月 31 日時点)

②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。

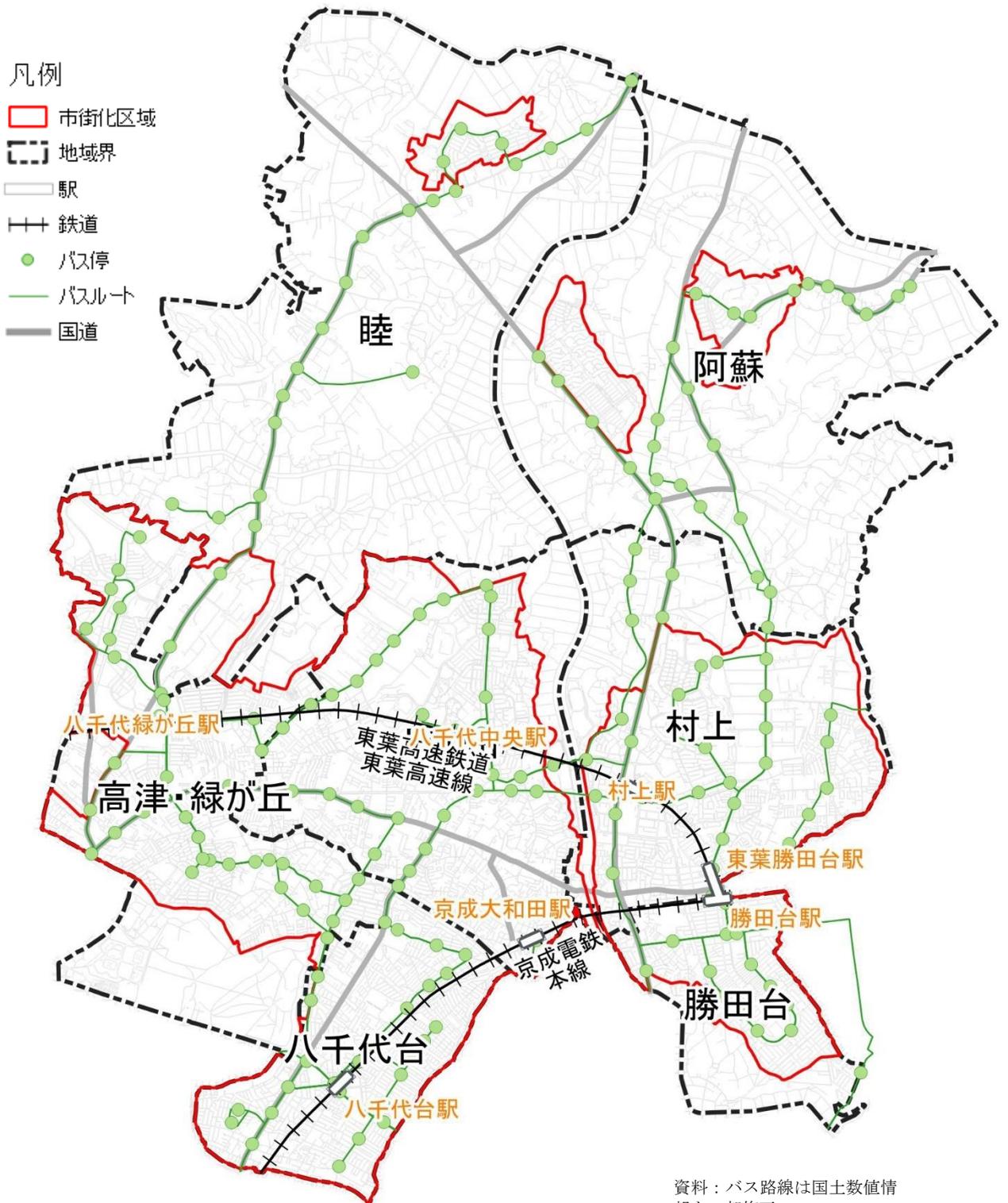


図 公共交通現況
(令和2(2020)年8月時点)

③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89.8%、面積カバー率58.1%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、令和2(2020)年の89.8%*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: 令和2(2020)年の人口カバー率は250mメッシュ取得値ですが、令和22(2040)年の数値はデータの関係上、500mメッシュ取得値となっています。

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
- バス停徒歩圏内(300m)
- 駅徒歩圏内(800m)
- 250mメッシュ人口R02
- 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)

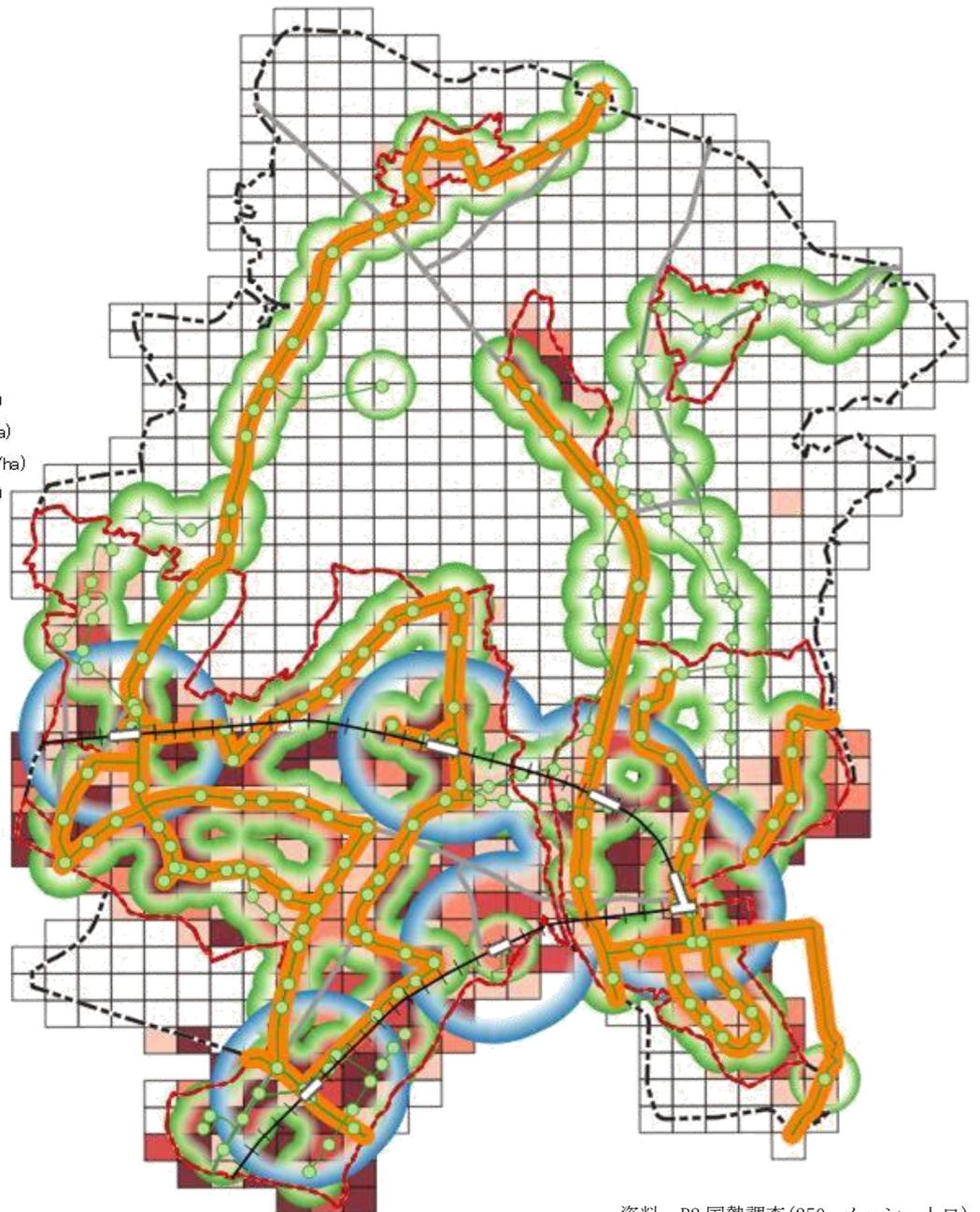
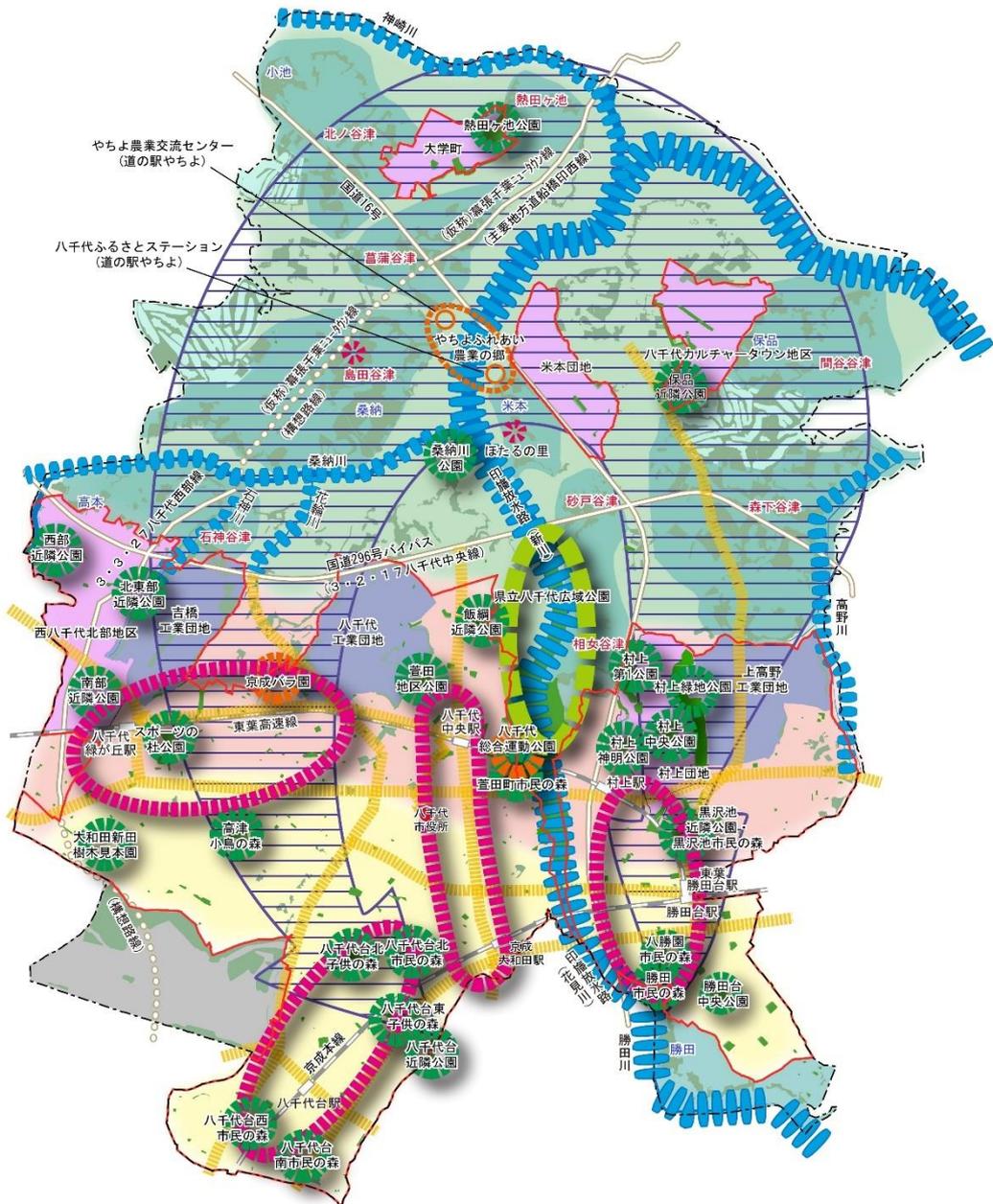


図 バスの運行回数並びに駅から800m、バス停から300mの公共交通路線の徒歩圏人口(令和2年)

資料: R2 国勢調査(250mメッシュ人口)
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

(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		

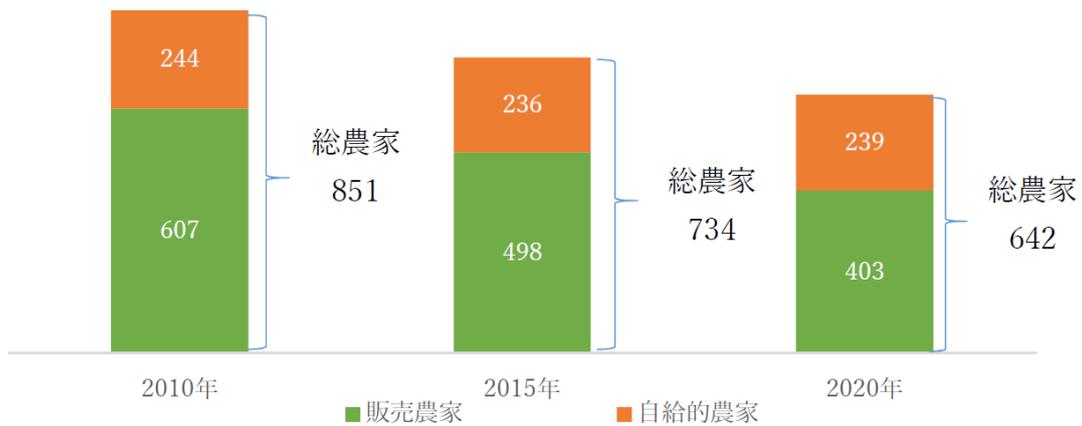
図 緑の将来構造

出典：八千代市緑の基本計画【改定版】
平成30年3月 一部加筆修正

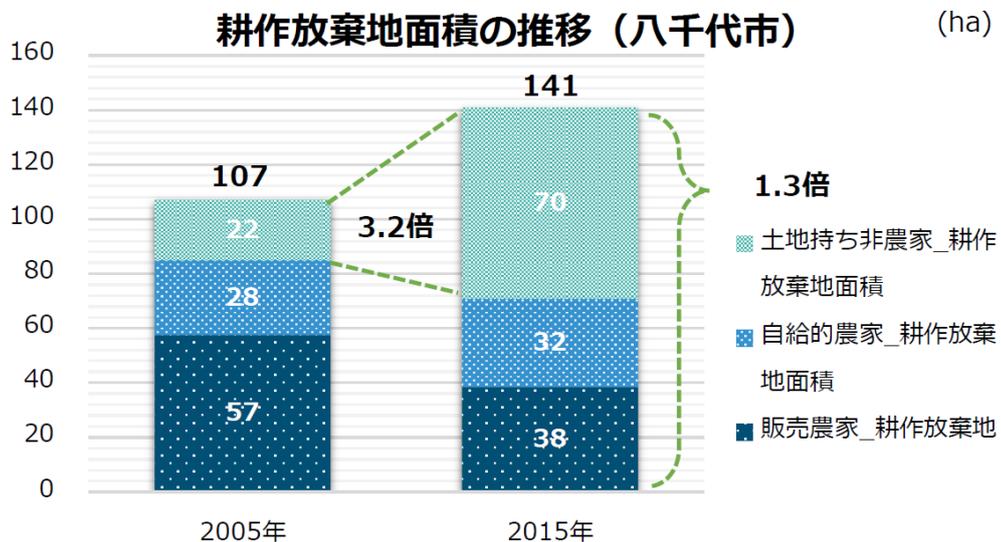
(8) 産業

① 農業

- ・農業をとりまく環境は、農業従事者の高齢化・担い手の不足、耕作放棄地の増加など厳しい状況にあります。一方で、都市農業が果たしてきた新鮮で安全な農産物の供給に加えて、防災、景観形成等の多面的機能が評価されています。
- ・本市には141haの耕作放棄地が存在しており、平成17(2005)年以降の10年間で1.3倍に増加しました。耕作放棄地が増加している背景は、農業者の高齢化や後継者不足により農業就業人口が減少している点等が考えられます。



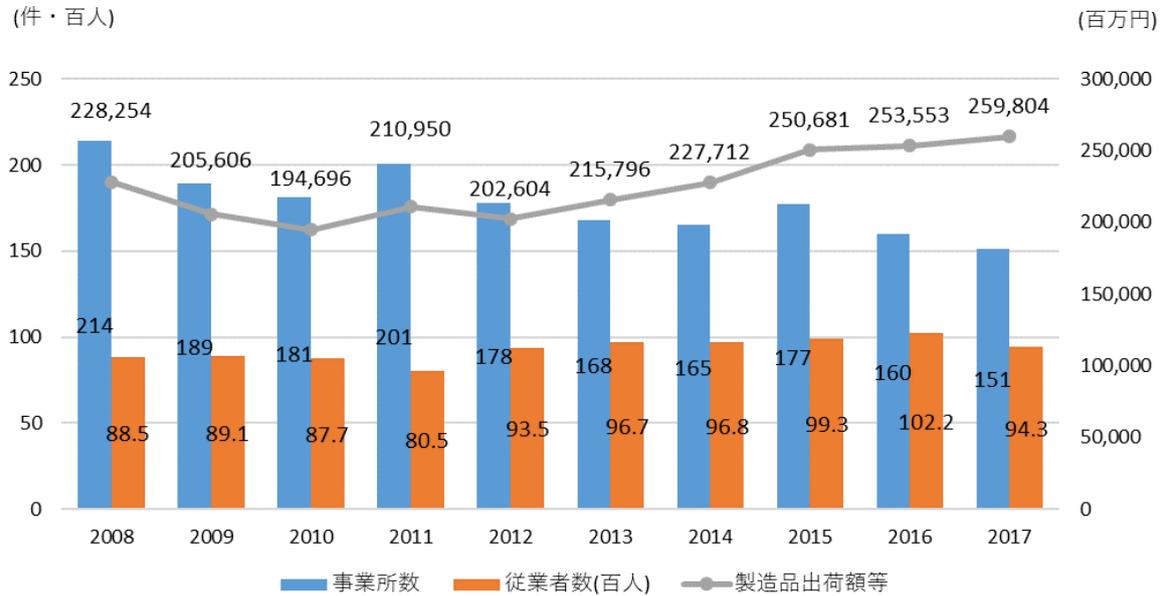
資料：農林水産省「農林業センサス」



資料：農林水産省「農林業センサス」

②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」

図 工業の推移

・工業地密度分布状況を地理情報システム(Geographic Information System 以下「GIS」とします)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。

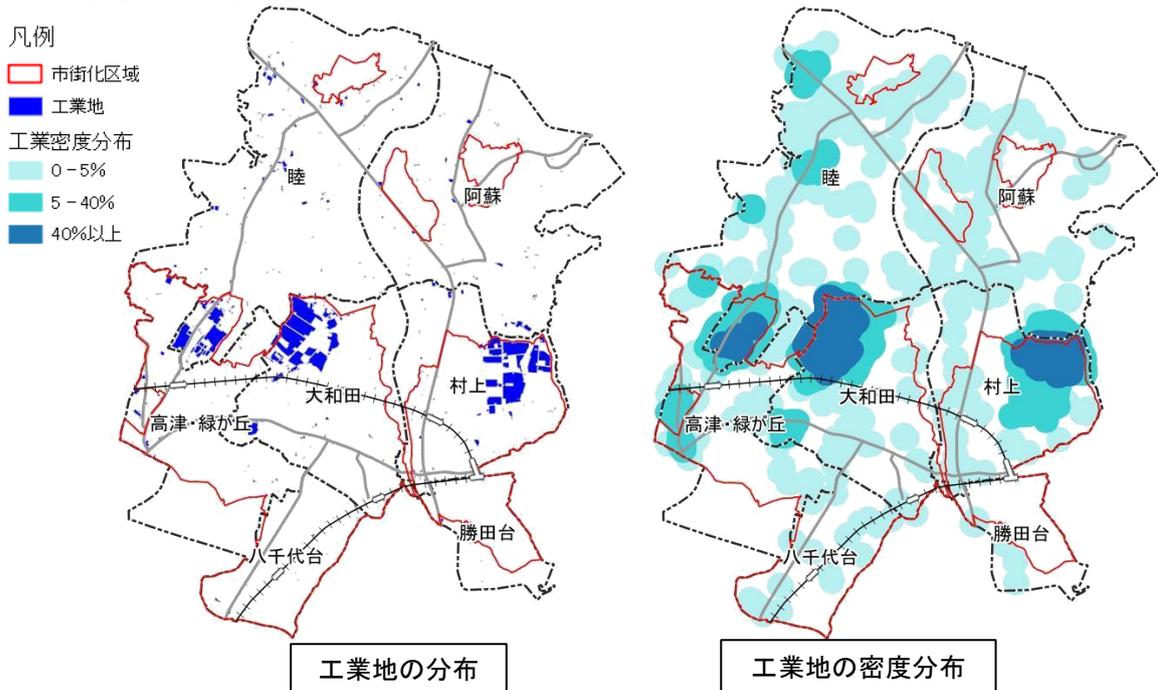
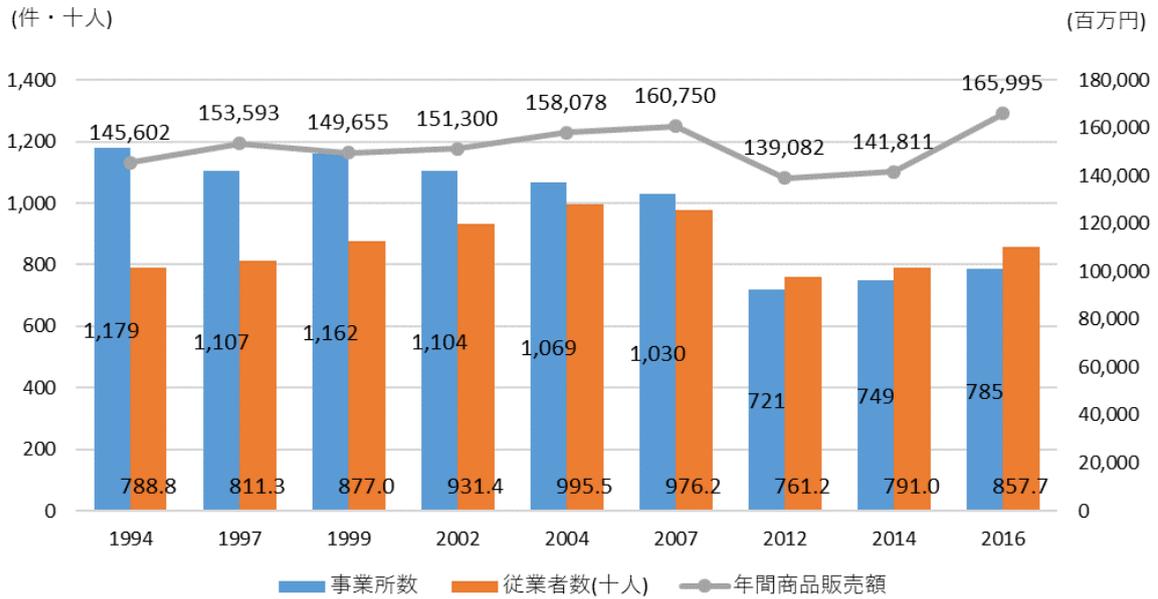


図 工業地の密度分布状況

資料：R3年度都市計画基礎調査

③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」

図 商業の推移

・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。

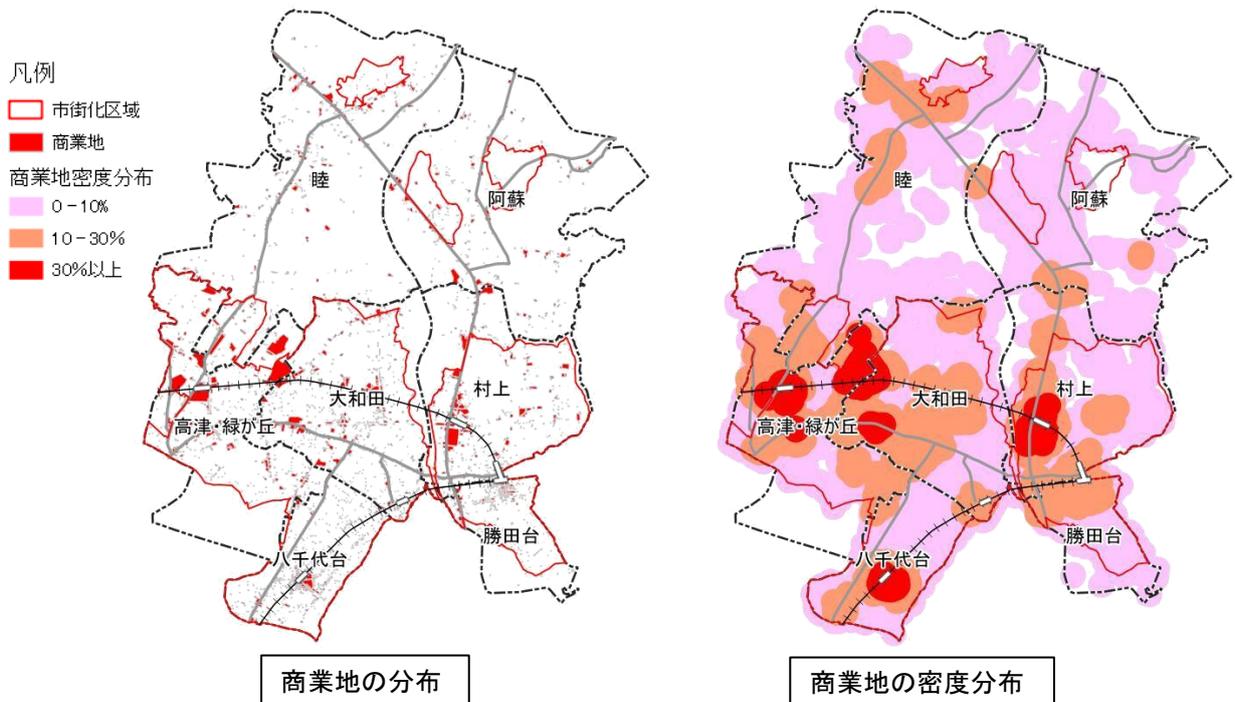


図 商業地の密度分布状況

資料：R3年度都市計画基礎調査

(9) 防災

①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。また、今後前述の区域が指定される可能性のある土砂災害警戒区域等に関する基礎調査予定箇所が斜面地に見られます。

・市街化区域内には上記土砂災害警戒区域等が数か所指定されています。



資料：八千代 HP
国土数値情報，危機管理課資料をもとに作成・加工

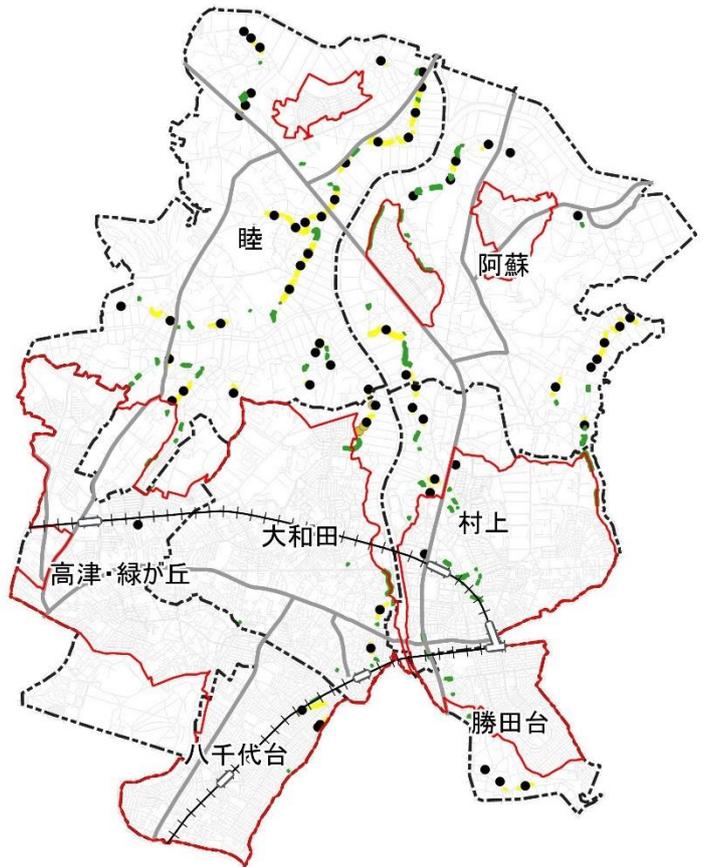


図 土砂災害警戒区域指定状況及び災害発生状況

②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，内水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，神崎川沿いが洪水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。



資料：危機管理課資料をもとに作成・加工

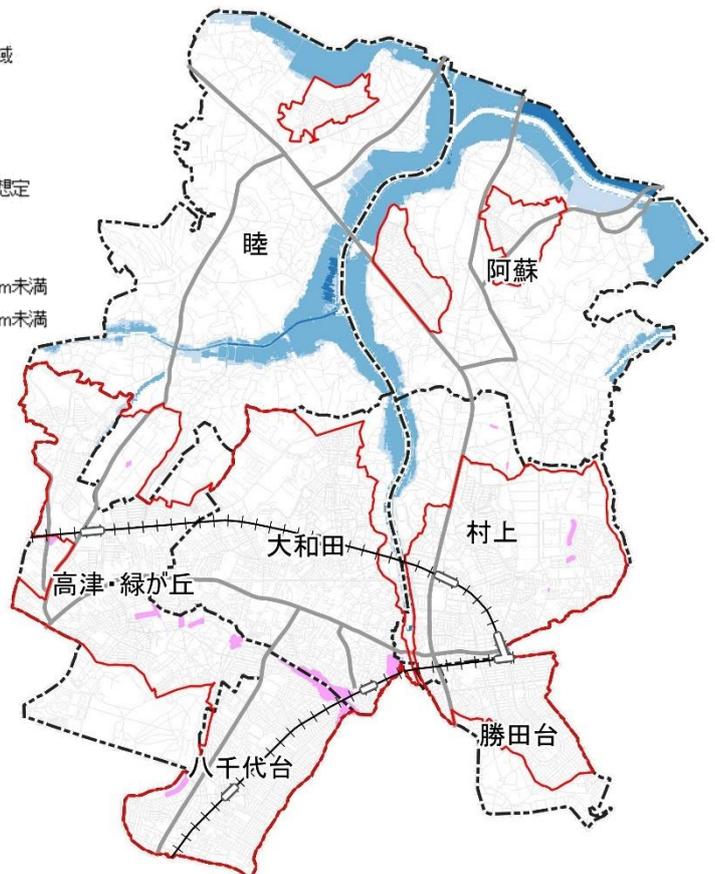


図 洪水及び内水浸水想定区域の状況

2. 市民の意向

(1) アンケート調査の実施概要

①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
- 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%

②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
- 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地域の課題とまちづくりの方向性を、以下のように整理しました。

①地域の課題

項目	アンケート調査結果からみた地域の課題
地域の土地利用・建物について	⇒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	⇒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	⇒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	⇒高齢者,障害者施設や,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	⇒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からみた方向性
住み続けられるまちづくり	⇒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	⇒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	⇒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	⇒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からみた方向性
現在の交通手段と将来の交通手段	⇒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対応も必要と考えている
道路整備について	⇒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からみた方向性
まちの景観について	⇒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	⇒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からみた方向性
まちづくりへの関わり方について	⇒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	⇒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。

3. 都市計画を取り巻く社会経済情勢

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都市マスタープラン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、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います。

こうした中、国土づくりの理念や考え方を示す国土のグランドデザイン2050では、福祉や交通なども含めて都市全体の構造を見直す、『コンパクト・プラス・ネットワーク』の考え方が重要とされており、都市マスタープランでも取り組んでいきます。

また、高齢化の進展に伴い全国的に空家が増加しており、平成27（2015）年5月26日に「空家等対策の推進に関する特別措置法」が全面施行されました。本市においても同法に基づき空家対策を進めています。

(2) 産業・経済構造の転換

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、経済成長や国民生活の豊かさにつなげるものが求められており、まちづくりと公共交通・新技術活用等の連携による持続可能なまちづくりについて取り組んでいきます。

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、都市マスタープラン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、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。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、維持管理・更新等に係るトータルコストの縮減や、予算の平準化に取り組んでいきます。

(4) 地球温暖化の進行と脱炭素社会への転換

地球温暖化の影響から、日本の年平均気温は、100年当たり1.21℃の割合で上昇しており、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ました。本市でも令和2年（2020年）に「ゼロカーボンシティ」を宣言しており、環境負荷の少ない都市づくりについて取り組んでいきます。

(5) 大規模災害への危機意識の高まり

近年の水災害の激甚化や水災害リスクの増大を踏まえ、国は令和3（2021）年5月に「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」を公表しており、本市でも取組が求められています。

また、平成23（2011）年3月11日に発生した東日本大震災後、国は「国土強靱化

基本計画」を策定し、想定外の災害等から人命を守り、強さとしなやかさを備えた国土を目指しています。本市でも八千代市国土強靱化地域計画を策定しており、都市マスタープランでも連携が求められます。

また、国は令和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、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」として指定しており、その機能充実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、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。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に取り組んでいきます。

（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。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ました。

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、環境変化に対応した住宅施策の展開など、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達成に向けた取組の推進

国連は、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。

本市でも全市的に取組が進められており、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、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。

4. 本市の課題

(1) 都市整備上の課題への対応

①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。これら土地利用方針や上位計画を踏まえ、将来を見据えた土地利用を図る必要があります。

②市街地整備の推進

- ・京成大和田駅北側地区では土地区画整理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。また、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、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とともに、市街化区域への編入について検討する必要があります。

(2) 八千代市の抱える都市問題への対応

①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の教室等の不足が課題となっています。
- ・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、市街化調整区域の既存集落のほか、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。

※令和2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。

②市内鉄道沿線の活性化

- ・京成本線沿線を中心とした八千代台・大和田・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) 交通ネットワークの確保

①「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、平成29(2017)年3月に市が策定した「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、条件の再検証等が必要となります。
- ・「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。

②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地域公共交通計画について検討する必要があります。

③歩きやすいまちづくりの推進

- ・市民アンケートでは、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が地域の課題として挙げられています。
- ・街路空間を車中心から人間中心の空間へと再構築し、居心地が良く歩きたくなるまちづくりを進めていくため、京成本線3駅を中心に、ウォークアブルな都市空間整備を検討する必要があります。

(4) 自然環境の保全とグリーンインフラとしての活用

①環境負荷の低減と都市農地の保全と活用

- ・環境負荷の軽減・脱炭素化(ゼロカーボン)への取組の推進による持続可能なまちづくりの展開が求められています。
- ・「八千代市谷津・里山保全計画」において保全地域を設定し、これを統合した「八千代市第3次環境保全計画」に基づき、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求められています。
- ・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求められています。また、社会情勢の変化に対応し、関係団体がそれぞれの役割を担い、協力・連携して農業の振興を進めていく必要があります。

②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、国の提唱する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。
- ・新川周辺のかわまちづくりについては、水辺拠点の整備や地域間連携など、千葉県及び関係自治体と協議しながら検討を進める必要があります。
- ・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、都市マスタープランでも一体的な取組が求められます。

(5) 安心・安全の確保

あらゆる災害に対応した都市の強靭化

- ・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が数か所指定され、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づけられ、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。

(6) 快適な暮らしの確保

①働き方や生活様式の変化に対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、環境変化に対応した住宅施策の推進が望まれています。

- ・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、都市マスタープランでもその方向性を盛り込むことが求められています。
- ・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。

②ユニバーサルデザインの推進

- ・誰もが利用しやすいユニバーサルデザインによるまちづくりの推進が求められています。また、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)により、公共施設及び道路施設等へのバリアフリー化の推進が求められています。

③公共施設等の老朽化等への対応

- ・現在、国、地方公共団体を問わず、道路や上下水道等を含む公共施設等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、公共施設等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。

④新技術を活用した持続可能なまちづくりの推進

- ・都市の抱える諸課題に対して、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、全国で取組が始まっており、本市でも将来的に検討していくことが求められています。

（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。
- ・工場・物流等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、工場と住宅が混在している地区については、共存が図られるよう努めるとともに、混在の見られない地区については、工業生産環境の維持・保全について検討する必要があります。

（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組が必要となります。
- ・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求められています。

5. 都市づくりの方向性

都市づくりの課題と方向付け

都市づくりの課題

(1) 都市構造分析からみた八千代市の課題の整理

(2) 現行計画の施策の評価と課題

都市づくりの方向付け

(3) 社会潮流や上位関連計画からの方向づけ

(4) 市民意向からの方向づけ

都市づくりの方向性

(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つの視点から定められた「市街化調整区域における土地利用方針」や上位計画を踏まえた土地利用の検討
- ・市街地の整備の推進
→京成大和田駅北側地区の整備手法等や西八千代南部地区の市街地環境の整備・保全を図るための施策の検討

(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
→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』の推進
→高齢化の現状を把握し、関係部署と連携し高齢化対策を推進
- ・市内鉄道沿線の活性化
→京成本線駅周辺における都市機能の再構築を検討し、地域の活性化を推進。東葉高速線沿線についても同様の取組を検討

(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構築
→優先度の高い路線の事業化に向けた千葉県等との調整や、定期的な路線の必要性や機能代替の可能性等の検証による、路線の廃止や変更の検討
- ・公共交通に関する課題の解消
→コミュニティバスを含む、今後の公共交通のあり方の検討
- ・歩きやすいまちづくりの推進
→歩きやすい歩行者空間とネットワークの充実、ウォークアブルな都市空間整備の検討

(4) 自然環境の保全とグリーンインフラとしての活用

- ・環境負荷の低減と都市農地の保全と活用
→環境負荷の軽減・脱炭素化への取組の推進,「八千代市第3次環境保全計画」に基づいた谷津・里山等の自然環境の活用や,都市農業のまちづくりへの活用
- ・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
→グリーンインフラを活用したまちづくり
→新川周辺のかわまちづくりに関する取組や「八千代市緑の基本計画」との連携

(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
→「八千代市国土強靱化地域計画」との連携や,「八千代市地域防災計画」等への位置づけのある道路沿道の現状把握と補助制度の創設の検討,効果的に災害リスクを軽減する方策の検討や,防災道の駅を兼ねる道の駅やちよの防災機能強化の推進

(6) 快適な暮らしの確保

- ・働き方や生活様式の変化に対応したまちづくりやゆとりあるみどりのまちづくりの展開
→新しい生活様式への順応など働き方や生活様式の変化に対応したまちづくりの推進,環境変化に対応した住宅施策の推進
- ・ユニバーサルデザインの推進
→誰もが利用しやすいユニバーサルデザインによるまちづくりの推進,バリアフリー法の改正への対応
- ・公共施設等の老朽化等への対応
→公共施設等の老朽化等に対応し,計画的な維持管理を図る
- ・新技術を活用した持続可能なまちづくりの推進
→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」の取組

(7) 産業の活性化

- ・産業を支える土地利用方針の検討
→今後の駅周辺への商業集積及び市北部国道16号沿線の土地利用方針について検討

(8) 公民連携・市民協働

- ・公民連携・市民協働の体制整備
→公民連携への積極的な取組を図るとともに,まちづくりへの市民参加の推進

第2章 まちづくりの目標

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。都市マスタープランにおいても、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. 都市計画の考え方と目標

(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、働き方や生活様式の変化に対応したまちづくりや、ユニバーサルデザイン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) 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。

目標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。

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

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

目標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、都市農業のまちづくりへの活用や地域経済の活性化とあわせて、それらを支える基盤となる広域幹線道路の整備及び沿道の利活用を図ります。

目標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、地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。

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、市域南部を「市街地ゾーン」に、市域北部を「自然環境保全ゾーン」に位置づけます。

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いるエリアです。本エリアについては、鉄道駅周辺の再生と活性化を基本とした市街地づくりを進めるとともに、都市拠点の形成と、拠点を結ぶ交通ネットワークにより、コンパクトで利便性の高い良好な市街地の形成を図ります。

◆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。

本エリアについては、鉄道駅周辺の都市拠点や、工業拠点、計画的に整備された良好な市街地、新たに市街地形成を図る区域など、多様な都市機能を交通ネットワークにより結び、コンパクトで利便性の高い、良好な市街地の形成を図ります。

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。

このうち、八千代台駅、勝田台駅・東葉勝田台駅、八千代緑が丘駅については、都市拠点（広域）として位置づけ、広域的な土地利用を図ります。

◆地域拠点

八千代カルチャータウン地区を地域拠点として位置づけ、自然環境保全ゾーン内の連携や市街地ゾーンとのネットワークを図ります。

≪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・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。

将来都市構造図



- 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
- 地域拠点
- 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)
- 千葉北西連絡道路延伸

【区域区分】

- 市街化区域
- 市街化区域 (予定)
- 市街化調整区域

第3章 分野別方針

全国的な人口減少・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、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。

これらを背景に、まちづくりの目標で定めた、将来都市像と基本理念、都市計画の考え方と目標、目指すべき将来都市構造を具現化するため、都市計画に係る各分野別の方針を定めます。

1. 土地利用の方針

誰もが快適に暮らせる都市を目指し、目指すべき将来都市構造で示す配置を基本に、南部を中心に市街化区域を、北部を中心に市街化調整区域を配置し、都市と田園の調和のとれた土地利用を図ります。

また、都市計画制限の見直し等により、誰もが安心して快適に暮らせるまちづくりを推進するとともに、魅力的な地域の形成を図るなど、本市の人口の将来展望に資する持続可能な土地利用の誘導を図ります。

市街化区域では、鉄道駅を中心に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ります。

市街化調整区域では豊かな自然環境の保全を図りつつ、地域の特性を活かした土地利用の誘導を図ります。

土地利用の方針と併せて、市街地整備及び再生の方針において、新たな市街地の整備や老朽化の進む団地の再生等の考え方を示します。

(1) 市街化区域の方針

鉄道駅を中心としたコンパクトでまとまりのある市街地の形成を促進し、良好な住環境の形成や維持を図るため、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る「市街化区域」の方針を示します。

①住宅地

■低層戸建住宅地

低層の戸建住宅を中心としたゆとりある土地利用を基本とし、地区計画などにより良好な居住環境の形成・維持を図ります。

■低層・中高層複合住宅地

低層の戸建住宅や中高層の共同住宅などの共存を基本とし、高度地区や地区計画などにより、居住環境（日照・通風）の障害が生じないように留意しながら、地域の特性に応じた土地利用の誘導を図ります。

■中高層住宅地

鉄道各駅に近接し交通利便性の高い地区や、計画的に整備された中高層住宅地については、高度地区や地区計画などにより、良好な中高層住宅地の維持・形成を図ります。

米本団地・高津団地・村上団地などの老朽化が進んでいる住宅団地については、人口減少社会を踏まえ、関係機関等と連携しながら、良好な居住環境の維持・向上を図ります。

②商業・業務地

■駅前商業・業務地及び周辺地区

本市には7つの鉄道駅があり、街の玄関口となっています。駅前地区は、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、地域の生活を支える商業地として、地区計画等により駅ごとに個性を活かした商業・業務地の形成とその活性化を図ります。また、周辺地区を含め、地域拠点として集合住宅等を誘導するとともに、公共サービス施設、保育園、病院、高齢者福祉施設など多様な世代のニーズに対応した都市機能の集積を図り、集約型都市構造の形成を図ります。

また、都市機能の再構築を図るため、整備方針策定の推進に努めます。

■身近な商業地

駅周辺の主要な道路沿いや団地内に形成された商店街は、最寄品の販売など利便性を提供していますが、大型店舗の進出や消費者ニーズの多様化等により、衰退傾向にあります。

今後、人口減少・少子高齢化の進行により、徒歩圏内の商業施設の重要性がますます高まることが想定されることから、UR都市機構や関係機関との連携などを含めた、様々な活性化方策を講じながら、身近な商業地の維持・保全を図ります。

③工業・流通業務地

八千代、上高野、吉橋の3つの既存工業団地は、地区計画などにより現在の立地環境を保全するとともに、既存企業の活性化に取り組みます。

一方、既成市街地内、市街化調整区域内に住宅と混在するその他の中小の工業、流通業務企業についても、隣接する住宅地の居住環境への影響を最小限に留め、共存が図られるよう努めます。

(2)市街化調整区域の方針

市北部を中心に広がる水田や畑、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散を抑制するなど、市街地と自然との調和を図るとともに、広域幹線道路沿道などについては、その特性を活かした土地利用の誘導を目指す「市街化調整区域」の方針を示します。

①都市的土地利用

都市的土地利用については、洪水や土砂災害に係るハザードエリアが新たに都市的土地利用とならないように留意しつつ、地域の特性に合わせた土地利用を図ることを基本とします。

また、都市計画法第34条第11号に基づき「都市計画法に基づく開発行為等の許可の基準に関する条例」による区域指定(以下「第34条第11号の区域指定制度」とします。)によ

り、一定の条件を満たす建築物の建築が認められてきましたが、市街地拡散の助長につながるおそれや、人口減少に伴い市街地における人口密度の低下が懸念されることから、第34条第11号の区域指定制度の廃止を含めた制度の見直しを進めます。

■既存集落地

既存集落では、産業構造の変化や、居住者の高齢化と人口減少により活力の低下が課題となっています。このため、年齢構成の偏りや人口の自然減少も考慮し、既存集落の維持に必要な範囲内で、自己居住用住宅の建築を可能とするなど、既存集落の生活環境の保全を図ります。

■沿道産業誘導地

国道16号沿道については、広域幹線道路の特性を活かすため、地区計画等を活用し大規模流通業務施設や沿道施設等の立地を誘導するなど、広域幹線道路の沿道にふさわしい土地利用を図ります。

また、将来的に広域幹線道路となる国道296号バイパスについても、その整備に合わせて広域幹線道路の沿道利用を考慮した土地利用の誘導を検討します。

■計画的市街化編入地

既に市街地を形成している区域及び優先的かつ計画的に市街化を図るべき区域については、良好な市街地の整備・保全を図るとともに、今後も良好な市街地を維持するため、土地利用上必要とする区域について、市街化区域に編入します。

②自然的土地利用

自然的土地利用については、現在形成されている自然的環境の保全を図ることを基本とします。

■農地・山林

農地は、八千代市第2次農業振興計画に基づき農業振興を進め、保全と活用を図ります。また、新川、神崎川、桑納川、勝田川及び高野川周辺で土地改良事業により基盤整備がなされている水田及び睦地区、阿蘇地区の一団性のある農地は農産物の供給のみならず、洪水の防止や良好な景観の形成等の多面的機能を有する地区として、整備・保全を図ります。

斜面緑地や樹林地については、自然環境、土砂災害防止、良好な都市景観形成等の機能を有する地区として維持・保全を図ります。

■河川及び公園

ふれあいネットワーク軸として位置づけられ、優れた自然の風景を有する新川及び桑納川周辺については、広域緑の拠点として位置づけられている県立八千代広域公園を中心に、点在する各種施設や、多様な主体との連携・協働を図りながら、一体的な整備、保全を図ります。

- 市街化区域
- 地域界
- 駅
- 国道
- 鉄道

《市街化区域》

住宅地

- 低層戸建住宅地
- 低層中高層複合住宅地
- 中高層住宅地

商業・業務地

- 駅前商業業務地及び周辺地区
- 身近な商業地

工業・流通業務地

- 工業・流通業務地

文教・大規模施設用地

- 文教・大規模施設用地

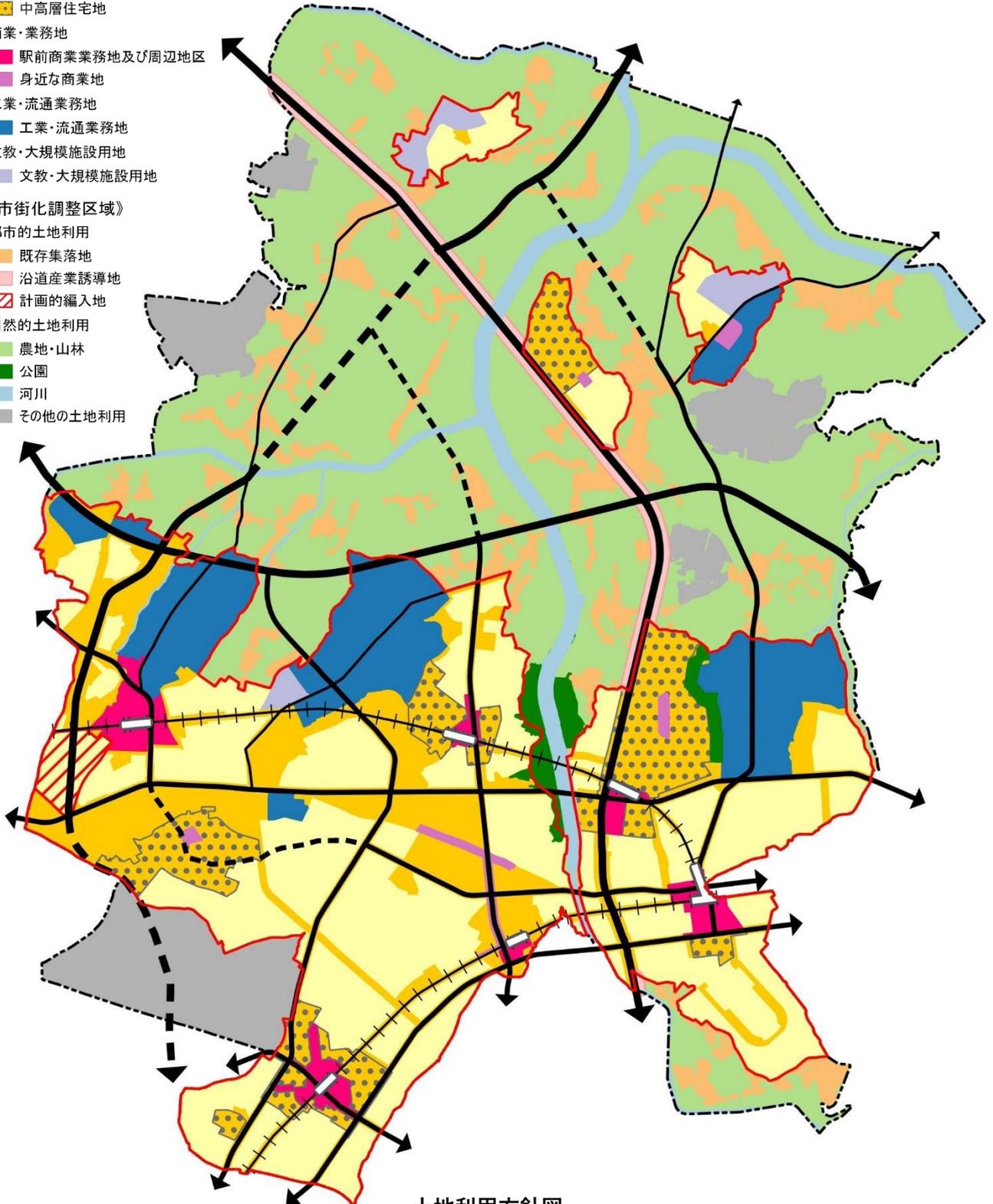
《市街化調整区域》

都市的土地利用

- 既存集落地
- 沿道産業誘導地
- 計画的編入地

自然的土地利用

- 農地・山林
- 公園
- 河川
- その他の土地利用



土地利用方針図

(3) 市街地整備及び再生の方針

今後市街地整備を予定している地区の市街地整備の方針を示すとともに、住宅団地等の再生の検討を進め、今後の円滑な市街地整備事業の展開を図ります。

①市街地整備の方針

■事業化を進める地区

京成大和田駅北側地区については、整備手法等の検討と検討内容について土地所有者等の合意形成を図りつつ、事業化を目指します。

西八千代南部地区については、市街化調整区域であるものの八千代緑が丘駅に近接し主要地方道が通過するなど、交通アクセスに恵まれた条件や、周囲が市街化区域となっていることから、現に市街化が進行しつつあります。このため、都市計画道路及び下水道の整備、区画道路の改善を進めていくとともに地区計画等により良好な市街地の形成と保全を図ります。

②市街地再生の方針

■京成本線沿線地域の活性化

京成本線沿線地域については、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整備方針を検討し、地域資源を活かした取組を促進します。これにより地域のにぎわいを創出することに加え、空家の除却や利活用等を促進し人口の流入等を図るなど、地域の活性化を推進します。

■住宅団地の再生の検討

UR 都市機構は「UR 賃貸住宅ストック活用・再生ビジョン(平成30(2018)年12月)」を策定し、米本、高津、村上の各団地を「ストック再生」に位置づけ、今後、建替え・集約・用途転換・改善の4つの手法の中から、地域や団地の特性に応じた再生を地方公共団体等と連携しながら進める方針を示しています。

これらの団地については UR 都市機構との協定等に基づき、UR 都市機構や関係機関と連携しながら、適切な団地の活性化と団地再生を検討します。

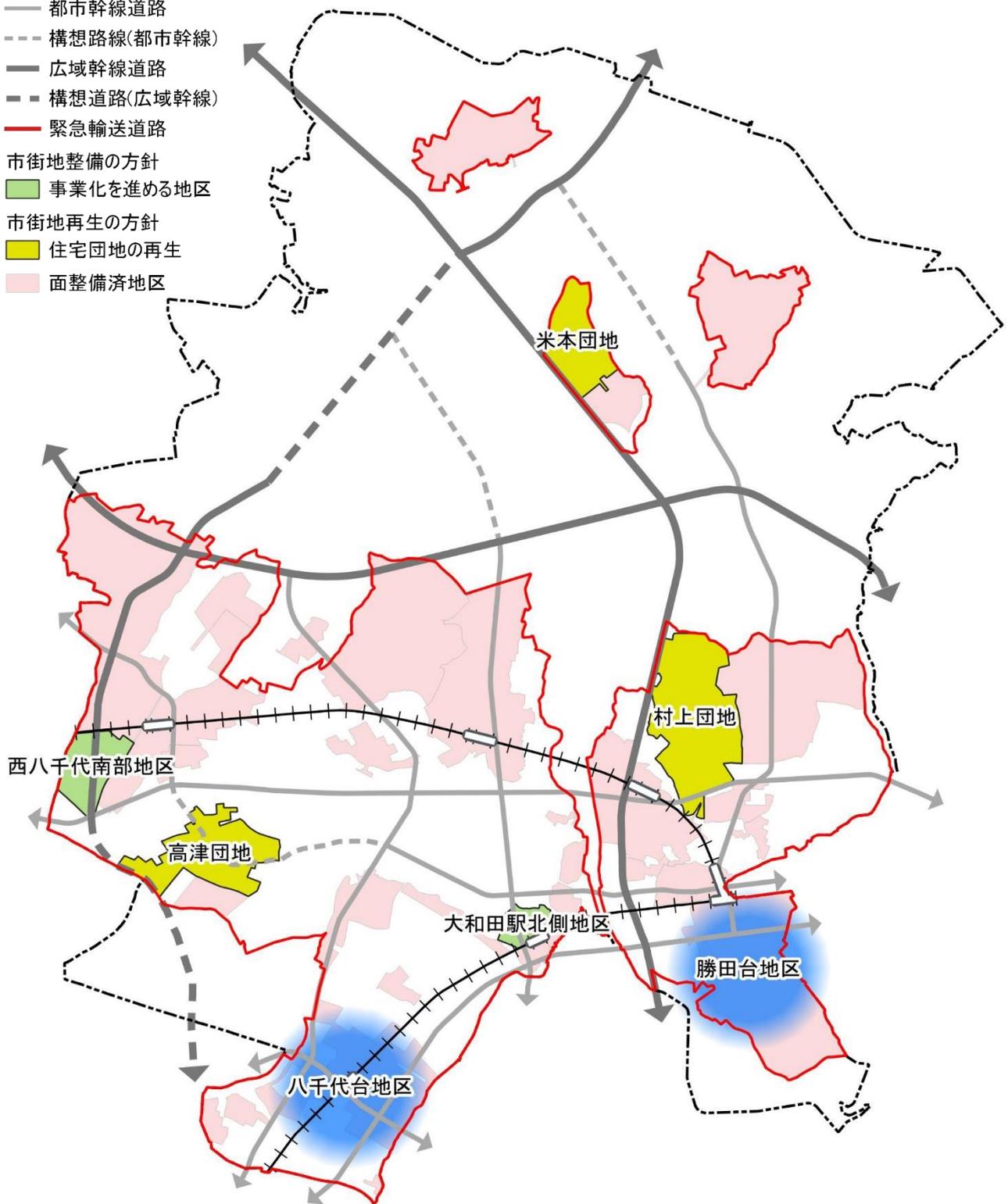
また、八千代台地区や勝田台地区等の一団の住宅市街地については、時代の変化等によって生じる土地利用のニーズを考慮した上で、都市計画制限の見直しも含め、再生方法を検討します。

■その他市街地の再生

京成本線沿線地区など、整備から時間が経過している住宅市街地については、地区計画等の活用等により、住環境の向上を図りながら、適切な再生方法を検討します。

凡例

- 市街化区域
- 地域界
- 駅
- 鉄道
- 都市幹線道路
- 構想路線(都市幹線)
- 広域幹線道路
- 構想道路(広域幹線)
- 緊急輸送道路
- 市街地整備の方針
- 事業化を進める地区
- 市街地再生の方針
- 住宅団地の再生
- 面整備済地区



市街地整備及び再生方針図

2. 交通環境の方針

■交通環境の基本的考え方

コンパクト・プラス・ネットワークによる集約型都市構造の骨格となる重要な施設として、目指すべき将来都市構造で示す配置を基本に交通施設を配置するとともに、そのネットワークを生かした、公共交通機関及び交通結節点の利便性向上による、持続可能な交通ネットワークの形成を図ります。

(1) 交通施設の方針

人・物の移動や交流を支える軸となる広域幹線道路をはじめ、地域の実情に即した持続可能な交通ネットワークの形成を図ります。

また、居心地が良く歩きたくなるまちづくりを進めるため、暮らしに身近な道路の整備や、歩行者や自転車が利用しやすい道路の整備を推進します。

①幹線道路の整備方針

幹線道路は、その機能に応じ、広域幹線道路、都市幹線道路、地区幹線道路を位置づけます。交通量に対応した体系的な道路ネットワークを形成し、交通渋滞の解消を図ります。

整備にあたっては、道路ネットワークや都市計画道路整備プログラムを踏まえ、計画的に整備を進めます。また、整備済の区間については計画的で適切な維持管理を図ります。

長期未着手の都市計画道路及び構想路線については、その必要性や既存道路による機能代替の可能性等を再検証し、周辺の道路の整備状況を考慮しながら見直しを行います。

■広域幹線道路

広域幹線道路は、近隣都市間や高速道路インターチェンジと都市を結ぶことにより、広域の自動車交通を円滑に処理する役割を担います。

国道16号については、計画的な二次改良等を関係機関に要請します。また、国道16号に集中する交通負荷を分散するため、構想路線である千葉北西連絡道路延伸の具体化について関係機関に要請します。

国道296号バイパスについては、国道296号の慢性的な交通渋滞を解消するため、早期完成を県に要請します。

(仮称)幕張千葉ニュータウン線については、沿線地域の人口増加に伴い、交通量の増加が予想されることから、都市計画決定区間の整備を県に要請するとともに、関係機関と調整を図るなど、構想区間の具体化について検討します。

国道16号(都市計画道路3・4・2号東京環状線)

国道296号バイパス(都市計画道路3・2・17号八千代中央線)

(仮称)幕張千葉ニュータウン線(都市計画道路3・3・27号八千代西部線を中軸とした構想路線)

千葉北西連絡道路延伸(構想路線)

■都市幹線道路

都市幹線道路は、八千代市全体の骨格を形成する幹線道路で、各拠点同士、あるいは、南部の市街地ゾーンと北部の自然環境保全ゾーンを結び、相互の連携を図る役割を担います。また、沿道の土地利用を誘導し、市民の暮らしを担う役割も有しています。

本市においては、以降に示す路線について位置づけます。

都市計画道路 3・3・7号大和田駅前萱田線及び構想路線

都市計画道路 3・4・1号新木戸上高野原線

都市計画道路 3・4・12号八千代台南勝田台線

都市計画道路 3・4・3号八千代台東駅前線及び 3・4・5号八千代台駅前線

都市計画道路 3・4・4号勝田台駅前線及び 3・4・9号上高野工業団地線及び構想路線

都市計画道路 3・4・8号大和田新田下市場線、都市計画道路 3・3・19号八千代緑が丘駅前線及び構想路線

都市計画道路 3・4・6号八千代台花輪線

■その他の主要な道路

その他の主要な道路は、八千代市内及び周辺都市とを連絡する主要道路で、広域幹線道路や都市幹線道路を補完する道路です。

本市においては、国道296号及び県道、広域幹線道路や都市幹線道路以外のその他の都市計画道路を位置づけます。

国道296号及び県道については、計画的な二次改良を関係機関に要請します。

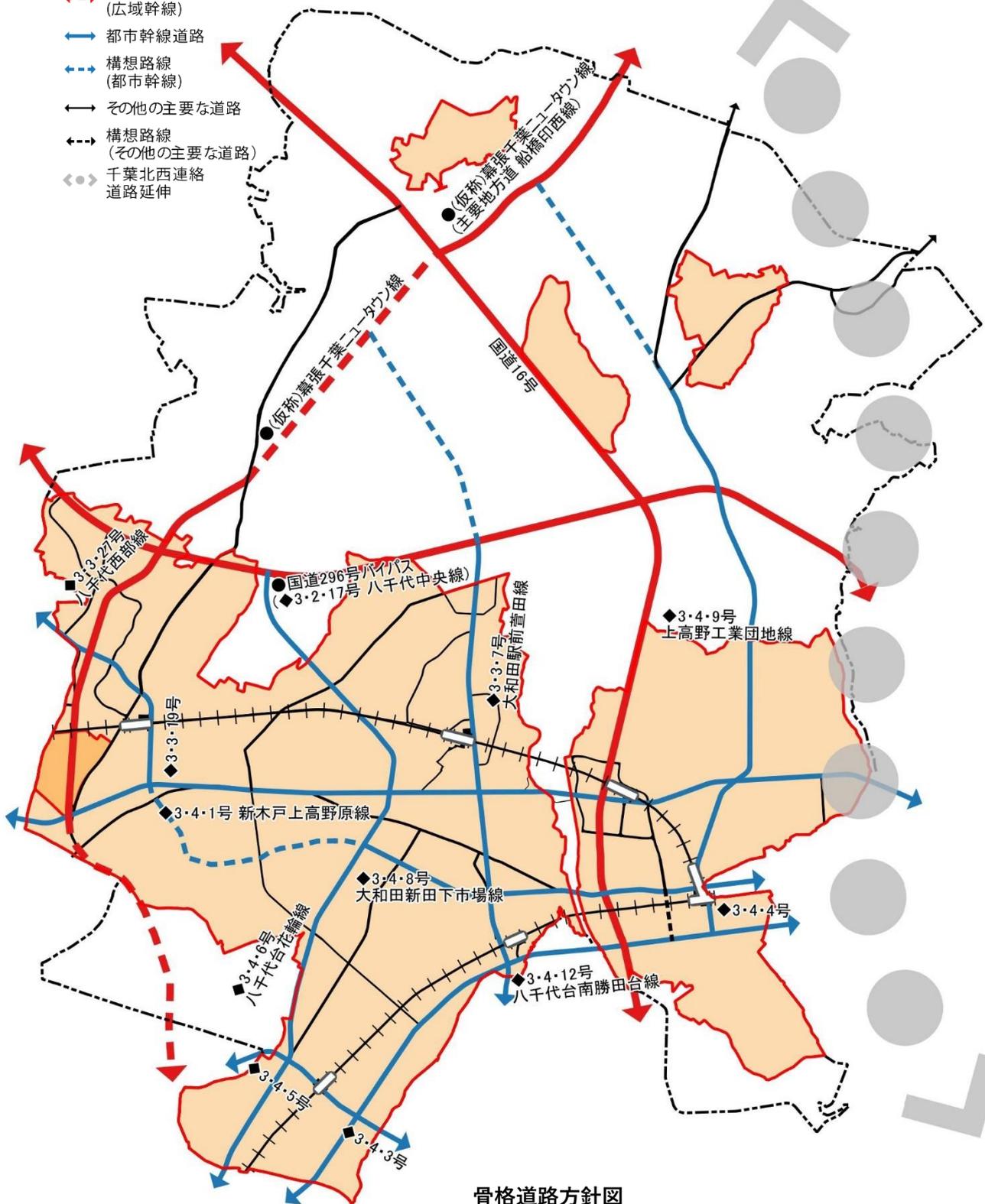
国道296号(現道)

主要地方道船橋印西線、主要地方道千葉竜ヶ崎線、一般県道八千代宗像線などの県道
その他の都市計画道路

■幹線道路の橋梁等の維持管理方針

橋梁・横断歩道橋の長寿命化及び耐震化を推進するにあたり、維持管理コストの縮減を図りつつ、効率的な整備・維持修繕等を実施します。

- ▭ 地域界
- 駅
- 国道
- ≡ 鉄道
- 市街化区域
- 市街化区域
- 市街化区域(予定)
- ➡ 広域幹線道路
- ➡ 構想道路 (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
- ➡ 構想路線 (その他の主要な道路)
- ➡ 千葉北西連絡道路延伸



骨格道路方針図

②生活道路・区画道路等の整備方針

■生活道路

生活道路は、幹線道路から住宅街の区画道路に入るための道路です。

このため、生活道路としての役割、居住環境や街並みの形成、防災上の公共空間としての機能に配慮しつつ、安全かつ円滑な交通の確保と歩行者が安全・快適に移動できる道路の整備と適切な維持管理を図ります。また、バリアフリーを考慮した道路改良、交通安全施設の整備を進めます。

通学路については、子どもたちが安全に利用できるよう、教育委員会と連携して、安全対策を行います。

■区画道路等

土地区画整理事業などの面整備に際しては、住宅地では安全な自動車のすれ違いや災害時の通行などを考慮して6m以上を目標として、区画道路の整備を図ります。商業地においては、買物などさまざまな人々が行き交うことから余裕なども考慮して8m以上を目標として、区画道路の整備を図ります。

開発行為の際には、八千代市開発事業技術指針等に基づき、区画道路等が確保されるよう指導を行います。

いずれも安全かつ円滑な交通の確保と歩行者が安全・快適に移動できるよう適切な維持管理を図ります。

③駅前広場等の整備方針

市内各駅前広場は、駅周辺の土地利用の高度化や都市機能の再構築等、地域の特性に応じた方策に合わせて、交通結節機能を高めるなど、誰もが利用しやすく、移動の自由度が高い快適な交通ネットワークの整備に努めます。

このうち、八千代台駅及び勝田台駅については、地域のにぎわいの創出や交通結節点としての利便性の向上を図るため駅前広場等の再整備を検討します。また、地域の個性に即した整備、民間事業者の誘導を行うため、周辺の様々な団体によるエリアプラットフォーム*の形成を図ります。

*エリアプラットフォーム：まちなか再生に向けたビジョン実現のために 一体となって取り組む人材の集積の場

④歩行者や自転車が利用しやすい道路の整備方針

■歩行者専用道路(都市計画道路)

歩行者専用道路については、八千代中央駅から市役所を結ぶ都市計画道路8・6・3号市役所総合運動公園線(愛称ハミングロード)については、適切な維持管理に努めます。

また、総合運動公園付近の都市計画道路8・7・1号萱田町村上線及び、東葉高速線沿いから京成バラ園等を結ぶ都市計画道路8・7・2号西八千代向山線については、整備済区間の適切な維持管理を図るとともに、未整備区間については、周辺の状況を考慮しながら整備を検討します。

■その他の道路

新川千本桜が植樹され、サイクリングやウォーキングができる新川遊歩道や市の花バラ

が植栽された緑道など、居心地が良く歩きたくなるまちづくりを、市民や市民団体、民間事業者との協働により進めます。

また、今後京成本線3駅を中心に各駅の整備方針に合わせて、ウォークラブルな都市空間整備について検討します。

その他の地域についても、歩行者・自転車利用者の安全確保を図るため、歩道を含む歩行者や自転車が利用しやすい道路の整備を進めます。また、バリアフリーを考慮した道路改良、交通安全施設の整備を進めます。

(2) 公共交通の方針

交通施設のネットワーク基盤を活用し、公共交通機関及び交通結節点の利便性向上による、持続可能な交通ネットワークの機能向上を図ります。

① 鉄道の方針

■ 鉄道の利便性の向上

京成本線については、利用者の利便性の向上に向けた取組を働きかけるとともに、京成本線沿線地域の活性化に向けた取組を進めます。また、交差する各都市計画道路の整備を推進します。

東葉高速線については、経営安定を図るため、関係自治体による支援を行います。また、利用者の利便性の向上に向けた取組を働きかけるとともに、事業の検討を進めます。

■ 鉄道の安全性の向上

災害時における、鉄道利用者等の安全確保及び輸送機能の維持など安全性の向上を図るため、鉄道施設の安全対策事業の促進を図ります。

② バス含む地域公共交通の方針

■ 地域公共交通計画の策定・推進

地域の移動手段を確保するため、地域公共交通のあり方、地域住民・交通事業者・行政の役割を定める八千代市版の地域公共交通計画を策定します。また、地域の実情に応じて、多様な交通手段を検討していきます。

■ バス等の移動手段の充実

ノンステップバスの普及及び運行情報システムの整備を引き続き促進します。また、通勤・通学者の利便性など、市民の日常生活に対応した移動手段を検討していきます。

3. 都市防災の方針

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。

このため、都市計画として取り組むべき市街地の防災性の向上、災害リスクへの対応を示していきます。

(1) 防災性の向上の方針

■道の駅の機能強化

国道16号沿いに立地する、道の駅やちよについては、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、関係機関と連携しながら機能強化を図ります。

■避難所の充実

災害時の避難所等となる学校教育施設は、校舎、屋内運動場の耐震化が終了していますが、外壁などの非構造部材等も含め、計画的に施設の改善や修繕を実施します。

避難生活等を送るために必要となる、非常用電源をはじめとした設備や、感染症対策としての備品、Wi-Fiなどの通信環境など、整備・充実を図ります。

(2) 災害リスクへの対応方針

①地震・火災リスクへの対応方針

■地域地区等による防災対策

商業系の用途地域に指定される防火地域または準防火地域の指定を維持していくとともに、地域の状況などを考慮して、それらの追加指定を検討します。

道路が狭く、木造の住宅等が密集している市街地においては、地区単位で地区計画などの活用を検討し、オープンスペースの確保などの防災機能の向上に努めます。

■道路・ライフライン等の防災対策

円滑な避難や緊急車両の通行、延焼防止対策として、都市計画道路や幹線道路等の整備・改修を進めるとともに、一時避難場所や延焼防止等の機能を担う公園・緑地などの防災機能の強化に努めます。

避難路に面した危険コンクリートブロック塀等の撤去や1次・2次緊急輸送道路など重要な道路の無電柱化を促進します。

八千代市道路舗装維持管理計画及び八千代市橋梁長寿命化修繕計画に基づき、道路や橋梁・横断歩道橋等の耐震性の強化を図ります。

「八千代市水道施設再構築基本計画」及び「八千代市水道管路施設耐震化計画」に基づき、災害発生時に水道施設の被害を最小限にとどめ、速やかに復旧し、水道の機能確保を図るため、管路の耐震化や施設の計画的な更新、適切な維持管理を実施します。

また、電力やガス、燃料等のライフライン事業者との連携を強化するとともに、施設の耐震性の確保を求めています。

■建築物の耐震化

八千代市耐震改修促進計画に基づき、防災拠点施設や緊急輸送道路沿道の建築物等の特定建築物の耐震化の促進及び、住宅（戸建住宅・共同住宅）の耐震性の確保に向けた取組支援を継続します。

②水害・土砂災害リスクへの対応方針

■水災害リスクを踏まえた防災まちづくり

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に基づき、災害ハザード情報の充実を図るとともに、地域ごとに災害リスクの可視化や分析による水災害リスクの評価を行い、当該リスクを軽減又は回避する対策を、総合的・多層的に検討していきます。また、利根川・江戸川流域治水プロジェクトに基づき、ハード・ソフト一体となった事前防災対策を関係機関と連携して推進します。

■洪水・浸水・内水対策

集中豪雨等による災害の危険性を少なくするため、雨水排水施設の整備・改修に努めるとともに、一級河川の治水対策を国・県に要請します。

防災ハザードマップの周知を図り、市民に災害に関する意識啓発を図ります。

都市型水害対策として、八千代市雨水排水施設整備指導指針に基づき、貯留施設、浸透施設などの設置の促進及び指導を行います。

■土砂災害等への対応

土砂災害の発生及び被害を最小限に抑えるため、急傾斜地崩壊対策整備を県と連携して推進します。また、大規模盛土造成地や土砂災害警戒区域等、市民への情報提供を推進し、土砂災害からの被害軽減を図ります。

災害リスクの高いエリアにおける開発行為の抑制や、防災指針の作成等による防災対策の強化を検討します。

凡例

- 市街化区域
- 地域界
- 駅
- 鉄道
- 都市幹線道路
- 構想路線(都市幹線)
- 広域幹線道路
- 構想道路(広域幹線)
- 緊急輸送道路
- 市街化区域
- 市街化区域(将来)
- 準防火地域
- 防火地域
- 災害発生状況
- 内水被害区域
- 土砂災害特別警戒区域
- 土砂災害警戒区域
- 土砂災害警戒区域等に関する基礎調査予定箇所
- 内水被害箇所
- 土砂災害発生地点
- 土砂災害危険箇所
- 浸水想定区域
- 0.5m未満
- 0.5m~3.0m未満
- 3.0m~5.0m未満
- 5.0m以上
- 八千代市避難場所
- 一時避難場所
- 広域避難場所



都市防災の方針図

4. 都市環境形成の方針

人口減少・少子高齢化の進展や、新型コロナ危機を契機とした新しい生活様式等、居住環境の変化を踏まえた、住環境整備のあり方を示すとともに、誰もが利用しやすいユニバーサルデザインのまちづくりを進めることにより、誰もが暮らしやすい良好な居住環境の形成を図ります。また、環境負荷の少ない都市づくりを目指すため、脱炭素社会を目指す取組を進めるとともに、環境汚染対策の充実や、下水道、衛生施設等による環境衛生の充実を図ります。

これらの取組により、誰もが快適に暮らせる、安心・安全で持続可能な都市環境の形成を図ります。

(1) 快適な暮らしに関する方針

人口減少・少子高齢化や新しい生活様式への対応を踏まえ、良好な居住環境の形成を図るため住環境整備のあり方を示します。

また、誰もが利用しやすいユニバーサルデザインによるまちづくりを目指します。

①環境変化に対応した住宅の整備方針

人口減少・少子高齢化の進展による住生活の安定の確保と向上の促進のため、本市の特性である都心に近接した豊かな自然を有する環境を活かしながら、市民と行政をはじめ、多様な主体と連携しつつ、誰もがいつまでも住み続けることのできる住環境づくりを目指して、多岐にわたる分野と連携した住宅施策を展開します。

加えて、社会環境の大きな変化や人々の価値観の多様化が進むことが予想されるポストコロナについても考慮し、これからの本市における住宅整備の方針を設定します。

■環境に配慮した住宅の整備促進

住宅の建設・改修にあたっては、長期にわたって良質で安全に住み続けられる長期優良住宅やエネルギー消費性能に配慮した住宅の整備促進を図ります。

■地域特性に即した住宅の誘導と適切な維持管理の促進

地区計画等、地域のまちづくりのルールに沿った住宅の誘導及び維持管理を促進します。また、誘導居住面積水準が、「住生活基本計画（全国計画）」に定められており、本市においても、この水準を目指すため地区計画等の見直しを含めた検討を進めます。

■多様な世帯が安心して住み続けることのできる住環境の実現

子育て世帯、高齢者世帯、障害者世帯、ポストコロナにおけるライフスタイルやライフステージの変化など、様々な世帯の状況に対応し、誰もが「住み続けられる」住宅・住環境の形成を目指します。

また、住宅(戸建・共同住宅)の耐震性の確保に向けた取組を支援し、高齢者に対する住宅支援や生活支援、住宅確保が困難な世帯に対する公営住宅の提供や民間事業者と連携した賃貸住宅の供給、耐震改修に対する支援、働き方や生活様式の変化に応じた都市計画制限等の見直しなど、安心して暮らすことのできる住環境づくりを推進します。

■既存住宅ストックの有効活用や土地利用転換の促進

持続可能な地域社会の形成に向けて、空家の有効活用の促進を図ります。また老朽化が進んだ空家については、利活用や市場への流通等による土地利用転換を誘導する事で地域における生活環境の保全や安全性の向上を図ります。

■安心、快適に暮らせる地域コミュニティの活性化

地域活動に協力して取り組み、地域で支えあいながら暮らすことができるなど、「住んで良かった」と思えるまちの形成を目指します。

具体的には、地域で取り組む防災活動や防犯活動への連携・支援、地域で生活する多様な世代の交流の促進や、持続可能な地域コミュニティの形成と活性化を図ります。

■自然と地域の魅力を活かした親しみの持てる住環境の創出

八千代市の豊かな自然環境や多様な地域資源を活かし、市民に親しまれ、守っていききたいと思えるような住環境の創出を目指します。

具体的には、市のシンボリック的存在である新川を中心とした豊かな環境の利活用を推進するとともに、バリアフリー化の推進等による市街地における利便性の向上、地域の多様な主体と連携したまちづくりや住教育の推進を行います。

(2) ユニバーサルデザインの方針

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年に相次いで改正され、市内の各施設では、誰もが利用しやすい環境づくりを目指して建設や改修の時期に合わせてバリアフリー化を行うなど、実行できる部分から改修を進めています。

今後は、面的・一体的なバリアフリー化の方針「移動等円滑化促進方針(マスタープラン)」の策定を検討し、高齢者、障害者、妊産婦等が、自立した日常生活及び社会生活を確保するため、公共交通機関やさまざまな施設を不便なく利用できる「バリアフリー」、「ユニバーサルデザイン」のまちづくりを目指します。

(3) 環境負荷の少ない都市づくりの方針

本市は2050年までに二酸化炭素排出量実質ゼロを目指す「ゼロカーボンシティ」を令和2年(2020年)に宣言しており、環境負荷の少ない都市づくりを目指します。また、環境汚染対策の充実や下水道、ごみ、し尿等の処理施設の適正な維持管理等による、環境衛生の充実を図ります。

①脱炭素社会を目指した都市づくりの方針

持続可能な脱炭素型社会の構築に向け、地域特性に応じたまちの機能の集約によるエネルギー効率の高いまちづくり、歩きやすい道路等の環境整備、エネルギー消費の少ない建築物の普及を進めます。

併せて環境負荷の少ない公共交通機関の利用促進や、二酸化炭素の吸収源としての緑の利

活用のため自然の働きを活かしたまちづくりを推進するなど、脱炭素社会を目指した様々な取組を進めます。

■地球温暖化防止対策の総合的推進

ゼロカーボンシティ宣言に基づき、市域の温室効果ガスの排出削減を確実に進めるために、「八千代市地球温暖化対策実行計画（区域施策編）」に基づく取組を進めます。また、国や県が取り組む省エネルギー対策などの啓発キャンペーンに協力し、地球温暖化防止活動の推進を図ります。

■再生可能エネルギー等の活用

太陽光や太陽熱などの再生可能エネルギーや、廃棄物由来のバイオマス資源などの都市の未利用エネルギー、次世代エネルギーとしての活用が期待される水素エネルギーの導入等を推進すると同時に、災害対応等を想定した自立分散エネルギー供給システムの整備を進め、これらのエネルギーの活用を促進します。

■脱炭素型建築物の普及促進

環境負荷の低減に対応するため、省エネルギー性能を有した環境に配慮した建築物の普及に努めます。建物・設備の省エネルギー化の取組を通じて、エネルギー消費が正味ゼロまたはマイナスになるZ E H（ネット・ゼロ・エネルギー・ハウス）やZ E B（ネット・ゼロ・エネルギー・ビルディング）の普及に努めます。

■環境にやさしいまち・交通への転換

歩きやすい道路等の環境整備、電気自動車などの環境に配慮した自動車の導入、公共交通機関など環境負荷の小さい交通手段の利用促進などにより、温室効果ガスの排出を低減するまちを目指します。

②生活環境保全の方針

千葉県などと連携し、水質、大気など各種環境状況の把握に努め、生活環境の保全に必要な指導や対策を実施するとともに、不法投棄のパトロールや監視カメラの設置などによる監視の強化により、早期対応・未然防止を図ります。

■道路沿道環境

ア. 主要幹線道路沿道における環境対策

主要幹線道路に面する市街地においては、今後とも通過交通により沿道の居住環境が損なわれないための配慮が必要です。

このため、市街地内の主要幹線道路の整備にあたっては、計画的な土地利用により沿道施設の立地を誘導するなど、背後に位置する住宅の居住環境の保全に努めます。

また、交通量の多い国道16号や国道296号など幹線道路において騒音・振動の状況を調査し、必要に応じて千葉県公安委員会に道路交通法による措置等を要請します。

イ. 市街地内交通量の削減

幹線道路の交通量の増加に伴い、住宅地内の生活道路に通過車両が進入するなど、市民生活の安全性の確保などが大きな課題となっています。

都市計画道路を計画的に整備することによって、体系的な道路ネットワークの形成に努め、また、交通管理者と協議し、交通規制を含めた市街地内、特に住宅市街地内の通過交通の削減対策を検討します。

■工場などの環境保全対策

本市の主要な工業施設は3つの工業団地に集約されています。環境保全の基本となる大気、水質などの環境状況の把握に努め、事業所等との協定などを通じて、公害の未然防止を図ります。また、既存の緩衝緑地の保全を促進するとともに、新規の開発時には緑化協定等を締結し、緩衝緑地や接道部へ植栽を指導するなど、周辺環境の保全に努めます。

大気汚染の移動発生源対策

市民・事業者に対して、自動車の利用の自粛、自転車利用促進などの協力、低公害・低燃費車への転換やエコドライブの徹底などを促します。

また市では、電気自動車等を公用車に率先導入するとともに、市民・事業者への普及を促進します。

③下水道等の方針

公共下水道、污水施設、雨水施設について、計画的な管渠整備及び既存施設の改築更新を進めるなど、快適で安心した生活を守ります。

■公共下水道

公共下水道事業の健全経営を図るため、八千代市公共下水道事業経営戦略に基づき、投資の合理化を進めるとともに、経費節減や業務の効率化を進めます。

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

■污水施設

八千代市污水適正処理構想に基づき、衛生環境の向上や水質汚濁の防止を図るため、公共下水道計画区域内の住宅地（主に市街化区域）においては、公共下水道の整備を進め、公共下水道計画区域外（主に市街化調整区域）については、合併浄化槽の設置を推進し、印旛放水路（新川）や河川、農業用水の水質保全に努めます。

■雨水施設

都市化の進展に伴う雨水流出量の増加や集中豪雨による浸水被害等を防止するため、管渠などの雨水施設の整備を進めます。

また、住宅等の整備に合わせた、雨水浸透柵、浸透管の設置の推進を図ります。

④衛生施設の方針

ごみ処理施設、し尿処理施設について、安全かつ安定した処理体制を維持するとともに、適正な施設整備を行い、衛生的な生活環境を確保します。

■ごみ処理施設

ごみ処理施設については、安全かつ安定した処理体制を維持するとともに、適正な施設運営・維持管理をし、ごみの減量化や資源化の推進、適正処理に努めます。

一般廃棄物処理施設整備基本構想及び八千代市一般廃棄物処理施設整備に関する方針に基づき、計画的にごみ処理施設の施設整備を推進します。

■し尿処理施設

し尿処理施設については、安全かつ安定した処理体制を維持するとともに、沈殿槽や受入槽等の定期的な清掃、放流水の水質調査や焼却炉の排出ガス調査等を行い、適正処理に努めます。

一般廃棄物処理施設整備基本構想及び八千代市一般廃棄物処理施設整備に関する方針に基づき、施設の老朽化に対応するため、定期的な検査・補修を行い適正な維持管理を行います。また、し尿等の処理の広域化及び下水道施設との共同化等を含め、し尿処理施設等の整備方針を検討し、適正なし尿等の処理に努めます。

5. 緑と景観の方針

快適に暮らせる、自然と調和した都市づくりを実現するため、公園・緑地の整備・管理を進めるとともに、新川を中心としたふれあいネットワーク軸や谷津・里山など自然系緑地の保全・整備、河川の整備を推進します。

また、計画的な市街地景観の形成、緑化の推進や自然景観の保全を推進し、良好な都市景観の形成を図ります。

(1) 緑と水の方針

①公園・緑地の整備・管理方針

公園緑地の整備については、八千代市緑の基本計画に基づき、その規模や種別に応じて整備を図ります。

■都市基幹公園・広域公園

ア. 都市基幹公園の整備

市民の休息、散歩、運動など総合的な利用に供する総合公園である村上緑地公園は、役割や維持管理のあり方などについて検討し、施設の充実を図ります。

スポーツ・レクリエーション活動に供する運動公園である八千代総合運動公園については、施設の充実とその維持管理を図るとともに、広域公園との一体的な利用を図ります。

イ. 広域公園の整備促進

広域緑の拠点となる県立八千代広域公園は、新川の流れと連続する斜面樹林による郷土景観と一体化した市民の憩いやスポーツ・レクリエーション活動の場としての、需要にこたえる施設整備を県に要請していきます。

■住区基幹公園

生活に密着した身近な公園・住区基幹公園に位置づけられる街区公園・近隣公園・地区公園については、誰もが利用しやすいユニバーサルデザインの導入を推進するとともに、整備・改修を図ります。

このうち、街区公園は、地域住民の身近な憩いの場となるよう地域住民と協働し、整備及び維持管理に努めるとともに、公園不足地域においては、開発行為に合わせた公園の確保や他の施設の有効活用、市民緑地認定制度の活用などにより、機能の補完に努めます。

■市民の森・都市緑地等

市民の憩いの場である市街地内の市民の森等の永続的な土地の確保に努めます。

都市緑地や環境保全林や保存樹木等の市街地内の樹木の保護など、それぞれの機能の維持・充実に努めます。

■公園・緑地の管理方針

公園パトロールや遊具・施設点検、既存施設の改修を適宜行い、安全かつ適切に公園・緑地の機能を維持します。

環境美化ボランティア制度による市民との協働管理を進めるとともに、指定管理者制度を活用するなど民間活力を活かし、公園の魅力を高める取組を推進します。

街区公園については、予防保全型管理を図り、既存公園の有効活用及び整備費の削減、安全確保を重視した公園のリニューアルや、老木化や大木化した公園などの樹木の適切な維持管理・再生について検討します。

②自然系緑地の保全・整備方針

自然系緑地の保全・整備方針については、八千代市緑の基本計画及び八千代市第3次環境保全計画等に基づき、保全・整備を図ります。

■ふれあいネットワーク軸

新川、桑納川周辺は、水と緑の骨格とし、本市南北を結ぶ主要なグリーンインフラとして位置づけ、川沿いの遊歩道と、各所に配置する拠点施設とのネットワーク化を目指します。

また、交流人口の増加に向け、新川千本桜や周辺の観光資源を活用するとともに、道の駅やちよの集客力向上に努め、併せて施設間の移動手段について検討します。広域的には、千葉県及び関係自治体と連携し、新川周辺の活性化に取り組みます。

小河川については、市内の重要なエコロジカルネットワークとなることから、自然性を重視した多自然川づくりに努め、また、維持管理にあたっては市民及び市民団体による活動を支援します。

■谷津・里山

市内の谷津・里山については、緑の基本計画及び八千代市第3次環境保全計画に基づき、市民、土地所有者、事業者、市が協働して保全・再生する事業を進めるとともに、谷津・里山の持つ多面的な機能や価値を活用する事業を実施します。

また、市内に残る希少な生物の生育場所である、ほたるの里等を環境学習の場として活用を図ります。

自然環境学習など身近な自然とふれあう活動を通じ、生物多様性の重要性、自然保護意識の高揚を図ります。

■農地・生産緑地地区

ア.郊外の農地

八千代市第2次農業振興計画をはじめとする農業政策に基づいて、農地の保全、耕作放棄地の増加抑制、担い手への農地集積、良好な景観形成の保持を図ります。

また、自然環境の保全、農業用廃棄物の適正な処理や循環を図るなど、環境への負荷を低減し、新鮮で安全な農産物供給を向上させて、農業の長期的な継続・発展を図ります。

農業生産者と都市住民との交流を促進するため、道の駅やちよの施設の在り方を見直すとともに、防災拠点を含めた機能強化を図り、当該施設の有効活用に努めます。

斜面樹林と水田により形成される田園風景や集落地景観を保全し、美しい農村景観の形成に努めます。

イ.生産緑地地区

生産緑地地区については、農業と調和した良好な都市環境の形成に資するよう、農業従事者の意向を踏まえつつ、今後とも継続的な保全が図られるよう、特定生産緑地の指定を促進するとともに、柔軟な運用に努めます。

また、農産物等直売所など都市農業に親しむ空間づくりや、都市住民が農業を体験・実践できる場として活用するなど、都市農業の新たな展開を図る場として、法や制度改正の動向を踏まえつつ活用の仕組みづくりを検討します。

③河川の整備方針

■河川の整備・維持管理の推進

本市の主要な河川としては、一級河川として新川、神崎川、桑納川、石神川、勝田川の5河川があります。河川の氾濫による災害を未然に防止するため、これら一級河川の治水対策を国・県に要請します。

また、勝田川の溢水対策として、千葉市・佐倉市・四街道市・八千代市の4市で設立した勝田川改修協議会により上流排水路の改修等を行います。

また、準用河川である高野川や花輪川の改修や維持管理を図ります。

■河川の観光資源としての活用

新川及びその周辺については、水と緑豊かな原風景を活かしつつ、点在する各種施設の有機的な連携や近隣自治体との地域間連携等を図りながら、本市の重要な観光資源となるよう整備・活用を推進します。

(2) 都市景観形成の方針

良好な市街地景観の形成と市民・企業・行政が一体となった緑化の推進及び自然景観の保全を推進し、八千代市らしい都市景観の形成を図ります。

■市街地景観の形成

公共施設のデザインの工夫等による景観形成を図るとともに、地区計画制度の活用や屋外広告物表示・設置の適正化の推進により、良好な市街地景観の形成を図ります。

■緑化の推進

市民・企業・行政が一体となって都市緑化を推進します。

八千代市の魅力を高めるため、市の花「バラ」及び市の木「ツツジ」、新川千本桜などによる花のまちづくり、緑地・緑化協定の締結による住宅地・商業地・工業地の緑化の推進、道路・河川・学校などの公共施設への植栽の推進を図ります。

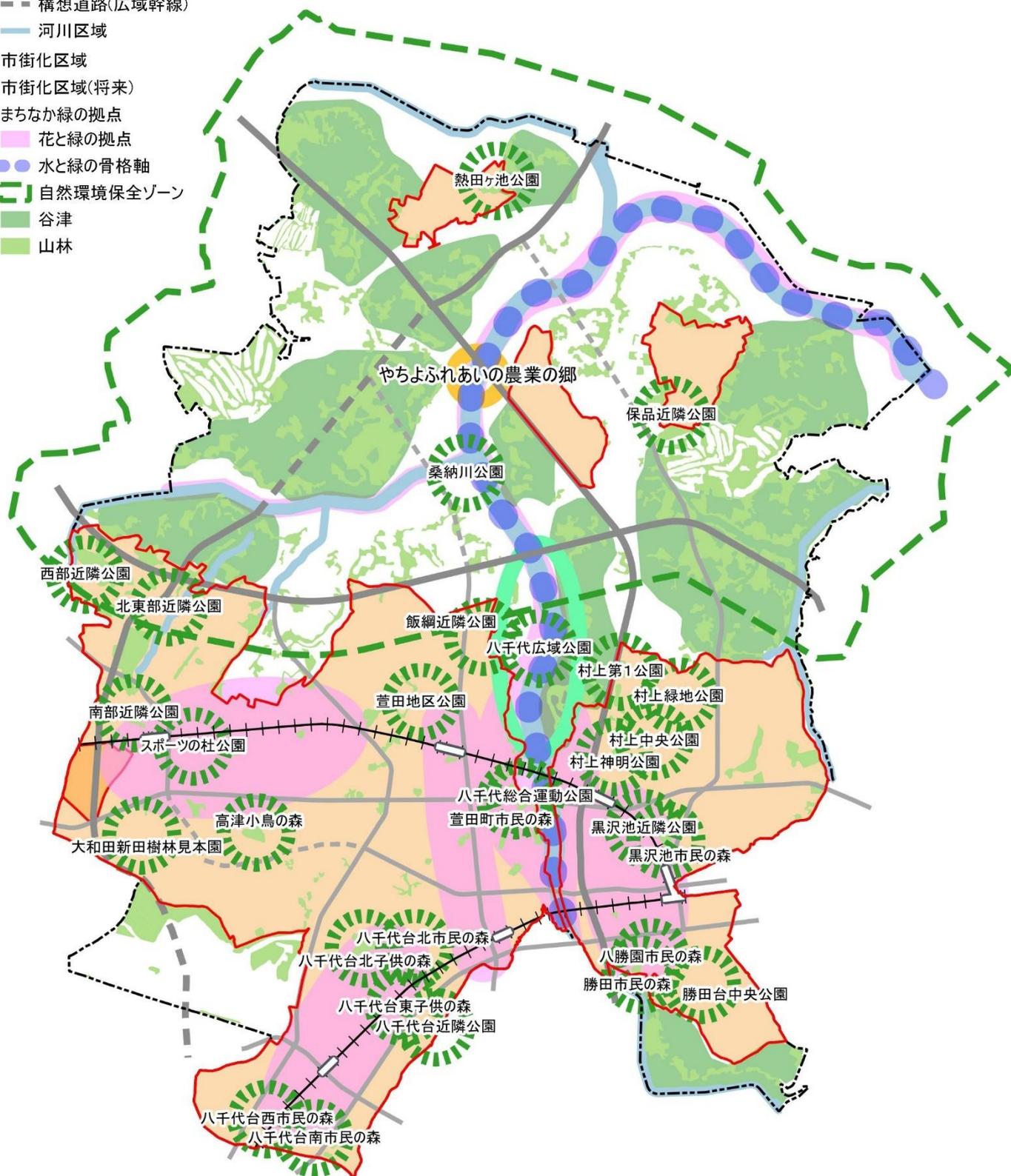
特に、緑の基本計画で緑化重点地区に位置づけられた、新川周辺、桑納川周辺、八千代台周辺、勝田台・村上周辺、高津・緑が丘周辺の各地区については、地区の状況に応じて緑化を重点的に進めます。このうち、京成バラ園については、バラのまちを象徴する観光資源として、連携の強化を図ります。

■自然景観保全の方針

自然環境保全ゾーンを中心に、河川、水田や畑、樹林地が広がるほか、谷津・里山などの多くの自然景観が残されており、その保全・活用に努めます。

- 市街化区域
- 地域界
- 駅
- 国道
- 鉄道
- 都市幹線道路
- 構想路線(都市幹線)
- 広域幹線道路
- 構想道路(広域幹線)
- 河川区域

- 市街化区域
- 市街化区域(将来)
- まちなか緑の拠点
- 花と緑の拠点
- 水と緑の骨格軸
- 自然環境保全ゾーン
- 谷津
- 山林



緑と景観の方針図

第4章 地域別構想

地域区分の考え方

本計画における地域別構想の地域区分は、「第2章 まちづくりの目標」を踏まえ、人口動向や地理的条件、市街地の形成過程等、地域の状況や課題等が共通する、既成市街地エリア、複合市街地エリア及び自然環境保全エリアの3つの地域区分とします。

それぞれ課題の異なるエリアごとに「将来像」「まちづくりの方針」を定め、市域全体として都市と自然の調和のとれた将来に向けたまちづくりを進めます。



(1) 既成市街地エリア

おおむね京成本線沿線部から国道296号周辺までの範囲で、市域の南部に位置し、京成本線沿線を中心に市街地が形成されている地域を既成市街地エリアとします。

既成市街地エリアは、勝田地区及び陸上自衛隊習志野駐屯地関連等の土地を除いて、本地域全体が市街化区域になっています。

京成本線の八千代台駅、勝田台駅、京成大和田駅を中心に市街地が形成されています。また、八千代台団地、勝田台団地、高津団地の開発等をはじめとし、広く住宅地が形成されています。

(2) 複合市街地エリア

おおむね国道296号の周辺から国道296号バイパス(都市計画道路3・2・17号八千代中央線)周辺までの範囲で、市域の中央部に位置し、東葉高速線沿線を中心に比較的新しい市街地が形成されている地域を複合市街地エリアとします。

複合市街地エリアは、半分以上が市街化区域で、北側に自然環境保全エリアから続く市街化調整区域が配置されています。

東葉高速線の八千代緑が丘駅、八千代中央駅、村上駅、東葉勝田台駅を中心に市街地が形成されています。また、エリア内には3つの工業団地が立地しています。

(3) 自然環境保全エリア

市域の北部地域に位置し、おおむね国道296号バイパス(都市計画道路3・2・17号八千代中央線)から北側の範囲で、水田や畑、樹林地が広がり、貴重な谷津・里山などの多くの自然環境が残されている地域を自然環境保全エリアとします。

自然環境保全エリアは、地域の多くが市街化調整区域になっていますが、大学町地区、米本団地地区、八千代カルチャータウン地区が市街化区域となっています。

将来都市構造における位置づけ

目指すべき将来都市構造を実現するためには、各エリア間の連携も重要となることから、各エリアに位置する施設の将来都市構造における位置づけと主な役割を整理しました。

地域区分	将来都市構造における位置づけ		主な役割
既成市街地エリア	都市拠点（広域）	八千代台駅周辺 勝田台駅・東葉勝田台駅 周辺	都市機能や居住機能 広域的な土地利用
	都市拠点	京成大和田駅周辺	都市機能や居住機能
	ふれあいネットワーク軸	新川周辺	新川及び桑納川周辺の水と緑の 空間 市の南北を結ぶグリーンインフ ラ
複合市街地エリア	都市拠点（広域）	八千代緑が丘駅周辺 勝田台駅・東葉勝田台駅 周辺	都市機能や居住機能 広域的な土地利用
	都市拠点	八千代中央駅周辺 村上駅周辺	都市機能や居住機能
	工業拠点	八千代工業団地 上高野工業団地 吉橋工業団地	地域経済の発展や雇用の創出
	広域緑の拠点	県立八千代広域公園	新川の水と緑を活かした空間 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
	ふれあいネットワーク軸	新川周辺	新川及び桑納川周辺の水と緑の 空間 市の南北を結ぶグリーンインフ ラ
	産業誘導軸	国道16号	広域幹線道路としての特性や交 通利便性を活かした産業の誘導
自然環境保全エリア	地域拠点	八千代カルチャータウン 地区	市北部地域の拠点
	地域振興・防災拠点	道の駅やちよ	本市の農業や酪農の魅力を活か した地域振興の拠点 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
	ふれあいネットワーク軸	新川及び桑納川周辺	新川及び桑納川周辺の水と緑の 空間 市の南北を結ぶグリーンインフ ラ
	産業誘導軸	国道16号	広域幹線道路としての特性や交 通利便性を活かした産業の誘導



【エリア】

- 既成市街地エリア
- 複合市街地エリア
- 自然環境保全エリア

【拠点】

- 都市拠点
- 地域拠点
- 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)

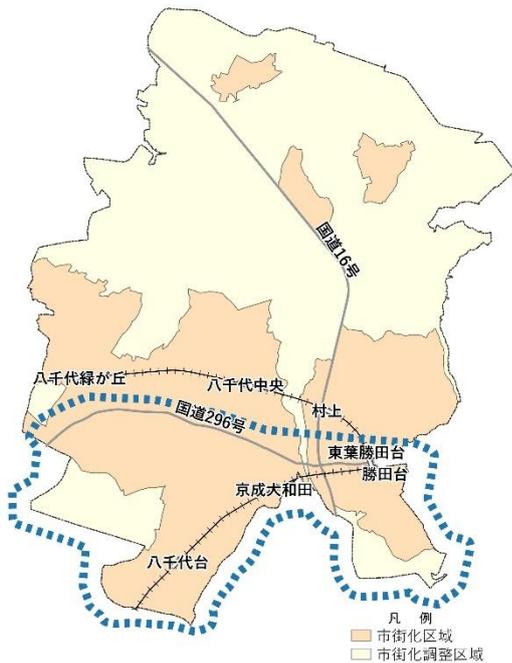
【区域区分】

- 市街化区域
- 市街化区域 (予定)
- 市街化調整区域

将来都市構造における位置づけ

1. 既成市街地エリア

(1) 現況と課題



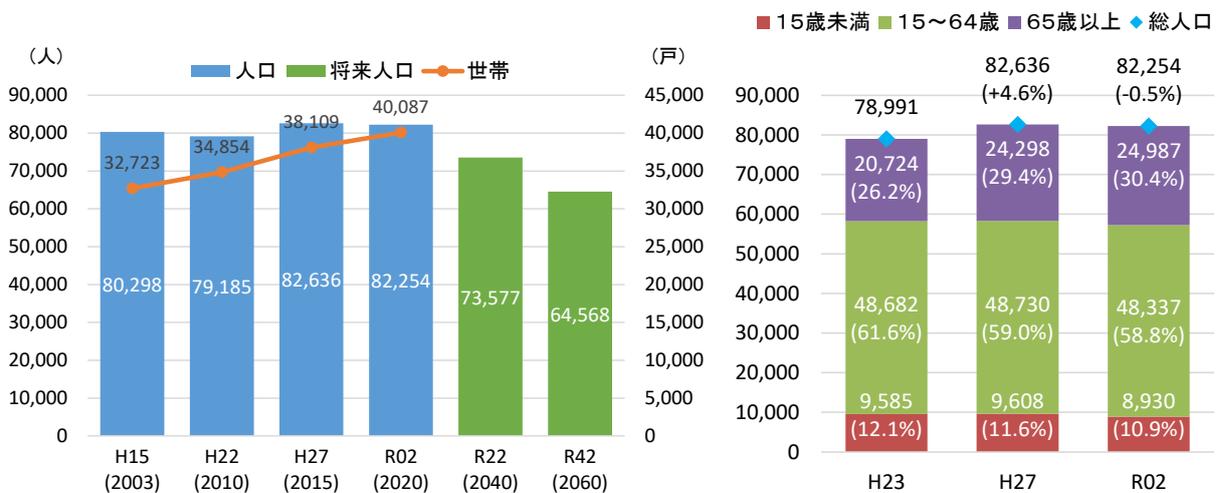
既成市街地エリアの位置

① 地域の特徴

- このエリアは、市域の南部に位置し、おおむね京成線沿線部から国道296号周辺までの範囲です。京成線沿線を中心に市街地が形成されています。
- 昭和31(1956)年の八千代台駅の開業とともに八千代台団地が開発されました。昭和43(1968)年には勝田台駅の開業に伴う勝田台団地の開発、その後高津団地が開発されました。すでに開発から八千代台では60年、勝田台では50年以上が経過しました。老朽化した建物や空家が増加しつつあり、都市機能の再構築の必要性が高まっています。
- 大和田地区は、古くは成田街道沿いに宿場町として栄えたところで、建物の老朽化・高密度・狭隘道路等防災上の課題を抱えています。

② 人口と世帯

- 本地域の令和2(2020)年の人口は、82,254人です。これは市全体(201,612人)の約40.8%になります。世帯数は40,087世帯で、市全体(91,619世帯)の約43.8%です。
- 平成15(2003)年から令和2(2020)年の間の人口増加率は2.4%の微増傾向が続いています。人口ビジョンの将来人口推計では、令和22(2040)年71,531人、令和42(2060)年には62,760人と減少傾向が予想されます。
- 高齢化率は約30%です。市全体(25%)に比べ5ポイント高くなっています。



総人口・世帯数の推移

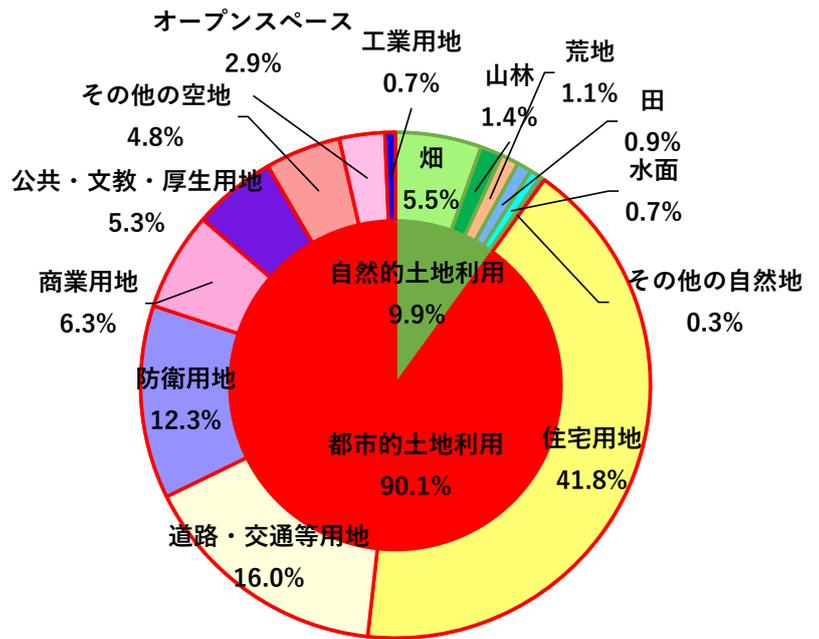
資料：住民基本台帳 人口ビジョン

年齢3区分別人口の推移

資料：住民基本台帳

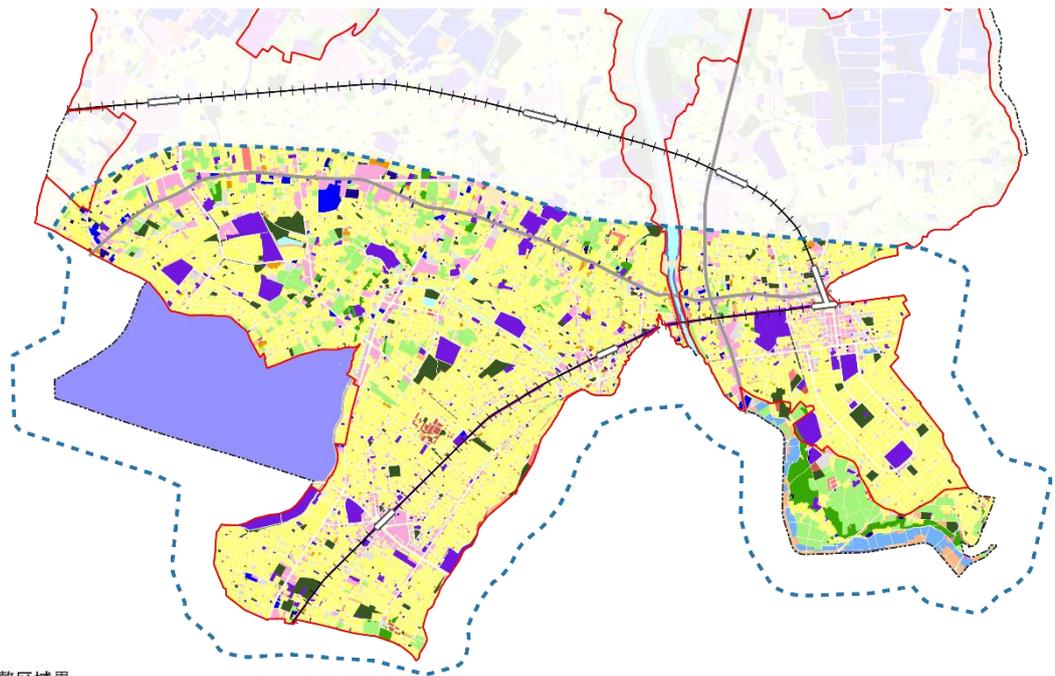
③土地利用・市街地整備

- 本地域の土地利用は自然的土地利用が9.9%，都市的土地利用が90.1%とほぼ都市的土地利用で占められています。このうち、住宅用地は41.8%と多くを占めています。
- 勝田地区及び陸上自衛隊習志野駐屯地関連等の土地を除いて、本地域全体が市街化区域になっています。
- 京成大和田駅南地区は、土地区画整理事業による市街地整備が完了しています。駅北側地区については、市街地整備の手法等を検討する必要があります。



資料：R3 年度都市計画基礎調査をもとに加工

図 土地利用現況割合



市街化区域・調整区域界

土地利用区分

田	その他の自然地	文教・厚生用地	その他の空地④(未建築宅地)
畑	住宅用地	オープンスペース	その他の空地④(用途改変中)
採草放牧地	商業用地	その他の空地①	その他の空地④(屋外利用地)
荒地、耕作放棄地、低湿地	工業用地	その他の空地②	防衛用地
山林	運輸施設用地	その他の空地③	道路用地
水面	公共施設用地	その他の空地④(未利用地)	交通施設用地

資料：R3 年度都市計画基礎調査

図 既成市街地エリアの土地利用現況図

④交通環境

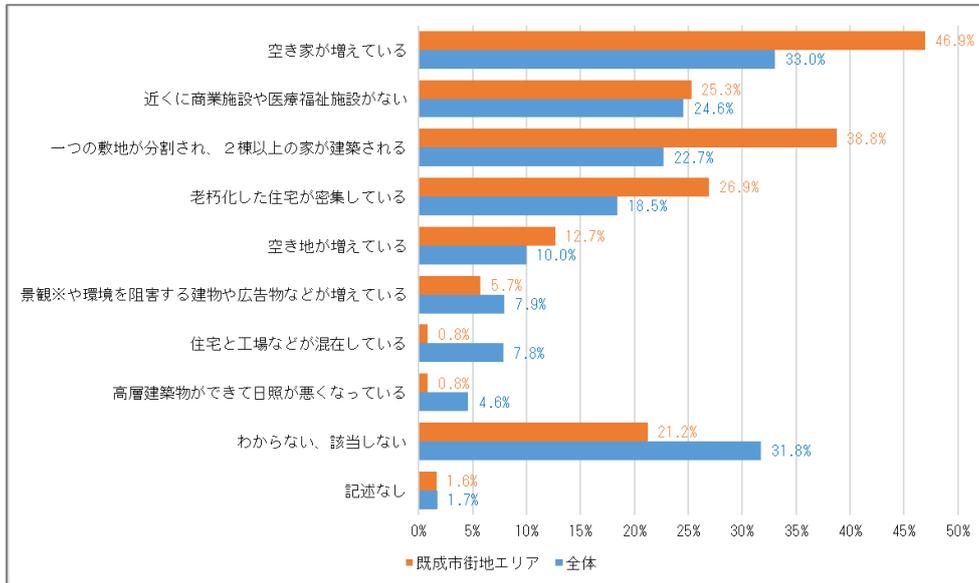
- 本地域の南側を東西に京成本線が横断し、八千代台駅・京成大和田駅・勝田台駅があります。勝田台駅は、東葉高速線東葉勝田台駅との市内で唯一の鉄道結節点となっています。
- 道路は、交通量が非常に多い国道16号及び国道296号のほか、一般県道幕張八千代線及び一般県道大和田停車場線が通り、その他、都市計画道路の整備が進められています。

⑤緑と景観、公共施設、地域文化等

- 身近な都市公園の量的な配置についてはおおむね充足していますが、古くから市街地整備がなされた地区であるため、施設の老朽化、樹木の老木化や大木化が課題となっています。
- 市民の森等が比較的多く残されており、市民の憩いの場となっています。
- 市民の森や小鳥の森、子供の森などは、緑豊かな住宅地景観を形成するとともに、小鳥や昆虫などの住処となり、その鳴き声が市街地内の音景観に潤いを与えています。
- 本地域では、古くからの集落や住宅団地などから形成され、それぞれの地域のつながりの中で、コミュニティ活動が行われ、自治会も多数組織されています。
- 京成本線沿線から本市の市街化が進展したことから、公共施設の多くが本地域に集まっています。八千代台支所・パスポートセンター、勝田台支所、高津連絡所、教育委員会庁舎、文化施設として3駅周辺に大和田図書館・八千代台図書館・勝田台図書館、そのほか、公民館が5館と文化センターが2館、八千代台東南公共センターなどがあり、多くの市民に文化活動の場として利用されています。
- 長い歴史と風土の中で培われた市指定の無形民俗文化財である「勝田の獅子舞」「高津のハツカビシャ」「高津新田のカラスビシャ」などの地域文化が数多く残されており、今後ともそれらを保護・活用していくことが重要です。

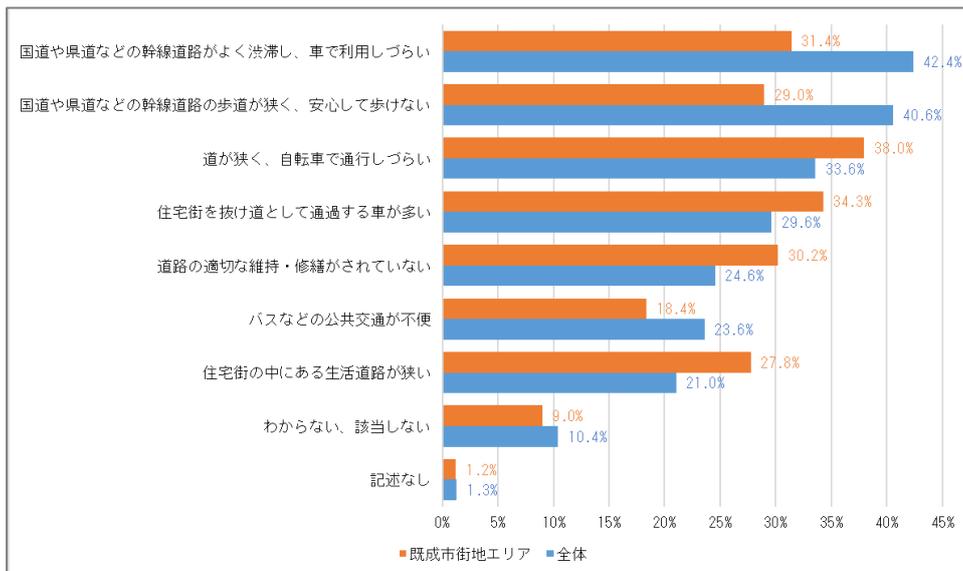
■市民の意向

○令和2年度に実施したアンケート調査のうち地域の土地利用・建物に関する回答では、地域の課題として、「空き家が増えている」「一つの敷地が分割され、2棟以上の家が建築される」「老朽化した住宅が密集している」の割合が高くなっています。いずれも市全体と比較して10ポイント程度の差があり、これらが特に課題と感じられていることがうかがえます。



地域の土地利用・建物について 資料：市民アンケート調査結果

○道路・交通に関する回答では、「道が狭く、自転車で通行しづらい」「住宅街を抜け道として通過する車が多い」「道路の適切な維持・修繕がされていない」「住宅街の中にある生活道路が狭い」が、市全体と比較して4ポイント以上高く、これらが特に課題と感じられていることがうかがえます。



地域の道路・交通について 資料：市民アンケート調査結果

(2) 既成市街地エリアの将来像

人がつながり 住み続けたいくなる魅力 あふれるまちづくり



既成市街地エリアは、京成本線沿線を中心に市街化が進展した、市の発展の礎を築いた地域です。鉄道駅を中心とした様々な都市機能の集積による利便性の高い生活環境とともに、長い歴史と風土の中で育まれた地域文化が地域の魅力となっています。

市街地形成後、相当の期間が経過しており、居住環境の変化や都市機能の老朽化がみられることから地域の活性化や都市機能の再構築が求められています。

鉄道駅周辺の再生と活性化を基本とした**にぎわいのある**市街地づくりを進めるとともに、都市拠点の形成と、拠点を結ぶ交通ネットワークにより、コンパクトで利便性の高い良好な市街地の形成を図ります。

また、ユニバーサルデザインを基本に、誰もが暮らしやすい都市空間の形成とともに、地域のつながりや人々のあたたかな交流が生まれ、**人がつながり、住み続けたいくなる魅力**あふれるまちづくりを進めていきます。

(3) まちづくりの方針

①土地利用

○京成本線沿線の活性化

- ・八千代台駅や勝田台駅周辺は、都市拠点（広域）として、隣接自治体を含む広域からの利用者に配慮した土地利用を図ります。
- ・八千代台駅周辺については、地域住民や事業者等と連携して駅周辺における整備方針等を策定し、それらを踏まえた都市計画の見直し土地の合理的かつ健全な高度利用や都市機能の更新を図るための手法を検討し、地域の特性を活かした整備や良好な市街地環境に資する建築物の誘導を図ります。
- ・京成大和田駅周辺については、土地所有者等との合意形成を図りながら、京成大和田駅北側地区における整備方針及び整備計画を策定し、事業化を目指します。
- ・勝田台駅周辺については、南口駅前広場の整備等を踏まえ、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整備方針を検討し、地域資源を活かした取組を促進します。
- ・八千代台地区や勝田台地区等の整備から相当の期間が経過している一団の住宅市街地については、時代の変化等によって生じる土地利用ニーズを考慮した上で、都市計画制限の見直しも含め、再生方法を検討します。
- ・高津団地については、UR都市機構との協定等に基づき、UR都市機構や関係機関と連携しながら、適切な団地の活性化に向けた再生を検討します。

②交通環境

○都市計画道路等の整備

- ・東西に横断している国道296号の慢性的な交通渋滞を解消するため、都市計画道路3・4・1号新木戸上高野原線の整備を推進するとともに国道296号の計画的な二次改良を県に要請します。
- ・既成市街地エリアと複合市街地エリアの中央を南北に結ぶ都市計画道路3・3・7号大和田駅前萱田線については、沿道環境の整備と併せて歩道の整備による歩行者軸の整備や、景観形成に配慮した整備を目指します。
- ・本エリアを東西に結ぶ都市計画道路3・4・12号八千代台南勝田台線については、東西方向への重要なアクセス路線として、引き続き整備を推進します。
- ・市内を東西に結ぶ長期末整備道路である都市計画道路3・4・8号大和田新田下市場線については、国道296号バイパスの整備状況等を考慮しつつ、その構想路線も含めて、今後の整備のあり方を検討します。

○駅前広場等の再整備

- ・八千代台駅及び勝田台駅については、地域のにぎわいの創出や交通結節点としての利便性の向上を図るため、駅前広場等の再整備を検討します。
- ・地域の個性に即した整備、民間事業者の誘導を行うため、周辺の様々な団体によるエリアプラットフォームの形成を図ります。

③都市防災

○地域地区等による防災対策

- ・各駅周辺の商業系の用途地域に指定される防火地域または準防火地域の指定を維持していくとともに、地域の状況などを考慮して、それらの追加指定を検討します。
- ・八千代台地区や京成大和田駅の北側地区等の道路が狭く、木造の住宅等が密集している市街地においては、地区単位で地区計画などの活用を検討し、オープンスペースの確保などの防災機能の向上に努めます。

○浸水・内水対策

- ・八千代台、高津、大和田などの内水浸水想定区域については、八千代市国土強靱化地域計画に基づき、浸水による被害を最小化するため、雨水排水施設の整備・改修を推進していくとともに、浸水・内水ハザードマップの周知に努めます。
また、都市型水害対策として、八千代市雨水排水施設整備指導指針に基づき、貯留施設、浸透施設などの設置の促進及び指導を行います。

④都市環境

○既存住宅ストックの有効活用

- ・昭和 30 年代から市街地整備が実施されたことから、八千代台、大和田、勝田台地区では空家が増加しており、持続可能な地域社会の形成に向けて、有効活用の促進を図ります。

○ユニバーサルデザイン

- ・多くの人々が利用する公共施設や、鉄道駅をはじめとする公共交通機関などをはじめ、誰もが利用しやすいユニバーサルデザインによるまちづくりを進めます。

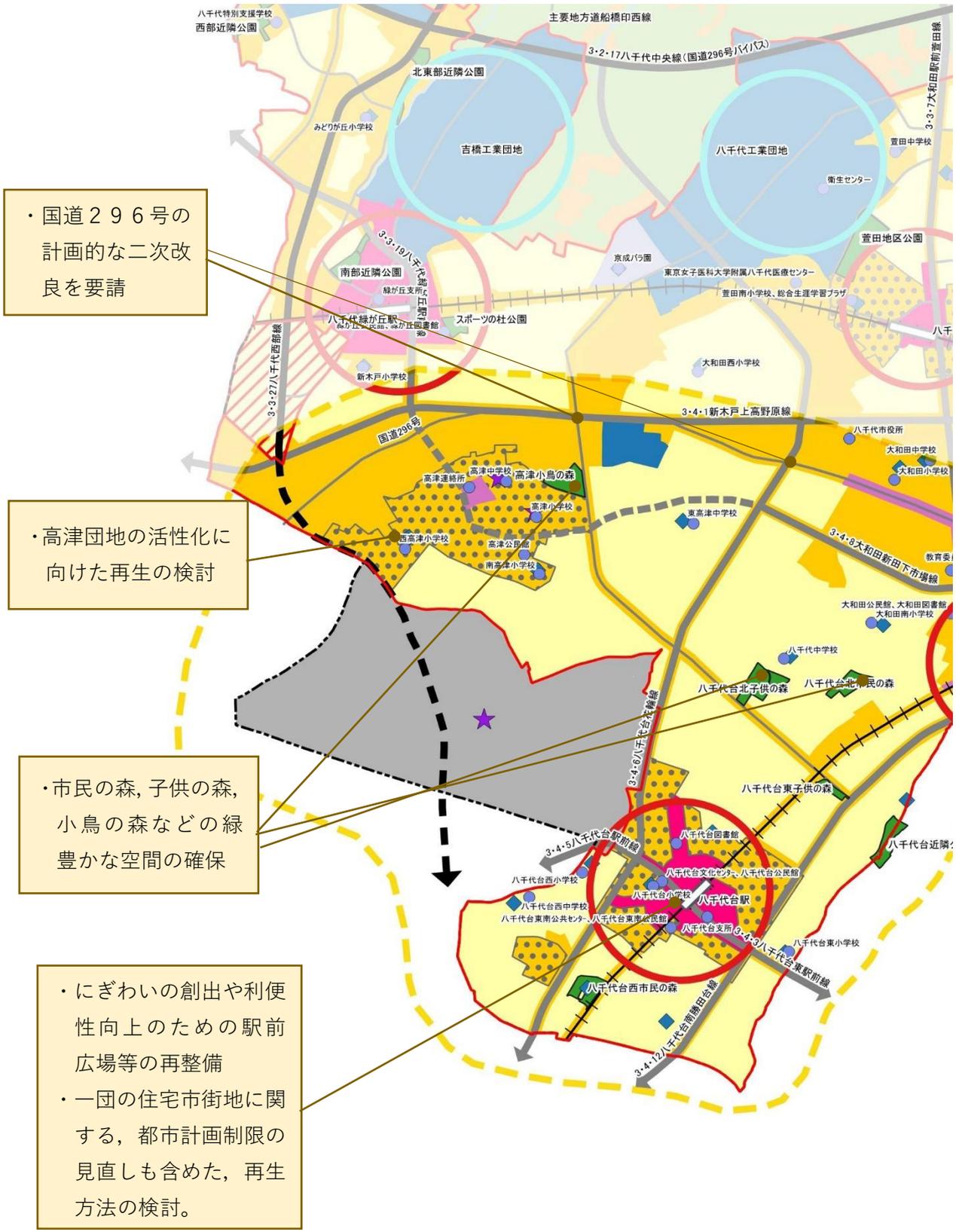
○雨水施設

- ・都市化の進展に伴う雨水流出量の増加や集中豪雨による浸水被害等を防止するため、管渠などの雨水施設の整備を進めます。

⑤緑と景観

○公園・緑地等の維持・保全及び再生

- ・本地域の街区公園等について、誰もが利用しやすいユニバーサルデザインの導入を推進するとともに、整備・改修を図ります。また、予防保全型管理を図り、既存公園の有効活用及び整備費の削減、安全確保を重視した公園のリニューアルや、老木化や大木化した公園などの樹木の計画的な維持・再生について検討します。
- ・市民の憩いの場である「市民の森」などの永続的な土地の確保に努めます。



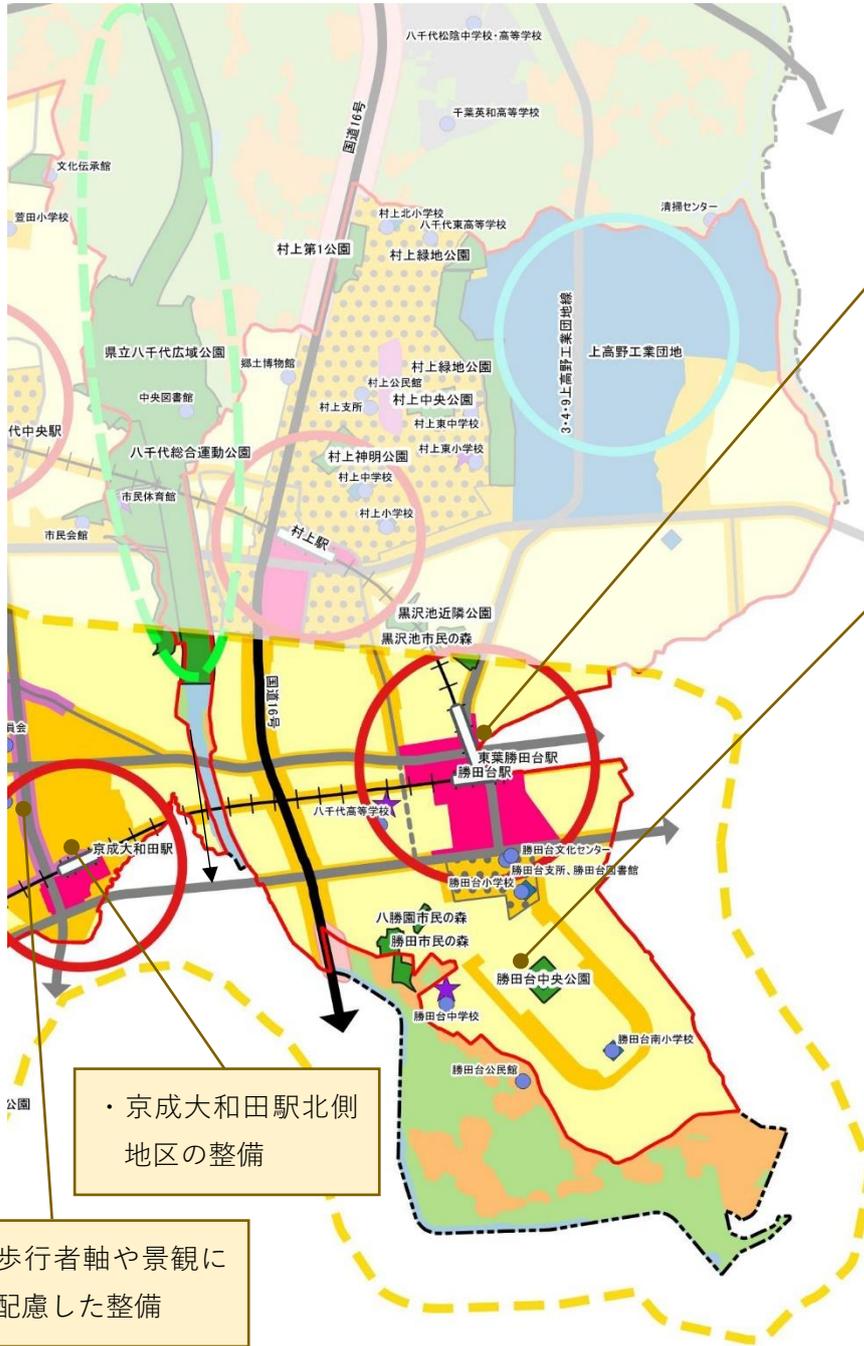
・国道296号の計画的な二次改良を要請

・高津団地の活性化に向けた再生の検討

・市民の森, 子供の森, 小鳥の森などの緑豊かな空間の確保

・にぎわいの創出や利便性向上のための駅前広場等の再整備
 ・一団の住宅市街地に関する, 都市計画制限の見直しも含めた, 再生方法の検討。

まちづくりの方針図(イメージ)



- ・にぎわいの創出や利便性向上のための駅前広場等の再整備
- ・勝田台駅南口駅前広場の整備

- ・一団の住宅市街地に関する、都市計画制限の見直しも含めた、再生方法の検討。

- ・京成大和田駅北側地区の整備

- ・歩行者軸や景観に配慮した整備

- 地域界
- 市街化区域
- ++ 鉄道
- 主な公園
- 主な公共公益施設
- 避難場所
 - ◆ 一時避難場所
 - ★ 広域避難場所
- 交通体系
 - 広域幹線道路
 - 都市幹線道路
 - - 構想道路(広域幹線)
 - - 構想路線(都市幹線)
 - 地区幹線道路
 - - 構想路線(その他の主要な道路)
- 《市街化区域》
 - 住宅地
 - 低層戸建住宅地
 - 低層中高層複合住宅地
 - 中高層住宅地
 - 商業・業務地
 - 駅前商業業務地及び周辺地区
 - 身近な商業地
 - 工業・流通業務地
 - 工業・流通業務地
 - 文教・大規模施設用地
 - 文教・大規模施設用地
- 《市街化調整区域》
 - 都市的土地利用
 - 集落地
 - 沿道産業誘導地
 - 計画的編入地
 - 自然的土地利用
 - 農地・山林
 - 河川
 - その他の土地利用

2. 複合市街地エリア

(1) 現況と課題

① 地域の特徴

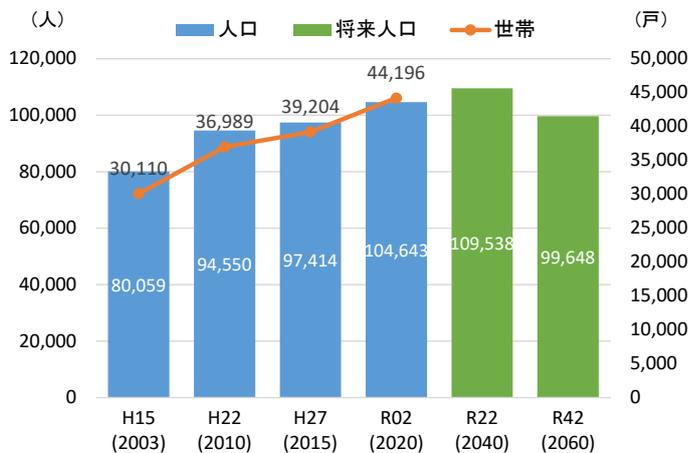


複合市街地エリアの位置

- このエリアは、市域の中央部に位置し、おおむね国道296号の周辺から国道296号バイパス(都市計画道路3・2・17号八千代中央線)周辺までの範囲で、東葉高速線沿線を中心に比較的新しい市街地が形成されています。
- 南側は既存市街地エリアと北側は自然環境保全エリアとに隣接しており、市街地が形成された地区と自然が残されている地区の両方の要素を合わせ持っています。また、市内3か所の工業団地のすべてがこの地域に立地し、住宅地と工場との共存とともに、自然環境の保全が課題となっています。
- 駅周辺の商業地には、大規模小売店舗を中心として多くの店舗が立ち並んでいます。

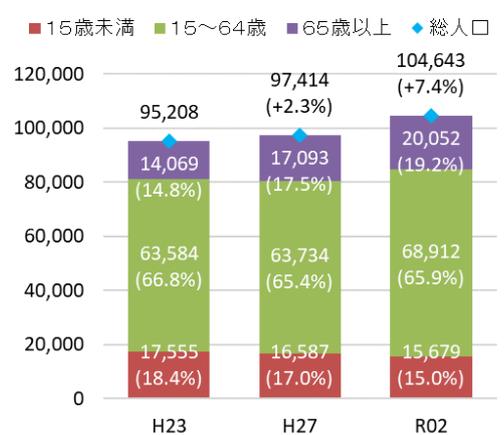
② 人口と世帯

- このエリアの令和2(2020)年の人口は、104,643人です。これは市全体(201,612人)の約51.9%です。世帯数は44,196世帯であり、市全体(91,619世帯)の約48.2%です。
- 平成15(2003)年から令和2(2020)年間の人口増加率は32.0%と増加傾向が続いており、人口ビジョンの将来人口推計においても、令和22(2040)年には111,584人と増加傾向、その後減少に転じることが予想されています。
- 高齢化率は約19%で、市全体(25%)に比べ6ポイント低くなっています。



総人口・世帯数の推移

資料：住民基本台帳 人口ビジョン

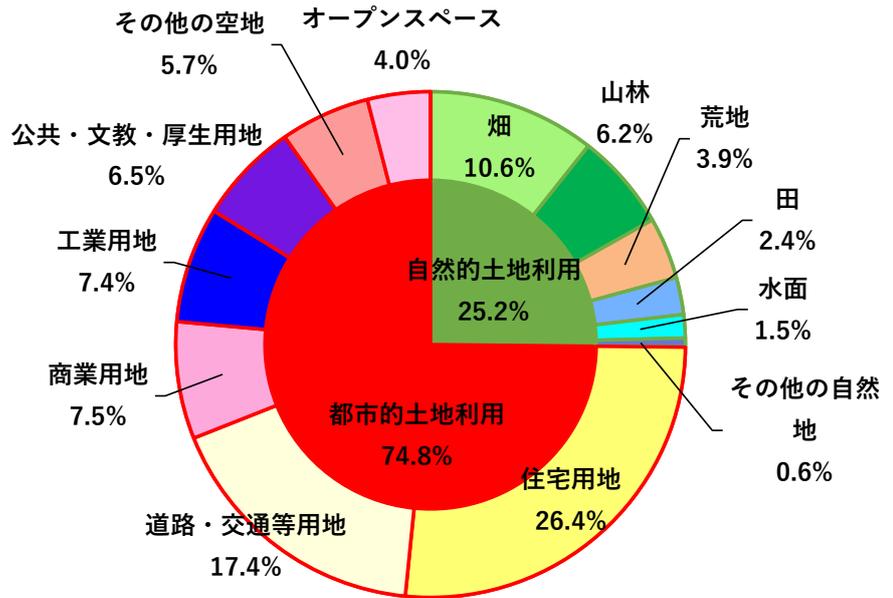


年齢3区分別人口の推移

資料：住民基本台帳

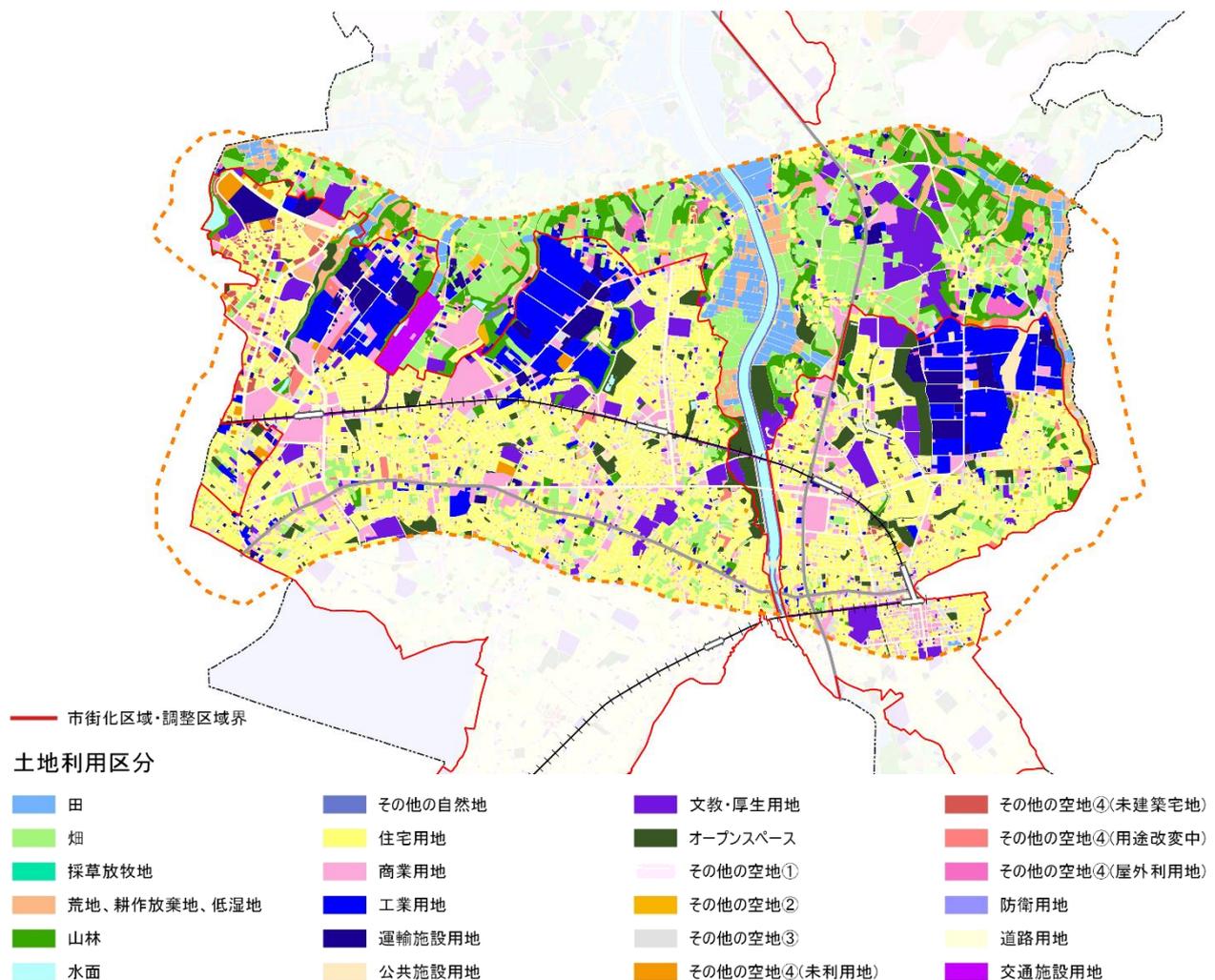
③土地利用・市街地整備

- このエリアの土地利用は自然的土地利用が25.2%、都市的土地利用が74.8%と都市的土地利用が多くを占めています。このうち、住宅用地は26.4%を占めています。
- 半分以上が市街化区域で、北側に自然環境保全エリアから続く市街化調整区域が配置されています。また、八千代緑が丘駅南西に位置する西八千代南部地区が市街化調整区域として残っており、市街化区域への編入について検討する必要があります。
- 市街化区域に隣接する市街化調整区域内などで無秩序な市街化が進行しています。



資料：R3 年度都市計画基礎調査をもとに加工

図 土地利用現況割合



資料：R3 年度都市計画基礎調査

図 複合市街地エリアの土地利用現況

④交通環境

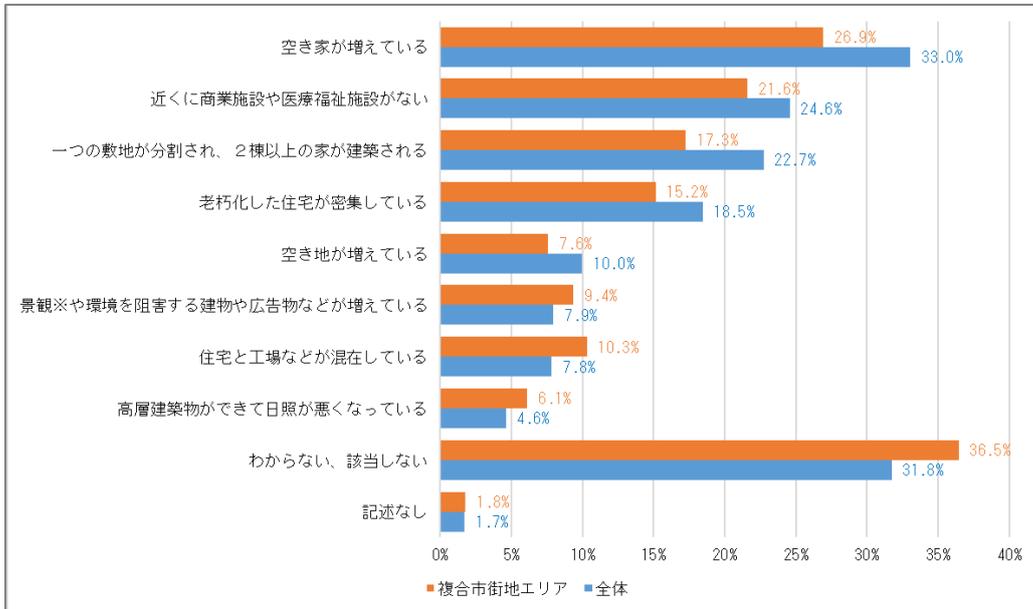
- 鉄道は、地域のほぼ中央部を東西に東葉高速線が横断しており、八千代緑が丘駅、八千代中央駅、村上駅、東葉勝田台駅があります。東葉勝田台駅は、京成本線勝田台駅との市内で唯一の鉄道結節点となっています。
- 道路は、交通量が非常に多い国道16号及び国道296号のほか、主要地方道船橋印西線が通り、その他、都市計画道路の整備が進められています。
- 市街地整備と併せて歩行者専用道路や新川遊歩道が整備され、公園や公共施設、観光施設等のネットワーク化が進められています。

⑤緑と景観、公共施設、地域文化等

- 緑と景観、観光の拠点となる新川周辺の県立八千代広域公園や京成バラ園などが立地しています。
- 土地区画整理事業等により、市街地整備がなされた地区が多いため、市街化区域内では、身近な都市公園の量的な配置についてはおおむね充足しています。
- 市役所をはじめ、緑が丘支所、村上支所、公民館など、地域住民向けの施設に加え、中央図書館、市民ギャラリー、総合生涯学習プラザ、福祉センター、市民会館、市民体育館、総合グラウンド、八千代医療センターなど市全体での利用を考慮した中心的な公共・公益施設が整備されています。
- 萱田・村上地区には、長い歴史と風土に培われた市指定の有形文化財である「飯綱神社」、 「正覚院」などの神社・仏閣や無形民俗文化財に指定されている「村上の神楽」などの地域文化が数多く残されています。
- 古くからの集落においては、風土、歴史、文化のつながりの中で、地域のコミュニティが形成されてきており、交流が行われてきています。また、東葉高速線沿線の市街地については、新たなコミュニティの形成が進んでいます。

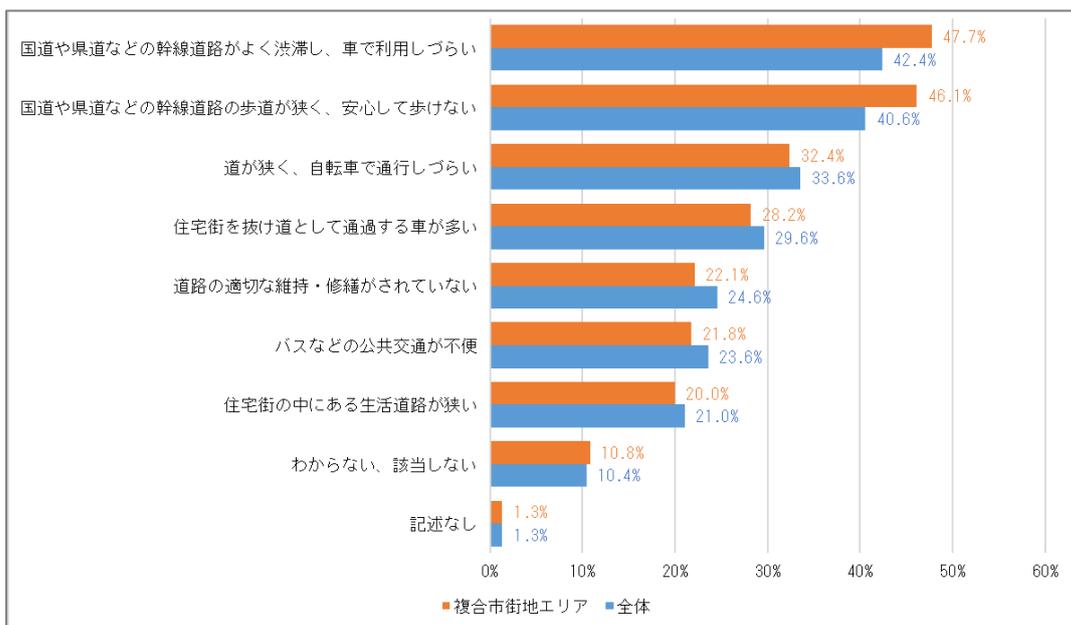
■市民の意向

- 令和 2 年度に実施したアンケート調査のうち地域の土地利用・建物に関する回答では、地域の課題として、「空き家が増えている」「近くに商業施設や医療福祉施設がない」と回答する割合が高くなっていますが、いずれも市全体と比較し、低い割合となっています。
- 回答割合は 10%前後ですが、「住宅と工場などが混在している」、「景観を阻害する建物等が増えている」などは、市全体を上回っており、これらがこのエリアの特徴的な課題と考えられます。



地域の土地利用・建物について 資料：市民アンケート調査結果

- 道路・交通に関する回答では、「国道や県道などの幹線道路の歩道が狭く、安心して歩けない」「国道や県道などの幹線道路がよく渋滞し、車で利用しづらい」と回答する割合が市全体と比較して 5ポイント以上高く、これらが特に課題と感じられていることがうかがえます。



地域の道路・交通について 資料：市民アンケート調査結果

(2) 複合市街地エリアの将来像

都市の魅力を活かした 誰もが暮らしやすく 活力あふれるまちづくり



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等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、様々な都市機能や自然の魅力が集積するエリアです。

多様な都市機能が集積する魅力を活かした都市空間と、ゆとりのある誰もが暮らしやすい良好な生活環境を維持しながら、商工業の発展に資する活力あふれるまちづくりを進めていきます。

(3) まちづくりの方針

① 土地利用

○東葉高速線沿線の活性化

- ・八千代緑が丘駅・東葉勝田台駅周辺は、都市拠点（広域）として、隣接自治体を含む広域からの利用者に配慮した土地利用を図ります。
- ・八千代中央駅や村上駅周辺については、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、地域の生活を支える商業地として、地区計画等により駅ごとに個性を活かした商業・業務地の形成とその活性化を図ります。

○東葉高速線沿線の良好な住環境の誘導・保全

- ・東葉高速線沿線の地区については、土地区画整理事業を中心とした市街地の整備が行われてきましたが、市街地の形成から年数が経過し、一部で状況の変化等がみられます。このため、適時、土地利用の転換や建築物の動向、地域のニーズ等を踏まえた点検を行い、必要に応じ地域地区の見直しや地区計画等により、良好な住環境の誘導・保全を図ります。
- ・村上団地については、UR都市機構との協定等に基づき、UR都市機構や関係機関と連携しながら、適切な団地の活性化に向けた再生を促進します。

○西八千代南部地区の市街化区域への編入推進

- ・西八千代南部地区については、市街化調整区域であるものの八千代緑が丘駅に近接し主要地方道が通過するなど、交通アクセスに恵まれた条件や、周囲が市街化区域となっていることから、現に**虫食い状**に市街化が進行しつつあります。市街地としてふさわしい良好な市街地環境の整備・保全を図るため、地区計画等を活用し、都市計画道路及び下水道の整備、区画道路の改善等を図り、市街化区域への編入を進めます。

○工業団地の機能向上

- ・八千代、上高野、吉橋の3つの既存工業団地は、県内の内陸工業団地として早くから開発された歴史のある工業団地ですが、東葉高速線周辺の開発に伴い、各工業団地に隣接又は混在するような形で住宅が多く建設されてきました。今後は、人口が減少に転じることや、住宅と工場の混在は、操業環境への制限などが懸念されることから、用途地域の見直しや地区計画等により、工場から住宅等への土地利用転換を抑制し、工業拠点として安定した操業環境の維持・保全を図ります。
- ・国道296号バイパス（都市計画道路3・2・17号八千代中央線）の整備により、将来的に各工業団地の操業環境の向上が見込まれるため、現在の立地環境を保全するとともに、新たな企業の誘導及び既存企業の活性化に取り組みます。

○広域幹線道路沿道の土地利用誘導

- ・将来的に広域幹線道路となる国道296号バイパスについては、その整備に合わせて広域幹線道路の沿道利用を考慮した適正な土地利用の誘導を検討します。

② 交通環境

○広域幹線道路の整備促進

- ・国道16号については、計画的な二次改良等を関係機関に要請します。
- ・国道296号の慢性的な交通渋滞を解消するため、国道296号バイパス（都市計画道路3・2・17号八千代中央線）の早期完成を県に要請します。

- ・(仮称)幕張千葉ニュータウン線については、沿線地域の人口増加に伴い、交通量の増加が予想されることから、都市計画決定区間の整備を県に要請するとともに、関係機関と調整を図るなど、構想区間の具体化について検討します。

○都市計画道路等の整備促進

- ・市内を南北に結ぶ都市計画道路3・3・7号大和田駅前萱田線については、計画的な整備促進を要請します。
- ・都市計画道路3・4・6号八千代台花輪線の長期未着手となっている区間については、国道296号バイパスの整備状況等を考慮しつつ、今後の整備のあり方を検討します。
- ・東西を結ぶ都市計画道路3・4・1号新木戸上高野原線については、整備済区間は計画的で適切な維持管理を図るとともに、引き続き整備を推進します。

○歩行者専用道路等の適切な維持管理

- ・八千代中央駅から市役所を結ぶ都市計画道路8・6・3号市役所総合運動公園線(愛称ハミングロード)については適切な維持管理に努めます。総合運動公園付近の都市計画道路8・7・1号萱田町村上線及び、東葉高速線沿いから京成バラ園等を結ぶ都市計画道路8・7・2号西八千代向山線については、整備済区間の適切な維持管理を図るとともに、未整備区間については、周辺の状態を考慮しながら整備を検討します。
- ・新川千本桜が植樹され、サイクリングやウォーキングができる新川遊歩道や市の花バラが植栽された緑道など、居心地が良く歩きたくなるまちづくりを、市民や市民団体、民間事業者との協働により進めます。

○駅前広場等の再整備

- ・東葉勝田台駅及び勝田台駅は、市内で唯一の鉄道結節点であることから、地域のにぎわいの創出や交通結節点としての利便性の向上を図るため、駅前広場等の再整備を検討します。

③都市防災

○地域地区等による防災対策

- ・八千代緑が丘駅や八千代中央駅、村上駅、東葉勝田台駅周辺の商業系の用途地域に指定される防火地域または準防火地域の指定を維持していくとともに、地域の状況などを考慮して、それらの追加指定を検討します。

④都市環境

○ユニバーサルデザイン

- ・八千代市役所等多くの人々が利用する公共施設や、鉄道駅等の公共交通機関などをはじめ、誰もが利用しやすいユニバーサルデザインによるまちづくりを進めます。

○工場などの環境保全

- ・吉橋工業団地、八千代工業団地、上高野工業団地など既存の工業地については、環境保全の基本となる大気、水質などの環境状況の把握に努め、事業所等との協定などを通じて、公害の未然防止を図ります。また、既存の緩衝緑地の保全を促進するとともに、新規の開発時には緑化協定等を締結し、緩衝緑地や接道部へ植栽を指導するなど、周辺環境の保全に努めます。

○衛生施設の適正な管理運営

- ・ごみ処理施設については、安全かつ安定した処理体制を維持するとともに、適正な施設運営・維持管理をし、ごみの減量化や資源化の推進、適正処理に努めます。一般廃棄物処理施設整備基本構想及び八千代市一般廃棄物処理施設整備に関する方針に基づき、計画的にごみ処理施設の施設整備を推進します。
- ・し尿処理施設については、安全かつ安定した処理体制を維持するとともに、沈殿槽や受入槽等の定期的な清掃、放流水の水質調査や焼却炉の排出ガス調査等を行い、適正処理に努めます。一般廃棄物処理施設整備基本構想及び八千代市一般廃棄物処理施設整備に関する方針に基づき、施設の老朽化に対応するため、定期的な検査・補修を行い適正な維持管理を行います。また、し尿等の処理の広域化及び下水道施設との共同化等を含め、し尿処理施設等の整備方針を検討し、適正なし尿等の処理に努めます。

○雨水施設

- ・都市化の進展に伴う雨水流出量の増加や集中豪雨による浸水被害等を防止するため、管渠などの雨水施設の整備を進めます。

⑤緑と景観

○ふれあいネットワーク軸の形成

- ・新川周辺は、本市南北を結ぶ主要なグリーンインフラとして位置づけ、川沿いの遊歩道と、各所に配置する拠点施設とのネットワーク化を目指します。また、交流人口の増加に向け、新川千本桜や県立八千代広域公園などの活用に努めます。

○緑と観光の拠点の機能向上

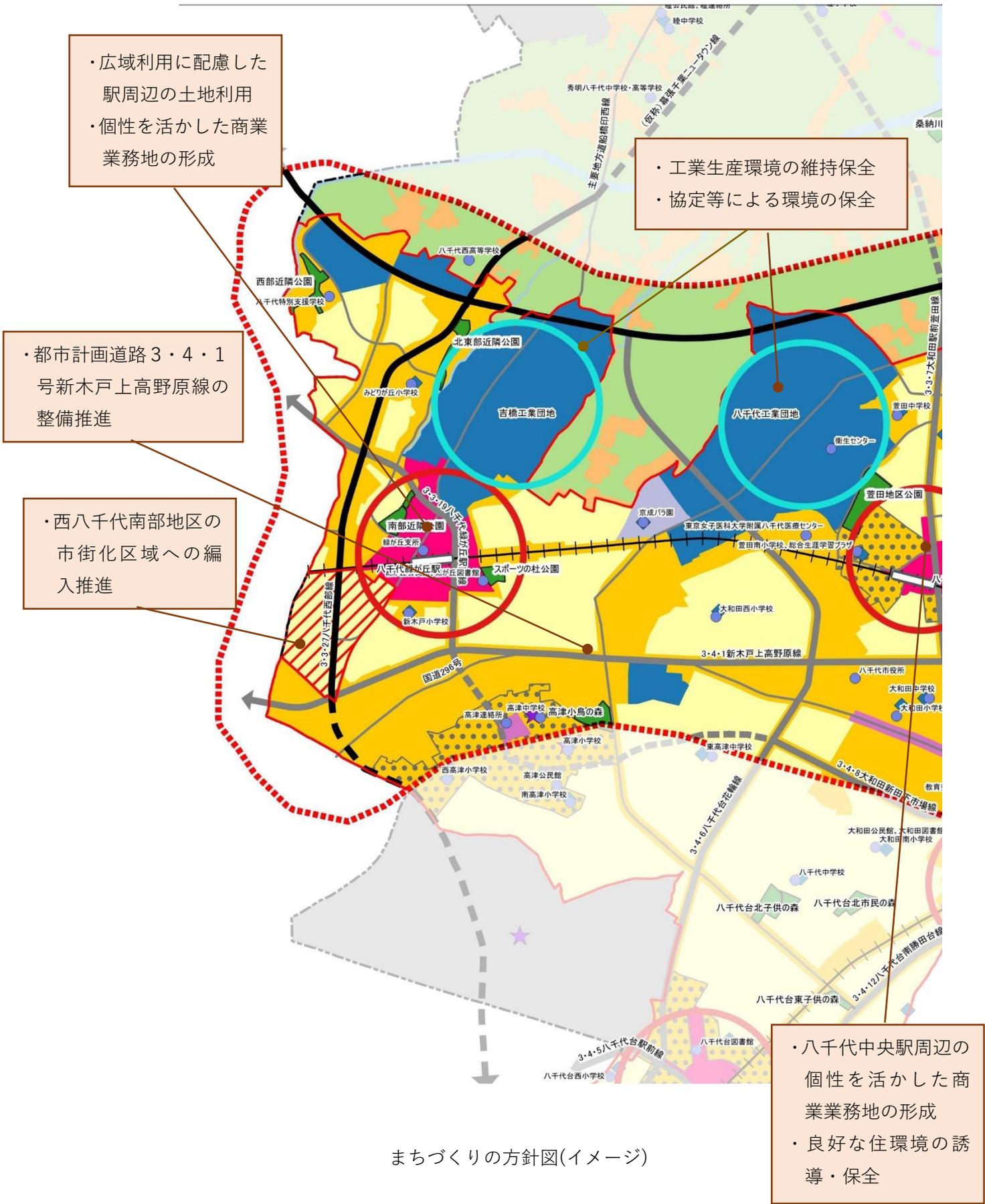
- ・県立八千代広域公園は、新川の流れと連続する斜面樹林による郷土景観と一体化した市民の憩いやスポーツ・レクリエーション活動の場としての、需要にこたえる施設整備を県に要請していきます。また、市街地から県立八千代広域公園への安全で快適な歩行者ルートの整備等を検討します。
- ・京成バラ園については、観光資源としての活性化につながるよう、都市計画制限の見直しや周辺道路の整備等を検討します。

○公園等の整備推進

- ・街区公園は、おおむね充足していますが、既存施設の有効活用、市民緑地認定制度の活用などにより、更なる機能の向上・補完に努めます。開発行為等で新規の公園が設けられる際には整備内容について指導し、住民が利用しやすい形となるよう努めます。

○自然環境の保全

- ・地域内に比較的多く残る生産緑地地区については、農業と調和した良好な都市環境の形成に資するよう、農業従事者の意向を踏まえつつ、今後とも継続的な保全が図られるよう、特定生産緑地の指定を促進するとともに、柔軟な運用に努めます。
- ・地域の北側は市街化調整区域が配置されるとともに、自然環境保全エリアと接していることから、自然環境との共生に努めます。
- ・市民の憩いの場である市民の森等の永続的な土地の確保に努めます。



- ・広域利用に配慮した駅周辺の土地利用
- ・個性を活かした商業業務地の形成

- ・工業生産環境の維持保全
- ・協定等による環境の保全

- ・都市計画道路3・4・1号新木戸上高野原線の整備推進

- ・西八千代南部地区の市街化区域への編入推進

- ・八千代中央駅周辺の個性を活かした商業業務地の形成
- ・良好な住環境の誘導・保全

まちづくりの方針図(イメージ)

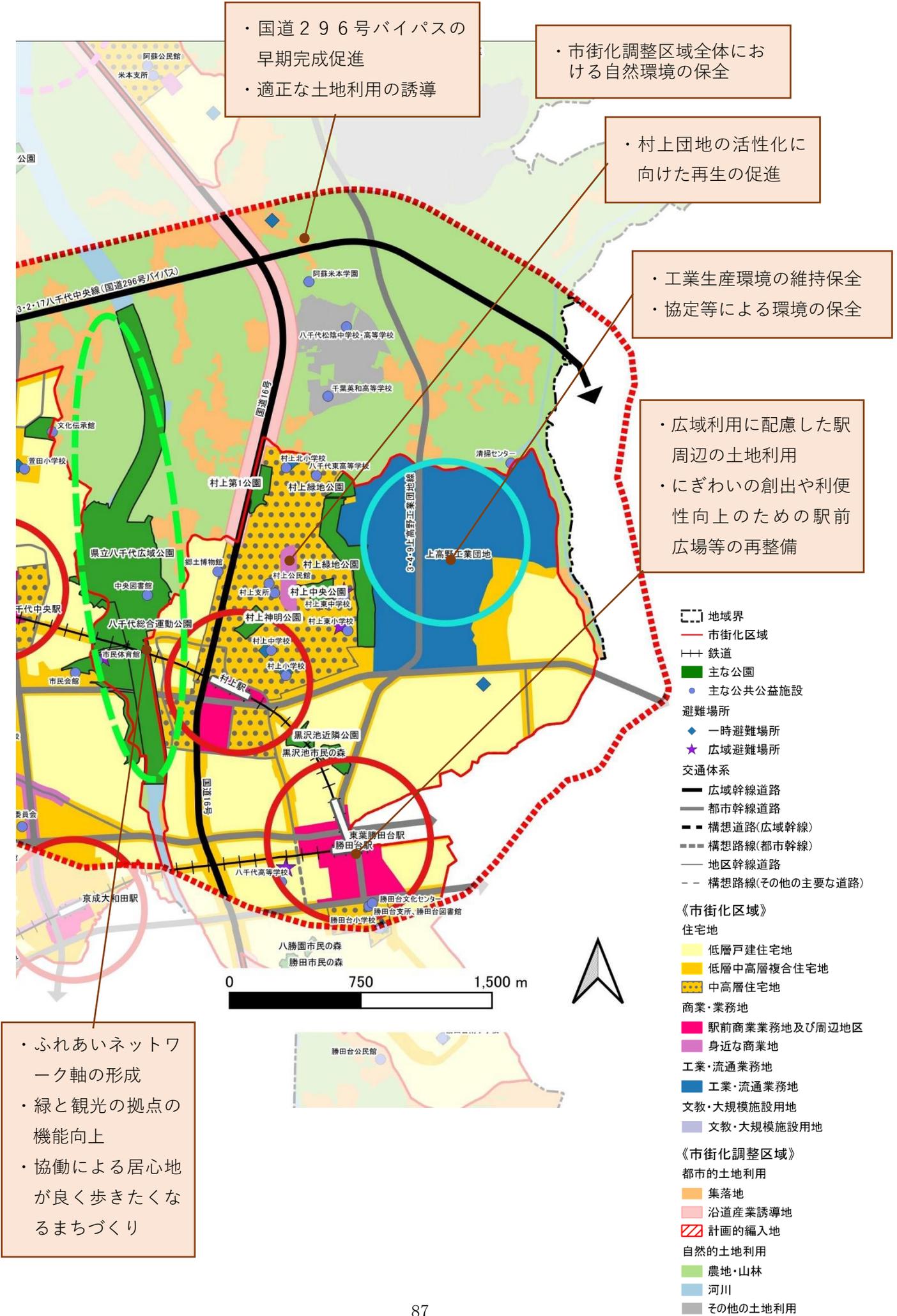
- ・国道296号バイパスの早期完成促進
- ・適正な土地利用の誘導

- ・市街化調整区域全体における自然環境の保全

- ・村上団地の活性化に向けた再生の促進

- ・工業生産環境の維持保全
- ・協定等による環境の保全

- ・広域利用に配慮した駅周辺の土地利用
- ・にぎわいの創出や利便性向上のための駅前広場等の再整備



- 地域界
- 市街化区域
- ++ 鉄道
- 主な公園
- 主な公共施設
- 避難場所
 - ◆ 一時避難場所
 - ★ 広域避難場所
- 交通体系
 - 広域幹線道路
 - 都市幹線道路
 - - 構想道路(広域幹線)
 - - 構想路線(都市幹線)
 - 地区幹線道路
 - - 構想路線(その他の主要な道路)
- 《市街化区域》
- 住宅地
 - 低層戸建住宅地
 - 低層中高層複合住宅地
 - 中高層住宅地
- 商業・業務地
 - 駅前商業業務地及び周辺地区
 - 身近な商業地
- 工業・流通業務地
 - 工業・流通業務地
- 文教・大規模施設用地
 - 文教・大規模施設用地
- 《市街化調整区域》
- 都市的土地利用
 - 集落地
 - 沿道産業誘導地
 - 計画的編入地
- 自然的土地利用
 - 農地・山林
 - 河川
 - その他の土地利用

- ・ふれあいネットワーク軸の形成
- ・緑と観光の拠点の機能向上
- ・協働による居心地が良く歩きたくなるまちづくり

3. 自然環境保全エリア

(1) 現況と課題



自然環境保全エリアの位置

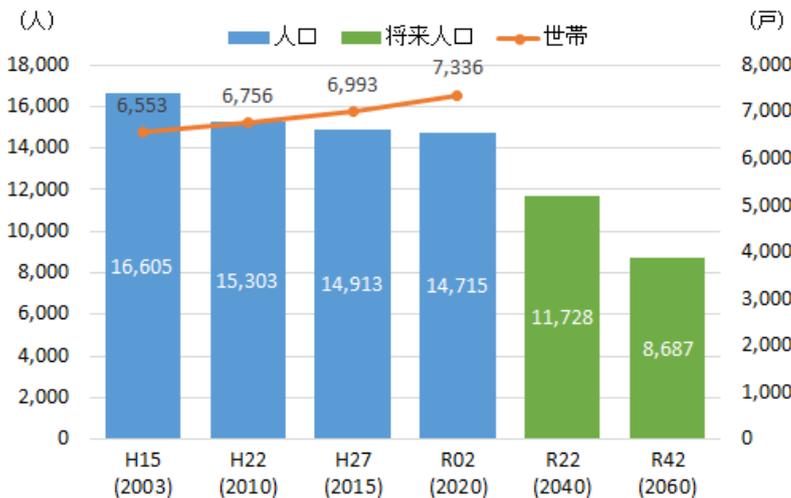
①地域の特徴

- このエリアは、市域の北部に位置し、おおむね国道296号バイパス(都市計画道路3・2・17号八千代中央線)周辺から北側の範囲で、水田や畑、樹林地が広がり、貴重な谷津・里山などの多くの自然環境が残されています。
- また、このエリアは、古くからの集落により形成されていましたが、昭和45(1970)年に米本団地の入居がはじまり、その後、大学と住宅地の一体的な開発による大学町が開発されました。さらに、保品地区に同じく大学と流通業務施設と住宅の一体的な開発による八千代カルチャータウン地区の開発が進み、2校の大学が設置されています。

- 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、広域幹線道路としての機能を有し、多くの人と物が行き交っています。
- 農地は、食糧生産基地であるとともに緑豊かな自然の一部として、その保全と活用が必要です。

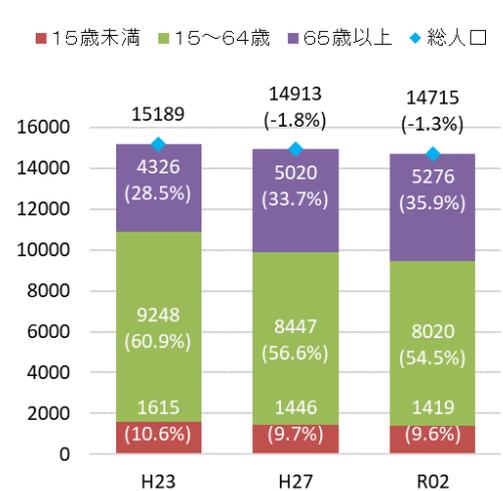
②人口と世帯

- このエリアの令和2(2020)年の人口は、14,715人です。これは市全体(201,612人)の約7.3%になります。世帯数は7,336世帯で、市全体(91,619世帯)の約8.0%です。
- 平成15(2003)年から令和2(2020)年の間の人口増加率は-11.4%と減少傾向となっており、人口ビジョンの将来人口推計においても、令和22(2040)年の段階で11,728人と減少傾向が続くことが予想されます。
- 高齢化率は約36%で、市全体(25%)に比べ11ポイント高くなっています。



総人口・世帯数の推移

資料：住民基本台帳 人口ビジョン

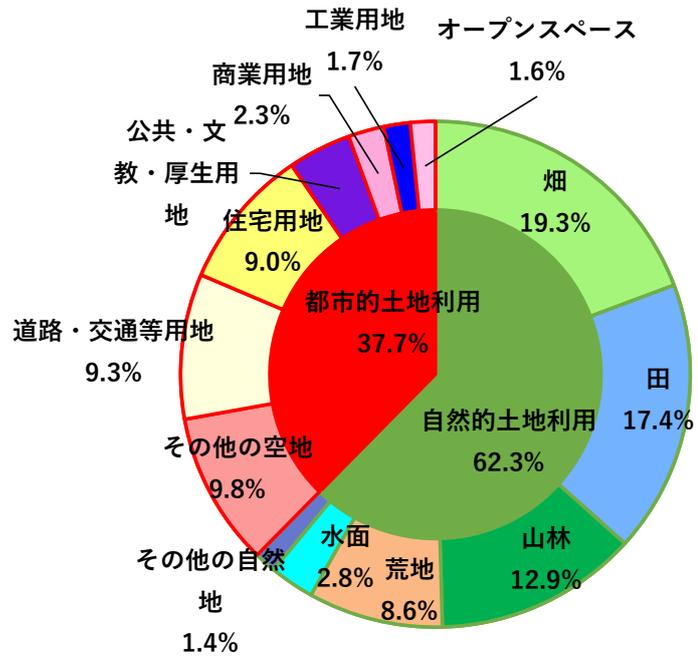


年齢3区分別人口の推移

資料：住民基本台帳

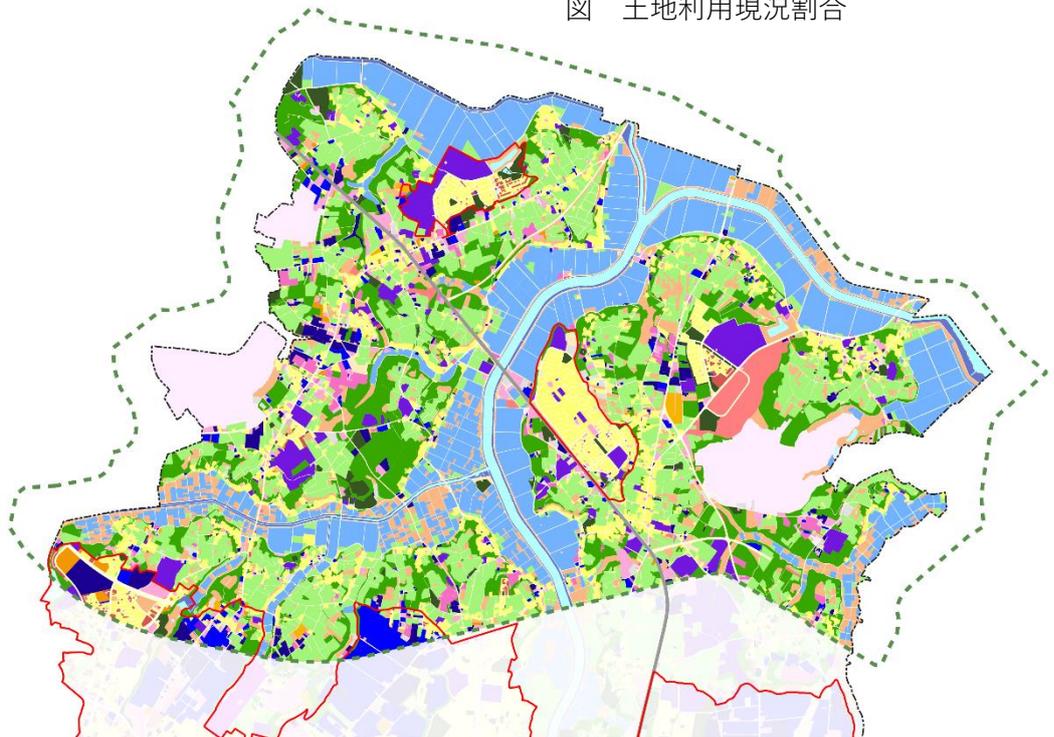
③土地利用・市街地整備

- このエリアの土地利用は自然的土地利用が62.3%，都市的土地利用が37.7%と自然的土地利用が多くを占めています。このうち、畑は19.3%，田は17.4%を占めています。
- 地域の多くが市街化調整区域になっています。
- 八千代カルチャータウン地区は、令和4（2022）年3月に市街化区域に編入されました。同地区では近隣公園や学校給食センターが整備され、物流施設の立地も進んでいます。



資料：R3 年度都市計画基礎調査をもとに加工

図 土地利用現況割合



— 市街化区域・調整区域界

土地利用区分

田	其他の自然地	文教・厚生用地	其他の空地④(未建築宅地)
畑	住宅用地	オープンスペース	其他の空地④(用途変更中)
採草放牧地	商業用地	其他の空地①	其他の空地④(屋外利用地)
荒地、耕作放棄地、低湿地	工業用地	其他の空地②	防衛用地
山林	運輸施設用地	其他の空地③	道路用地
水面	公共施設用地	其他の空地④(未利用地)	交通施設用地

資料：R3 年度都市計画基礎調査

図 自然環境保全エリアの土地利用現況

④交通環境

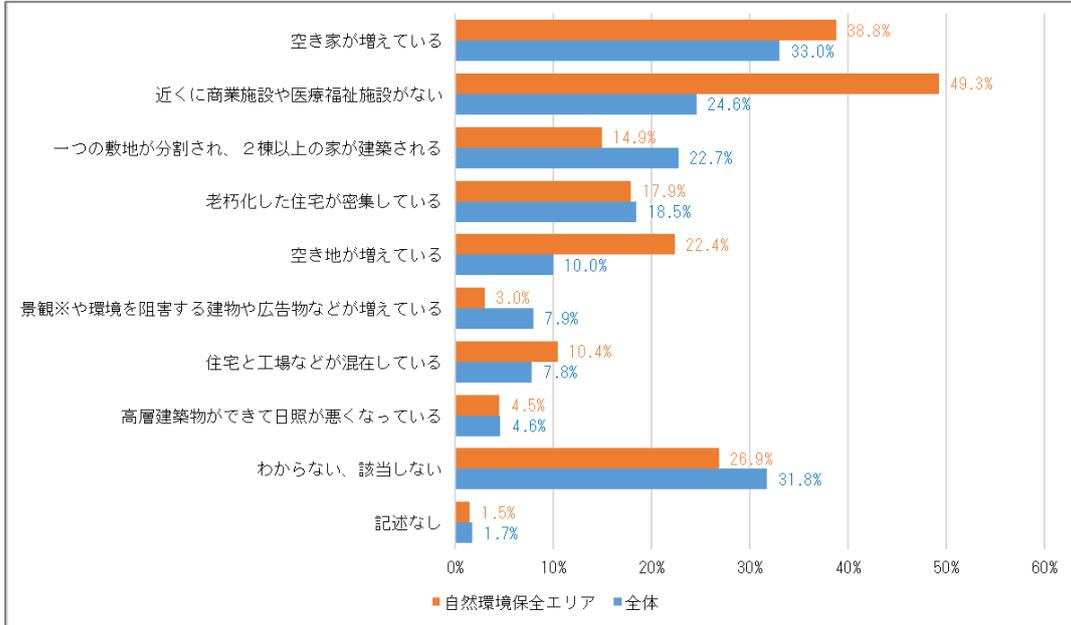
- 道路は、国道16号や主要地方道船橋印西線・千葉竜ヶ崎線、一般県道八千代宗像線が通っていますが、国道16号や主要地方道船橋印西線では慢性的な交通渋滞が発生しています。また、八千代カルチャータウン地区では商業施設や物流施設の立地により、交通量の増加が予想されることから、交通渋滞対策について検討する必要があります。

⑤緑と景観，公共施設，地域文化等

- 本地域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ことが求められます。
- 本地域には谷津・里山が多く残されており、里山活動団体やその他環境団体と連携・協働し、谷津・里山の保全・活用を進めています。
- 農地は、神野・保品地区、睦北部地区、島田地区、桑納川地区などで水田再基盤整備が行われ、優良農地の保全を図っています。
- 市民と農業生産者のふれあいと交流の場として、国道16号の八千代橋付近に八千代ふるさとステーション及びやちよ農業交流センターが設置されています。
- 古くからの集落では、風土、歴史、文化のつながりの中で交流が培われ、地域のコミュニティが形成されています。また、米本団地や大学町、八千代カルチャータウン地区においては、それぞれの地域の中でのコミュニティが形成されており、高齢化に対応するため、地域全体によるネットワークの形成が必要です。
- 米本支所、睦連絡所、ふれあいプラザのほか、公民館2館などがあります。
- 長い歴史と風土に培われた市指定の有形文化財である「米本稻荷神社」や「長福寺」などの神社・仏閣や無形民俗文化財に指定されている「佐山の獅子舞」などの地域文化が数多く残されています。

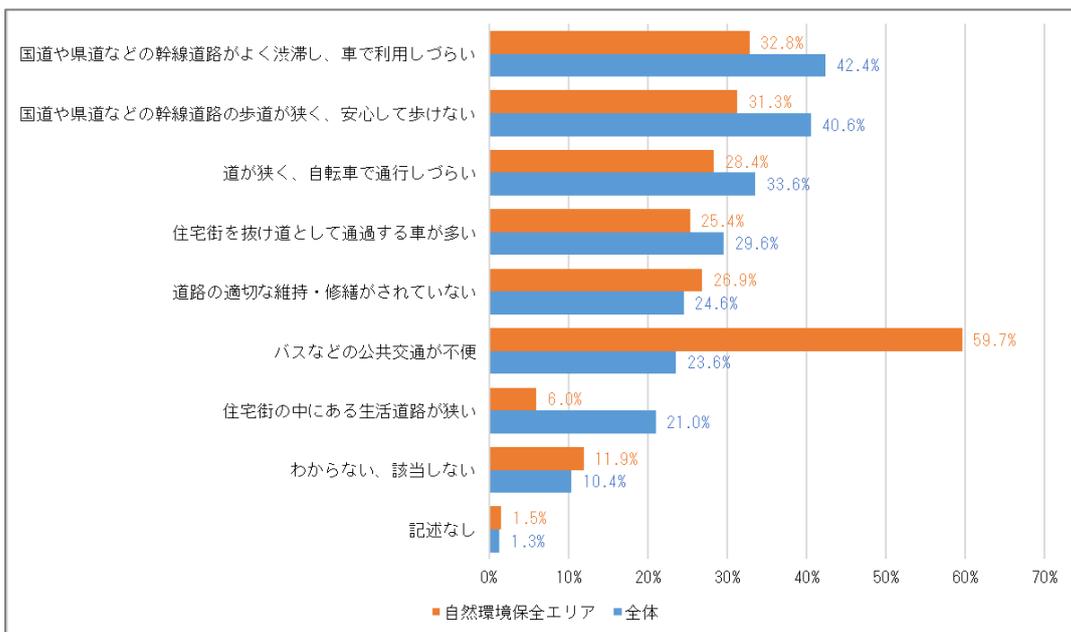
■市民の意向

- 令和 2 年度に実施したアンケート調査のうち地域の土地利用・建物に関する回答では、「近くに商業施設や医療福祉施設がない」「空き家が増えている」と回答する割合が高くなっています。
- 「近くに商業施設や医療福祉施設がない」は市全体と比較して 20 ポイント以上、「空き地が増えている」は 10 ポイント以上高くなっており、これらがこの地域で特に課題と感じられていることがうかがえます。



地域の土地利用・建物について 資料：市民アンケート調査結果

- 道路・交通については、特に「バスなどの公共交通が不便」と回答する割合が高く、市全体と比較して 30 ポイント以上高くなっており、この地域で公共交通の利便性が特に課題と感じられていることがうかがえます。



地域の道路・交通について 資料：市民アンケート調査結果

(2) 自然環境保全エリアの将来像

水と緑の恵みを活かした 自然と都市が調和するまちづくり



自然環境保全エリアは、新川、神崎川、桑納川などの河川や、水田や畑、果樹園などの農地、谷津・里山などが、豊かな自然環境をつくり出しています。また、豊かな自然環境の中に、大学町地区、米本団地地区、八千代カルチャータウン地区などの市街地が形づくられています。

引き続き、農業の振興と自然環境の保全に努めるとともに、水と緑の恵みを活かし、自然と都市が調和するまちづくりを進めていきます。

(3) まちづくりの方針

①土地利用

○既存集落の生活環境の改善・整備

- ・既存集落では、産業構造の変化や、居住者の高齢化、人口減少等により活力の低下が課題となっています。このため、年齢構成の偏りや人口の自然減少も考慮し、既存集落の維持に必要な範囲内で、自己居住用住宅の建築を可能とするなど、既存集落の生活環境の保全を図ります。
- ・市街化調整区域の既存集落等については、合併浄化槽の設置を推進し、印旛放水路（新川）や河川、農業用水の水質保全に努めます。

○広域幹線道路沿道の土地利用誘導

- ・国道16号沿道については、広域幹線道路の特性を活かすため、地区計画等を活用し大規模流通業務施設や沿道施設等の立地を誘導するなど、広域幹線道路の沿道にふさわしい土地利用を図ります。
- ・将来的に広域幹線道路となる国道296号バイパスについても、その整備に合わせて広域幹線道路の沿道利用を考慮した土地利用の誘導を検討します。

○米本団地の活性化及び再生

- ・米本団地については、居住者の減少及び高齢化が進んでいることから、UR都市機構との協定等に基づき、UR都市機構や関係機関と連携しながら、適切な団地の活性化と再生を検討します。

○地域拠点の形成

- ・八千代カルチャータウン地区を地域拠点として位置づけ、自然環境保全ゾーン内の連携や市街地ゾーンとのネットワークを図ります。

②交通環境

○広域幹線道路の整備促進

- ・国道296号の慢性的な交通渋滞を解消するため、国道296号バイパス(都市計画道路3・2・17号八千代中央線)の早期完成を県に要請します。
- ・(仮称)幕張千葉ニュータウン線については、沿線地域の人口増加に伴い、交通量の増加が予想されることから、都市計画決定区間の整備を県に要請するとともに、関係機関と調整を図るなど、構想区間の具体化について検討します。

○主要な道路の整備

- ・主要地方道船橋印西線は、交通量の増加とともに交通渋滞が慢性化しており、その他県道と併せて、計画的な二次改良を関係機関に要請します。

○その他道路の整備

- ・八千代カルチャータウン地区では商業施設や物流施設の立地により、交通量の増加が予想されることから、周辺道路の見直しを検討します。

③都市防災

○道の駅の機能強化

- ・国道16号沿いに立地する、道の駅やちよについては、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、関係機関と連携しながら機能強化を図りま

す。

○水災害リスクに対応した土地利用

- ・本地域は水災害リスクの高い地区であることから、災害ハザード情報の充実を図るとともに、水災害リスクの評価を行い、当該リスクを軽減又は回避する対策を、総合的・多層的に検討します。
- ・大規模盛土造成地や土砂災害警戒区域等、市民への情報提供を推進し、土砂災害からの被害軽減を図ります。
- ・土砂災害の発生及び被害を最小限に抑えるため、急傾斜地崩壊対策整備を県と連携して推進します。
- ・災害リスクの高いエリアにおける開発行爲の抑制や、防災指針の作成等による防災対策の強化を検討します。

④都市環境

○ユニバーサルデザイン

- ・多くの人々が利用する公共施設などをはじめ、誰もが利用しやすいユニバーサルデザインによるまちづくりを進めます。

○自然と地域の魅力を活かした親しみの持てる住環境の創出

- ・谷津・里山や豊かな自然環境，農業環境や多様な地域資源を活かし，市民に親しまれ，守っていききたいと思えるような住環境の創出を目指します。

○水質保全

- ・市街化調整区域が主体の本地域では，公共下水道計画区域外が多く，合併浄化槽の設置を推進し，印旛放水路（新川）や河川，農業用水の水質保全に努めます。

⑤緑と景観

○ふれあいネットワーク軸の形成

- ・新川，桑納川周辺は，本市南北を結ぶ主要なグリーンインフラとして位置づけ，川沿いの遊歩道と，各所に配置する拠点的施設とのネットワーク化を目指します。また，交流人口の増加に向け，新川千本桜や周辺の観光資源を活用するとともに，道の駅やちよの集客力向上に努めます。

○谷津・里山の保全・活用

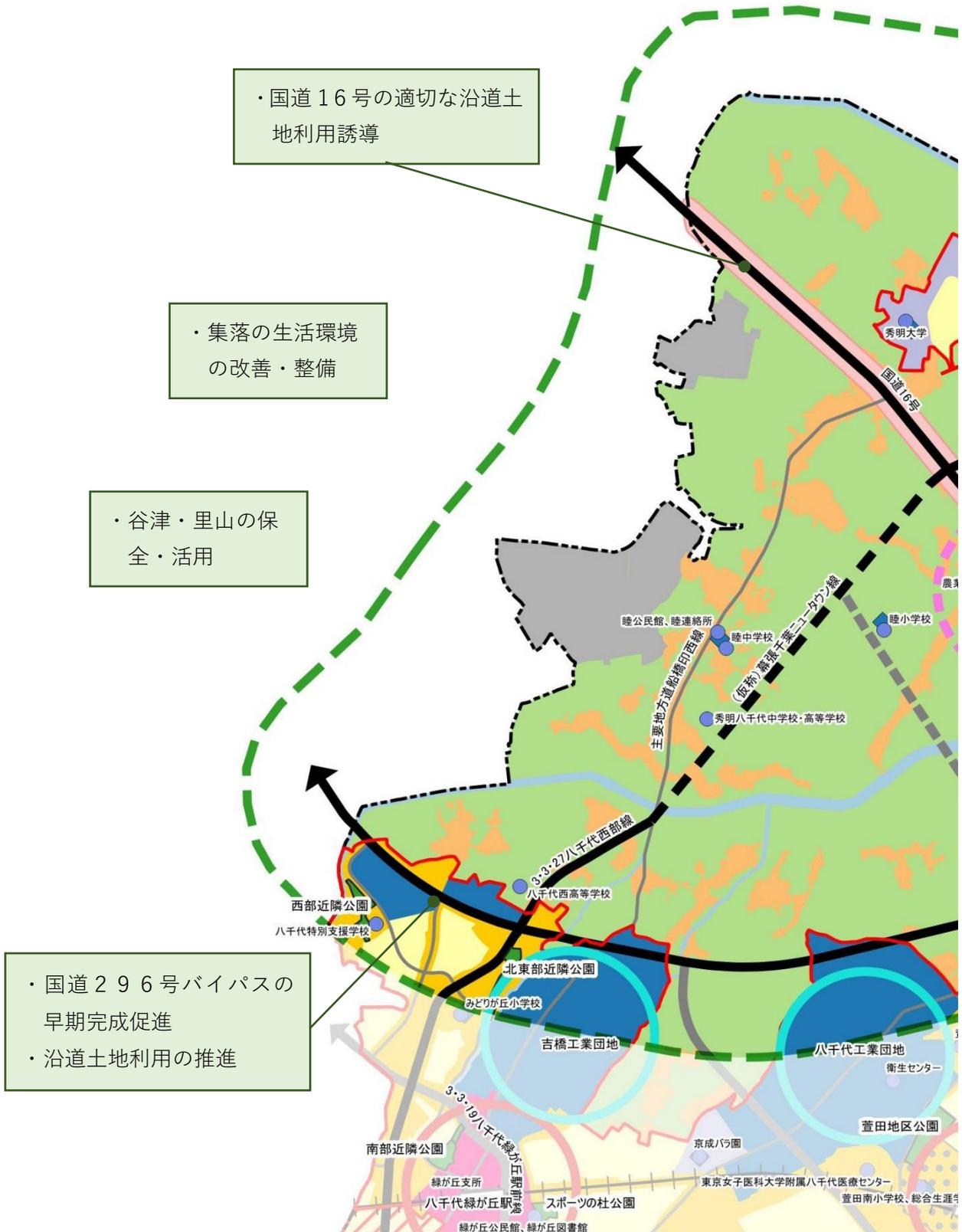
- ・谷津・里山については，八千代市緑の基本計画及び八千代市第3次環境保全計画に基づき，市民，土地所有者，事業者，市が協働して保全・再生する事業を進めるとともに，谷津・里山の持つ多面的な機能や価値を活用する事業を実施します。
- ・市内に残る希少な生物の生育場所である，ほたるの里等を環境学習の場として活用を図ります。

○農地の保全

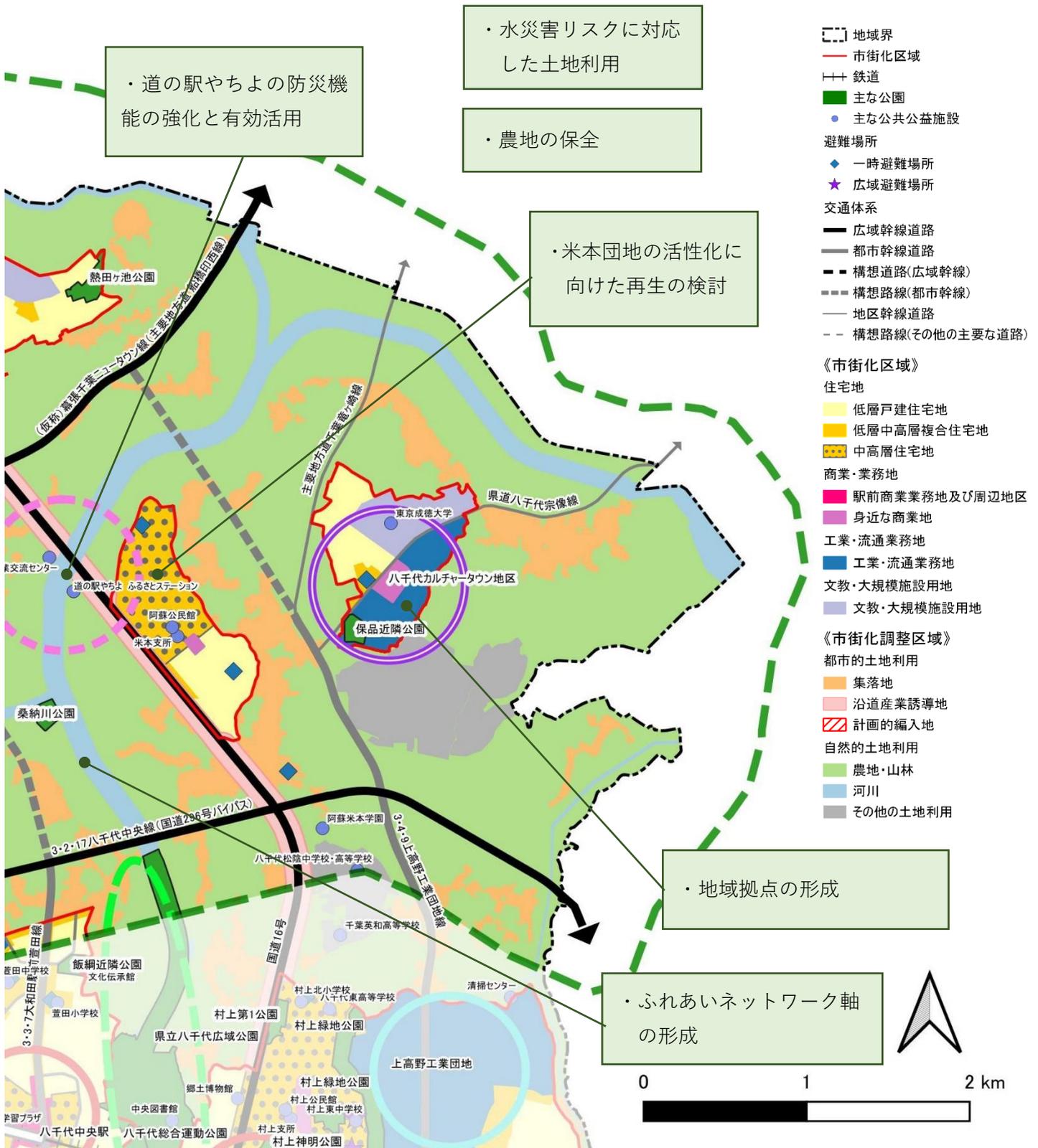
- ・八千代市第2次農業振興計画をはじめとする農業政策に基づいて，農地の保全，耕作放棄地の増加抑制，担い手への農地集積，良好な景観形成の保持を図ります。
- ・斜面樹林と水田により形成される田園風景や集落地景観を保全し，美しい農村景観の形成に努めます。

○道の駅やちよの活用

- ・**地産地消の推進並びに**農業生産者と都市住民との交流を促進するため、道の駅やちよの施設の在り方を見直すとともに、防災拠点を含めた機能強化を図り、当該施設の有効活用に努めます。



まちづくりの方針図(イメージ)





エリアごとの人口データについては、上記の地域区分により集計しています。

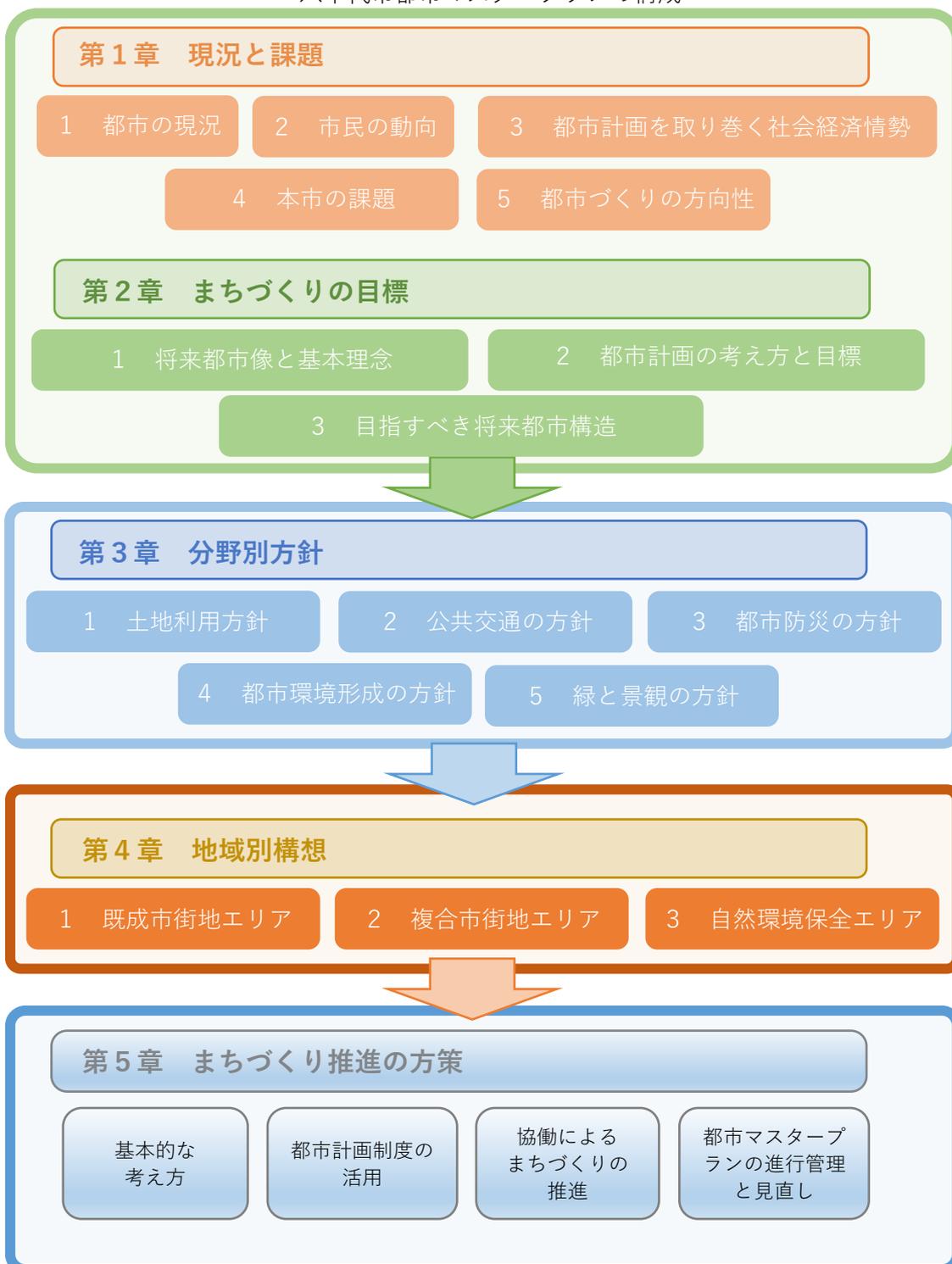
データ集計上の地域区分図

第 5 章 まちづくり推進の方策

1. 基本的な考え方

将来都市像の実現には、分野別方針や地域別構想で示した方針に基づき、様々な手法を活用しながら横断的に取組を進めることが重要となります。このため、本章では将来都市像の実現に向けた、都市計画制度の活用や協働によるまちづくりの推進等、計画の実現化方策について整理するとともに、都市マスタープランの進行管理と見直しについて示します。

八千代市都市マスタープランの構成



2.都市計画制度の活用

都市マスタープランの実現にあたっては、各課で担当する個別計画や施策等と連携を図るものとし、区域区分、用途地域、地区計画、都市施設（道路、公園など）などの都市計画手法を活用しながら、都市マスタープランに掲げるまちづくりの目標、分野別方針、地域別構想の実現化を図ります。

（１）用途地域の適切な運用と見直し

用途地域は、都市計画法に基づき、建築できる建物の種類や高さ、用途の制限を定めたルールの中で、大きく分けて住居系・商業系・工業系に分類されています。現在、13種類の用途地域のうち、本市には12種類が指定されていますが、その種類によって、建てられる建物の大きさや種類などが制限されています。

誰もが安心して快適に暮らせるまちづくりを推進し、魅力的な地域の形成を図るなど、持続可能な土地利用の誘導を図るため、周辺環境への影響を考慮しながら用途地域の適切な運用と見直しを検討していきます。

また、用途地域を見直しする場合は、高度地区の見直しも行います。

（２）地区計画制度の活用

地区計画制度は、それぞれの地区の課題や特徴を踏まえ、地区の目指すべき将来像を設定し、その実現に向けて「まちづくり」を進めていく手法です。

住宅地については、良好な居住環境の形成・維持及び再生を図るため、地区計画の導入を推進します。特に、土地区画整理事業や大規模開発事業等の実施時には、原則として、地区計画を導入し、地区レベルでのルールづくりに努めます。

（３）都市施設・市街地開発事業等の手続き推進

都市計画道路や公園などの都市施設、市街地開発事業等については、事業の見直しなどを勘案し、都市計画の手続きを進めます。

このうち、都市計画道路については、必要に応じて都市計画道路整備プログラムの見直しを検討します。

また、一団の住宅市街地については、時代の変化等によって生じる土地利用のニーズを考慮した上で、都市計画制限の見直しも含め、再生方法を検討します。

（４）区域区分に係る県への働きかけ

都市計画区域の無秩序な市街化を防止するため、計画的な市街化を促進すべき市街化区域と、原則として市街化を抑制すべき市街化調整区域に線引きすることを区域区分といいますが、これは県が決定権限を有しています。

今後、その見直しに際して、案の申出等として本計画の内容の反映を図るよう働きかけます。特に、市街化区域に囲まれた、西八千代南部地区について、円滑な市街化区域編入に向け、整備手法の検討や県及び関係機関との調整を図ります。

(5) 開発許可制度の運用

開発許可制度は、区域区分の目的を担保すること及び一定の土地の造成に対するチェックを行うことにより、新たに開発される市街地の環境の保全、災害の防止、利便の増進を図ることを目的とした制度です。

市街化調整区域では豊かな自然環境の保全を図りつつ、地域の特性を活かした土地利用の誘導を図ります。また、市街地拡散の助長につながるおそれや、人口減少に伴い市街地における人口密度の低下が懸念されることから、市街化調整区域に指定されている第34条第11号の区域指定制度の廃止を含めた制度の見直しを進めます。

(6) 市街化調整区域の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の適正化を通じて、地域の生活環境の保全や活性化を図るため「市街化調整区域における土地利用方針」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、その運用を図っています。

「市街化調整区域における土地利用方針」は、八千代市第5次総合計画や本計画等の上位計画に定められた土地利用方針を補完するものであり「市街化調整区域における地区計画運用基準」は、土地利用方針実現のために必要な地区計画を決定するための運用基準となっています。

「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」については、上位計画の改定等に併せて必要に応じて見直しを行いながら、今後も適切な運用を図ります。

3.協働によるまちづくりの推進

誰もが安心して暮らすことができるまちの実現に向け、市民・事業者・行政が地域の課題や目標を共有し、連携して地域社会を支える体制が必要であり、市民活動やボランティア活動を一層促進するとともに、多様な主体の連携を深めるように努め、地域課題の解決に協力して取り組む体制の構築を目指します。また、まちづくりの推進に当たっては、行政主導による手法、市民・団体・事業者が協働する手法、市民・団体・事業者・行政が計画段階から協力して進める手法など、事業の性質に応じて多様な主体の連携による地域の視点に立った「協働のまちづくりの推進」を図り、将来都市像の実現を目指します。

(1)期待できる各主体の役割

■市民の役割

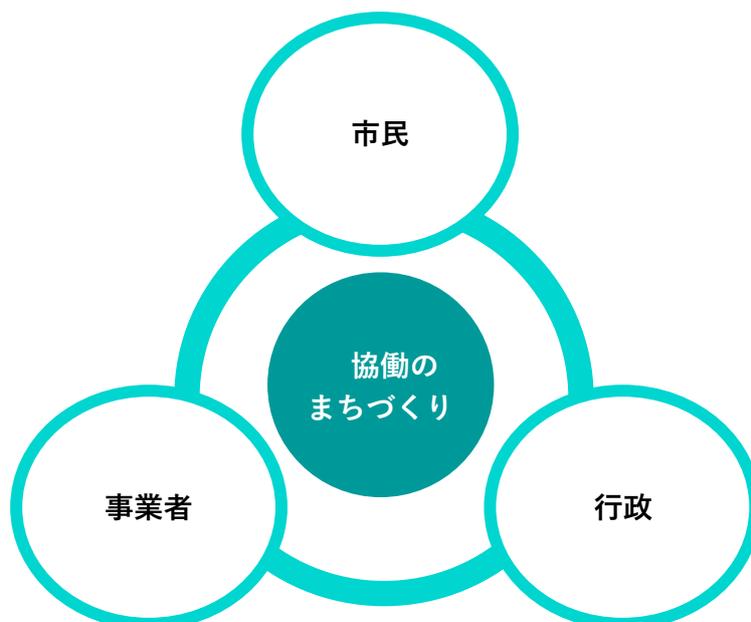
まちづくりの担い手としての役割とともに、地域課題の解決に向けた主体的取組が期待されます。市民には、市内にお住いの方のほか、市内に通勤・通学する方、市内で活動している団体等も含まれ、まちづくりへの積極的な参加・協力が期待されます。

■事業者の役割

地域の産業や経済の発展に貢献するとともに、地域社会を構成する一員として、人材や資金等による地域への貢献が期待されます。

■行政の役割

協働のまちづくりを進めるため、事業の性質に応じて進め方を検討し、市民・事業者・行政が計画段階から協力して進めるべき事業については、市民参画を図った上で事業展開を図ります。また、まちづくりに関する情報提供、市民活動やボランティア活動等のサポート、各種計画や事業の決定・変更・推進・調整を図ります。



協働のまちづくりのイメージ

(2) 協働のための環境づくり

協働のまちづくりを進めていくためには、行政による十分な情報提供が必要なことから、ホームページや、SNS（ソーシャル・ネットワーキング・サービス）等の多様な媒体による情報発信に努めるとともに、市民自らが必要とする情報を気軽に取得できるよう、行政情報のデジタル化や、3D都市モデルの活用・オープンデータ化を推進します。

また、活力ある地域コミュニティを実現するため、自治会やNPO法人、ボランティア団体の自主性に配慮した上で、各団体間のネットワークの構築や情報提供に努め、互いに連携できる体制の整備を図るとともに、地域活動に対する知識や関心を高めるための講座を開催するなど、人材の育成に努めます。

(3) 関係機関や企業との連携

区域区分の見直しや、広域幹線道路の整備など広域的な視点が必要な事項等については、近隣自治体や国、千葉県、関係機関との連携・調整を図ります。

また、鉄道・バス等の交通事業者やUR都市機構など、本市のまちづくりに深く関係する企業との連携・調整を図ります。

(4) 関係部署・個別計画との連携

都市マスタープランに掲げた将来都市像の実現にあたっては、都市計画や建設部門だけではなく、産業、防災、福祉、子育て、医療、環境等の様々な分野との連携が必要です。

計画策定後は、庁内の関係する部局と都市マスタープランを共有し、個別計画とも連携を図ります。

(5) 持続可能な開発目標（SDGs）への貢献

国連は、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。

本市でも全市的に取組が進められており、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。

都市マスタープランにおいても、将来的に想定される人口減少や少子高齢化等を踏まえた、コンパクト・プラス・ネットワークによる集約型都市構造の形成を図りながら、快適に暮らせる都市づくり、安心・安全で持続可能な都市づくりを推進し、SDGsへの貢献を図ります。

4.都市マスタープランの進行管理と見直し

(1)都市マスタープランの進行管理

都市マスタープランは、概ね20年後の都市の将来像を示すものです。今後のまちづくりの進捗や、社会経済情勢の変化に対応するため、適切に進行管理を行う必要があります。

このため、八千代市総合計画をはじめとする上位関連計画と連携を図るとともに概ね5年ごとの施策・事業の進捗確認や、都市計画基礎調査等の各種調査の結果等により評価・検証を行い、必要に応じ見直しを実施します。

進行管理に当たっては、Plan(計画)、Do(実行)、Check(評価)、Act(見直し・改善)のPDCAサイクルの考え方にに基づき、継続的に行います。

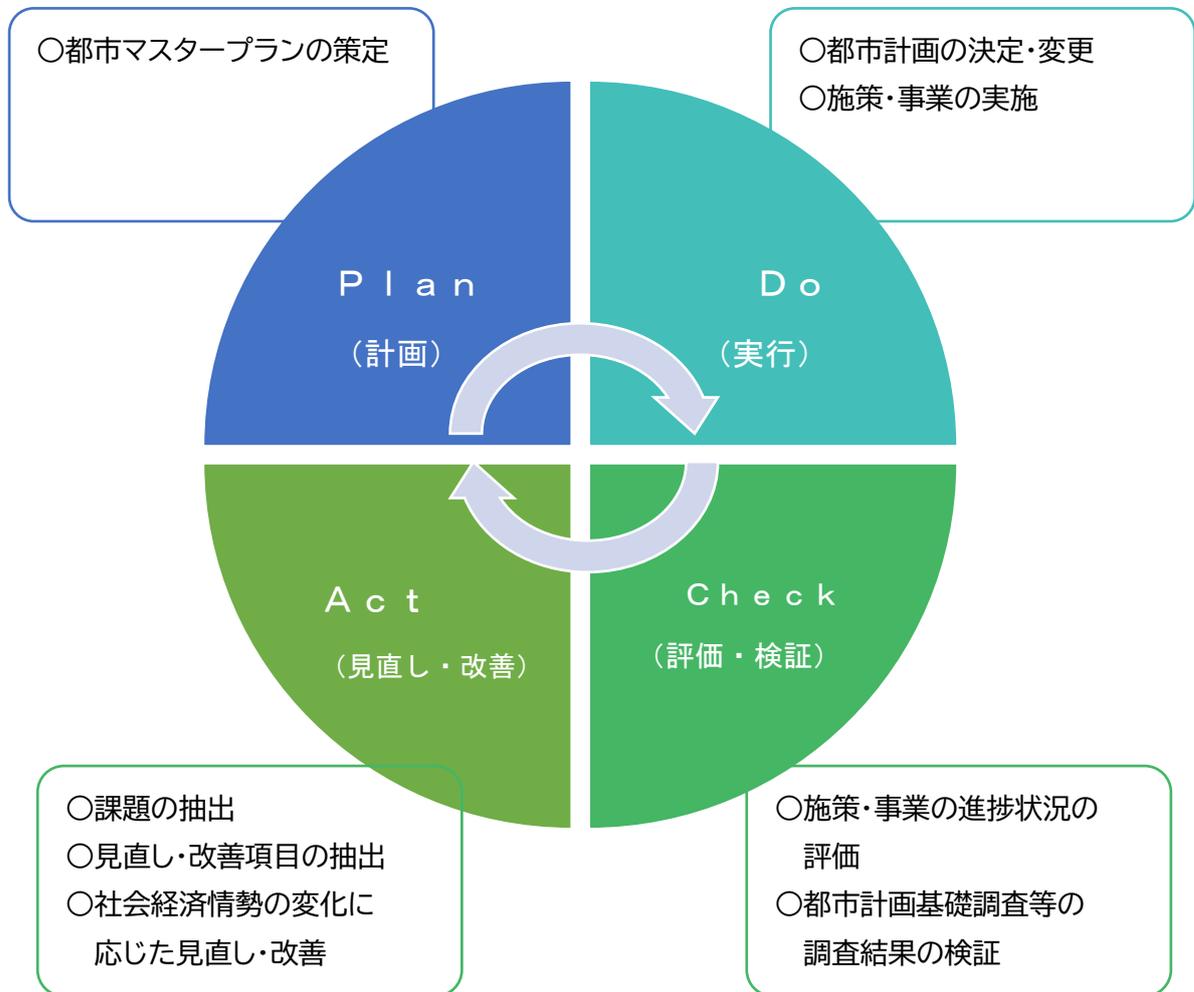


図 PDCAサイクルによるイメージ

(2)都市マスタープランの見直し

都市マスタープランは、長期的な視野で継続的に取り組むものであり、上位計画である総合計画などと整合を図りつつ、社会状況の変化などにも整合させる必要があります。

このため、都市計画基礎調査等の調査結果や、社会経済情勢の変化、総合計画等上位計画の見直しを踏まえ、都市マスタープランの中間検証を実施し、見直しの必要が生じた場合は、都市マスタープランの部分改訂等を検討します。

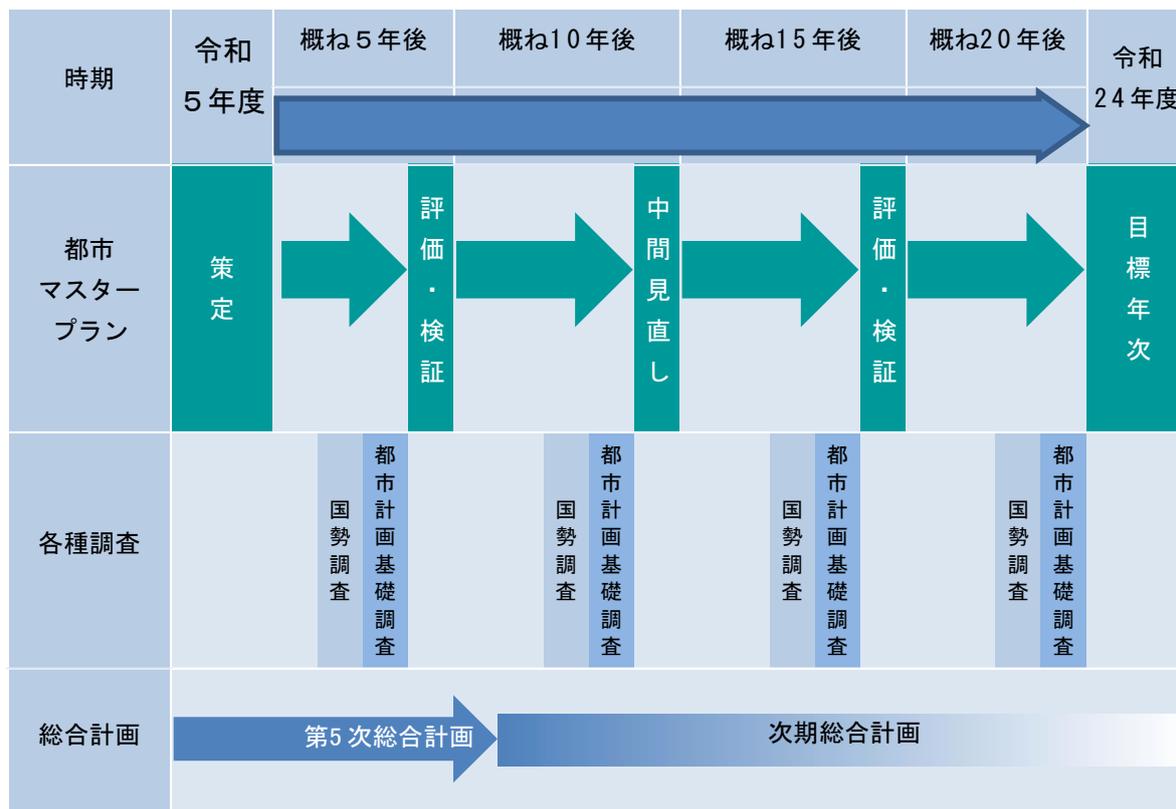


図 都市マスタープランの見直し

第5回策定会議のご意見・ご質問と市の考え方について

ご意見・ご質問	市の考え方
<p>3) 異なるエリアごとに定められている将来像とまちづくりの方針の相互関係について 既成市街地エリア、複合市街地エリア、自然環境保全エリアの3つの地域区分として、それぞれ課題の異なるエリアごとに「将来像」「まちづくりの方針」を定め、市域全体として都市と自然の調和のとれた将来に向けたまちづくりを進めると説明されています。各エリアごとの個別の将来像やまちづくりの方針としては認識できますが、異なるエリアごとに定められた将来像とまちづくりの方針について、それらの相互関係（相補的關係性）について示す必要はありませんでしょうか。それらが示されると八千代市としての個性と共に異なるエリアを包含する市の方向性がより認識しやすくなると思います。</p>	<p>今回の地域別構想（案）における地域区分につきましては、明確に区分するのではなく、地域間の連携もイメージし一部重複した区分設定としています。 なお、地域特性を踏まえた地域間の分担や連携が図れるよう、各エリアに位置する施設の将来都市構造上の位置づけと主な役割を整理した表及び図を追加しました。</p>
<p>・3エリアの縦方向の連携、市民活用提案などの盛り込み 3エリアに地域区分するのはとても良い（わかりやすい）考え方で、各ブロックの課題、解決施策も明確に見えてきていました。 一方、各エリアの縦方向の連携イメージ（市民としてどう移動活用できるか、交流すべきかなど）が見えてくるとより良いなと思いました。 複合都市エリアに住む一市民として考えると、横方向（同エリア内の東西）の移動は多いのですが縦方向は八千代市の先（北は千葉ニュータウン、南は南船橋、幕張方面）に行くための通過地点にしかなくなってないのがもったいなく、本来魅力ある部分に立ち止まらず、市民のお金が他市に流れることにつながっているのではないかと。</p>	<p>縦方向の連携につきましては、将来都市構造図で縦方向の軸として示している、広域幹線道路（国道16号及び（仮称）幕張千葉ニュータウン線）や都市幹線道路（都市計画道路3・3・7号大和田駅前萱田線及び3・4・9号上高野工業団地線）、ふれあいネットワーク軸（新川及び桑納川周辺）などが重要であると考えています。また、ご意見のとおり、それらを市民にわかりやすいよう整理し、共有していくことも重要であると考えております。 それらをよりわかりやすく表現し、地域特性を踏まえた地域間の分担や連携が図れるよう、各エリアに位置する施設の将来都市構造上の位置づけと主な役割を整理した表及び図を追加しました。</p>
<p>「既成市街地エリア」について 旧市街があちこちに残り、人口と年齢構成の推移がほぼ横ばいであり、安定しながらも静かに年輪を重ねている地域といった印象です。今後の計画として、団地や空家の再生、幹線道路の整備、コミュニティ施設の拡充など、現状に即した内容になっていると思います。さらに考慮すべきとしたら、ますます進むと予想される全体高齢化への対応と考えます。身体的に家の周りしか出掛けられなくなり、車や自転車にも乗るのも辛くなった方に対して生活物資を届けるシステム、また近場で集い気軽に会話できる場所を設置運営することが必要になっていくでしょう。これらは、新たに移住してきた方や子育てに専念している方を孤立させないためにも有効となる仕組み創りと思います。</p>	<p>交通に問題を抱えている高齢者等のいわゆる交通弱者に対する移動支援策につきましては、今後、地域公共交通計画等の中で検討してまいります。 また、生活物資を届けるシステムや近場で集える場等につきましては、貴重なまちづくりへのご意見として、参考とさせていただきます。</p>

ご意見・ご質問	市の考え方
<p>自分が暮らしているエリアのことしかわからないので既成市街地エリアに関してのみ申しあげさせていただきます。将来像に関してですが、「人々がつながり、まちのにぎわいと魅力あふれたまちづくり」の人々がつながり、までは良いと思いますが「まちの…」と「…まちづくり」がだぶっているように思います。短いメッセージであるのですからもう少し考えてみてはいかがでしょうか？例えば「人々がつながり、住み続けたい魅力と賑わいにあふれたまちづくり」などいかがでしょうか。空き家を減らしていくことは住み続けられるようになればよいわけです。近年はテレワークに移行している経緯を鑑み住み続けることも可能になってきたと思います。また、p7の、鉄道駅を中心とした様々な都市機能の集積による利便性の高い生活環境とともに、長い歴史と風土の中で育まれた地域文化が地域の魅力という文言がありますが、高齢化及び店舗数は減少、利便性も悪くなってきているのが現状だと思います。なので30年ほど前までは鉄道駅を中心とした…のような表現がよろしいのではないのでしょうか。</p>	<p>将来像につきましては、ご意見のとおり「まち」が重複することや「住み続ける」は重要なキーワードであることから「人がつながり 住み続けたい魅力あふれるまちづくり」と修正いたします。あわせて本文についても一部修正いたします。</p> <p>利便性が悪くなってきた現状の表現につきましては、案においても「居住環境の変化や都市機能の老朽化がみられることから地域の活性化や都市機能の再構築が求められている」との現状説明もしていることから、修正せず案のとおりとさせていただきます。</p>
<p>2) 各エリアの将来像を示す絵について 各エリアの将来像において、それを示す絵として描かれているものと思われませんが、その絵はどのような意図に基づいて描かれているのでしょうか。八千代市の個性を包含する各エリアの将来像を示すうえで理解しやすい絵となっていますでしょうか。 7頁：(2) 既成市街地エリアの将来像 人々がつながりまちのにぎわいと魅力あふれるまちづくり 16頁：(2) 複合市街地エリアの将来像 都市の魅力を活かした誰もが暮らしやすく活力あふれるまちづくり 26頁：(2) 自然環境保全エリアの将来像 水と緑の恵みを活かした自然と都市が調和するまちづくり</p>	<p>各エリアの将来像の絵は、将来像の文言からイメージされる都市の姿の1シーンを切り取ったものです。将来像を補完するものとして表現しています。</p>
<p>・P8 エリアプラットフォーム、P28 グリーンインフラについて、言葉の解説をいただくと助かります。</p>	<p>「エリアプラットフォーム」につきましては、まちなか再生に向けたビジョン実現のために一体となって取り組む人材の集積の場を意味しています。また「グリーンインフラ」につきましては、自然環境が有する機能を社会における様々な課題解決に活用しようとする考え方です。なお、ご指摘の箇所を含め、わかりにくい用語については巻末に解説を記載する予定です。</p>
<p>特に意見、しつもんではありません。12ページの総人口・世帯数の推移 資料：住民基本台帳 人口ビジョンのグラフが違っているような気がします。</p>	<p>既成市街地エリアの人口のグラフを誤って掲載していましたので、正しいグラフに差し替えます。</p>
<p>P17 ○西八千代南部地区の市街化区域への編入推進について 西八千代南部地区は市街化区域に囲まれた特定の範囲であるため、虫食い状に市街化という表現は適切でしょうか。</p>	<p>ご意見を踏まえ「現に市街化が進行しつつあります。」という表現に修正しました。</p>

ご意見・ご質問	市の考え方
<p>自然環境保全エリアに関して25ページの市民の意向で「バスなどの交通環境が不便」とありますが全体の回答に比べてポイントが高く、米本団地、もえぎ野地区、大学町地区などこの地域での公共交通の利便性が私も特に課題だと思います。また、市の北部地域の16号線から464号線にかけての物流倉庫の進出など含めて、今後は市の南北の公共交通対応が絶対に必要ではないかと思えます。</p> <p>また、17ページの(3)まちづくりの方針工業団地の機能向上については八千代市で古くから創業している工場などを守るためにも用途地域の見直しや地域計画は必要です。もうひとつは、私は八千代にずっと住んでいますが災害に強い街だとも思います。しかしながら、いくら災害に強い施設や環境を整備しても、地域の人たちが支え合い、災害時に助け合える人間関係の仕組みも必要だと思います。都市計画課や危機管理課などが連携し災害に強い仕組みを作ってください。</p>	<p>今後コンパクトなまちづくりを進めていく上で、地域公共交通との連携が重要となることから、市の南北の公共交通対応も含めた公共交通施策等につきましては、地域公共交通計画等の中で検討してまいります。</p> <p>また、工業団地につきましては、本計画においても工業拠点として位置付けており、機能向上に努めてまいります。</p> <p>災害に強い仕組み作りにつきましては、地域防災計画や国土強靱化地域計画等と連携し、まちづくりを進めていく上で参考とさせていただきます。</p>
<p>・自然環境保全エリアの八千代カルチャータウンが存在すら知りませんでした… 一市民として、情報があまり効果的に伝わってきていないのかもしれない。 市民的に活用できる施設がまだないなどなのかもしれませんが… カルチャータウンという位置づけ含めて本来的には市民活用の場なのかな？と思っています。 このエリアの拠点としても（既にされていると思いますが）、市民へのさらなる情報発信を期待したいです。</p>	<p>八千代カルチャータウン地区は、民間宅地開発行為により新たな市街地が整備され、令和4年3月25日付けで市街化区域に編入されています。戸建て住宅や大学に加え、学校給食センターや野球場とサッカー場を備えた近隣公園などの公共施設が整備されています。また、市内最大規模の商業・業務施設の建設が予定されています。今後は、市北部地域活性化の拠点となるよう、情報発信を含め努めてまいります。</p>
<p>1) ユニバーサルデザインの理念について (3)まちづくりの方針 ④都市環境 において「ユニバーサルデザイン」は共通の理念であるべきと思います。(1)既成市街地エリア、(2)複合市街地エリアにはユニバーサルデザインの記述がありますが、(3)自然環境保全エリアには記述がありませんでしたが必要ではないでしょうか。</p>	<p>ご意見を踏まえ、都市環境の方針において「多くの人々が利用する公共施設などをはじめ、誰もが利用しやすいユニバーサルデザインによるまちづくりを進めます。」との表現を追記しました。</p>
<p>加えて「文教アカデミア推進エリア」を設定してはいかがでしょうか。 市内のほぼ中心を南北に縦走する国道16号線に沿って、複数の高校や大学が点在しています。これら学校の近くを車で通ると、緑豊かで静かな環境の中にきれいな建物が見られ、都心の学校とは異なる趣きがあると思います。その反面、当方の身内にも生徒として通っていた者が複数名おり、「交通の便が良くなかった」「学校から少し離れると通信できなくなった」等の声が聞かれました。そこで、国道を背骨として①各学校及び主要駅を繋ぐ巡回バスの開通、②高速通信インフラ及び各校の活動を紹介しながら相互交流の機会を提供するWebサイトやシステムを設置して、仮想的な総合学校を設立してはいかがでしょうか。</p>	<p>市北部地域等に立地する高等学校や大学につきましては、各校でスクールバス等を運行していることから、巡回バス等については検討しておりませんが、既存の交通サービスの維持、向上や、今後の公共交通のあり方等につきましては、地域公共交通計画等の中で検討してまいります。</p> <p>また、高速通信インフラ等につきましては、貴重なまちづくりへのご意見として、参考とさせていただきます。</p>

◆八千代市都市マスタープラン地域別構想（案）に寄せられたご意見と市の考え方

No	該当ページ (素案中)	ご意見の概要	ご意見に対する市の考え方	修正等
1	65, 66	<p>既成市街地の定義 既成市街地という言葉が使われております。この言葉は都市計画法で定義されていますので、市民に視覚的に理解しやすい方法（見える化）で情報提供が望ましいです。</p> <p><定義> 1haあたり40人以上が連たんしている土地～ 従って250mメッシュでは250人です。</p> <p>この資料は全体構想のP16に使われておりますが交通カバー率がかぶさっているため見にくい です。まずは大きな図で提示し、エリアがわかるように括り線があるとよいと思います。つづ けて</p> <ul style="list-style-type: none"> ・公共施設 ・福祉・医療施設 ・商業施設 ・交通等 <p>を個別に重ねることで、市民からありたいまちの姿に関するアイデアが出ますのでそのアイ デアを総括する方法で都市マスをもとめてください。</p>	<p>地域別構想（案）における既成市街地は本市の市街地の成り立ちから京成本 線沿線地域を示すエリアの呼称として使用しており、首都圏整備法で定める 既成市街地を示すものではありません。</p> <p>ご意見にあるような分析につきましては、令和2年度に都市構造分析として 行っており、第2回八千代市都市マスタープラン策定会議の参考資料として 市ホームページに掲載しております。なお、計画書にはスペースの関係で表 示を省略しておりますのでご了承ください。</p>	
2	65～68	<p>地域区分の細分化 市街化区域と市街化調整区域ではまちづくりの方向性が180度異なります。エリアとして複合 市街地と区分するのはともかく細分化しませんと「良好な住環境」、「豊かな自然環境」の双 方を実現するために解決したい課題が不明確になります。「見える化」の努力をすることで市 民から有効なアイデアの提案が生まれると思います。</p>	<p>市街化区域と市街化調整区域の方針につきましては、市全体で考える必要が あることから、全体構想P41～44に方針を示しております。</p> <p>市街化区域であっても駅から離れた地域があり、また、市街化調整区域で あっても、駅に近接する地域があるなど、同じ区域区分であっても状況は 様々です。</p> <p>このため、今回の地域別構想案における地域区分につきましては、市街化区 域と市街化調整区域で区分するのではなく、人口動向や地理的条件、市街地 の形成過程等、地域の状況や課題等が共通する、京成本線沿線を中心とした 地域、東葉高速線沿線を中心とした地域及び市北部の自然豊かな地域の3つ に区分しております。</p> <p>いただいたご意見は、今後のまちづくりの参考とさせていただきます。</p>	
3	65～ 68, 77, 87	<p>オーバーラップした区域の取扱い 既成市街地エリアと複合市街地エリアが重なったところは何の様な対応をするのか不明確で す。特に勝田台地区は両者に大きく跨り、実際に表現が異なっております。</p> <ul style="list-style-type: none"> ◆既成市街地エリア P13 勝田台駅南口駅前広場の整備 にぎわいの創出や利便性向上のための駅前広場等の再整備 ◆複合市街地エリア P23 広域利用に配慮した駅周辺の土地利用 にぎわいの創出や利便性向上のための駅前広場等の再整備 <p>同一区域ですから統一されてしかるべきと思います。 その他重なった部分は実際に居住している市民にとつてあいまいさが残ります。</p>	<p>今回の地域別構想（案）における地域区分につきましては、明確に区分する のではなく、地域間の連携もイメージし一部重複した区分設定としており ます。また、このエリアが重なる部分はどちらのエリアの特性も有する地域で あると考えております。</p> <p>なお、まちづくりの方針図につきましては、各エリアのまちづくりの方針の うち、特徴的なものを中心に記載することで、各エリアの特徴を表現して おります。</p>	

No	該当ページ (素案中)	ご意見の概要	ご意見に対する市の考え方	修正等
4	65, 69, 74	<p>地域別構想における20年間の街づくりの方針について まず、八千代市を3つのエリア（既成市街地、複合市街地、自然環境保全エリア）に分けると という形についてはその通りだと思います。 その中で八千代台で業務に従事している者からしますと、八千代台、大和田、勝田台を含む既 成市街地エリアは、市全体の4割の人口であり高齢化率が市全体より5ポイント多いというデー タをひしひしと実感しております。 これについての活性化については、まず道路交通網の整備と空き家などの整理で決まった部分 を作り出し、緑が丘同様の高層マンションの導入により人口増を促したい。 また、高津団地等については八千代市とURで調整して、老朽建物の建て直しとエレベータの導 入など新規住民への誘導付加価値が必要と考えます。</p>	<p>既成市街地エリアにつきましては、地域別構想案のP10既成市街地エリアの まちづくりの方針に基づき、京成本線沿線の活性化や、都市計画道路等の整 備を進めてまいります。</p>	
5	67, 78, 79	<p>緑が丘に代表される複合市街地エリア。 市全体の52%が住み、高齢化率も市全体から6ポイント低いといういまや八千代台に代表され る既成市街地エリアを抜き、八千代市最大の人口集積と活力を誇るエリアとなっております。 これは20年前に東葉高速の開通と共に開発が着手され、計画的交通網並びに高層マンション化 の街づくりなど、八千代台と違い、新しい具体的整備がなされた結果であります。 市街化調整区域の無秩序な進行があるというが、この辺の事案については市全体の人口調整の もととなる為、八千代台地区の人口増のバランスを含め、市の介入により操作して頂きたいと 考えている。 既成市街地と複合市街地のバランスの均衡が八千代市の取るべきスタンスであると考えてい る。</p>	<p>今回の地域別構想（案）における地域区分につきましては、明確に区分する のではなく、地域間の連携もイメージし一部重複した区分設定としておりま す。 各エリアごとのまちづくりの方針に基づくとともに、地域別構想（案）P3で 整理している、将来都市構造における位置付けを踏まえ、地域間の分担や連 携が図れるよう努めてまいります。 市街化調整区域につきましては、全体構想（案）P42（2）市街化調整区域の 方針で示すとおり、今後は、人口減少に伴い市街地の人口密度の低下が懸念 されております。このため、都市計画法第34条第11号の区域指定制度につい ては見直しを進めることとしておりますが、既存集落の生活環境の保全を図 るため、必要な範囲内で、自己居住用住宅の建築を可能とするなど、地域の ニーズ等を把握しながら見直しを図ってまいります。</p>	
6	72, 75	<p>■若い世代の共感を生む洗練された街ヘリノベーション 八千代市の認知度を上げ若い世代が住み継いでいくような施策を行うことが必要。その一環と して、古き良き八千代市の建物や商店街のレトロさを残したリノベーションなどを進めていく ことを提案。 中でも、空き家をリノベーションの対象とし有効活用することで、市民の関心事でもある「空 き家が増えている」事に対し、市としての方針を示すことを期待。</p> <p>※空き家活用に対する具体例 ・商品在庫を抱える業者や企業に対して倉庫として貸し出す。 ・古民家カフェとしての再生、まちづくり ・プチ移住と称し、農業希望者や地方移住希望者への移住支援を行う。 移住者への市内ツアーを組むなど、移住後の具体的なイメージをもってもらう。 ・リモートワークが増えている今こそアピールすべき。 ・リフォームの際に八千代市内の業者を使うことを条件に市から助成金をだすなど、市内の経 済の活性化を図る。</p>	<p>八千代市の認知度を上げる施策に関するご意見につきましては、担当部局と 共有し、今後のまちづくりの参考とさせていただきます。 空き家の対策につきましては、地域別構想（案）P11「〇既存住宅ストックの 有効活用」において方針を示しております。また、令和3年に八千代市空家 等対策計画を策定し、空家の活用・市場への流通促進を位置づけ、空家の利 活用や老朽化した空家等の除却の促進について取組を進めております。 なお令和4年度より空家バンクに登録された空家を居住のために購入し、市 内施工業者によりリフォームを行う場合の補助制度を創設しております。</p>	

No	該当ページ (素案中)	ご意見の概要	ご意見に対する市の考え方	修正 等												
7	72, 81, 91	<p>市民の意向のアンケートの解釈、P8、P17、P27より抜粋 土地利用に関するアンケートです。</p> <table border="1" data-bbox="360 288 1099 416"> <tr> <td>エリア区分</td> <td>わからない、該当なし</td> <td>全体</td> </tr> <tr> <td>既成市街地エリア</td> <td>21.2%</td> <td>31.8%</td> </tr> <tr> <td>複合市街地エリア</td> <td>36.5%</td> <td>31.8%</td> </tr> <tr> <td>自然ゆたかなエリア</td> <td>26.9%</td> <td>31.8%</td> </tr> </table> <p>既成市街地エリアでははっきり意見を述べているということです。従って個別の意見にしっかり耳を傾け詳細に分析する必要があります。</p> <p>複合市街地エリアではわからないがなぜ多いのでしょうか。このエリアは相対的に年齢が若く問題意識を持っている人が多いと想定されるにも関わらずわからないが突出しています。これは行政がピックアップした課題以外に多方面の課題が山積して回答できないという意味表示です。従って自由記述など個別の意見を詳細に分析しませんが市民の意向と問題解決とはかけ離れた可能性があります。</p> <p>たった一つのデータだけでも分析が不十分と感じる部分があります。自由記述などより詳細に分析する姿勢が欲しいと思います。これを実現することが市民に寄り添う行政と評価される一つと思います。</p>	エリア区分	わからない、該当なし	全体	既成市街地エリア	21.2%	31.8%	複合市街地エリア	36.5%	31.8%	自然ゆたかなエリア	26.9%	31.8%	<p>市民アンケート調査につきましては、自由意見を含めた分析を踏まえて計画を策定しておりますが、計画書にはスペースの関係で内容を省略しております。</p> <p>また、市民アンケート調査において「わからない、該当なし」といった回答が多いことにつきましては、これまで都市計画に関する情報提供等が不足していたことが大きな原因であると考えております。今回都市マスタープランの策定に当たっては、新たに都市計画に関する子供向けホームページや、都市マスタープランの説明動画を作成するなど、情報発信に努めてまいりましたが、引き続き、住民参加のきっかけとなるよう情報発信に努めてまいります。</p>	
エリア区分	わからない、該当なし	全体														
既成市街地エリア	21.2%	31.8%														
複合市街地エリア	36.5%	31.8%														
自然ゆたかなエリア	26.9%	31.8%														
8	72, 81, 91	<p>アンケート結果の対策 アンケート結果で明記されている内容についての対策が記述されていない。例えば、空き家が増えている。敷地に複数家が建つ対策は？駅前規制緩和で解決できないと思います。むしろ規制を設けたり、デザインコードを決めたりすることが必要になってくるかと思えます。</p>	<p>空家や敷地の細分化など市全体に共通する課題に対する方針につきましては、全体構想に示しております。例えば空家については「■既存住宅ストックの有効活用や土地利用転換の促進」に示しております。また、敷地細分化防止については、地区計画等の活用が基本と考えており、全体構想P41(1)住宅地に示した各住宅地の種類ごとに方針を示しております。</p> <p>なお、地域別構想は地域で特筆すべき内容を中心に方針を示しております。</p>													
9	72, 81, 91	<p>アンケート結果の対策 道路が狭く自転車が通行しづらい等についての対応がありません。自転車やウォークアブルなまちづくりへの対策、一方通行化や自転車レーン、専用道等の検討を明記すべきと考えます。</p>	<p>道路など市全体に共通する課題に対する方針については、全体構想に示しております。全体構想P50④歩行者や自転車が利用しやすい道路の整備方針が対策となります。</p> <p>なお、個別具体の事業等につきましては、それぞれ個別計画等の中で検討してまいります。</p>													
10	72, 81, 91	<p>アンケート結果の対策 アンケートは住民の意見でその街の課題です。既存市街地は特にそれに対する方策をしっかりとたてることが重要かと思えます。</p>	<p>既成市街地に限らず、アンケート結果につきましては、地域の課題と捉え、計画を策定しております。今回の地域別構想のエリア分けを課題別のエリア分けにしたこともアンケートの結果等を踏まえたものです。</p> <p>いただいたご意見は、今後のまちづくりの参考とさせていただきます。</p>													

No	該当ページ (素案中)	ご意見の概要	ご意見に対する市の考え方	修正 等
11	74	<p>将来都市構造における位置づけの既成市街地エリアについて ①八千代台駅周辺活性化のまちづくりの一環として以前あった八千代台駅高架線化の計画の記載がありませんが、計画そのものが白紙（頓挫）に戻ったということですか。現状及び将来の考え方について記載をして頂きたい。</p>	<p>京成線沿線地域の活性化の方法として京成線の高架化について検討しておりますが、現状では費用対効果が国に事業採択される基準を満たせない見込みであるため、高架化事業の検討を取りやめております。 八千代台駅周辺の将来の考え方等につきましては、地域別構想（案）のP10（3）まちづくりの方針 ○京成線沿線の活性化の方針等を記載しております。</p>	
12	74	<p>将来都市構造における位置づけの既成市街地エリアについて ②八千代台駅西口ロータリーは、狭いエリアに東洋バス、京成バスの発着場所に使用しており、昨年の12月に動線（バス運転手から見て人や車の動きが把握しづらい？）の関係から市役所～八千代中央駅～八千代医療センター行きの発着場所が変更となり、かつ、今年の11月1日から旧八千代台公共センター解体工事（但し、11/17時点では工事は開始となっていない）の関係から上記のバスの発着場所が線路側の車道に変更になったが、小手先の変更ではなく、抜本的な改善方法（ロータリーの拡張や八千代台公民館側の道路を活用して発着場所の変更）の考え方ありませんか。考え方等があればまちづくりの一環として記載をして頂きたい。 又、旧八千代台公共センター解体工事が終了後の考え方（更地として放置する、バスの発着場所に利用する、新たな建物を構築する）があれば記載して頂きたい。バス利用者をタライ回しする考え方は避けて頂きたい。</p>	<p>地域別構想（案）のP10○駅前広場等の再整備において「八千代台駅 及び勝田台駅については、地域のにぎわいの創出や交通結節点としての利便性の向上を図るため、駅前広場等の再整備を検討します。」と方針を記載しております。 このことから、旧八千代台公共センター解体後の跡地については、当面の間、暫定的な利活用を考えております。 なお、解体工事の際の安全性を確保するため、施設に隣接するバス停を移設しましたが、解体工事完了後には、元に戻す予定です。</p>	
13	74	<p>P10 ○駅前広場等の再整備 八千代台公共センターはまもなく解体されることになっており、近くの千葉興銀は転出し空きビルになっています。 この様に、八千代台駅西口は大きく変貌する時期に来ており、将来的な街のビジョンの創作が急がれます。 八千代台自治会を含めたエリアプラットフォームを早急に立ち上げ、街のビジョン作成が望まれます。 ビジョンが出来るまでの公共センター解体後の跡地は、ベンチを置き、住民の憩いの場としての活用が望まれます。</p>	<p>地域別構想（案）P10「○京成線沿線の活性化」に記載の各方針に基づき、八千代台駅周辺地域についても、活性化を進めてまいります。 なお、京成線沿線地域の活性化を図るため、現在、京成線沿線のまちづくりビジョンについて検討しております。 このことから、旧八千代台公共センター解体後の跡地については、当面の間、暫定的な利活用を考えております。</p>	
14	74	<p>P10（3）まちづくりの方針 （1）景観 景観を整えるためには景観条例が必要と思われるが、八千代市の景観条例や景観計画はいつ作成されるのでしょうか。 千葉県の景観行政団体は添付のようになっています。 景観計画を策定していない理由は何でしょうか。策定の予定はありますか。</p>	<p>景観につきましては、これまでも地区計画制度の活用や屋外広告物表示・設置の適正化等により、良好な景観の形成を図ってまいりました。 現在、景観行政団体への移行に向けた検討を行っております。景観条例及び景観計画につきましては、景観行政団体への移行後に改めて検討いたします。</p>	
15	74	<p>P10（3）まちづくりの方針 （2）まちづくり まちづくりを進めるのあたっては、根拠となる条例が必要であり、千葉市の「市民自治によるまちづくり条例」の様な条例を作成すると、まちづくりが進め易くなると思いますが如何でしょうか。</p>	<p>市民自治に関する条例につきましては、担当部局と共有し、今後のまちづくりの参考とさせていただきます。 なお、まちづくりの推進体制につきましては、今後検討を予定するまちづくり推進の方策に整理いたします。</p>	

No	該当ページ (素案中)	ご意見の概要	ご意見に対する市の考え方	修正等
16	74	<p>P10 駅前広場等の再整備 周辺の様々な団体によるエリアプラットフォームの形成が述べられていますが、いつから発足でしょうか。 想定されている団体はいつ決まるのでしょうか。 八千代台駅周辺の整備予算額はいくらかでしょうか。また、いつから整備開始を想定しているのでしょうか。</p>	<p>駅前広場等の再整備につきましては、現時点では事業の具体的なことについては申し上げられる段階にありませんが、今後事業等について具体的に検討する段階になりましたら、改めて広報等でお知らせいたします。 なお、個別具体の事業等につきましては、それぞれ個別計画等の中で検討してまいります。</p>	
17	74	<p>アンケート結果の対策 駅前整備関連は規制緩和して高層ビルを建てるように感じますが、空きビルが目立つ現状にあっているか疑問に感じます。八千代台の特徴は戸建て住宅が多く緑が多い街並みで、これが「人がつながり住み続けたい魅力」だと思います。コンクリートを増やす方向は違和感がありますし、アンケート結果にも出ているかと思えます。</p>	<p>京成本線沿線地域の活性化を図るため、八千代台駅周辺につきましては、今後、整備方針等を策定したうえで、地域の特性を活かした整備や良好な市街地環境に資する建築物を誘導する必要があるものについて「都市計画の見直し」や「規制緩和」を行うこととしております。 市民アンケート結果につきましては、市ホームページに掲載しておりますが、八千代台地域では「問11 住み続けられる街づくり」や「問14 活力ある工業・産業・商業に向けたまちづくりについて」において「駅前広場の拡充や、駅周辺の活性化を進める」「駅周辺の商業地を活性化させる」といった回答の割合が特になくなっております。 なお、戸建て住宅地や緑を高層ビル等に変更することは想定しておりません。</p>	
18	83	<p>緑が丘地区に新設される小学校 つい先日議会で令和8年度に小学校が開設されると教育委員長より宣言がありました。該当地域は線引きもしていない地域です。それだけに将来を見据えた計画策定が必要と感じます。20年あるいはそれ以上のロードマップを描いて欲しいと思います。 単に小学校の機能だけを新築するのではなく、将来高齢化が進展した場合に備えて転用の可能性を踏まえてしっかりとした計画をお願いします。</p>	<p>新たに建設される小学校の校舎につきましては、令和8年度に供用開始とすることを目標にしております。該当地区につきましては、地域別構想(案) P19「西八千代南部地区の市街化区域への編入推進」で示すとおり「市街化調整区域」ではありますが、八千代緑が丘駅に近接するなど、現に市街化が進行していることから、地区計画等を活用し、市街地としてふさわしい良好な市街地環境の整備・保全を図ることとしております。いただいたご意見は、担当部局と共有し、今後のまちづくりの参考とさせていただきます。</p>	
19	93~95	<p>自然環境保全エリアについては、更なる大学誘致による学園都市構想で八千代市に将来定住する若年層の開発を促し、老人ホームなども含め福利厚生エリアの構築も必要である。 また、里山、谷津田を活かし千葉ニュータウンのような自然共生大型公園の設置等、エリアを決めて計画的配置することが肝要と思われる。</p>	<p>現在のところ、更なる大学誘致や大型公園の設置等は予定しておりませんが、自然環境保全エリアにつきましては、農地や谷津・里山等の自然環境を保全するとともに、八千代カルチャータウン地区や道の駅やちよ等を活用し、地域の活性化を図ってまいりたいと考えております。</p>	
20	95	<p>■荒地、耕作放棄地、未利用地の活用 いずれのエリアの土地利用現況割合においても、荒地や耕作放棄地の占める割合は少なくないと感じた。これらをどうすべきか、八千代市としての姿勢を明文化することを期待。 ※活用具体例 ・後継者や農業従事希望者を全国から募集し、土地や重機を廉価で貸し後継者の育成をする。 ・近年エコ志向が高まっており、地権者から土地を借りる、もしくは買取り整備し、アグリツーリズム、エコツーリズム、グリーンツーリズム、SDGsを学べるツアーの企画。 それらの体験型宿泊施設の誘致。 ・地産地消(千産千消)での食育を体験できる施設</p>	<p>ご意見を踏まえ、地域別構想(案) P31「〇八千代ふるさとステーション等の活用について」において「地産地消の推進並びに」の文言を追加いたしました。 なお、令和3年策定の「八千代市第2次農業振興計画」において、耕作放棄地やこれからの農業についての方針を示しております。個別具体の事業等につきましては、それぞれ個別計画等の中で検討してまいります。</p>	○

No	該当ページ (素案中)	ご意見の概要	ご意見に対する市の考え方	修正等
21	全体	<p>参考資料の八千代市都市マスタープラン全体構想（案）によれば、目標年度は2042年度と記載されていますが、今回、対象となっている八千代市都市マスタープラン地域別構想（案）に記載されている内容も2042年度までに全て実現する考えですか。又、計画スケジュール等の内容（短期・中期・長期）案もあれば、記載して頂きたい。</p>	<p>都市マスタープランはおおむね20年後の都市の将来像を展望し、その実現を目指しておりますが、広域幹線道路等整備には長期間を要するものがあり、より長期的な展望を含んでおります。 また、都市マスタープランは「市町村の都市計画に関する基本的な方針」であり、具体の事業を示す計画ではないことから、本計画内にスケジュール等を記載してはおりませんが、ご意見につきましては、今後具体的な施策や事業を進める際の参考とさせていただきます。</p>	
22	全体	<p>まず、市民に意見を求めているようでは、課題を把握し実行していない証拠ですね。</p> <ol style="list-style-type: none"> 一番大切なことは、せっかく増えた人口をどう生かすか。 子供達が地元に残りたいと思う環境を整備すること。働き手となった時、都心（他地域）へ流出することを防ぐこと。 ベッドタウンとしての機能が充実し効率よく生かされていること。（埼玉県越谷市や川口市をモデルにすると良いでしょう） 八千代市内にはレジャー施設がない。市街化調整区域の利用・活性化のため、プールやアスレチック施設があると良いでしょう。（しらこぼと水上公園（埼玉県越谷市）） 農のある暮らしを求める人もいますので、市街化調整区域を整備し販売（誘致）する。（飯能市をモデルにすると良いでしょう。） <p>※上記はいずれも交通アクセス（道路 + 電車）が良いことが前提となります。 千葉県の道路評価是最悪です。渋滞が緩和されるよう整備することは重要課題です。</p> <p>※東葉高速鉄道や商業施設、商店などの連携・誘致も効果的です。 東葉高速鉄道下を商店（飲食店）などへ賃貸すると、建設費用の回収が期待できます。（都心の高架下を参考にしてください） 緑が丘で言えば、イオンにUNIQLO と GU は子育て世代に必須です。路面店の蔦屋書店やスターバックスも良いですね。おしゃれ × 映えは必須です。 京成線沿いの昔ながらも、おしゃれ × 映え にすることで発展します。</p>	<p>増えた人口をどう生かすかや流出の防止等につきましては、令和3年3月策定の第2期八千代市まち・ひと・しごと創生総合戦略において「やちよの魅力」を創出し、新しい人の流れをつくる」及び「魅力あるしごとをつくり、地域経済の稼ぐ力を高める」を基本目標に掲げており、本市の施策上重要な課題としてとらえております。</p> <p>市街化調整区域の整備等につきましては、全体構想（案）P42（2）市街化調整区域の方針で示すとおり、今後は、人口減少に伴い市街地の人口密度の低下が懸念されております。このため、都市計画法第34条第11号の区域指定制度については見直しを進めることとしておりますが、既存集落の生活環境の保全を図るため、必要な範囲内で、自己居住用住宅の建築を可能とするなど、地域のニーズ等を把握しながら見直しを図ってまいります。</p> <p>なお、地域別構想（案）P29「〇広域幹線道路沿道の土地利用の誘導」において、国道16号沿道の大規模流通業務施設や沿道施設等の立地を誘導することで、広域幹線道路の沿道にふさわしい土地利用を図るとしてはありますが、ご意見を踏まえ、文言を修正いたします。</p> <p>東葉高速鉄道高架下につきましては、東葉高速鉄道株式会社において、店舗や事務所、駐車場など様々な用途で活用しているところであり、今後、新規店舗の建設や新規テナント誘致により児童発達支援施設等の入居が予定されています。また、商業施設等との連携につきましては、包括連携協定等を結び、地域の活性化や連携の強化を図っております。</p> <p>その他いただいたご意見は、担当部局と共有し、今後のまちづくりの参考とさせていただきます。</p>	○

No	該当ページ (素案中)	ご意見の概要	ご意見に対する市の考え方	修正等
23	全体	<p>【八千代市の課題】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・ベッドタウンとしての機能不足 ・小・中学校問題※最重要課題 ◎小学校はスクールバスを活用して生徒数が減っている小学校へ、中学校増設を急いでください。 ・市内では買い物・レジャーが完結しない ・アクセスの悪さ（道路状況に加え、東葉高速鉄道運賃が高額なため車移動を選択） ・おしゃれ × 映え がない <p>【八千代市の未来】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・ベッドタウン機能充実 = 住民税の安定確保 ・市外利用者からの収益が実現できれば、市役所建て替えも身近になってくるでしょう。 <p>八千代市の発展を心より期待しております。</p>	<p>都市マスタープランの策定に当たっては、都市構造分析や市民・高校生アンケート調査等を実施し、ご意見にありますような本市の現況や課題を整理し、全体構想（案）において、第1章現況と課題として記載しております。また、これら現況や課題を踏まえ、全体構想（案）及び地域別構想（案）を作成しております。</p> <p>いただいたご意見は、担当部局と共有し、今後のまちづくりの参考とさせていただきます。</p>	
24	その他	<p>「市内にドッグラン施設の造成をお願いしたいです」</p> <p>東葉高速鉄道の八千代線が丘～勝田台沿線に八千代市の人口が集中しており、その分犬を飼っている家庭も多く、八千代市のコンセプトにもある暮らしやすい街の一環としてもドッグランは今の時代には重要な施設だと思われれます。</p> <p>若い世代の家庭から一人暮らしの年配の方まで、朝夕の散歩風景は日常になっています。市の中心部にある県立八千代広域公園は現在大規模な工事を行っていますが、その一画にドッグラン施設を設けることは出来ないでしょうか？</p> <p>既存で言えば図書館裏側～陸上グラウンド周辺には広い芝生の広場となっており、あのような広場をもっと有効活用出来ないものかといつも考えています。</p> <p>周辺の市、特に印西市や松戸市には市営及び私営のドッグランが充実しており、八千代市在住者でドッグランに行ける人は市外の施設を利用しています。</p> <p>行ける方ならまだマシですが、車を持っていないかたり、年配の方で自身で車の運転が出来ない方は、市外の施設に行くことすら出来ません。</p> <p>犬仲間では印西市が羨ましい、〇〇市が羨ましい、どうして20万人も人口がいる八千代市にはないのか？という話題が出てきます。</p> <p>来年度、八千代台東地区に複合施設が完成予定で、その中に八千代市初のドッグランが出来るという情報は市のホームページで拝見しましたが、先に言いましたように人口が集中している地域で、八千代広域公園であれば、市の中心の中の中心にあり、駐車場も完備されているのでこれ以上ない条件が揃っていると思うのですが。。。是非とも八千代市第二弾をドッグランが出来ることを願っております。</p>	<p>県立八千代広域公園につきましては、現在、千葉県により整備が進められております。千葉県に確認したところドッグラン施設の計画はないとのことですが、いただいたご意見は、担当部局と共有し、今後のまちづくりの参考とさせていただきます。</p>	
25	その他	<p>都市計画には各分野専門家へ依頼し、分野別に行うのではなく連携をとって実行することを希望します。これらにかかる経費は、のちに回収できるでしょう。</p> <p>今の八千代市の対応は後手後手、中途半端です。専門家へ依頼することで最善策をスピード感を持って対応・実行できます。</p>	<p>いただいたご意見は、今後都市計画を見直す際の参考とさせていただきます。</p>	

No	該当ページ (素案中)	ご意見の概要	ご意見に対する市の考え方	修正 等
26	その他	<p>■官民一体となった SNS を利用したブランディング 八千代市は豊かな自然が魅力だが、全国にはそのような場所は無数に存在するため、他と差別化を図ることができる都市や観光地をブランディングし、全国にアピールしていくべき。</p>	<p>観光振興やシティプロモーションにつきましては、令和4年策定の八千代市観光振興計画や令和3年策定の八千代市シティプロモーション推進指針等に基づき進めております。 いただいたご意見は、担当部局と共有し、今後の取組みの参考とさせていただきます。</p>	
27	その他	<p>■インバウンド事業の誘致・創設 成田空港からのアクセスの良さを生かした、市外・国外からの集客を望めるような魅力的な事業の誘致・創設を市が主体となって行うのはどうか。(細かいところでいえば、現在は市民向けのイベントが多いため、市内だけではなくもっと市外からの集客を見込んだイベントに視野を広げる。)</p>	<p>交流人口の創出や新たな観光資源の発掘につきましては、令和4年策定の八千代市観光振興計画においても、基本方針として掲げており、重要な課題であるととらえております。いただいたご意見は、担当部局と共有し、今後の取組みの参考とさせていただきます。</p>	

