

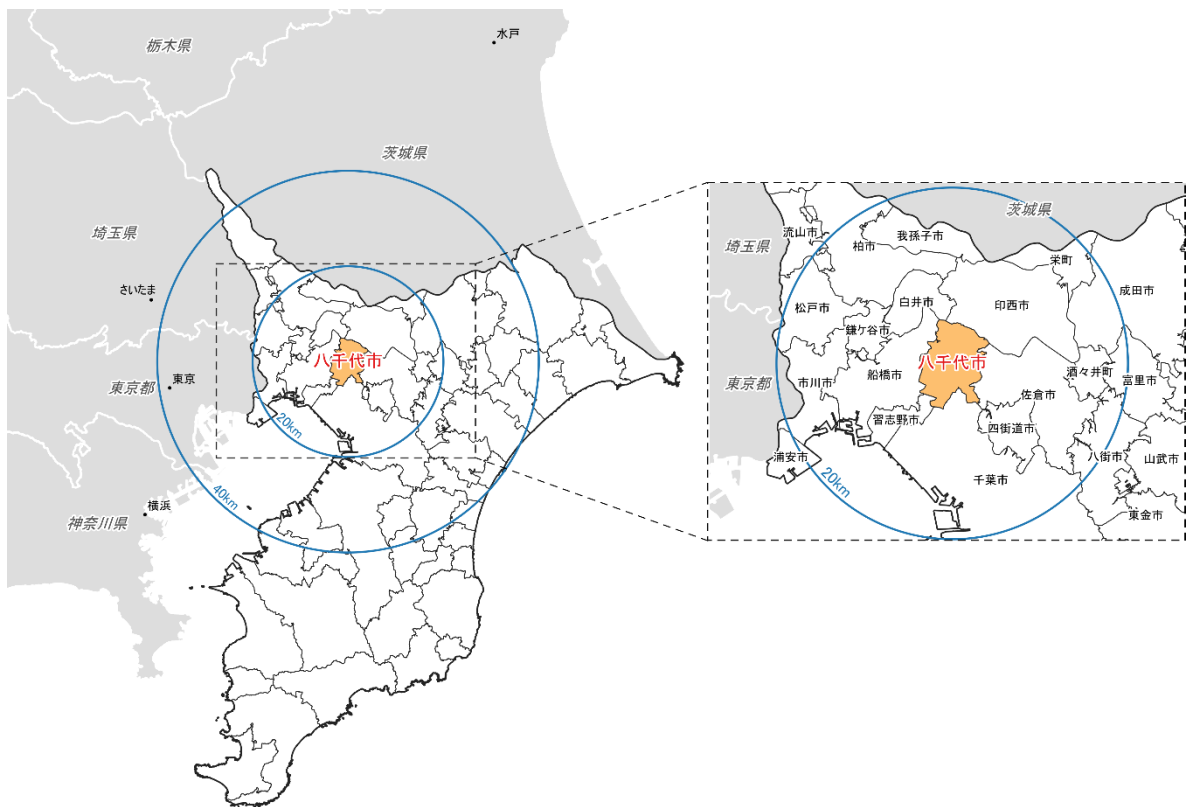
1

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きました。



位置概要

資料：国土数値情報をもとに加工

(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月の東葉高速線開通に合わせ、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るなど、令和2（2020）年3月には20万人都市となりました。

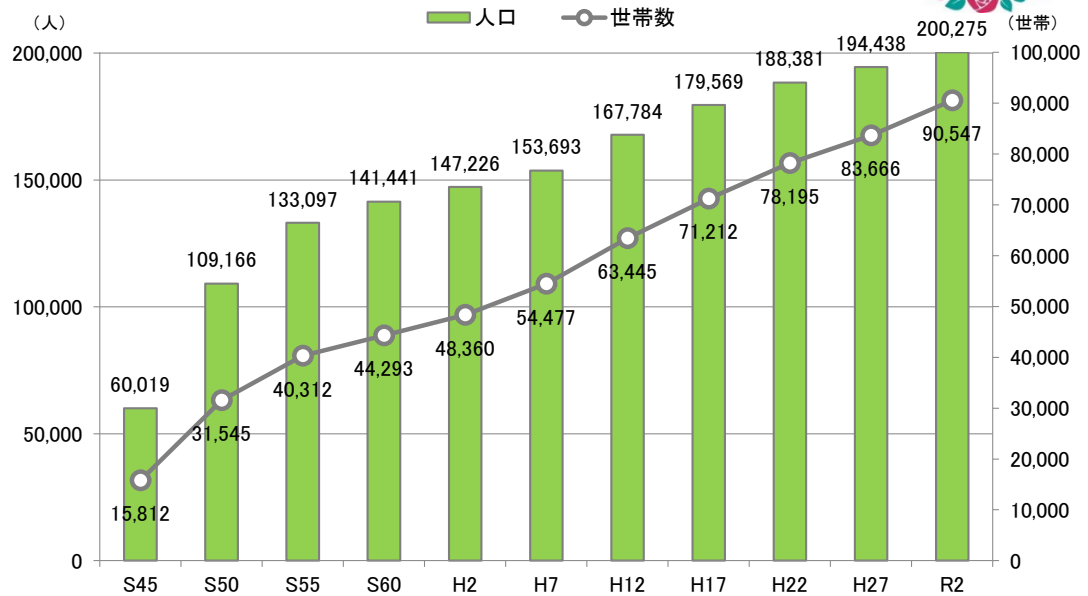
八千代市のあゆみ

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	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。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「ふるさと川モデル河川」に指定
平成 8 (1996) 年	東葉高速線開通
平成 9 (1997) 年	市制施行30周年を迎える。八千代ふるさとステーションオープン
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	東葉高速線開通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

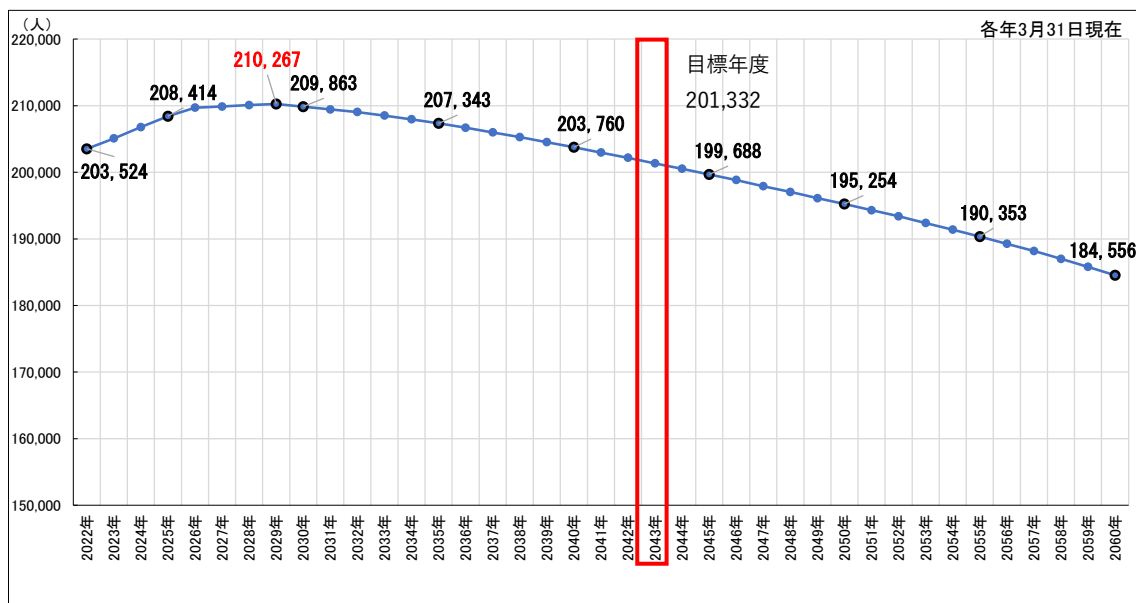
- ・人口、世帯数ともに現在も緩やかに増加を続けており、令和2（2020）年には20万人都市となっています。



人口及び世帯数の推移

資料：住民基本台帳

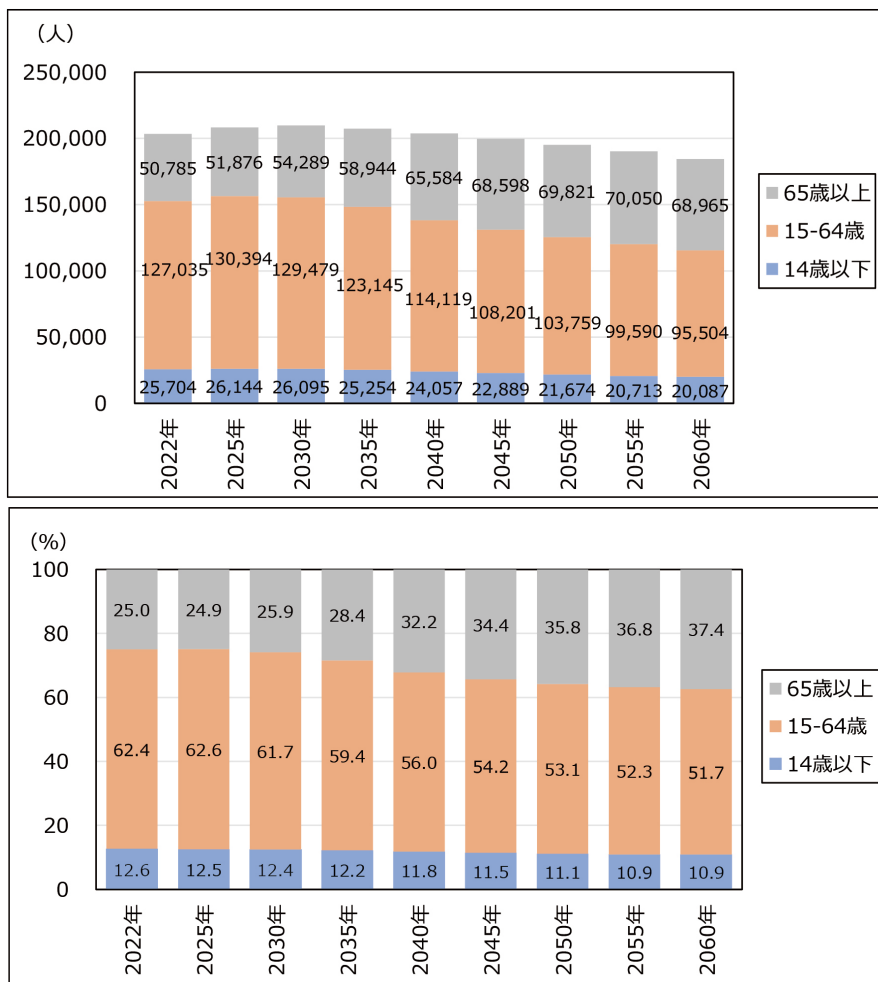
- ・令和5（2023）年3月に改定した、八千代市人口ビジョン（以下「人口ビジョン」とします。）における将来人口推計において、本市の総人口は、令和11（2029）年までは約21万人と増加を続け、これをピークとして以後は全国の傾向と同様、減少に転じ、令和22（2040）年には約20万4千人、令和32（2050）年には約19万5千人、令和42（2060）年には約18万5千人にまで減少すると予想しています。都市マスタープランの目標年度は2042年度であり、人口ビジョンでは目標年次の想定人口を約20万1千人としています。



八千代市将来人口推計

資料：八千代市人口ビジョン(R5.3)をもとに加工

- ・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、年少人口及び生産年齢人口は令和7（2025）年以降で減少、老年人口は令和37（2055）年まで増加し、以後は緩やかに減少に転じ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25.9%、令和22（2040）年には32.2%、令和42（2060）年には37.4%に上昇すると推計しています。



将来の年齢3区分別人口

資料：八千代市人口ビジョン(R5.3)

(参考)

人口ビジョンの人口推計

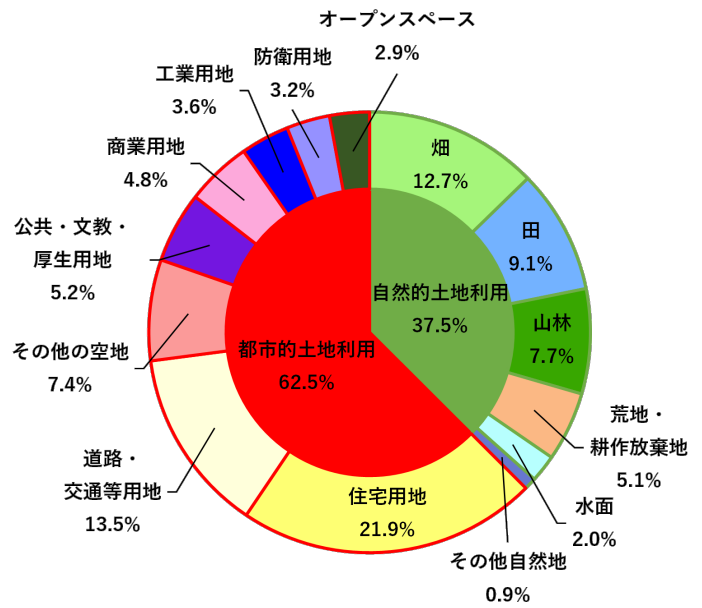
平成28（2016）年に策定した本市の人口ビジョンについて、国立社会保障・人口問題研究所（以下「社人研」とします。）の推計結果を考慮しつつ分析し、将来展望を示すものとして、令和2（2020）年に改訂した。また、令和2（2020）年3月の改訂から3年が経過し、この間に令和2年国勢調査の結果が示されたことから、令和5（2023）年に再び改訂を実施したものである。推計はコーホート要因法を用いて、住民基本台帳人口をもとに、社人研の推計の仮定値を使いながら、引き続き人口が増加傾向にある本市の人口動向等を踏まえつつ、本市の実情に合った推計を行っている。

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

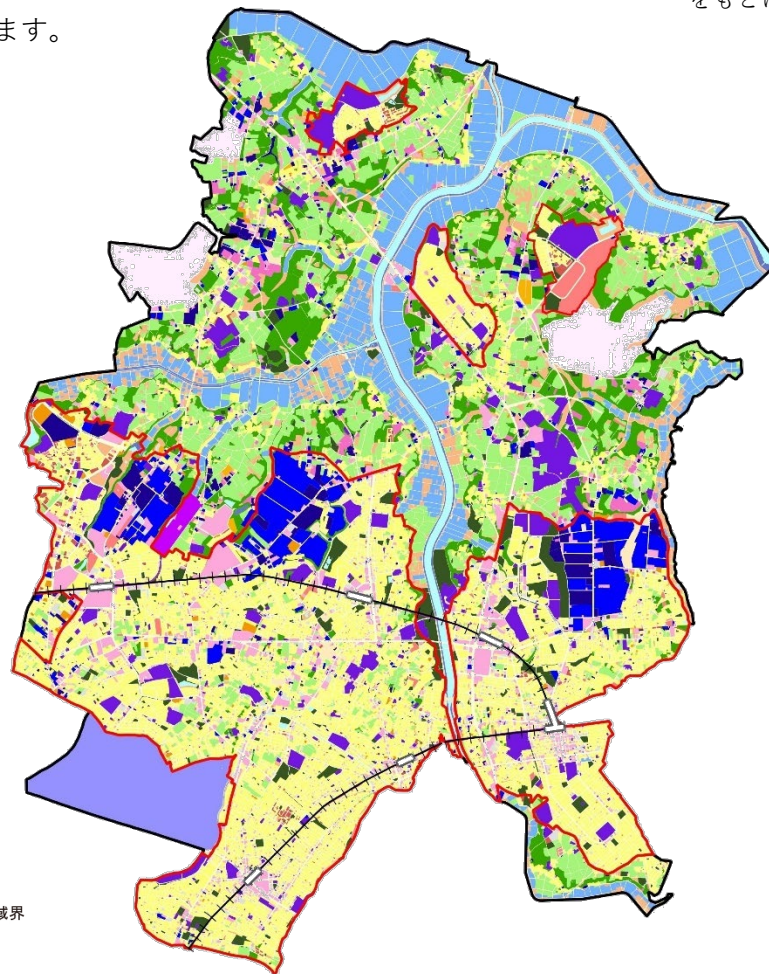
①土地利用の現況

- ・本市の土地利用においては、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、谷津、里山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。



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

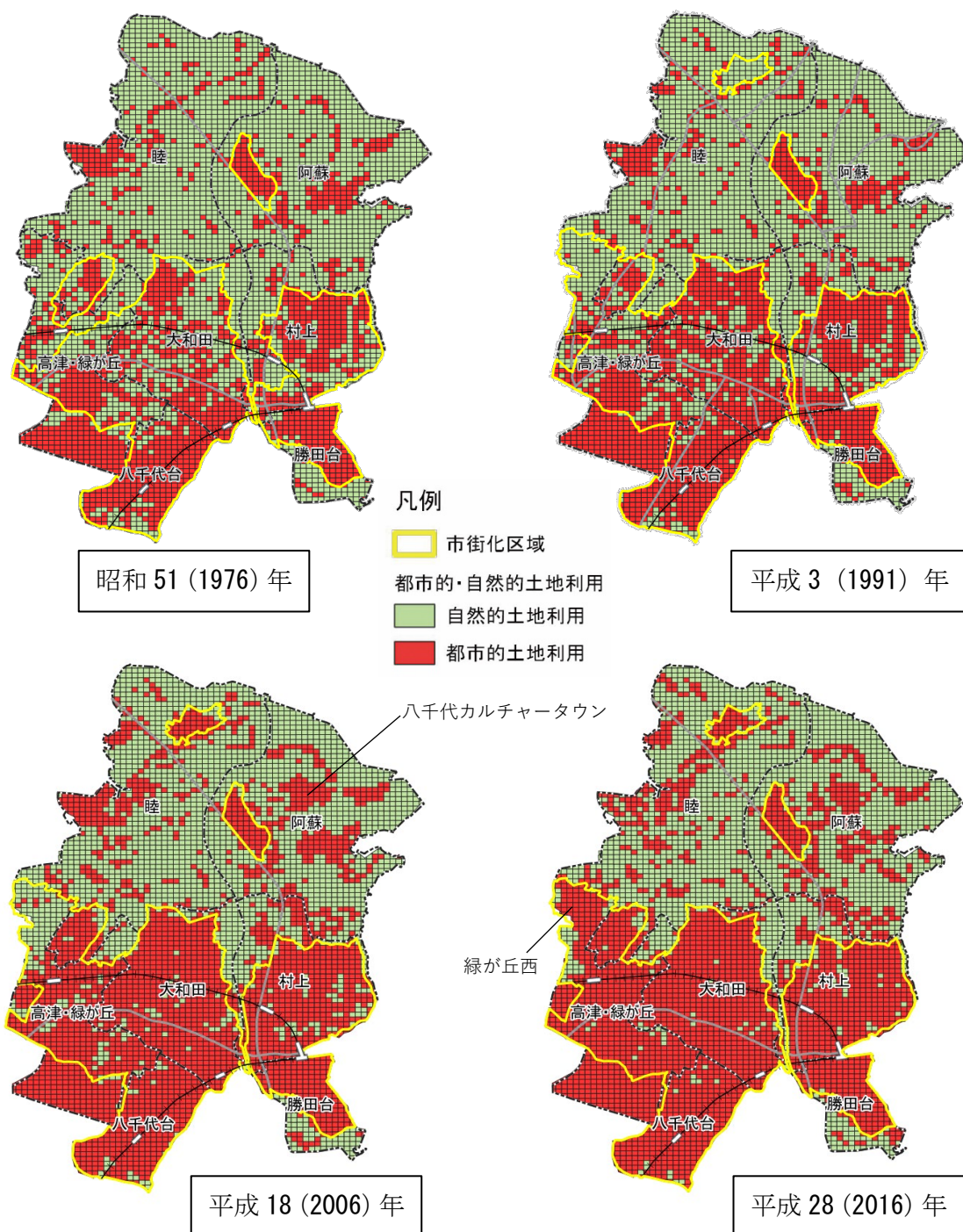
田	其他の自然地	文教・厚生用地	其他の空地④(未建築宅地)
畑	住宅用地	オープンスペース	其他の空地④(用途変中)
採草放牧地	商業用地	其他の空地①	其他の空地④(屋外利用地)
荒地、耕作放棄地、低湿地	工業用地	其他の空地②	防衛用地
山林	運輸施設用地	其他の空地③	道路用地
水面	公共施設用地	其他の空地④(未利用地)	交通施設用地

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



都市的土地利用と自然的土地利用の推移

※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

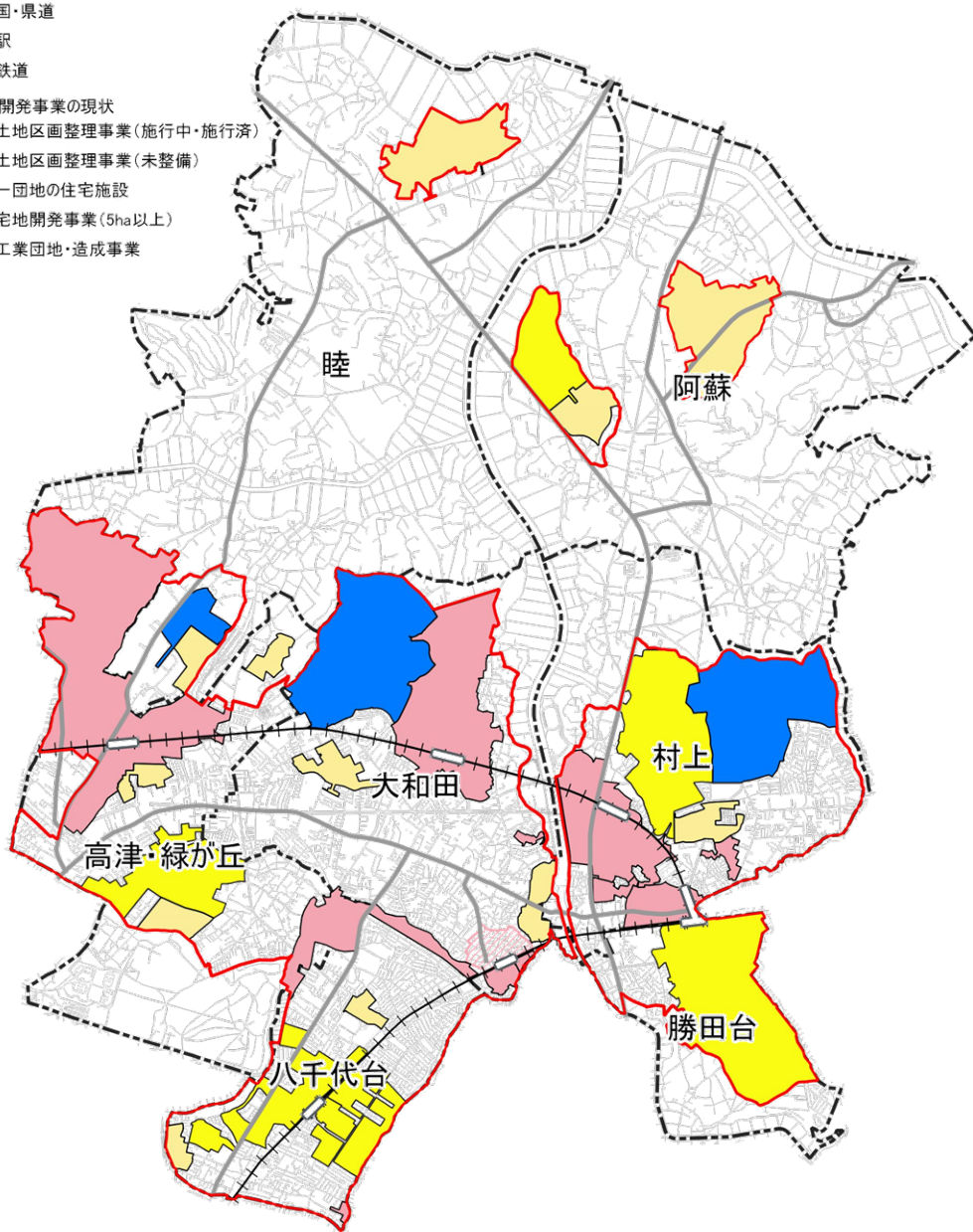
資料：国土数値情報 土地利用細分メッシュデータ

(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（1957）年に、八千代台団地が完成し、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（1996）年4月の東葉高速線開通に合わせ、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・未着手の面積は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(施行中・施行済)
 -  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



市街地開発事業等の状況

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

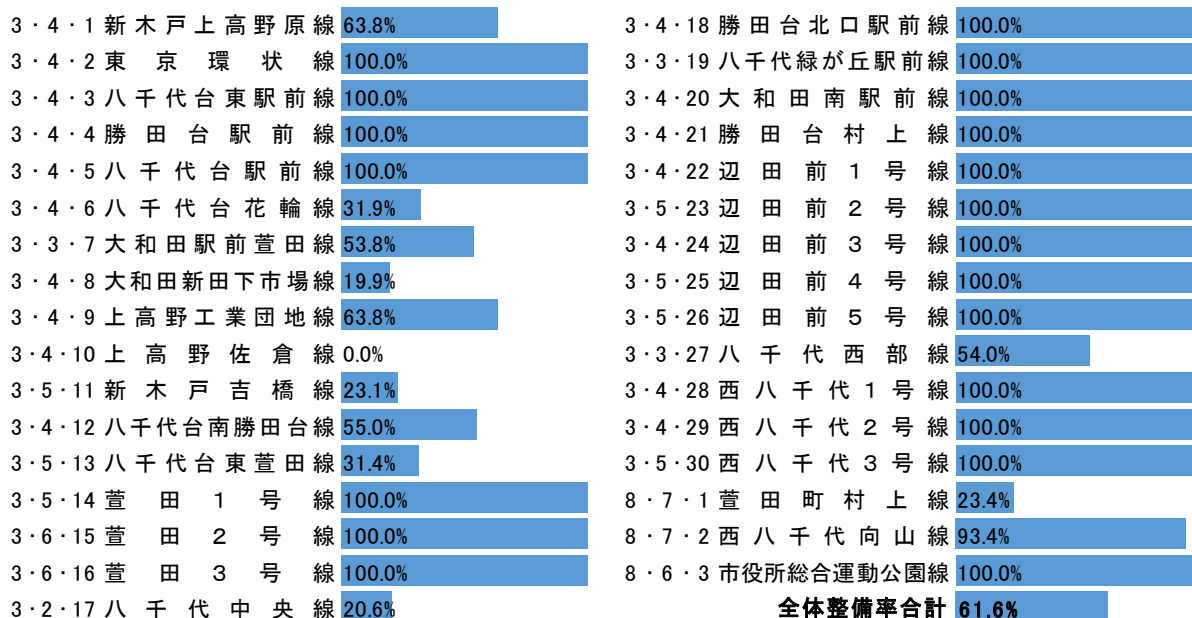
(6) 交通体系

① 都市計画道路の状況

- 本市では令和5（2023）年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

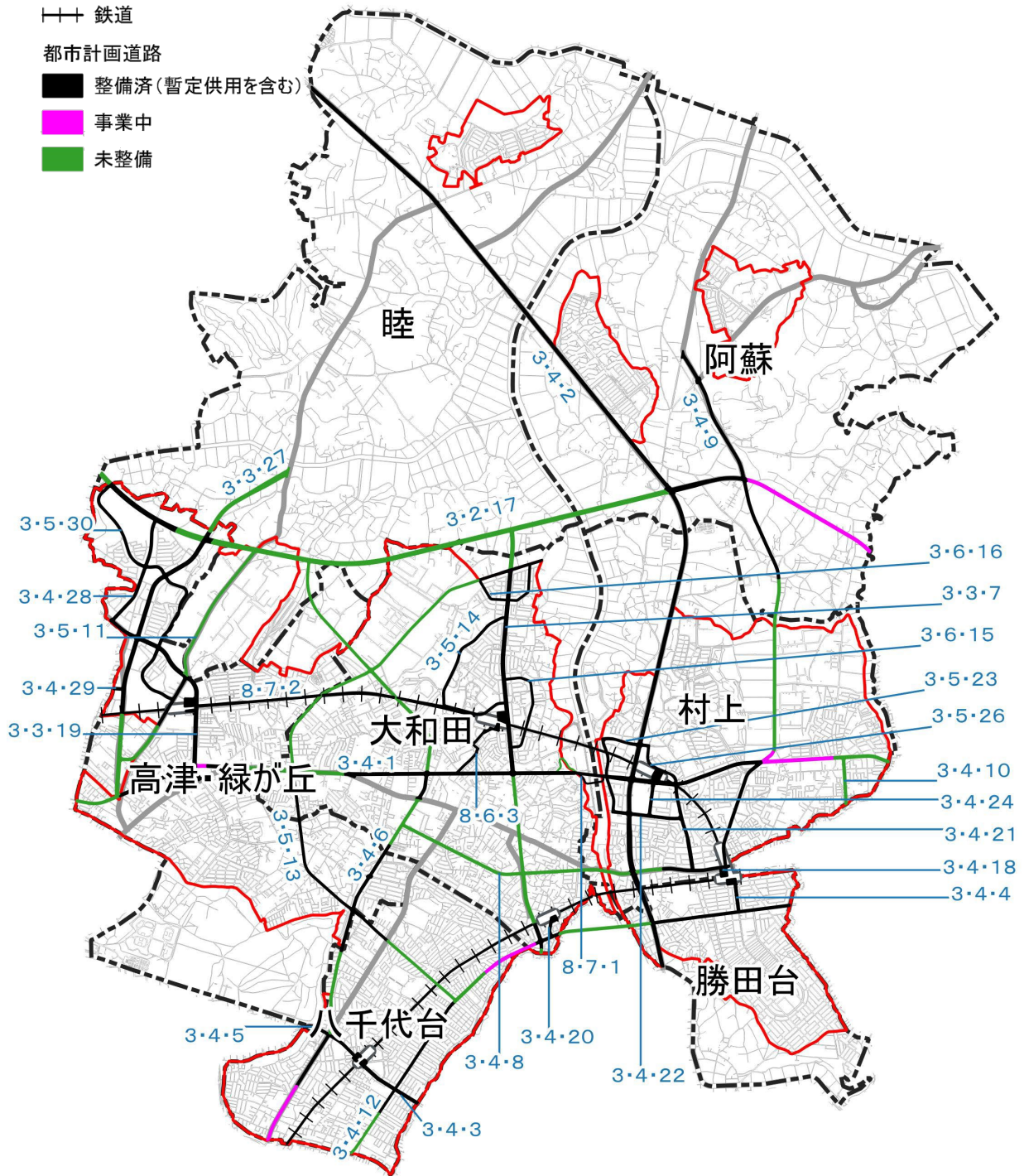
路線番号	名称	代表幅員 (m)	延長 (m)	路線番号	名称	代表幅員 (m)	延長 (m)
3・4・1	新木戸上高野原線	20	約 7,300	3・4・18	勝田台北口駅前線	16	約 20
3・4・2	東京環状線	21	約 9,100	3・3・19	八千代緑が丘駅前線	25	約 1,820
3・4・3	八千代台東駅前線	20	約 580	3・4・20	大和田南駅前線	16	約 120
3・4・4	勝田台駅前線	18	約 240	3・4・21	勝田台村上線	16	約 760
3・4・5	八千代台駅前線	16	約 550	3・4・22	辺田前1号線	16	約 600
3・4・6	八千代台花輪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



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



都市計画道路整備状況

(令和5(2023)年3月末現在)

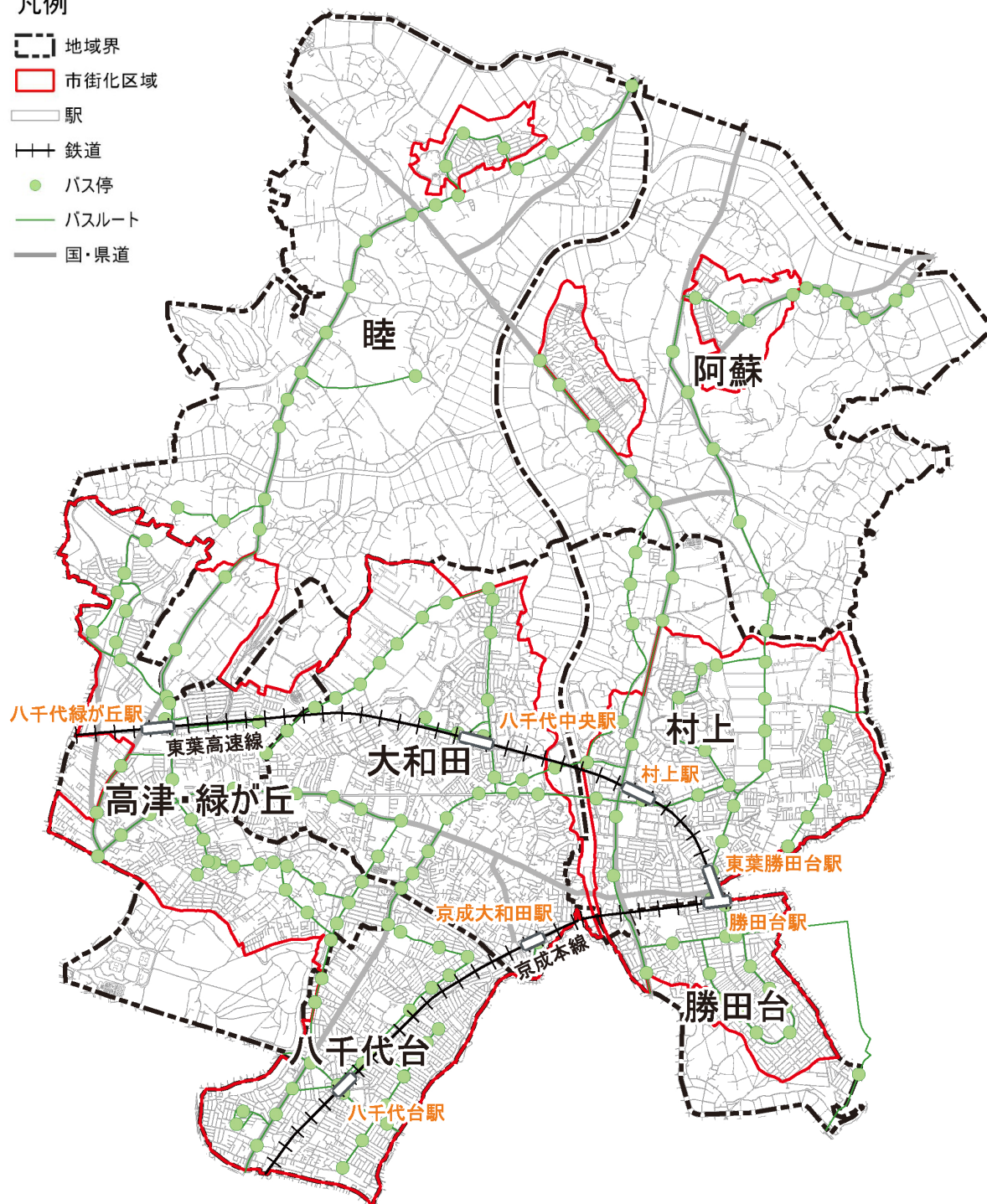
資料：都市計画情報

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。

凡例

- 地域界
- 市街化区域
- 駅
- ≡ 鉄道
- バス停
- バスルート
- 国・県道



公共交通現況

(令和5(2023)年3月末現在)

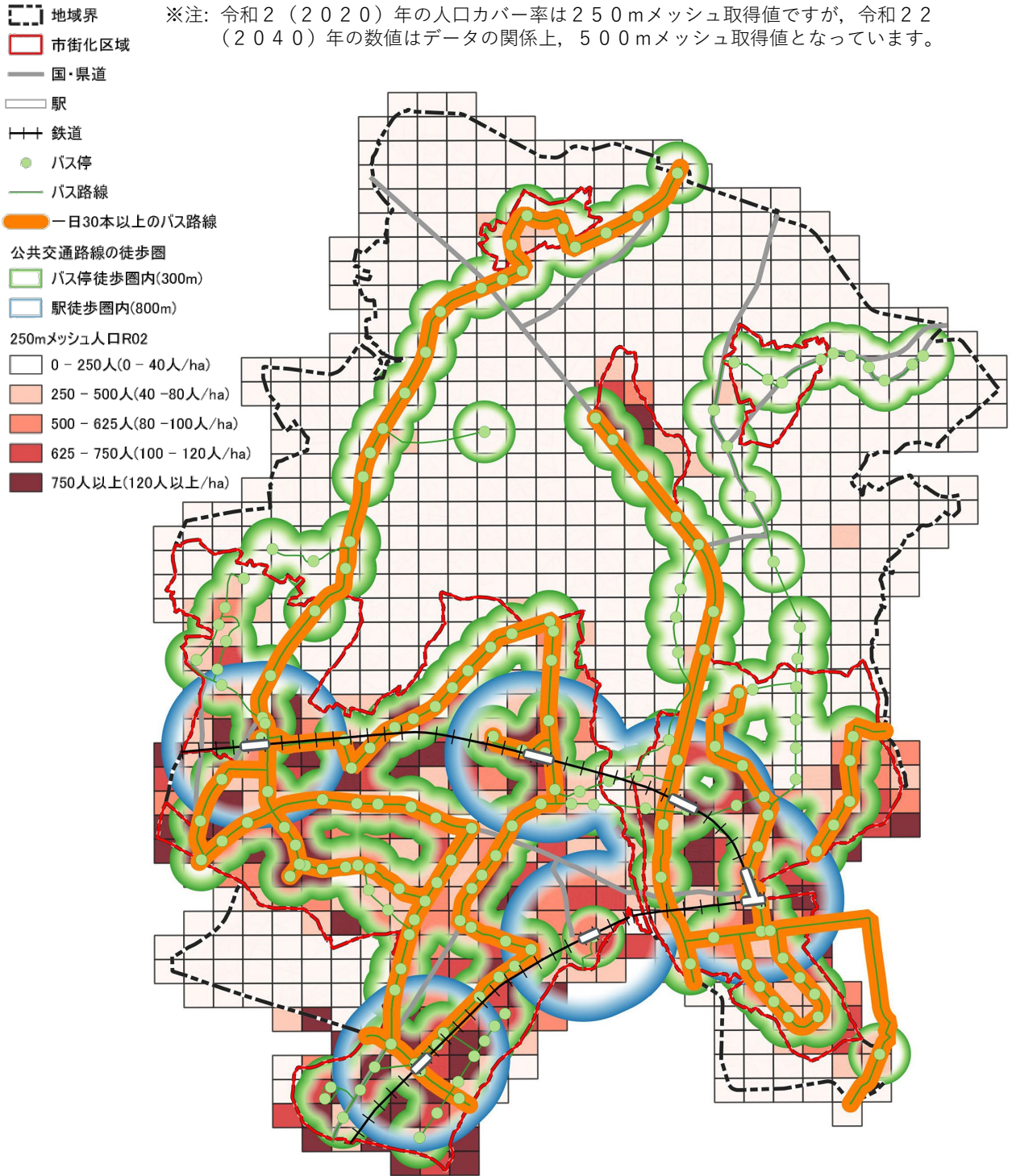
資料:バス路線は国土数値情報をもとに
実態に即して加除修正

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又はバス停から300mの誘致距離では、人口カバー率89.6%、面積カバー率57.4%と人口の約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又はバス停から300m）は令和22（2040）年86.6%※で、令和2（2020）年の89.6%※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、人口カバー

凡例 率が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。

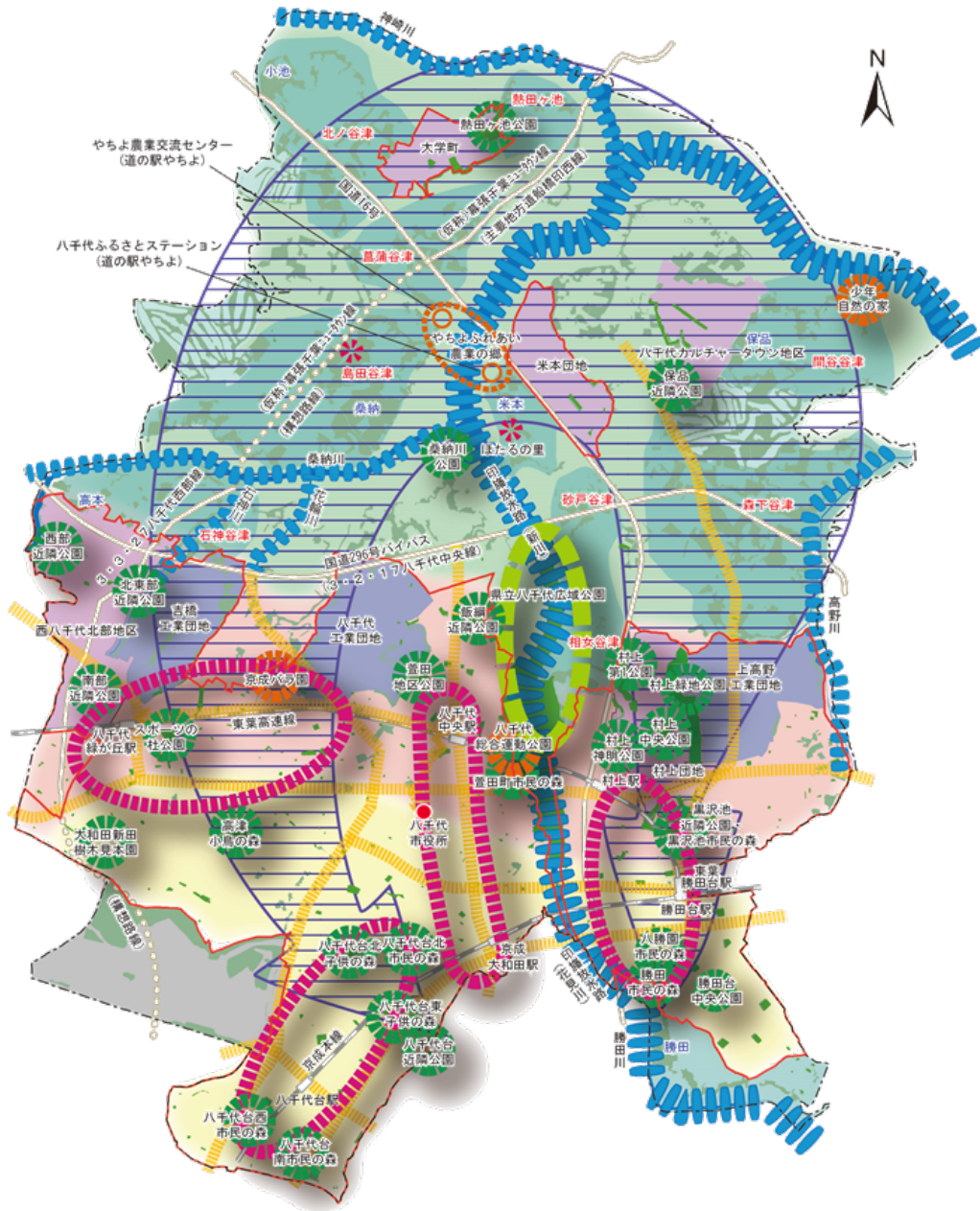


バスの運行回数並びに駅から800m、バス停から300mの公共交通路線の徒歩圏人口

資料：R2 国勢調査(250mメッシュ人口)
バス路線及び運行頻度は国土数値情報をもとに実態に即して加除修正

(7) 緑と水

- ・本市の平成29（2017）年3月末現在の緑地の総量は2,242.34haで、都市公園は広域公園1か所、都市基幹公園として総合公園と運動公園各1か所、住区基幹公園として街区公園253か所、近隣公園11か所、地区公園1か所が供用され、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。平成30（2018）年に「八千代市緑の基本計画」が策定され、緑の将来構造の実現に向け取組が進められています。
- ・本市を流れる河川は新川、桑納川、勝田川、石神川、神崎川、高野川、花輪川があり、台地に樹枝状に複雑に入り込む谷津を中心に湧水も確認されています。



凡例

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

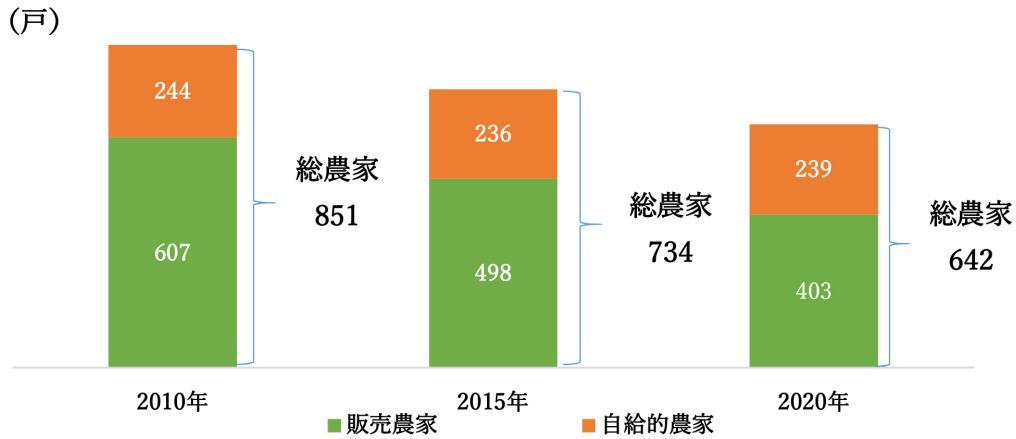
緑の将来構造

資料：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

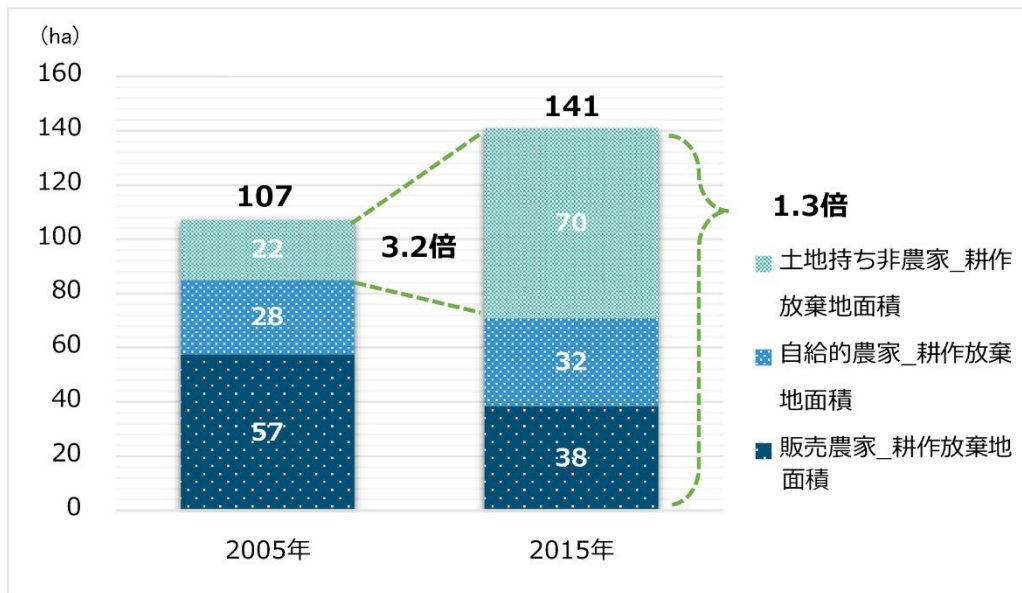
① 農業

- ・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。



農家数の推移

資料：八千代市産業連携ビジョン
農林水産省「農林業センサス」

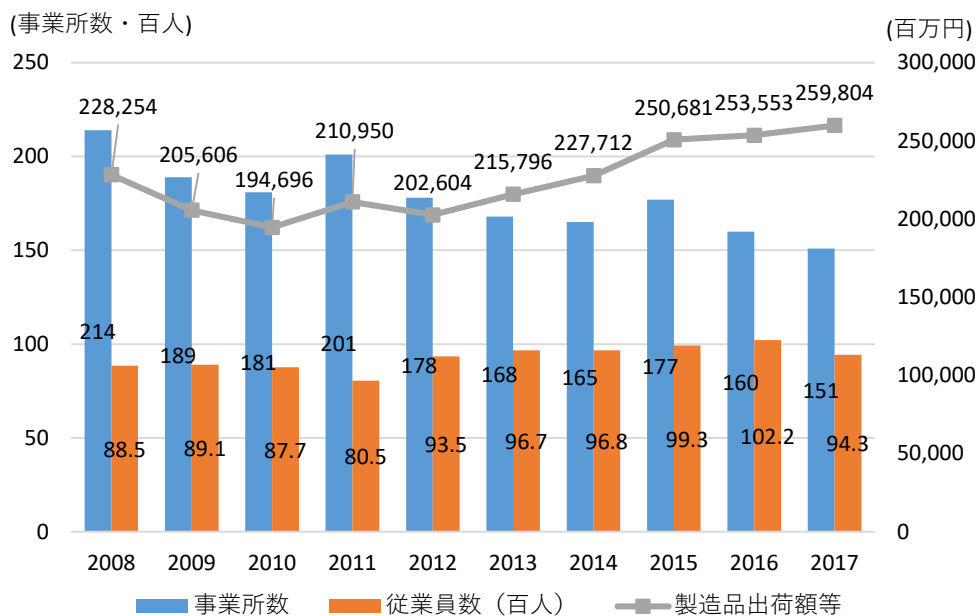


耕作放棄地面積の推移

資料：八千代市第2次農業振興計画
農林水産省「農林業センサス」

②工業

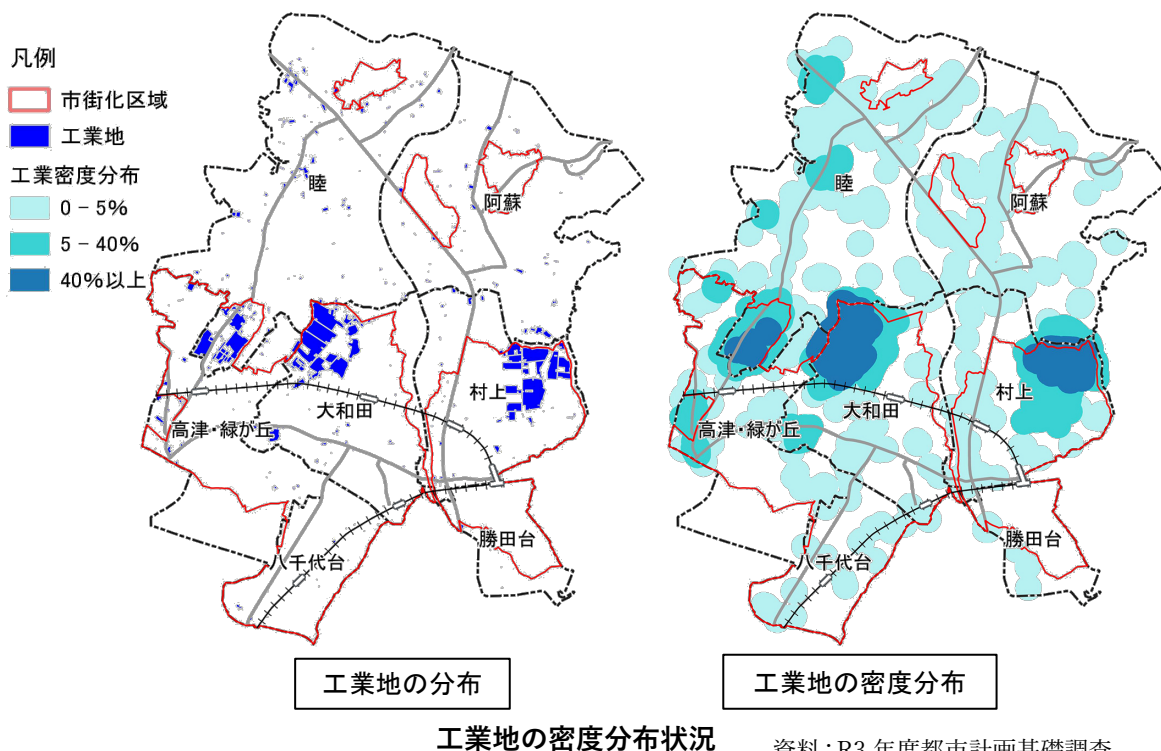
- 市内には、昭和39（1964）年に八千代工業団地、昭和47（1972）年に上高野工業団地、昭和51（1976）年には吉橋工業団地が造成分譲されており、この3つの工業団地が工業の中心となっています。



工業の推移

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

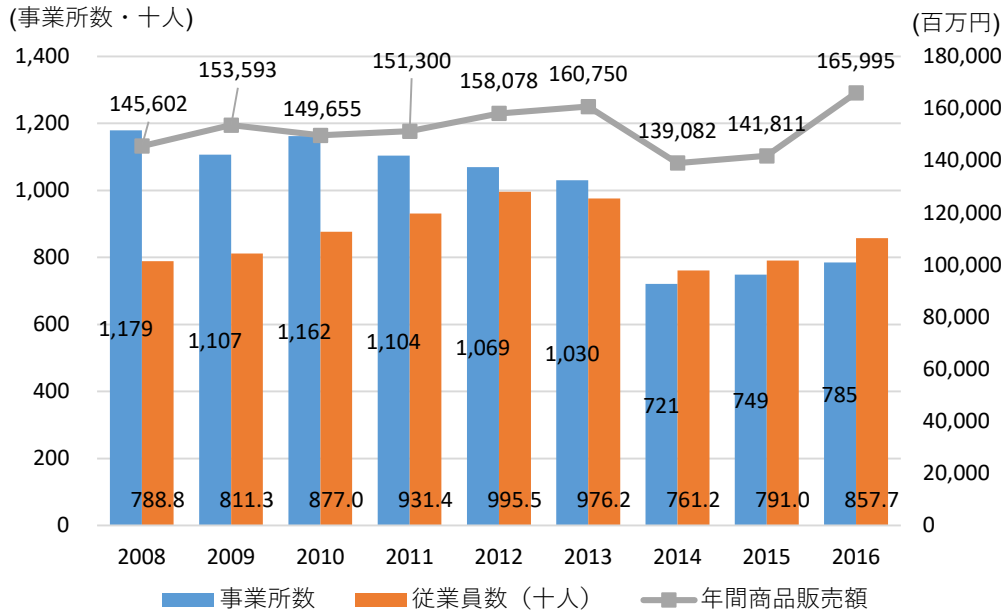
- 工業地密度分布状況を地理情報システム（Geographic Information System 以下「GIS」とします。）により解析した結果、工業地密度は、八千代・上高野・吉橋の各工業団地へ集積されています。



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号沿道などに沿道型商業施設の立地も進みました。



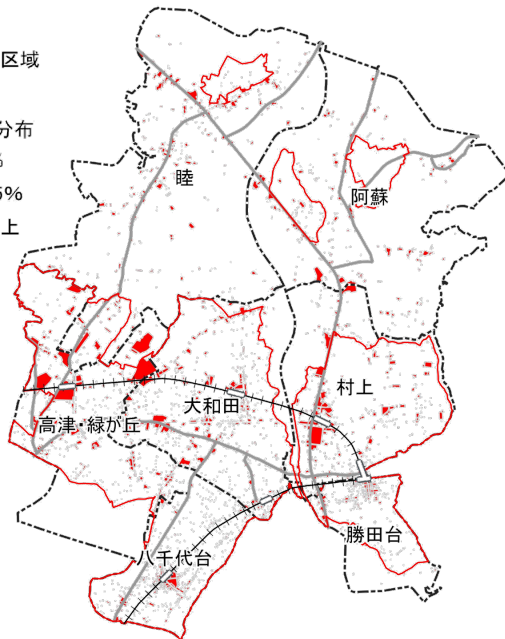
商業の推移

資料：経済産業省「商業統計調査」
総務省・経済産業省「経済センサスー活動調査」

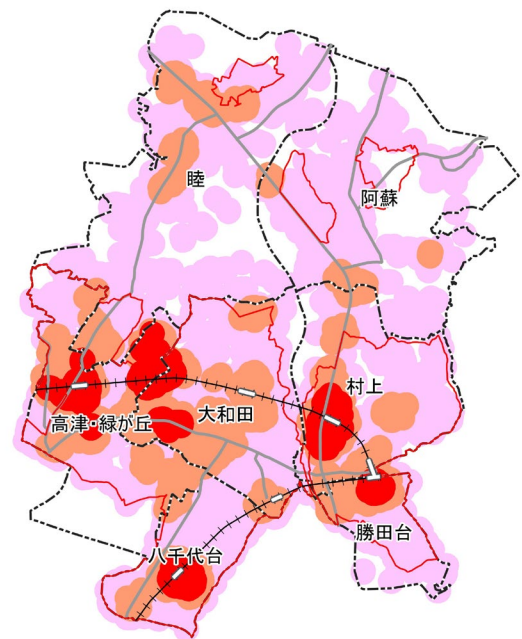
- ・商業地密度分布状況をGISにより解析した結果、商業地密度は、八千代緑が丘駅、村上駅、勝田台駅、八千代台駅の各駅周辺、高津団地、京成バラ園付近、大和田新田の国道296号沿道が、特に高くなっています。

凡例

- 市街化区域
- 商業地
- 商業地密度分布
- 0 - 10%
- 10 - 25%
- 25%以上



商業地の分布



商業地の密度分布

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

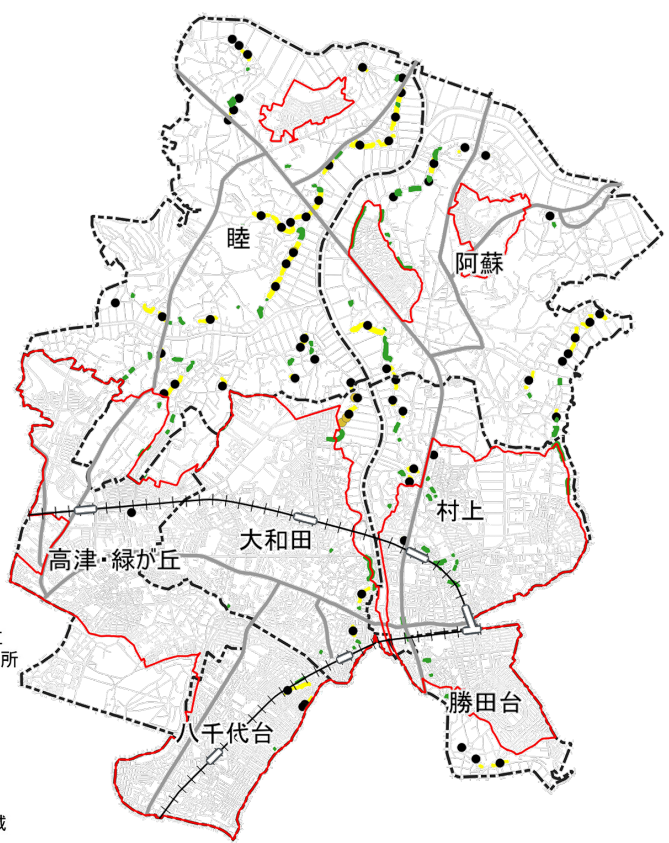
①土砂災害警戒区域等の状況

- ・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。

凡例

- 地域界
- 市街化区域
- 国・県道
- 駅
- ++ 鉄道
- 土砂災害警戒区域等に関する基礎調査予定箇所
- 土砂災害発生地点
- 土砂災害危険箇所
- 土砂災害特別警戒区域
- 土砂災害警戒区域

資料：国土数値情報，危機管理課資料をもとに作成・加工



土砂災害警戒区域指定状況及び災害発生状況

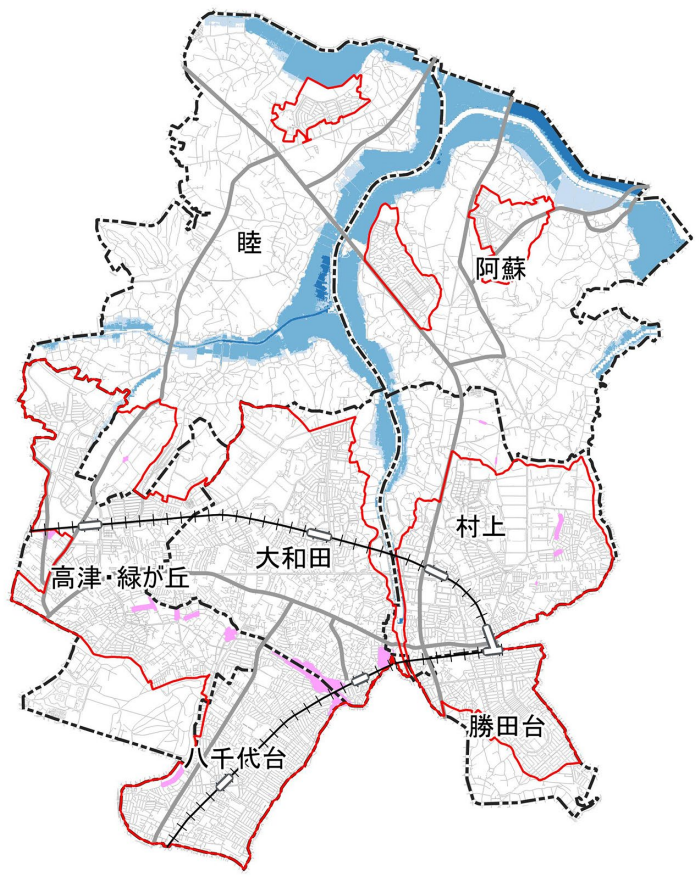
②浸水想定区域の状況

- ・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。

凡例

- 地域界
- 市街化区域
- 国・県道
- 駅
- ++ 鉄道
- 内水浸水想定
- 洪水浸水想定
- 0.5m未満
- 0.5m～3.0m未満
- 3.0m～5.0m未満
- 5.0m以上

資料：危機管理課資料をもとに作成・加工



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から, 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、歩行者及び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からみた方向性
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ことが求められており、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、一斉に老朽化する都市インフラを社会経済情勢の変化や市民ニーズに対応し、柔軟に維持管理・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等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年あたり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（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を図っていきます。

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、その機能充実に取り組んでいきます。

（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（2020）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緑のまちづくり、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に取り組んでいきます。

（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、「八千代市第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。



資料：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（2020～2021）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に取り組んでいきます。

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

- ・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11（2029）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、空家対策を適切に推進する必要があります。
- ・今後目指すまちづくりにおいては、医療・福祉施設、商業施設、その周辺に住居等がまとまって立地し、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』の考えを進めながら、立地適正化計画策定も含め検討する必要があります。
- ・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。



勝田台駅

- ・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、都市計画を変更するにあたっては、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、公共交通の人口カバー率（駅から800m又はバス停から300m）は令和22（2040）年86.6%で、令和2（2020）年の89.6%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、人口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、ウォーカ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活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。



八千代市第3次環境保全計画

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。



新川

(5) 安心・安全の確保

あらゆる災害に対応した都市の強靱化

- ・市民アンケートによると、八千代市の将来イメージについては「安全で安心して暮らせるまち」への回答が一番多く、今後のまちづくりにもこの点に配慮する必要があります。
- ・「八千代市地域防災計画」で定められた市緊急輸送道路のうち、「八千代市耐震改修促進計画」に「沿道の建築物の耐震化を図ることが必要な道路」として位置づけた道路については、現状把握を行い、県指定の5路線とあわせて、補助制度創設の検討を行う必要があります。
- ・市街化区域内には土砂災害警戒区域等が数か所指定され、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緑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、今後の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緑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。



八千代市緑の基本計画

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。



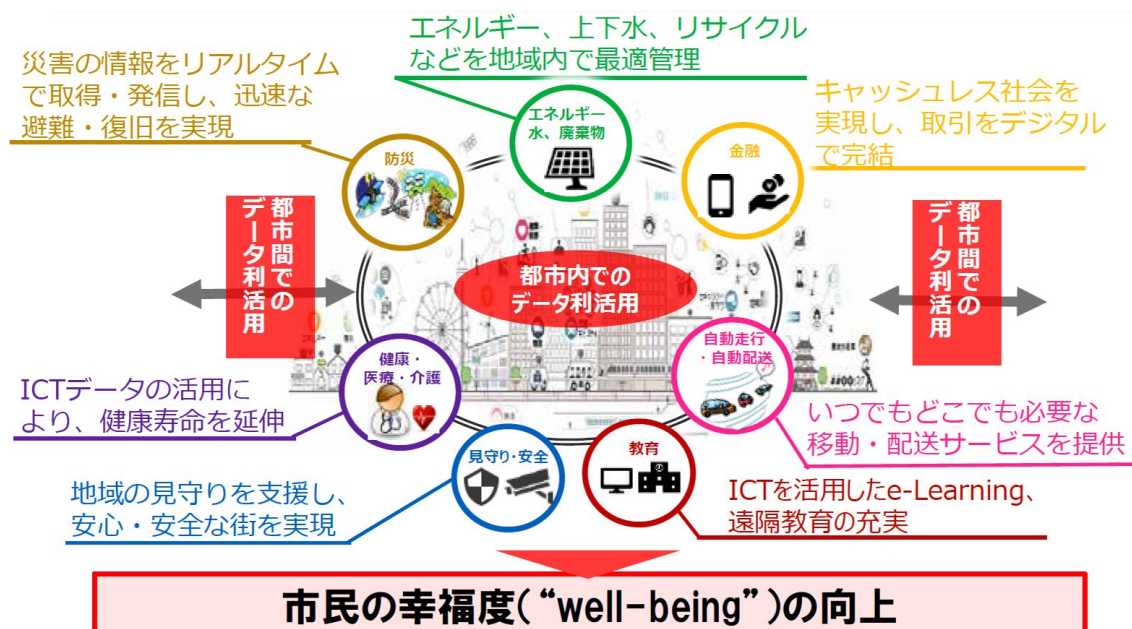
サイン

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都市づくりの推進

- ・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。



資料：内閣府・総務省・経済産業省・国土交通省 スマートシティ官民連携プラットフォーム
https://www8.cao.go.jp/cstp/society5_0/smartcity/00_scguide_s.pdf

(7) 産業の活性化

産業を支える土地利用の検討

- ・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号沿道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。



空から見た八千代市

(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、市民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付け

(4) 市民意向からの方向付け

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
→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，その周辺に住居等がまとまって立地し，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，ウォーカ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緑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都市づくりの推進
 - 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号沿道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



景観フォトコンテスト（新川・八千代の高層マンション）