

## 第Ⅱ部 千葉市の現状とまちづくりの課題

### 第1章 土地利用と市街地形成

#### 1. 土地利用の現況と推移

##### (1) 土地利用の現況と推移

千葉市の宅地面積は、人口の上昇に並行して増加を続け、平成20年には77.0km<sup>2</sup>となっている。

地目別の構成比の推移をみると、宅地面積の割合は、昭和55年から平成20年の25年間で6.3ポイントの増加を示しており、一方、田・畑と山林の合計は、41.0%（昭和55年）から29.8%（平成20年）へと、10.2ポイントの減少となっている。

図2-1 宅地面積および人口の推移（千葉市）

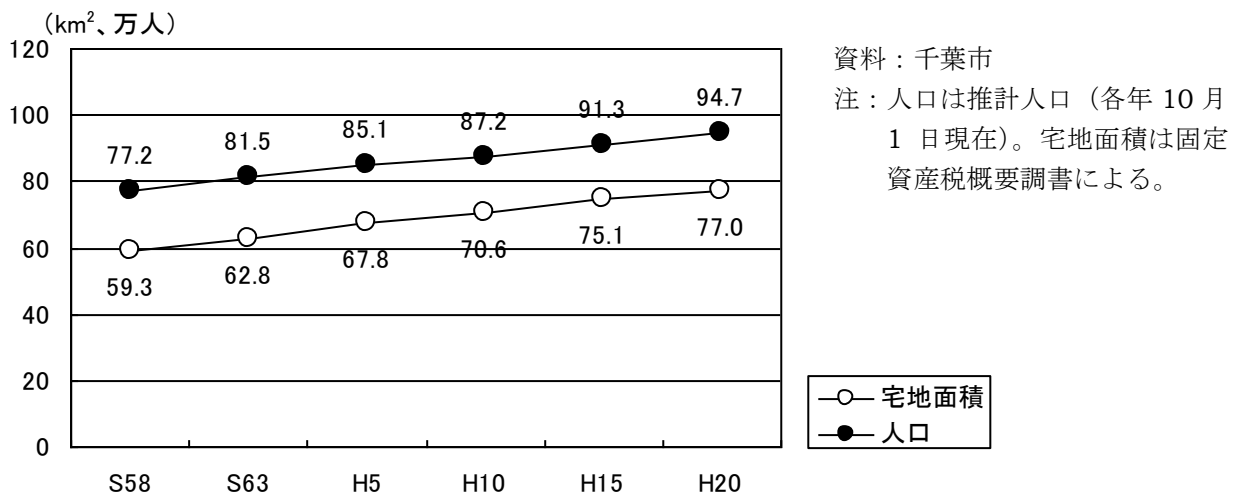
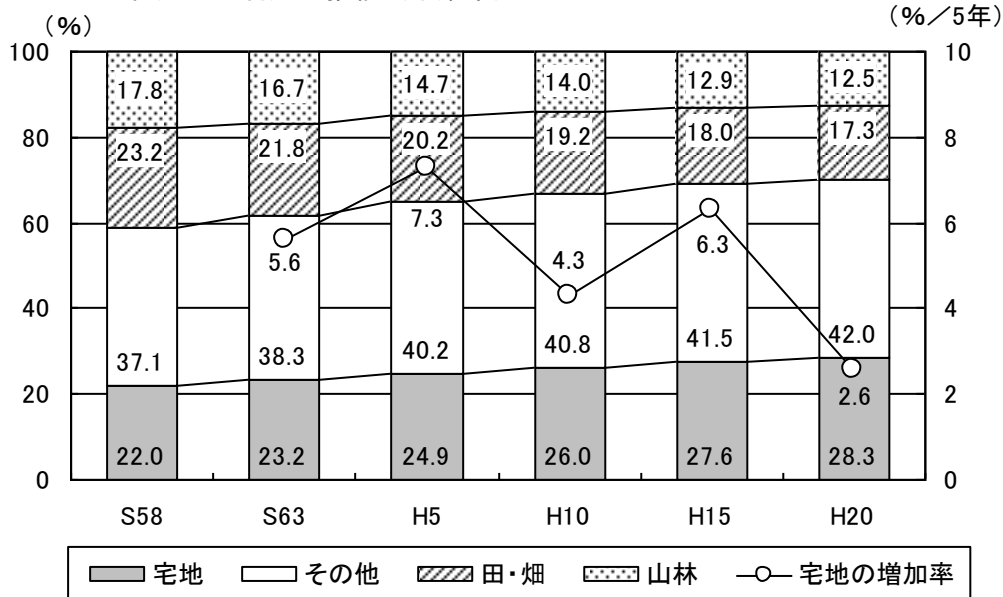


図2-2 地目別土地利用の推移（千葉市）



資料：千葉市「固定資産税概要調書」（各年1月1日現在）

注：宅地、田・畑、山林の面積は、固定資産税の課税対象を計上している。このため、国及び地方公共団体の所有する公用地・公衆用道路・保安林・学校用地及び社寺境内地等の課税対象外の土地は、「その他」に含まれる。

表 2-1 地目別土地利用の推移（千葉市） 単位：km<sup>2</sup>

	市域	宅地	田・畑	山林	非課税地等
S58	270.1	59.3	62.6	48.0	100.2
S63	270.7	62.8	58.9	45.2	103.8
H5	272.4	67.8	54.9	40.1	109.5
H10	272.1	70.6	52.2	38.2	111.0
H15	272.1	75.1	49.0	35.1	112.9
H20	272.1	77.0	47.0	34.0	114.2

資料：千葉市「固定資産税概要調書」（各年 1 月 1 日現在）

## （2）市街化区域と市街化調整区域における市街化の動向

### 土地利用の変化

市街化区域と市街化調整区域について、土地利用の変化をみると、市街化調整区域では変化は少ない。一方、市街化区域では自然的土地利用が減少し、都市的土地利用が増加している。

#### 注：市街化区域・市街化調整区域

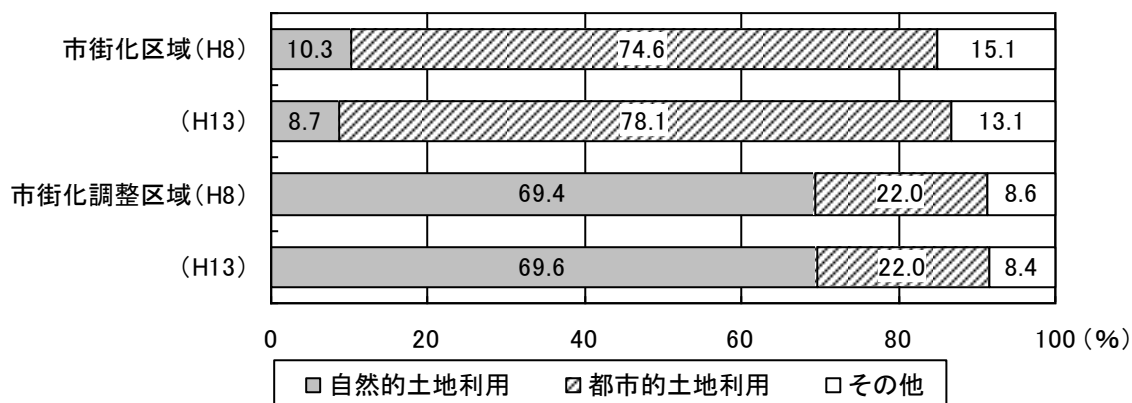
：市街化区域は、「すでに市街地を形成している区域」と「おおむね 10 年以内に優先的かつ計画的に市街化を図るべき区域」をいう。市街化調整区域は、市街化を抑制する区域で、開発行為は原則として抑制される。

：無秩序な市街化を抑制し、計画的な市街地形成を進めるため、都市計画法に基づいて定めるものである。なお、都市計画区域を市街化区域と市街化調整区域に区分することを「線引き」とよんでいる。

注：自然的土地利用：農地、山林、水面・河川・水路など

都市的土地利用：宅地（住宅地、商業用地、工業用地など）、道路、鉄道など

図 2-3 市街化区域・市街化調整区域における土地利用の推移（千葉市）



資料：千葉市都市計画基礎調査

## 人口と人口密度の変化

市街化区域と市街化調整区域について、平成2年から平成17年の人口変化をみると、市街化調整区域の人口は6.5万人程度で安定しており、千葉市の人口増加は市街化区域で生じていることがわかる。

この結果、平成17年には、人口の93.0%が市街化区域（128.68haで市域の47.3%）に集積し、その人口密度は66.8人/haとなっている。一方、面積143.4ha（52.7%）の市街化区域には人口の7.0%が人口密度4.5人/haという低い密度で居住している。

図2-4 市街化区域・市街化調整区域における人口の推移

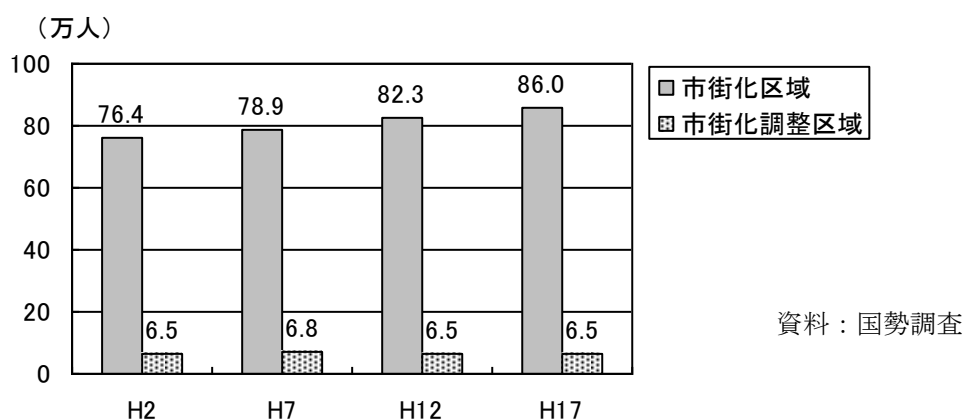


表2-2 市街化区域・市街化調整区域における人口の推移 (単位：万人、%)

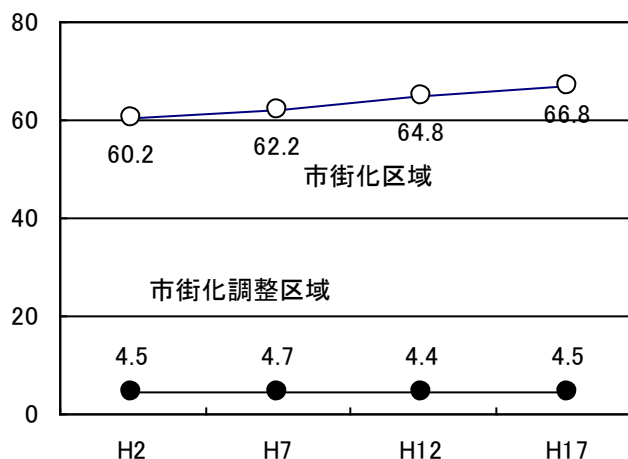
	行政区 人口	市街化区域		市街化調整区域	
		人口	構成比	人口	構成比
平成2年	82.9	76.4	92.1	6.5	7.9
平成7年	85.7	78.9	92.1	6.8	7.9
平成12年	88.7	82.3	92.7	6.5	7.3
平成17年	92.4	86.0	93.0	6.5	7.0

資料：国勢調査

図2-5 市街化区域・市街化調整区域に

(人/ha) おける人口密度の推移 資料：国勢調査

すなわち、千葉市における市街化は、この15年間をみると、大部分が市街化区域で進んでおり、市街化調整区域は概ね保全されてきたと考えられる。

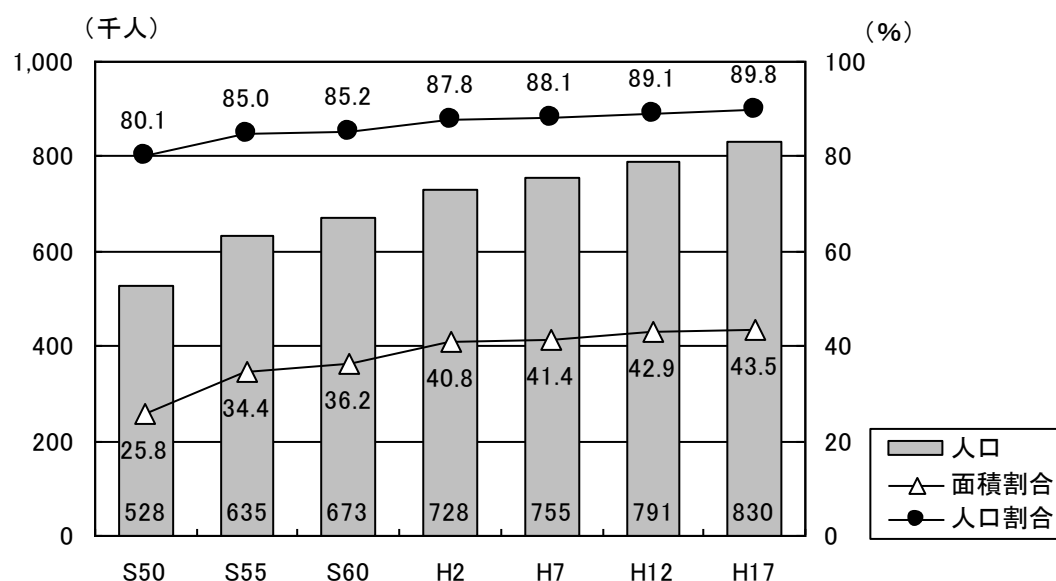


### (3) 人口集中地区の現況と推移

人口集中地区は次第に拡大している。平成 17 年には千葉市面積の約 44%が人口集中地区となっており、この区域に人口の約 90%が居住している（残りの 56%の区域に、人口の約 10%が居住していることになる）。

注：人口集中地区（D I D）：人口密度が 4,000 人/km<sup>2</sup>以上であって、5,000 人以上の人口を有する地区。ただし、その地区内に、公共施設や産業施設が存在する場合には、それらを含める。DID は Densely Inhabited District の略である。

図 2-6 人口集中地区（D I D）の推移（千葉市）



資料：総務省「国勢調査」

注：面積割合、人口割合は、それぞれ行政区域の面積、人口に占める割合である

### (4) 千葉市における人口分布と市街化動向のまとめ

人口集中地区と市街化区域を比べると、市街化区域が面積は 10.5ha、人口は 3 万人多い。以上を整理すると、千葉市の人口分布と市街化の進み方は次のとおりである。

- ・市街化区域内の非 DID に人口集積が進み、市街地が形成されてきた。
- ・市街化調整区域では人口増加は進まず、市街化は抑制基調で推移してきた。

表 2-3 千葉市の人口分布のまとめ (H17)

	市街化区域		市街化調整区域
	DID	非 DID	
人 口 (万人)	83.0	3.0	6.5
面 積 (km <sup>2</sup> )	118.2	10.5	143.4
人口密度 (人/ha)	70.2	28.6	4.5

注：実際には、DID の一部が市街化調整区域に位置している可能性がある。

#### (4) 千葉市における人口分布の特徴（都市比較）

大都市について、人口集中地区の面積割合、人口割合を比べると、次の特徴がある。

- ・東京圏で比べると、千葉市の人口集中地区は、面積割合、人口割合の両方で小さい。これは、特に、東京都区部、横浜市、川崎市で人口集中地区の割合が大きいことによる。
- ・全国の大都市でみると、面積割合については、都市によって相違の幅が大きい（これは、都市によっては、広大な山間部をその行政区域に含む場合があることによる）。一方、人口割合は、新潟市・浜松市を例外として、85%を超えている。

千葉市では、人口集積が進みながらも、広い市街化調整区域（非 DID）を有しており、これが東京圏の大都市と比べると特徴的である（この面では、見沼田圃を有するさいたま市に類似している）。

図 2-7 人口集中地区（D I D）の行政区域に占める割合（人口、H 17、%）

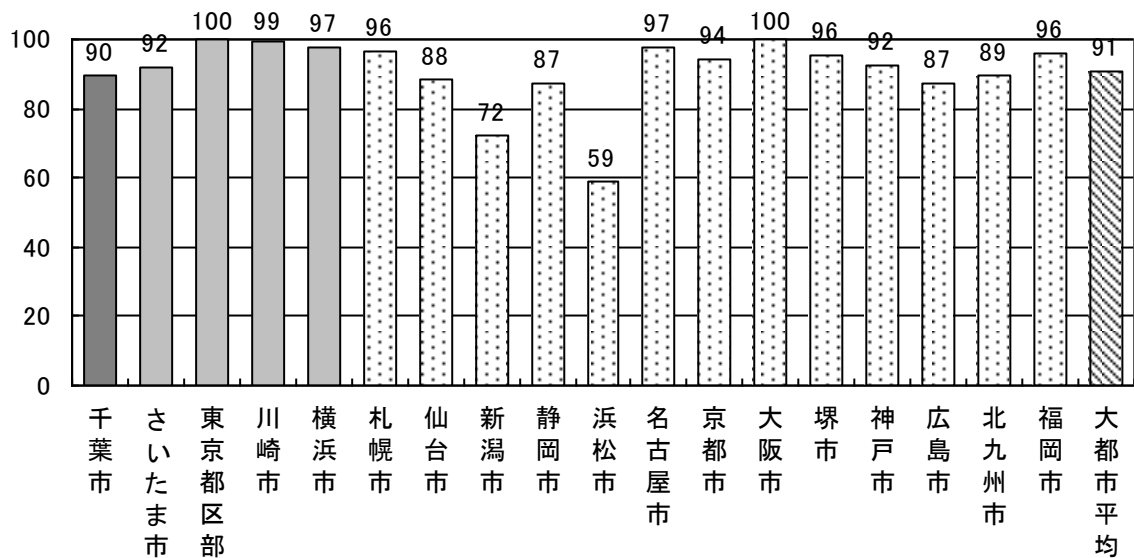
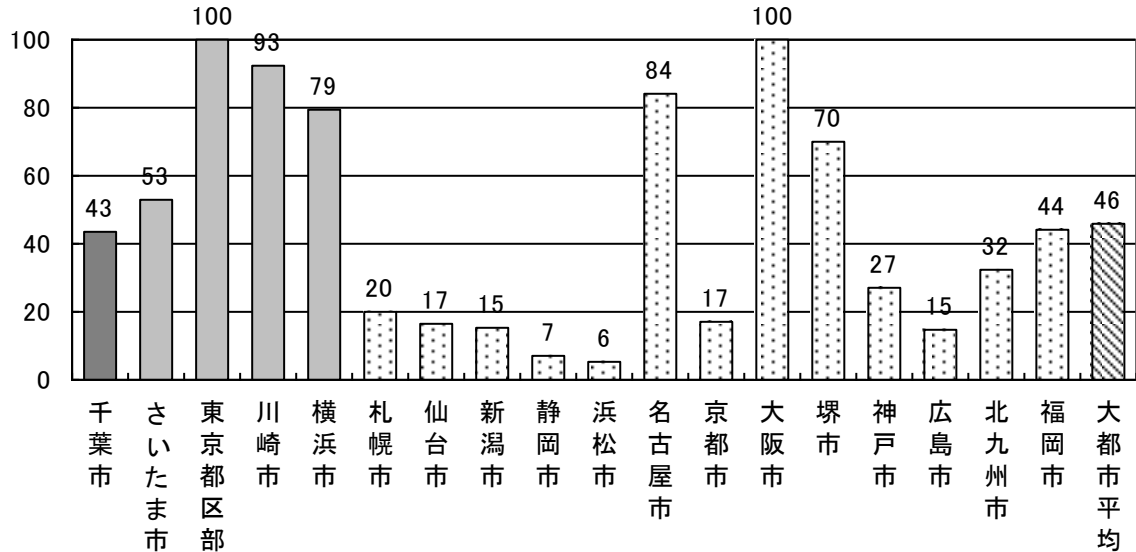


図 2-8 人口集中地区（D I D）の行政区域に占める割合（面積、H 17、%）



資料：総務省「国勢調査」

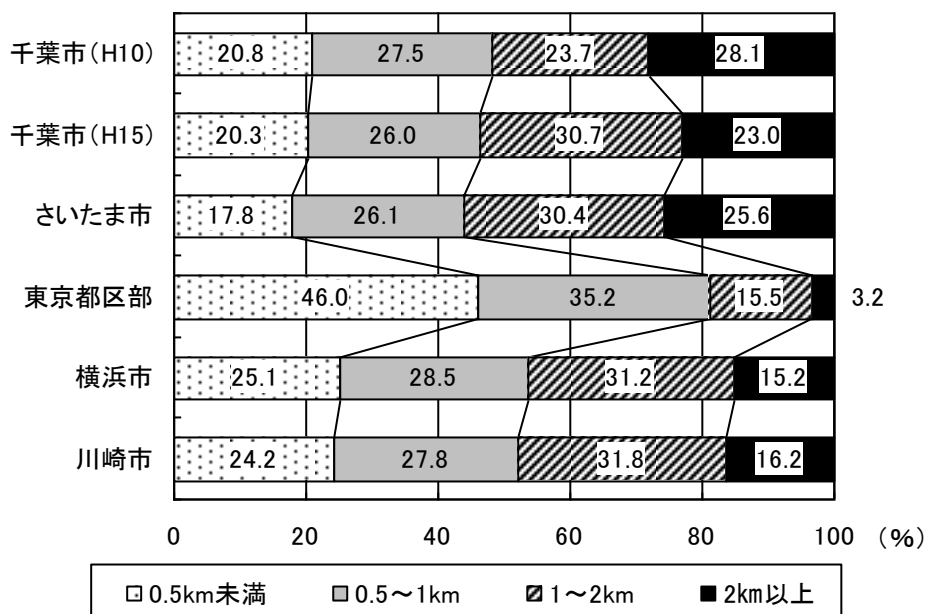
## (5) 住宅地と交通利便性

最寄駅までの距離帯別の住宅数を下図に示す。最寄駅まで1km以内を徒歩圏とすると、平成15年には、千葉市では住宅数の約46%が最寄駅からの徒歩圏内に位置している。これを東京圏で比較すると、さいたま市(約44%)と同水準にあり、横浜市、川崎市(ともに半数を超える)をやや下回っている。東京都区部では80%以上が徒歩圏に位置している。

平成10年から5年間の変化をみると、徒歩圏内の住宅数も増加しているが、最寄駅から1km以上(特に、最寄駅から1~2km)の住宅数が大きく増加している。

これは、千葉市においては、市街地形成(住宅地形成)においてバス交通が重要なことを示唆している。

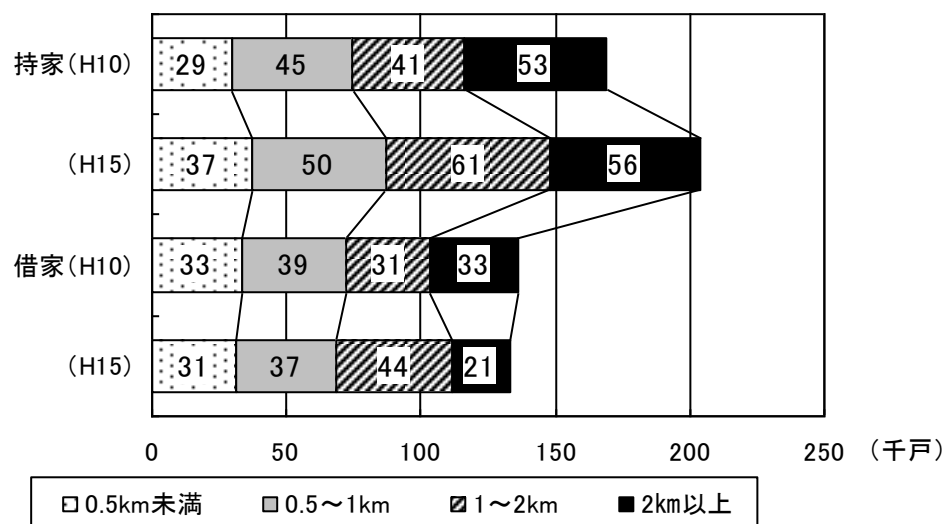
図2-9 最寄駅までの距離帯別住宅数の構成比



資料：総務省「住宅・土地統計調査」

注：さいたま市、東京都区部、横浜市、川崎市は平成15年

図2-10 持家・借家別、最寄駅までの距離帯別の住宅数(千葉市)



## 2. 都市拠点の形成とネットワークの整備

### (1) 都市拠点の形成

千葉市では、現在、次のとおり3つの都心を位置づけ、その整備・育成に取り組んできた。

#### <千葉都心>

千葉都心は、千葉自立都市圏の中核管理機能の中核として、土地利用の高度化など都市機能の更新を進めながら、業務機能のほか商業、文化、スポーツ・レクリエーション等の諸機能の集積を図り、中枢的業務機能と高次の生活サービス機能の複合した拠点として整備を進める。

なお、現在、中央港地区では、千葉都心の機能強化に向けた業務地区を形成するとともに、港湾整備と一体となった憩いと賑わいのあるウォータースタットの形成を図るため、千葉県との連携しながら取組みを進めている。

#### <幕張新都心>

幕張新都心は、東京都区部への一極集中型の構造からバランスのとれた構造に転換していくための受け皿として、平成3年3月に千葉都心とともに業務核都市の業務施設集積地区に位置づけられた。

幕張新都心では、国際的交流機能、先端産業の中核管理・業務機能のほか、商業・業務機能、研究開発機能、教育学術機能、スポーツ・レクリエーション機能の集積を図るとともに、居住機能の整備を促進する。

#### <蘇我副都心>

蘇我副都心については、遊休地化した大規模工場跡地の積極的な活用を図り、鉄道の結節点である蘇我駅周辺部と臨海部を一体として、広域的・長期的な視点に立った整備を促進する。

蘇我副都心は、「千葉市新総合ビジョン」(H12.3)において新たに位置づけられた副都心であり、具体的には、JR京葉線、内・外房線の結節点であるJR蘇我駅周辺部と臨海部との連携を図る都市基盤の整備を進めるとともに、商業・業務や新産業などの都市機能の導入・育成を図り、就業の機会を創出するなど千葉都心、幕張新都心に次ぐ第3の都心としてふさわしい市街地の再構築を推進することを意図している。

3つの都心については、今後は次の点について明確にした取組みを通じて、千葉市の都市活動を高め牽引していく拠点として形成されることが期待される。

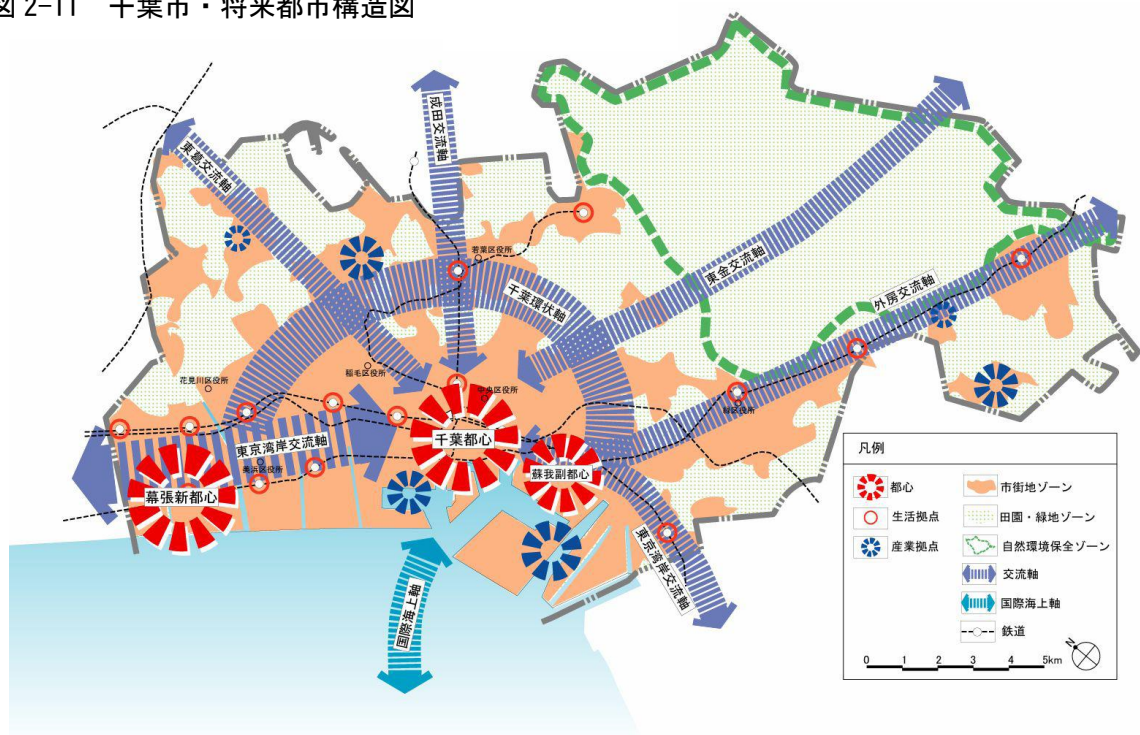
- ・千葉都心は、30万人規模の都市を想定した戦災復興土地地区画整理事業による整備が基本となっている。このため、大都市として新たな都心整備の必要性・妥当性は高いと考えられる。この場合、「千葉都心と独立した別の都心」を整備するのではなく、相互に連携しながら機能を分担することが重要である。
- ・千葉都心は、古くからの商業集積に、業務機能が付加されて、基本的な機能が構成されている。一方、幕張新都心には、研究開発機能・文教機能があり、また、国際的な機能

を強調しているという特色がある。しかし、現在は千葉都心と幕張新都心とは連携が薄く、各々の独立性が強いため、相乗効果を発揮できていない。

千葉都心、幕張新都心には既に多くの機能が立地・集積しており、その交流・連携によって、新しい事業の創造、人材育成・起業の活性化に加え、市内における経済循環を高めていくことが可能になると考えられる。

- ・蘇我副都心は、蘇我臨海土地地区画整理事業（都市再生機構施行）が終了した段階であり、蘇我エコロジーパーク、蘇我スポーツ公園の整備が計画されている。蘇我エコロジーパークでは、各種リサイクル施設やエコタウンセンターの誘致・集積及び循環型社会形成に向けた諸機能導入を目的とする先導的プロジェクトを推進し、都市型環境拠点の創出を図ることを目指している。

図 2-11 千葉市・将来都市構造図



資料：千葉市「千葉市都市計画マスタープラン（全体構想）」（H16.6）



## (2) ネットワークの整備

都市計画道路の整備率、市街化区域内の幹線道路の道路網密度からみると、千葉市における道路整備の状況は、東京圏では相対的に進んでいると考えられる。しかし、地方部の政令指定都市などと比べると十分な水準にあるとはいえない。

図 2-12 都市計画道路の整備率（%、H19 年度末）

資料：都市計画年報

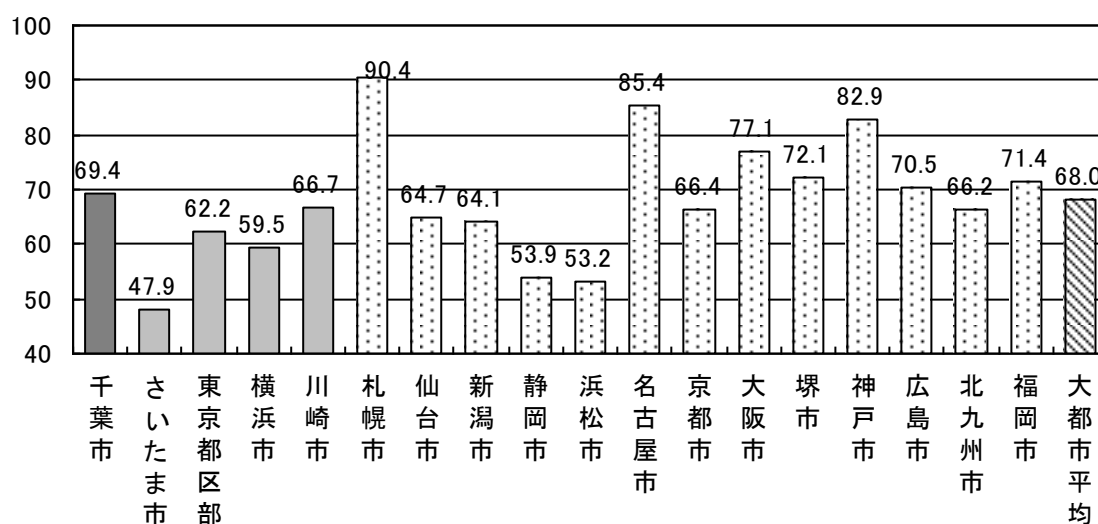
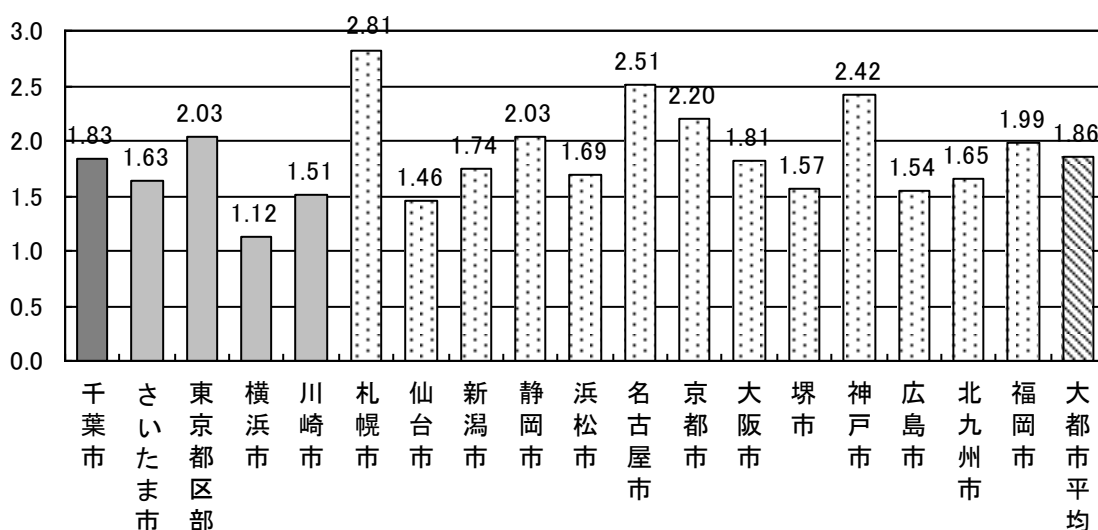


図 2-13 市街化区域の道路網密度（km/km<sup>2</sup>、H19 年度末）

資料：都市計画年報



注：道路網密度：整備された都市計画道路（幹線道路）の延長距離を市街化区域の面積で除して算出。1km<sup>2</sup>あたりに、整備された幹線道路がどの程度の長さあるかを示す。

道路ネットワークとして考えると、千葉市の道路整備の基本的な弱みは、次にあると考えられる。

①環状道路が充分でない

：放射状の路線としては、東京都区部とを結ぶ自動車専用道路がなく、充分とはいえないまでも、東関東自動車道水戸線、京葉道路、千葉東金道路、東関東自動車道館山線道路などがある。

：これに比べて、環状方向の幹線道路が不十分であり、通過交通による道路混雑が生じている場合もある。

②臨海部と内陸部が分断され、その接続が弱い

：海岸線に並行に走る JR 総武線、京葉線、京成電鉄千葉線などがあって、臨海部と内陸部の自動車交通を阻害している。

③千葉都心と幕張新都心とを結ぶのは、国道 14 号の 1 路線のみである

：現在、千葉都心・幕張新都心間の交通は多くないと思われる。今後、千葉都心と幕張新都心との交流・連携を進めるためには、両者を結ぶ道路の充実が必要である。

これらの対応として、千葉中環状道路（都市計画道路新港横戸町線）、千葉外環状道路（都市計画道路磯辺茂呂町線）の整備を進めている。