

東葛・湾岸広域都市圏

都市計画区域の整備、開発及び保全の方針

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

令和 年 月 日

千葉県

東葛・湾岸広域都市圏
都市計画区域の整備、開発及び保全の方針の変更

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

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

広域都市計画マスタープラン（東葛・湾岸広域都市圏）

目次

§ 1	広域都市圏の都市づくりの目標	
1	本県の都市づくりの基本理念	1
(1)	基本理念	1
(2)	広域都市圏の必要性	2
(3)	広域都市圏の設定	2
(4)	広域都市計画マスタープランの構成	3
2	本広域都市圏の都市計画の目標	4
(1)	本マスタープランの対象範囲	4
(2)	目標年次	4
(3)	現状と課題	4
(4)	都市計画の目標	7
3	区域区分の決定の有無及び区域区分を定める際の方針	10
(1)	区域区分の決定の有無	10
(2)	区域区分の方針	13
4	本広域都市圏の主要な都市計画の決定の方針	17
(1)	都市づくりの基本方針	17
(2)	土地利用に関する主要な都市計画の決定の方針	18
(3)	都市施設の整備に関する主要な都市計画の決定の方針	20
(4)	市街地開発事業に関する主要な都市計画の決定の方針	21
(5)	自然的環境の整備又は保全に関する都市計画の決定の方針	21
§ 2	各都市計画区域の都市づくりの目標	
	【野田都市計画区域】	26
1	都市計画の目標	26
(1)	本区域の基本理念	26
(2)	地域毎の市街地像	26
2	主要な都市計画の決定の方針	28
(1)	都市づくりの基本方針	28
(2)	土地利用に関する主要な都市計画の決定の方針	29
(3)	都市施設の整備に関する主要な都市計画の決定の方針	31
(4)	市街地開発事業に関する主要な都市計画の決定の方針	37
(5)	自然的環境の整備又は保全に関する都市計画の決定の方針	38
	【流山都市計画区域】	42
1	都市計画の目標	42
(1)	本区域の基本理念	42

(2) 地域毎の市街地像	4 3
2 主要な都市計画の決定の方針	4 3
(1) 都市づくりの基本方針	4 3
(2) 土地利用に関する主要な都市計画の決定の方針	4 4
(3) 都市施設の整備に関する主要な都市計画の決定の方針	4 7
(4) 市街地開発事業に関する主要な都市計画の決定の方針	5 1
(5) 自然的環境の整備又は保全に関する都市計画の決定の方針	5 2
【松戸都市計画区域】	5 6
1 都市計画の目標	5 6
(1) 本区域の基本理念	5 6
(2) 地域毎の市街地像	5 7
2 主要な都市計画の決定の方針	5 7
(1) 都市づくりの基本方針	5 7
(2) 土地利用に関する主要な都市計画の決定の方針	5 9
(3) 都市施設の整備に関する主要な都市計画の決定の方針	6 1
(4) 市街地開発事業に関する主要な都市計画の決定の方針	6 8
(5) 自然的環境の整備又は保全に関する都市計画の決定の方針	7 0
【柏都市計画区域】	7 4
1 都市計画の目標	7 4
(1) 本区域の基本理念	7 4
(2) 地域毎の市街地像	7 5
2 主要な都市計画の決定の方針	7 6
(1) 都市づくりの基本方針	7 6
(2) 土地利用に関する主要な都市計画の決定の方針	7 7
(3) 都市施設の整備に関する主要な都市計画の決定の方針	8 1
(4) 市街地開発事業に関する主要な都市計画の決定の方針	8 7
(5) 自然的環境の整備又は保全に関する都市計画の決定の方針	9 0
【我孫子都市計画区域】	9 6
1 都市計画の目標	9 6
(1) 本区域の基本理念	9 6
(2) 地域毎の市街地像	9 7
2 主要な都市計画の決定の方針	9 8
(1) 都市づくりの基本方針	9 8
(2) 土地利用に関する主要な都市計画の決定の方針	9 8
(3) 都市施設の整備に関する主要な都市計画の決定の方針	1 0 0
(4) 自然的環境の整備又は保全に関する都市計画の決定の方針	1 0 6
【鎌ヶ谷都市計画区域】	1 1 0
1 都市計画の目標	1 1 0

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

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

§ 1 広域都市圏の都市づくりの目標

1 本県の都市づくりの基本理念

(1) 基本理念

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

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

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

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

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

①広域的な視点に立ったマスタープランの策定

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

②人口減少に対応したコンパクトで効率的な都市構造への転換

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

③社会インフラ等を活用した多様な産業の受け皿の創出による地域振興

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

④頻発化・激甚化する自然災害への対応

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

⑤自然的環境の保全と質の高い生活環境の整備

森林・農地・公園等は、良好な自然的環境や景観の形成のみならず、防災・減

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

(2) 広域都市圏の必要性

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

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

(3) 広域都市圏の設定

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

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

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

表 広域都市圏に含まれる市町村

広域都市圏	広域都市圏に含まれる市町村
東葛・湾岸 広域都市圏	千葉市、市川市、船橋市、松戸市、野田市、習志野市、柏市、流山市、八千代市、我孫子市、鎌ヶ谷市、浦安市
印旛 広域都市圏	成田市、佐倉市、四街道市、八街市、印西市、白井市、富里市、酒々井町、栄町
香取・東総 広域都市圏	銚子市、旭市、匝瑳市、香取市、神崎町、多古町、東庄町
九十九里 広域都市圏	茂原市、東金市、山武市、大網白里市、九十九里町、芝山町、横芝光町、一宮町、睦沢町、長生村、白子町、長柄町、長南町
南房総・外房 広域都市圏	館山市、勝浦市、鴨川市、南房総市、いすみ市、大多喜町、御宿町、鋸南町
内房 広域都市圏	木更津市、市原市、君津市、富津市、袖ヶ浦市

2 本広域都市圏の都市計画の目標

(1) 本マスタープランの対象範囲

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

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

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

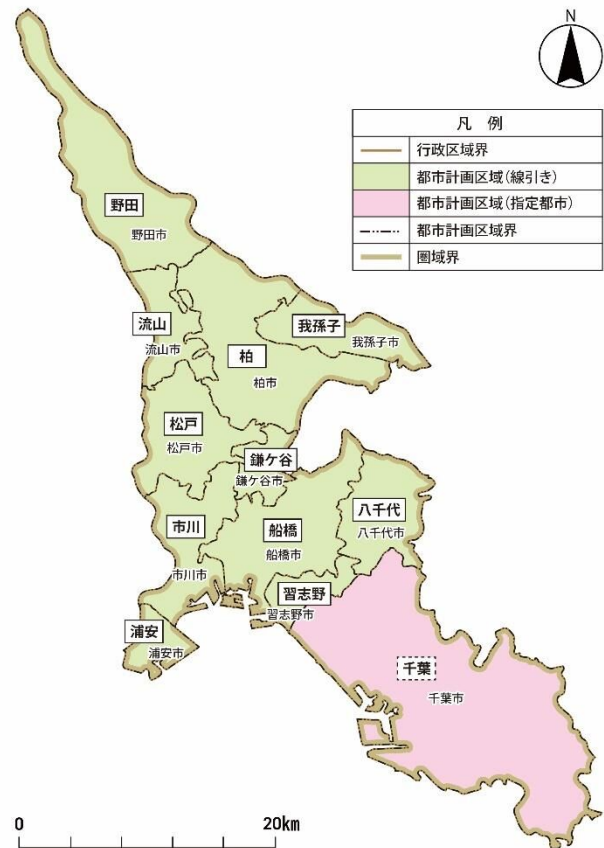


図 マスタープランの対象範囲

(2) 目標年次

本マスタープランの目標年次は、令和17年(2035年)とする。

(3) 現状と課題

《圏域全体》

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

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

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

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

産業面では、都心部や成田空港・羽田空港へのアクセスに優れる地域であるこ

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

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

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

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

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

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

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

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

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

《居住》

本圏域は、県人口の67%に当たる約418万人が居住する地域となっている。

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

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

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

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

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

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

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

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

《産業》

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

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

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

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

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

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

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

《災害》

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

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

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

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

《自然的環境》

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

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

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

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

(4) 都市計画の目標

《圏域全体》

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

《居住》

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

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

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

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

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

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

《産業》

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

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

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

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

《災害》

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

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

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

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

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

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

《自然的環境》

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

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

3 区域区分の決定の有無及び区域区分を定める際の方針

(1) 区域区分の決定の有無

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

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

また、区域区分を定めるとした根拠は、以下のとおりである。

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

今後も区域区分を継続する都市計画区域ごとの根拠は以下のとおり。

都市計画区域	区域区分の決定の有無	区域区分の有無の根拠
野田	有	<p>本区域は、東京に比較的近距离に位置しながらも、河川に囲まれた地理的条件にはばまれ、都市化の進展は緩やかであった。しかしながら、昭和40年代に入り、国道16号が開通したことなどから、沿道地域の開発が活発化し、経済の高度成長下においては住宅需要の高まりを背景に、東武野田線の各駅を中心に自然発生的な市街地が形成されてきた。</p> <p>本区域の人口は、近年、減少傾向に転じつつあるが、世帯数の増加傾向は続いており、また、少子高齢化等に対応するため、中心市街地における土地の有効・高度利用によって都市機能集積を促進するなど集約型都市構造への再構築が求められるほか、都市に残された貴重な緑地等自然的環境への配慮も必要となっている。</p> <p>このような観点から、無秩序な市街化の抑制と自然的環境の保全を図るため、今後とも区域区分を継続する。</p>
流山	有	<p>本区域は、都心から25km圏内に位置し、昭和30年代から宅地開発が相次ぎ、昭和50年代にかけて急激な人口の増加をみた。その後も平成17年のつくばエクスプレスの開業により、大きく交通環境が変化したため、これに伴い活発な都市開発が進行し、人口増加傾向が続いている。</p> <p>一方、少子高齢化等に対応するため、中心市街地における土地の有効・高度利用によって都市機能集積を促進するなど集約型都市構造への再構築が求められるほか、都市に残された貴重な緑地等自然的環境への配慮も必要となっている。</p> <p>このような観点から、無秩序な市街化の抑制と自然的環境の保全を図るため、今後とも区域区分を継続する。</p>
松戸	有	<p>本区域の昭和30年代中頃からの急激な人口増加は、平成2年以降緩やかになり、近年は、東日本大震災の後、一時的に人口減少となったものの、その後は再び増加傾向となっている。また、世帯数は依然として増加傾向にあり、本区域の位置的特性と公共交通の利便性の高さからも市街化の傾向は強い。</p>

		<p>このため、優良な農地として保全すべき区域、自然的環境上保全すべき区域等の無秩序な市街化を防止するとともに、鉄道駅を中心としたコンパクトシティの形成を図るため、本区域においては、引き続き区域区分を継続する。</p>
柏	有	<p>本区域は、東京都心から 30 k m 圏に位置し、昭和 30 年代から宅地開発が相次ぎ、急激な人口増加により都市化が進んだ。その後も、平成 17 年のつくばエクスプレスの開業により、大きく交通環境が変化したため、これに伴い活発な都市開発が進行し、人口増加傾向が続いている。</p> <p>ただし、今後人口のピークを迎えることが予測されていることから、中心市街地における土地の有効・高度利用によって都市機能集積を促進するなど、将来の人口減少に備えて集約型都市構造への転換が求められるほか、都市に残された貴重な緑地等自然的環境への配慮も必要となっている。</p> <p>このような観点から、つくばエクスプレス沿線などの計画的な市街地整備を図るとともに、無秩序な市街化の抑制と自然的環境の保全を図るため、今後とも区域区分を継続する。</p>
我孫子	有	<p>本区域は、東京のベッドタウンとして宅地開発の進展により、人口が急増した。昭和 50 年代以降は、市街地開発事業の進展や民間による大規模開発等により市街化が一層進行し、人口も増加傾向で推移してきたが、平成 23 年をピークに人口は減少傾向に転じた。しかし、その一方で、世帯数の増加傾向は続いている。</p> <p>こうした中、少子高齢化等に対応するため、各地区の中心となる鉄道駅周辺では土地の有効・高度利用によって都市機能の集積が求められる一方、都市に残された貴重な緑地等自然的環境への配慮も必要となっている。</p> <p>このような観点から、無秩序な市街化の抑制と自然的環境の保全を図るため、区域区分を継続する。</p>
鎌ヶ谷	有	<p>本区域は、東京都心や周辺都市と連絡する鉄道や幹線道路が市のほぼ中央部で東西、南北方向に交差しており、特に鉄道は、私鉄 4 路線（東武野田線、京成松戸線、北総線、京成成田空港線（成田スカイアクセス））による 8 つの駅を有し、利便性に優れている。また、地形は平坦な台地が大半を占めているため、もともと土地利用のしやすい条件を備えている。</p> <p>このような条件から、鎌ヶ谷町であった昭和 35 年当時、2 万人に満たなかった人口は、昭和 40～50 年代に急激に増加し、平成 8 年 12 月には 10 万人を超え、以降は概ね横ばいで推移しているが、世帯数については増加傾向が続いている。本区域では、新鎌ヶ谷地区や鎌ヶ谷駅東口地区をはじめとする土地区画整理事業や都市計画道路の整備の進展等により、良好な市街地の形成が図られ、本区域の約半分を占める市街化調整区域では、開発行為や建築行為が制限されてきたことで、みどり豊かな鎌ヶ谷を特徴づける農地・樹林地そして斜面緑地などが保全されてきたが、世帯数の増加傾向を背景に、宅地の細分化や無秩序な市街地の形成が危惧される地区など、居住環境の維持・改善の促進を必要とする地区がある。</p> <p>そのため、都市近郊農業の振興及び現存する良好な自然的</p>

		環境を確保し、優良な農地及び都市環境上重要な樹林地の保全に努め、無秩序な市街化を抑制するとともに、駅周辺を中心とした集約型都市構造の形成を図るため、今後とも区域区分を継続する。
浦安	有	<p>本区域は、昭和 44 年の地下鉄東西線の開通を契機に旧市街地の開発が外縁的に拡大され、また、一方公有水面埋立事業に伴う大規模住宅開発等により急速な都市化が進み、公有水面埋立事業により市域が拡大されるごとに、市街化区域に編入し、市域全域が市街化区域として、現在に至っている。こうした中、人口も一貫して増加してきたが、現在は概ね横ばいで推移している。</p> <p>本区域は、埋立地における開発が最終盤となり、成熟期を迎えているが、新型コロナウイルス感染症の影響による住民のライフスタイルや価値観の変化、人口減少・超少子高齢社会の到来、激甚化する自然災害への対応など、本区域を取り巻く状況は大きく変化してきている。このような社会・自然的環境の変化に対応した都市づくりを推進するため、今後も区域区分を継続する。</p>
市川	有	<p>本区域は、東京に隣接し早くから鉄道網が整備されるなどの立地条件から、高度経済成長と東京への人口集中が顕著になった昭和 30 年代以降に急激な人口増加が始まり、高密度な市街地形成やスプロール的な市街地の拡大をもたらした。</p> <p>その後は、現行の都市計画法に基づき区域区分を定めたことで、無秩序な市街化を防止し、計画的な市街地整備と併せて農業や自然的環境との調和と保全を図ることで、良好な都市環境形成に大きな効果をもたらしてきた。</p> <p>今後も効率的な行政サービスや地域コミュニティ等を持続的なものにしていくためには、適正な人口密度を維持していく必要がある。そのため、主要駅周辺や地域拠点等を中心に商業・業務や医療・福祉、行政、居住等の複合的な機能の集積を図っていく。また、都市農業の振興及び緑地の保全を図るうえで、北部に広がる果樹園等の優良農地や樹林地の無秩序な市街化を防止する必要があることから、今後も区域区分を継続する。</p>
船橋	有	<p>本区域は、東京に近接しており早くから鉄道網が整備されるなどの立地条件から、高度経済成長と東京への人口集中が顕著になった昭和 30 年代以降に急激な人口増加が始まり、高密度な市街地形成や、市街地外縁部での無秩序な市街化の拡大をもたらした。</p> <p>昭和 50 年代後半以降、人口の急激な増加は収まりつつあるが、依然として人口・世帯数ともに増加傾向にあることから、無秩序な市街化の抑制と都市に残された貴重な緑地等自然的環境の保全を図るため、今後とも区域区分を継続する。</p>
習志野	有	<p>本区域は、東京に近接し早くから鉄道網が整備されるなどの立地条件から、高度経済成長と首都圏への人口集中が顕著になった昭和 30 年代以降に急激な人口増加が始まり、高密度な市街地形成やスプロール的な市街地の拡大をもたらした。</p> <p>令和 2 年以降、人口は概ね横ばいで推移しているが、世帯数の増加傾向は続いていることから、無秩序な市街化の防止</p>

		を図るとともに鉄道駅を中心とした集約型都市構造の形成を図るため、今後とも区域区分を継続する。
八千代	有	<p>本区域は、東京都心から約31kmに位置し、早くから鉄道駅を中心に市街化が進められるなどの立地条件から、東京への人口集中が顕著になった昭和30年代以降、経済の高度成長に伴い、急激な人口増加が始まり、首都圏の住宅都市としての性格を強め、高密度な市街地形成やスプロール的な市街地の拡大をもたらした。</p> <p>平成8年度に開通した区域中央部に位置する東葉高速線沿線では計画的な市街地形成が進み、本区域の人口は現在でも微増傾向が続いている。また、北部には印旛放水路（新川及び花見川）周辺に広がる田園地帯とその背後に帯状に斜面緑地などの自然的環境を残している。これらの地域について無秩序な市街化を防止することが必要であるため、今後とも区域区分を継続する。</p>

(2) 区域区分の方針

① おおむねの人口

各都市計画区域の将来におけるおおむねの人口を次のとおり想定する。

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

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

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

設定している。

<統計データ出典>

国勢調査（令和2年）、都市計画年報（令和2年）

②産業の規模

各都市計画区域の将来における産業の規模を次の通り想定する。

《生産規模》

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

工業出荷額は、製造業及び物流業の生産規模の合計を示す。

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

《就業構造》

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

＜統計データ出典＞

国勢調査（令和2年）、経済産業省による工業統計、商業統計（令和2年）

③市街化区域のおおむねの規模及び現在市街化している区域との関係

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

《市街化区域面積》

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

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

4 本広域都市圏の主要な都市計画の決定の方針

(1) 都市づくりの基本方針

①人口減少に対応したコンパクトで効率的な都市構造への転換に関する方針

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

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

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

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

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

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

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

③頻発化・激甚化する自然災害への対応に関する方針

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

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

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

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

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

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

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

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

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

④自然的環境の保全と質の高い生活環境の整備に関する方針

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

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

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

(2) 土地利用に関する主要な都市計画の決定の方針

①主要用途の配置の方針

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

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

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

②市街地の土地利用の方針

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

③市街化調整区域の土地利用の方針

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

業団地等に隣接した区域においては、自然的環境や住宅環境との調和を図りつつ、産業系の土地利用について適切な誘導を図る。

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

（3）都市施設の整備に関する主要な都市計画の決定の方針

①交通施設の都市計画の決定の方針

ア．交通体系の整備の方針

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

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

イ．整備水準の目標

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

②下水道及び河川の都市計画の決定の方針

ア. 下水道及び河川の整備の方針

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

イ. 整備水準の目標

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

③その他の都市施設の都市計画の決定の方針

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

(4) 市街地開発事業に関する主要な都市計画の決定の方針

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

(5) 自然的環境の整備又は保全に関する都市計画の決定の方針

①基本方針

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

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

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

②主要な緑地の配置の方針

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

③実現のための具体の都市計画制度の方針

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

東葛・湾岸広域都市圏構造図【産業・観光】

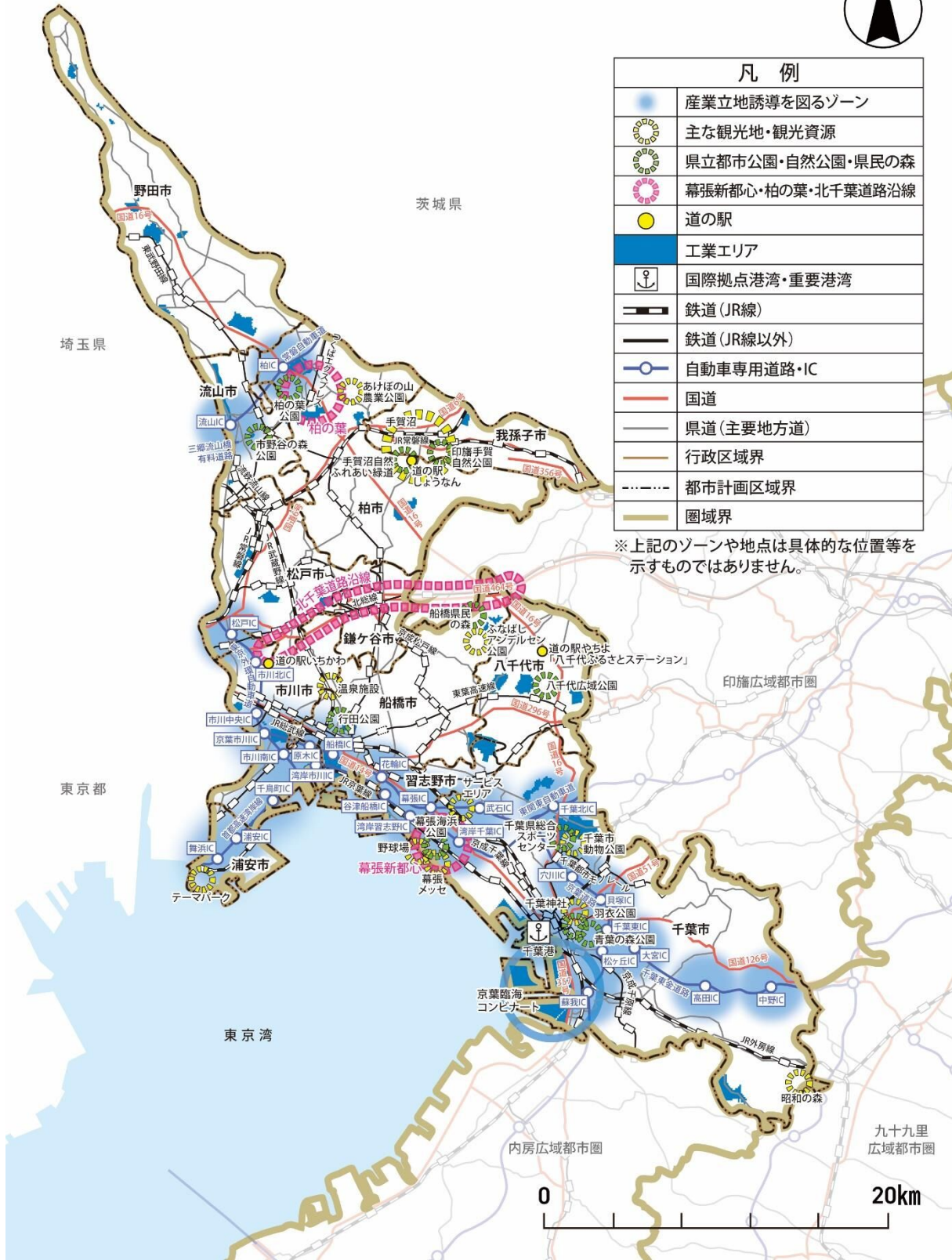


表 拠点・ゾーンの区分

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

【八千代都市計画区域】

1 都市計画の目標

(1) 本区域の基本理念

本区域は首都圏整備法に基づく近郊整備地帯内にあり、千葉県北西部に位置し、東京都心から約31km、県都千葉市へ約10kmという至近な距離にあり、都市の発展に極めて有利な地理的条件の下におかれている。このような地理的条件から、江戸時代には、佐倉、成田に通じる成田街道の宿場町として繁栄し、宿場を中心とした純農村的な地域社会であったが、その後、大正15年12月京成電鉄本線（以下「京成本線」という。）が開通して京成大和田駅が開設されてからは、成田街道の役割も薄れ、宿場町として繁栄した市街地に代わって京成大和田駅周辺が市街化し、商圈も次第に変化して地域社会の核が南下していった。さらに、昭和30年代に入り、当時全国に先駆けた大規模な団地（八千代台団地）が、山林を切り開いて造成され、これを契機に本区域の人口流入現象が現れるようになった。

その後、独立行政法人都市再生機構及び千葉県住宅供給公社等により勝田台団地、米本団地、高津団地及び村上団地等の建設が進められるなど、人口の大幅な増大をもたらす大規模プロジェクトが実施されるとともに、交通網等の都市基盤施設なども整備され、しだいに都市形態も整い活力ある都市として発展している。

さらに、東葉高速鉄道東葉高速線（以下「東葉高速線」という。）が西船橋駅から勝田台駅まで整備され、同線は既成市街地の北部を横断し、4つの新駅が設置された。これにより、従来京成本線のみ依存していた本区域の都心アクセス体系に大きな変化が生じ、とりわけ、鉄道の沿線地域における交通条件の飛躍的改善は、住宅のみならず、商業業務機能等、多様な都市機能の立地需要の高まりをもたらしてきた。

しかし、今後人口減少・少子高齢化が進展していく中、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いる。

このような状況を踏まえ、本区域については、「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」の実現を目標とし、都市づくりの基本理念を以下のとおりとする。

●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、子育て支援、行政等の都市機能を配置し、その周辺に居住機能の立地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的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る。

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、住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る。

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る。

●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、住民・地域・行政の連携強化による地域防災力の向上を図る。

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る。

●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る。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る。

●自然と調和した都市づくり

自然と調和した都市を目指し、豊かな田園風景と谷津・里山の保全を図るとともに、市域のほぼ中央を南北に貫流する印旛放水路（新川及び花見川）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る。

また、住民・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る。

（２）地域毎の市街地像

地域の特性を考慮し、本区域南部を「市街地ゾーン」に、本区域北部を「自然環境保全ゾーン」に区分する。さらに「市街地ゾーン」を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、各ゾーン等の特性に応じた市街地像を次のとおりとする。

①市街地ゾーン

a 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ある。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る。

b 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ある。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る。

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的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図る。

なお、八千代カルチャータウン地区は、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するとともに、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の形成を図る。

2 主要な都市計画の決定の方針

(1) 都市づくりの基本方針

①人口減少に対応したコンパクトで効率的な都市構造への転換に関する方針

本格化する少子高齢化社会への対応や活力あるコミュニティを維持するため、京成本線及び東葉高速線の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図ることにより、コンパクトでまとまりのある市街地の形成を図る。

また、鉄道駅を中心に安全で快適に移動するための道路網の形成を目指すとともに、各駅にアクセスするバス等の公共交通の利便性向上により、鉄道駅を中心とした集約型都市構造の形成を図る。

さらに、集約型都市構造の形成や公共交通の利用の促進により、都市レベルでエネルギー効率を高めるとともに環境負荷を抑制し、都市の脱炭素化を推進する。

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

本区域においては、中央部を南北に縦断し埼玉と千葉を結ぶ国道16号（都市計画道路3・4・2号東京環状線）や、中央部を東西に横断し東京・船橋と成田を結ぶ国道296号バイパス（都市計画道路3・2・17号八千代中央線）等が、周辺都市との広域的なアクセス機能を担う幹線道路となる。

国道16号（都市計画道路3・4・2号東京環状線）沿道については、工業・流通業務施設や沿道施設等の立地など、広域幹線道路の沿道にふさわしい土地利用の誘導を図る。

また、国道296号バイパス（都市計画道路3・2・17号八千代中央線）沿道の西八千代北部地区については、地域特性に応じた業務機能等の誘導を図る。

③頻発化・激甚化する自然災害への対応に関する方針

平成23年3月11日に発生した東日本大震災は、本区域にも建物の倒壊や火災等の被害をもたらした。特に、既成市街地においては、木造家屋が密集する地区が点在しており、今後、首都直下地震などの大規模な地震が発生した場合には、建物などの倒壊やがけ崩れなどの一次的被害のほか、火災などの二次的な複合災害も予想される。

このような被害を抑制するため、区域内の主要施設に連絡する道路ネットワークの整備を推進するとともに、広域避難地や一時避難地及び避難路の確保、また、公共施設の耐震化を図る。密集市街地においては、地区計画の活用等により、延焼火災を防ぎ、避難路や一時避難地として機能するオープンスペースを確保するなど、防災機能の向上に努める。

また、災害活動拠点となる施設については、防災機能を持たせた整備に努めるほか、鉄道駅周辺の商業・業務地には、今後も、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、地域の状況などを勘案して、それらの追加指定の推

進を図る。

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

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

④自然的環境の保全と質の高い生活環境の整備に関する方針

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、印旛放水路（新川及び花見川）を中心とするグリーンインフラとしての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、良好な水辺環境の創出にも配慮した河川の整備を推進する。

また、地区計画制度の活用等による計画的な市街地景観の形成を図るとともに、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る。

（２）土地利用に関する主要な都市計画の決定の方針

①主要用途の配置の方針

a 業務地

ア．八千代中央駅周辺地区

都市機能を充実させるため、行政機関の集積を図る。また、市民会館をはじめとする文化・社会教育施設等の集積を図るとともに、隣接して整備される県立八千代広域公園と一体的な業務地として配置する。

イ．八千代緑が丘駅周辺地区

主要幹線道路となる都市計画道路 3・3・27 号八千代西部線と鉄道駅が近接するという立地特性を活かし、業務施設の集積を図る業務地として配置する。

b 商業地

ア．八千代台駅及び勝田台駅周辺地区

本区域及び周辺地域を含めた広域的な拠点となる商業地として、鉄道駅を中心に既に商業集積がなされていることから、今後とも中心商業地として配置するとともに、地区の土地利用動向等をみながら、区域の適正化を図っていく。

イ．八千代中央駅及び八千代緑が丘駅周辺地区

土地区画整理事業によって形成されたこれらの地区の駅周辺に、広域的な拠点となる中心商業地を配置する。特に八千代緑が丘駅周辺地区については、幕張新都心と千葉ニュータウンを結ぶ軸上に位置する広域立地特性、交通条件を活かし、広域需要に対応する商業集積を図る。

ウ．京成大和田駅周辺地区並びに同地区と八千代中央駅を結ぶ幹線道路沿道地区

既に商業集積がなされているが、日常生活における購買需要等に対応する商業地を配置する。

エ．村上駅周辺地区

土地区画整理事業によって良好な基盤整備がなされているとともに、主要幹線

道路である国道 16 号（都市計画道路 3・4・2 号東京環状線）に接する地域特性に対応した商業地を配置する。

c 工業地・流通業務地

ア．八千代・上高野・吉橋工業団地

八千代・上高野・吉橋工業団地を本区域における工業地として配置し、製造業、流通業等の集積を図ることとし、既存企業の活性化に取り組むとともに、団地内の未利用地が有効活用されるよう努める。

d 住宅地

ア．八千代台地区、大和田地区及び勝田台地区

京成本線沿線に形成され、整備から時間が経過しているこれらの地区の住宅地は、地区計画等の活用等により居住環境の向上に努め、今後も良好な住宅地として配置する。

また、八千代台地区や勝田台地区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うえで、居住環境の向上に努める。

イ．ゆりのき台地区、八千代緑が丘地区及び村上南地区

東葉高速線沿線で土地区画整理事業を中心に形成されたこれらの地区の住宅地は、今後とも良好な住宅地としての環境の維持増進を図る。

ウ．西八千代南部地区

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ていることから、市街化が進んでおり、地区計画の活用や都市基盤施設の整備等により、良好な居住環境の形成と保全を図る。

②市街地における建築物の密度の構成に関する方針

a 商業・業務地

ア．八千代緑が丘駅及び八千代中央駅を中心とする商業業務地区

広域立地特性を最大限に活かすため、必要な都市基盤施設の総合的な整備と地区計画制度による良好な市街地環境形成に留意しながら、高密度の土地利用を図る。

イ．八千代台駅及び勝田台駅を中心とする既存の商業集積地区及び京成大和田駅南地区、村上駅周辺地区

本区域及び周辺地域における中心商業地又は商業地として、高密度の土地利用を図る。

ウ．京成大和田駅と八千代中央駅を結ぶ幹線道路沿道地区

中ないし低密度の商業地形成を図る。

b 住宅地

ア．米本・村上・高津団地地区

中高層の住宅団地が形成されている地区であり、高密度住宅地として良好な居

住環境の維持を図る。

イ. 八千代中央駅周辺、村上駅周辺及び八千代台駅周辺の住宅地

各駅を中心としその優れた交通条件を活かし、都市型住宅地としてふさわしい密度利用を図ることとし、特に、土地区画整理事業により中高層住宅を配置することとした地区は、高密度利用を図る。

ウ. その他の住宅地

良好な居住環境の形成、維持を図るため、低層、低密な独立住宅を配置することを基本とする。

③市街地の土地利用の方針

ア. 土地の高度利用に関する方針

勝田台駅周辺については、駅前地区にふさわしい商業・業務機能の集積により、土地の高度利用を図る。

八千代台駅周辺については、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等により、土地の高度利用を図る。

八千代緑が丘駅周辺地区は、商業施設に加え、業務系施設の立地を誘導するとともに、都市計画道路 3・3・27 号八千代西部線と鉄道駅が近接するという特性を活かし、土地の高度利用を図る。

イ. 居住環境の改善又は維持に関する方針

良好な市街地環境が形成されている地区については、その維持、保全に努めるとともに、用途混在や密集市街地等の課題がある既成市街地については、地区計画制度の活用等により良好な居住環境の誘導・形成を図る。また、都市機能の再編が必要とされる地区については、新たな基盤整備などの事業を検討する。

さらに、基盤整備が完了、又は予定されている地区については、優れた居住環境や就業環境などを備える場として、地区計画などの導入により適切な街並みの誘導や保全を図る。

防災、衛生、景観等において課題となる空家等については、空家等対策の推進に関する特別措置法及び八千代市空家等の適切な管理に関する条例に基づき適正な管理を促すとともに、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ことで、居住環境の改善や維持を図る。

ウ. 市街地内の緑地又は都市の風致の維持に関する方針

市民の森や小鳥の森などは、市街化区域内にあって貴重な緑が残されている場であることから、今後とも維持、保全を図る。また、生産緑地についても都市生活に潤いをもたらすなど都市の魅力の向上に繋がることから保全していく。

さらに、景観法に基づき、積極的な景観形成に努め、良好な市街地環境の創出・維持を図る。

エ. 用途転換、用途純化又は用途の複合化に関する方針

八千代・上高野・吉橋工業団地については、一部で住工混在が見られることから、用途地域の見直しや地区計画等により、操業環境及び居住環境の保全に努め

る。

④市街化調整区域の土地利用の方針

ア．優良な農地との健全な調和に関する方針

印旛放水路（新川及び花見川）、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優良水田地及び睦地区、阿蘇地区の一団性のある優良農地は、今後とも農用地として整備、保全を図る。

イ．災害防止の観点から必要な市街化の抑制に関する方針

印旛放水路（新川及び花見川）、神崎川、桑納川、勝田川及び高野川周辺の水田は、低水地であり、これらの区域が市街化した場合、溢水や湛水の災害発生が予想される。これらの区域については、極力保全に努める。

急傾斜地など土砂災害の恐れのある区域については、土砂災害警戒区域及び特別警戒区域の指定により、開発行為の抑制等を図り、安全性の確保に努める。

ウ．自然的環境の形成の観点から必要な保全に関する方針

優れた自然の風景を有する印旛放水路（新川及び花見川）周辺の地区及び本区域全体に散在する斜面緑地や樹林地については、都市環境及び都市防災上重要なばかりでなく、都市景観としても貴重であり、今後とも積極的にその保全に努め、特に県立八千代広域公園に接する区域については、当該公園を中心に、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、保全を図る。

また、印旛放水路（新川及び花見川）の沿川区域については本区域における基幹的な緑地軸としての位置付けに鑑み、その南部については県立八千代広域公園と一体的な緑地として、同公園以北については、帯状の緑地として、積極的な整備、保全を図る。

エ．秩序ある都市的土地利用の実現に関する方針

幹線道路沿線等のポテンシャルの高い地域や、既存工業団地等に隣接した区域においては、産業系の土地利用について適切な誘導を図る。

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、市街化が進行しつつある。そのため、地区計画等を活用するとともに、都市基盤施設の整備等を図り、市街地としてふさわしい良好な市街地環境の整備・保全に努める。

なお、千葉県全体で令和 17 年の人口フレームの一部が保留されている。

については、計画的な市街地整備の見通しが明らかになった地区について、保留された人口フレームの範囲の中で農林漁業等との必要な調整を図りつつ市街化区域に編入する。

また、都市計画法第 34 条第 11 号に基づく「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」による区域指定制度の見直しにより、市街地の拡散等を抑制し、秩序ある土地利用の誘導を図る。

（3）都市施設の整備に関する主要な都市計画の決定の方針

①交通施設の都市計画の決定の方針

a 基本方針

ア. 交通体系の整備の方針

人・モノ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る。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するため、本区域の交通体系の方針を次のように定める。

- ・幹線道路は、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る。整備にあたっては、道路ネットワーク等を踏まえ、計画的に整備を進めるとともに、整備済の区間については計画的で適切な維持管理を図る。
- ・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う。
- ・区域内各駅前広場は、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る。
- ・歩行者専用道路は、適切な維持管理を図り、未整備区間のある路線については、周辺の状況を考慮しながら整備に努める。
- ・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アブルな都市空間整備に努めるとともに、その他の地域についても、歩道を含む歩行者や自動車が利用しやすい道路の整備を進める。
- ・現況の鉄道・バス路線を維持・確保しつつ、公共交通ネットワークの方針を示す計画に基づき、地域の実情に応じて、多様な交通手段を検討するとともに、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する。

イ. 整備水準の目標

交通体系の基本方針に基づき、公共輸送機関の整備・充実、道路体系の整備に努める。

特に、都市計画道路については、現在、市街地面積に対し約 $1.7 \text{ km} / \text{km}^2$ (令和 2 年度末現在) が整備済みであり、引き続き、交通体系の整備の方針に基づき、地域の実情に応じて整備を進める。

b 主要な施設の配置の方針

ア. 道路

本区域の道路網の配置は、基本方針に基づき広域道路網と十分整合を図りながら進めるものとする。

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う主要幹線道路として、都市計画道路 3・4・2 号東京環状線 (国道 16 号)、都市計画道路 3・2・17 号八千代中央線 (国道 296 号バイパス) 及び都市計画道路 3・3・27 号八千代西部線の路線を位置付ける。

本区域の主要な骨格軸を形成し、各拠点同士、あるいは、本区域の南部と北部を結び、相互の連携を図るための幹線道路として都市計画道路 3・4・1 号新木戸上高野原線、都市計画道路 3・4・3 号八千代台東駅前線、都市計画道路 3・4・4 号勝田台駅前線、都市計画道路 3・4・5 号八千代台駅前線、都市計画道路 3・4・6 号八千代

台花輪線、都市計画道路 3・3・7 号大和田駅前萱田線、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・4・9 号上高野工業団地線、都市計画道路 3・4・12 号八千代台南勝田台線及び都市計画道路 3・3・19 号八千代緑が丘駅前線の路線を位置付ける。

イ. 鉄道

京成本線については、通勤通学時の混雑緩和や駅舎の改良促進により、利便性の向上を図る。また、東葉高速線については、安全運行及び利用者の安全確保に向けた取組を推進する。

ウ. 駐車場

・自動車駐車場

駐車場整備地区に指定した八千代台駅周辺地区及び勝田台駅周辺地区内において、民間を主体として駐車施設の整備に努める。

・自転車駐車場

駅前道路や駅前広場等の交通施設が本来の機能が妨げられないことがないよう、自転車利用者の動向を勘案しながら、京成本線 3 駅周辺及び東葉高速線 4 駅周辺における既存の自転車駐車場の改修等を行い維持管理に努める。

c. 主要な施設の整備目標

おおむね 10 年以内に整備を予定する施設等は、次のとおりとする。

主要な施設	名称等
道路・駅前広場	<ul style="list-style-type: none"> ・根幹的交通施設の整備の推進 (主要幹線道路) 都市計画道路3・2・17号八千代中央線 都市計画道路3・3・27号八千代西部線 (幹線道路) 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・6号八千代台花輪線 都市計画道路3・3・7号大和田駅前萱田線 都市計画道路3・5・11号新木戸吉橋線 都市計画道路3・4・12号八千代台南勝田台線

(注) おおむね 10 年以内に着手予定及び施行中の施設等を含むものとする。

②下水道及び河川の都市計画の決定の方針

a 基本方針

ア. 下水道及び河川の整備の方針

【下水道】

下水道は、本区域の生活環境の向上を図る上でも、また水資源の確保や自然的環境の保護などの面から広域的な公共用水域の水質保全を図る上でも必要不可欠な都市施設である。

本区域の大部分は、本県の重要な水資源である印旛沼及び東京湾をその排出先としており、こうした公共用水域の水質保全が重要な課題となっている。

特に印旛沼には湖沼水質保全特別措置法に基づく湖沼水質保全計画が策定されており、こうした計画を進行させるためにも、下水道の整備を次の方針に基づき進める。

本区域の汚水については、東京湾流域別下水道整備総合計画及び利根川流域別下水道整備総合計画に基づき印旛沼流域関連公共下水道としてその整備に努めるとともに、希釈したし尿等を流域関連公共下水道へ放流するための前処理施設の整備を図る。

雨水については、都市化の動向による雨水の流出傾向の変化に対応し、市街地の浸水の防止等を図るため、公共下水道雨水管きよの整備に努める。

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る。

【河川】

本区域を流れている河川は、一級河川の印旛放水路(新川及び花見川)、桑納川、神崎川、石神川及び勝田川、準用河川の高野川及び花輪川がある。

各河川とも、本区域の雨水排水及び生態系等に重要な役割を果たしており、治水安全度の確保、生物の生息・生育・繁殖環境及び多様な河川景観の保全・創出する多自然川づくりを進めるとともに、流域のまちづくりと連携しながら、河川空間の適切かつ積極的な活用を推進する。

また、市街地の整備にあたっては、水循環に配慮した総合的な治水対策を講じることが基本方針とするとともに、樹林地や農地の保全等により、それらが持つ多様な機能を活かし、流域が本来有している保水・遊水機能の確保に努める。

なお、新市街地の整備にあたっては、地区の有する従来の保水遊水機能に配慮し、雨水貯留浸透施設の配置などの流出抑制対策を講じ、河川に対する流出量の軽減や流水の正常な機能の維持に努める。

イ. 整備水準の目標

【下水道】

市街化区域の全域及び人口の稠密な区域の処理が可能となるような水準を目標とする。

なお、汚水処理施設については、千葉県全県域汚水適正処理構想に基づき、施設の整備を進める。

【河川】

本区域の河川の整備水準は、河川毎に定められる計画規模に基づくものとする。

b 主要な施設の配置の方針

ア. 下水道

本区域の下水道は分流式とし、汚水については、印旛沼流域関連公共下水道として印旛沼流域下水道東部幹線、西部幹線、桑納幹線、印西幹線及び手繰幹線に流入させ、花見川終末処理場及び花見川第2終末処理場にて処理する。

汚水については、事業計画区域内の遅延部の整備を進めるほか、西八千代南部地区の計画的な整備を検討する。

また、し尿等について希釈した後、流域関連公共下水道へ放流するための前処理施設を整備する。

一方、雨水については、流域関連公共下水道事業計画区域内の管きょ整備を推進し、開発区域については、雨水の流出抑制を図る。

イ. 河川

整備水準の目標を達成するために、一級河川の印旛放水路（新川及び花見川）、桑納川、神崎川、石神川で進められている河川改修事業の推進と一級河川の勝田川と準用河川の高野川で進められている河川改修事業の促進を図る。

また、一級河川の印旛放水路（新川及び花見川）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、本区域の重要な観光資源となるよう整備・活用を推進する。

c 主要な施設の整備目標

おおむね10年以内に整備を予定する施設等は、次のとおりとする。

都市施設	名称等
下水道	<ul style="list-style-type: none">・汚水 流域関連公共下水道事業計画（汚水）区域内における下水道施設の建設及び更新 希釈したし尿等を流域関連公共下水道へ放流するための前処理施設の建設・雨水 流域関連公共下水道事業計画（雨水）区域内における下水道施設の建設及び更新
河川	<ul style="list-style-type: none">・一級河川 印旛放水路（新川及び花見川）・一級河川 桑納川・一級河川 神崎川・一級河川 石神川・一級河川 勝田川・準用河川 高野川

（注）おおむね10年以内に着手予定及び施行中の施設等を含むものとする。

(4) 市街地開発事業に関する主要な都市計画の決定の方針

①主要な市街地開発事業の決定の方針

ア. 大和田地区

京成大和田駅周辺に位置し、駅の南側においては、土地区画整理事業が完了しているが、駅の北側については、依然として都市基盤施設の整備が不十分であるため、市街地開発事業やその他の整備手法を検討し、将来的に良好な居住環境の形成を目指す。

(5) 自然的環境の整備又は保全に関する都市計画の決定の方針

①基本方針

緑地空間は、自然生態を維持存続させるばかりでなく、都市生活を営む住民に憩いとやすらぎを与え、豊かな人間性を回復させるとともに、公害の防止や災害等の避難場所を提供するなど、潤いのある安全な都市づくりを進めるうえで重要かつ多様な機能を果たしている。

本区域の地形は、全体の形は変則な矩形で、そのほぼ中央が標高約30mの最高の高さを示し、ここを分水界として南西方面は東京湾へ、北東方面は印旛沼への勾配をもつ丘陵地を形成している。

地勢は、他の北総地域と同様に平坦で、区域の中央を南北に印旛放水路（新川及び花見川）が流れ、印旛放水路（新川及び花見川）の中流部に西方から桑納川が合流し、両河川の沿岸には、水田地帯が開けている。

更にこの水田地帯に沿って、丘陵地が連なるとともに所々に狭小な谷津田が分岐している。

丘陵地は起伏が少なく、主に畑と山林で一部に内陸工業団地や住宅団地等の開発が進んでいるが、下総台地を象徴する自然景観をとどめ、特に雑木林の台地や斜面緑地及び水田地による風土景観は特筆すべきものがある。

しかし、このように貴重な緑地空間も、都市化に伴う数多くの開発により減少傾向を示しており、今ある自然的環境の保全や整備を積極的に行うことが急務とされている。とりわけ、首都圏近郊部にあつて、東京都心と鉄道により直結される本区域の卓越した立地条件と、印旛放水路（新川及び花見川）を骨格として連担する特色ある田園環境は、本区域住民のみならず、首都圏住民にとってのレクリエーション需要に応えるべき重要な役割を有している。

このようなことから、本区域の緑地の特質を考慮して環境保全、レクリエーション、防災及び景観といった観点から公園緑地等を系統的に配置し、水と緑にあふれた公園緑地都市づくりに努めることを基本方針とする。

・緑地の確保目標水準

緑地確保目標水準 (令和27年)	将来市街地に対する割合	都市計画区域に対する割合
	約14% (約326ha)	約44% (約2,247ha)

・都市公園等の施設として整備すべき緑地の目標水準

年次	令和2年	令和17年	令和27年
----	------	-------	-------

都市計画区域人口	18.9	21.6	21.8
一人当たり目標水準	m ² /人	m ² /人	m ² /人

②主要な緑地の配置の方針

a 環境保全系統

環境保全系統は、印旛放水路（新川及び花見川）、桑納川周辺を水と緑の骨格とし、本区域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す。

また、広域的には、関係自治体と連携し、印旛放水路（新川及び花見川）周辺の活性化に取り組む。

b レクリエーション系統

レクリエーション緑地は、都市基幹公園及び広域公園を核として配置し、特に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る。また、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住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応える施設整備を図る。

さらに、従来市民の森等、主として借地形式により用地が確保されていた既成市街地内の樹林地等について、自然生態に接する場として保全に努めるとともに、永続的な土地の確保に努める。

c 防災系統

市街地内の緑地は、地震、火災等の災害時における防災基地、避難地、避難路及び延焼遅延帯として保全する。また、斜面地等については、土砂災害を防止する緑地として位置づけ、これらを保全する。さらに広域幹線道路や工場地帯と住宅地や住宅予定地との間に介在して防音緩衝及び用途緩衝の機能を有する緑地並びに斜面林については、保全や緑化促進を図る。

d 景観構成系統

区域内にある郷土景観となり得る斜面緑地と水田が構成する田園風景の保全を、印旛放水路（新川及び花見川）等の河川を軸として図り、市街化区域内においては区域内に残る平地林及び斜面緑地を保全する。また、都市、地区、住区のランドマークとなる緑地の保全、整備を図る。

e その他

ア. 長期的都市整備に対応した緑地配置計画とする。

イ. 都市の歴史的背景を踏まえ、郷土の個性ある景観を構成する緑地の保全を図る。

ウ. 社寺、文化財、史跡等と一体となった樹林及び市街地周辺の斜面緑地の保全を図る。

エ. 交通体系や将来土地利用を十分に考慮し、緑地の配置を行う。

オ. 公園、緑地については、緑地の量も重要であるが、それ以上に「位置」が重

- 要であるため、緑地の偏在を避けるよう特に配慮する。
- カ. 防災対策上の避難地や避難路については、公園、緑地等とシステム化することにより機能の充実を図る。
 - キ. 市街地の外縁部の緑地を保全し、今後の都市環境の快適性、安全性及び保健性を意識し、同時に、郷土景観が緑地により将来にわたって保全されていくよう努める。
 - ク. 谷津・里山の保全や花と緑のまちづくり、住民に愛される公園・緑地の整備などに取り組むほか、豊かな緑をつなぐ、生物と多様性に配慮したエコロジカルネットワークの構築に取り組む。
 - ケ. 河川は、河川管理等に十分留意しつつ、その利用に努める。

③実現のための具体の都市計画制度の方針

a 公園緑地等の施設緑地

- ア. 街区公園は、開発行為に伴う提供公園を位置付けるとともに、公園不足地域においては、公共施設用地や空地などの有効活用により可能な限り街区公園の機能の補完に努める。
 - イ. 近隣公園は、防災機能やレクリエーション機能の充実及び憩いの場として、既存施設の維持管理に努める。
 - ウ. 地区公園は、住民のレクリエーションや憩いの場として施設維持管理に努める。
- エ. 総合公園は、果たすべき役割や維持管理のあり方などについて検討し、施設の充実を図る。
- オ. 運動公園は、現況、13.1haの八千代総合運動公園が整備されており、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土地利用を図る。
 - カ. 広域公園は、千葉県西部地域を縦断する緑の軸線を構成する印旛放水路（新川及び花見川）流域に整備中であり、八千代市総合グラウンドや新川沿いの遊歩道等の施設により、広域的レクリエーションの需要に応える。
 - キ. 都市緑地は、市街地内に残る斜面緑地及び樹林地を都市のオープンスペースとして考え、市民の森として緑道、休憩所、広場等を整備するとともに、緩衝緑地や市街地内の樹林の保護など、それぞれの機能の維持・充実に努める。

b 地域制緑地

- ア. 特別緑地保全地区は、環境省による「生物多様性保全上重要な里地里山」選定地である島田谷津・ほたるの里について指定を検討する。
- イ. 風致地区は、市街地及び市街地外縁部にあつて都市化により平地林、斜面緑地、池沼、河川等の自然景観の著しい減退が予想される地域の景観の保護を図るもので、特別緑地保全地区に次ぐ重要範囲について対象とする。
- ウ. 生産緑地地区は、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柔軟な運用に努め、その多面的な活用方法について調査・検討を進める。また、営農を継続すべき生産緑地地区については、特定生産緑地への指定を進める。
- エ. その他、市街化区域内の樹林及び区域の神社、寺院等の樹林を対象とし、「八千代市ふるさとの緑を守る条例」に基づき、保全林等に指定する。

④主要な緑地の確保目標

おおむね10年以内に整備を予定する公園等は、次のとおりとする。

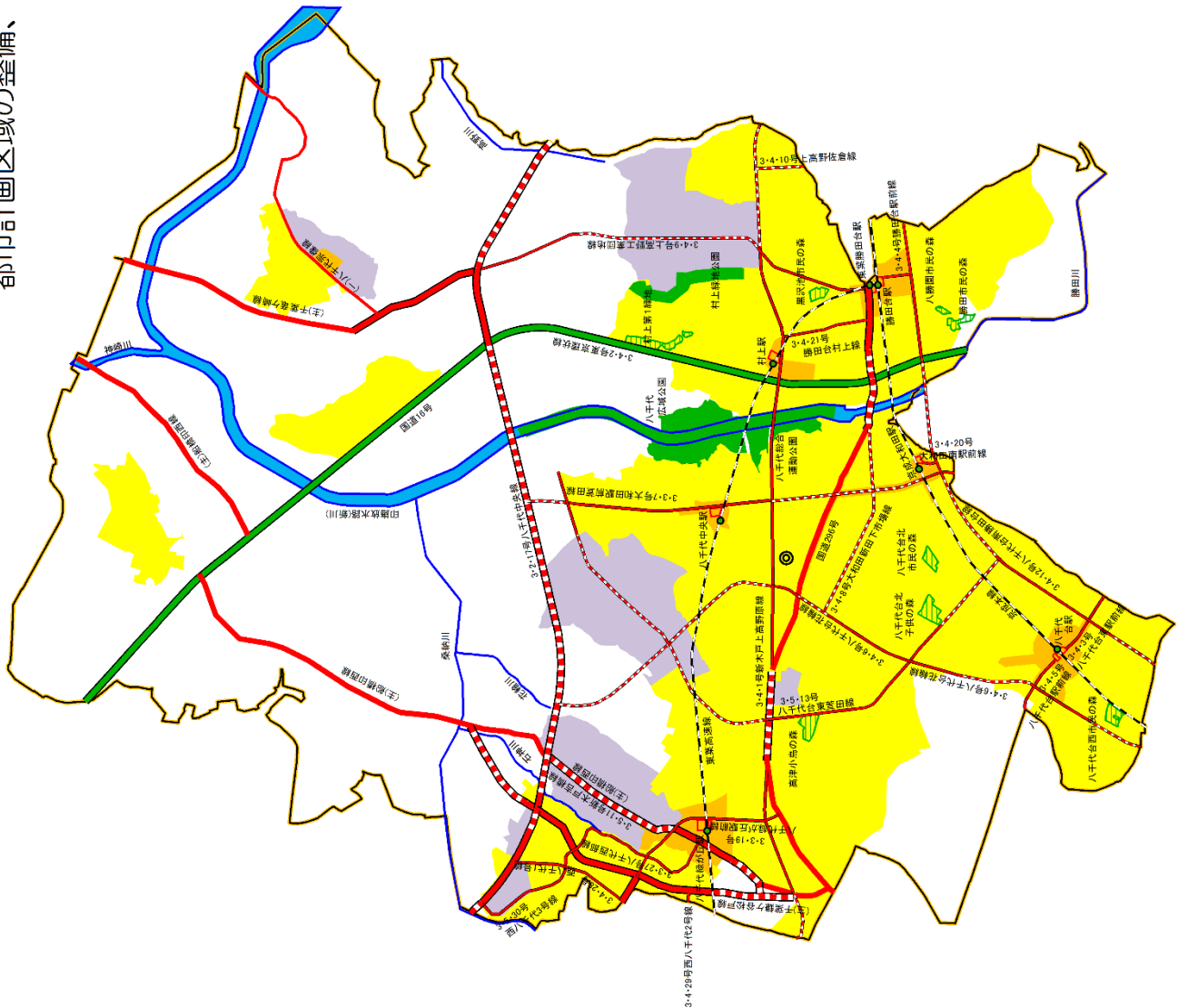
a 公園緑地等の施設緑地

種別	名称等
広域公園	県立八千代広域公園
近隣公園	南部近隣公園
都市緑地	高津小鳥の森、勝田市民の森、黒沢池市民の森、八勝園市民の森

(注) おおむね10年以内に着手予定及び施行中の公園等を含むものとする。



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付図



- 住宅地
 - 商業・業務地
 - 工業地
 - 公園
 - 緑地
 - 河川・湖沼
 - 広域幹線道路
 - 主要幹線道路
 - 都市幹線道路
 - 鉄道・駅
 - 駅前広場
 - 市役所
 - 都市計画区域界
 - 行政区境界
- (道路共通)
- 整備済・暫定供用中
 - 整備中・整備予定
 - 都計道

八千代都市計画区域

