

4. 京成本線沿線地域全体に係る 現状及び課題の整理





4. 京成本線沿線地域全体に係る現状及び課題の整理

(1) 京成本線沿線地域全体に係る現状

京成本線沿線の八千代台駅・京成大和田駅・勝田台駅の各駅を中心とした既成市街地は、本市の人口急増の牽引役として、まちづくり施策において重要な役割を果たしてきましたが、住民の高齢化が進み、将来的な人口減少が懸念されます。

1) 都市の成り立ち

① まちづくりの変遷

- ・ 江戸時代における本市域の中心は大和田であり、佐倉、成田に通じる街道の宿場町として繁栄し、宿場を中核とした純農村的なまちでした。
- ・ 大正15(1926)年に京成電鉄成田線が開通し大和田駅が開業すると、大和田駅周辺の市街化が進み、商圈もしいに变化し、まちの核が南下しました。
- ・ 昭和20(1945)年代には、戦後の経済復興が進む中で東京近郊という有利な条件により町勢が徐々に伸び、昭和29(1954)年に千葉郡大和田町と睦村が合併し、八千代町が誕生しました。さらに同年印旛郡阿蘇村と合併し、おおむね現在の八千代市の市域となりました。
- ・ 昭和29(1954)年から着手された八千代台駅周辺の開発は、昭和31(1956)年には八千代台駅が開業し、昭和32(1957)年に日本初の大規模住宅団地と言われる八千代台団地が完成しました。
- ・ 昭和30(1955)年代は八千代台団地の造成をきっかけに人口流動が起こり、駅南側など周辺の開発が進みました。また、八千代台団地の入居者の増加に伴い八千代台駅西側に商店街が形成され、大規模小売店舗が進出しました。さらに、八千代台駅東側においても宅地開発が進み、千葉市の花見川団地の最寄り駅ともなったことも追い風となり、八千代台駅東口が昭和43(1968)年に開設され、駅東側にも大型店舗が進出し商店街も形成されました。
- ・ 昭和40(1965)年代になると、高度経済成長による設備投資の増大や京葉工業地帯の造成等に関連して市中部に八千代工業団地が2次にわたり造成され、本市は第2次産業都市としての性格も併せ持つようになりました。
- ・ 昭和42(1967)年に市制を施行し、そのころからさらに人口集中が強まりました。昭和39(1964)年から造成に着手された勝田台団地では昭和41(1966)年から分譲を開始し、昭和43(1968)年には勝田台駅が開業、昭和47(1972)年に高津団地、京成本線沿線地域外でも大規模住宅団地が次々と造成されました。
- ・ 勝田台団地は、現代的な駅前広場と駅前通りが配置され、U字型の地区内幹線道路や短冊状の整形な街区群が印象的な、100ヘクタールを超える規模の住宅団地です。
- ・ 勝田台団地の入居者の増加に伴い商店街が形成され、大型店舗(大規模小売店舗)が進出しました。また、駅周辺においても商業集積が進みました。
- ・ 平成の時代に入ると、平成8(1996)年の東葉高速線の開通に合わせて、東葉勝田台駅も開業し、各地域で土地区画整理事業や民間の宅地開発が進められました。

1. 京成本線沿線まちづくりビジョンとは

2. 上位計画及び関連計画の整理

3. まちづくりビジョンの対象地域

4. 京成本線沿線地域全体に係る現状及び課題の整理

5. 京成本線沿線地域全体の将来像

6. 八千代台駅周辺のまちづくり

7. 京成大和田駅周辺のまちづくり

8. 勝田台駅周辺のまちづくり

9. まちづくり手法の検討

10. 将来像の実現に向けたまちづくりの推進

まちづくりのあゆみ			
大正15年	1926	12月	京成電鉄成田線開通、大和田駅開業
昭和22年	1947	—	大和田中学校(現八千代中学校)開校
昭和29年	1954	1月 9月 12月	大和田町と睦村が合併し千葉郡八千代町誕生 印旛郡阿蘇村を合併 八千代台団地(千葉県住宅協会、現千葉県住宅供給公社)用地買収着手
昭和30年	1955	3月	八千代台団地分譲開始
昭和31年	1956	3月	八千代台駅開業
昭和32年	1957	4月 10月	八千代台小学校開校 日本初の大規模住宅団地といわれる八千代台団地完成
昭和33年	1958	10月	都市計画区域指定約1,480ha
昭和38年	1963	10月 —	都市計画区域を変更し町全域に拡大約5,106ha 八千代台東団地開発施行開始
昭和39年	1964	—	勝田台団地造成着手
昭和40年	1965	12月 — —	八千代台愛宕団地開発許可 八千代台東小学校開校 校名を大和田中学校から八千代中学校に変更し、現在の場所に移転
昭和41年	1966	6月 9月 —	勝田台団地分譲開始 八千代台北住宅地開発許可 八千代台東団地開発施行終了
昭和42年	1967	1月 2月 " —	市制施行 村上土地区画整理事業認可 八千代台愛宕団地開発施行終了 八千代台西団地開発施行開始
昭和43年	1968	3月 4月 5月 " — —	八千代台北住宅地開発施行終了 八千代台西小学校開校 勝田台駅開業 県立八千代高等学校鉄筋校舎完成 八千代台駅東口開設 勝田台小学校開校
昭和44年	1969	1月 5月	大和田地区土地区画整理事業区域決定 野村大和田住宅地開発許可
昭和45年	1970	2月 4月 " 7月 10月 11月 — —	千葉県内陸鉄道促進期成同盟発足(東葉線の原点) 勝田台南小学校開校 八千代台東分譲地開発許可 都市計画法による区域区分決定、市街化区域約1,931ha 野村大和田住宅地開発施行終了 高津団地開発許可 八千代台西団地開発施行終了 勝田台団地開発施行終了
昭和46年	1971	3月 4月 8月 —	勝田台駅北口開設 西高津小学校開校 八千代台地下道完成 高津団地開発施行終了
昭和47年	1972	3月 4月 5月 11月	都市交通審議会が東西線の延伸(西船橋から勝田台間)を答申 高津小学校、大和田南小学校、大和田中学校、高津中学校開校 高津団地(日本住宅公団、現UR都市機構)入居開始 下市場土地区画整理組合認可、大和田高津土地区画整理組合認可
昭和48年	1973	5月	京成ロースタウン開発許可



		11月 —	大和田駅南口土地区画整理組合認可 八千代台東分譲地開発施行終了
昭和50年	1975	4月 " 8月 10月	佐倉市の一部(現在の勝田台7丁目)約14haが八千代市に編入 八千代台西中学校、南高津小学校開校 京成ロースタウン開発施行終了 大和田駅南口土地区画整理事業換地処分
昭和51年	1976	7月	下市場土地区画整理事業換地処分
昭和52年	1977	2月 4月	大和田高津土地区画整理事業換地処分 八千代台東第二小学校開校
昭和56年	1981	9月	東葉高速鉄道株式会社設立と地方鉄道業敷設免許を申請
昭和57年	1982	3月	東葉高速鉄道、地方鉄道業敷設免許の許可
昭和58年	1983	12月	高津土地区画整理組合認可
昭和59年	1984	6月	東葉高速線の工事施行認可
昭和60年	1985	4月 9月	東高津中学校開校 東葉高速線起工式
昭和61年	1986	3月	東葉高速線の市内工事に着手
昭和62年	1987	10月	大和田駅南地区土地区画整理事業認可
平成元年	1989	2月	村上土地区画整理事業換地処分
平成8年	1996	4月	東葉高速線開通、東葉勝田台駅開業
平成9年	1997	3月	勝田台駅南北地下通路開通
平成11年	1999	2月	高津土地区画整理事業換地処分
平成18年	2006	9月	八千代台南二丁目土地区画整理事業認可
平成20年	2008	8月	八千代台南二丁目土地区画整理事業換地処分
平成25年	2013	4月	八千代台東小学校と八千代台東第二小学校の統合
平成27年	2015	2月	大和田駅南地区土地区画整理事業換地処分

出典：市政概要令和3年度版（八千代市議会事務局）、八千代市の歴史通史編、八千代市開発指導課、八千代市土地区画整理事業一覧表（都市計画課）、令和3年度都市計画基礎調査、千葉県住宅供給公社30年史、千葉県住宅供給公社40年史

1. 京成本線沿線
まちづくりビジョンとは

2. 上位計画及び
関連計画の整理

3. まちづくり
ビジョンの
対象地域

4. 京成本線沿線
地域全体に
係る現状及び課題の整理

5. 京成本線沿線
地域全体の
将来像

6. 八千代台
駅周辺の
まちづくり

7. 京成大和田
駅周辺の
まちづくり

8. 勝田台
駅周辺の
まちづくり

9. まちづくり
手法の
検討

10. 将来像の
実現に向けた
まちづくりの
推進

② 大規模開発された地区等

- ・京成大和田駅北側地区を除き、京成本線各駅の周辺はおおむね大規模開発により整備されています。
- ・八千代台駅周辺800m圏の住宅地開発は、昭和29(1954)年度着手の八千代台団地にはじまり、昭和38(1963)年度から昭和40(1965)年代前半に集中して行われています。
- ・京成大和田駅周辺800m圏では、駅北側においては昭和44(1969)年度に新川沿いの宅地開発事業が着手されています。また、同時期に大和田地区土地区画整理事業が都市計画決定され、駅南側は、昭和48(1973)年度と昭和62(1987)年度に着手された土地区画整理事業により整備されていますが、駅北側は未着手となっています。
- ・勝田台駅周辺800m圏は、昭和41(1966)年度に着手された駅北側の村上地区土地区画整理事業と昭和39(1964)年度に着手された駅南側の勝田台団地開発により、おおむね整備されています。

表 大規模開発された地区等の一覧

番号	地区名	事業手法	施行主体	面積 (ha)	開発の目的	施行年度 (未実施の場合は 計画決定時期)	整備 状況	計画概要	
								計画人口 (人)	計画戸数 (戸)
1	村上	土地区画整理事業	市	18.8	住居系	昭和41年～平成元年	施行済	1,800	510
2	大和田駅北側	土地区画整理事業	市	13.2	住居系	昭和44年1月	未実施	-	-
3	大和田駅南	土地区画整理事業	市	5.3	住居系	昭和62年～平成31年	施行済	530	150
4	下市場	土地区画整理事業	組合	4.9	住居系	昭和47年～昭和51年	施行済	488	140
5	大和田高津	土地区画整理事業	組合	9.9	住居系	昭和47年～昭和51年	施行済	990	280
6	大和田駅南口	土地区画整理事業	組合	1.6	住居系	昭和48年～昭和50年	施行済	155	45
7	高津	土地区画整理事業	組合	26.7	住居系	昭和58年～平成15年	施行済	2,670	760
8	八千代台南二丁目	土地区画整理事業	個人	1.3	住居系	平成18年～平成20年	施行済	130	40
9	八千代台団地	一団地の住宅施設	県	44.0	住居系	昭和29年～昭和34年	施行済	4,456	1,114
10	八千代台東団地	一団地の住宅施設	県	17.0	住居系	昭和38年～昭和41年	施行済	2,184	694
11	八千代台西団地	一団地の住宅施設	県	6.4	住居系	昭和42年～昭和45年	施行済	1,700	427
12	勝田台団地	一団地の住宅施設	県	117.0	住居系	昭和39年～昭和45年	施行済	14,288	3,723
13	高津団地	一団地の住宅施設	公団	49.6	住居系	昭和45年～昭和46年	施行済	14,031	4,087
14	八千代台東分譲地	一団地の住宅施設	民間	6.5	住居系	昭和45年～昭和48年	施行済	768	256
15	八千代台愛宕団地	宅地開発事業 (5ha以上)	民間	6.2	住居系	昭和40年～昭和41年	施行済	815	233
16	八千代台北住宅地	宅地開発事業 (5ha以上)	民間	5.3	住居系	昭和41年～昭和42年	施行済	462	132
17	野村大和田住宅地	宅地開発事業 (5ha以上)	民間	12.2	住居系	昭和44年～昭和45年	施行済	1,330	380
18	京成ローズタウン	宅地開発事業 (5ha以上)	民間	10.9	住居系	昭和48年～昭和50年	施行済	1,344	384

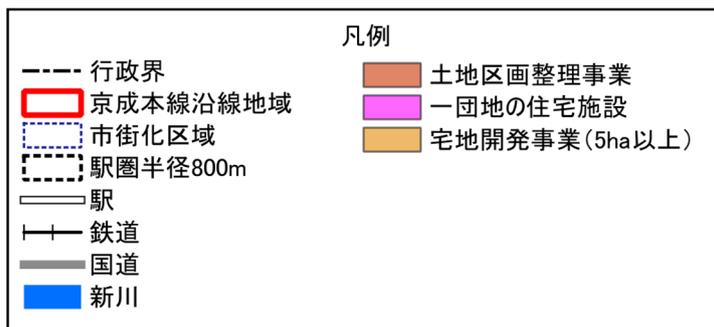
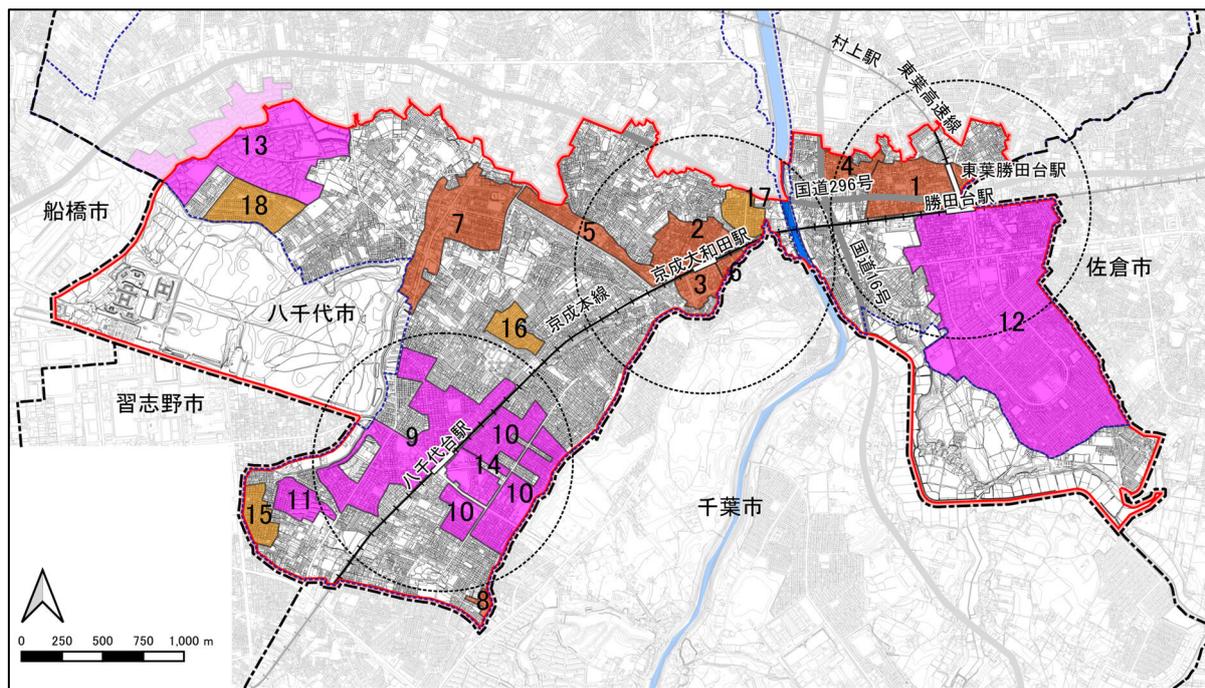
出典：令和3年度都市計画基礎調査を加工して作成

*事業手法について

土地区画整理事業	土地区画整理法に基づき行われる、道路や公園などの公共施設を整備・改善し、土地の区画を整え、宅地の利用の増進を図る事業。
一団地の住宅施設	都市計画法第11条第1項第8号に定められた都市施設として位置づけられているもの。住宅建設と公共公益施設の整備を一体として行い住環境に恵まれた良質な住宅の供給を目的とする。
宅地開発事業	宅地開発許可制度の対象となる宅地開発事業。



図 大規模開発された地区等



出典：令和3年度都市計画基礎調査を加工して作成

1. 京成本線沿線まちづくりビジョンとは

2. 上位計画及び関連計画の整理

3. まちづくりビジョンの対象地域

4. 京成本線沿線地域全体に係る現状及び課題の整理

5. 京成本線沿線地域全体の将来像

6. 八千代台駅周辺のまちづくり

7. 京成大和田駅周辺のまちづくり

8. 勝田台駅周辺のまちづくり

9. まちづくり手法の検討

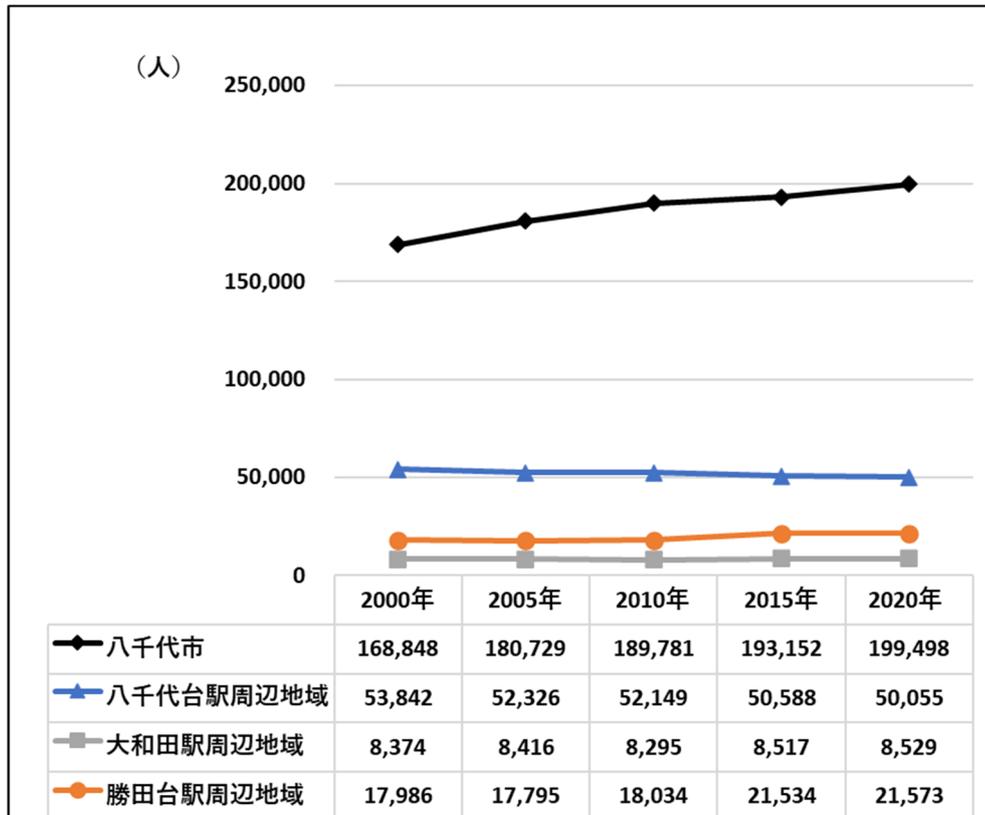
10. 将来像の実現に向けたまちづくりの推進

2) 人口

① 総人口

- ・ 令和2年国勢調査における平成12(2000)年以降の人口の推移をみると、八千代市全体の総人口は増加していますが、京成本線各駅の周辺地域の人口はほぼ横ばいです。
- ・ 令和5(2023)年改定の八千代市人口ビジョンにおける令和4(2022)年と令和42(2060)年と比較した人口変動状況(将来人口推計)をみると、市街地部における人口減少が明らかであり、京成本線各駅に隣接する八千代台東地区、大和田地区、勝田台北地区、勝田台地区、勝田台南地区では38年間で各地区500人以上の人口減少が予測されています。

図 京成本線沿線地域内の人口の推移



出典：令和2年国勢調査

* 各地域に含む国勢調査の大字・町名

八千代台駅周辺地域	高津、高津団地の一部、高津東、八千代台東、八千代台南、八千代台西、八千代台北
京成大和田駅周辺地域	大和田 ※村上はごく一部しか含まないため集計外とした。
勝田台駅周辺地域	下市場、勝田台北、勝田台、勝田台南、勝田

※勝田台駅周辺地域の人口が2010年から2015年にかけて増加しているのは、2010年以前と2015年以降とで勝田台北の区域が異なるためである



図 コミュニティ地域別人口の推計結果

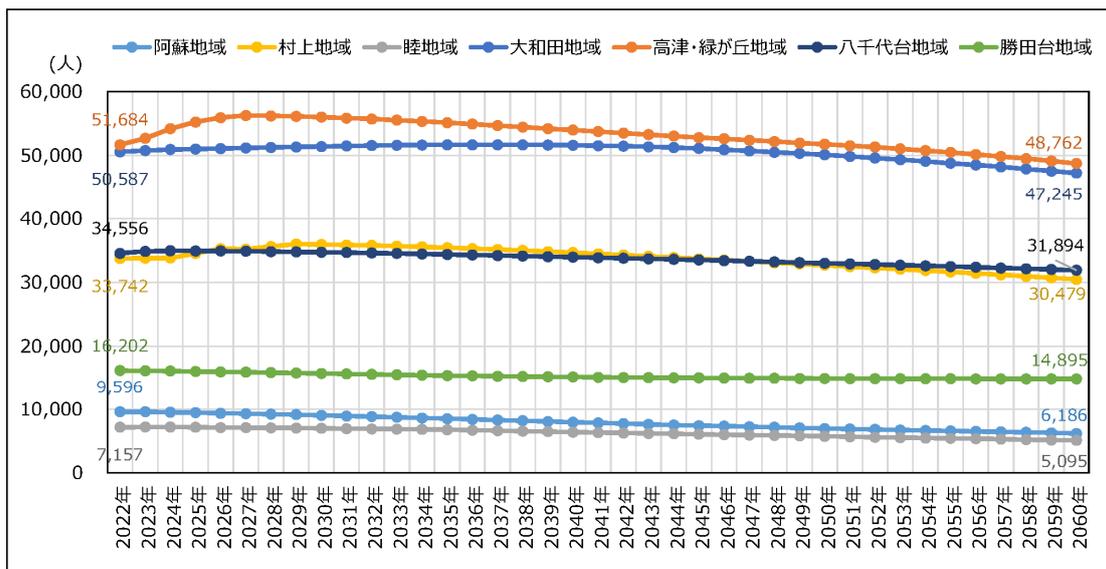
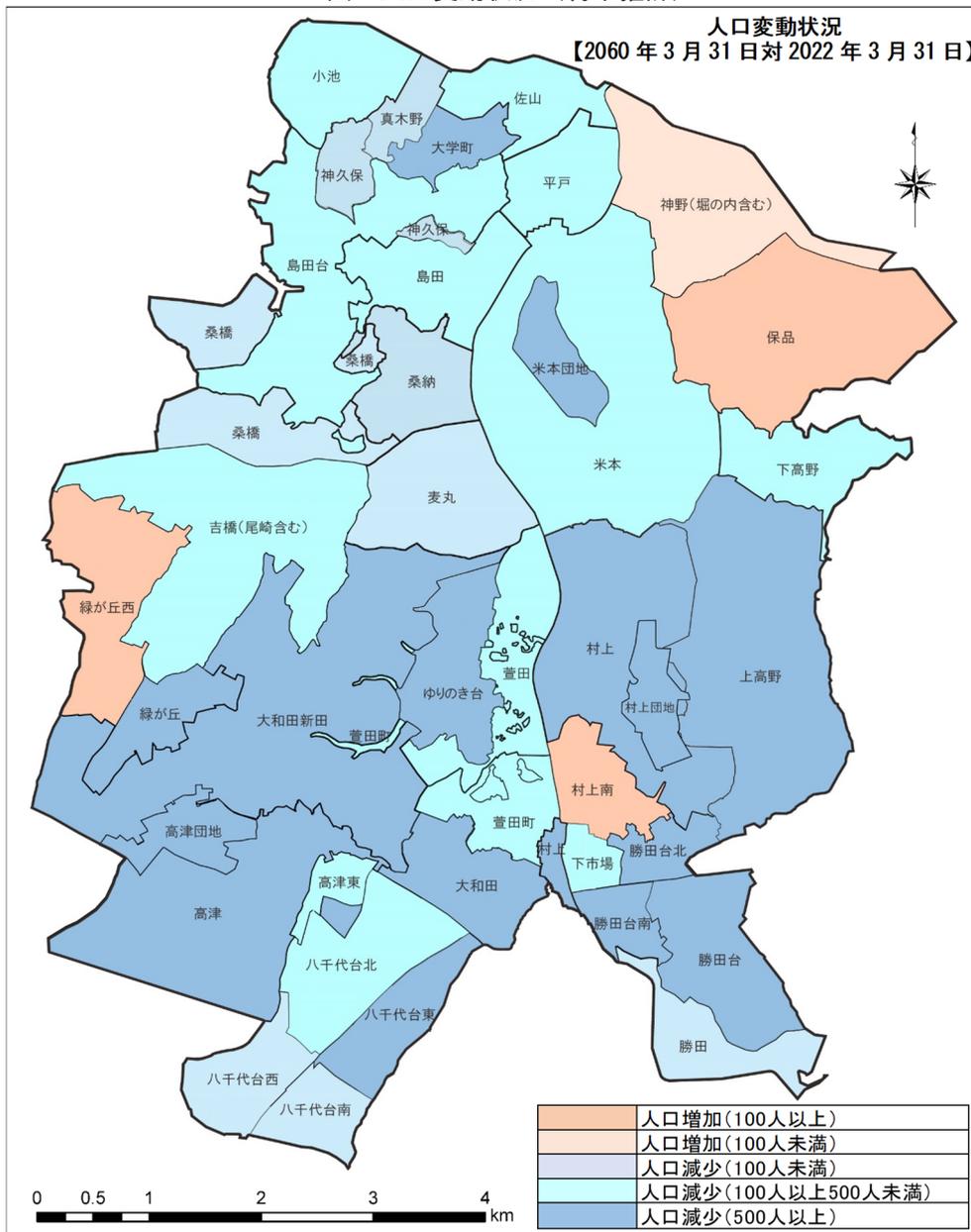


図 人口変動状況（将来推計）



出典：八千代市人口ビジョン（令和5年3月）

1. 京成本線沿線まちづくりビジョンとは

2. 上位計画及び関連計画の整理

3. まちづくりビジョンの対象地域

4. 京成本線沿線地域全体に係る現状及び課題の整理

5. 京成本線沿線地域全体の将来像

6. 八千代台駅周辺のまちづくり

7. 京成大和田駅周辺のまちづくり

8. 勝田台駅周辺のまちづくり

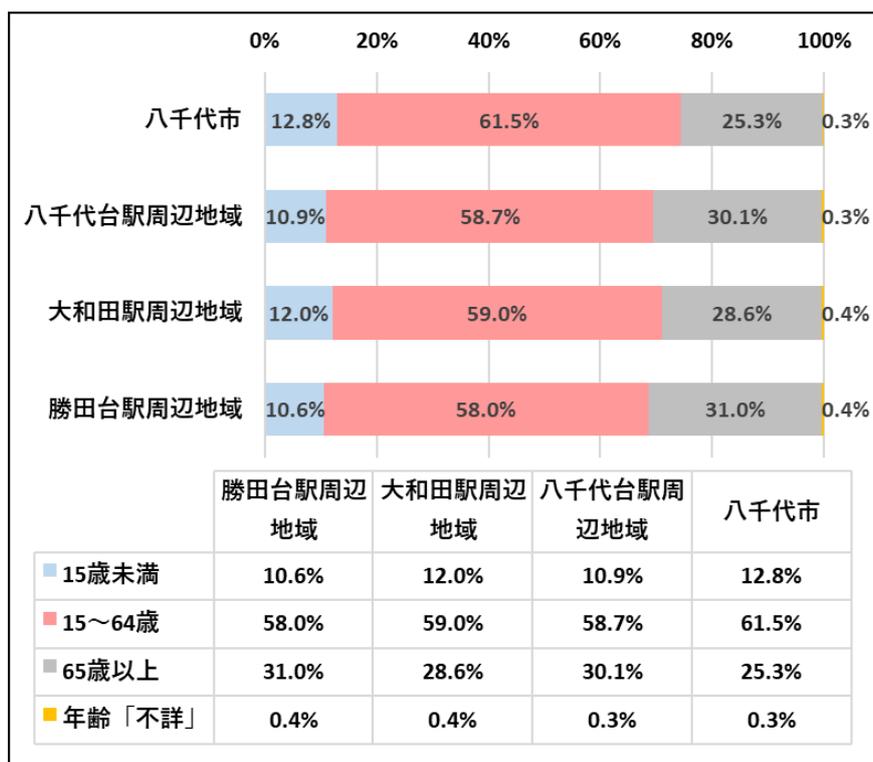
9. まちづくり手法の検討

10. 将来像の実現に向けたまちづくりの推進

② 老年人口

- ・ 年齢3区分別(15歳未満(年少人口)、15歳から64歳(生産年齢人口)、65歳以上(老年人口))にみると、京成本線各駅の周辺地域は八千代市全体より高齢化率が高くなっています。高齢化率が最も高いのは勝田台駅周辺地域であり、次いで八千代台駅周辺地域となっており、どちらも30%を超えています。

図 年齢3区分別人口割合



出典：令和2年国勢調査

* 各地域に含む国勢調査の大字・町名

八千代台駅周辺地域	高津、高津団地の一部、高津東、八千代台東、八千代台南、八千代台西、八千代台北
京成大和田駅周辺地域	大和田 ※村上のごく一部しか含まないため集計外とした。
勝田台駅周辺地域	下市場、勝田台北、勝田台、勝田台南、勝田

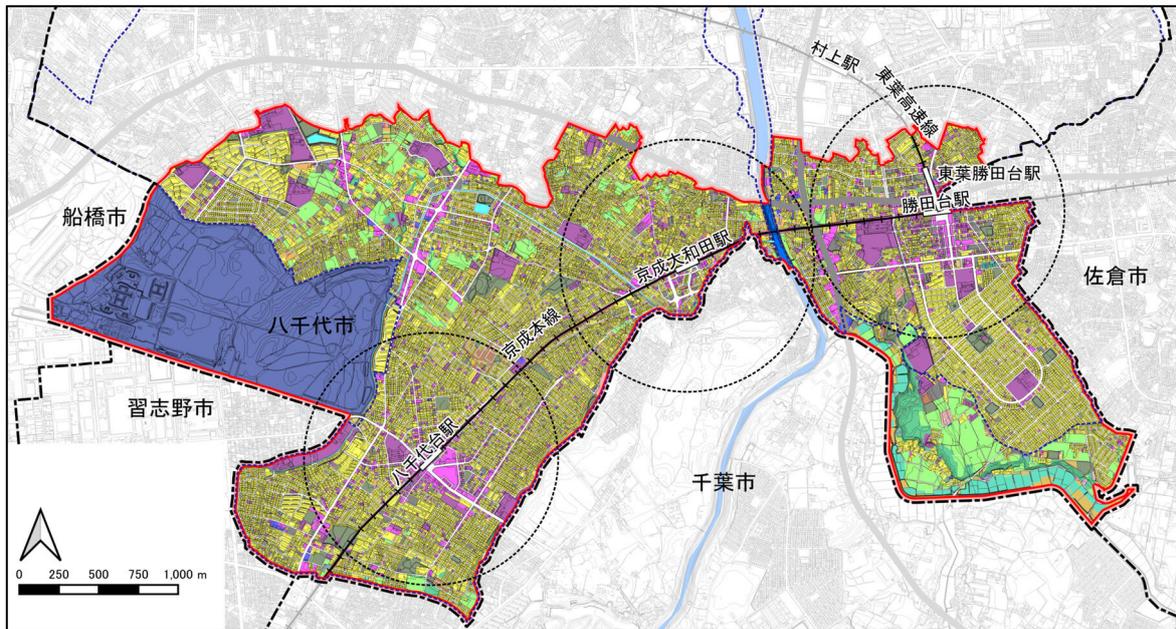


3) 土地利用現況

① 土地利用

- ・京成本線各駅の近辺や幹線道路沿道では商業系土地利用の集積がみられますが、工業系土地利用はほとんどなく、住宅市街地となっています。規模の大きい土地利用としては、文教厚生施設やオープンスペース(公園・緑地)が多くみられます。
- ・八千代台駅周辺800m圏をみると、駅を中心として放射上に延びた道路沿道は、規模の大きい商業用地や文教厚生用地として利用されています。それ以外は住宅用地となっています。
- ・京成大和田駅周辺800m圏をみると、駅西側を南北に通る一般県道大和田停車場線沿道や駅南側は、比較的規模の小さい商業用地として利用されています。駅北側は駅隣接部まで住宅用地となっています。
- ・勝田台駅周辺800m圏をみると、駅北側では国道296号や市中部の上高野工業団地と連絡する都市計画道路沿道は比較的規模の小さい商業用地として利用されています。また比較的規模の大きい平面駐車場が多く点在しています。駅南側では、規模の小さい商業用地が駅周辺に集積しているほか、規模の大きい文教厚生用地が点在しています。

図 土地利用現況図



凡例		
--- 行政界	田	文教厚生用地
■ 京成本線沿線地域	畑	オープンスペース
--- 市街化区域	荒地、耕作放棄地、低湿地	平面駐車場
--- 駅圏半径800m	山林	未利用地(建物跡地等)
○ 駅	水面	未建築宅地(造成完了)
—+— 鉄道	その他自然地	用途変更中の土地(造成中)
— 国道	住宅用地	屋外利用地(資材置場等)
■ 新川	商業用地	防衛用地
	工業用地	道路用地
	運輸施設用地	交通施設用地
	公共施設用地	

出典：令和3年度都市計画基礎調査を加工して作成

1. 京成本線沿線まちづくりビジョンとは

2. 上位計画及び関連計画の整理

3. まちづくりビジョンの対象地域

4. 京成本線沿線地域全体に係る現状及び課題の整理

5. 京成本線沿線地域全体の将来像

6. 八千代台駅周辺のまちづくり

7. 京成大和田駅周辺のまちづくり

8. 勝田台駅周辺のまちづくり

9. まちづくり手法の検討

10. 将来像の実現に向けたまちづくりの推進

図 土地利用現況図（八千代台駅周辺800m圏）

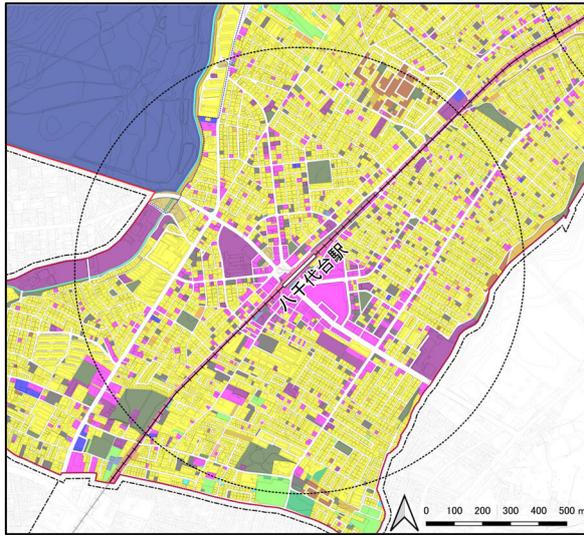


図 土地利用現況図（京成大和田駅周辺800m圏）

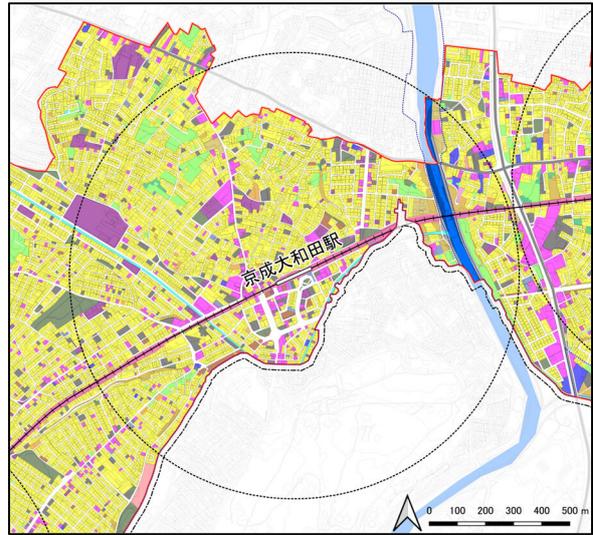
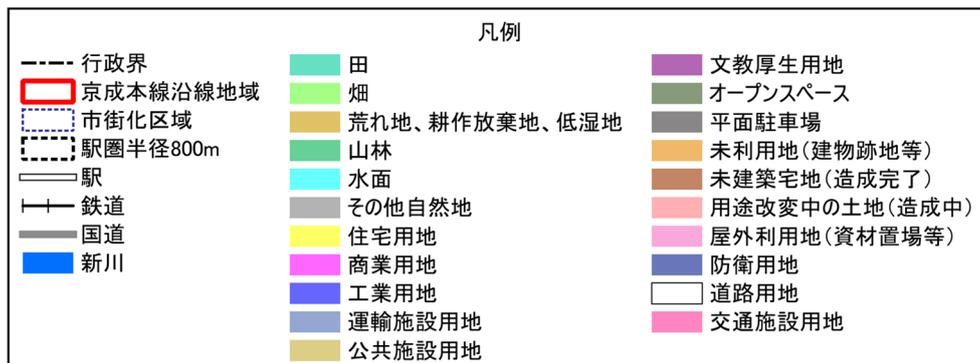
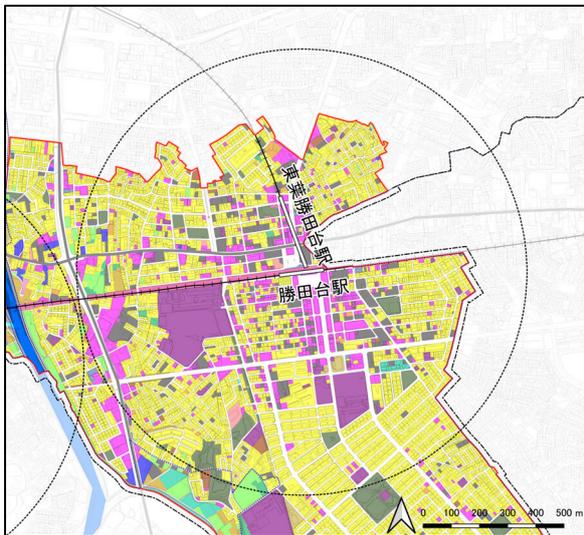


図 土地利用現況図（勝田台駅周辺800m圏）



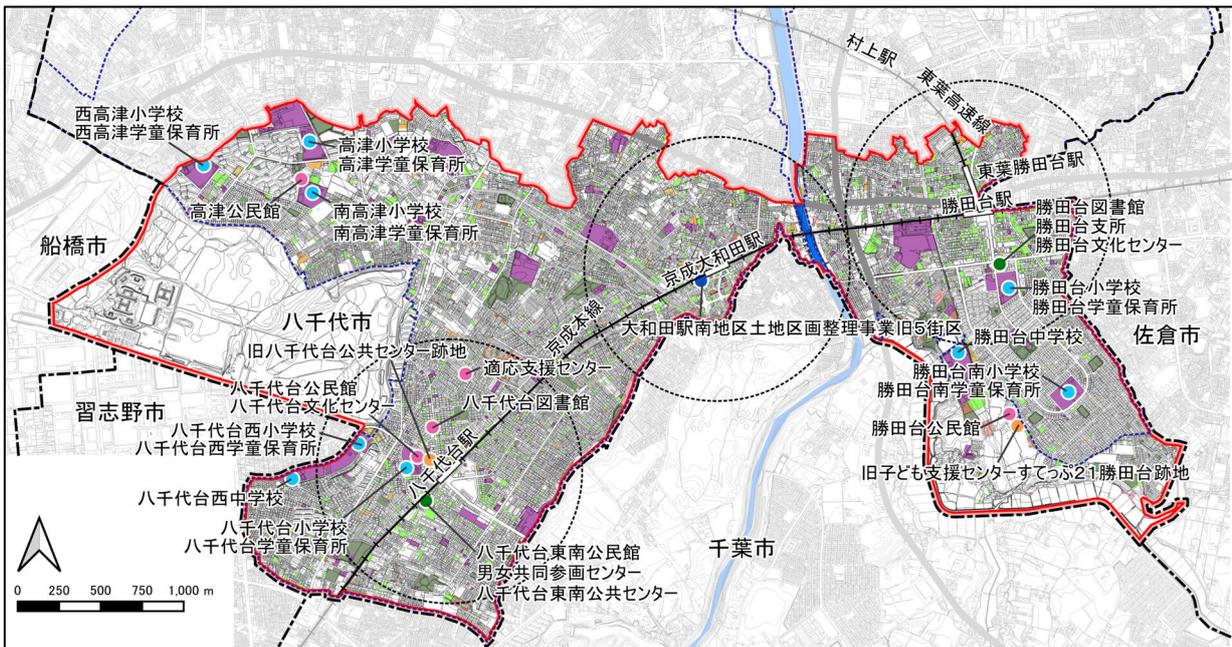
出典：令和3年度都市計画基礎調査を加工して作成



② 公共用地・未利用地

- ・ 八千代台駅周辺800m圏では、まちづくりに活用できる可能性のある公共用地・未利用地が集積しています。再編対象となっている既存の公共施設、跡地の活用が考えられます。
- ・ 京成大和田駅周辺800m圏では、駅前に活用可能空地が存在しており、活用方法を検討する必要があります。
- ・ 勝田台駅周辺800m圏では、駅前に駐車場が多くみられます。特に駅北側の駐車場はまとまった規模のものが多く、活用を検討することが考えられます。

図 公共用地・未利用地現況図



凡例		
<ul style="list-style-type: none"> 行政界 京成本線沿線地域 市街化区域 駅圏半径800m 駅 鉄道 国道 新川 	<ul style="list-style-type: none"> 活用可能資源 活用可能空地 管理運営の見直し 施設の統廃合 跡地活用 他施設への機能移転 	<ul style="list-style-type: none"> 公共用地・未利用地 公共施設用地 文教厚生用地 オープンスペース 平面駐車場 未利用地(建物跡地等) 未建築宅地(造成完了) 用途変更中の土地(造成中) 屋外利用地(資材置場等)

※活用可能資源は、八千代市公共施設等個別施設計画（令和3年）に記載の施設・公園

出典：令和3年度都市計画基礎調査、八千代市公共施設等個別施設計画（令和3年）を加工して作成

1. 京成本線沿線まちづくりビジョンとは

2. 上位計画及び関連計画の整理

3. まちづくりビジョンの対象地域

4. 京成本線沿線地域全体に係る現状及び課題の整理

5. 京成本線沿線地域全体の将来像

6. 八千代台駅周辺のまちづくり

7. 京成大和田駅周辺のまちづくり

8. 勝田台駅周辺のまちづくり

9. まちづくり手法の検討

10. 将来像の実現に向けたまちづくりの推進

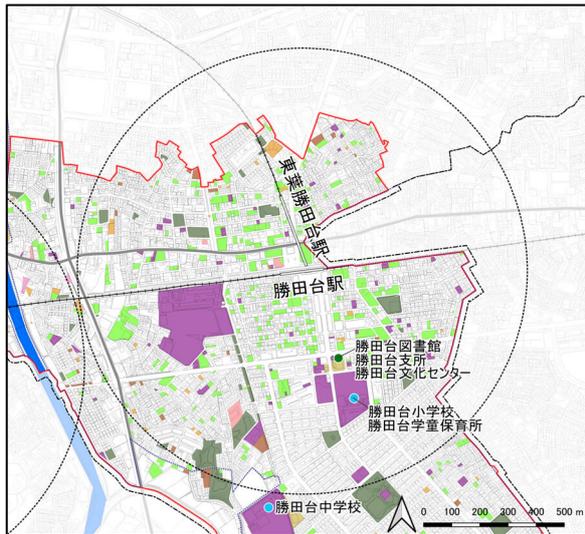
図 公共用地・未利用地現況図
(八千代台駅周辺800m圏)



図 公共用地・未利用地現況図
(京成大和田駅周辺800m圏)



図 公共用地・未利用地現況図
(勝田台駅周辺800m圏)



凡例		
--- 行政界	<活用可能資源>	<公共用地・未利用地>
■ 京成本線沿線地域	● 活用可能空地	■ 公共施設用地
■ 市街化区域	● 管理運営の見直し	■ 文教厚生用地
■ 駅圏半径800m	● 施設の統廃合	■ オープンスペース
— 駅	● 跡地活用	■ 平面駐車場
— 鉄道	● 他施設への機能移転	■ 未利用地(建物跡地等)
— 国道		■ 未建築宅地(造成完了)
■ 新川		■ 用途変更中の土地(造成中)
		■ 屋外利用地(資材置場等)

出典：令和3年度都市計画基礎調査、八千代市公共施設等個別施設計画（令和3年）を加工して作成

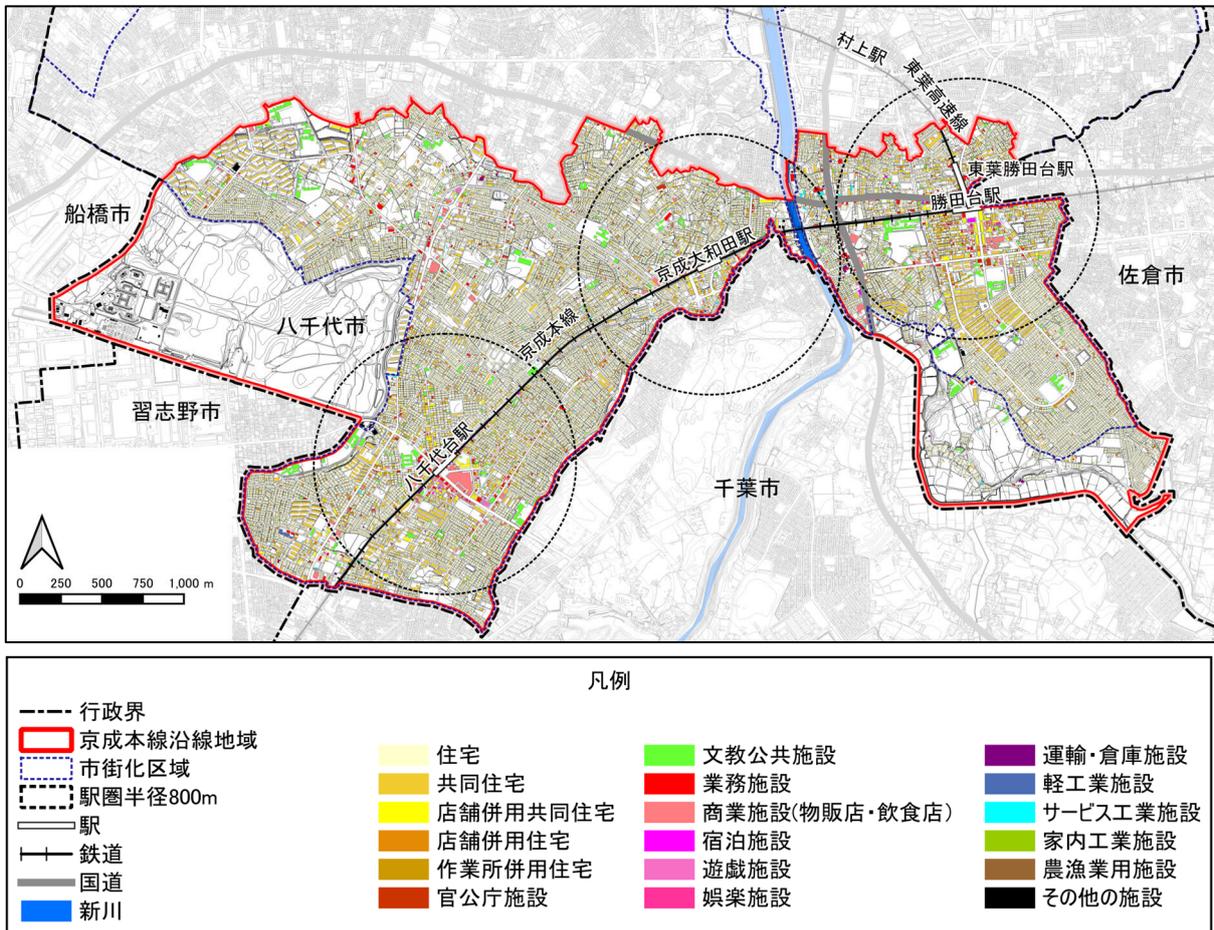


4) 建物利用現況

① 建物用途

- ・京成本線各駅の近辺や幹線道路沿道に商業施設や業務施設が立地しているほかは、ほぼ住宅が立地しています。
- ・八千代台駅周辺800m圏では、駅東側の道路沿道に商業施設が集積しています。また、戸建て住宅のほか、共同住宅も多く、団地の区画があります。
- ・京成大和田駅周辺800m圏には、戸建て住宅や店舗併用住宅に混ざって比較的規模の小さい共同住宅がみられます。
- ・勝田台駅周辺800m圏では、駅近辺において、商業施設や店舗併用共同住宅があり、商業施設が集積しています。共同住宅が多くみられ、団地の区画があります。

図 建物現況図



出典：令和3年度都市計画基礎調査を加工して作成

1. 京成本線沿線まちづくりビジョンとは

2. 上位計画及び関連計画の整理

3. まちづくりビジョンの対象地域

4. 京成本線沿線地域全体に係る現状及び課題の整理

5. 京成本線沿線地域全体の将来像

6. 八千代台駅周辺のまちづくり

7. 京成大和田駅周辺のまちづくり

8. 勝田台駅周辺のまちづくり

9. まちづくり手法の検討

10. 将来像の実現に向けたまちづくりの推進

図 建物現況図（八千代台駅周辺800m圏）

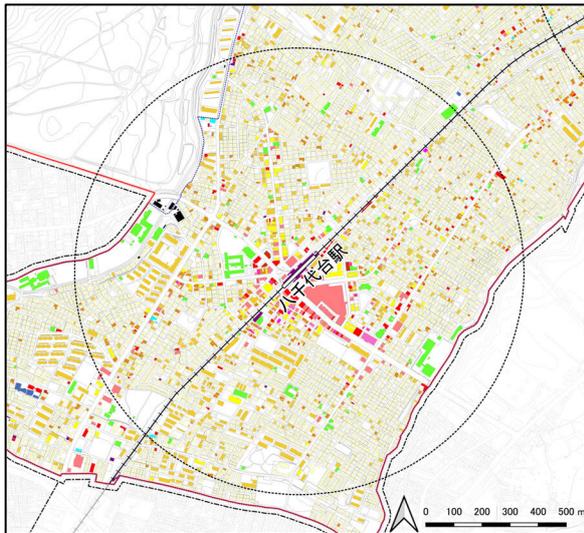


図 建物現況図（京成大和田駅周辺800m圏）

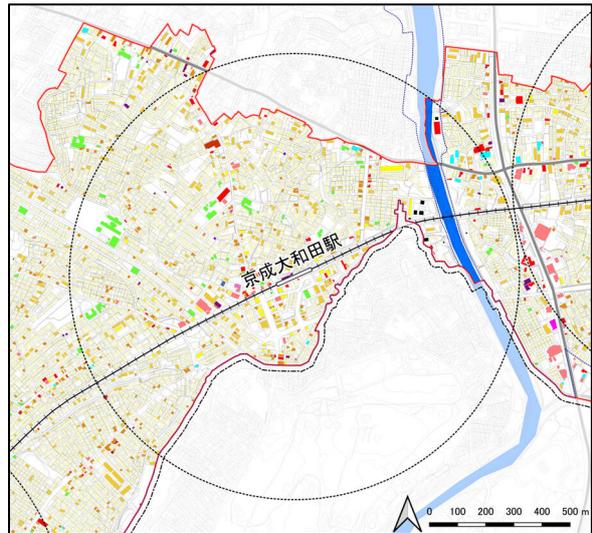
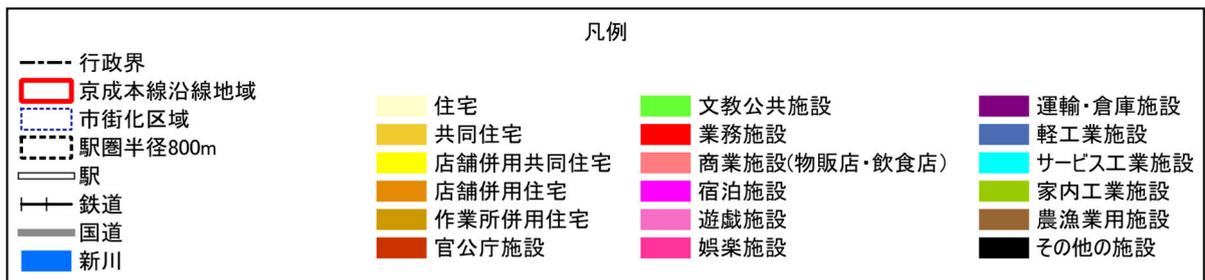
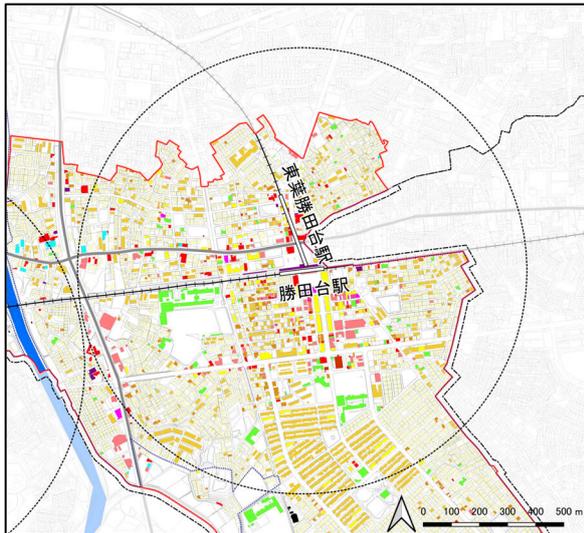


図 建物現況図（勝田台駅周辺800m圏）



出典：令和3年度都市計画基礎調査を加工して作成



② 建物の新旧耐震基準別現況及び構造

- 各駅周辺800m圏の建物については、大規模開発が古い時期に行われていたにもかかわらず、建築年をみると新耐震基準と旧耐震基準の建物が混在しており、一定程度建物の更新が行われていることが推測されますが、旧耐震基準の建物もいまだ多くみられます。
- 京成本線沿線には高経年マンションも存在し、耐震性の不足、空室の増加、バリアフリー未対応、維持管理不全といった状況に陥り、建物の安全性のみならず景観やまちのイメージなど、今後様々な問題が発生する可能性が考えられます。
- 八千代台駅周辺800m圏の建物の構造をみると、駅前から幹線道路沿道は非木造の建物が集積しています。
- 京成大和田駅周辺800m圏の建物の構造をみると、駅南側に非木造の建物がやや集積していますが、その他はほぼ木造です。
- 勝田台駅周辺800m圏の建物の構造をみると、駅南北共に非木造の建物が多く、特に駅南側の都市計画道路3・4・4号勝田台駅前線沿道やこれと交差する付近の3・4・12号八千代台南勝田台線沿道ではおおむね非木造となっています。

表 新旧耐震基準別建物現況

単位：棟（％）

区分	建築年	八千代台駅周辺 800m圏		京成大和田駅周辺 800m圏		勝田台駅周辺 800m圏	
		棟数	割合(%)	棟数	割合(%)	棟数	割合(%)
旧耐震基準	1971年以前 (S46以前)	965 (20.3)	331 (7.0)	973 (24.7)	279 (7.1)	690 (19.4)	116 (3.3)
	1972～1980年 (S47～S55)		634 (13.4)		694 (17.6)		574 (16.1)
新耐震基準	1981～1991年 (S56～H3)	3,784 (79.7)	1,029 (21.7)	2,974 (75.3)	794 (20.1)	2,871 (80.6)	761 (21.4)
	1992～2001年 (H4～H13)		904 (19.0)		853 (21.6)		761 (21.4)
	2002～2011年 (H14～H23)		715 (15.1)		658 (16.7)		703 (19.7)
	2012年以降 (H24～)		1,136 (23.9)		669 (16.9)		646 (18.1)
合計		4,749 (100.0)	4,749 (100.0)	3,947 (100.0)	3,947 (100.0)	3,561 (100.0)	3,561 (100.0)

※建築年が分からないものを除く

表の数値は小数点以下第2位を四捨五入としているため、計は必ずしも一致しない

出典：登記事項証明書（令和4年11月）

1. 京成本線沿線
まちづくりビジョンとは

2. 上位計画及び
関連計画の整理

3. まちづくりビジョンの
対象地域

4. 京成本線沿線地域全体に
係る現状及び課題の整理

5. 京成本線沿線地域全体の
将来像

6. 八千代台駅周辺の
まちづくり

7. 京成大和田駅周辺の
まちづくり

8. 勝田台駅周辺の
まちづくり

9. まちづくり手法の
検討

10. 将来像の実現に向けた
まちづくりの推進

表 構造別建物現況

単位：棟（％）

構造	八千代台駅周辺 800m圏	京成大和田駅周辺 800m圏	勝田台駅周辺 800m圏
木造	3,950 (75.3)	3,670 (86.3)	2,837 (73.5)
非木造	1,293 (24.7)	585 (13.7)	1,025 (26.5)
合計	5,243 (100.0)	4,255 (100.0)	3,862 (100.0)

※構造が分からないものを除く

出典：登記事項証明書（令和4年11月）

図 建築年別建物分布図（八千代台駅周辺800m圏）

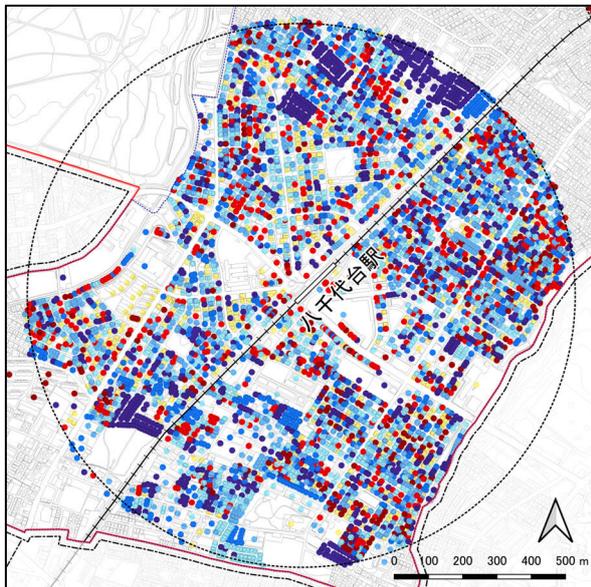
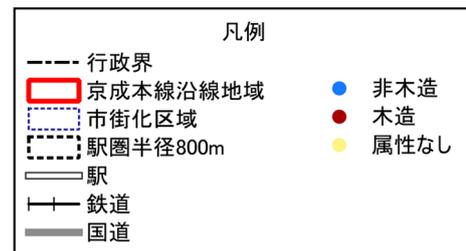
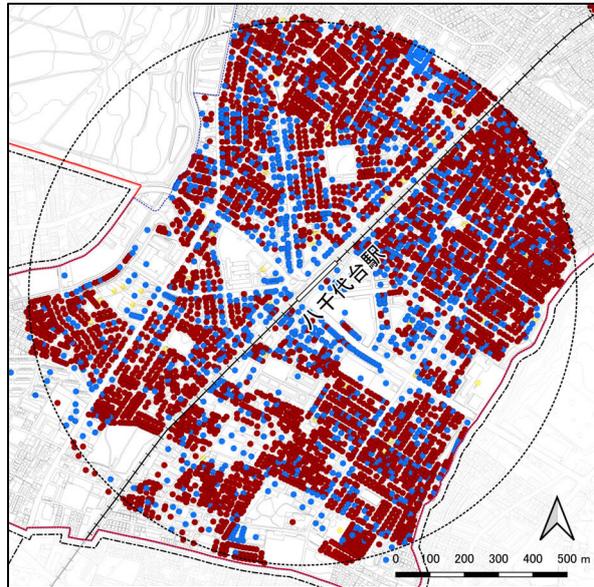


図 構造別建物分布図（八千代台駅周辺800m圏）



出典：登記事項証明書（令和4年11月）



図 建築年別建物分布図（京成大和田駅周辺800m圏）

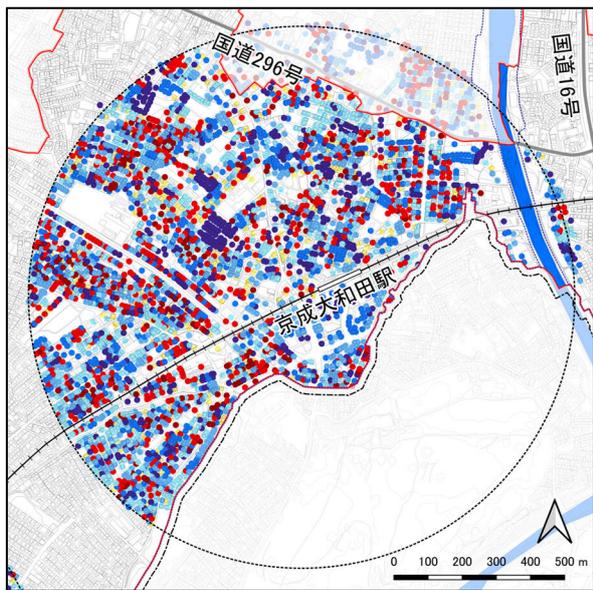


図 構造別建物分布図（京成大和田駅周辺800m圏）

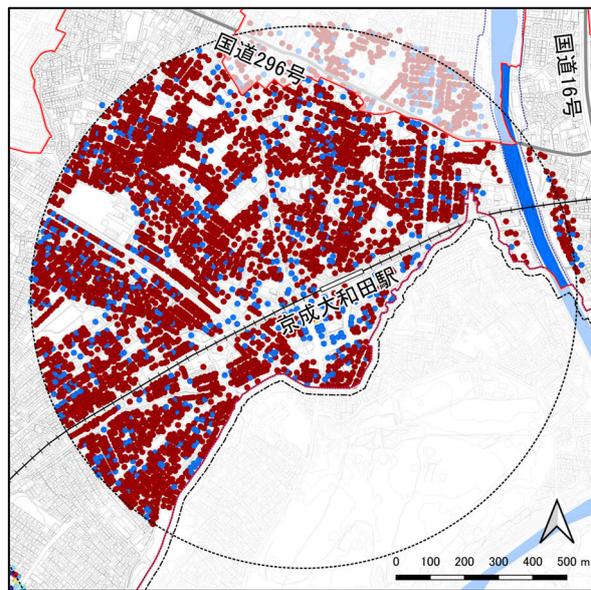


図 建築年別建物分布図（勝田台駅周辺800m圏）

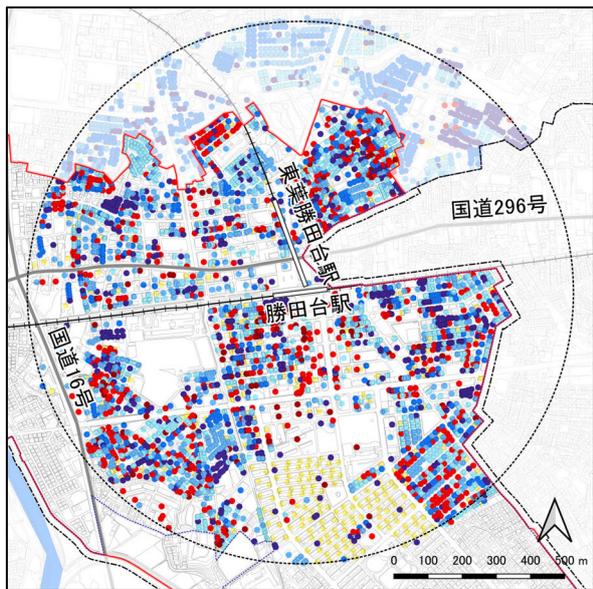
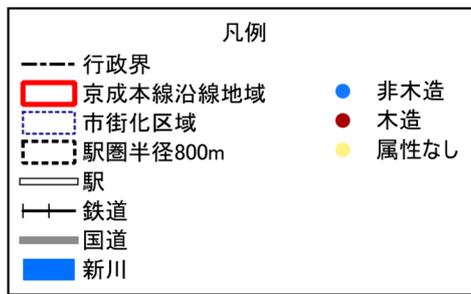
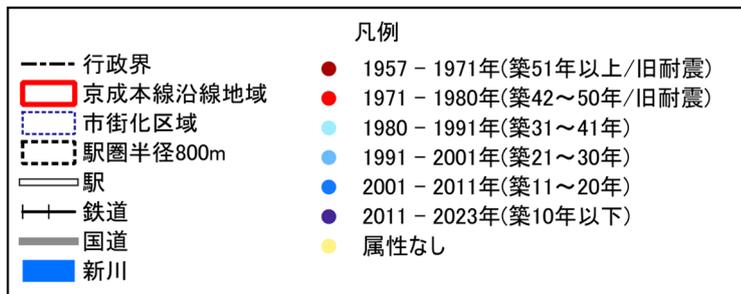
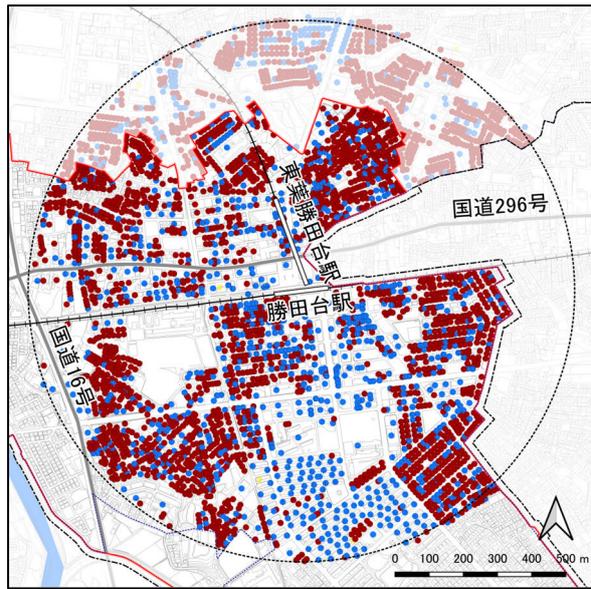


図 構造別建物分布図（勝田台駅周辺800m圏）



出典：登記事項証明書（令和4年11月）

1. 京成本線沿線まちづくりビジョンとは
2. 上位計画及び関連計画の整理
3. まちづくりビジョンの対象地域
4. 京成本線沿線地域全体に係る現状及び課題の整理
5. 京成本線沿線地域全体の将来像
6. 八千代台駅周辺のまちづくり
7. 京成大和田駅周辺のまちづくり
8. 勝田台駅周辺のまちづくり
9. まちづくり手法の検討
10. 将来像の実現に向けたまちづくりの推進

③ 空家等の状況

- 空家等対策の推進に関する特別措置法に基づいて本市では空家等（建築物又は附属工作物）対策に取り組んでいます。
- 八千代市空家等対策計画（令和3（2021）年3月）によると、八千代台地区、大和田地区、勝田台地区といった京成本線沿線地域で空家等が多くなっています。
- 八千代市空家等対策計画では、高齢者世帯と建物の建築年代から将来予測を行っています。空家等の発生要因は様々ですが、高齢者等の老人ホームへの入所を含む転居、相続によるものが多く、特に単身高齢者の場合には、転居後における住宅の管理者が不在となる場合が多いため、空家等の発生につながりやすいと考えられます。旧耐震基準時期に建築された建築物は、建築後約40年以上が経過することから、旧耐震基準の件数が多い地区では、今後、居住者の高齢化に伴って空家等の増加につながる事が予想されます。
- 八千代台地区、大和田地区、勝田台地区は、空家等が多く確認されている地区であり、将来的にも空家等が増加するものと予測されています。
- 京成本線沿線地域は、築年数が経過した住宅が多く住民の高齢化とともに空家等が増加すると見込まれている地域であり、八千代台地区、大和田地区、勝田台地区は空家等対策の重点地区となっています。

図 空家等の分布状況（地区別）

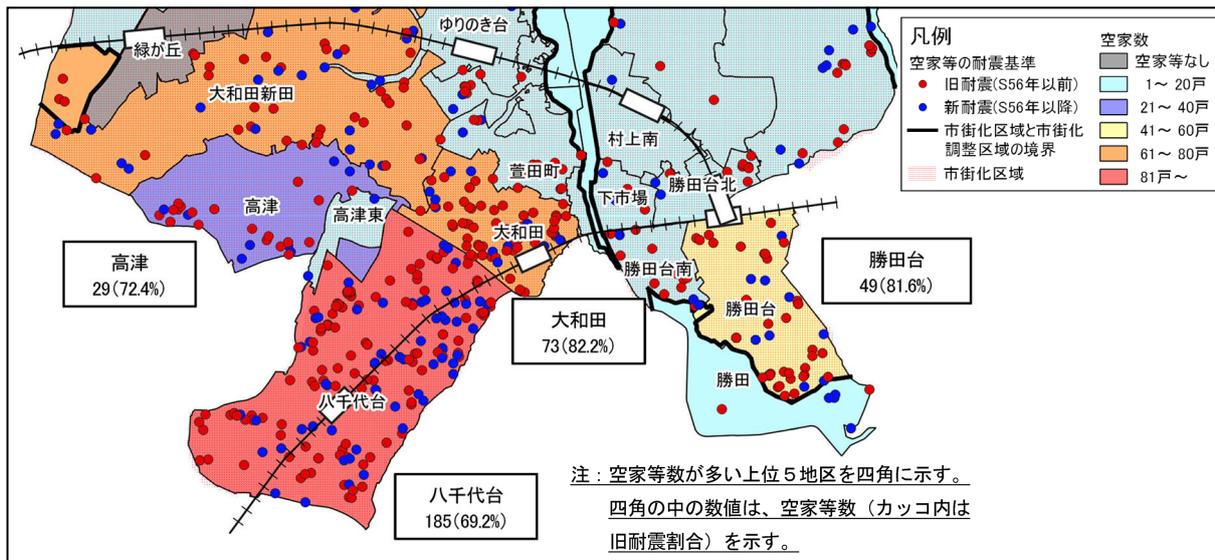
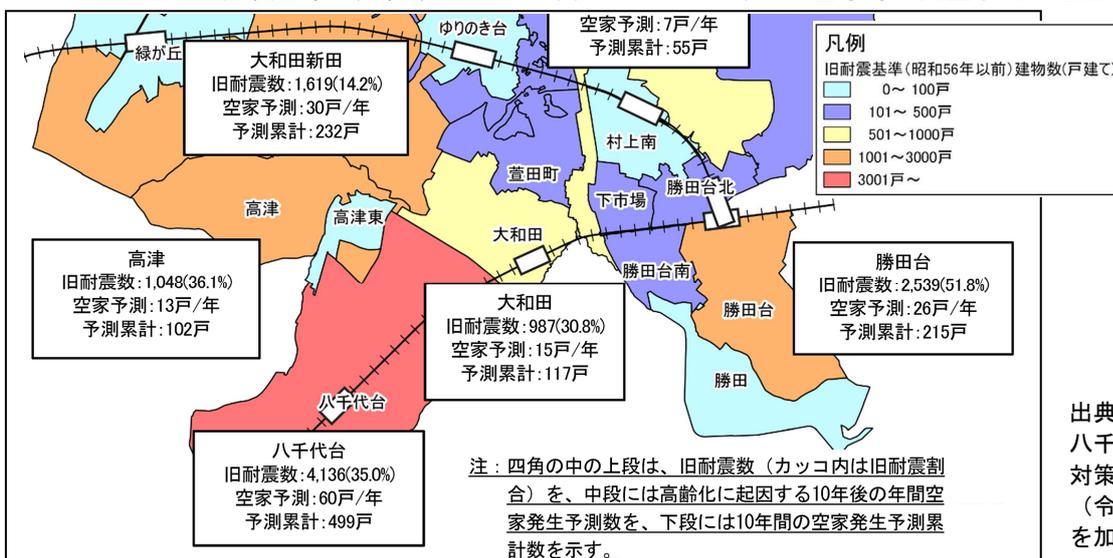


図 旧耐震基準の建物数及び10年後（2030年）の空家等の発生予測（地区別）



出典：
八千代市空家等
対策計画
（令和3年3月）
を加工して作成



5) 道路・交通

① 道路

<京成本線沿線地域全体>

- 京成本線沿線地域全体をみると、主要な道路として、国道16号、国道296号、一般県道大和田停車場線、一般県道幕張八千代線が通っています。整備状況としては、国道16号は拡幅整備が終わっており、国道296号は勝田台駅北側付近では整備済みですが、それ以外では大半の区間が幅員10m未満となっています。一般県道大和田停車場線はおおむね7～8mの幅員となっています。一般県道幕張八千代線は、八千代台西二丁目以南は都市計画道路として整備(一部整備中を含む。)され、幅員16mとなっていますが、八千代台北六丁目から八千代台北十一丁目付近までは5.5～7m程度の幅員となっています。
- 国道296号は国道16号以西が慢性的に交通渋滞となっており、令和3年度全国道路・街路交通情勢調査一般交通量調査の結果でも1.94と高い混雑度を示しています。また国道16号においても、国道296号以南(勝田台南付近)の混雑度が1.18と高くなっています。
- 十分な幅員による幹線道路網の未形成とともに、線路を渡る道路が少ないため、生活道路程度の幅員の道路に多くの自動車交通が流入しています。

表 国道・県道の自動車交通量 (斜体は推定値)

路線名	起点側	終点側	12時間自動車 類交通量(台)	24時間自動車 類交通量(台)	混雑度
国道16号	一般国道296号	一般国道296号	25,727	37,047	0.79～ 0.96
国道16号	一般国道296号	八千代市・千葉市花見 川区境	32,090	47,173	1.18
国道296号	佐倉市・八千代市境	一般国道16号	9,850	13,002	0.67
国道296号	一般国道16号	八千代市・船橋市境	21,236	29,306	1.94
大和田停車場線	—	一般国道296号	6,605	8,587	0.48
幕張八千代線	習志野市・八千代市境	一般国道296号	10,642	14,047	0.87

出典：令和3年度全国道路・街路交通情勢調査一般交通量調査

1. 京成本線沿線
まちづくりビジョンとは

2. 上位計画及び
関連計画の整理

3. まちづくりビジョンの
対象地域

4. 京成本線沿線地域全体に
係る現状及び課題の整理

5. 京成本線沿線地域全体の
将来像

6. 八千代台駅周辺の
まちづくり

7. 京成大和田駅周辺の
まちづくり

8. 勝田台駅周辺の
まちづくり

9. まちづくり手法の
検討

10. 将来像の実現に向けた
まちづくりの推進

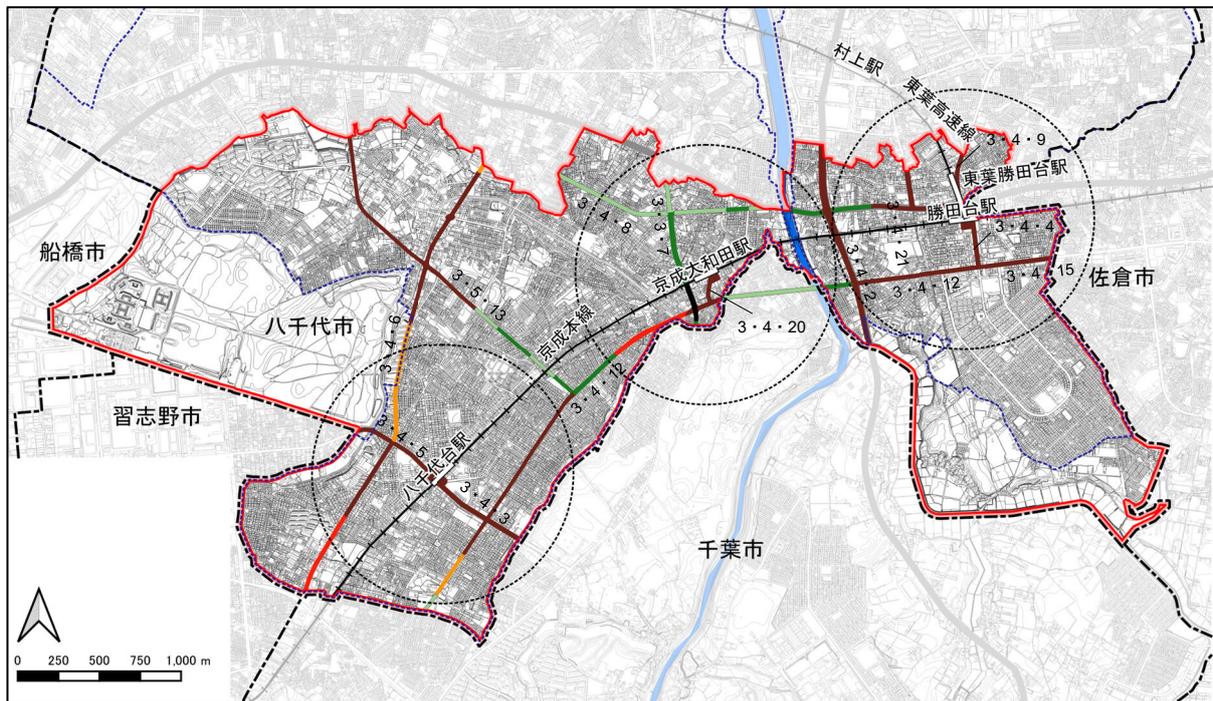
<都市計画道路>

- 京成本線沿線地域内には13路線の都市計画道路があります。

表 京成本線沿線地域に係る都市計画道路

番号	路線名	代表幅員 (m)	決定延長 (m)	代表 車線数	当初決定年月日	最終変更年月日
3・4・2	東京環状線	21	約 9,100	—	昭和 38 年 12 月 14 日	平成 3 年 3 月 26 日
3・4・3	八千代台東駅前線	20	約 580	—	昭和 38 年 12 月 14 日	昭和 56 年 3 月 20 日
3・4・4	勝田台駅前線	18	約 240	—	昭和 40 年 9 月 15 日	昭和 56 年 3 月 20 日
3・4・5	八千代台駅前線	16	約 550	—	昭和 38 年 12 月 14 日	昭和 56 年 3 月 20 日
3・4・6	八千代台花輪線	16	約 5,820	—	昭和 38 年 12 月 14 日	平成元年 1 月 17 日
3・3・7	大和田駅前萱田線	25	約 3,750	—	昭和 38 年 12 月 14 日	平成 3 年 3 月 26 日
3・4・8	大和田新田下市場線	16	約 2,870	—	昭和 38 年 12 月 14 日	平成 3 年 3 月 26 日
3・4・9	上高野工業団地線	16	約 4,920	2	昭和 38 年 12 月 14 日	平成 22 年 2 月 5 日
3・4・12	八千代台南勝田台線	16	約 4,420	—	昭和 38 年 12 月 14 日	平成 11 年 1 月 29 日
3・5・13	八千代台東萱田線	12	約 5,700	—	昭和 38 年 12 月 14 日	昭和 56 年 3 月 20 日
3・4・18	勝田台北口駅前線	16	約 20	—	昭和 56 年 3 月 20 日	昭和 56 年 3 月 20 日
3・4・20	大和田駅前線	16	約 120	—	昭和 62 年 10 月 9 日	平成 3 年 3 月 26 日
3・4・21	勝田台村上線	16	約 760	—	平成 3 年 3 月 26 日	—

図 都市計画道路整備状況図



凡例	
--- 行政界	<都市計画道路>
□ 京成本線沿線地域	■ 整備済区間
□ 市街化区域	■ 供用開始区間
□ 駅圏半径800m	■ 整備中区間
○ 駅	■ 概成済区間
— 鉄道	■ 未整備区間(現道あり)
— 国道	■ 未整備区間(現道なし)
■ 新川	

※3・4・15号は、佐倉市が都市計画決定している都市計画道路
 出典：都市計画道路整備プログラム（平成29年3月）を加工して作成



<京成本線沿線各駅>

- ・ 八千代台駅周辺800m圏をみると、一般県道幕張八千代線が通っており、都市計画道路となっている区間は整備が進んでいます。その他にも八千代台駅を中心に都市計画道路が整備済み又は概成済み(現道にかぶり計画幅員の2/3以上の幅員)となっており、都市計画道路3・4・6号八千代台花輪線は隣接する習志野市との接続に向け整備中です。おおむね幹線道路網の形が出来ている状態であり、習志野市や千葉市からのアクセスはよいものの、本市他地域からのアクセスがよいとは言えない状態です。そのため、3・4・6号八千代台花輪線の未整備区間(概成済み)や3・3・7号大和田駅前萱田線、3・4・12号八千代台南勝田台線の未整備区間(3・4・12号の八千代台東六丁目付近は整備中)を早期に整備し、市内各所から快適にアクセスできるようにすることが必要であり、市内各所とつながる道路ネットワークを形成することが必要です。
- ・ 京成大和田駅周辺800m圏をみると、国道296号と一般県道大和田停車場線が通っています。どちらも交通量が多いものの、国道296号の一部区間を除いて歩道が設置されていません。駅北側一帯の幹線道路はこの2路線であるため、国道296号拡幅を県へ要望するとともに、バイパスの役割を担う都市計画道路3・2・17号八千代中央線の早期整備が望まれます。また京成本線の付近が斜面地となっているため駅北側は坂道も多く、一部の認定道路は階段となっている区間があります。さらに、駅北側には、幅員4m未満の道路が多く、消防活動困難区域もあることから、これらの改善が課題となっています。
- ・ 勝田台駅周辺800m圏をみると、国道16号と国道296号が通っています。国道16号は整備済みであり国道296号とは立体交差となっています。また勝田台駅北側付近の国道296号は都市計画道路として整備済みとなっています。幹線道路網としては、国道16号以東は都市計画道路等により計画的に配置され整備済みとなっています。一方、駅北側では3・4・8号大和田新田下市場線の国道16号付近と、駅南側では3・4・12号八千代台南勝田台線の国道16号以西が未整備の状況です。京成本線を超えて南北を連絡する幹線道路は広域幹線道路である国道16号だけであるため、地域を南北に連絡する幹線道路を別に設けることが望ましいと考えられます。また国道296号は国道16号以西の混雑度が高いため、国道296号の拡幅を県へ要望するとともに、バイパスの役割を担う都市計画道路3・2・17号八千代中央線の早期整備が望まれます。

1. 京成本線沿線
まちづくりビジョンとは

2. 上位計画及び
関連計画の整理

3. まちづくり
ビジョンの
対象地域

4. 京成本線沿線
地域全体に
係る現状及び
課題の整理

5. 京成本線沿線
地域全体の
将来像

6. 八千代台駅
周辺の
まちづくり

7. 京成大和田
駅周辺の
まちづくり

8. 勝田台駅
周辺の
まちづくり

9. まちづくり
手法の
検討

10. 将来像の
実現に向けた
まちづくりの
推進

図 幅員別道路現況図（八千代台駅周辺800m圏）

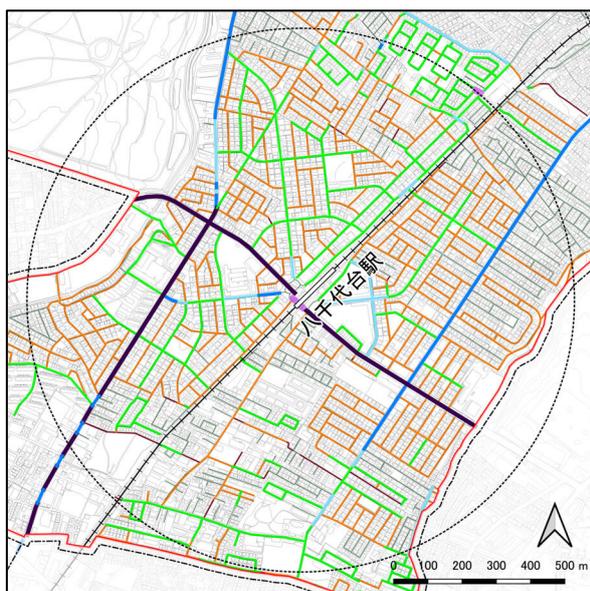


図 幅員別道路現況図（京成大和田駅周辺800m圏）

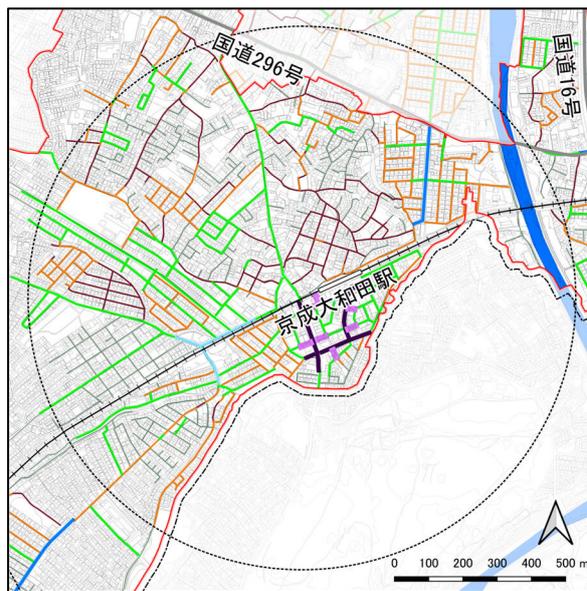
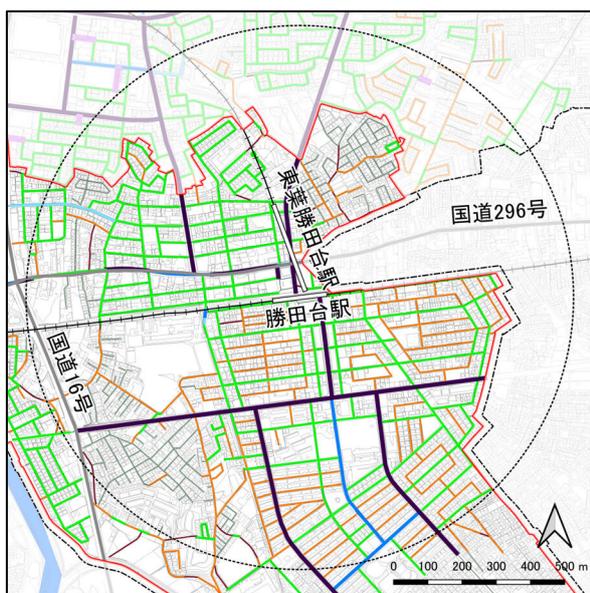


図 幅員別道路現況図（勝田台駅周辺800m圏）



凡例	
----- 行政界	— 幅員4.0m未満
▭ 京成本線沿線地域	— 幅員4.0m以上6.0m未満
▭ 市街化区域	— 幅員6.0m以上9.0m未満
⊙ 駅圏半径800m	— 幅員9.0m以上12.0m未満
○ 駅	— 幅員12.0m以上16.0m未満
— 鉄道	— 幅員16.0m以上
— 国道	— 歩行者道、自転車道、地下道
— 新川	

出典：建築指導課・土木管理課データ（令和4年）

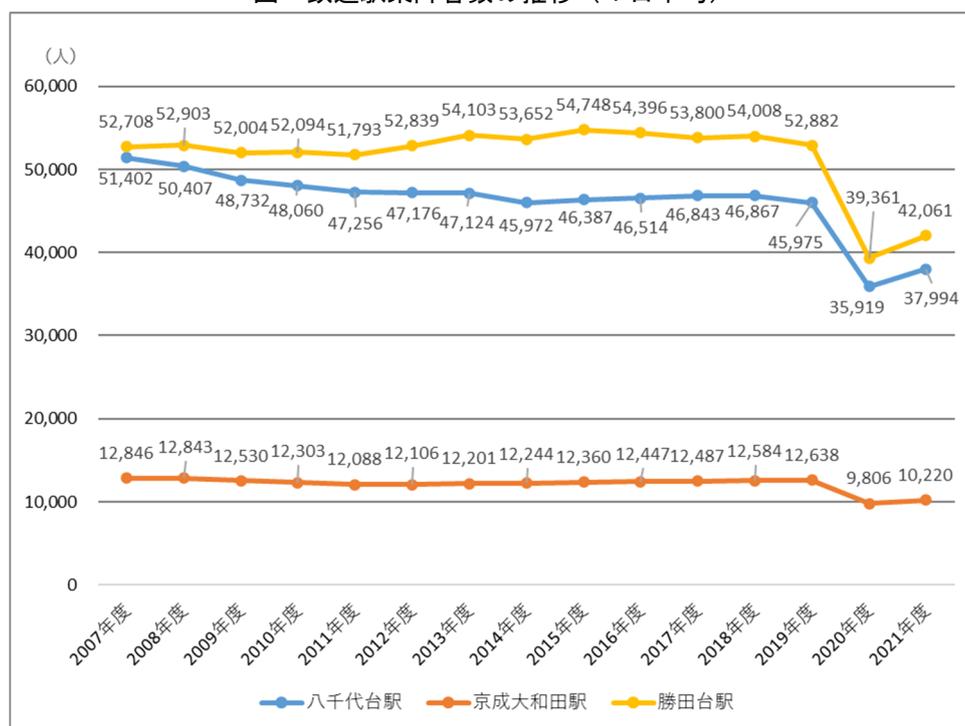


6) 公共交通等

① 鉄道

- ・ 八千代台駅の乗降客数は、平成26(2014)年度に下げ止まり、その後は令和元(2019)年度まで横ばいの状況でした。
- ・ 京成大和田駅の乗降客数は、令和元(2019)年度まで横ばいの状況が続いていました。
- ・ 勝田台駅の乗降客数は、平成27(2015)年度まで緩やかな増加傾向であり、その後は令和元(2019)年度まで横ばいの状況でした。
- ・ 令和2(2020)年度からは、新型コロナウイルスの影響による緊急事態宣言の発令もあり、外出を控えることを求められたことから、乗降客数は大きく減少しています。

図 鉄道駅乗降客数の推移（1日平均）



出典：関東交通広告協議会・各社・各駅乗降人員・通過人員・輸送人員（関東交通広告協議会）

② バス

- ・ 八千代台駅周辺は、八千代台駅を発着する多数のバス路線があります。西口には、高津団地や東葉高速線の八千代緑が丘駅・八千代中央駅等と連絡する路線やJR津田沼駅、JR幕張駅、京成本線の実籾駅と連絡する路線が発着しています。東口には、京成大和田駅方面のほか、千葉市内の花見川団地やJR新検見川駅等と連絡する路線が発着しています。
- ・ 京成大和田駅周辺は、駅北側への路線バスの発着がなく、東西方向のバス路線もありません。駅南側には千葉市花見川区へ向かう北部循環線(花まわる号)が発着しています。
- ・ 勝田台駅周辺は、駅南側の地区内循環バスや駅北側の工業団地や市北部へ連絡するバス路線が勝田台駅に発着しています。北口には、上高野工業団地方面や村上団地、さらにはその北側の阿蘇地域の東京成徳大学等と連絡する路線が発着しています。南口には、勝田台地区を循環する路線のほか、米本団地やJR四街道駅、千葉市のこてはし台団地等と連絡する路線が発着しています。

③ 駅前広場

<八千代台駅周辺>

- ・ 八千代台駅には西口駅前広場と東口駅前広場が整備されていますが、面積が不足しています。
- ・ 八千代台駅西口周辺利用実態調査(令和3(2021)年)によると、平日の八千代台駅西口駅前広場に流入する自動車交通量は7時台、17時台、18時台におおむね500(台/時間)となっています。また、歩行者・自転車交通量は7時台、18時台に2,000(人/時間)を、8時台～17時台、19時台では1,000(人/時間)を超えています。
- ・ 八千代台駅西口駅前広場は、一般車の通過交通や送迎車両による混雑が問題となっており、適切な車両動線分離や面積の確保が必要となっています。また、バス乗り場が駅前広場ではなく、接続する道路に配置されており、交通結節点として必要な機能とバス乗り場を駅前広場に集め、利用者の利便性を高めることが望まれます。
- ・ 八千代台駅東口周辺利用実態調査(令和4(2022)年)によると、平日の八千代台駅東口駅前広場に流入する自動車交通量は18時台にピークとなり、485(台/時間)となっています。また、歩行者・自転車交通量は7時台、9時台に2,000(人/時間)を、8時台、10時台～19時台では1,000(人/時間)を超えています。
- ・ 八千代台駅東口駅前広場は、一般車の通過交通や送迎車両による混雑が問題となっており、適切な車両動線分離や面積の確保が必要となっています。

表 八千代台駅の駅前広場整理表

項目	八千代台駅西口	八千代台駅東口
改札の位置	橋上	橋上
規模	都市計画決定面積:2,800㎡	都市計画決定面積:2,400㎡
主な配置 (バス)	東洋バス7系統、千葉シーサイドバス1系統、京成バス4系統 コミュニティバス:八千代市コミュニティバス6系統、(習志野市)ナラシド♪バス2系統	京成バス15系統、八千代市コミュニティバス4系統
	降車場:広場内 乗車場:広場外	降車場:広場内 乗車場:広場外
主な配置 (タクシー)	降車場:広場内 乗車場:広場内 待機場:広場内	降車場:広場内 乗車場:広場内 待機場:広場内
その他	・企業・学校等の送迎バスや一般の送迎が多数	・企業・学校等の送迎バスや一般の送迎が多数
移動の快適性	・エレベーターあり ・エスカレーターあり(上りのみ)	・エレベーターあり ・エスカレーターあり(上りのみ)
駅反対側との往來の利便性	・駅改札前を通る東西連絡通路あり。 ・東西連絡通路とつながり駅前広場の反対側まで渡る連絡橋あり。 ・東西連絡通路と駅前広場に面して建つ商業ビル1棟がつながっている。(ただし階段) ・地下連絡通路(スロープ)があり自転車も通行可能。	・駅改札前を通る東西連絡通路あり。 ・東西連絡通路がそのまま屋根壁のある連絡橋となり、駅前広場に面して建つ3棟の商業ビルとつながっている。(ただし1棟階段) ・地下連絡通路(スロープ)があり自転車も通行可能。
その他	—	・駅構内とは別に駅前広場にトイレあり。

八千代台駅西口駅前広場



八千代台駅東口駅前広場





<京成大和田駅周辺>

- ・京成大和田駅には、南口駅前広場が整備されていますが、改札口から離れているため、利用されるよう工夫が必要です。

表 京成大和田駅の駅前広場整理表

項目	京成大和田駅南口
改札の位置	地上 ※上りホームと下りホームの改札は別。改札内で線路を渡って反対側ホームと連絡可。
規模	都市計画決定面積:2,600㎡ ※駅改札口から約80m東に離れている。
主な配置 (バス)	京成バス2系統 降車場:広場内 乗車場:広場内
主な配置 (タクシー)	降車場:広場内 乗車場:広場内 上記のほかに駅南口改札前に降車スペースあり。
その他	—
移動の快適性	—
駅反対側との 往來の利便性	—
その他	—

京成大和田駅南口駅前広場



1. 京成本線沿線まちづくりビジョンとは

2. 上位計画及び関連計画の整理

3. まちづくりビジョンの対象地域

4. 京成本線沿線地域全体に係る現状及び課題の整理

5. 京成本線沿線地域全体の将来像

6. 八千代台駅周辺のまちづくり

7. 京成大和田駅周辺のまちづくり

8. 勝田台駅周辺のまちづくり

9. まちづくり手法の検討

10. 将来像の実現に向けたまちづくりの推進

<勝田台駅周辺>

- ・ 勝田台駅には北口駅前広場と南口駅前広場が整備されています。
- ・ 勝田台駅北口駅前広場調査(令和2(2020)年2月)によると、平日の勝田台駅北口駅前広場に流入する自動車交通量は7時台にピークとなり、7時台～8時台と16時台～18時台の時間帯で300(台/時間)を超えています。歩行者交通量は7時台にピークとなり、5,810(人/時間)となっています。また、8時台に4,000(人/時間)、18時台に3,000(人/時間)、6時台、9時台と11時台～17時台では、2,000(人/時間)を超えています。
- ・ 勝田台駅に(高校、大学、教習所)送迎バスが多数乗り入れており、交通混雑を招いています。
- ・ 勝田台駅北口駅前広場は、一般車の通過交通や送迎車両による混雑が問題となっており、車両動線分離や面積の確保が必要となっています。また、国道296号が近接しており、駅前広場の入口が詰まることで、渋滞が引き起こされています。

表 勝田台駅の駅前広場整理表

項目	勝田台駅北口	勝田台駅南口
改札の位置	地下	地下(南口では1箇所上りホームへ直接入る地上改札口あり)
規模	都市計画決定面積:3,000㎡	都市計画決定面積:3,600㎡
主な配置 (バス)	東洋バス5系統	京成バス2系統、千葉内陸バス7系統、東洋バス1系統、ちばグリーンバス1系統
	降車場:広場内 乗車場:広場内	降車場:広場内 乗車場:一部路線は広場外
主な配置 (タクシー)	降車場:広場内 乗車場:広場内 待機場:広場内	降車場:広場内 乗車場:広場内 待機場:広場内
その他	企業・学校等の送迎バスや一般の送迎が多数	一般の送迎が多数
移動の快適性	・エレベーターあり ・エスカレーターあり(上りのみ)	・エスカレーターあり(上りのみ) (・エレベーターは令和6(2024)年度に完成予定)
駅反対側との 往來の利便性	・京成本線と東葉高速線は地下改札口となっており、地下通路で連絡されている。	・京成本線と東葉高速線は地下改札口となっており、地下通路で連絡されている。
その他	・駅構内とは別に駅前広場にトイレあり	—

勝田台駅北口駅前広場



勝田台駅南口駅前広場



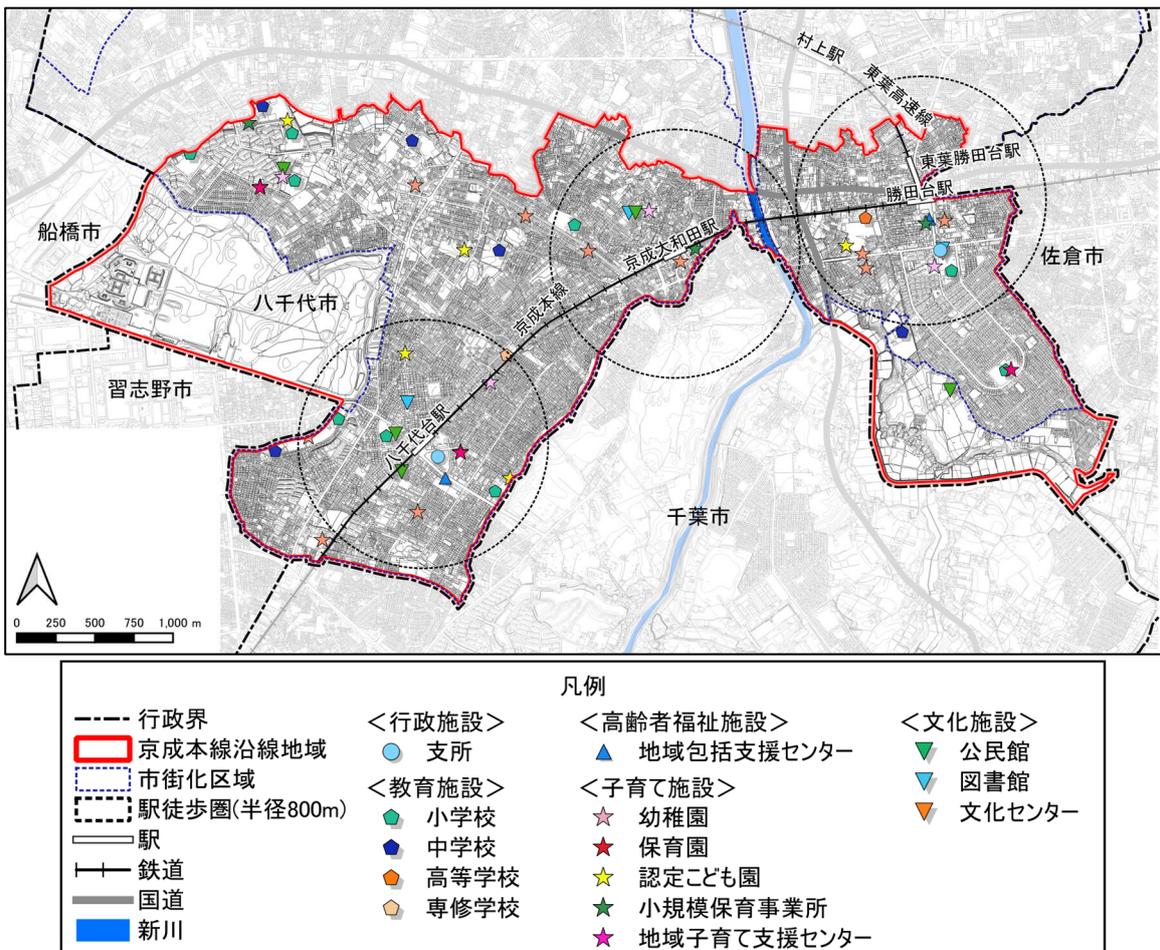


7) 施設の配置状況

① 公共施設等

- 京成本線沿線地域には、教育施設(小・中学校等)や、子育て施設(幼稚園、保育園等)が多数配置されているほか、各駅周辺には文化施設(公民館、図書館等)が配置されています。
- 八千代台駅周辺800m圏と勝田台駅周辺800m圏には、文化施設(公民館、文化センター)や行政施設(支所)が配置されており、広域からの利用者に対応できる都市拠点(広域)として必要な機能が整えられています。
- 京成大和田駅周辺800m圏には、子育て施設(幼稚園、保育園)や文化施設(公民館・図書館)が配置されています。
- 京成本線沿線地域は住宅地開発が集中して行われた地域として、多くの小・中学校が整備されましたが、近年は児童数の減少等により学校教育施設の統廃合の検討が行われています。平成25(2013)年には、八千代台東小学校と八千代台東第二小学校が統合されています。
- 八千代市公共施設等個別施設計画(令和3(2021)年3月)において、施設の利用状況等のデータによる定量評価と、施策上の必要性、代替可能性、配置状況等についての定性評価により総合評価を実施し、今後の施設の方向性を示すこととなっています。

図 公共施設等分布図



出典：国土数値情報、やちよ子育てハンドブック、八千代市介護事業者情報検索システム

1. 京成本線沿線まちづくりビジョンとは

2. 上位計画及び関連計画の整理

3. まちづくりビジョンの対象地域

4. 京成本線沿線地域全体に係る現状及び課題の整理

5. 京成本線沿線地域全体の将来像

6. 八千代台駅周辺のまちづくり

7. 京成大和田駅周辺のまちづくり

8. 勝田台駅周辺のまちづくり

9. まちづくり手法の検討

10. 将来像の実現に向けたまちづくりの推進

表 市保有の公共施設等と個別施設計画における今後の方向性（八千代台駅周辺地域－1 高津）

施設分類		施設名称	施設区分	延べ面積 (㎡)	建築 年度	総合評価	今後の方向性	実施時期
社会教育系	公民館	高津公民館	単独	510	1978	見直し	・他施設への機能移転等	利用状況建物状況を踏まえ適時
学校教育系	小学校	南高津小学校	単独	6,099	1975	見直し	・統合を検討	11年目以降 (令和13(2031)年度～)
		高津小学校	単独	6,337	1971			
		西高津小学校	単独	6,760	1971			
	中学校	高津中学校	単独	8,129	1971	継続	・適切な維持修繕	
		東高津中学校	単独	5,680	1984	継続	・適切な維持修繕	
子育て支援	保育園	高津南保育園	単独	1,018 757	1974 2022	継続	・敷地内に新築	令和4年度新築済み
	幼児・児童施設	高津学童保育所 (高津小学校内)	間借	<124>	—	見直し	・統合時に集約化	11年目以降 (令和13(2031)年度～)
		南高津学童保育所 (南高津小学校内)	間借	<63>	—			
		西高津学童保育所 (西高津小学校内)	間借	<118>	—			
行政系	庁舎等	高津連絡所	借上	<77>	—	—	—	
	消防施設	消防団第5分団	単独	54	1992	当面継続	・適切な維持修繕	

表 市保有の公共施設等と個別施設計画における今後の方向性（八千代台駅周辺地域－2 八千代台）

施設分類		施設名称	施設区分	延べ面積 (㎡)	建築 年度	総合評価	今後の方向性	実施時期
市民文化系	集会施設	八千代台東南公共センター	複合	549 (2,259)	1988	見直し	・管理運営の見直し	利用状況建物状況を踏まえ適時
		男女共同参画センター (八千代台東南公共センター内)	複合	515 (2,259)	1988	当面継続	・適切な維持修繕	
	文化施設	八千代台文化センター	複合	576 (8,472)	1980	見直し	・他施設への機能移転等	利用状況建物状況を踏まえ適時
社会教育系	公民館	八千代台公民館	複合	559 (8,472)	1980	見直し	・他施設への機能移転等	利用状況建物状況を踏まえ適時
		八千代台東南公民館 (八千代台東南公共センター内)	複合	606 (2,259)	1988	見直し	・管理運営の見直し	利用状況建物状況を踏まえ適時
	図書館	八千代台図書館	単独	435	1974	見直し	・他施設への機能移転等	利用状況建物状況を踏まえ適時
スポーツ・レクリエーション系	スポーツ施設	八千代台近隣公園小体育館	単独	715	1989	当面継続	・適切な維持修繕	
学校教育系	小学校	八千代台小学校	複合	7,337 (8,472)	1974	見直し	・義務教育学校又は小中一貫校を含む統合を検討	11年目以降 (令和13(2031)年度～)
		八千代台西小学校	単独	6,512	1968			
	中学校	八千代台西中学校	単独	7,166	1975			
	小学校	八千代台東小学校	単独	7,537	2014	継続	・適切な維持修繕	
	中学校	八千代中学校	単独	7,339	2015	継続	・適切な維持修繕	
	その他学校教育施設	適応支援センター	単独	951	1974	見直し	・他施設への機能移転等	利用状況建物状況を踏まえ適時
子育て支援	保育園	八千代台保育園	単独	960	2019	当面継続	・適切な維持修繕	
		八千代台南保育園	単独	770	1975	見直し	・他施設への機能移転等	利用状況建物状況を踏まえ適時
		八千代台西保育園	借上	<496>	—	当面継続	・適切な維持修繕	令和2年度新築済み（リース）



施設分類	施設名称	施設区分	延べ面積 (㎡)	建築年度	総合評価	今後の方向性	実施時期	
子育て支援	幼児・児童施設	八千代台東学童保育所	単独	156	2014	当面継続	・適切な維持修繕	
		八千代台西学童保育所 (八千代台西小学校内)	間借	<58>	—	見直し	・統合時に集約化	11年目以降 (令和13(2031)年度～)
		八千代台学童保育所 (八千代台小学校内)	間借	<131>	—			
		八千代台東学童保育所 (八千代台東小学校内)	間借	<100>	—	当面継続	・適切な維持修繕	
保険・福祉	高齢福祉施設	介護予防サロン八千代台東	単独	95	1987	見直し	・他施設への機能移転等	利用状況建物状況を踏まえ適時
行政系	庁舎等	八千代台支所・パスポートセンター (ユアエルム八千代台店内)	借上	<239>	—	—	—	
		中央消防署八千代台分署	複合	607	1978	見直し	・消防団第4分団との複合施設として耐震化及び長寿命化	令和4年度耐震補強工事済み
	消防施設	消防団第4分団 (中央消防署八千代台分署内)	複合	<16>	1978	見直し	・八千代台分署と同一建物内に機能移転	令和2年度機能移転済み 令和4年度耐震補強工事済み
その他公共建築物	八千代台南自転車駐車場	単独	1,048	1986	当面継続	・適切な維持修繕		
	八千代台東第2自転車駐車場管理事務所	単独	6	1993	当面継続	・適切な維持修繕		
	八千代台西第1自転車駐車場管理事務所	単独	6	1987	当面継続	・適切な維持修繕		
	八千代台北第2自転車駐車場管理事務所	単独	6	1987	当面継続	・適切な維持修繕		
	八千代台東第1自転車駐車場管理事務所	借上	<349>	—	当面継続	・適切な維持修繕		
	八千代台駅東口公衆トイレ	単独	33	1993	当面継続	・適切な維持修繕		
	八千代台駅前交番	単独	47	1972	—	・解体		
	旧商工会館 (八千代台東南公共センター内)	複合	589 (2,259)	1988	—	—		

表 市保有の公共施設等と個別施設計画における今後の方向性（京成大和田駅周辺地域）

施設分類	施設名称	施設区分	延べ面積 (㎡)	建築年度	総合評価	今後の方向性	実施時期	
社会教育系	公民館	大和田公民館・図書館 (公民館)	借上	<356> (600)	—	当面継続	—	
		大和田図書館別館	単独	258	1983	—	—	
	図書館	大和田公民館・図書館 (図書館)	借上	<244> (600)	—	当面継続	—	
学校教育系	小学校	大和田南小学校	単独	6,125	1972	見直し	・校舎1棟の解体	11年目以降 (令和13(2031)年度～)
	その他学校教育施設	教育センター (教育委員会庁舎内)	複合	84 (3,044)	1973	当面継続	・適切な維持修繕	
子育て支援	幼児・児童施設	大和田南学童保育所 (大和田南小学校内)	単独	247	2020	—	—	令和2年度新築済み
行政系	庁舎等	教育委員会庁舎	複合	2,960 (3,044)	1973	—	—	
	消防施設	消防団第1分団	単独	52	1984	当面継続	・適切な維持修繕	
その他公共建築物	大和田北第1自転車駐車場	単独	670	2003	当面継続	・適切な維持修繕		
	大和田南第1自転車駐車場管理事務所	単独	7	2004	当面継続	・適切な維持修繕		
	大和田北第2自転車駐車場管理事務所	単独	7	2004	当面継続	・適切な維持修繕		

1. 京成本線沿線
まちづくりビジョンとは

2. 上位計画及び
関連計画の整理

3. まちづくりビジョンの
対象地域

4. 京成本線沿線地域全体に
係る現状及び課題の整理

5. 京成本線沿線地域全体の
将来像

6. 八千代台駅周辺の
まちづくり

7. 京成大和田駅周辺の
まちづくり

8. 勝田台駅周辺の
まちづくり

9. まちづくり手法の
検討

10. 将来像の実現に向けた
まちづくりの推進

表 市保有の公共施設等と個別施設計画における今後の方向性（勝田台駅周辺地域－1 駅北側）

施設分類	施設名称	施設区分	延べ面積 (㎡)	建築年度	総合評価	今後の方向性	実施時期
行政系	消防施設	消防団第12分団	単独	52	1986	当面継続	・適切な維持修繕
公営住宅	市営ほしば団地	単独	770	1978	当面継続	・適切な維持修繕	
	市営第二ほしば団地	単独	1,618	1987	当面継続	・適切な維持修繕	
その他公共建築物	栄町公園地下自転車駐車場	単独	2,553	1999	当面継続	・適切な維持修繕	
	勝田台北自転車駐車場管理事務所	単独	8	1988	当面継続	・適切な維持修繕	
	勝田台駅前公衆トイレ	単独	32	1997	当面継続	・適切な維持修繕	

表 市保有の公共施設等と個別施設計画における今後の方向性（勝田台駅周辺地域－2 駅南側）

施設分類	施設名称	施設区分	延べ面積 (㎡)	建築年度	総合評価	今後の方向性	実施時期	
市民文化系	文化施設	勝田台文化センター (勝田台市民文化プラザ内)	複合	1,749 (3,945)	1986	見直し	・管理運営の見直し	直近10年間 (～令和12(2030)年度)
		勝田台ステーションギャラリー	借上	<28>	—	当面継続	—	
社会教育系	公民館	勝田台公民館	単独	532	1980	見直し	・他施設への機能移転等	利用状況建物状況を踏まえ適時
	図書館	勝田台図書館 (勝田台市民文化プラザ内)	複合	935 (3,945)	1986	見直し	・管理運営の見直し	直近10年間 (～令和12(2030)年度)
スポーツ・レクリエーション系	スポーツ施設	勝田台中央公園小体育館	単独	523	2012	当面継続	・適切な維持修繕	
学校教育系	小学校	勝田台小学校	単独	7,738	1969	見直し	・義務教育学校又は小中一貫校を含む統合を検討	11年目以降 (令和13(2031)年度～)
		勝田台南小学校	単独	5,678	1970			
	中学校	勝田台中学校	単独	7,166	1968			
子育て支援	幼児・児童施設	すてっぷ21勝田台 (勝田台南小学校内)	間借	<270>	—	見直し	・統合時に機能移転	11年目以降 (令和13(2031)年度～)
		勝田台学童保育所 (勝田台小学校内)	間借	<175>	—	見直し	・統合時に集約化	11年目以降 (令和13(2031)年度～)
		勝田台南学童保育所 (勝田台南小学校内)	間借	<227>	—			
行政系	庁舎等	勝田台支所 (勝田台市民文化プラザ内)	複合	183 (3,945)	1986	見直し	・管理運営の見直し	直近10年間 (～令和12(2030)年度)
	消防施設	東消防署勝田台分署 (勝田台市民文化プラザ内)	複合	480 (3,945)	1986	当面継続	・適切な維持修繕	
その他公共建築物		勝田台会館 (勝田台市民文化プラザ内)	複合	598 (3,945)	1986	—	—	
		勝田台南第1自転車駐車場	単独	1,012	1989	当面継続	・適切な維持修繕	

※延べ面積：複合施設については下段に（）書きで対象施設が属する建築物（複数棟の場合もある）の総面積を、また、<>書きは間借面積や民間施設における借上面積を記載しています

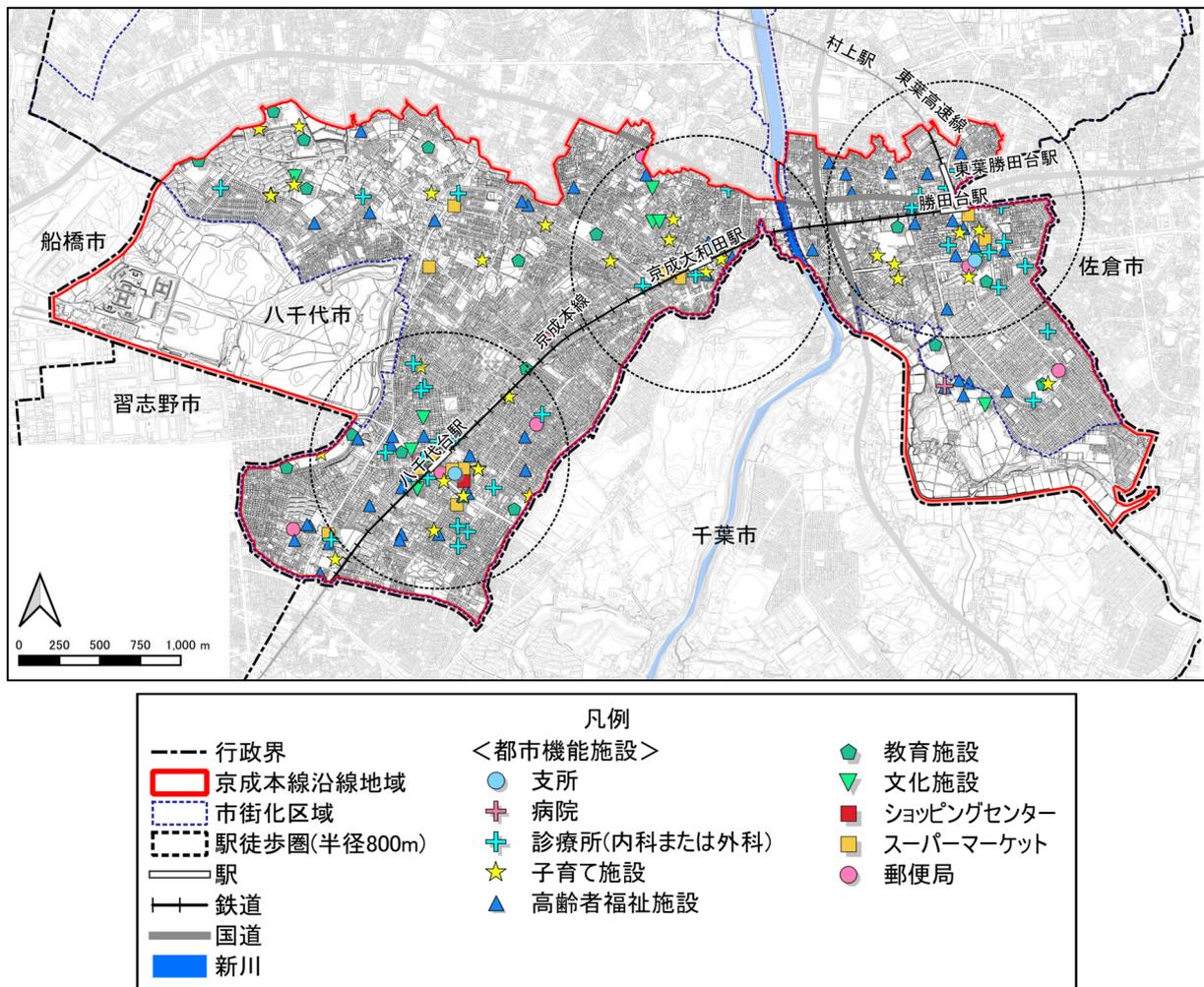
出典：八千代市公共施設等個別施設計画（令和3年3月）をもとにビジョン策定時までには解体した施設等を修正



② 都市機能施設(商業・医療・子育て・福祉施設等)

- ・ 駅周辺には、医療施設と商業施設が集積しています。
- ・ 八千代台駅周辺800m圏では、ショッピングセンターが立地し、その周辺にスーパーマーケットも立地しています。また、診療所も多く、子育て施設や高齢者福祉施設もあります。
- ・ 京成大和田駅周辺800m圏では、一般県道大和田停車場線沿道などに、スーパーマーケットや診療所、図書館、子育て施設や高齢者福祉施設が立地しています。
- ・ 勝田台駅周辺800m圏では、駅南側に商業集積が図られており、スーパーマーケットが立地しています。また、診療所も多く、子育て施設や高齢者福祉施設もあります。

図 都市機能施設分布図



出典：国土数値情報、八千代市医師会HP、やちよ子育てハンドブック、八千代市介護事業者情報検索システム、一般社団法人日本ショッピングセンター協会「全国都道府県別SC一覧」、全国スーパーマーケットマップ

1. 京成本線沿線まちづくりビジョンとは
2. 上位計画及び関連計画の整理
3. まちづくりビジョンの対象地域
4. 京成本線沿線地域全体に係る現状及び課題の整理
5. 京成本線沿線地域全体の将来像
6. 八千代台駅周辺のまちづくり
7. 京成大和田駅周辺のまちづくり
8. 勝田台駅周辺のまちづくり
9. まちづくり手法の検討
10. 将来像の実現に向けたまちづくりの推進

(2) 京成本線沿線まちづくりビジョン アンケート

1) 京成本線沿線まちづくりビジョン アンケート実施概要

① 市民アンケート

- ・ 実施対象:京成本線沿線地域在住の18歳以上の方から無作為抽出した1,300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5(2023)年4月27日～5月31日
- ・ 回収結果:

配布数 (a)	1,300票
回収票数 (b)	561票
回収率 (b)／(a)	43.2%

② 駅利用者アンケート

- ・ 実施対象:駅周辺の利用者を想定(八千代台駅、京成大和田駅、勝田台駅、市内の京成本線に乗り入れるバス、大学・専門学校・高校、広報誌等へのアンケート掲載)
- ・ 調査方法:二次元コードによるWEB回答
- ・ 調査期間:令和5(2023)年4月27日～5月31日
- ・ 回収結果:494票



2) アンケート結果によるまちづくりの方向性等

① 利用状況・現況

- ・ 利用目的について、八千代台駅周辺では、市民アンケートと同様に駅利用者アンケートも「駅周辺での買い物」の選択率が最も高くなっています。京成大和田駅周辺では、市民アンケートにおいて「鉄道やバスを利用するため(通勤・通学を除く)」の選択率が最も高く、駅利用者アンケートにおいては「通勤・通学」が高くなっています。勝田台駅周辺では、市民アンケートにおいて「駅周辺での買い物」の選択率が最も高く、駅利用者アンケートにおいては「通勤・通学」及び「駅周辺での飲食」が高くなっています。
- ・ 駅周辺で感じていることについて、八千代台駅周辺では、市民アンケートと同様に駅利用者アンケートも「魅力的な店舗・施設が少ない」の選択率が最も高く、次に「駅周辺の商業施設等や公共施設が老朽化している」の選択率が高くなっています。京成大和田駅周辺では、市民アンケートと同様に駅利用者アンケートも「魅力的な店舗・施設が少ない」の選択率が最も高く、次に「駅周辺が歩きづらい(歩道が狭い、段差があるなど)」の選択率が高くなっています。勝田台駅周辺では、市民アンケートと同様に駅利用者アンケートも「魅力的な店舗・施設が少ない」の選択率が最も高く、市民アンケートでは、次に「駅南北の行き来がしづらい」の選択率が高く、駅利用者アンケートでは、次に「駅周辺の商業施設等や公共施設が老朽化している」の選択率が高くなっています。

		利用目的	駅周辺で感じていること
八千代台駅周辺	市民	①駅周辺での買い物 ②駅周辺にある医療機関・福祉施設、行政施設の利用 ③鉄道やバスを利用するため(通勤・通学を除く)	①魅力的な店舗・施設が少ない ②駅周辺の商業施設等や公共施設が老朽化している ③駅東西の行き来がしづらい
	駅利用者	①駅周辺での買い物 ②駅周辺での飲食 ③通勤・通学	①魅力的な店舗・施設が少ない ②駅周辺の商業施設等や公共施設が老朽化している ③空き店舗・空きテナントが多くみられる
京成大和田駅周辺	市民	①鉄道やバスを利用するため(通勤・通学を除く) ②その他の用事 ③駅周辺での買い物	①魅力的な店舗・施設が少ない ②駅周辺が歩きづらい(歩道が狭い、段差があるなど) ③車で駅へアクセスしづらい
	駅利用者	①通勤・通学 ②その他の用事 ③鉄道やバスを利用するため(通勤・通学を除く)	①魅力的な店舗・施設が少ない ②駅周辺が歩きづらい(歩道が狭い、段差があるなど) ③車で駅へアクセスしづらい
勝田台駅周辺	市民	①駅周辺での買い物 ②鉄道やバスを利用するため(通勤・通学を除く) ③駅周辺にある医療機関、福祉施設、行政施設の利用	①魅力的な店舗・施設が少ない ②駅南北の行き来がしづらい ③駅周辺の商業施設等や公共施設が老朽化している
	駅利用者	①通勤・通学 ①駅周辺での飲食 ③駅周辺での買い物	①魅力的な店舗・施設が少ない ②駅周辺の商業施設等や公共施設が老朽化している ③駅南北の行き来がしづらい

※市民…市民アンケートにおける回答

※駅利用者…駅利用者アンケートにおける回答

② 今後のまちづくり

- ・ 施設整備について、八千代台駅周辺では、市民アンケート、駅利用者アンケート、地域住民回答※において「飲食・買い物を楽しめる施設」の選択率が最も高くなっています。京成大和田駅周辺では、市民アンケート、駅利用者アンケート、地域住民回答において「日常生活に必要なお店」の選択率が最も高くなっています。勝田台駅周辺では、市民アンケート、駅利用者アンケート、地域住民回答において「学生・駅利用者や居住者が、飲食や買い物を楽しめる施設」の選択率が最も高くなっています。
- ・ 駅周辺の取組について、八千代台駅周辺では、市民アンケート、地域住民回答において「駅東西や駅周辺の安心・安全な歩行空間の確保」の選択率が最も高くなっています。京成大和田駅周辺では、市民アンケート、地域住民回答において「狭い生活道路の解消」の選択率が最も高くなっています。勝田台駅周辺では、市民アンケート、地域住民回答において「駅南北や駅周辺の安心・安全な歩行空間の確保」の選択率が最も高くなっています。
- ・ 駅前広場再整備について、八千代台駅周辺では、市民アンケートにおいて「緑地や緑化など、緑を感じられる空間」の選択率が最も高く、地域住民回答では「歩道」が最も高くなっています。勝田台駅周辺では、市民アンケートにおいて「緑地や緑化など、緑を感じられる空間」が最も高く、地域住民回答では「休憩スペース」が最も高くなっています。

		施設整備	駅周辺の取組	駅前広場再整備
八千代台駅周辺	市民	①飲食・買い物を楽しめる施設 ②八千代市の中心的拠点として、行政・福祉・文化等の多様なサービスが集積し、便利に利用できる施設 ③日常生活に必要なお店	①駅東西や駅周辺の安心・安全な歩行空間の確保 ②道路や交通機関(バス・電車等)の交通網及び駅前広場の機能向上 ③空き店舗・空家の活用	①緑地や緑化など、緑を感じられる空間 ②歩道 ③休憩スペース
	駅利用者	①飲食・買い物を楽しめる施設 ②日常生活に必要なお店 ③子連れでも安心・便利に利用できる施設		
	地域住民	①飲食・買い物を楽しめる施設 ②八千代市の中心的拠点として、行政・福祉・文化等の多様なサービスが集積し、便利に利用できる施設 ③日常生活に必要なお店	①駅東西や駅周辺の安心・安全な歩行空間の確保 ②道路や交通機関(バス・電車等)の交通網及び駅前広場の機能向上 ③空き店舗・空家の活用	①歩道 ②緑地や緑化など、緑を感じられる空間 ③休憩スペース
京成大和田駅周辺	市民	①日常生活に必要なお店 ②歩行者が歩きやすい歩行空間 ③日常生活に必要な行政・福祉サービスがコンパクトにまとまっている施設	①狭い生活道路の解消 ②安心・安全な歩行空間の確保 ③道路や交通機関(バス・電車等)の交通網及び駅前広場の機能向上	
	駅利用者	①日常生活に必要なお店 ②歩行者が歩きやすい歩行空間 ③子連れでも安心・便利に利用できる施設		
	地域住民	①日常生活に必要なお店 ②歩行者が歩きやすい歩行空間 ③日常生活に必要な行政・福祉サービスがコンパクトにまとまっている施設	①狭い生活道路の解消 ②道路や交通機関(バス・電車等)の交通網及び駅前広場の機能向上 ③安心・安全な歩行空間の確保	



		施設整備	駅周辺の取組	駅前広場再整備
勝田台駅周辺	市民	①学生・駅利用者や居住者が、飲食や買い物を楽しめる施設 ②日常生活に必要なお店 ③八千代市の中心的な拠点として、行政・福祉・文化等の多様なサービスが集積し、便利に利用できる施設	①駅南北や駅周辺の安心・安全な歩行空間の確保 ②道路や交通機関(バス・電車等)の交通網及び駅前広場の機能向上 ③公共施設と民間施設の複合化	①緑地や緑化など、緑を感じられる空間 ②休憩スペース ③歩道
	駅利用者	①学生・駅利用者や居住者が、飲食や買い物を楽しめる施設 ②日常生活に必要なお店 ③八千代市の中心的な拠点として、行政・福祉・文化等の多様なサービスが集積し、便利に利用できる施設	/	/
	地域住民	①学生・駅利用者や居住者が、飲食や買い物を楽しめる施設 ②日常生活に必要なお店 ③八千代市の中心的な拠点として、行政・福祉・文化等の多様なサービスが集積し、便利に利用できる施設	①駅南北や駅周辺の安心・安全な歩行空間の確保 ②道路や交通機関(バス・電車等)の交通網及び駅前広場の機能向上 ②公共施設と民間施設の複合化 同順位	①休憩スペース ②歩道 ③緑地や緑化など、緑を感じられる空間

※市民…市民アンケートにおける回答

※駅利用者…駅利用者アンケートにおける回答

※地域住民(回答)…駅ごとに駅周辺の住民の回答を市民アンケートから抽出したもの

1. 京成本線沿線まちづくりビジョンとは

2. 上位計画及び関連計画の整理

3. まちづくりビジョンの対象地域

4. 京成本線沿線地域全体に係る現状及び課題の整理

5. 京成本線沿線地域全体の将来像

6. 八千代台駅周辺のまちづくり

7. 京成大和田駅周辺のまちづくり

8. 勝田台駅周辺のまちづくり

9. まちづくり手法の検討

10. 将来像の実現に向けたまちづくりの推進

(3) 京成本線沿線地域全体に係る課題

円滑に移動ができる道路ネットワークの形成

- ・ 京成本線沿線地域の活性化と居住地としての利便性向上のためには、都市計画道路による幹線道路網の形成(道路ネットワークの形成)が重要です。市内や、特に各駅へのアクセスを円滑にする必要があります。
- ・ 市民アンケート・駅利用者アンケートでは、駅周辺で感じていることに対し、八千代台駅・勝田台駅について、「駅をまたいだ行き来がしづらい」と回答した割合が高くなっています。また、市民アンケートでは、駅周辺に対して求める取組に対し、「安心・安全な歩行空間の確保」、「道路や交通機関(バス・電車等)の交通網及び駅前広場の機能向上」と回答した割合が高くなっています。

安全に移動できる歩行空間の確保

- ・ 駅の往来をしやすくし、駅周辺として一体的な歩行空間の確保が望まれます。各駅の特徴を活かした、滞在を促すような工夫や景観形成が求められます。
- ・ まちなかの歩行空間にゆとりをもたらし、高齢者や障がい者、子連れにも配慮した、歩行者等が安心して通行できる道路空間を創出する必要があります。

利便性の高い施設の充実・地域の魅力づくり

- ・ 駅を中心に商業施設を始めとした市街地が形成されており、各拠点が形成されていることから、将来を見据えた駅周辺の環境充実を図る必要があります。
- ・ 各駅周辺における公共用地や未利用地等の土地活用の検討とともに、日常生活に必要な商業施設などが集積した利便性の高いまちづくりを進める必要があります。
- ・ 市民アンケート・駅利用者アンケートでは、駅周辺で感じていることに対し、「魅力的な店舗・施設が少ない」と回答した割合は、いずれも共通して最も高くなっており、駅周辺に対し最も求められる施設は、それぞれ異なっています。

多世代が居住しやすいまちづくり

- ・ 公共交通等の利便性に優れた既成市街地においては、その魅力を活かして将来的な人口減少を極力抑止することが必要と考えられます。
- ・ 人口減少・少子高齢化を見据え、安心・安全に暮らせる環境整備に配慮するとともに、若年世代等の居住を誘導し、多様な世代が居住し持続するまちにすることが求められます。



公共施設等の最適化と利活用

- ・ 施設の老朽化等により、機能移転等が検討されている公共施設が存在しており、公共施設の最適化や跡地の利活用を検討していく必要があります。
- ・ 市民アンケート・駅利用者アンケートでは、駅周辺で感じていることに対し、「駅周辺の商業施設等や公共施設が老朽化している」と回答した割合が高くなっています。

安心・安全な住環境

- ・ 京成本線沿線地域は、築年数が経過した住宅が多く住民の高齢化とともに空家等が増加すると見込まれる地域であり、適正に管理されていない空家を放置すれば生活環境の悪化を招きかねません。空家等対策に取り組むことにより、地域の維持・活性化につながる事が考えられます。
- ・ 旧耐震基準で建てられた共同住宅等の耐震化や修繕を促し、建物の倒壊への対策など地域の防災性の向上が必要であると考えられます。
- ・ 都市計画道路の整備にあわせた沿道建物の建て替えや幅員の狭い生活道路の整備による、延焼遮断帯や避難路の確保により、安心・安全な住環境としていくための取組が必要であると考えられます。
- ・ 市民アンケートでは、住みやすいまちにするための取組として、「空き店舗・空家の活用」、「狭い生活道路の解消」と回答した割合が高くなっています。

1. 京成本線沿線まちづくりビジョンとは

2. 上位計画及び関連計画の整理

3. まちづくりビジョンの対象地域

4. 京成本線沿線地域全体に係る現状及び課題の整理

5. 京成本線沿線地域全体の将来像

6. 八千代台駅周辺のまちづくり

7. 京成天和田駅周辺のまちづくり

8. 勝田台駅周辺のまちづくり

9. まちづくり手法の検討

10. 将来像の実現に向けたまちづくりの推進

