

千葉都市計画

都市計画区域の整備、開発及び保全の方針

平成28年2月12日

千葉市

千葉都市計画都市計画区域の整備、開発及び保全の方針の変更

都市計画都市計画区域の整備、開発及び保全の方針を次のように変更する。

目 次

1	都市計画の目標	1
1)	都市づくりの基本理念	1
2)	地域毎の市街地像	3
2	区域区分の決定の有無及び区域区分を定める際の方針	4
1)	区域区分の決定の有無	4
2)	区域区分の方針	4
	おおむねの人口	
	産業の規模	
	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	
3	主要な都市計画の決定の方針	6
1)	土地利用に関する主要な都市計画の決定の方針	6
	主要用途の配置の方針	
	市街地における建築物の密度の構成に関する方針	
	市街地における住宅建設の方針	
	特に配慮すべき問題等を有する市街地の土地利用の方針	
	市街化調整区域の土地利用の方針	
2)	都市施設の整備に関する主要な都市計画の決定の方針	13
	交通施設の都市計画の決定の方針	
	下水道及び河川の都市計画の決定の方針	
	その他の都市施設の都市計画の決定の方針	
3)	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
	主要な市街地開発事業の決定の方針	
	市街地整備の目標	
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	23
	基本方向	
	主要な緑地の配置の方針	
	実現のための具体の都市計画制度の方針	
	主要な緑地の確保目標	

1 都市計画の目標

1) 都市づくりの基本理念

千葉県の基本理念（千葉県が広域的な見地から定めた基本理念）

本県では、人口減少や少子高齢化の進展、首都圏中央連絡自動車道（以下、「圏央道」という。）等の広域道路ネットワークの波及効果、防災性の向上、低炭素社会の構築、豊かな自然環境の保全等、都市を取り巻く社会経済情勢の変化や、それに伴う様々な課題に対応した都市計画の取組が必要となっている。

このような状況を踏まえ、本県の今後の都市づくりは、「人々が集まって住み、活力あるコミュニティのある街」「圏央道等の広域道路ネットワークの波及効果により活性化する街」「人々が安心して住み、災害に強い街」「豊かな自然を継承し、持続可能な街」の4つの基本的な方向を目指して進めていく。

「人々が集まって住み、活力あるコミュニティのある街」

低未利用地や既存ストックなどを活用しながら、公共公益施設等の生活に必要な施設を駅周辺や地域拠点に集積させ、公共交通等によりアクセスしやすいコンパクトな集約型都市構造とし、地域コミュニティが活性化したまちづくりを目指す。

「圏央道等の広域道路ネットワークの波及効果により活性化する街」

広域道路ネットワークの整備を進めるとともに、インターチェンジ周辺等にふさわしい物流などの新たな産業集積を図り、雇用や定住の促進により、地域の活性化を目指す。

「人々が安心して住み、災害に強い街」

延焼火災を抑制し緊急輸送路となる幹線道路、様々な災害に対応するための避難路や公園などのオープンスペース等の整備・確保、河川や都市下水路等の治水対策、密集市街地の解消などを進め、安全性、防災力を向上させた都市の形成を目指す。

「豊かな自然を継承し、持続可能な街」

身近な自然環境を保全・創出し、景観に配慮した良好な居住環境の形成や低炭素社会に配慮した持続可能なまちづくりを目指す。

本区域の基本理念

本区域は東京湾の北東部に面し、千葉県のほぼ中央部、東京から約40km東、首都圏整備法に基づく近郊整備地帯内に位置している。本区域を起点、終点とする幹線道路や鉄道も多く、県内交通体系の結節点となっている。

また、全体的に平坦な地形であるため、都市の成長とともに開発、市街化が進んできたが、内陸部の房総丘陵に連なる地域には、農地や山林等が比較的良好に残されており、大都市でありながら緑に恵まれていることが特徴となっている。

明治6年に県庁が置かれたことを契機とし、本格的な都市としての歩みが始まり、大正10年には市制が施行され、県内の政治、経済及び文化の中心都市として発展してきている。この間、戦災により中心部が灰じんに帰すなど幾多の試練があったが、臨海部の埋立事業、基幹産業の誘致、住宅地開発、幕張新都心整備等により、多彩な顔を持つ、首都圏の東側における最大の都市として成長を続け、平成4年には、全国12番目の政令指定都市となった。

このような自然的・歴史的諸条件等を背景に、人々が住み、集う魅力を備え、安全で、かつ豊かでいきいきと活動できる、人間性を最も重視した、人に優しい都市の実現をめざして、『人間尊重・市民生活優先』を都市づくりの基本理念とする。

このため、本区域の魅力を十分に活かした個性豊かで活力に満ちた地域社会を創造し、首都圏における広域連携拠点として活発な交流に支えられた中枢都市の形成をめざして「未来をつくる人材が育つまち」、「みんなの力で支えあうまち」、「訪れてみたい・住んでみたいまち」の3つの「まちの個性」の実現を目標に、5つのまちづくりの方向性を次のとおり定めるものとする。

- (1) 豊かな緑と水辺を活かした、自然とともに生きるまちへ
- (2) 支えあいやすらぎを生む、あたたかなまちへ
- (3) 豊かな心が育ち、新たな価値が生まれるまちへ
- (4) ひと・モノ・情報がつながる、生活基盤の充実した安全で快適なまちへ
- (5) ひとが集い働く、魅力と活力にあふれるまちへ

以上、基本理念とまちづくりの方向性を踏まえ、千葉都市計画区域の整備、開発及び保全の方針を定める。

2) 地域毎の市街地像

千葉都心地区は、東日本旅客鉄道千葉駅が県内各地との交通の結節点であり、経済、社会、文化等の中心地区であることから本区域の都心として位置づけ、県都の都心にふさわしい中枢管理機能、商業、業務機能の一層の集積等により土地の高度利用を図る。また、回遊性・賑わいの創出や都心居住の促進等により中心市街地の活性化を推進するとともに、本区域の顔にふさわしい風格を備えた誇りのもてる市街地の形成をめざす。

幕張新都心地区は、東関東自動車道等の道路、東日本旅客鉄道京葉線の鉄道交通網が計画的に整備されたところに位置し、交通アクセスが容易であることに加え、国際業務・交流機能等の拠点であることから本区域の新都心として位置づけ、今後も複合的都市機能の集積を図るとともに、新しいライフスタイルに対応した住宅供給と居住環境の整備により、質の高い住宅地の形成を図る。また、国際交流都市として新しい都市イメージをもつ市街地の形成をめざす。

蘇我副都心地区は、鉄道の結節点である東日本旅客鉄道蘇我駅周辺と蘇我臨海部を一体とし、商業・業務機能等の集積や、スポーツ・レクリエーションの充実を図り、広域的な防災機能の強化を推進するとともに、これまでの港や製鉄の歴史を踏まえ、まちの更新・再生とともに賑わいと魅力ある海に開かれた緑豊かな市街地の形成をめざす。

東日本旅客鉄道各駅及び千葉都市モノレール千城台駅周辺は、地域の拠点として既存機能を活かしつつ、それぞれの特性に応じて、バス等との交通結節性の向上や商業機能の集積を図る等、利便性の高い拠点の形成をめざす。

東日本旅客鉄道総武線、総武本線、内房線駅周辺及び国道14号等の沿道を中心として形成された既成市街地については、地区の中心的な商業地などとしての機能の充実や住環境の整備・保全を図るとともに、まちのまとまりやつながりが感じられる市街地の形成をめざす。

主要地方道千葉大網線、東日本旅客鉄道外房線駅の周辺で開発が進められた住宅地は、今後も住環境の保全に努め、良好な市街地の形成を図るとともに、豊かな緑に包まれた緑の中に住まう景観形成をめざす。

東日本旅客鉄道京葉線駅周辺を含む東京湾岸に面する臨海部の地域では、海浜ニュータウンに代表される住宅地や工業、商業・業務等多様な用途に利用されており、今後も引き続き、現在の多様な用途を維持・保全する。また、本地域では海際の立地を活かし、市民や観光客等の来訪者が集い、海に親しめる場の創出と、海が身近に感じられる景観形成をめざす。

本区域の内陸部で計画的に開発が進められた住宅地については、今後も良好な住環境の維持・保全に努めるとともに、緑と水辺に調和するゆとりある市街地の形成をめざす。

市街地の背後に広がる優良な農地については、その保全・活用に努める。また都市住民との幅広い交流の場の創出を図るとともに、田園景観の保全・活用等緑豊かな市街地の形成をめざす。

2 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

本区域に区域区分を定める。なお、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区域は、区域区分を定めることが法的に義務づけられており、昭和44年の都市計画法施行に伴い、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。

近年、人口増加率は小さくなりつつあるが、世帯数の増加傾向は続いており、効率的な都市基盤整備を図るとともに、本区域内に残された貴重な緑地等自然環境の整備及び保全に配慮し、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。

2) 区域区分の方針

おおむねの人口

本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。

区分 \ 年次	平成22年	平成37年
都市計画区域内人口	約962千人	おおむね 965千人
市街化区域内人口	約898千人	おおむね 901千人

なお、平成37年においては、上表の外に千葉県全体で保留人口が想定されている。

また、上記人口値は、広域的観点から千葉県が想定したものであり、本市の推計値とは一致するものではない。

産業の規模

本区域の将来における産業の規模を次のとおり想定する。

区分		年次	平成 22 年	平成 37 年
生産規模	工業出荷額		約 10,631 億円	おおむね 15,730 億円
	卸小売販売額		約 37,210 億円	おおむね 41,350 億円
就業構造	第一次産業		約 2.9 千人 (0.7%)	おおむね 3.6 千人 (0.8%)
	第二次産業		約 72.4 千人 (18.1%)	おおむね 85.9 千人 (19.9%)
	第三次産業		約 324.9 千人 (81.2%)	おおむね 341.8 千人 (79.2%)

なお、平成 37 年においては、上表と合わせ千葉県全体で産業の規模が想定されている。

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

本区域における人口、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、平成 37 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とおり想定する。

年次	平成 37 年
市街化区域面積	おおむね 12,882 ha

(注) 市街化区域面積は、平成 37 年時点における保留人口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。

3 主要な都市計画の決定の方針

1) 土地利用に関する主要な都市計画の決定の方針

主要用途の配置の方針

a 業務地

都市構造上重要な地点に位置する千葉都心、幕張新都心及び蘇我副都心に業務地を配置する。

千葉都心は、県都としての産業・経済、文化等の中枢的な業務機能を有しており、特に、中央周辺、県庁周辺及び市役所周辺は、行政機能を中心とした業務地とする。

幕張新都心は、国際的な業務機能や研究開発機能等高次都市機能の導入を図り、首都圏レベルの広域都市機能集積の場とする。

蘇我副都心は、特に蘇我臨海部において既存の研究開発機能等と連携した業務機能を集積する。

b 商業地

ア．都心商業地

本区域の商業活動は、県内のほぼ半分にあたる地域を商圈として取り込んでおり、県内最大の広域的な商業圏を形成している。特に千葉都心のうち東日本旅客鉄道千葉駅周辺から中央周辺は、従来からの商業集積も高く、かつ交通の利便性も高いことから、広域的な中心商業地として大きな役割を担っているが、近年、商店街が活気を失い、空き店舗や空き地が増加するなど急速に衰退している。

今後は市街地の整備改善にあわせ、中心市街地を一層活性化させるため、回遊性・賑わいの創出や都心居住等を促進し、さらに魅力ある商業環境の形成を図り、広域的な商業活動の展開を期待するとともに、中心市街地の機能の充実に努める。

幕張新都心は、国際的な業務機能を支え、賑わいとふれあいを創出する商業等の都市機能の集積を図り、新都心としてふさわしい都市空間の形成を進める。

また、蘇我副都心は、日常生活を支える商業やアミューズメント等の集客性の高い商業機能の導入を引き続き図り、副都心にふさわしい商業地の形成を進める。

イ．一般商業地

都市の活性と商業活動の一層の発展による住民サービスの向上を図るため、稲毛、都賀、鎌取、土気、稲毛海岸、検見川浜、幕張の東日本旅客鉄道駅周辺等に地区の中心的な商業地を配置する。また、地区住民の日常購買需要を満たす近隣型の商業地をその他の東日本旅客鉄道駅周辺、計画的に面的開発が行われた千城台地区等に配置するとともに、国道14号等の幹線道路沿いには沿道利用型の商業地を配置する。

c 工業地

ア．既存の工業地

港湾機能や道路機能等の良好な交通条件に恵まれ、京葉臨海工業地帯の一翼を形成する臨海部の埋立地は、土地利用転換を図っている蘇我副都心地区を除き今後も工業地として配置する。また、内陸部の千種地区、犢橋地区、長沼地区及び六方地区等の既存工業地は、周辺住宅地等の環境との調和に十分留意しつつ、今後とも本区域の生産機能を担う工業地として配置し、一層の充実に努める。

イ．新工業地

千葉土気緑の森工業団地は研究機能、研究開発型工業等の導入により、本区域の工業の研究開発型へのシフトを支える工業地として一層の機能の充実に努める。

d 流通業務地

国際拠点港湾に指定されている千葉港の中で千葉地区については、首都圏の流通拠点として、さらには世界に開かれた国際港としての港湾機能の充実強化を図り、近代的な港湾環境の整備を進める。特に、千葉中央地区については、今後も港湾機能の充実を図るものとし、流通業務地として配置するとともに、旅客船さん橋及びターミナルを整備し、賑わい創出を図り、港湾振興に努める。

また、臨海部高浜地区の千葉市地方卸売市場は、市民の消費活動に重要な役割を持っており、今後も充実に努めることとし、流通業務地として配置する。

e 住宅地

主要な東日本旅客鉄道駅周辺の既成市街地は、それぞれに配置された商業・業務地との均衡を図りながら、土地の有効利用により、高密度の住宅地として配置する。また、その他の鉄道各駅並びに幹線道路の沿道に広がった既成市街地については、都市基盤の整備等を行うことにより、住環境の整備・保全に努め、今後も住宅地として配置する。

一方、本区域の郊外で計画的に開発が進められた東南部地区、土気南地区、土気東地区、新検見川北地区、千城台、御成台、及び花見川団地等、並びに海浜ニュータウンとして整備された検見川地区、稲毛地区等については、今後も良好な住環境の保全に努め、住宅地とする。

また、計画的な市街地整備が進められている検見川・稲毛地区等に住宅地を配置するほか、幕張新都心住宅地区及び幕張新都心若葉住宅地区を中高層住宅地として配置する。

蘇我副都心の蘇我臨海部には、既成市街地や公園緑地等との近接性を活かした良好な住環境を有する住宅地を配置する。

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

千葉都心のうち特に、東日本旅客鉄道千葉駅周辺から中央周辺は、県都の都心にふさわしい商業・業務機能の集積による土地の高度利用を図り、高密度地区とする。

また、幕張新都心は、都心型の商業・業務地としてふさわしい土地の高度利用を進め、高密度地区とし、蘇我副都心は、副都心にふさわしい商業地を形成するため、東日本旅客鉄道蘇我駅周辺において土地の高度利用を進め、高密度地区とする。

さらに、東日本旅客鉄道稲毛駅、都賀駅周辺等の地区の中心的な機能をもつ商業地についても、それぞれの地区特性に応じた土地の有効利用により、高密度地区とする。

b 住宅地

本区域の住宅地は、良好な居住環境を維持するため、低層住宅および中高層住宅を適正に配置することを基本とするが、既に中高層化されている海浜ニュータウン地区、花見川地区、幸町地区、さつきが丘地区、千草台地区及びあやめ台地区等については高密度地区とする。

こてはし台地区、花園地区、宮野木・畑町地区、御成台地区、土気東地区等や計画的な市街地整備が進められている検見川・稲毛地区等については低層住宅地にふさわしい密度利用を図る。

また、東日本旅客鉄道主要駅周辺及び幹線道路の沿道等の交通至便な地区等の既成市街地は、それぞれの地区特性に応じ建物の中高層化を進めるほか、幕張新都心住宅地区、幕張新都心若葉住宅地区には中高層住宅地を配し、土地の高密度利用を図る。

市街地における住宅建設の方針

本区域の住宅着工戸数（持家、貸家、給与住宅、分譲住宅）は、平成25年度8,105戸であり近年増加傾向にある。持家の着工戸数は安定して推移しているのに対し、貸家は増加傾向にある。住宅は単なる私的財産にとどまらず、都市を構成する基本的な要素であり、安全、環境、福祉、文化等で都市と密接に関連している。

今後の市街地における住宅建設にあたっては、地域コミュニティの維持形成、既存住宅ストックの良質化や活用、地域特性への対応等の視点を重視しつつ、住宅市場を通じた良質で多様な住宅の供給をすすめるものとし、次のとおり個別の目標を体系的に示す。

- ア．住生活を支える豊かな地域社会の実現のため、安心居住に向けたコミュニティづくりや子どもや高齢者等が安心して住み続けられる地域づくりをすすめる。
- イ．良質な住宅ストックの形成のため、住宅性能の確保や住宅の適正な維持管理及び再生等を図る。
- ウ．良好な居住環境の形成のため、災害に強い安全な居住環境や子どもや高齢者等が安心できる居住環境、景観や環境に配慮した居住環境の形成を図る。
- エ．住宅市場を通じた良質で多様な住宅の供給のため、住まいを安心して選択できる相談体制の充実や市場を通じた住宅の良質化の実現を目指す。
- オ．住宅セーフティネットの構築のため、住宅確保要配慮者に対する適切な住宅の確保や災害時の緊急状況への迅速な対応を図る。
- カ．地域特性に応じた施策の展開のため、地域に応じた多様な暮らし方の実現を目指す。

特に配慮すべき問題等を有する市街地の土地利用の方針

ア．集約型都市構造に関する方針

人口減少、超高齢社会に対応し、本区域の都心や鉄軌道駅周辺において、市民生活に必要な便利施設や居住機能の集約化を促進し、公共交通による拠点同士の連携を図る。

また、道路や公共下水道等の効率的な維持管理、災害時における救援活動を意識し、市街地のコンパクト化をめざす。

イ．広域幹線道路の整備に対応した業務機能等の誘導に関する方針

東関東自動車道や京葉道路、また新たに開通した圏央道等を見据えながら、インターチェンジ周辺等の交通利便性の高い地域の生産・物流機能の向上を図る。

ウ．土地の高度利用に関する方針

千葉都心は、今後も首都圏における主要な拠点都市にふさわしい中枢管理機能、商業・業務機能及び文化機能等の集積により高度利用を図る。特に東日本旅客鉄道千葉駅周辺及び中央周辺は、商業、業務、居住、文化等の多様な都市機能の集積があり、幹線道路等が整備されていることから、本区域の中心市街地にふさわしい土地の合理的かつ健全な高度利用を図る。

幕張新都心は、国際的な業務機能を中心に商業・業務機能の一層の充実とこれに対応した交通施設の充実による土地の高度利用を進める。また、住宅地区については、魅力的な都市デザインと快適な居住環境を目指した都市型の住宅地として土地の合理的かつ健全な高度利用を図る。

また、蘇我副都心は鉄道結節点である東日本旅客鉄道蘇我駅周辺と蘇我臨海部の連携のもと、その立地特性を活かした商業・業務機能等の新たな都市機能の強化と公共施設の充実により、蘇我駅周辺において土地の合理的かつ健全な高度利用を図る。

さらに、本区域の主要な鉄道駅である東日本旅客鉄道稲毛駅、都賀駅等周辺についても、商業・業務機能をはじめとする都市的諸機能の集積を図り、土地の合理的かつ健全な高度利用を図る。

エ．用途転換、用途純化又は用途の複合化に関する方針

蘇我副都心のうち蘇我臨海部においては、工場等の移転による大規模な遊休地の有効利用を図るため、周辺市街地との環境の調和に配慮しつつ、副都心としての魅力的な市街地の形成を促進する。また、東日本旅客鉄道稲毛駅に近接し、遊休地となった企業倉庫等用地の土地利用転換を促進する。

オ．居住環境の改善又は維持に関する方針

東日本旅客鉄道誉田駅、幕張駅周辺については、道路等の都市基盤施設整備や土地区画整理事業等の実施により、公共施設の整備や木造密集市街地の改善による健全な土地利用を図り、良好な市街地の形成をすすめる。

カ．市街化区域内の緑地又は都市の風致の維持に関する方針

市街化区域内に点在している緑の保存や活用及び良好な斜面林の保全に努めるほか、市街地を取り囲むまとまった樹林地についても、その保全活用を図る。

また、千葉市景観計画により、海浜部、市街地、郊外の各特徴を活かし、市民との協働による景観の形成により、風致の維持をめざす。

キ．都市の防災及び減災に関する方針

防災機能を高めるため都市基盤整備や関連施策を推進し、大規模な地震により沿岸部を中心に発生が懸念される津波災害や液状化への対策を進めるとともに、木造や老朽化した建物が密集した地域での、火災や倒壊による災害危険の軽減に取り組む。

また、急傾斜地崩壊対策事業の推進や、雨水排水施設の整備等、豪雨をはじめとする気象災害への対策を進める。

ク．低炭素都市づくりに関する方針

都市づくりにおいて、限りあるエネルギー、資源の有効活用や、再生可能エネルギーの導入を促進する。

また、自動車から公共交通への転換を促進し、走行環境の改善による自動車交通の整流化を進めるとともに、歩いて暮らせる適切な広がりを持つ市街地形成をめざす。

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

花見川、勝田川、鹿島川沿岸及び椎名崎地区等の土地改良事業区域内の農地並びに農用地区域に指定されている一団の優良農地は、今後ともその保全を図る。

また、土気地区、泉地区及び誉田地区等の本区域東部の畑作地帯を、優良な農地として保全する。

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

花見川及び都川上流沿いの低地は、溢水や湛水等による災害の発生の恐れがあるため、計画的かつ総合的に整備が進められ、良好な市街地としての環境が確保される地区を除き、災害防止上保全すべき地区として市街化を抑制する。

ウ．自然環境形成の観点から必要な保全に関する方針

本区域の東部に位置する泉地区から土気地区にかけては、良好な自然環境が残されており、首都圏内にあって、かけがえのない財産となっている。

特に首都圏近郊緑地保全区域に指定されている本区域の東部の野呂町を中心とする約730haは、広大な樹林地から構成された良好な自然環境を有しており、今後もその環境の保全に努める。

また、本区域内の各地に存在する斜面緑地については、自然環境及び都市防災上重要であるだけでなく、都市景観の構成上においても重要であり、積極的にその保全を図る。

エ．秩序ある都市的土地利用の実現に関する方針

千葉県全体で平成37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。

2) 都市施設の整備に関する主要な都市計画の決定の方針

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

本区域は、東日本旅客鉄道千葉駅を中心として県下の広域交通網が結節する交通の要衝の地となっている。

本区域をとりまく交通の現状を見ると、大量輸送機関として、東京湾岸に沿って東日本旅客鉄道総武線、京葉線、内房線、京成電鉄千葉線が、さらに、内陸部へは東日本旅客鉄道外房線及び総武本線、京成電鉄千原線が延びている。また、臨海部と内陸部を結ぶ千葉都市モノレールは、千葉みなと駅から県庁前駅及び千城台駅まで運行され、市民の足として定着している。一方、道路網としては、高規格幹線道路の東関東自動車道水戸線及び館山線、広域道路の交流促進型に位置づけられ放射型の自動車専用道路である京葉道路及び千葉東金道路が整備されている。

さらに、広域道路の地域形成型として、都心部を中心に国道14号、51号、126号及び357号並びに千葉鎌ヶ谷松戸線、浜野四街道長沼線及び千葉大網線等の主要地方道が周辺市町村との連絡機能を果たしている。

本区域は東京都市圏に位置していることから、都市化の進展にあわせ発生する交通量も増加すると予想されているが、集約型都市構造を支える交通網の形成を図るとともに、快適な都市環境の維持や低炭素社会づくりの実施のために総合的な交通体系の形成をめざす。特に本区域は、首都圏における主要な拠点都市としての機能が求められ、東京湾岸沿いの都市ゾーンの形成と広域的な連絡強化が必要である。また、本区域の主要な公共輸送機関である鉄道、バス及び千葉都市モノレールは、利便性の向上と利用促進が必要である。ついでには、本区域の交通体系の基本方針を次のとおり定める。

- ・社会・経済活動の基盤である、交流・連携を広げる広域的な幹線道路の効率的・重点的な整備を図る。
- ・都市圏の生活・都市活動を支えるために、また、集約型都市構造の軸となる幹線道路の拡幅や渋滞交差点等の改善を行い、自動車交通の整流化に努める。
- ・本区域は首都圏における主要な拠点都市であることから、東京湾沿岸域の都市相互の広域的な連携を推進し、沿岸域の環状的なネットワークの形成を図るための整備を推進する。
- ・ユニバーサルデザインを積極的に導入し、複数の拠点間の円滑な移動手段を確保するため、鉄道・バス等の公共交通網の結節機能の拡充を図る。
- ・健康増進や環境負荷の軽減を図るため、自転車駐車場や自転車走行空間等、自転車利用環境の整備をすすめる。

イ. 整備水準の目標

平成22年度末現在、市街化区域での整備済み都市計画道路の密度は約1.41 km/k²である。今後は、交通体系の基本方針に基づき効率的な道路整備に努める。

b 主要な施設の配置の方針

ア. 道路

本区域の道路整備については、基本方針にある広域道路ネットワークと市内幹線道路ネットワークの整備を進めることにより、県都1時間構想を支え、市内拠点間30分構想の実現を図る。

・自動車専用道路

東関東自動車道水戸線、館山線及び京葉道路に加え、東京都区部や首都圏各都市との連携強化を図るため、東京湾岸道路、第二東京湾岸道路や東金茂原道路、千葉環状道路等からなる高速ネットワークの形成を図る。

・主要幹線道路・幹線道路

本区域の幹線道路網の現況は、地理的条件と都市発展の経緯から、都心部に至る一般国道及び主要地方道等から成る放射道路で構成されている。このため都心部周辺では、業務交通と通過交通の混在により渋滞が発生している。これらの解消のため、都心部に流入する交通を適切に分散導入する千葉中環状道路・千葉外環状道路等により、都市内交通の円滑化を図るとともに、放射道路の強化を図る。駅や公共公益施設等、市内の拠点施設へ連絡する道路整備も進める。

また、道路の整備にあたっては、交通需要に対応した道づくりとともに安全性・利便性といった道路の質を重視した道づくりを進める。

・特殊街路等

歩行者に対しては快適な歩行空間を確保し、また都市景観の向上や、安全、防災上の空間として、臨港公園プロムナード等の機能維持を図る。

・主要駅前広場等

交通結節点である東日本旅客鉄道各駅、京成電鉄及び千葉都市モノレールの主要駅については、鉄道、バス、歩行者等の円滑な乗り継ぎを図るとともに、各地区の拠点としてふさわしい空間形成を進めるため駅前広場や道路の整備により交通結節機能の確保・拡充に努める。

イ．鉄道等

・鉄道

本区域における通勤・通学等の大量かつ定常的な輸送強化を図るため、公共交通機関として需要に応じた輸送力の整備及び乗客への運行サービスの向上の検討を進める。また、高齢者や障害者等に配慮し、鉄道事業者とともに昇降施設等の施設整備を推進する。

・モノレール等

本区域の都心部と市立青葉病院等の医療施設や文化施設との連絡強化を図るため、今後の需要に応じて千葉都市モノレール延伸の可能性を含めた検討を行う。

また、幕張新都心地区においては、今後の商業機能や住宅地の拡大等の状況を踏まえながら、新たな交通システムの必要性を含めた輸送力の機能強化を検討する。

ウ．駐車場

・自動車駐車場

本区域の市街化区域においては、公民が適切な分担により駐車場を整備することを基本とし、道路等の整備の進捗状況を勘案しつつ、道路や駅前広場等の交通施設が本来の機能を妨げられないことがないように、必要に応じ駐車場の整備に努める。

このため、「千葉市建築物における駐車施設の附置等に関する条例」により建築物における駐車施設の附置を進める。

・自転車駐車場

健康増進や環境負荷の軽減等への関心の高まりから、最寄り駅までの交通手段をはじめとする日常生活における自転車の利用が増加しているため、自転車駐車場を整備促進する。

また、「千葉市自転車等の放置防止に関する条例」により駅周辺等における自転車駐車場の附置を進める。

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
道路等	<ul style="list-style-type: none"> ・都市計画道路 <ul style="list-style-type: none"> 都市計画道路3・3・8号 村田町線 都市計画道路3・3・15号 美浜長作町線 都市計画道路3・3・17号 貝塚町若松町線 都市計画道路3・3・24号 塩田町誉田町線 都市計画道路3・4・43号 磯辺茂呂町線 都市計画道路3・3・13号 誉田駅前線 都市計画道路3・5・14号 中央今井町線 都市計画道路3・3・22号 大膳野町誉田町線 都市計画道路3・4・30号 南町宮崎町線 都市計画道路3・4・130号 加曽利町大森町線 都市計画道路3・4・37号 幕張本郷松波線 都市計画道路3・4・131号 松波要町線 都市計画道路3・5・75号 新田町村田町線 都市計画道路3・6・88号 千葉港黒砂台線 都市計画道路3・4・80号 本町星久喜町線 都市計画道路3・4・29号 千葉寺町赤井町線 都市計画道路3・4・129号 大森台駅前線 都市計画道路3・4・50号 柏井町三角町線 都市計画道路3・6・87号 寒川町線 都市計画道路3・5・81号 幕張町稲毛町線 都市計画道路3・4・113号 検見川町花園町線 都市計画道路3・3・16号 幕張町武石町線 等 ・駅前広場 <ul style="list-style-type: none"> 東日本旅客鉄道誉田駅南口 東日本旅客鉄道千葉駅西口、東口 東日本旅客鉄道幕張駅北口 等

(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。

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】

本区域の公共下水道は、公衆衛生の向上や公共用水域の水質保全、浸水被害の軽減に大きく貢献してきた。

一方、都市化の進展による不浸透域の増加に伴う雨水流出量の増大や下水道の排水能力をはるかに超える局地的な大雨等により、一度整備が完了した地区でも再び浸水被害が発生している。さらに地下水の枯渇化等、水循環機能に大きな変化が生じている。

このため、良好な水循環・水環境の保全再生に努めるとともに、雨水整備を進め、浸水被害の軽減に努める。

については、本区域の下水道整備の基本方針を次のとおり定める。

- ・引き続き、公衆衛生の向上、公共用水域の水質保全、浸水被害の防止に努める。
 - ・緑と水辺に恵まれた多自然都市の創造のため、下水処理水の有効活用による水環境の構築、雨水調整池等の多目的活用による親水空間の創出、雨水の貯留浸透施設の整備による良好な水環境の再生に努める。
 - ・地球とともに生きる循環型都市の創造のため、下水の高度処理による公共用水域の水質改善、下水汚泥の有効活用による循環型社会への貢献、省エネルギー対策や下水資源の有効利用を図り、温室効果ガスの削減等に努める。
 - ・生活環境のゆとりと安全の確保のため、公共下水道事業、農業集落排水事業及び合併処理浄化槽設置整備事業が連携をとり、地域に応じた汚水処理施設整備を進める。
- また、市民に快適な生活環境を提供するため、下水道施設の耐震化及び改築更新や

【河川】

本区域を流れている河川には、印旛放水路（花見川）、鹿島川及び勝田川の一級河川並びに都川ほか8河川の二級河川、さらに準用河川である生実川がある。各河川は、本区域の雨水排水に重要な役割を果たしているが、近年の人口増加さらには市街地の外延的拡大に伴い、治水安全度が相対的に低下してきている。

このため、今後も引き続き河川改修事業を推進するとともに、治水の安全性を確保するため樹林地や農地等の保全等を図り、流域が本来有している保水、遊水機能の確保に努める。

また、市街地の開発にあたっては、雨水貯留浸透施設の整備等、水循環に配慮した総合的な治水対策を講じつつ、地域特性に即した水辺環境整備を含めた河川の整備を進めることを基本方針とする。

イ．整備水準の目標

【下水道】

汚水整備は、「千葉県全県域汚水適正処理構想」に基づき整備を進め、目標年次の平成37年には、概成とすることを目標とする。雨水整備は、おおむね20年後には、市街化区域内の浸水被害箇所について10年確率の雨に対応する施設整備とすることを目標とする。

【河川】

本区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。

b 主要な施設の配置の方針

ア．下水道

本区域の公共下水道は、印旛沼流域関連公共下水道の印旛処理区並びに中央と南部の単独処理区の3処理区に区分し、普及の更なる向上、浸水被害の軽減を目指して整備を進めている。さらに地震時における機能確保や施設の老朽化に対応するため、耐震化や改築更新等についても進めている。

印旛処理区（分流式）は、印旛沼流域関連公共下水道として、未整備地区の解消に努める他、雨水整備を進め浸水被害の軽減、耐震化を進め地震時の機能確保、改築更新等を進め老朽化対策に努める。

中央処理区（合・分流式）は、本区域の都心部を中心とした区域の汚水及び雨水の処理を受け持っており、区域内の整備は完了している。今後は地震時における機能確保や施設の老朽化に対応するため、改築更新や再構築を図るとともに、雨水整備を進め浸水被害の軽減に努める他、中央浄化センターの高度処理化を進めていく。

南部処理区（分流式）は、3処理区のうち最も広い区域を受け持つ処理区で、南部浄化センターの高度処理化等の整備及び未整備地区の解消に努める他、雨水整備を進め浸水被害の軽減、耐震化を進め地震時の機能確保、改築更新等を進め老朽化対策に努める。

イ．河川

本区域を流れる一級河川印旛放水路（花見川）、勝田川、二級河川都川、坂月川、支川都川、生実川及び準用河川生実川の河川改修整備を推進するとともに、都市化の著しい河川流域にあっては、急激な雨水流出を抑制するため、貯留浸透施設の整備を進める。

また、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施設の設置等の流出抑制策等を講じ、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。

さらに、河川改修にあたっては、現在の自然環境等に十分配慮した改修を行う。

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"> ・印旛沼流域関連公共下水道 武石第3 - 2 柏井第1、第2 幕張第2 4 草野 検見川第3 こてはし台 各排水区の雨水管渠等及び処理区域内の污水管渠等 高州第1、第2ポンプ場の再構築 ・単独公共下水道 (中央処理区) 長洲地区 本町地区 中央地区 本千葉地区 新宿地区 西部地区 北部第1地区 北部第2地区 稲毛地区 神明地区 出洲地区 の合流・汚水・雨水管渠等 中央浄化センター及び幸、神明、出洲、黒砂ポンプ場の再構築 (南部処理区) 高品 宮崎 東寺山 高田西部 殿台 寒川 浜野川 天台北 都 各排水区の雨水管渠等及び処理区内の污水管渠等 南部浄化センターの整備及び坂月第2ポンプ場の再構築
河川	<ul style="list-style-type: none"> ・一級河川 印旛放水路(花見川) ・一級河川 勝田川 ・二級河川 都川 ・二級河川 坂月川 ・二級河川 支川都川 ・二級河川 生実川 ・準用河川 生実川

(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。

その他の都市施設の都市計画の決定の方針

a 基本方針

基本理念とまちづくりの方向性を具体化し、本区域のもつ固有の資源と特性を活用しつつ、首都圏の主要な拠点都市としての充実を目指し、また長期的な展望に立ち、都市機能の向上と良好な生活環境の保持を図るその他の公共施設については、必要に応じて整備に努める。

b 主要な施設の配置の方針

ア．ごみ処理施設

運用する清掃工場を3工場から2工場にすることで、効率的なごみ処理を行い、3用地で2清掃工場を運用するとともに、老朽化に合わせて計画的に代替施設の整備・改修を行う。

また、リサイクル施設については、循環型社会の実現のため、現施設の更新時に、より高度な資源化技術を導入し、資源の有効利用を推進するとともに、最終処分場については、長期的には新規の施設が必要となることから検討を進める。

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。

都市施設	名称等
ごみ処理施設	次期清掃工場

3) 市街地開発事業に関する主要な都市計画の決定の方針

主要な市街地開発事業の決定の方針

a 土地区画整理事業

ア. 寒川第一地区

東日本旅客鉄道千葉駅の南東約1.8kmに位置し、中心市街地に近接する密集した市街地で、都市計画道路をはじめとする都市基盤施設等の整備が急務となっている。このため、市施行により、公共施設の整備改善を行い、健全な市街地の形成を図る。

イ. 検見川・稲毛地区

東日本旅客鉄道新検見川駅の南東約500mに位置し、地区周辺と比べ著しく都市基盤施設の計画的な整備が不足している。このため、市施行により、公共施設の整備改善と良好な市街地形成による住環境整備を図る。

ウ. 東幕張地区

東日本旅客鉄道幕張駅北側に位置し、無秩序な市街化の進行による密集した市街地で、道路、公園等の公共施設の未整備な地区である。このため、市施行により、駅前広場等の整備を行い、まちの活性化や住環境の向上を図るとともに、公共空間を確保し、都市防災の面からも新しいまちづくりの推進を図る。

b 市街地再開発事業

ア. 千葉駅西口地区

東日本旅客鉄道千葉駅の西口に面し、駅前広場の整備を含めて、市施行により、県都千葉市の新しい玄関口にふさわしい公共施設整備と都市機能の更新を図り、快適で魅力ある街なみの形成を図る。

イ. 千葉駅東口地区

東日本旅客鉄道千葉駅の東口に面し、駅前にふさわしい土地利用による商業等の集積と、周辺の都市基盤の再整備により、中心市街地の活性化と千葉都心の魅力の向上を図る。

c 宅地開発事業等

ア. 幕張新都心若葉住宅地区

複合機能の集積が進んだ幕張新都心地区の東部に位置しており、幕張新都心最後の大規模住宅街区となるため、幕張新都心が有する既存の機能との調和を図りつつ、多様な都市機能を複合的に誘導し、魅力ある市街地の形成を図る。

市街地整備の目標

おおむね10年以内に実施する予定の事業は、次のとおりである。

事業名等	地区名称
土地区画整理事業	寒川第一地区 (約17.7ha)
	検見川・稲毛地区 (約68.0ha)
	東幕張地区 (約26.1ha)
市街地再開発事業	千葉駅西口地区 (約0.6ha)
	千葉駅東口地区 (約1.0ha)
宅地開発事業等	幕張新都心若葉住宅地区 (約30.4ha)

(注) おおむね10年以内に着手予定及び施行中の事業を含むものとする。

4) 自然的環境の整備又は保全に関する主要な都市計画の決定の方針

基本方針

都市の大きな魅力となっている豊かな緑と水辺を守り、育み、さらに快適な都市環境を実現することを目指し、本区域の基本方針を「みんなの手で育みつなごう！緑と水辺」と設定し、基本姿勢を、「縄文より続く住みやすさ日本一のまちを次代に」とする。

基本方針及び基本姿勢に沿い、取組みのための3つの基本方向を定める。

- ・量的拡大から質的向上へ基調の転換を図り、緑の質を高め、様々ないのちが育つ空間を守る。
- ・豊かな緑や水辺を都市の魅力としてさらに伸ばし、潤いと賑わいを創出する。
- ・多くの人々が緑地保全や緑化推進の活動を展開するまちをつくるため、緑の大切さを認識し地域で行動する人の輪を広げる。

本区域の地勢は大きく台地、低地、埋立地の3つに分けられ、北部・東部の広大な下総台地には畑や樹林地が広がっており、住宅地等の形成に伴い緑は蚕食されたが、特に東部では今でも多くの緑地が残されている。西部の海岸沿いは、広大な埋立地で、主に商業、業務、住宅地として利用され、計画的に公園・緑地、街路樹が配置され、緑豊かな環境が形成されている。また、海際には大規模な公園と一体となった、いなげの浜等の人工海浜が整備され、海にふれあうことができる。このような背景により、本区域の人口一人当たり都市公園面積は、平成22年度末で9.04㎡となるなど、首都圏の大都市では比較的充実した水準にある。中央部には低地が広がっており、古くから市街地が形成され、発展を続けている。市街地の拡大に伴い緑は減少したが、崖線に残された斜面林等は比較的緑の少ない市街地において貴重なものとなっている。

このような地域特性を踏まえ、本区域を「郊外部の緑」、「内陸部の緑」、「既成市街地の緑」、「臨海部の緑・海辺」の4つの地域と、それらをつなぐ「河川とその周辺の緑」に大別し、緑と水辺のネットワークの充実に向け、施策を展開していく。

郊外部の緑については、都市活動・生活の安全を支える空間を目指し、自然と調和した地域づくりのため、森林や農地、谷津田、里山等のまとまった緑の良好な保全により、自然と調和した地域をつくる。

内陸部の緑については、暮らしに安らぎを生む空間を目指し、自然を再生し、身近に緑と水辺に親しめる地域づくりのため、公園や雑木林、住宅地の緑の保全とさらなる緑化を推進する。

既成市街地の緑については、都市に潤いを生む空間を目指し、良好な景観の形成による潤いのある地域づくり、街路樹や接道部の緑、まちかどの花壇等、まちなかを彩る緑化を推進する。

臨海部の緑・海辺については、都市の賑わいを生み、レクリエーション活動に対応する空間を目指し、快適な生活環境の形成・賑わいあふれる地域づくりのため、海辺の大規模な公園や人工海浜等、緑と水辺の魅力の向上を図る。

河川とその周辺の緑については、自然とまちをつなぐ空間を目指し、より市民生活に身近な水辺空間づくりのため、散策やサイクリングの環境の充実、川辺や斜面林、大規模な公園等の緑と水辺の保全・活用を図る。

市街化区域内の緑地の確保目標

	平成22年度	平成33年度(目標)
市街化区域内の 緑地の確保目標	<u>1,330 ha</u> 10.3%	<u>1,410 ha</u> 11.0%

主要な緑地の配置の方針

a 環境保全系統

- ア．花見川や都川等の河川沿いの緑を良好に保全するとともに、身近に水辺に親しめる環境を確保するため、多自然川づくりの推進や、せせらぎ、ビオトープ等地域にあった川辺の整備を図る。
- イ．緑の持つ多面的機能を十分に発揮するため、本区域の緑の大部分を占める民有地の緑を守り、質の向上と再生を図る。
- ウ．食料の安定供給ほか、様々な機能発揮のため、適正な管理や農業生産基盤の整備、集積と作付拡大による農地利用の向上や、市民農園としての活用等、耕作放棄地の解消を通して、農地の保全や、優良農地の確保と有効利用を進める。
- エ．貴重な自然的景観と多様な生態系を守るため、市民の交流や自然への理解を深める場として重要な谷津田や里山の保全・再生を図る。
- オ．市街地やその周辺に残された樹林地については、良好な景観の形成や微気象の緩和、動植物の生育・生息空間として重要であり、これらを保全するため、特別緑地保全地区や市民緑地、市民の森や、保存樹木・保存樹林の指定・設置を推進する。
- カ．良好な景観の構成や動植物の生息・生育の場となっているいなげの浜等の海辺については、海浜の養生や、樹林の適正な管理等により、保全・再生を図る。

b レクリエーション系統

- ア．都市の魅力の向上や快適な都市環境の形成を図るため、蘇我スポーツ公園や都川水の里公園等大規模な公園の整備を図るとともに、稲毛海浜公園や動物公園等の老朽化した施設の更新やバリアフリーへの対応等を進める。
- イ．いなげの浜や検見川の浜、幕張の浜は、マリンスポーツやレジャーの場として更なる魅力向上のため、回遊性を高める取り組み等を進めるとともに、河川においては水辺に近づき親しむことのできる施設や環境に配慮した護岸の整備、遊水池の上部空間の公園としての整備等により、人と水辺のふれあいの場を創出する。
- ウ．地域に密着した市民生活にとって身近な公園を、地域バランスに配慮しながら整備を進めるとともに、少子超高齢化を迎える中で幅広い年齢層の多様なニーズに的確に対応できるよう、公園施設の更新を推進する。

c 防災系統

- ア．災害時の減災への寄与や、避難場所、救援活動拠点として重要な防災機能を有する公園・緑地等の整備を推進する。
- イ．防風・防潮の機能を有する人工海浜やその周辺の緑の保全・再生を図る。
- ウ．生垣等の持つ優れた防災機能による効果を広めるため、まちなかの緑化を推進する。

d 景観構成系統

- ア．貴重な自然的景観を有する里山や谷津田を市民との協働により保全する。
- イ．良好な景観の形成のため、特別緑地保全地区や市民緑地、市民の森、保存樹木、保存樹林の指定を通して、市街地やその周辺の樹林地を保全する。
- ウ．地域の良好な景観のための住宅地や公共施設の緑化や、うるおいのある都市環境の形成と環境負荷の低減を図るため、中心市街地や工場・事業所等の緑化を推進する。
- エ．海辺の良好な景観の形成のため、海浜部の樹林の保全・再生を図る。

e その他

- ア．千葉中央港地区では、旅客船さん橋の整備等に合わせ、港湾緑地を整備し、来訪者が海辺を楽しめ、賑わいの創出に寄与する空間の形成を目指す。

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、誘致距離、住区人口等を考慮し、各住区内に4か所以上設置する。
- イ．近隣公園は、各住区内に1か所以上設置する。
- ウ．地区公園は、3～6住区に1か所設置することを目標とし、検見川中央公園の整備を図る。
- エ．総合公園は、都川総合親水公園の整備を図る。
- オ．運動公園は、千葉市総合スポーツ公園の整備を図る。
- カ．広域公園は、幕張海浜公園の整備を図る。
- キ．その他、平和公園(墓園)の拡張を行う。

b 地域制緑地

- ア．特別緑地保全地区は、主に市街化区域の緑地のうち、環境保全、景観形成及び、防災上の面から重要度が高く、歴史性、自然性に優れる樹林等に対して指定を図る。
- イ．近郊緑地保全区域は、市街地の無秩序な外延的拡大を防止し、中央環状の緑地軸を形成している田園的自然環境について、広域的観点から保全するため拡大を図る。
- ウ．その他、旧海岸線沿いに残る防風保安林及び花見川沿い一帯に広がる農用地区域は、環境保全上においても重要であり、今後も個々の法津により保全を図る。
また、市街地周辺の良好な樹林地については、条例による保全を図る。

主要な緑地の確保目標

おおむね10年以内に整備及び再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

【整備】

種別	名称等
広域公園	幕張海浜公園
運動公園	千葉市総合スポーツ公園
総合公園	都川総合親水公園
地区公園	検見川中央公園
墓園	平和公園

【再整備】

種別	名称等
総合公園	千葉北部総合公園
総合公園	稲毛海浜公園
総合公園	千葉公園

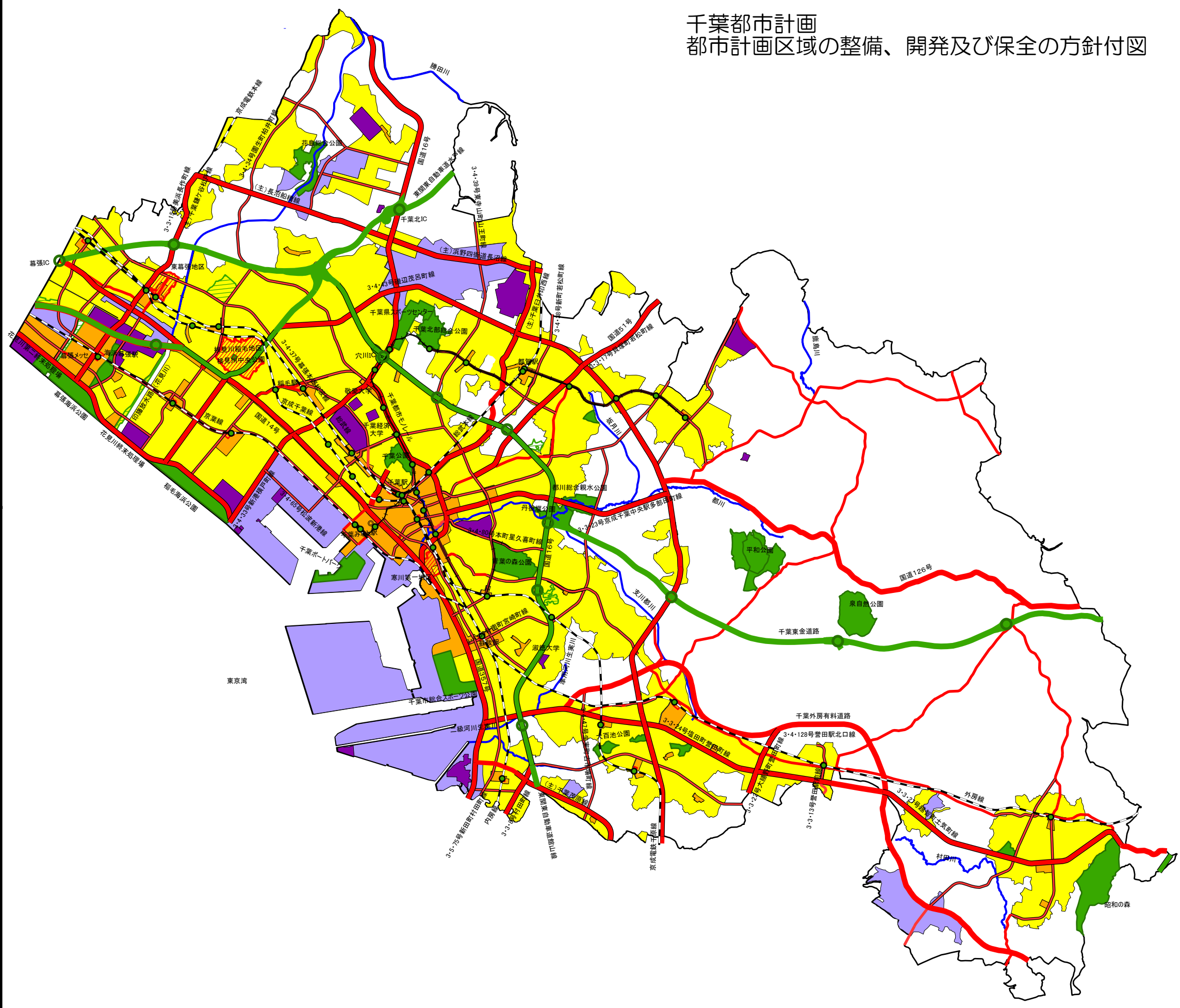
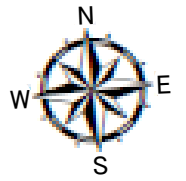
(注) おおむね10年以内に着手予定及び施行中の公園等を含むものとする。

b 地域制緑地

種別	名称等
特別緑地保全地区	約5haの指定

(注) おおむね10年以内に決定予定の地区等を含むものとする。

千葉都市計画 都市計画区域の整備、開発及び保全の方針付図



- 駅
- インターチェンジ
- 鉄道
- モノレール
- 自動車専用道路(都計道)
- 自動車専用道路
- 主要幹線道路(都計道)
- 主要幹線道路
- 幹線道路(都計道)
- 幹線道路
- 河川
- ▨ 土地区画整理地区
- 公園
- ▨ 緑地
- 駅前広場
- 住宅地
- 商業地
- 工業地
- 大規模施設用地・大学等・供給処理施設用地
- 行政区境界

千葉都市計画区域

