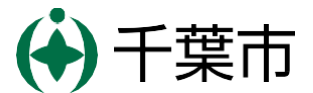


千葉市立地適正化計画

平成31年3月策定
令和2年7月変更



千葉市立地適正化計画の 策定にあたり



千葉市は、2011年度に策定した「千葉市新基本計画」において、近い将来の人口減少・少子超高齢社会に的確に対応するため、集約型都市構造への転換を位置づけ、“持続可能なまちづくり”を目指してきました。

本市の総人口はこれまで増加を続けてきましたが、2020年には減少に転じると見込まれており、本格的な人口減少・少子超高齢社会を迎えることとなります。

そこで、生活サービスや公共交通の維持、環境負荷の低減等、持続可能なまちづくりの具体的な取組みの一つとして「千葉市立地適正化計画」を策定しました。

本計画は、公共交通沿線や日常生活拠点の周辺などへ居住や都市機能の立地を緩やかに促し、徐々に集約型都市構造の形成を進めるものです。人口減少の克服と地域の活性化のための地方創生の取組みをはじめ、地域公共交通の利便性の維持などさまざまな施策と連携を図り、将来においても市民の皆様の居住環境を維持しながら、暮らしやすさの向上に取り組んでまいります。

結びに、本計画の策定にあたり、貴重なご意見をいただきました市民の皆様や関係各位に心から感謝申し上げますとともに、今後も本市のまちづくりへの一層のご理解・ご協力を賜りますようお願い申し上げます、ご挨拶といたします。

2019年3月 熊谷 俊人

目 次

第1章 はじめに

1. 計画策定の背景と目的 1
2. 立地適正化計画制度の概要 4
3. 計画の位置付け 11

第2章 千葉市の状況と課題

1. 千葉市の状況 13
2. 千葉市の「まちづくりの課題」と「取組みの方向性」 40

第3章 基本理念と基本方針

1. 基本理念 46
2. 基本方針 47
3. 拠点の設定 48
4. 都市構造のイメージ 51

第4章 居住促進区域（居住誘導区域*）

*本市では都市再生特別措置法第81条に規定する「居住誘導区域」について、市民一人ひとりの居住地選択を「促す」という観点で、今後緩やかな居住促進を図る区域として「居住促進区域」の名称で位置付けます。

1. 基本的な考え方 53
2. 居住促進区域の設定 55

第5章 都市機能誘導区域

1. 基本的な考え方 60
2. 都市機能誘導区域の設定 62
3. 誘導施設の設定 64

第6章 持続可能な都市構造の実現に向けた取組み

1. 施策 72
2. 目標値の設定 92

第7章 事前届出

1. 届出の概要 95
2. 居住促進区域 96
3. 都市機能誘導区域 97

第1章 はじめに

① 計画策定の背景と目的

(1) 人口減少・少子高齢化への対応 ～背景～

本市の総人口は、これまで一貫して増加を続けてきましたが、全国的な人口減少・少子高齢化の進展と同様、近い将来減少に転じる見通しです。年少人口（15歳未満）と生産年齢人口（15～64歳）が減少する一方で、高齢者人口（65歳以上）は増え続け、2040年には、市人口の35%以上を高齢者が占める状況が到来する見通しです。

人口が増加していた高度経済成長期に拡張してきた市街地は、人口減少により開発や土地に対する需要が低減しても、すぐに市街地が縮小していくことはなく、相続や転居などを契機として、所々で空家、空地が発生することになります。

全市一律に人口密度が低くなった場合、公共交通や商業、福祉、子育て施設などを利用し支えていた方々がその周りに居住しなくなってしまうため、公共交通サービス水準が低下したり、生活利便施設が撤退したりしてしまう恐れがあります。しかしながら、人口が減少しても、今、それぞれの場所でそれぞれの市民の生活があるため、市街地そのものを直ちに縮小することは困難です。

そこで、公共交通や生活利便施設の周辺の人口密度を維持していくことにより、将来にわたって持続可能な都市構造である集約型都市構造の実現が求められています。

⇒人口減少・少子高齢社会の到来という社会構造の大きな転換期にあっても、市民の安全・安心で快適な暮らしと効率的な都市運営を両立する、持続可能なまちの実現が必要です。

■ 図 1-1 人口減少と都市の拡張により起こりうる問題



出典：千葉市都市計画マスタープラン（2016年／平成28年3月）

¹インフラ：インフラストラクチャーの略語。経済活動や社会生活の基盤を形成する構造物。

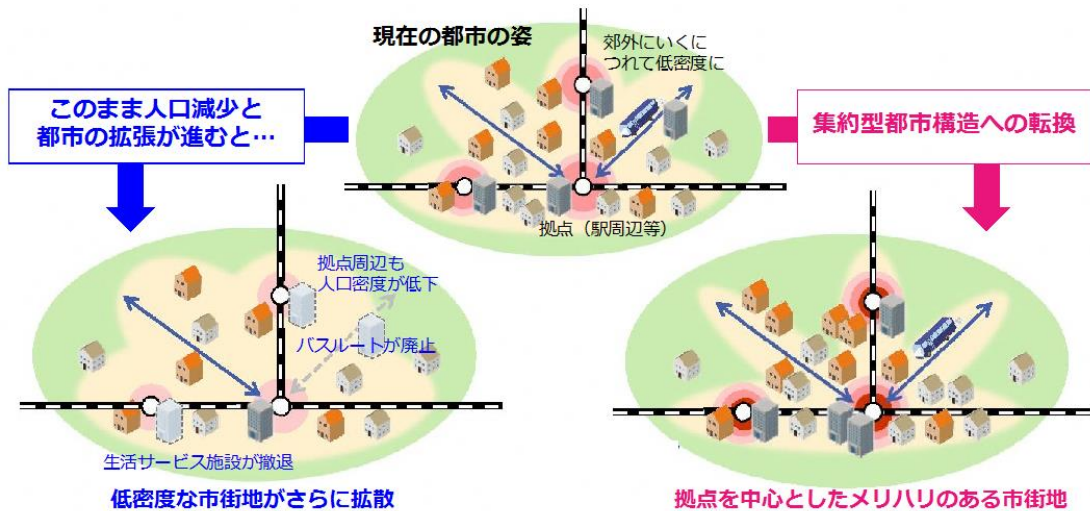
(2) 集約型都市構造の実現 ～目的～

人口減少・少子高齢社会にあっても、将来にわたって持続可能なまちを実現するためには、これまでの拡散型の都市構造から「集約型都市構造」への転換を図る必要があります。

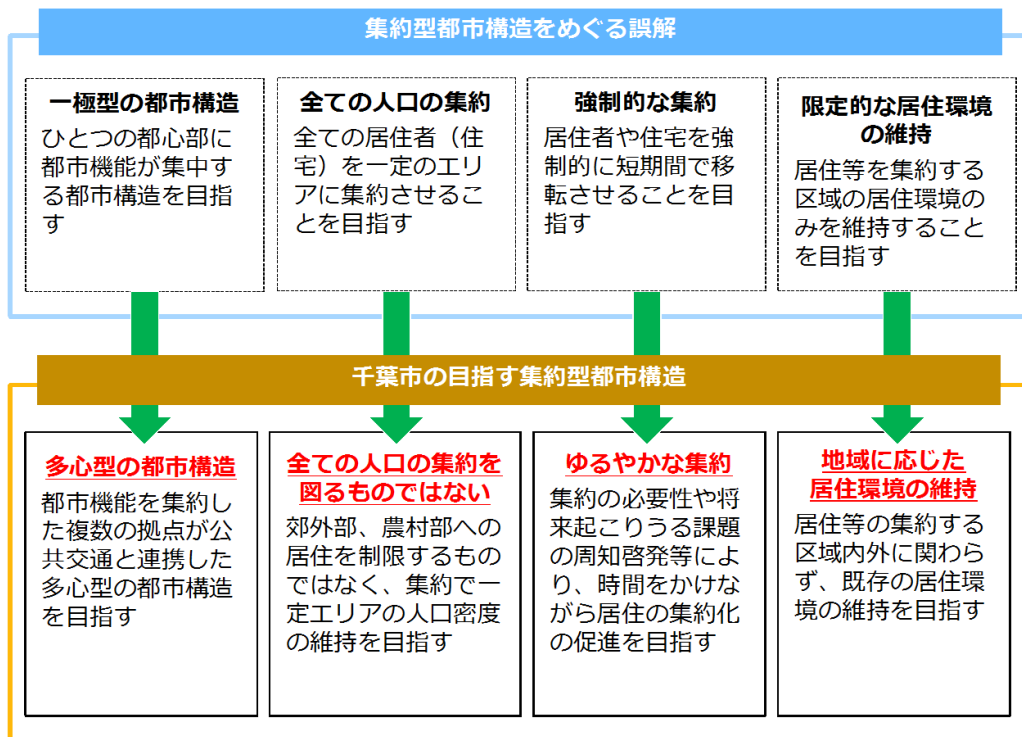
本市の目指す「集約型都市構造」のイメージ

⇒ひとつの都心部に都市機能が集中する一極集中型のまちではなく、住宅や商業・福祉などの機能が集積し、公共交通のアクセスが充実した複数の「機能を集約する拠点」が、適切な機能分担のもとに連携し、公共交通で結ばれた多心型の都市構造

■ 図 1-2 集約型都市構造への再編イメージ



■ 図 1-3 千葉市の目指す集約型都市構造のイメージ





この計画ができると、どうなるの？
今住んでいるところから引っ越さないといけないの？

市民の皆様のお住まいの場所を規制するものではありません。住まいの建替えや引っ越しのタイミングで、お住まいの場所を選ぶときの参考となるように、都市のビジョンを示します。



千葉市はそこまで人口が減っていない気がするんだけど、それでも「集約型都市構造」を目指す必要があるの？

本市の場合は、推計によると 2020 年をピークに人口減少をはじめ、20 年後の 2040 年には、ピーク時より約 7 万人減少する見込みです。人口減少に対応した都市構造でないと、生活サービスの撤退や、バスなどの公共交通が路線を維持できなくなるなど、生活の利便性に影響が出る恐れがあります。



集約するエリアとしないエリアで生活サービスに差が出てしまうの？
駅から離れた内陸部に住んでいるけど、公共サービスが行き届かなくなってしまうのかが心配。

集約する区域だけでなく、既存の居住地に関しては、居住環境の維持を図ります。その上で、住まいの建替えや引っ越しのタイミングにおいて、公共交通沿線の利便性の高い区域への居住を促すことで、緩やかに集約を図ります。



② 立地適正化計画制度の概要

人口の減少と急激な高齢化を背景として、高齢者や子育て世代が安全・安心で快適かつ健康に暮らせる生活環境を実現するとともに、財政・経済面において持続可能な都市経営を可能とすることは、本市のみならず、我が国のまちづくりの大きな課題となっています。

こうした現状を踏まえ、国では、目指すべき都市の姿として「コンパクト²・プラス・ネットワーク」の考え方を掲げ、行政と住民や民間事業者が一体となった「多極ネットワーク型コンパクトシティ」の実現を促進しています。

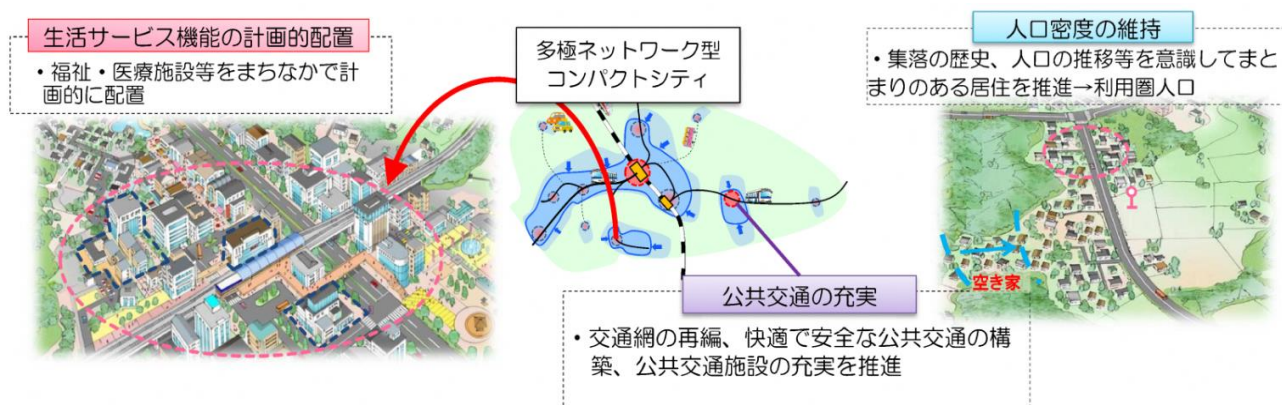
国の掲げる「コンパクト・プラス・ネットワーク」のイメージ

⇒医療・福祉施設、商業施設や住居等がまとまって立地し、高齢者をはじめとする住民が公共交通によりこれらの生活利便施設等にアクセスできるなど、福祉や交通なども含めて都市全体の構造を見直していく考え方

「コンパクト・プラス・ネットワーク」によるまちづくりを推進するため、2014年の都市再生特別措置法³の改正により、立地適正化計画制度が創設されました。

これにより、全国の市町村では、居住や福祉・医療・商業等の都市機能の立地及び公共交通の充実に関するための包括的なマスタープランとして「立地適正化計画」の策定が可能となりました。

■ 図 1-4 「コンパクト・プラス・ネットワーク」によるまちづくりのイメージ



出典：国土交通省「改正都市再生特別措置法等について」(2014年/平成26年11月)

²コンパクト：小型で中身が充実していること。まとまっているさま。

³都市再生特別措置法：急速な情報化、国際化、少子高齢化等の社会経済情勢の変化に対応した都市機能の高度化及び都市の居住環境の向上を図るため、2002年に制定された法律。

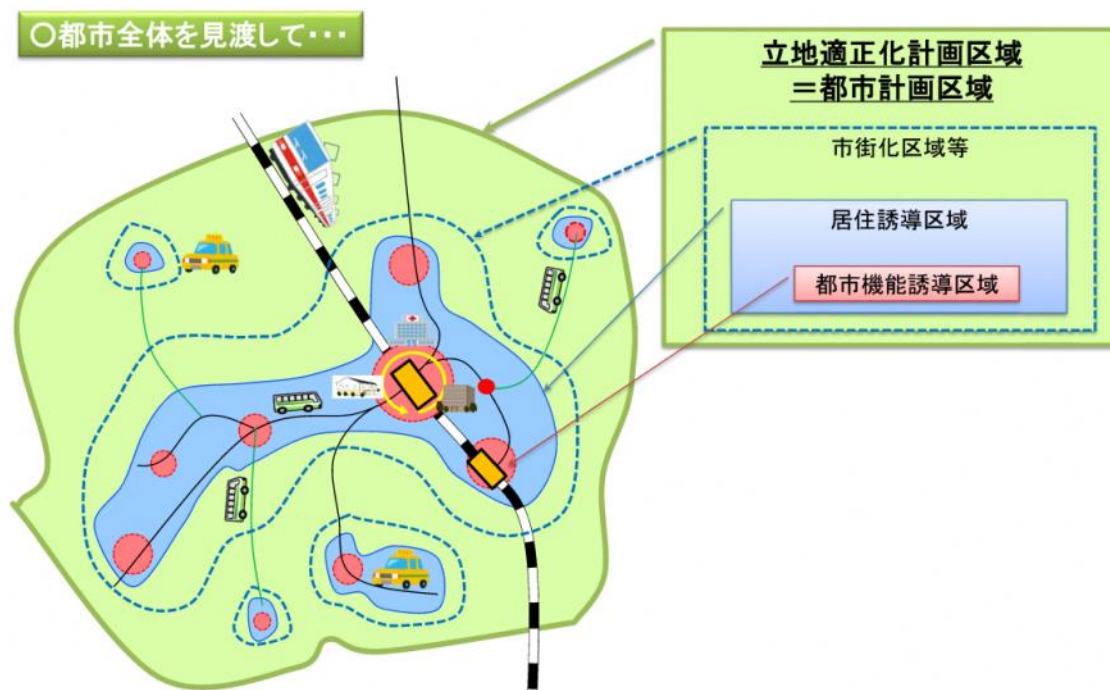
【立地適正化計画の概要】

- 市町村が、都市計画区域内を対象に、居住及び都市機能の立地の適正化を図るために作成する計画
- 届出・勧告による緩やかなコントロール手法と経済的なインセンティブを組み合わせ、市街地の更なる拡大を抑制するとともに、居住及び都市機能を一定の区域に誘導して立地の適正化を図るための計画手法として制度化
- 都市全体を見渡す観点から都市計画区域全体を計画区域とすることを基本としており、居住機能を中心に都市の諸機能の立地を構想する総合性を特徴とする土地利用計画であって、市町村マスタープランの一部とみなされる
- 長期的な視点に立って都市構造の再編を推進していくアクションプランとしての性格から、おおむね5年ごとに評価を行う

【立地適正化計画に定める内容】

- 立地適正化計画の区域
- 立地の適正化に関する基本的な方針
- 居住誘導区域（都市の居住者の居住を誘導すべき区域）
- 都市機能誘導区域（都市機能増進施設⁴の立地を誘導すべき区域）
- 誘導施設（都市機能誘導区域ごとにその立地を誘導すべき都市機能増進施設）
- 市が講ずべき施策、事業 など

■ 図 1-5 立地適正化計画に定める区域の概念図



出典：国土交通省「改正都市再生特別措置法等について」(2014年／平成26年11月)

⁴ 都市機能増進施設：医療施設、福祉施設、商業施設その他の都市の居住者の共同の福祉又は利便のため必要な施設であって、都市機能の増進に著しく寄与するものをいう。

参 考

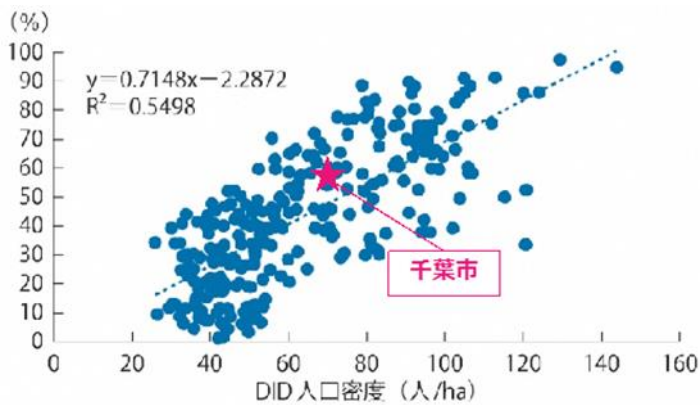
「集約型都市構造」の実現により期待される効果

「コンパクト・プラス・ネットワーク」の考え方により、中心拠点や生活拠点が利便性の高い公共交通で結ばれた「多極ネットワーク型コンパクトシティ」を実現した場合、様々な分野への効果が期待されます。

【集約の効果①：生活サービスの維持】

- ・医療、商業等の生活サービス施設や公共交通の維持には、一定の人口集積が不可欠です。
- ⇒集約により、居住を公共交通沿線や日常生活の拠点にゆるやかに誘導し、人口集積を維持・増加させ居住と生活サービス施設との距離を短縮することにより、生活サービス施設の立地と経営を支え、市民の生活利便性を維持。

■ 図 1-6 日常生活サービスの徒歩圏充足度



人口密度が高いほど徒歩圏で日常生活サービスを楽しむ市民が多く、日常生活の利便性が高い

※「日常生活サービスの徒歩圏充足度」とは、生活サービス施設（医療、福祉、商業、基幹的公共交通路線）の徒歩圏に居住する人口の総人口に占める比率を算出したもの

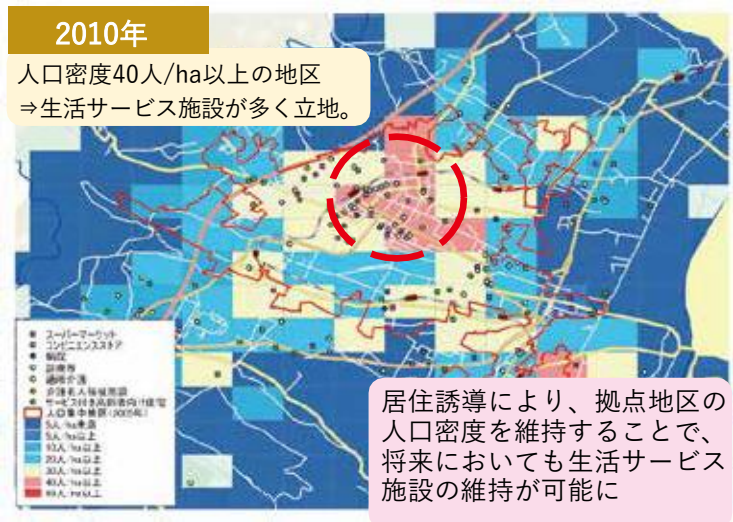
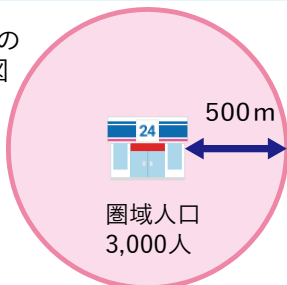
出典：2014 年度（平成 26 年度）国土交通白書

■ 図 1-7 人口密度と生活サービス施設立地の関係

例えば都市型コンビニエンスストアの場合、
 商圈距離：500m 商圈人口：3,000人が標準といわれている。
 ⇒これを人口密度に換算すると、約**40人/ha**
 (出所)「すぐ応用できる商圈と売上高予測」市原実著、同友館

都市型コンビニの
 商圈イメージ図

人口密度
 約**40人/ha**に
 相当



居住誘導により、拠点地区の人口密度を維持することで、将来においても生活サービス施設の維持が可能に

出典：国土交通省資料

【集約の効果②：サービス産業の生産性の向上（訪問介護）】

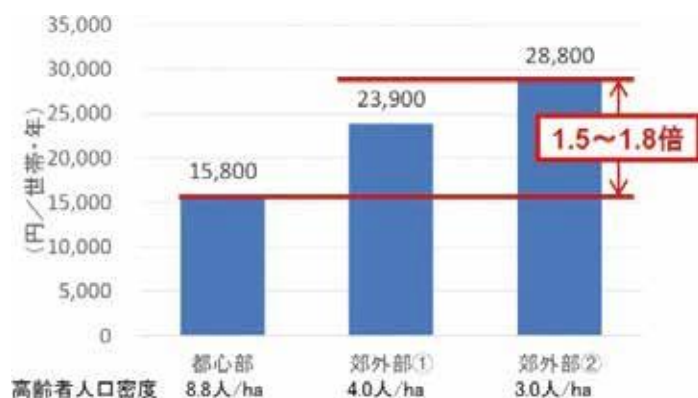
- ・訪問介護は、移動と時間にコストを要するため、生産性が低く、収益率も低いとされています。
- ⇒集約により、まちなかへの人口の集積と介護事業所の立地が進むことで、時間あたりのサービス提供件数が増加するとともに、移動に伴うコストが減少し、事業者の生産性が向上し、サービスレベルの向上が見込まれる。

■ 図 1-8 訪問介護の生産性の向上のイメージ



出典：富山市資料を基に国土交通省作成

■ 図 1-9 高齢者人口密度とホームヘルパーの年間移動費用（円／派遣世帯あたり（年間））



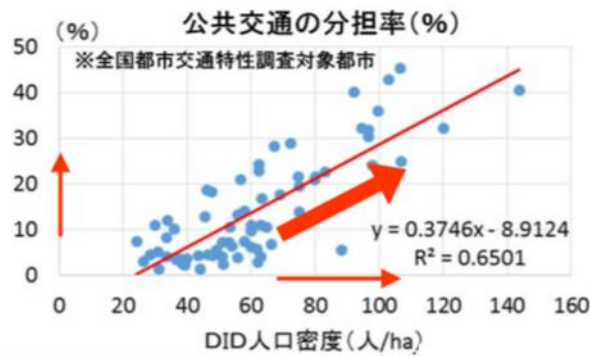
- 富山市では、市の社会福祉協議会が運営する訪問介護施設について、2003年5月から7月の実績をもとにヘルパー派遣にかかる年間移動費用を推計。
- 派遣先の人口密度が高いほど移動費用が軽減する傾向にあり、都心部の施設と郊外部の施設との差は1.5~1.8倍。

出典：富山市資料を基に国土交通省作成

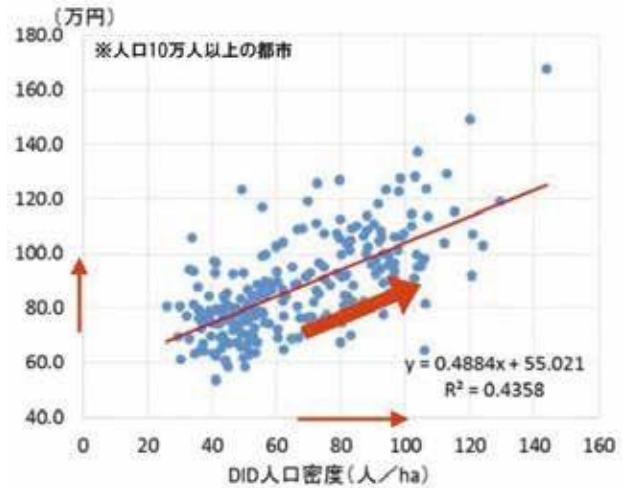
【集約の効果③：サービス産業の生産性の向上（小売商業）】

- ・市街地の集約化に伴い、買い物等でまちなかに集まる人口が増大するとともに、徒歩や公共交通を利用する市民も増大することが期待されます。
- ⇒より多くの人により長い時間まちなかに滞在し、市民の消費活動が拡大。
- ⇒床面積あたりの販売効率が向上。

■ 図 1-10 公共交通の分担率（％）



■ 図 1-11 市街化区域等における小売業売場面積あたりの年間商品販売額（万円／㎡）



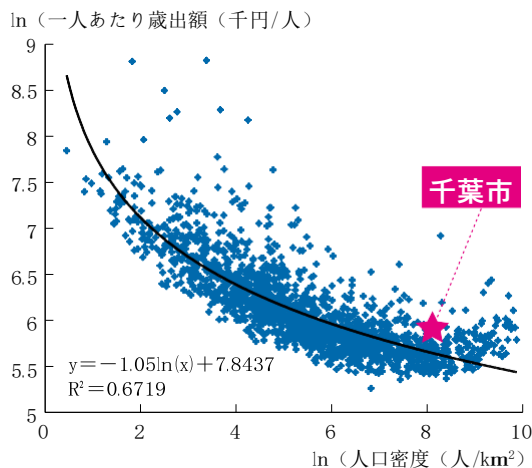
出典：国土交通省資料

【集約の効果④：行政コストの縮減と固定資産税の維持】

行政コストの削減効果

- ・市街地が集約化するほど、公共施設やインフラの維持・管理業務やゴミ収集等の行政サービスが効率化します。
- ⇒集約により行政サービスの効率化が図られ、市民一人あたりの行政経費が縮減。

■ 図 1-12 人口密度と1人当たり財政支出（普通会計歳出額）との関係



人口密度が高いほど、効率的に行政サービスが提供できるようになり、行政コストは低減

※行政コストは、総務省「市町村別決算状況調」をもとに、2006年度から2008年度の3年間の平均値を算出したもの

出典：2014年（平成26年）国土交通白書

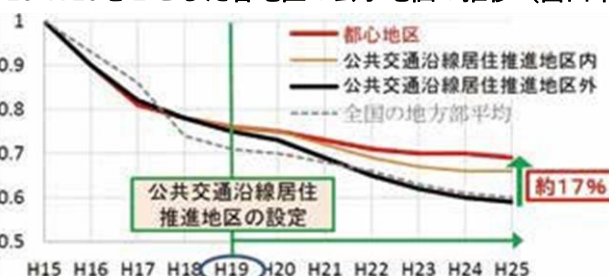
地価の維持効果（固定資産税確保効果）

- ・固定資産税の多くは“まちなか”から徴収されていますが、“まちなか”も郊外と同様に地価が下落傾向にあります。
- ⇒集約により“まちなか”の土地利用が増進し、地価が維持されることで、固定資産税収を確保。

地価の維持効果の一例（富山市）

公共交通沿線居住推進地区外と比較して中心市街地で約17%の地価の維持効果

■ 図 1-13 H15を1とした各地区の公示地価の推移（富山市）



■ 図 1-14 固定資産税と都市計画税の地区別徴収額（H 25 当初）

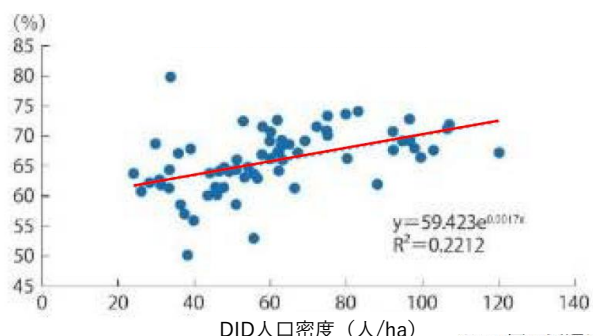
地区類型	面積比	税収比
市街化区域	5.8%	74.0%
うち 都心地区	0.4%	22.2%
上記以外	94.2%	26.0%

出典：富山市資料を基に国土交通省作成

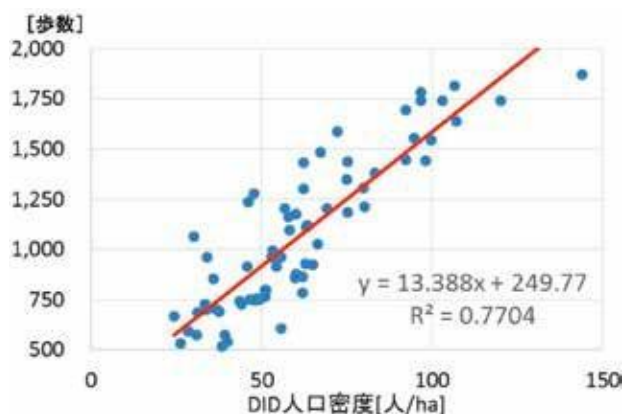
【集約の効果⑤：健康の増進】

- ・都市が集約化され、居住地と拠点地区が近接するほど徒歩や公共交通を利用して日常生活を営む市民が増加することが期待されます。
- ⇒集約により、高齢者の外出機会、市民の歩行量が増加し、健康な市民の増加や医療費の抑制が見込まれる。

■ 図 1-15 高齢者の外出率（%）



■ 図 1-16 移動行動における一日一人あたりの歩行量（歩/人・日）



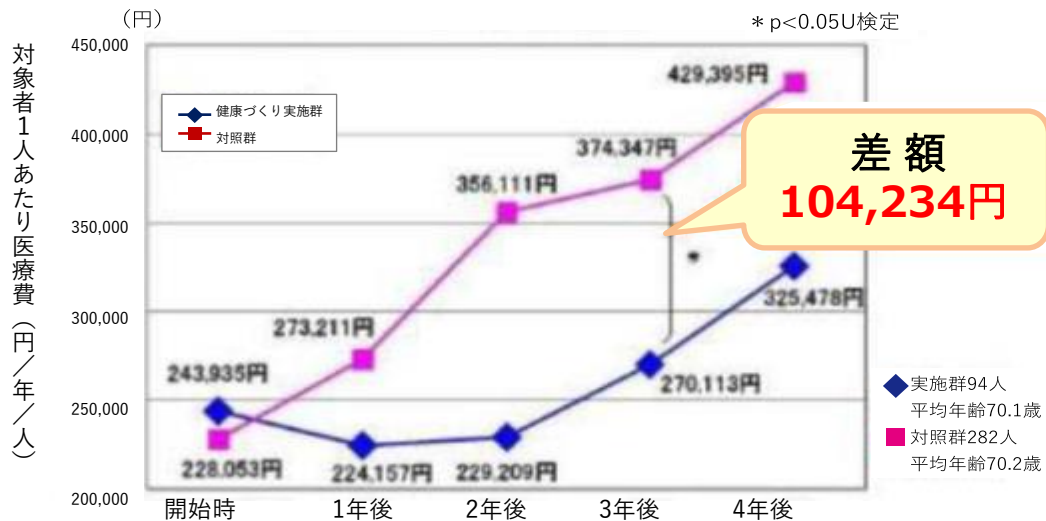
※外出率とは、高齢者の外出者数を高齢者調査対象者数で除して算出したもの

出典：2010（H22）全国都市交通特性調査データ、「健康増進のための歩行量実態調査とその行動群別特性分析への応用（筑波大学谷口教授ほか）」をもとに国土交通省作成

※2010（H22）全国都市交通特性調査対象都市のうちDIDを有する69都市の20歳以上の移動データをもとに分析

■ 図 1-17 見附市運動経験者一人あたりの医療費の推移

□見附市で行われている大規模健康づくり事業では、**継続的に運動を実施する高齢者群は、実施しない群と比較して年間約10万円医療費が少ない**という結果。



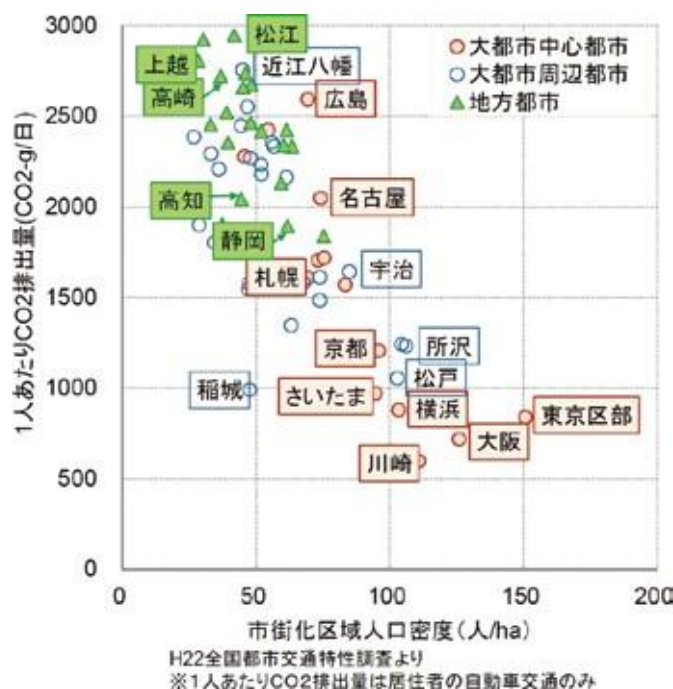
見附市運動継続者：(株)つくばウェルネスリサーチがサポートする見附市運動教室への継続参加者
 出典：つくばウェルネスリサーチ、e-wellnessシステムによる医療費抑制効果

出典：国土交通省資料

【集約の効果⑥：環境負荷の軽減】

- ・都市構造・地域構造は、二酸化炭素排出量に大きく影響し、人口密度が高いほど、1人あたり二酸化炭素排出量は少ない傾向にあります。

■ 図 1-18 都市の人口密度と自動車の CO2 排出量



出典：国土交通省資料

3 計画の位置付け

(1) 計画の位置付け

本市では中長期的な行政運営の指針となる「千葉市新基本計画（2012年3月）」及び都市計画に関する基本的な方針である「千葉市都市計画マスタープラン（2016年3月）」において、今後目指すべき都市の姿を「都市機能を集約した複数の拠点が公共交通と連携した多心型の都市構造」と定め、集約型都市構造の実現に向けて、既に様々な取組みを推進しています。

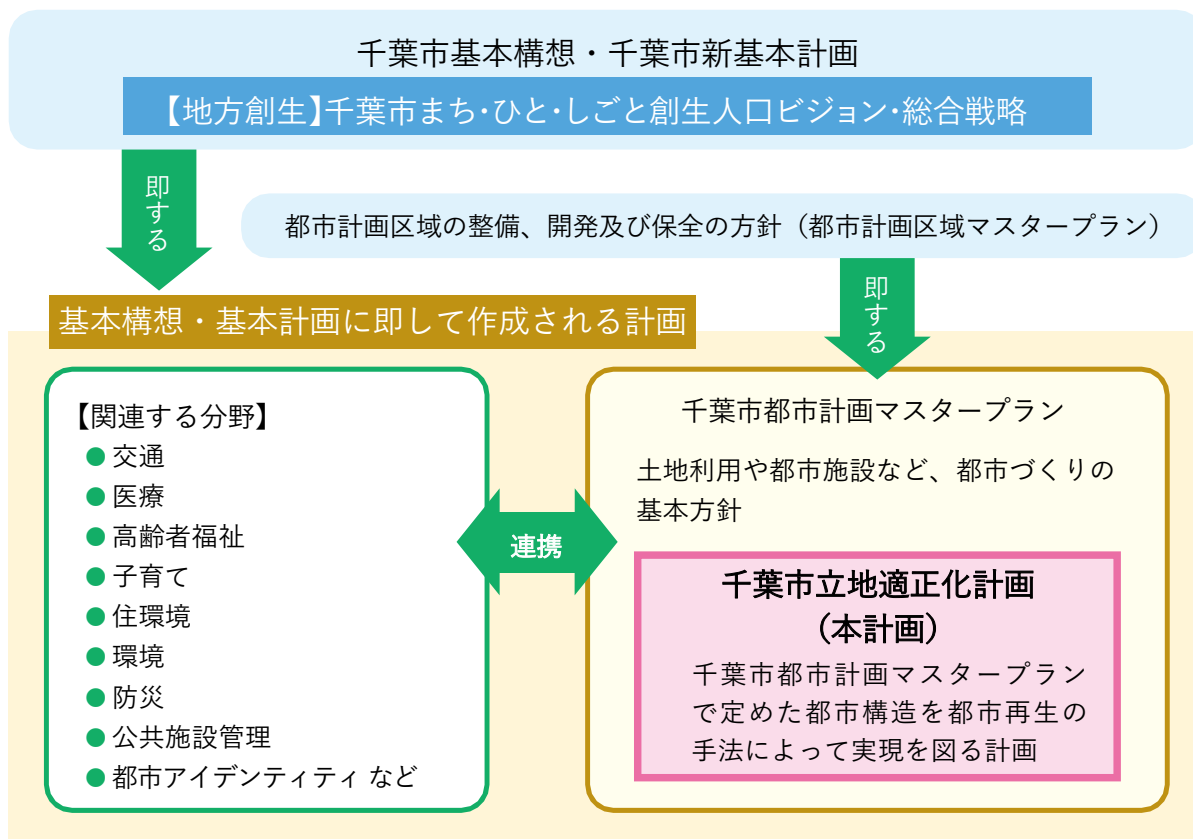
このため本計画は、「千葉市都市計画マスタープラン」に位置付ける「集約型都市構造」の実現に向けた取組みをさらに具体的に推進するため、居住や福祉・医療・商業等の都市機能の立地及び公共交通の充実に関するための包括的なマスタープランとして策定するものとし、「千葉市新基本計画」、「都市計画区域の整備、開発及び保全の方針」（都市計画区域マスタープラン）にも即して定めます。

また、本計画は、都市再生特別措置法第82条により都市計画マスタープランの一部とみなされることから、本市都市計画の基本方針の一部と位置付けます。

本計画において、人口密度を維持する区域や、医療・福祉・商業等の都市機能の誘導を図る区域、公共交通等の考え方を定めることにより、個別のエリアを意識した効率的な施策展開や、市民の皆様、民間企業等との将来的なまちづくりの課題・方向性の共有、国の政策・税制・金融の支援措置の活用等が期待できます。

なお、交通や医療、福祉、子育て等の多様な分野との連携・整合を図り定めます。

■ 図 1-19 千葉市立地適正化計画の位置付け

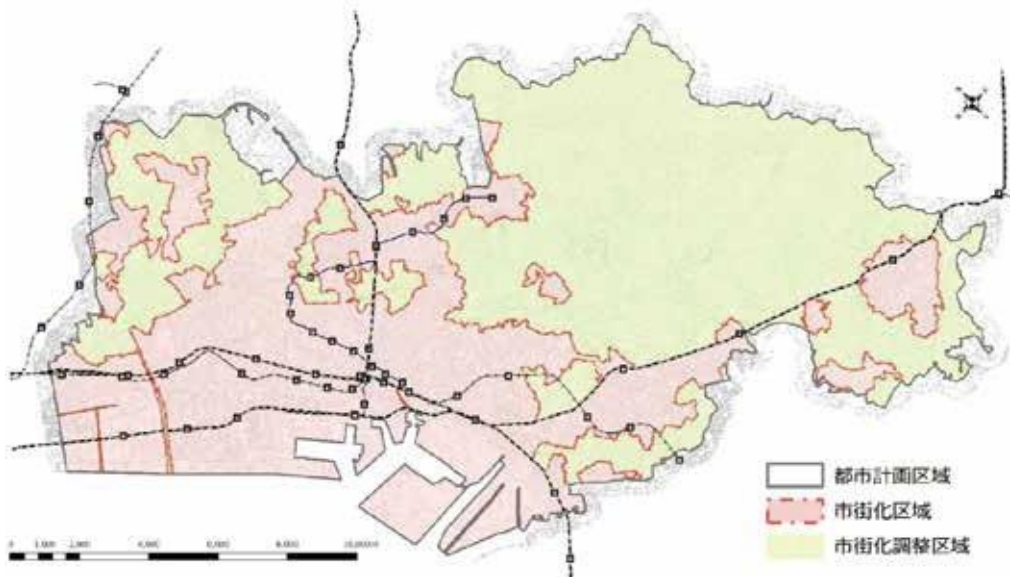


(2) 計画の対象区域

立地適正化計画の区域は、都市全体を見渡す観点から定めるため、本市における都市計画区域⁵全体を計画の対象区域とします。

対象区域 = 千葉市全域

■ 図 1-20 計画の対象区域



(3) 計画の期間

人口減少・少子高齢社会に対応した都市構造への転換を図るためには、長期的な取組みが必要と考えられることから、国の都市計画運用指針⁶において、立地適正化計画は概ね20年後のまちの姿を展望するものとされています。

このため、本計画では、今後目指すべきまちの姿を展望し、長期的な時間軸の中で「集約型都市構造」の実現に向けた取組みを推進していくため、計画の期間を以下のとおり設定します。

なお、人口構造や社会情勢の変化に対応した柔軟な計画とするため、概ね5年ごとに評価を行い、必要に応じて目標年度を含む計画全般の見直しを検討するものとします。

計画の期間 = 概ね20年（目標年次：2040年）

⁵ 都市計画区域：一体的に整備、開発し、保全する必要がある区域として、都道府県が指定するもの。

⁶ 都市計画運用指針：地方公共団体の都市計画制度の趣旨に則った的確な運用を支援するため、国土交通省が都市計画制度全般にわたっての考え方を参考として広く一般に示した指針。

第2章 千葉市の状況と課題

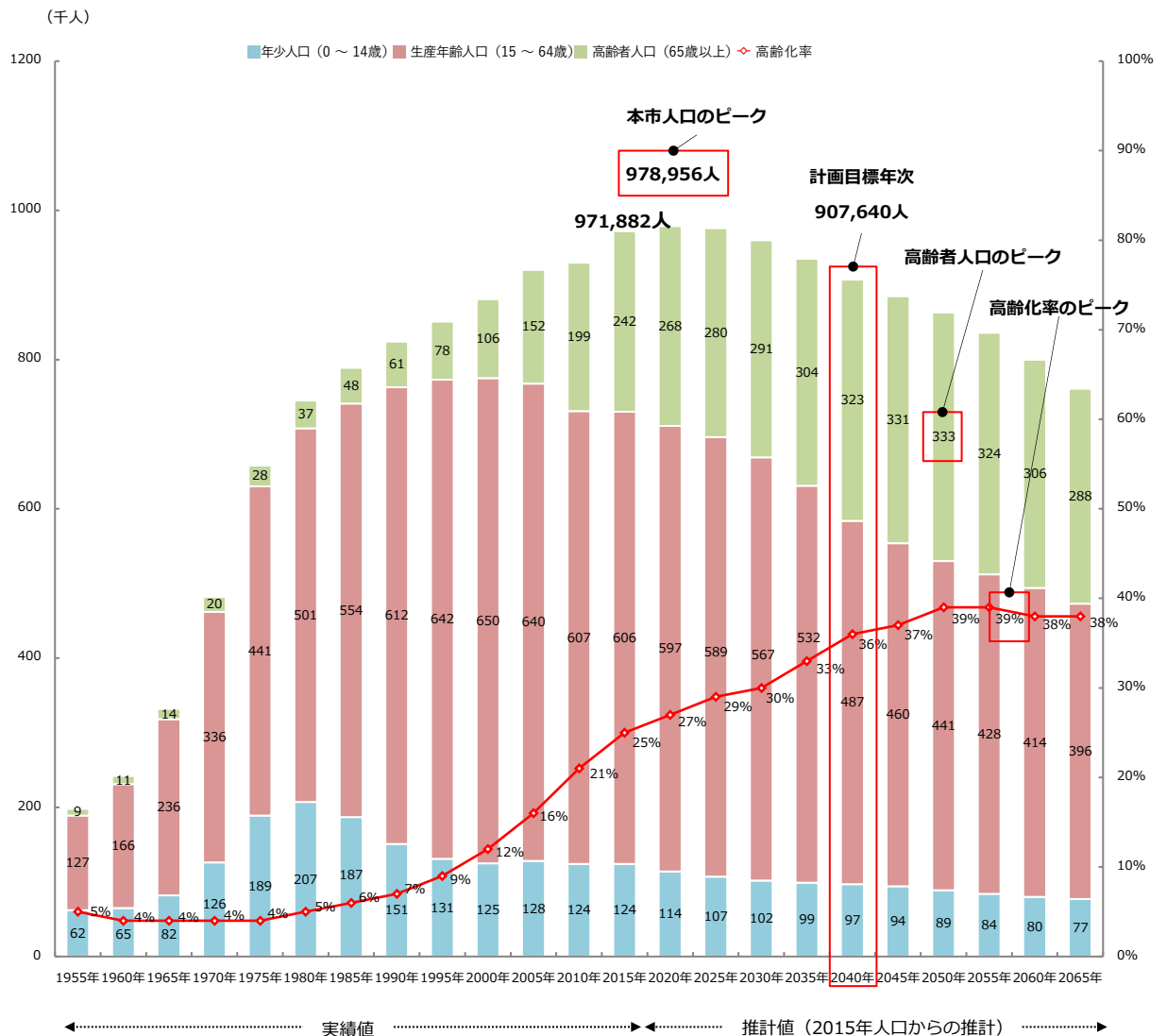
1 千葉市の状況

(1) 人口減少・少子高齢化の状況と将来見通し

【全市人口の推移】

- 本市の人口は、現在増加傾向にあります。2020年をピークに減少する見通しです。
- 年少人口や生産年齢人口は減少傾向ですが、高齢者人口のみ増加する見通しです。
- 高齢者人口も、2050年をピークに減少する見通しです。

■ 図 2-1 人口の推移と将来推計

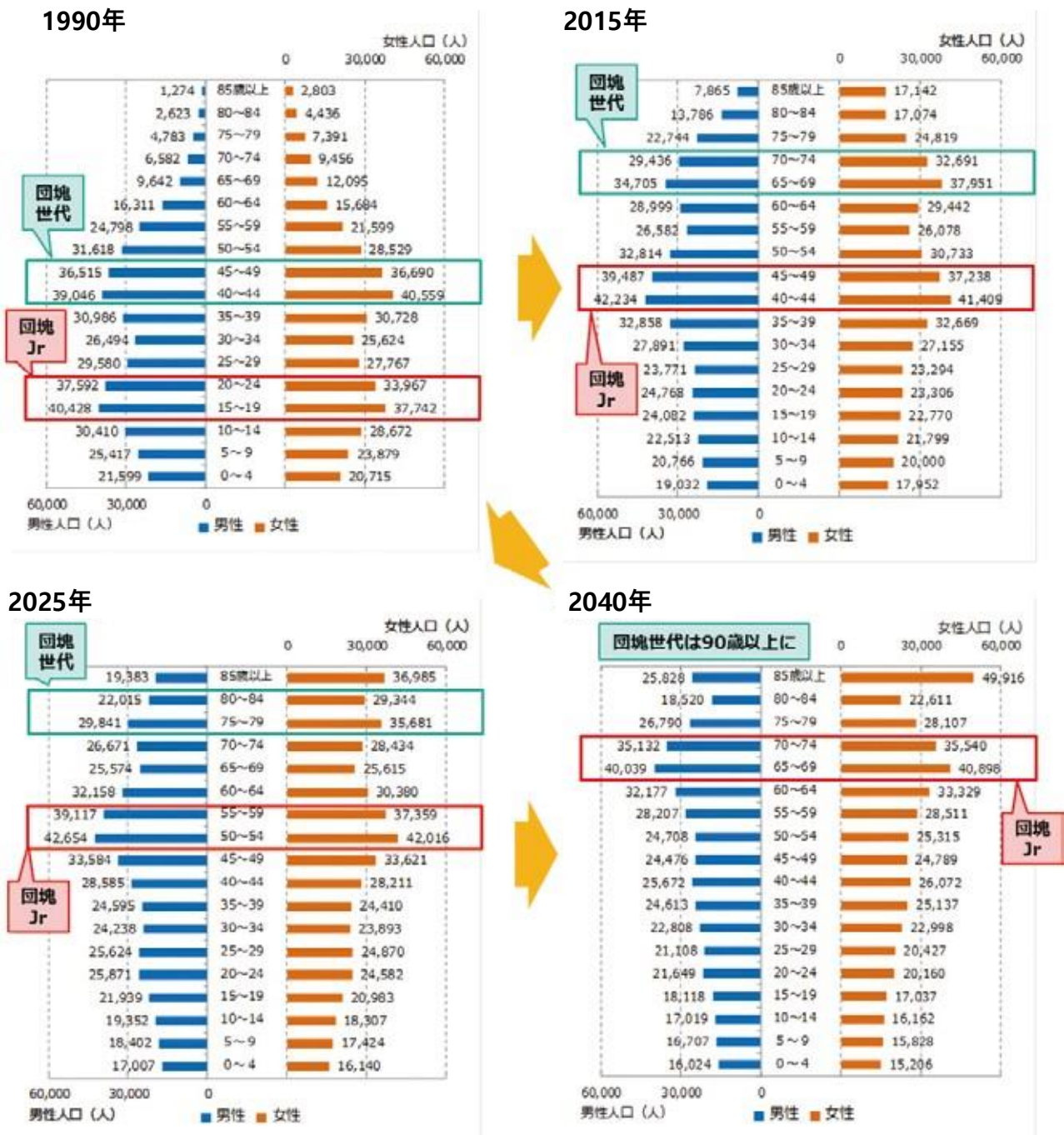


千葉市将来人口推計（2018年／平成30年3月）をもとに作成

【年代別人口の推移】

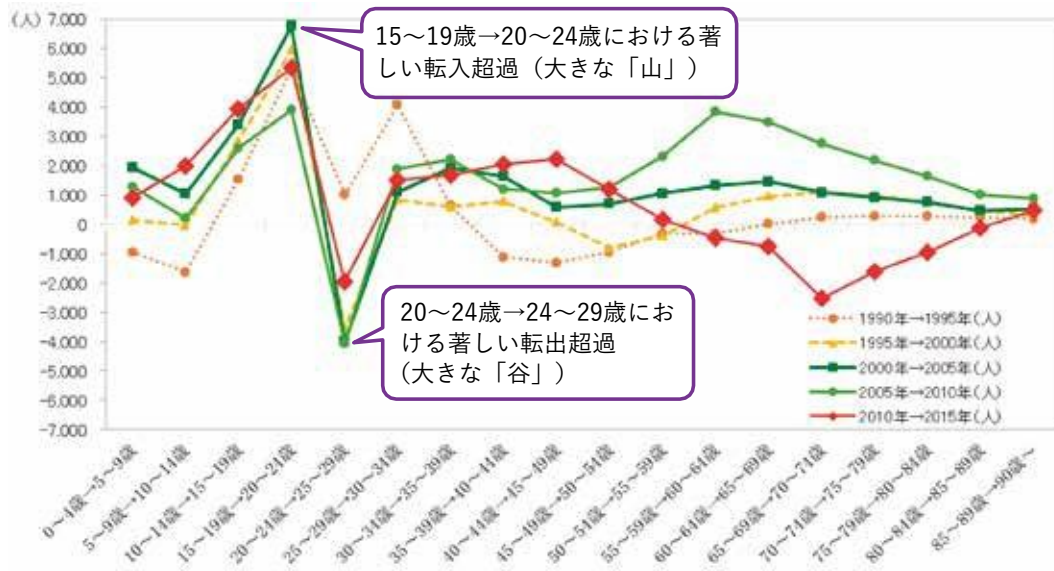
- ☞ 高齢者人口は、2015年から2040年にかけて約8万人増加する見通しです。（約24万人から約32万人に）
- ☞ 2015年時点では、団塊世代は高齢層（65～74歳）、団塊ジュニアは生産年齢層（40～49歳）で、人口ピラミッドの中で大きな山を構成していますが、2025年頃には、団塊世代は後期高齢者（75歳以上）に、2040年頃には団塊ジュニアは前期高齢者（65歳以上）になります。
- ☞ 本市のように、多くの大学が立地する都市の特徴である「20歳代前半の人口流出」が顕著に見られます。

■ 図2-2 年代別人口の推移



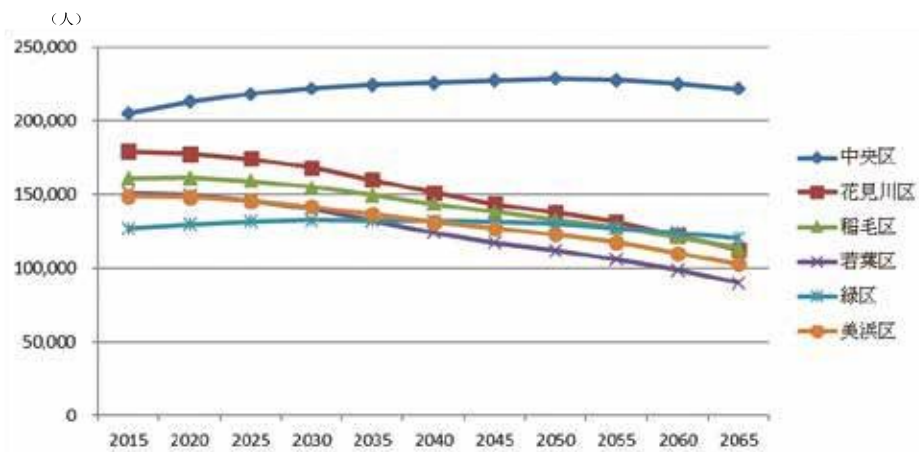
(上) 国勢調査（1990年／平成2年、2015年／平成27年）、
 (下) 千葉市将来人口推計（2018年／平成30年3月）をもとに作成

■ 図 2-3 5 歳階級別純移動の推移



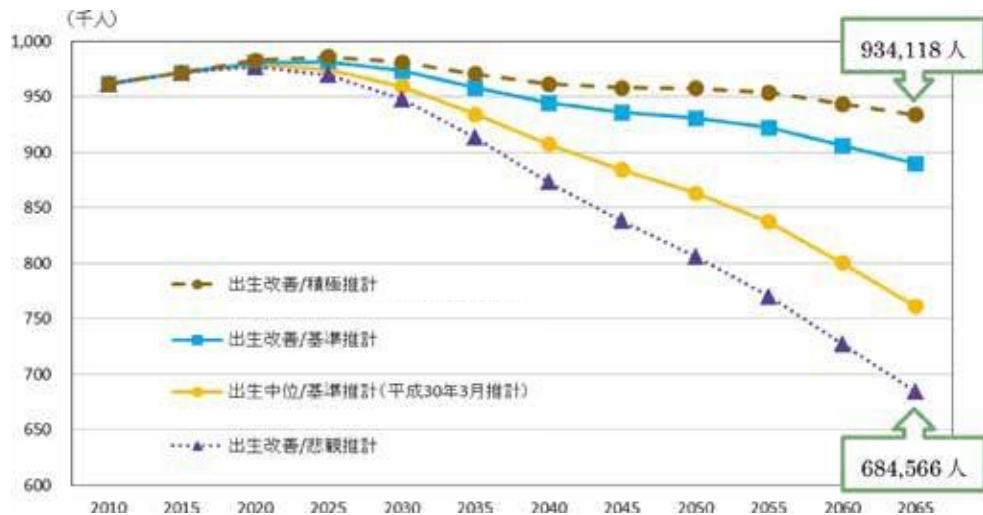
出典：千葉市まち・ひと・しごと創生 人口ビジョン・総合戦略 2018 改訂版（2018 年／平成 30 年 12 月）

■ 図 2-4 区別の人口の推移と将来推計



出典：千葉市まち・ひと・しごと創生 人口ビジョン・総合戦略 2018 改訂版（2018 年／平成 30 年 12 月）

■ 図 2-5 出生率や社会移動を変動させた場合の人口推計



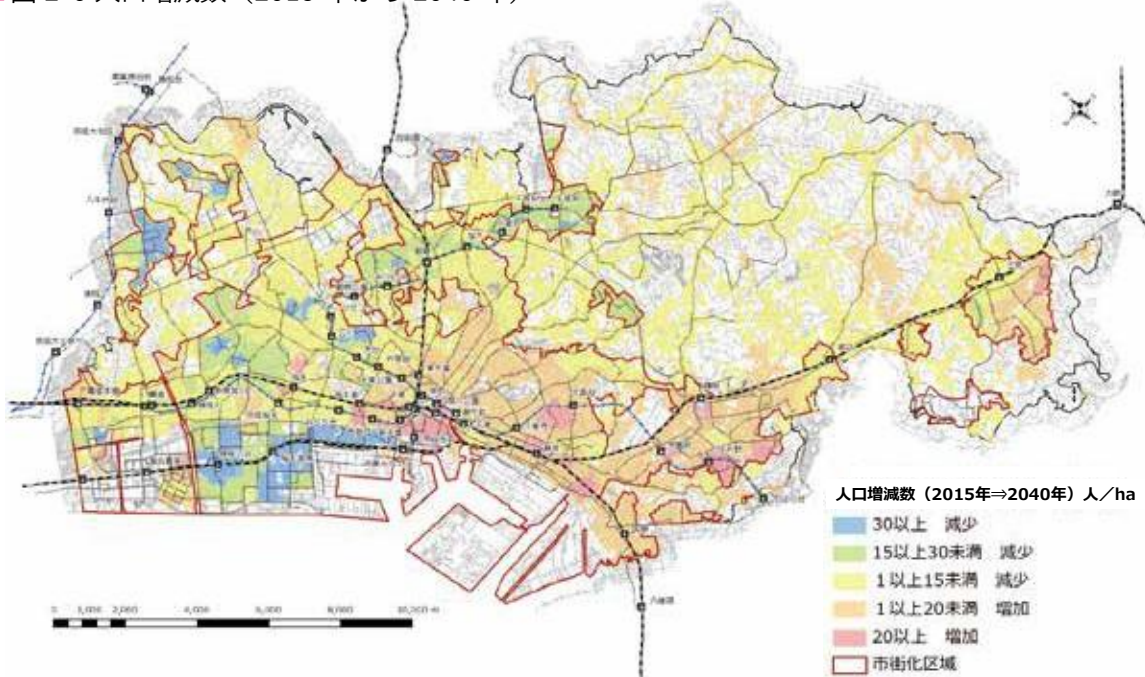
出典：千葉市まち・ひと・しごと創生 人口ビジョン・総合戦略 2018 改訂版（2018 年／平成 30 年 12 月）

【地域別人口の推移】

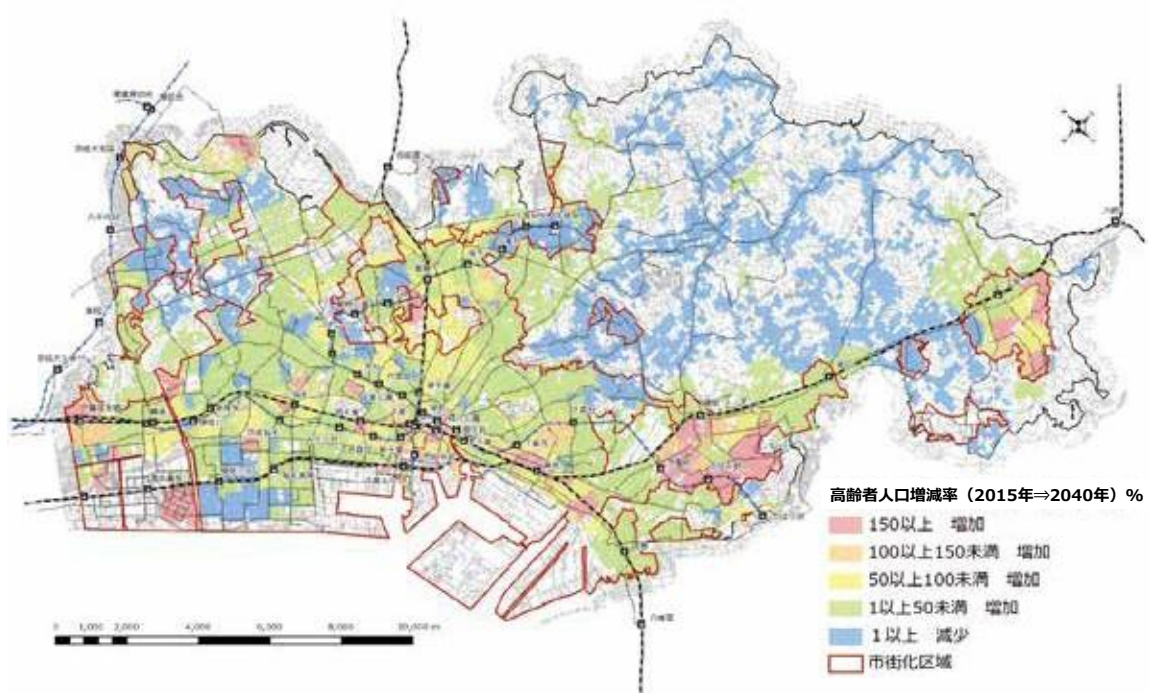
- ☞ 2015年と2040年の人口分布を見ると、総人口は、郊外部で減少する見通しです。
- ☞ 高齢者人口は、市全域において増加傾向にあり、地域によっては2015年より2倍以上増加の見通しです。

* 地域別人口は、国勢調査（2015年／平成27年）の小地域別人口及び人口ビジョンの推計人口を100mメッシュ（住宅用地を含むメッシュのみ対象）に配分し算出

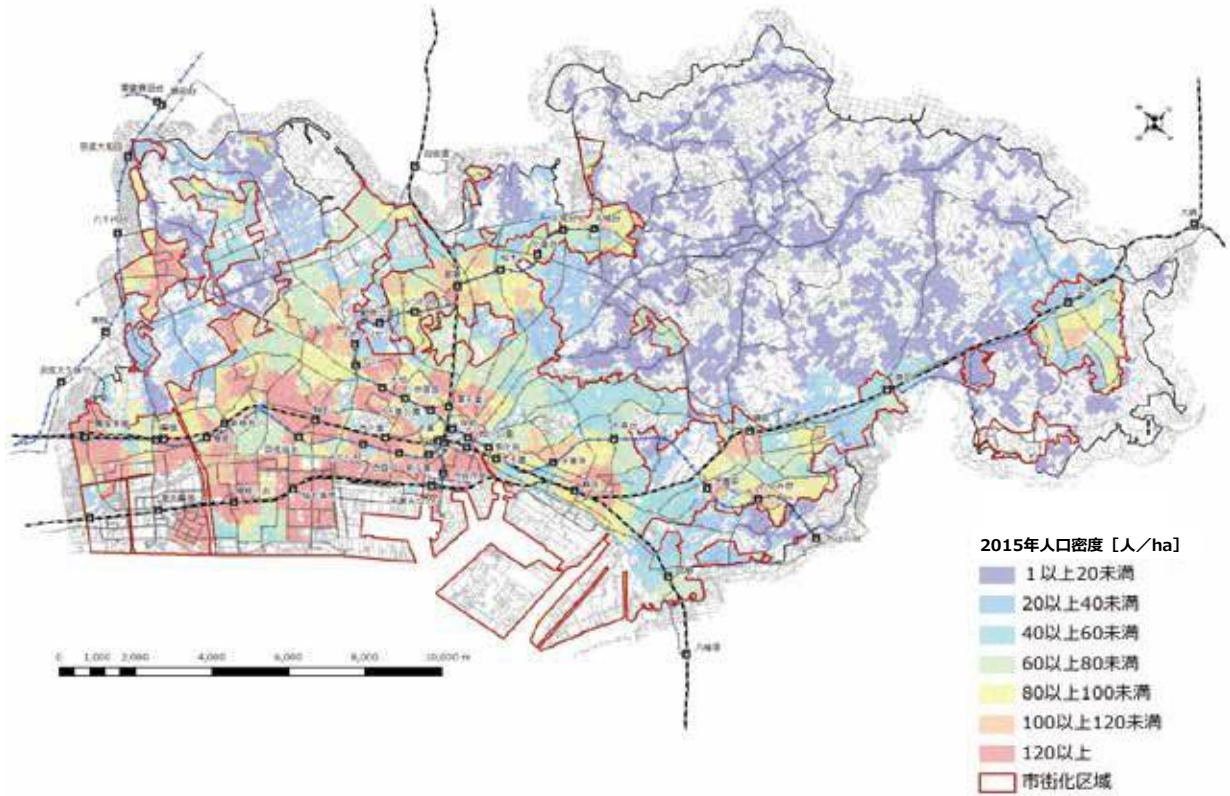
■ 図 2-6 人口増減数（2015年から2040年）



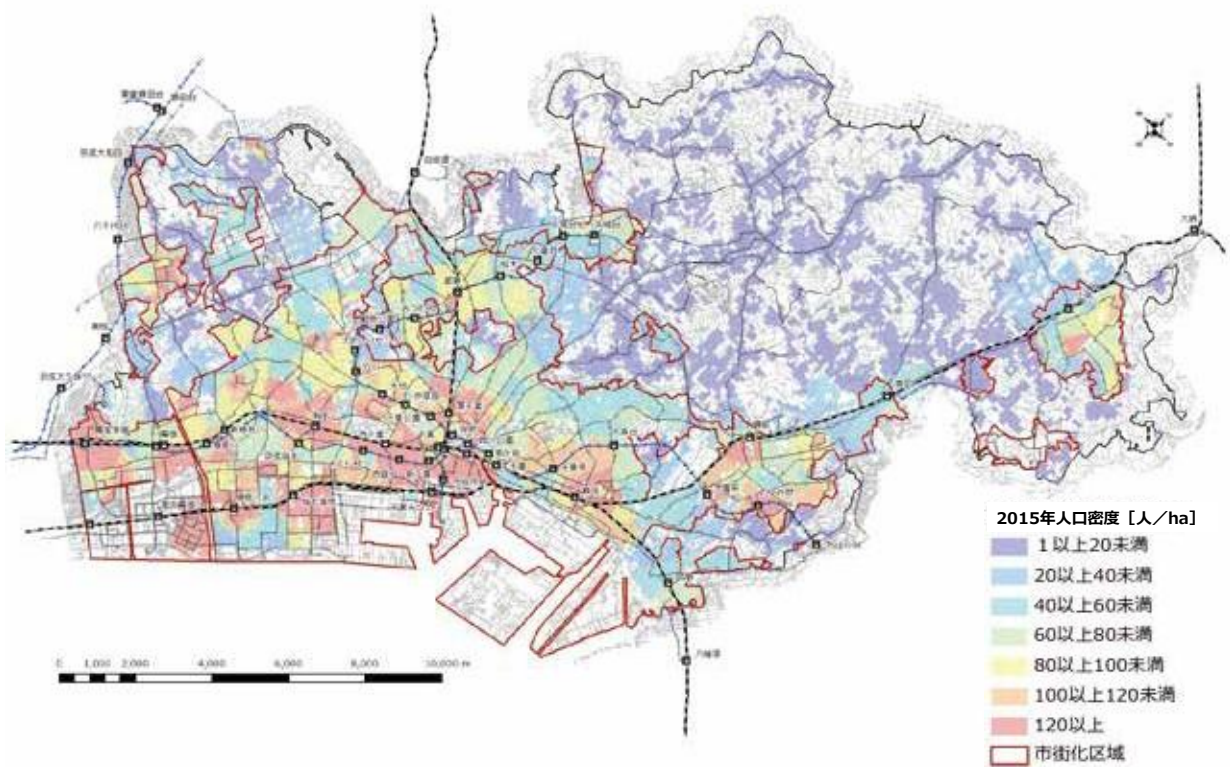
■ 図 2-7 高齢者人口増減率（2015年から2040年）



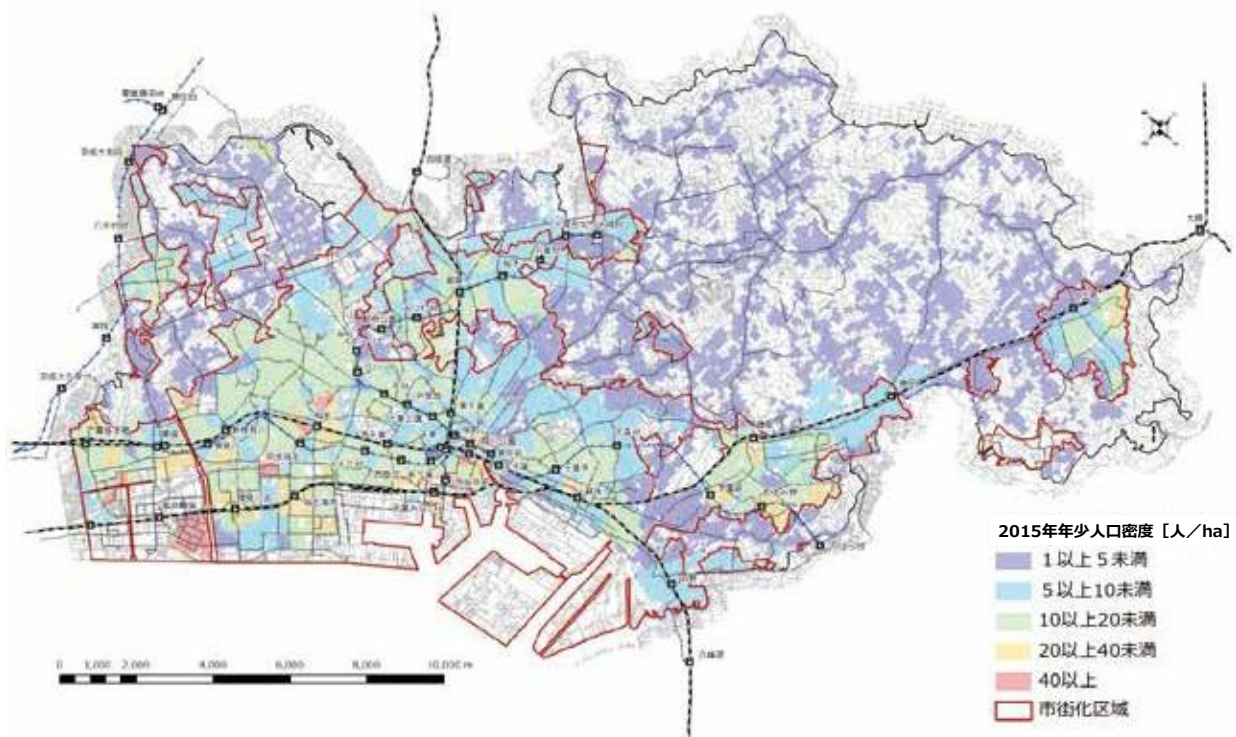
■ 図 2-8 人口密度 (2015 年)



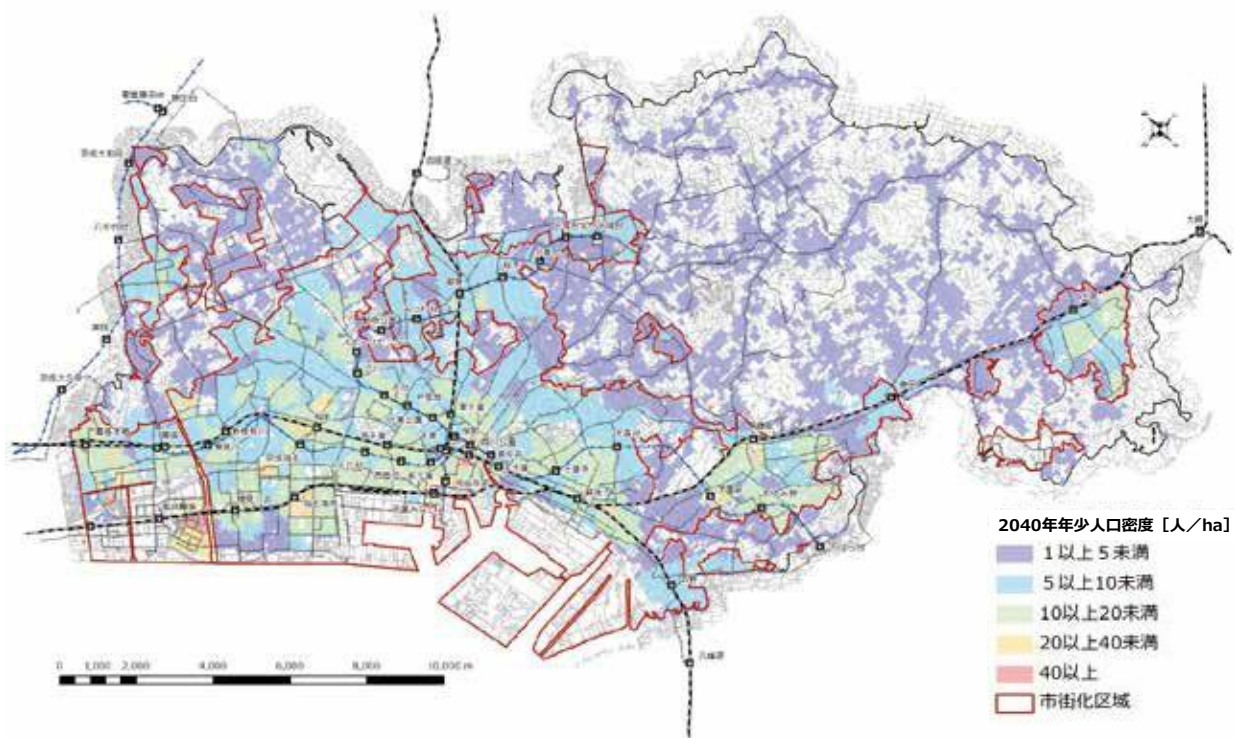
■ 図 2-9 人口密度 (2040 年)



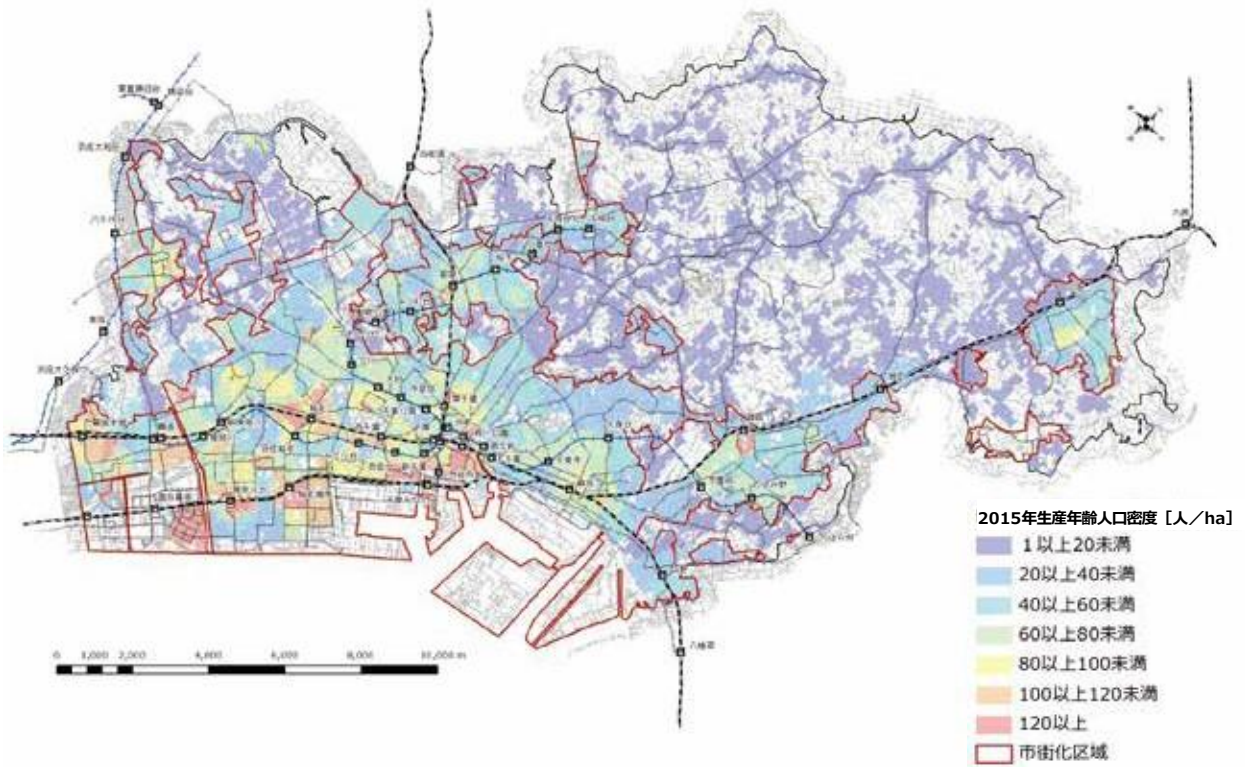
■ 図 2-10 年少人口密度 (2015 年)



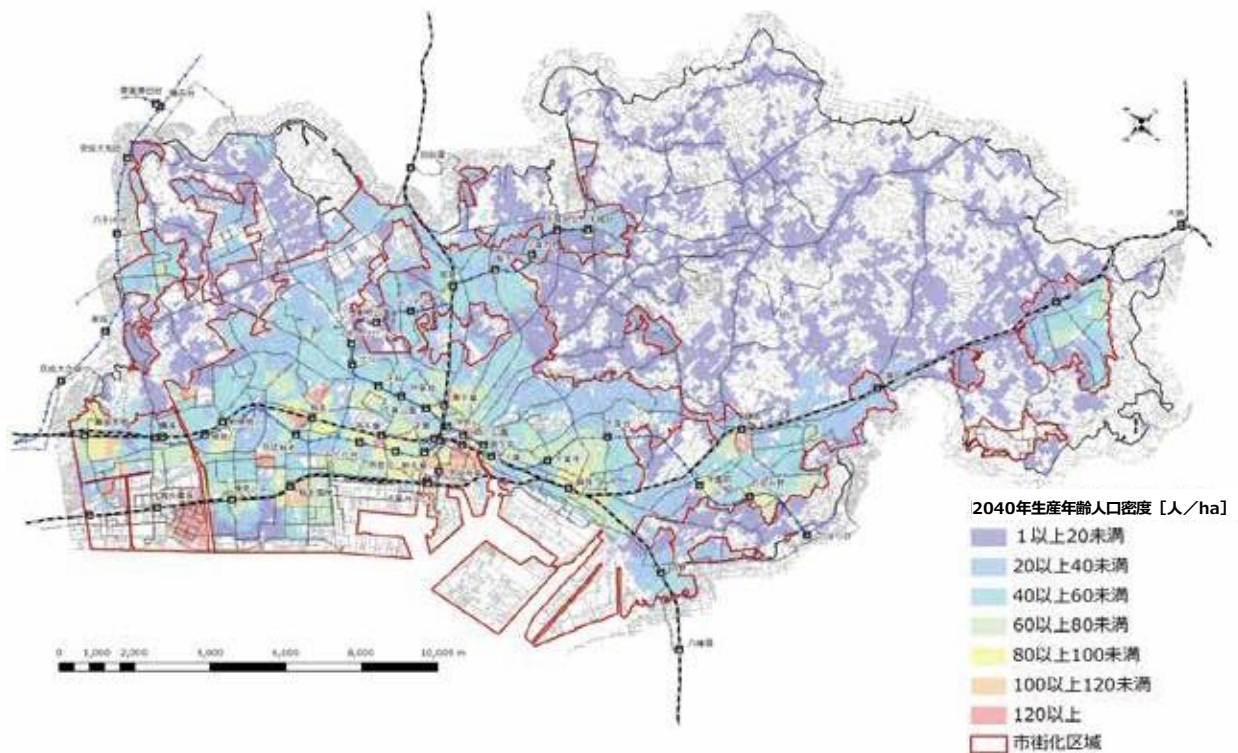
■ 図 2-11 年少人口密度 (2040 年)



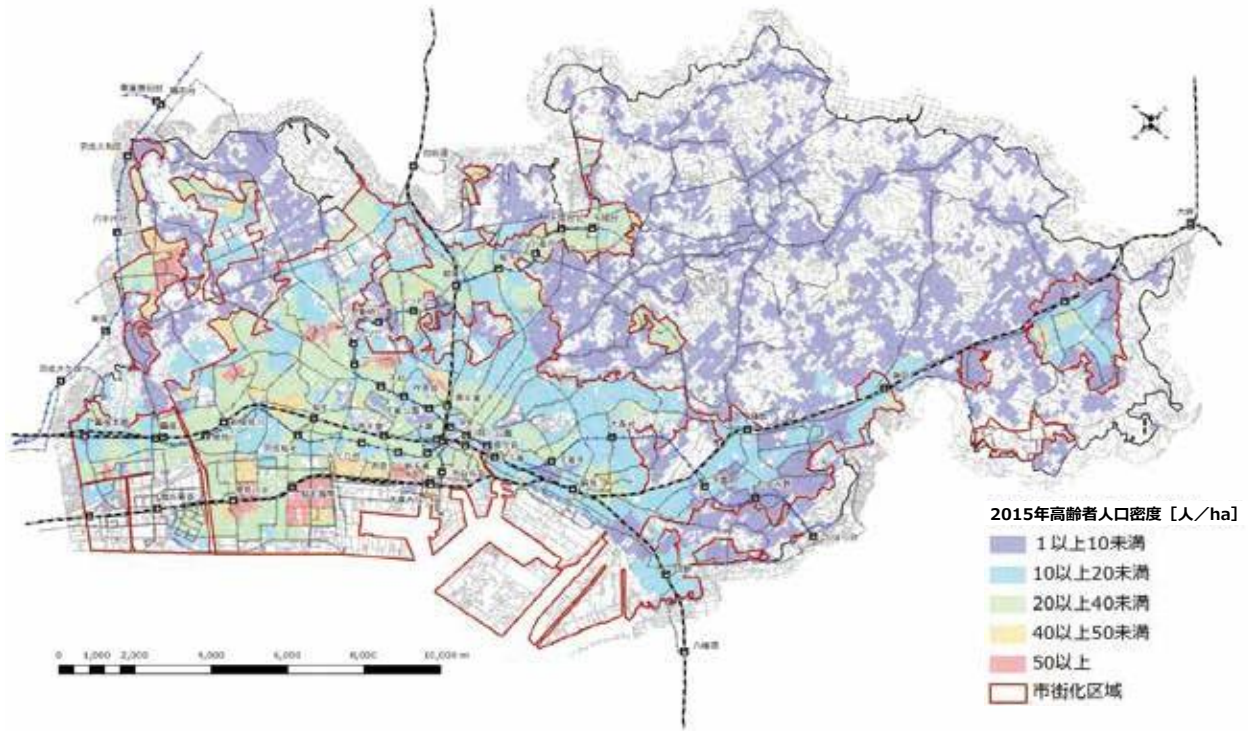
■ 図 2-12 生産年齢人口密度 (2015 年)



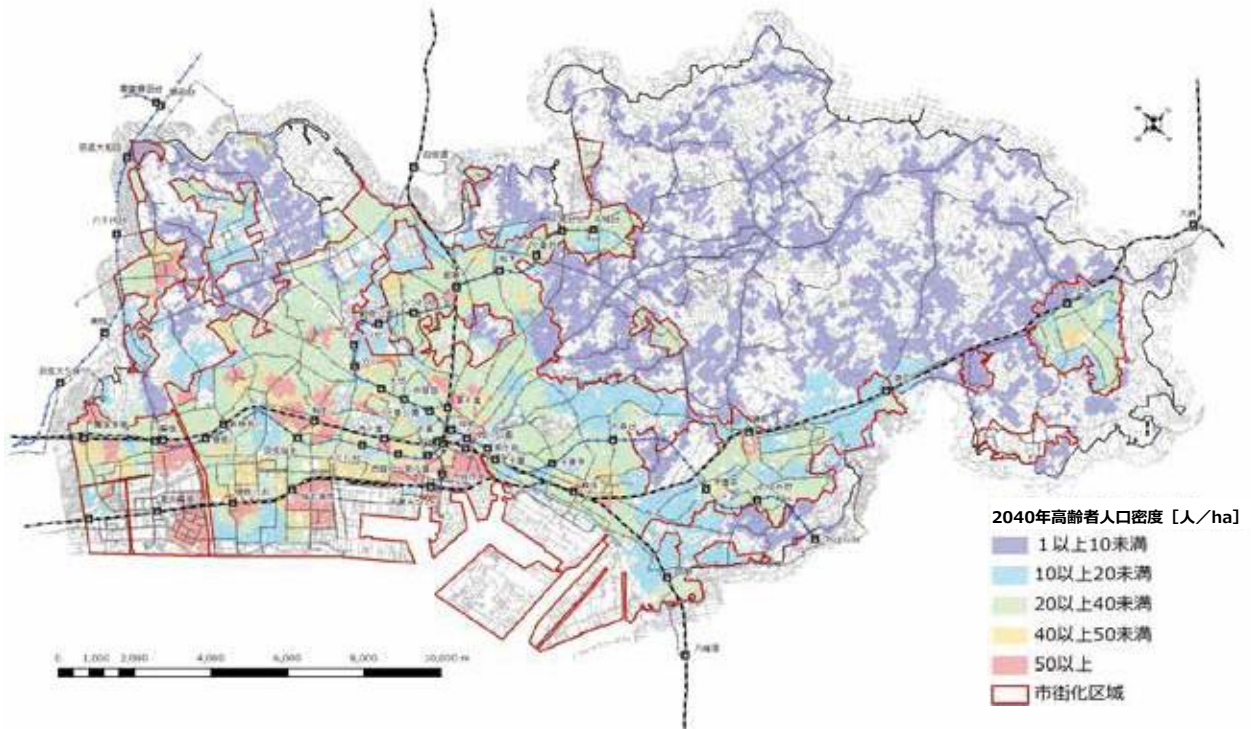
■ 図 2-13 生産年齢人口密度 (2040 年)



■ 図 2-14 高齢者人口密度（2015 年）



■ 図 2-15 高齢者人口密度（2040 年）



(2) 土地利用

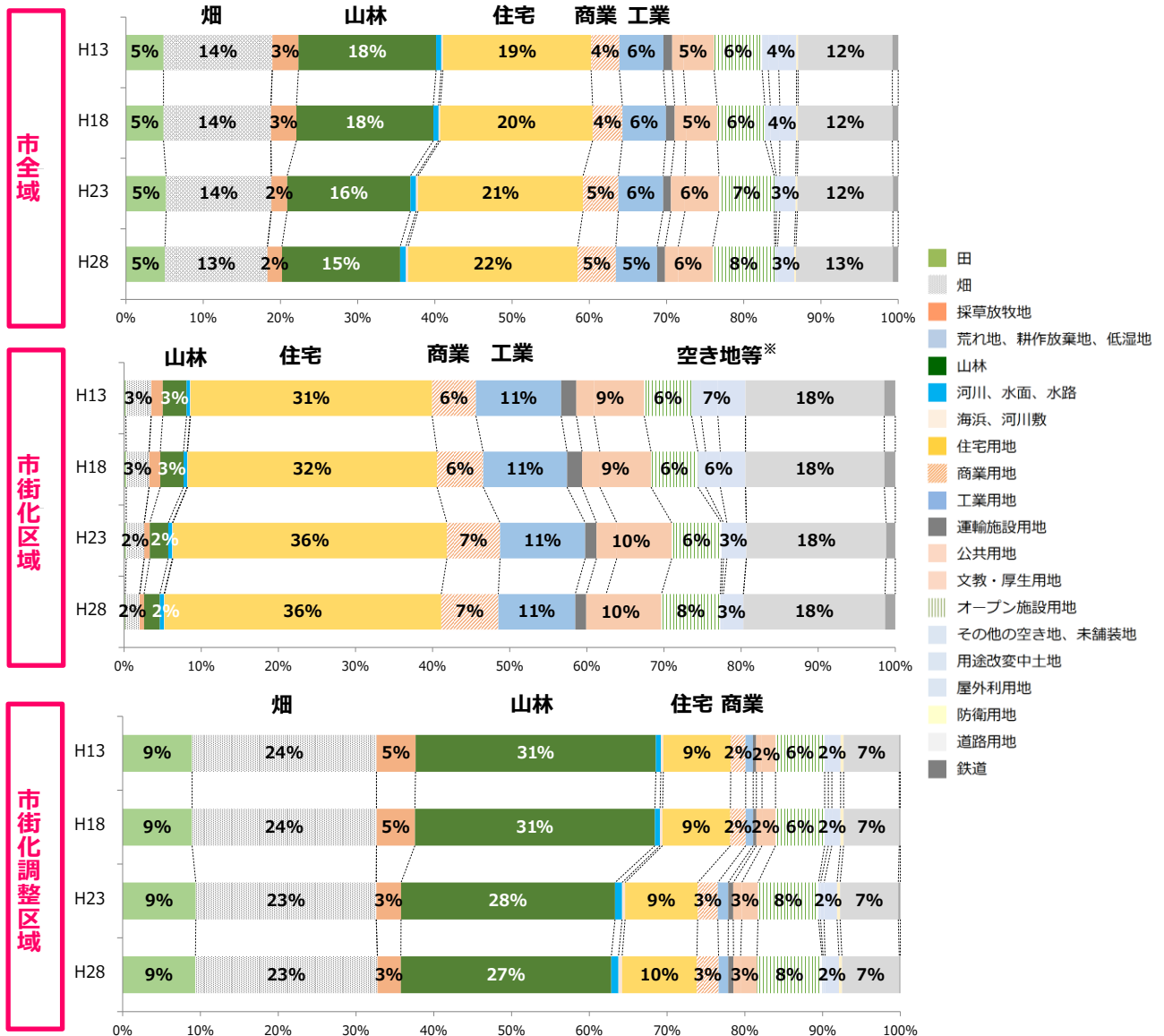
【全市の土地利用の状況】

市街化区域⁸では、住宅用地や商業用地が増加、山林や空き地等が減少しています。

市街化調整区域⁹では、山林は減少し、住宅用地や商業用地等が増加しています。

市街化区域・市街化調整区域ともに一定の開発需要が見られ、市街化調整区域においても開発地が拡大しています。

図 2-16 土地利用の変遷



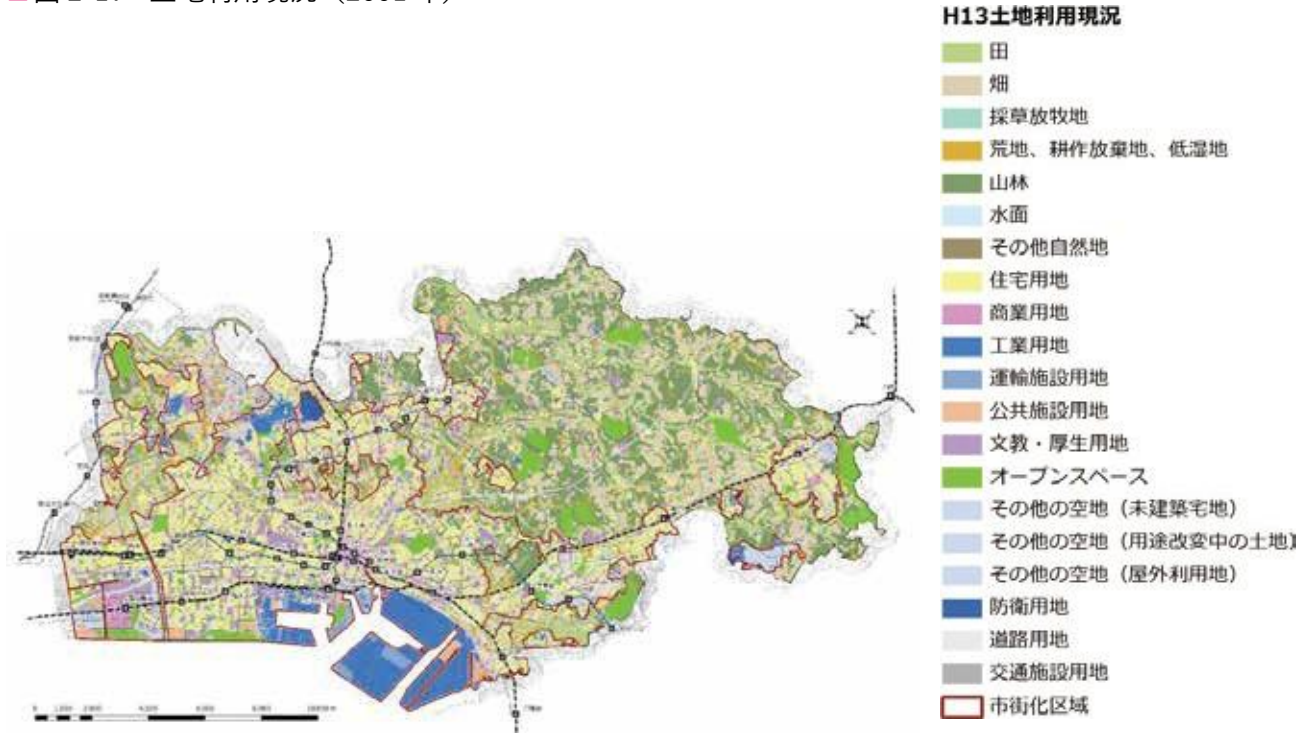
※空き地等は「その他の空き地、未舗装地」、「用途変更中土地」、「屋外利用地」の合計
※割合が5%以上の凡例のパーセンテージ、上位3つの面積実数を表示

都市計画基礎調査をもとに作成（数値はGISにより算出）

⁸ 市街化区域：道路・公園・下水道などの基盤整備についての公共投資を効率的に行いつつ、良質な市街地の形成を図る目的で都市計画区域を区分する区域区分制度により、優先的かつ計画的に市街化を進めるべきとされている区域

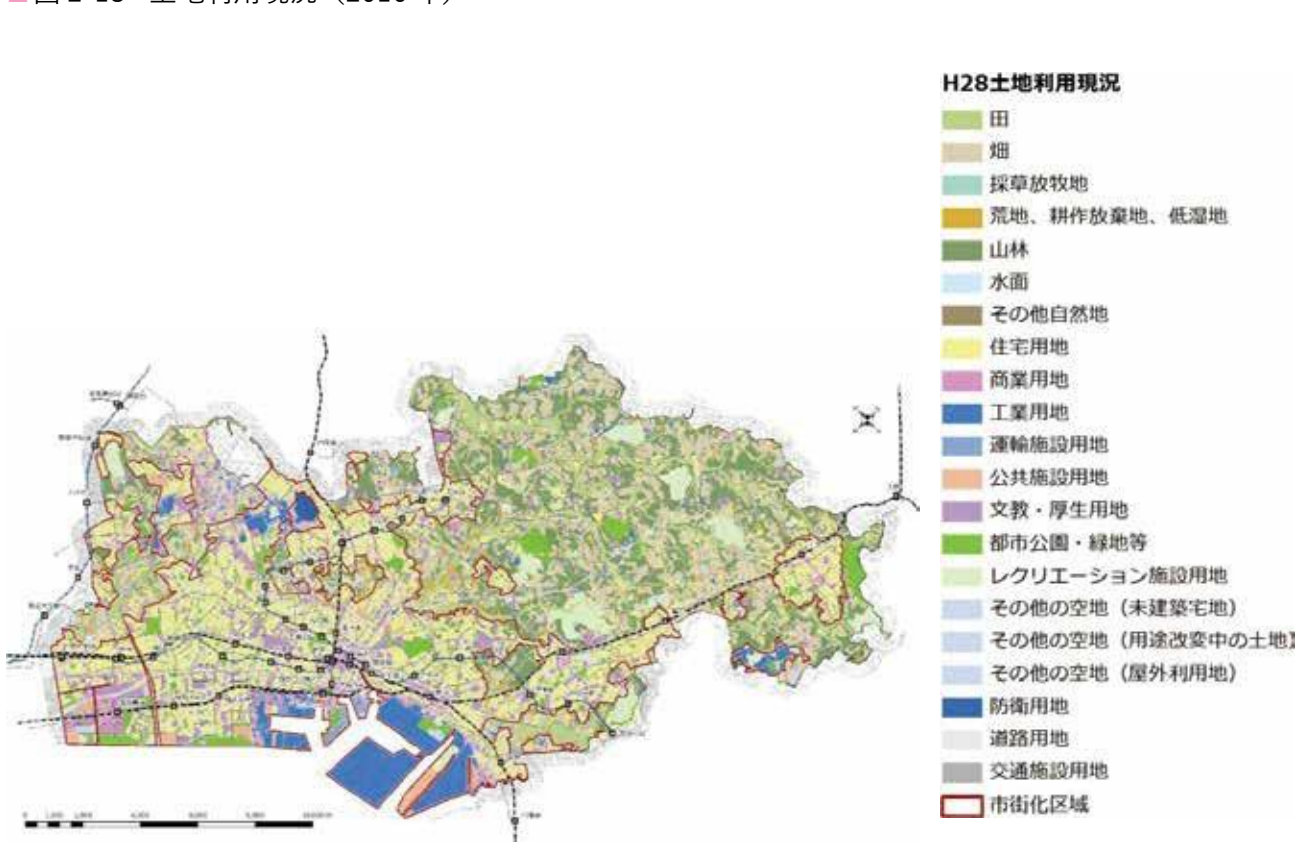
⁹ 市街化調整区域：上記の区域区分制度により、市街化を抑制すべきとされている区域

■ 図 2-17 土地利用現況（2001 年）



都市計画基礎調査（2001 年／平成 13 年）をもとに作成

■ 図 2-18 土地利用現況（2016 年）

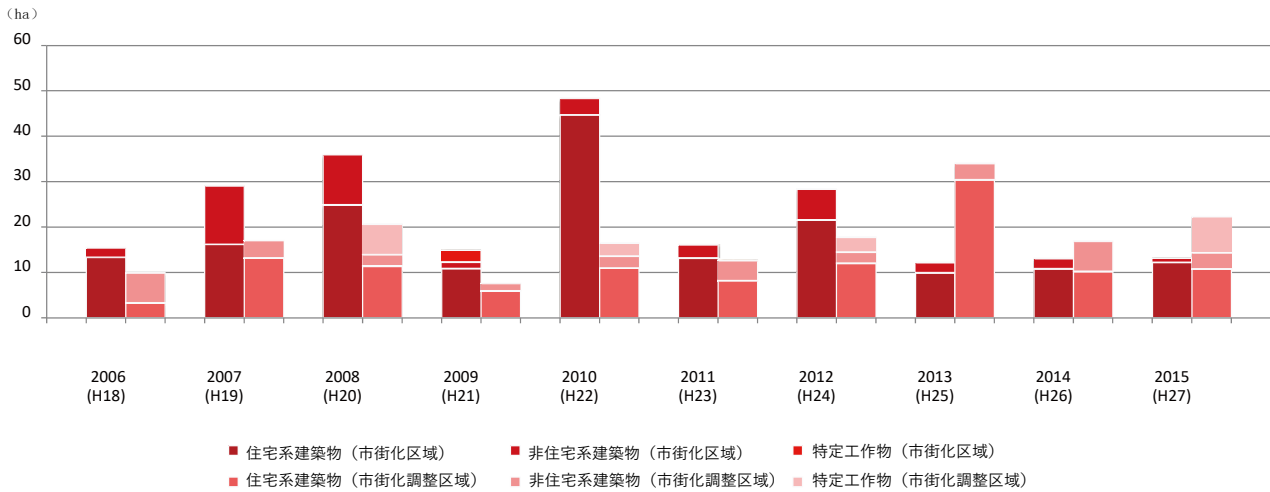


都市計画基礎調査（2016 年／平成 28 年）をもとに作成

【市街地の状況】

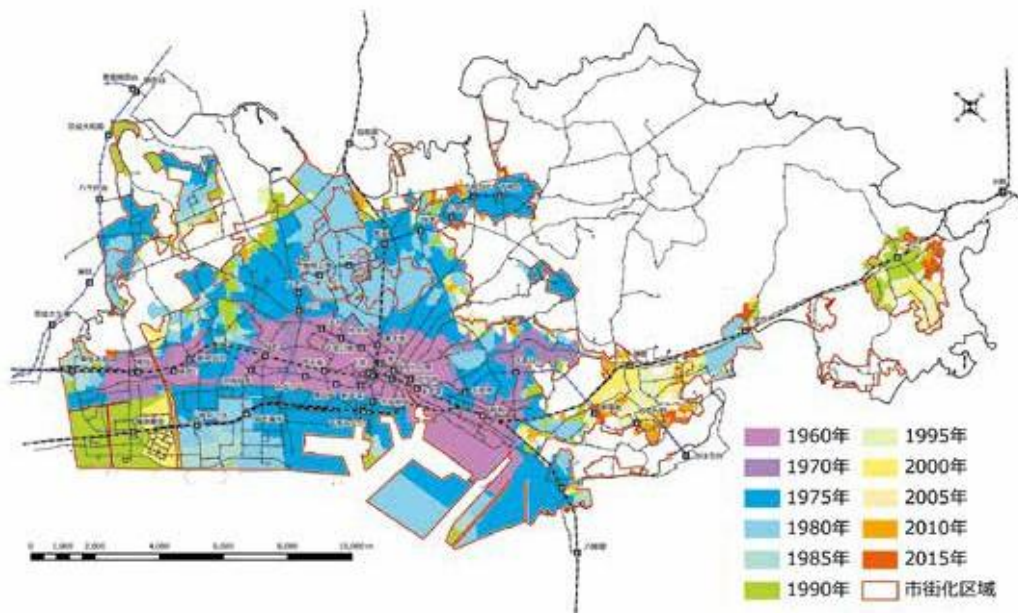
- ☞ 人口集中地区（D.I.D）¹⁰ 面積は拡大傾向にあります。また D.I.D 内人口密度は 1990 年頃まで減少傾向にありましたが、その後は横ばい又は微増傾向です。
- ☞ 市街化区域の人口密度は 1990 年以降一貫して増加しています。これより、本市の人口密度は市街化区域全体で増加していることがわかります。

■ 図 2-19 開発許可面積の変遷



出典：千葉市資料

■ 図 2-20 D.I.D 区域の変遷

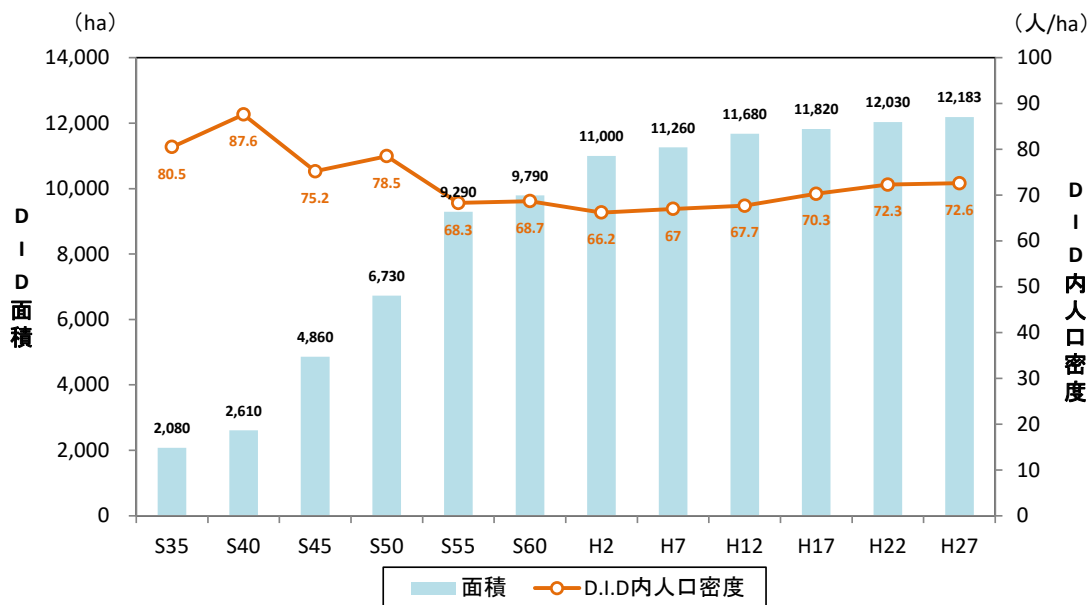


国勢調査をもとに作成

¹⁰ 人口集中地区（D.I.D）：国勢調査による基本単位区等を基礎単位として、以下の両方を満たす地域を「人口集中地区」とする

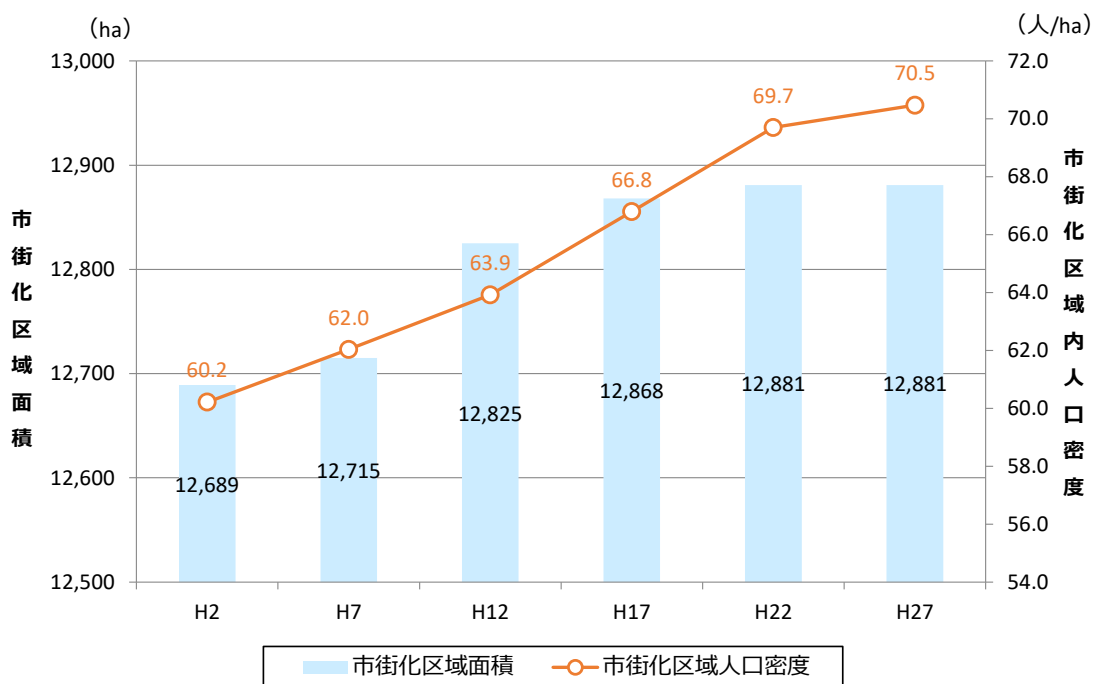
- (1) 原則として人口密度が 40 人/ha 以上の基本単位区等が市区町村の境域内で互いに隣接している
- (2) それらの隣接した地域の人口が国勢調査時に 5,000 人以上を有する

■ 図 2-21 D.I.D 面積及び D.I.D 内人口密度の推移



国勢調査をもとに作成

■ 図 2-22 市街化区域面積及び市街化区域内人口密度の推移



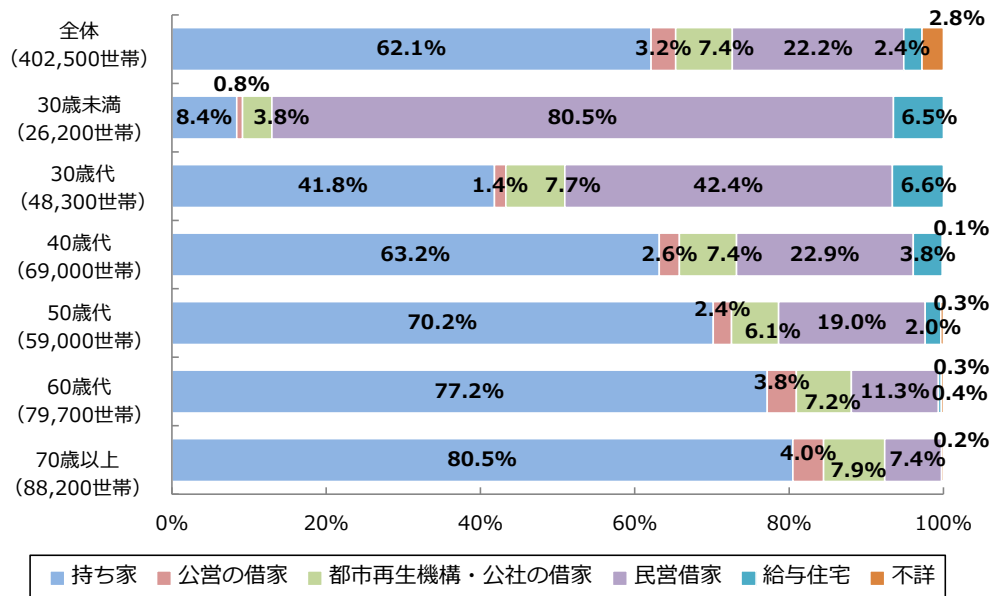
国勢調査をもとに作成

(3) 住宅と住まい方

【住宅の状況】

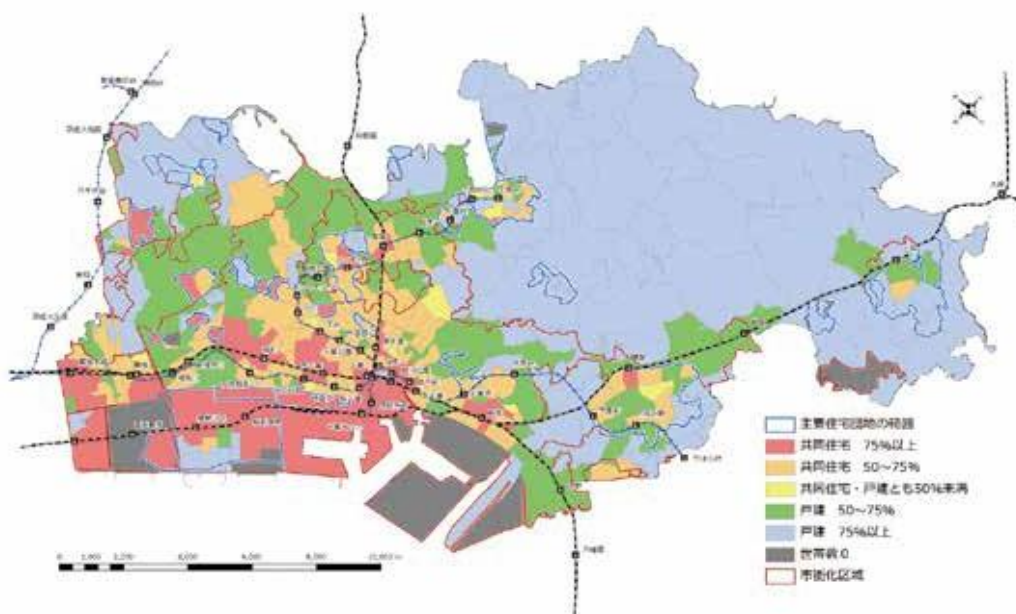
- ☞ 本市では、約6割の市民が持ち家に住んでいます。30歳代から持ち家の比率が高まり、70歳以上の高齢者の約8割が持ち家に住んでいます。
- ☞ JR総武線より海側や千葉駅周辺等では共同住宅が大半を占めます。
- ☞ 住宅団地にも「共同住宅が多い団地」と「戸建て住宅が多い団地」があります。

■ 図 2-23 世帯主年齢別所有関係別比率



住宅・土地統計調査（2013年／平成25年）をもとに作成

■ 図 2-24 共同住宅・戸建住宅の分布



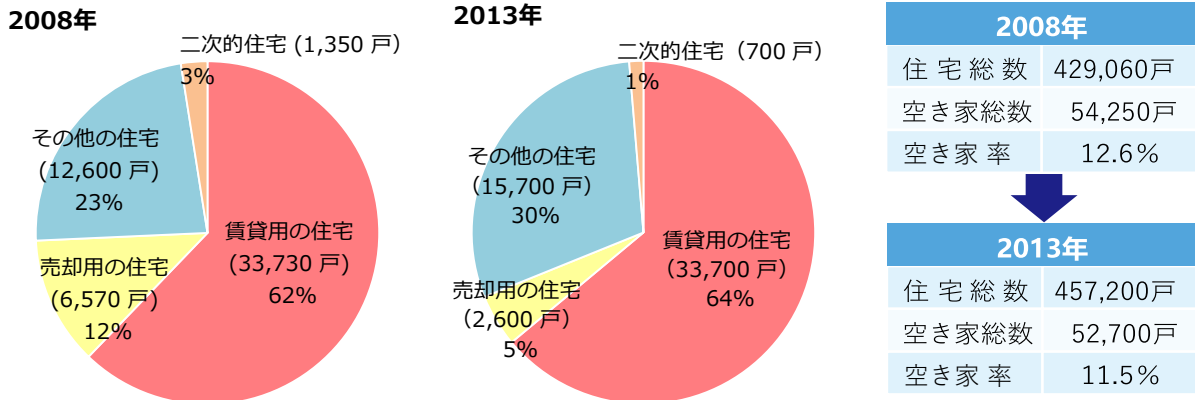
国勢調査（2015年／平成27年）をもとに作成

【空き家の状況】

☞本市の空き家は2008年から2013年で総数は減少していますが、内訳を見ると「その他の住宅」（別荘などの二次的住宅や賃貸用の住宅、売却用の住宅以外の空き家）は5年間で約3,000戸増えています。

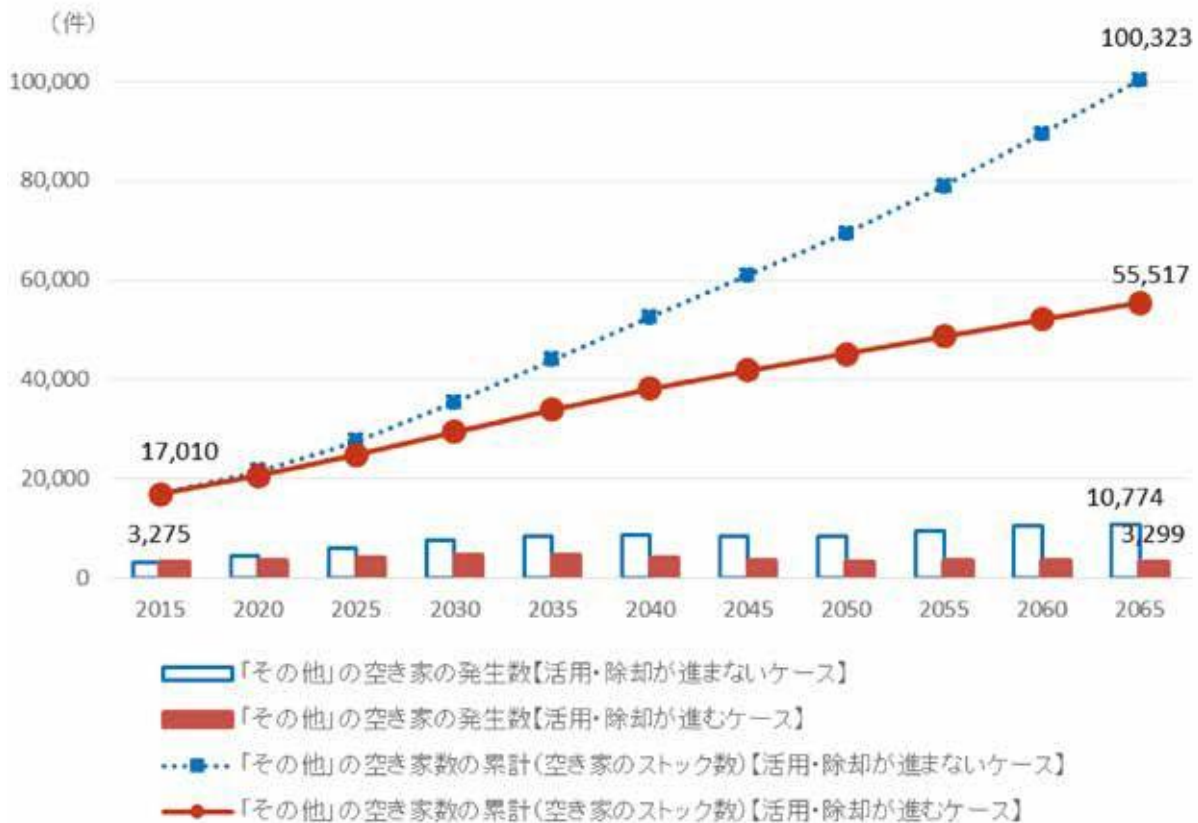
☞「その他の住宅」の将来推計を見ると、活用・除却が進まないケースでは2040年で5万戸（2015年時点の約3倍）、2060年で約9万戸（2015年時点の約5.3倍）となります。

■ 2-25 空き家の内訳の推移



住宅・土地統計調査（2008年／平成20年、2013年／平成25年）をもとに作成

■ 図2-26 空き家のうち「その他」の空き家（＝「その他の住宅」）の推計



出典：千葉市まち・ひと・しごと創生人口ビジョン・総合戦略2018改訂版（2018年／平成30年12月）

(4) 主要住宅団地の状況

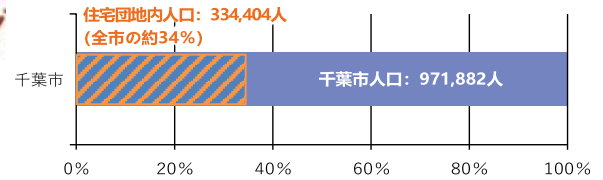
本市の主な住宅団地には、本市総人口の約3分の1にあたる約33万人が居住しています。

■ 図 2-27 主な住宅団地の分布



■ 図 2-28 住宅団地と千葉市全体の人口

(2015年/平成27年)



出典：千葉市住生活基本計画（2017年/平成29年7月）

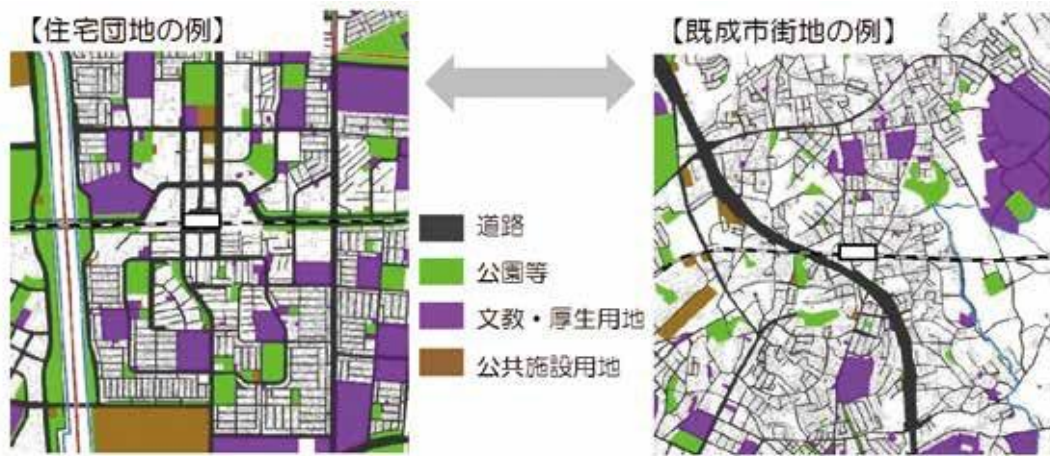
■ 表2-1 主な住宅団地の面積及び人口（人口は2015年/平成27年国勢調査小地域集計を基に算出した人口）

No.	名称	面積 (ha)	H27 人口 (人)	No.	名称	面積 (ha)	H27 人口 (人)
1	大宮台団地	66.8	4,234	17	大椎台団地	20.6	2,310
2	こてはし台団地	84.0	6,197	18	西小中台団地	16.4	1,900
3	横戸台団地	19.8	1,417	19	稲毛ファミリーハイツ	12.7	2,926
4	小倉台団地	83.2	6,191	20	千葉ガーデンタウン	9.9	7,867
5	稲毛海岸地区	75.8	8,714	21	幕張ベイトウン	110.1	25,269
6	千草台団地	22.2	3,313	22	大木戸台団地	15.9	1,715
7	千城台団地	222.9	17,504	23	東千葉ハイツ	20.3	4,161
8	花見川団地	81.2	12,885	24	角栄団地	55.2	3,828
9	あやめ台団地	19.4	3,450	25	東南部団地（おゆみ野）	600.3	47,874
10	幸町団地	79.6	11,936	26	あすみが丘（土気南）	315.3	20,764
11	さつきが丘団地	77.2	8,524	27	にれの木台団地	20.7	3,280
12	みつわ台団地	146.2	13,683	28	ガーデンプラザ新検見川	10.2	3,291
13	海浜ニュータウン	719.6	81,790	29	御成台団地	56.7	2,437
14	若松台団地	42.0	3,039	30	千葉寺青葉の森の街	55.9	10,214
15	北大宮台団地	17.8	1,295	31	み春野	29.9	3,303
16	都賀の台	43.8	3,132	32	あすみが丘東（土気東）	86.9	5,961

都市計画基礎調査（2016年/平成28年）、千葉市土地区画整理事業一覧図、UR都市機構HPをもとに作成
 （※面積はGISによる計測値であり、実際の開発面積とは異なる）

- 住宅団地内には、道路・公園等のインフラや教育・公共公益施設等の既存ストック¹¹が計画的に整備されています。
- 住宅団地の多くは、一定の時期に同世代が入居したため、開発から40～50年が経過した現在、住宅の老朽化や居住者の高齢化が顕著に進んでいます。

■ 図 2-29 住宅団地とそれ以外の市街地における公共施設の整備状況

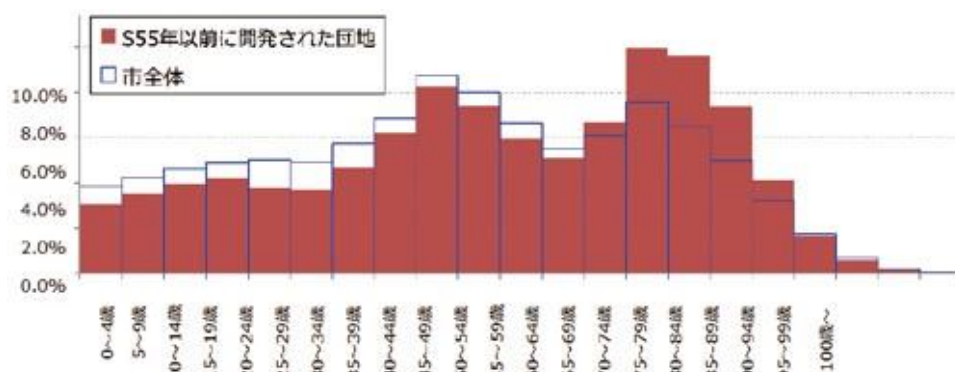


都市計画基礎調査（2016年／平成28年）をもとに作成

■ 図 2-30 既存ストックの例（左：団地内の保育所、右：団地内のバスロータリー）



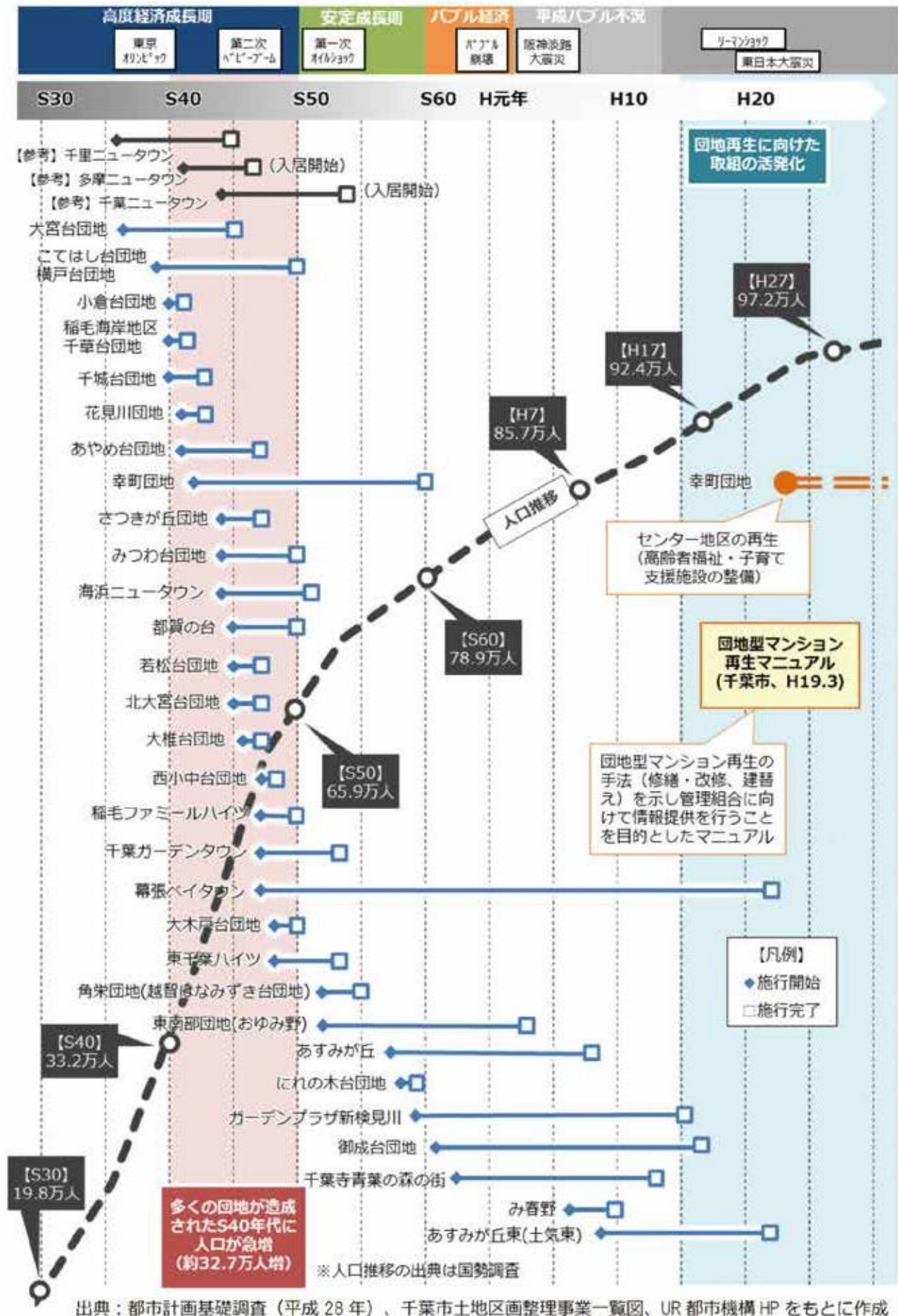
■ 図 2-31 1980年（昭和55年）以前に開発された住宅団地の5歳階級別の年齢構成比



国勢調査（2015年／平成27年）をもとに作成

¹¹ ストック：「整備された社会資本」のこと。ストック【stock】、在庫品、蓄えておくこと、国富・資本など、ある一時点に存在する経済数量から。

■ 図 2-32 本市の主な住宅団地の変遷



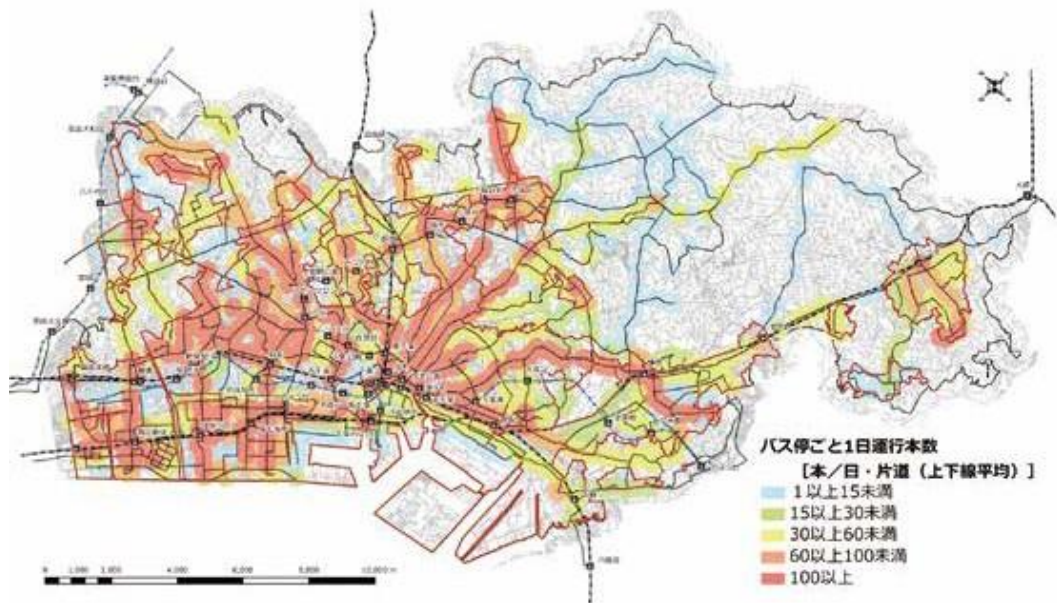
都市計画基礎調査(2016年/平成28年)、千葉市土地区画整理事業一覧図、UR都市機構HPをもとに作成

(5) 交通

【公共交通の状況】

- ☞ JR、私鉄、千葉都市モノレール、路線バスによる公共交通網が形成されています。
- ☞ JR、私鉄は、主に市内と都内や県内房総各方面を結んでいます。
- ☞ 千葉都市モノレールは、主に市内陸部の住宅団地と鉄道駅を結んでいます。
- ☞ 路線バスは、駅と主要な施設や人口が集積した住宅団地などを結ぶように運行されており、市街化区域内を中心に運行頻度の高い路線があります。
- ☞ 公共交通の乗車人員数は、近年微増しています。

■ 図 2-33 バス停ごと1日運行本数とバス停からの徒歩圏（2017年時点）



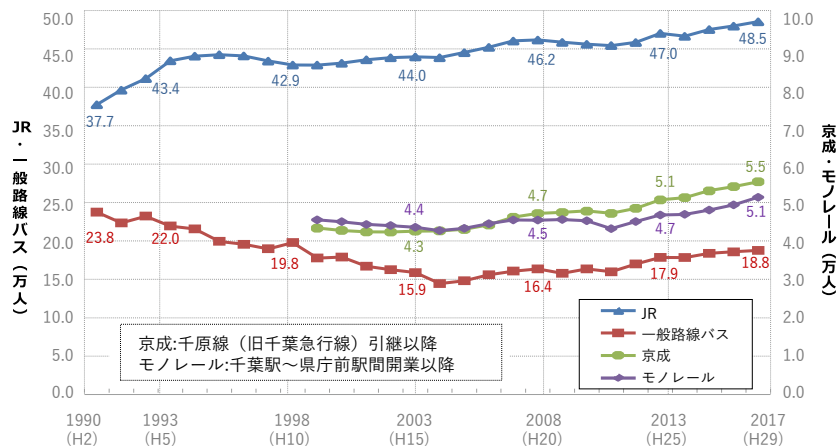
各時刻表をもとに作成

※バス停からの徒歩圏は「都市構造の評価に関するハンドブック」(2014年/平成26年8月、国土交通省都市局)より300mに設定

【参考】バスの運行本数片道30本/日のイメージ（概ねピーク時3本以上）

	6時	7時	8時	9時	10時	11時	12時	13時	14時	15時	16時	17時	18時	19時	20時	21時	22時	合計
上り	2	3	3	2	1	2	1	2	1	2	2	2	2	2	2	1	0	30
下り	0	2	2	2	2	1	2	1	2	2	1	2	3	3	2	2	1	30
合計	2	5	5	4	3	3	3	3	3	4	3	4	5	5	4	3	1	60

■ 図 2-34 公共交通における1日平均乗車人員数の推移（1990年度～2017年度）

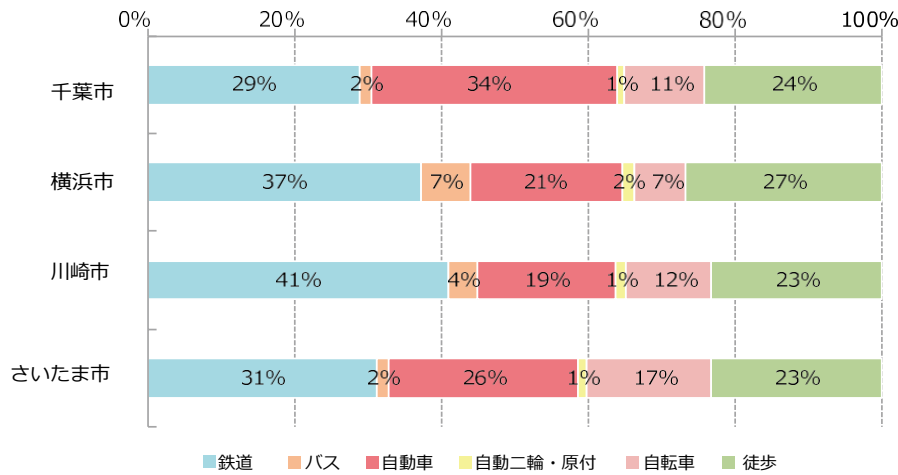


千葉市統計書等をもとに作成

【交通手段の状況】

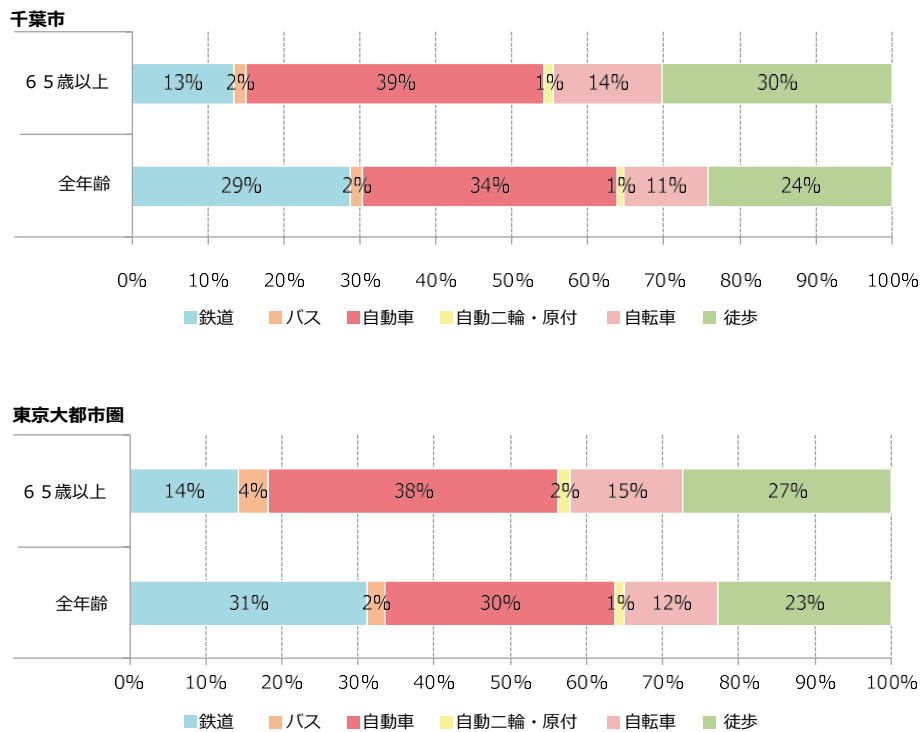
- 市内の交通手段は、自動車利用が全体の34%を占めており、首都圏の他政令市と比べて高い水準になっています。
- 交通手段を年代別に見ると、65歳以上の自動車利用が全体の39%を占めており、東京都市圏と比べて高い水準になっています。

■ 図 2-35 都市別代表交通手段分担率の状況



全国都市交通特性調査（2015年／平成27年）をもとに作成

■ 図 2-36 年代別の代表交通手段分担率の状況

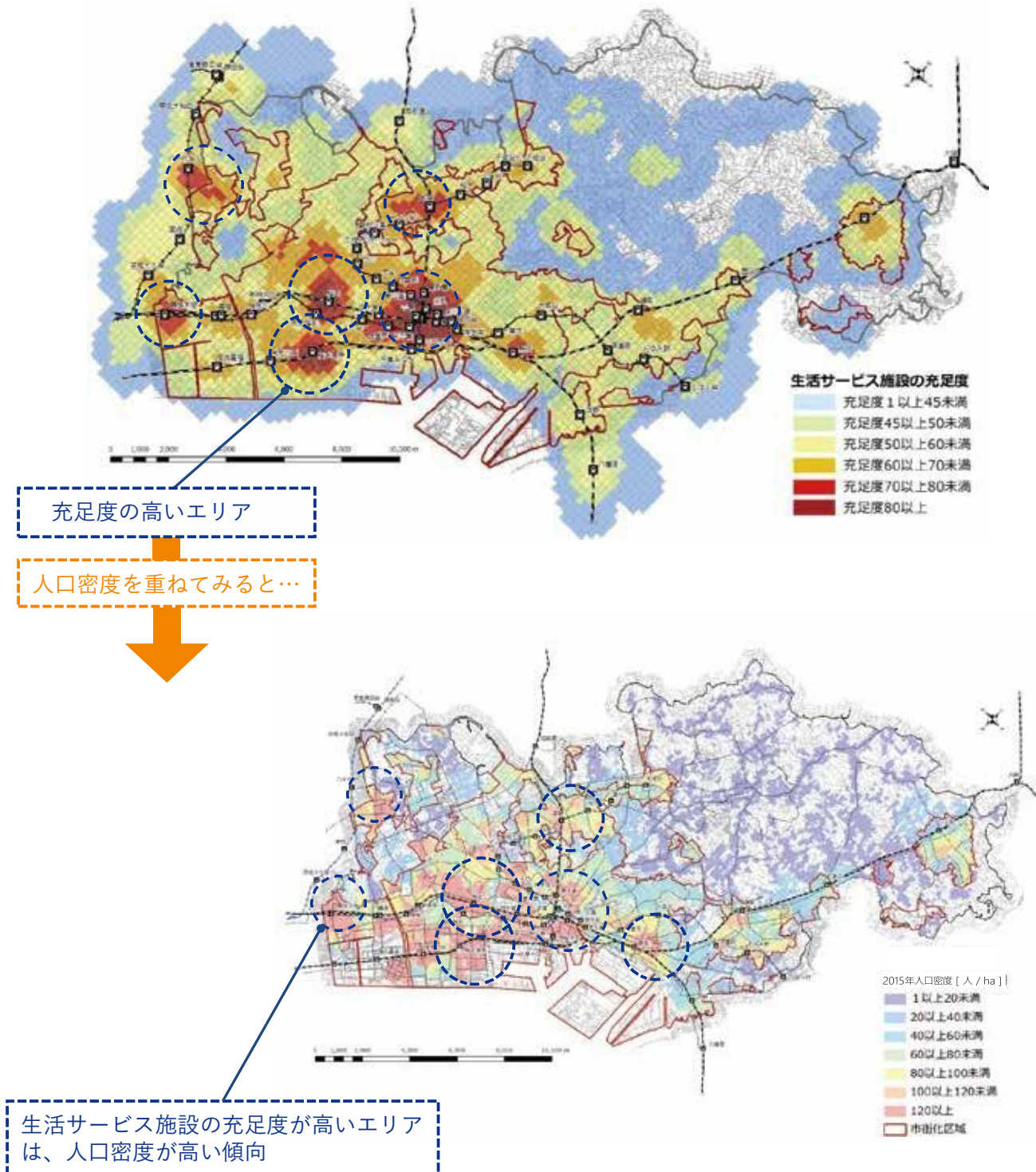


全国都市交通特性調査（2015年／平成27年）をもとに作成

(6) 生活サービス施設の分布

- ☞ 日常生活を支えるスーパーや診療所、通所系の介護施設、保育園などの身近な施設（生活サービス施設）は、それぞれ市内の広範囲に立地しています。
- ☞ 各種の生活サービスが一通り揃っているエリアの多くは、駅周辺や住宅団地となっています。
- ☞ 「生活サービス施設の充足度が高いエリア」は、「人口密度が高いエリア」と概ね一致します。

■ 図 2-37 徒歩圏を考慮した生活サービス施設の充足度



【生活サービス施設の充足度評価の考え方】

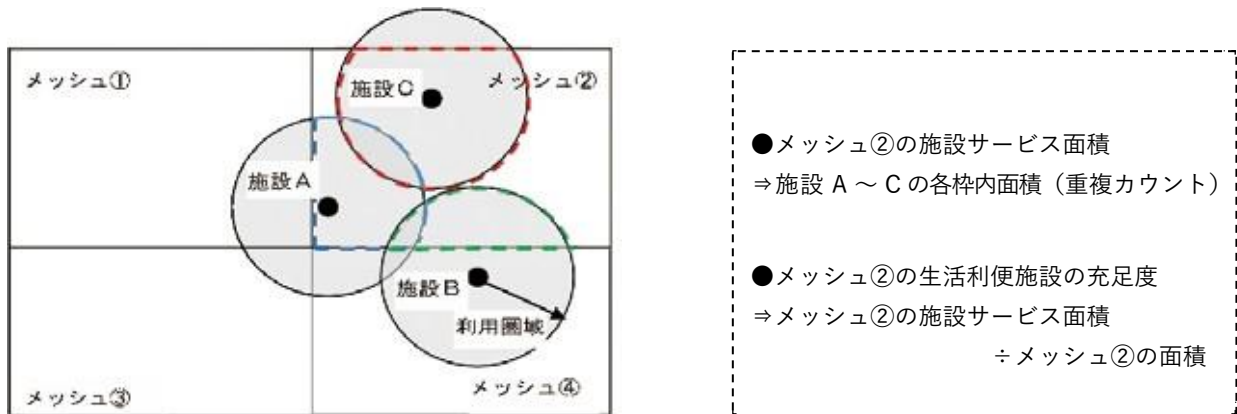
生活利便性については、医療・福祉・子育て・商業の4種別の施設からの徒歩圏（半径 800m）に含まれる区域を抽出し、4種別全ての圏域内に含まれるエリアが、生活利便性の高いエリアとしています。これら各種生活サービス施設の徒歩圏に含まれるエリアの中でも、同種の施設が複数近接しているような施設の立地密度が高いエリアは、より生活利便性が高い区域であると考えられます。

こうした施設の立地及びサービス圏域の重なりを考慮した、生活サービス施設の充足度を250mメッシュごとに算出し、充足度の高い区域を「特に生活サービス施設の充足度が高いエリア」として評価しています。

（※図面では1メッシュ（250m四方の区画）に占める施設サービス面積の割合を偏差値化し、充足度として表示）

※施設からの徒歩圏は「都市構造の評価に関するハンドブック」（2014年／平成26年8月、国土交通省都市局）より800mに設定

■ 図 2-38 生活サービス施設の充足度算出の考え方

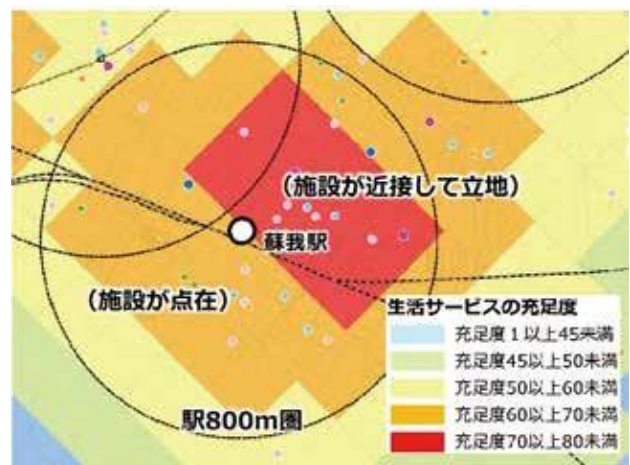


【主要駅周辺（800m 圏）の施設数・充足度】

区分	駅名	施設数	充足度
都心	千葉駅	74	91.7
	海浜幕張駅	27	56.7
	蘇我駅	32	63.7
重要地域拠点	幕張駅	31	62.4
	稲毛駅	50	75.4
	都賀駅	36	67.2
	鎌取駅	24	56.7
地域拠点	幕張本郷駅	39	66.1
	新検見川駅	23	60.7
	西千葉駅	38	72.8
	検見川浜駅	24	62.3
	稲毛海岸駅	44	74.6
	誉田駅	14	50.3
	土気駅	22	57.5
	浜野駅	18	54.1
	千城台駅	19	56.9

※充足度上位 5 駅に着色

【例：蘇我駅周辺】

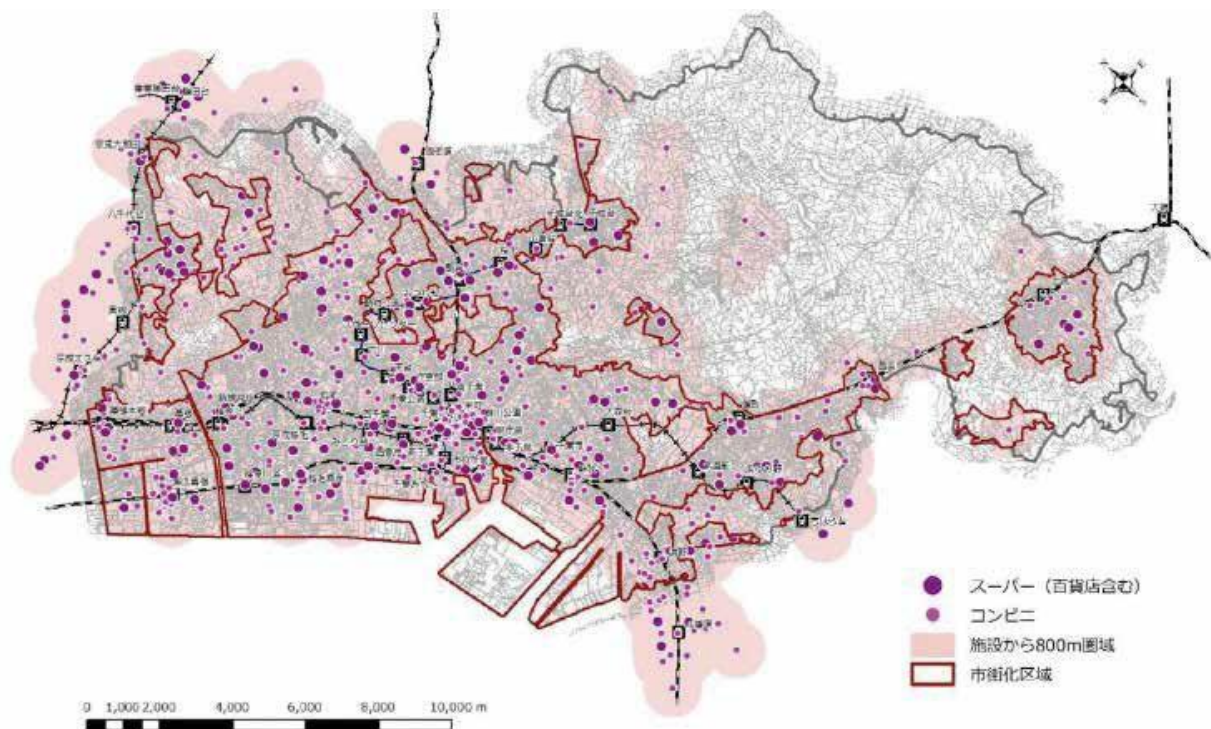


※生活サービス施設としては、商業（スーパー、コンビニ）、医療（病院、診療所）、福祉（あんしんケアセンター、通所系施設、小規模多機能型居宅介護施設）、子育て（幼稚園・保育所）を対象とした。

参 考

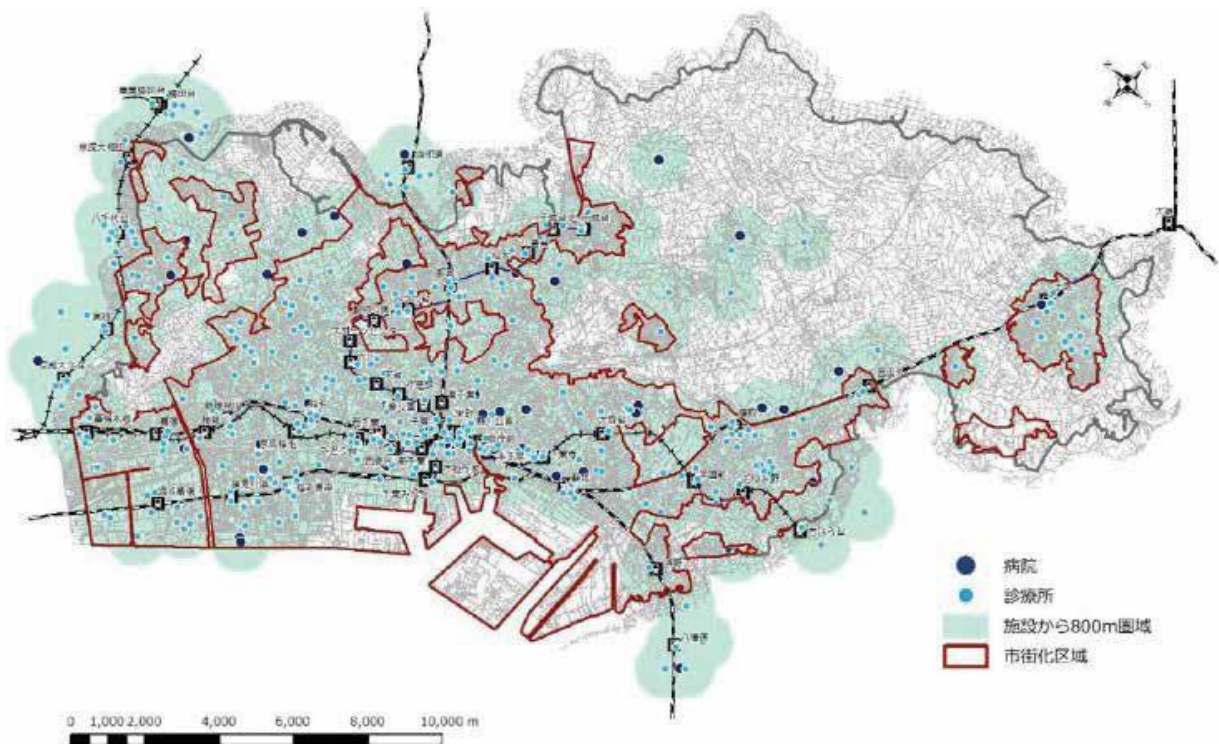
各施設の分布状況

■ 図 2-39 商業施設



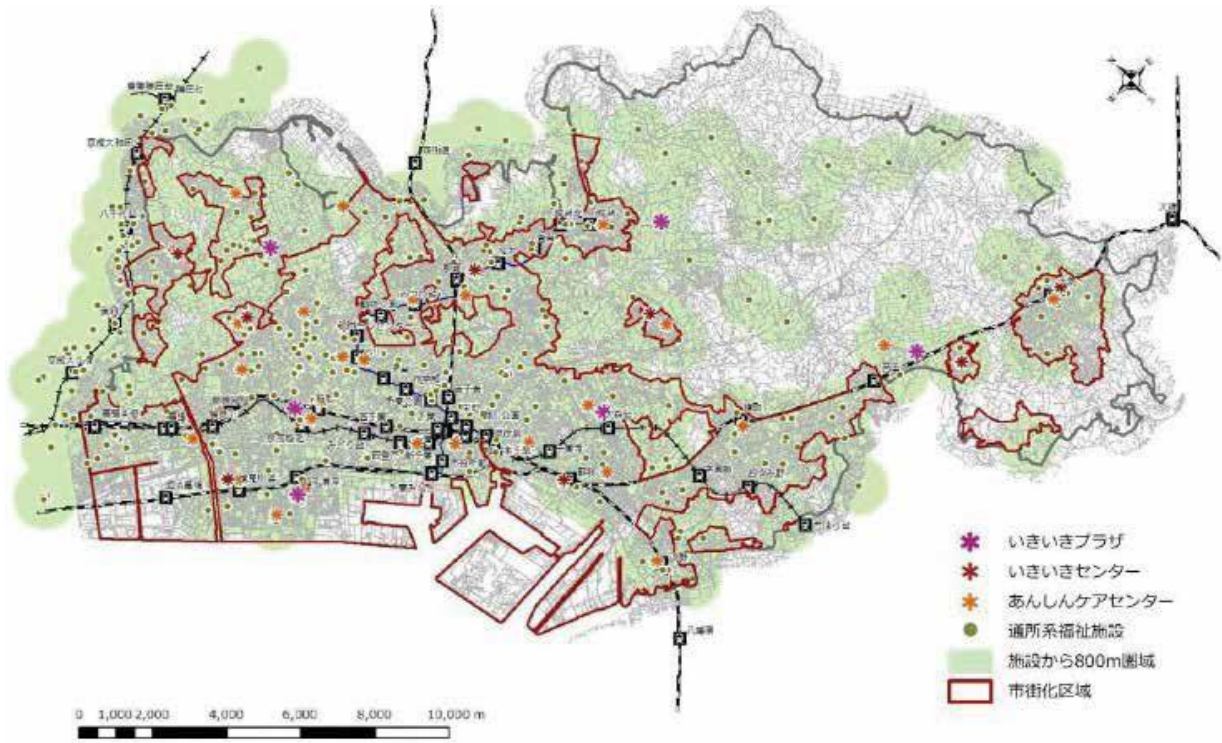
東洋経済スーパーマーケット総覧（2015年／平成27年）、iタウンページ（2016年／平成28年）をもとに作成

■ 図 2-40 医療施設



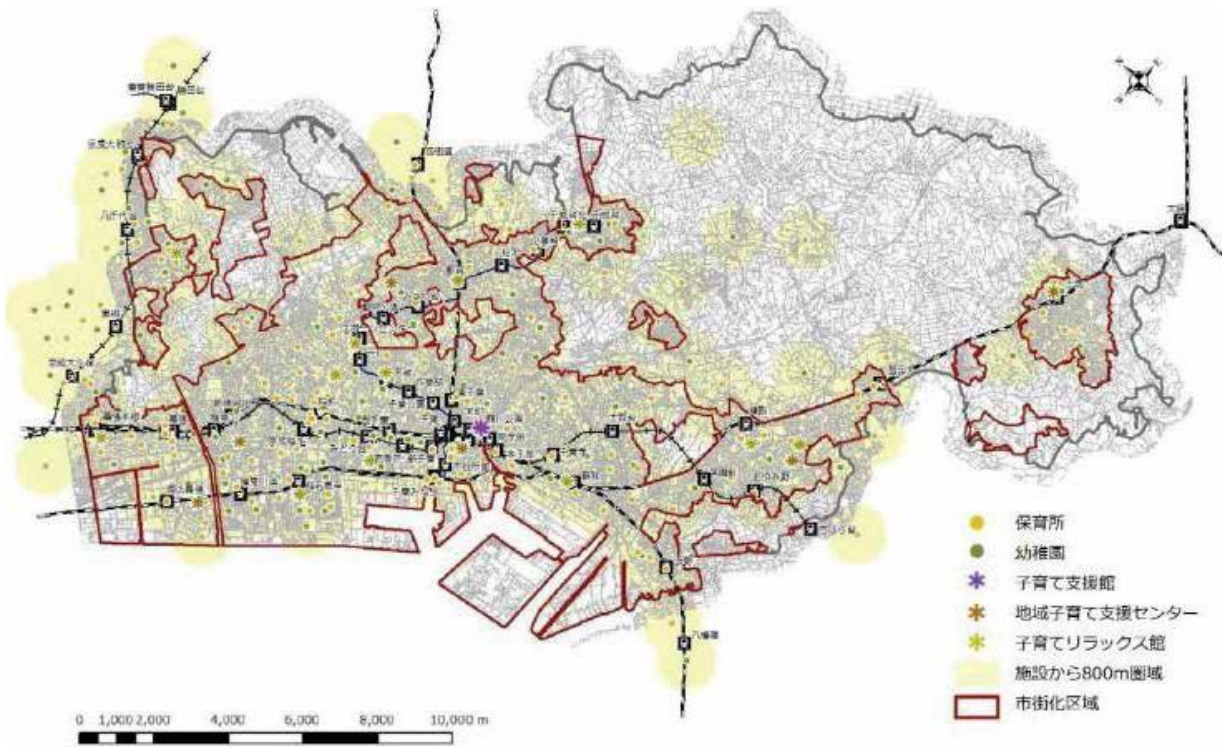
ちば医療ナビ（2016年／平成28年）をもとに作成

■ 図 2-41 高齢者福祉施設



千葉市事業所一覧（2016年／平成28年）をもとに作成

■ 図 2-42 子育て支援、教育・保育施設

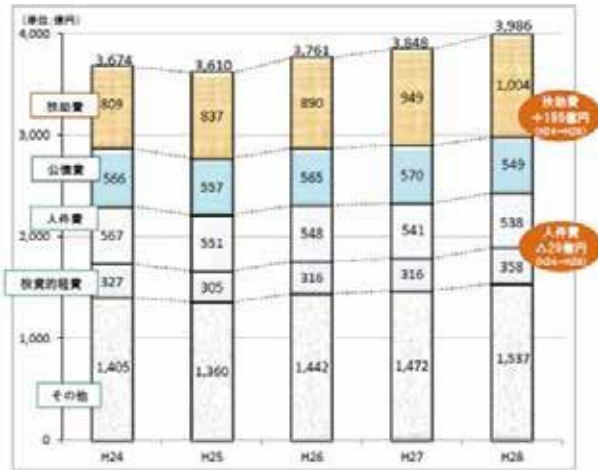


公共施設位置情報（2016年／平成28年）をもとに作成

(7) 財政・公共施設

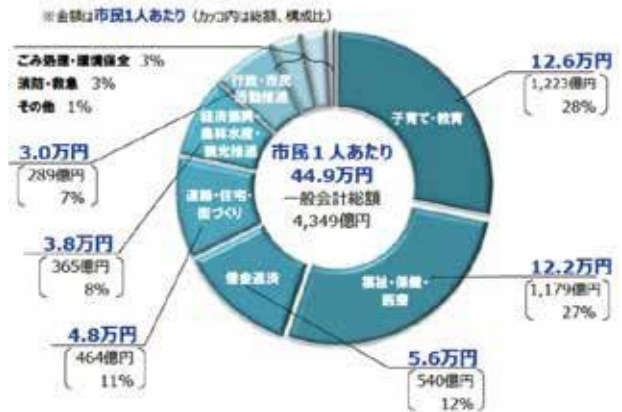
- ☞ 一般会計の歳出決算は年々増加し、2016年度決算は、過去最大規模となりました。
- ☞ 過去5年間では、職員給与などの人件費が減額となったものの、児童福祉費などの扶助費が増額となっています。
- ☞ 主な高齢者関係の事業費は、今後も増加していく見込みです。

■ 図 2-43 歳出総額と主な内訳の推移 (一般会計)



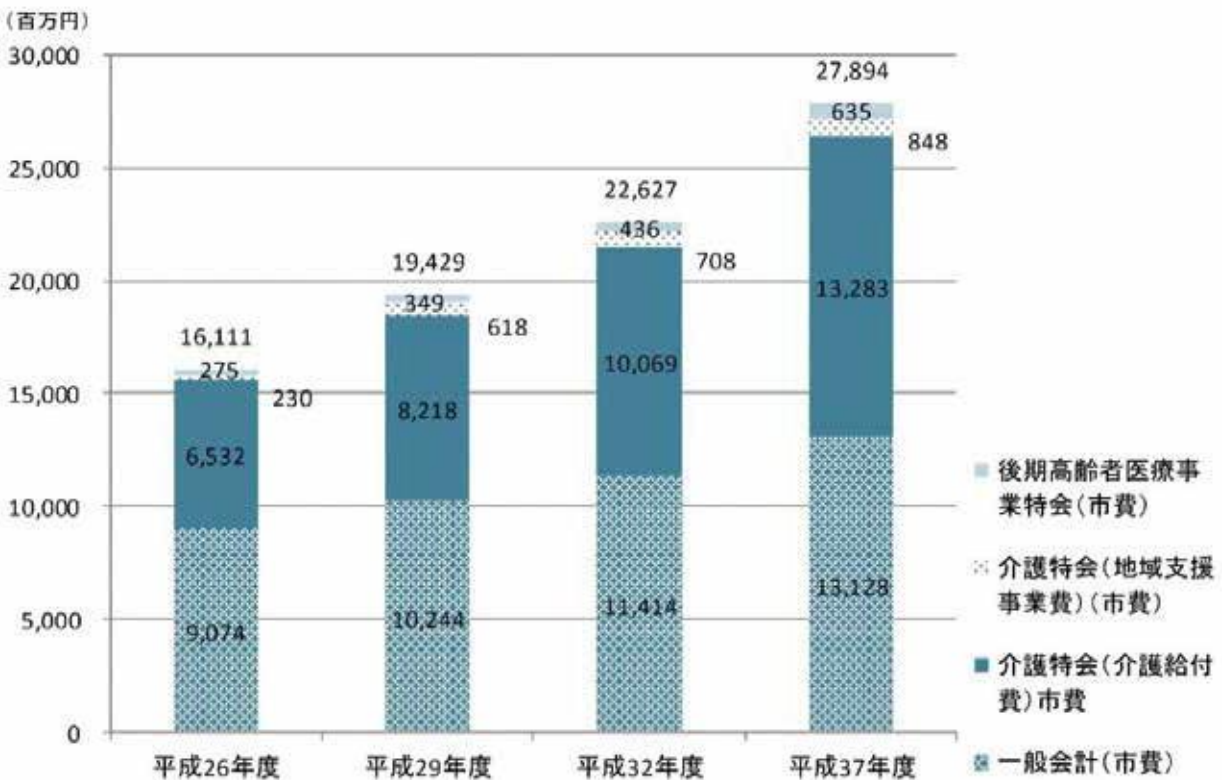
出典：千葉市財政の概要 (2018年/平成30年7月)

■ 図 2-44 市の支出 (2017 / H29 決算)



出典：みんなの財政～平成29年度決算～ (2018年/平成30年10月)

■ 図 2-45 主な高齢者関係事業費の推計 (市費ベース概算)

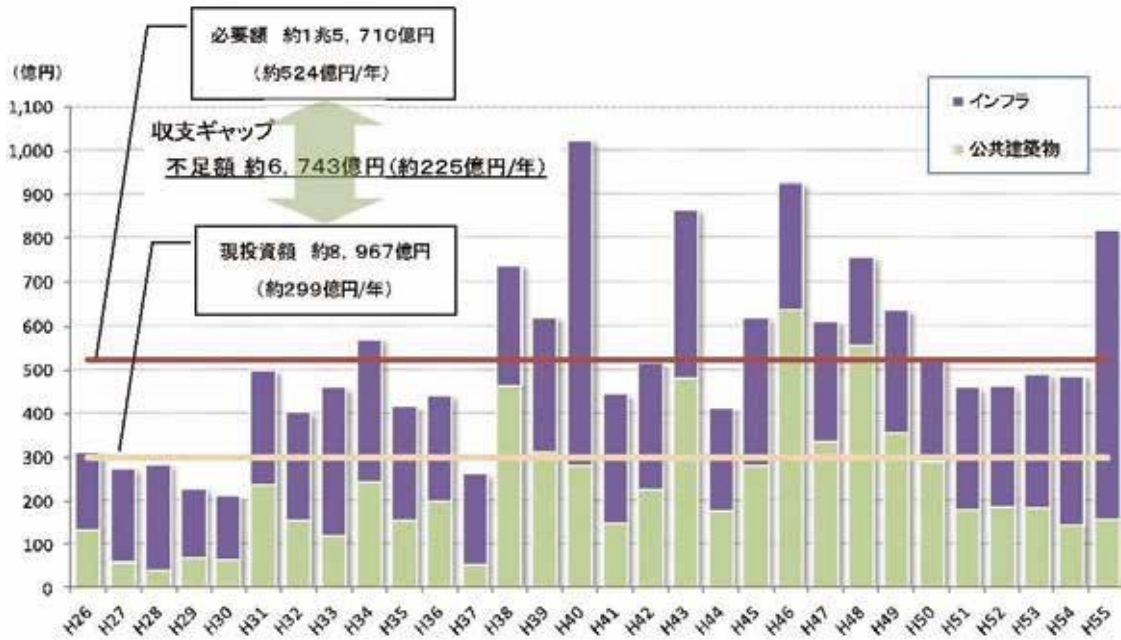


注：2014年度(平成26年度)は実績値、2017年度(平成29年度)以降は推計値。人件費、事務費及び歳出金は除く。
出典：千葉市中長期的な高齢者施策の指針 (2016年/平成28年2月)

道路・橋梁・下水道などのインフラや公共の建築物の多くが高度成長期に建設されたものであり、老朽化が進行しています。今後、更新すべきインフラが増加していくことになります。

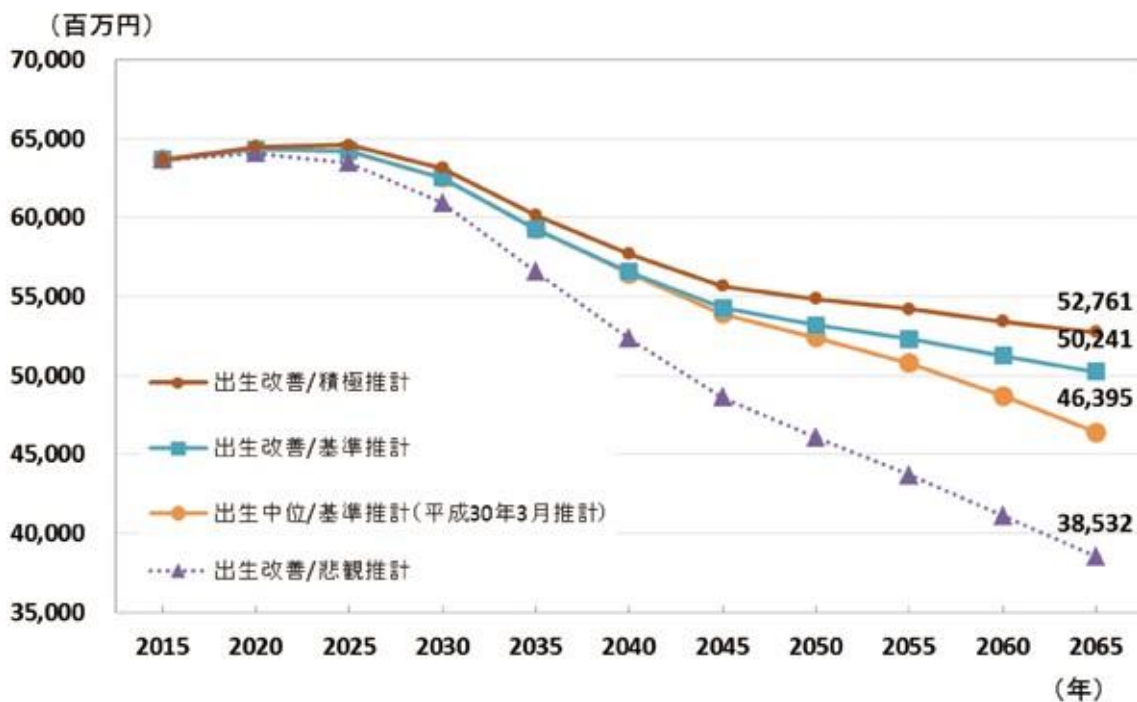
一方で生産年齢人口の減少により、本市の収入となる個人市民税額は2020年以降減少していく見込みです。

■ 図 2-46 公共施設等（公共建築物・インフラ）の更新費用の見通し



出典：千葉市公共施設等総合管理計画（2015年／平成27年5月）

■ 図 2-47 個人市民税額の概算

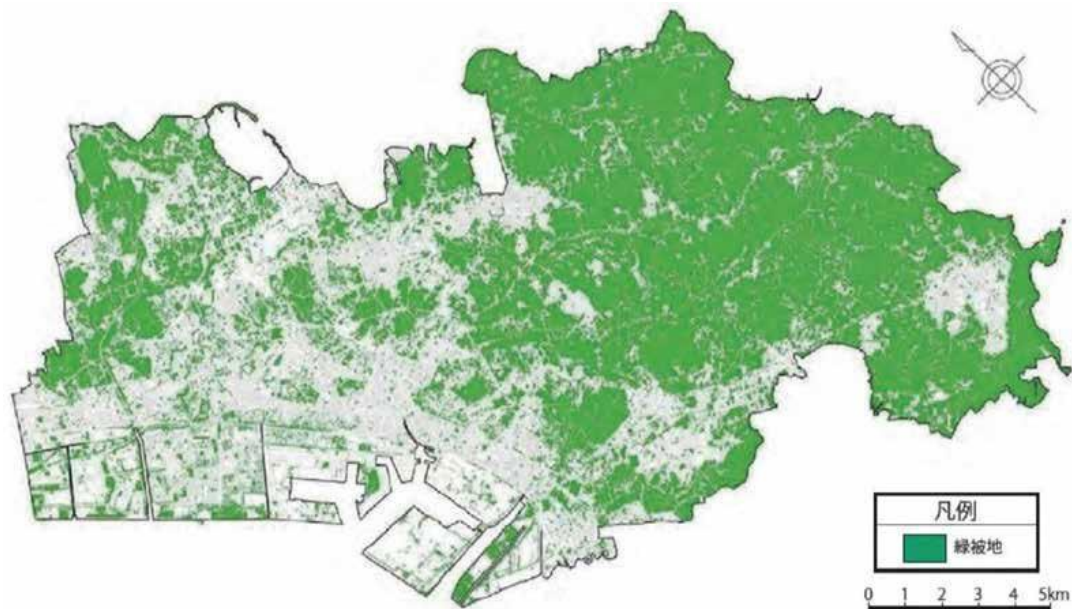


出典：千葉市まち・ひと・しごと創生人口ビジョン・総合戦略2018改訂版（2018年／平成30年12月）

(8) 緑

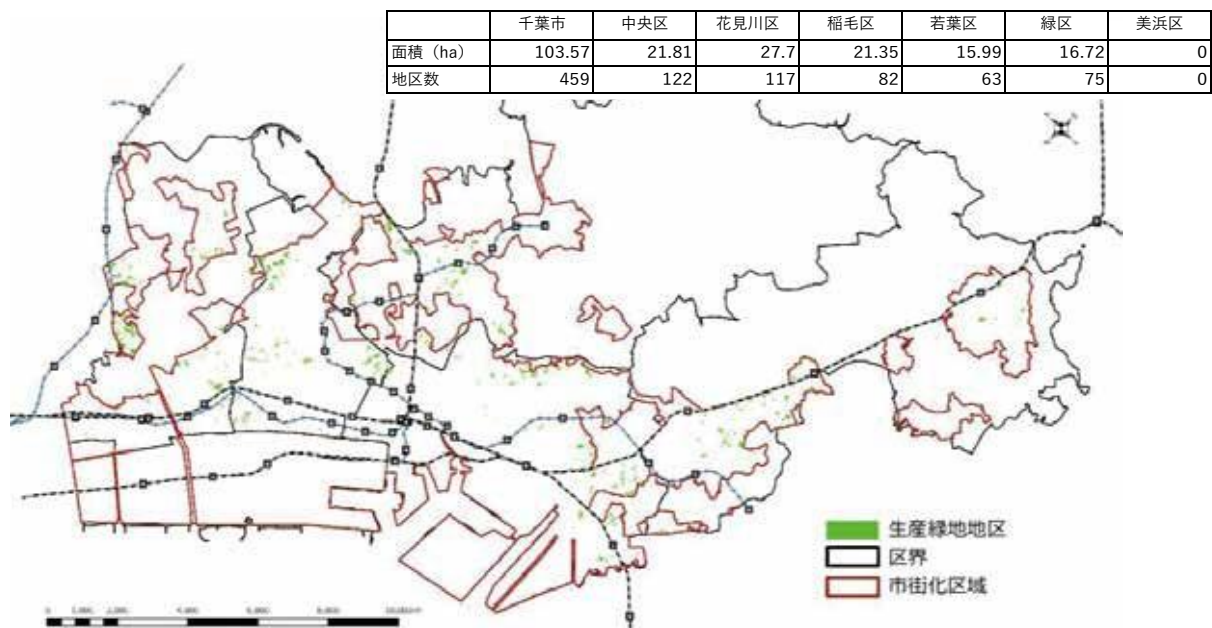
本市における緑被地の割合は、1993年で49.2%、2009年で約48.4%と微減に納まっています。市域の約半分が緑であり、緑被率が高いことは本市の貴重な財産のひとつです。また、生産緑地が、美浜区以外に点在しています。

■ 図 2-48 緑被の状況 (2009年5月)



出典：千葉市新基本計画 (2012年/平成24年3月)

■ 図 2-49 生産緑地地区の状況 (2016年3月)

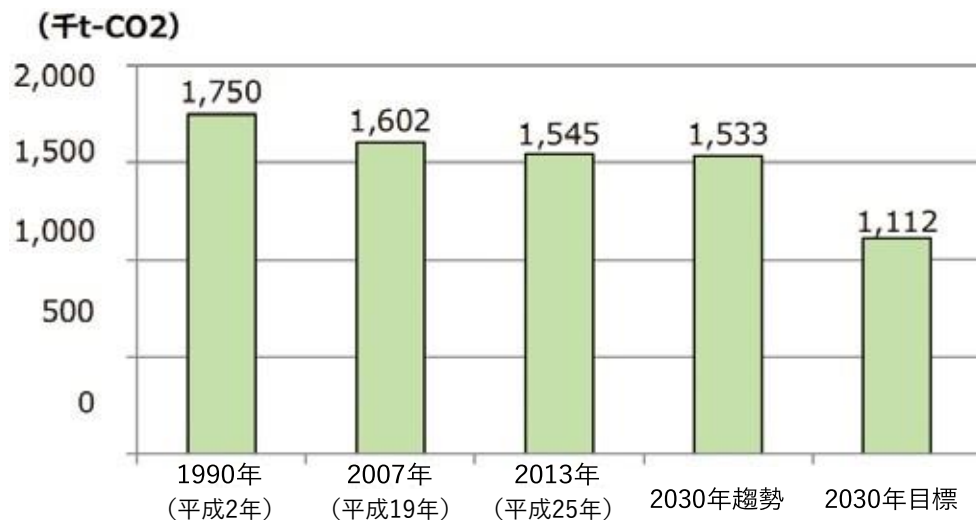


千葉市の都市計画 (2016年/平成28年3月) をもとに作成

(9) 低炭素

本市における運輸部門の二酸化炭素排出量は車両台数減少や小型化、低燃費化などの効果で減少していますが、将来的な目標（2030年度）に向けては、今後も施策を進めていくことが求められます。

■ 図 2-50 千葉市の運輸部門における二酸化炭素排出量の将来見通しと目標



千葉市地球温暖化対策実行計画 改定版（2016年／平成28年10月）をもとに作成

■ 表 2-2 千葉市自動車保有台数の推移と将来保有台数推計（単位：台）

	平成 22 年 (2010 年)	平成 25 年 (2013 年)	平成 42 年 (2030 年)	伸び率*
総数	458,374	469,614	470,300	-
貨物	40,510	40,489	40,000	0.988
乗合	1,239	1,319	1,300	0.986
乗用	314,991	314,894	300,000	0.953
特殊	9,765	10,500	10,000	0.995
軽乗用	66,914	77,126	94,000	1.219
軽貨物	24,955	25,736	25,000	0.971

伸び率：2030/2013の伸び率

出典：千葉市地球温暖化対策実行計画 改定版（2016年／平成28年10月）

② 千葉市の「まちづくりの課題」と「取組みの方向性」

(1) 人口減少

これまで一貫して増加傾向にあった本市の人口は、徐々に増加の幅が狭くなり、2020年をピークに減少傾向に転じたのち、2040年には907,640人（2020年人口からおよそ7万人減）にまで減少する見通しです。

また、市街化調整区域における開発件数が増加するなど、市街地の郊外への拡散傾向がみられることから、人口減少と相まって、密度の低い住宅地や市街地がさらに拡散する可能性があります。

現状では、市域の広い範囲で生活サービス機能が充足していますが、住宅地や市街地の低密化が進行すると、医療・福祉・子育て・商業等の生活利便施設や公共交通等の維持に必要な一定の人口集積が確保できなくなり、施設の撤退や公共交通サービス水準の低下につながる恐れがあります。

さらに、道路・下水道等の生活インフラの維持が困難になることや、空き地・空き家が増加することなどにより、居住環境や地域の治安が悪化し、安全・安心な日常生活が阻害されることが懸念されます。

少子高齢化を抑制するためには

【地方創生の取組みとの連携】

⇒本市における人口減少の克服と地域の活性化に関する取組みである、千葉市まち・ひと・しごと創生人口ビジョン・総合戦略の施策と連携する必要があります。

利便性と良好な居住環境を維持していくためには

【一定の人口集積の確保】

⇒少なくとも、市民の日常生活の核となっている駅周辺等において、生活サービス機能を維持できるよう一定の人口集積を確保する必要があります。

【拠点及び交通ネットワークの形成】

⇒生活利便施設の分布状況等を踏まえて、地域ごとの生活に必要な機能を見極め、拠点の担う役割を明確化するとともに、居住地から拠点及び複数の拠点間を結ぶネットワークを構築する必要があります。

効率の良い生活サービスの提供を促進するためには

【既存ストックの活用】

⇒公共施設や空き地、空き家等の既存ストックを有効活用したまちづくりを推進するとともに、一定以上の生活サービス水準の維持が可能なエリアへの居住を促進し、効率の良い都市経営を実現する必要があります。

住宅・土地統計調査によると、2008年から2013年の5年間で約3,000戸の「その他の住宅」が増加しており、千葉市まちひとしごと創生人口ビジョン・総合戦略における推計では今後さらに増加していくことが予測されています。都市の内部において、空き地、空き家等の低未利用の空間が、小さな敷地単位で、時間的・空間的にランダムに、相当程度の分量で発生する現象である「都市のスポンジ化現象」が発生し、生活利便性の低下、治安の悪化、地域の魅力が失われる等の支障が生じる恐れがあります。

本市において最も特徴的である「住宅団地」では、一定の時期に同世代が入居したことから開発から40～50年経過した現在、住民の高齢化だけでなく、空き地・空き家の発生、施設の老朽化が課題となっています。

スポンジの穴を埋めるには

【空間資源の活用】

⇒発生した空き地・空き家等の利活用方策を検討する必要があります。

スポンジの穴の発生を予防するには

【まちづくり活動の促進】

⇒地域におけるまちづくり活動を支援する体制づくり、活動の担い手を育成する体制づくりが必要です。

住宅団地を活性化するには

【住民主体の活動の支援】

⇒ハード的な再生手法だけでなく、住民主体の活性化の取り組みを支援する仕組みづくりなどのソフト的な手法の検討も必要です。

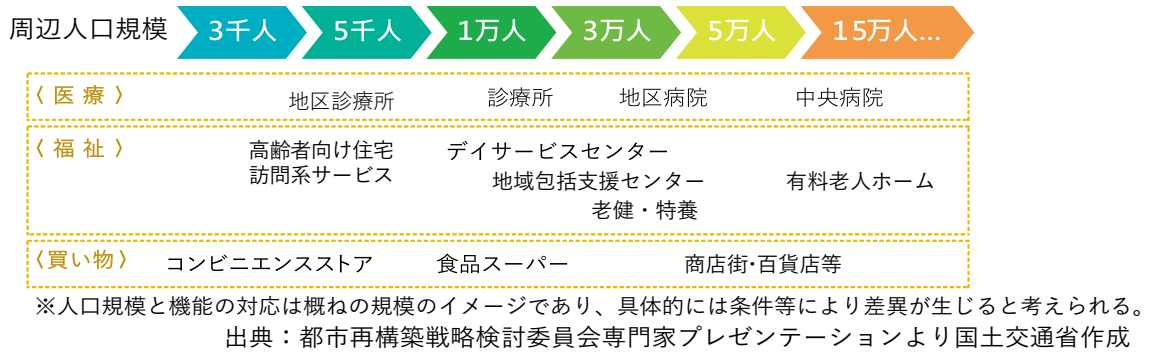


参 考

人口密度と生活サービスの関係

- ☞ 商業・医療・福祉等の機能が立地し、持続的に維持されるためには、機能の種類に応じて、以下のような圏域人口が求められます。
- ☞ 人口規模に応じて、持続的に維持することが可能な施設は異なることから、人口減少が進み、人口規模が小さくなると、施設が撤退するおそれがあります。

■ 図 2-51 利用人口と都市機能



商業施設の商圈と施設規模

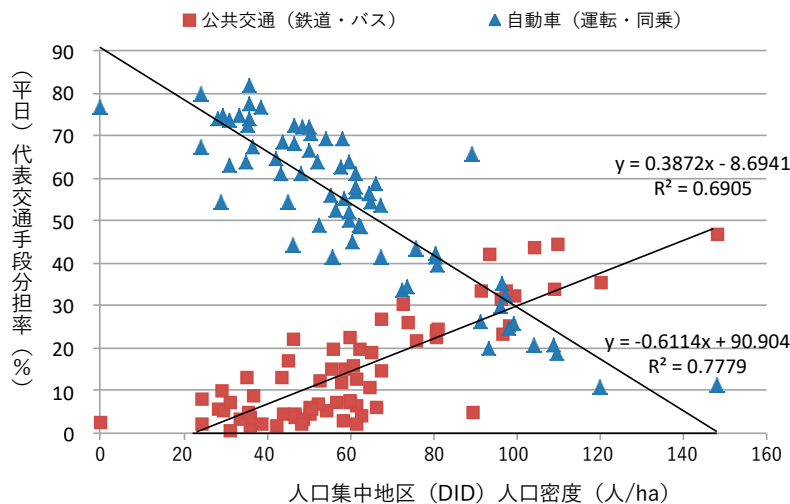
商品の性質や業態の組み合わせ等で、商圈や立地戦略は様々

- コンビニエンスストア
大都市住宅地⇒商圈：半径500メートル、周辺人口：3,000人、流動客
その他の地域⇒商圈：半径2～3キロメートル（幹線道路沿いに立地）、周辺人口：3,000人～4,000人、流動客
- 食品スーパー（2,000～3,000㎡規模）⇒周辺人口1～3万人
- ドラッグストア（1,000～1,500㎡規模）⇒周辺人口1～3万人

国土交通省 都市局 第2回都市再構築戦略検討委員会
有限会社 リティルワーク 代表 服部年明氏 プレゼン資料より抜粋
出典：国土交通省資料

- ☞ 公共交通の維持には一定の人口集積が不可欠で、人口密度と公共交通・自動車利用の相関を見ると、人口密度が低い都市ほど、自動車利用率が高くなっています。
- ☞ 一方で、人口密度が高い都市ほど、公共交通利用率は高くなっています。

■ 図 2-52 人口密度と公共交通・自動車の相関

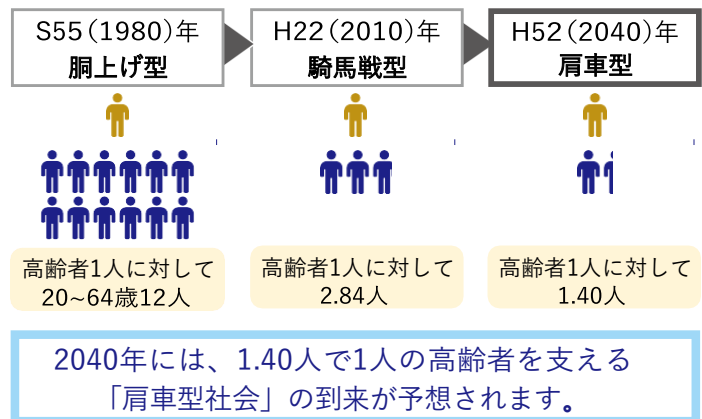


出典：国勢調査（2015年／平成27年）、全国都市交通特性調査（2015年／平成27年）をもとに作成

(2) 少子高齢化

本市の高齢者人口は引き続き増加傾向にあり、高齢化率がピークを迎える2055年には、高齢化率は38.8%にまで上昇する見通しです。特に、本市の人口の約3分の1が居住している主要団地では、多くの住民が、大規模団地が相次いで建設された昭和40～50年代の同時期に入居していることから、高齢化率が著しく上昇しています。

■ 図 2-53 「騎馬戦型」から「肩車型」社会へ



千葉市まち・ひと・しごと創生人口ビジョン・総合戦略 2018 改訂版
(2018年/平成30年12月)をもとに作成

一方で、年少人口・生産年齢人口は今後も横ばいもしくは減少傾向が続き、2040年には、1.40人で1人の高齢者を支える「肩車社会」が到来する見通しとなっています。

こうしたアンバランスな人口構造は、医療費等社会保障費の増大と税収の減少につながり、本市の財政状況に影響を及ぼす可能性があります。

また、本市の自動車利用率は近隣政令市と比べて高く、多くの市民が日常的な移動の足として自動車を利用しています。このため、高齢化が進展し、自動車の運転に不安を感じる高齢者が増えた場合に、移動手段が自動車だけになってしまうと、自由に外出することが困難になり、自立した日常生活に支障をきたすおそれがあります。

少子高齢化を抑制するためには

【若い世代に選ばれるまちの実現】

⇒都市の利便性と豊かな自然両面の魅力を享受できる本市の魅力をさらに高め、若い世代や子育て世代に選ばれるまちを実現する必要があります。

誰もが安心して暮らし続けられる居住環境を維持するために

【「気軽に外出できる」都市構造への転換】

⇒高齢者が過度に自動車に頼ることなく、健康で自立した生活を送れるまちを実現するためには、日常生活に必要な生活利便施設が住まいの身近にある、あるいは公共交通により容易にアクセスできるといった、「気軽に外出できる」都市構造への転換を図る必要があります。

【外出する楽しさを感じられる都市環境の創出】

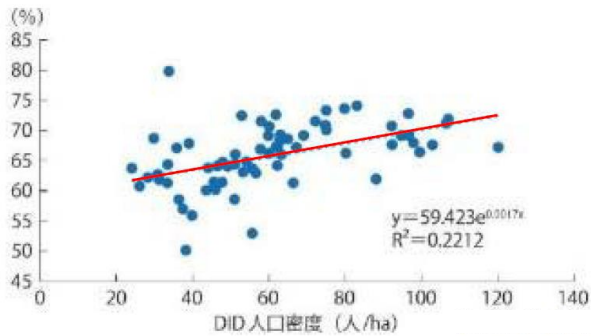
⇒市街地の賑わいや活気を維持するとともに、徒歩や公共交通による外出を促進し、誰もが外出する楽しさを感じられる都市環境の創出を図ります。近年、「歩く」ことによる、健康な市民の増加や医療費の抑制、地域の活性化といった効果が全国的にも注目されており、まちづくりにおいても外出機会を創出・促進する取組みが求められます。

参 考

集約型都市構造と健康増進

一般的に、居住地と拠点地区が近接するほど、徒歩や公共交通を利用して日常生活を営む市民が増加するとされており、都市の集約化を実現することにより、高齢者の外出機会、市民の歩行量が増加し、健康な市民の増加や医療費の抑制が見込まれます。

■ 図 2-54 人口密度と高齢者の外出率（％）

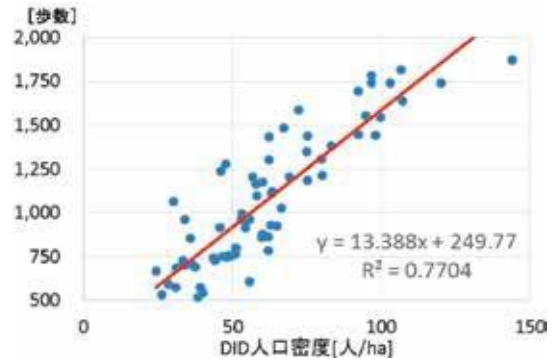


(注) 「外出率」とは、高齢者の外出者数を高齢者調査対象者数で除して算出したもの。

資料) 国土交通省「平成22年 全国都市交通特性調査」、総務省「平成22年 国勢調査」より国土交通省作成

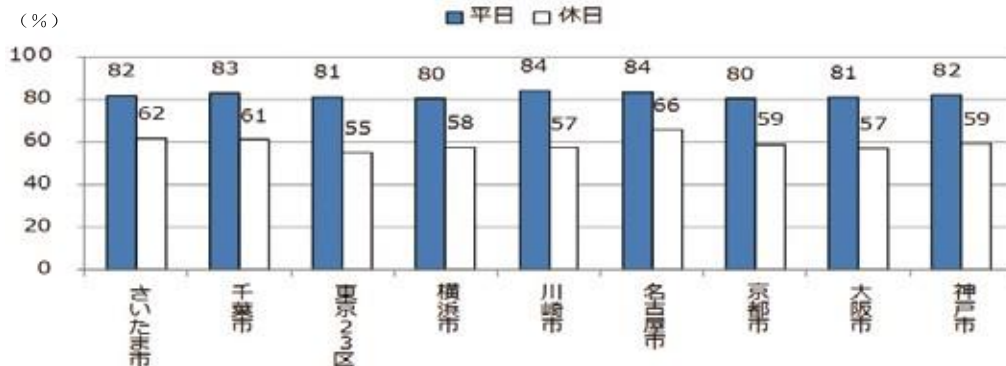
出典：国土交通白書 2015

■ 図 2-55 人口密度と歩行量（歩／人・日）



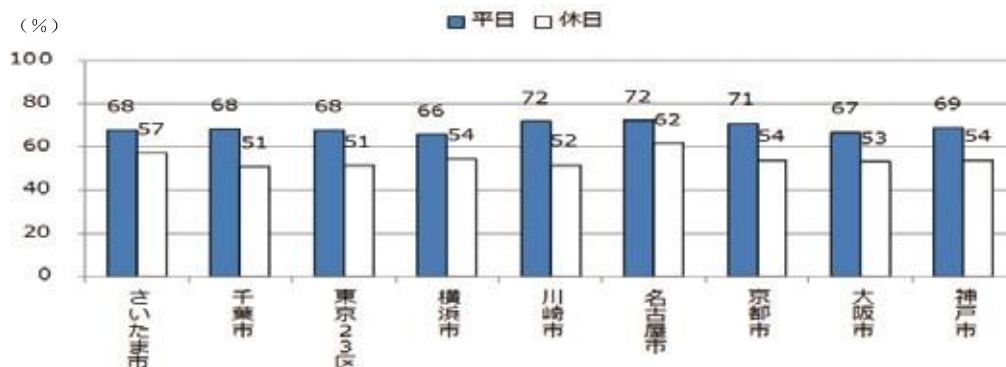
出典：国土交通省資料

■ 図 2-56 三大都市圏中心都市における外出率（％）



全国都市交通特性調査（2015年／平成27年）をもとに作成

■ 図 2-57 三大都市圏中心都市における高齢者（65歳以上）の外出率（％）



全国都市交通特性調査（2015年／平成27年）をもとに作成

「歩く」ことによる効果として、既往の研究・報告等の結果を一人あたり医療費の経年的な上昇傾向から補正すると、1日1歩あたり0.065～0.072円の医療費抑制効果があるとされています。

■ 図 2-58 医療費抑制効果の見える化（原単位の試算）

○「歩く」ことの心身に及ぼす影響は多種多様、気分転換やストレス発散等のリラックス効果、脳や免疫機能の活性化、体脂肪低下や代謝の向上等のメタボ予防効果等の健康増進効果が存在

○既往の研究・報告等は多くないが2つに大別、歩行による医療費抑制効果の原単位を整理

①特定の集団の経年的な調査から医療費抑制効果を把握：0.045～0.061円/歩/日

②特定の疾病の発症リスクの低減効果から医療費抑制効果を把握：0.0015～0.0044円/歩/日

○①の結果を一人あたり医療費の経年的な上昇傾向から補正すると：0.065～0.072円/歩/日
1日+1,500歩で年間約3万5千円の医療費抑制効果（一人あたり年間医療費約40万7千円*1）

➡ これらの原単位を活用して医療費抑制効果の見える化することも考えられる

■ 特定の集団の経年的な調査による歩行の医療費抑制効果

医療費抑制額	研究機関等*7	算出方法
0.045円/歩/日	辻一郎他 東北大学大学院医学系研究科教授	1日10分間歩行（1,000歩）で1,341円/月の医療費抑制効果*2より試算*8
0.061円/歩/日	久野謙也他 筑波大学大学院人間総合科学研究科教授	新潟県見附市における健康教室参加者の医療費抑制効果から算出*3
0.030円/歩/日 （入院外医療費）	駒村康平他 慶応義塾大学経済学部教授	1日あたり歩行量（歩数）が1歩違うことにより年間の医療費（入院外医療費）11円/歩の医療費抑制効果*4より試算*8

■ 特定の疾病の発症リスクの低減効果からみた歩行の医療費抑制効果

医療費抑制額	研究機関等*6	算出方法
0.0015円/歩/日	野田光彦他 国立国際医療研究センター病院糖尿病・代謝症候群診療部	歩行量（歩数）と糖尿病を中心とした疾患の発症リスク低下の研究論文を集め、中年期の1,000人をモデルに試算3,000歩により10年間で1,569万円の医療費抑制効果より算出*5
0.0044円/歩/日	厚生科学審議会地域保健健康増進栄養部会、次期国民健康づくり運動プラン策定専門委員会	1日1,500歩の増加は、NCD発症・死亡リスク約2%減少に相当するとのこと*6から、平成25年度国民医療費（厚生労働省）よりNCD医療費を45～74歳約6兆円と仮定し試算*8

*1 厚生労働省：医療費の地域格差（平成26年度）から40～74歳の一人あたり年間医療費を国土交通省により算出

*2 辻一郎：健康長寿社会を実現する－「2025年問題」と新しい公衆衛生戦略の展望、大修館書店、pp.90-152、2015

*3 久野謙也：ICTと超高齢化対応の「健康都市」-Smart Wellness Cityによる健康長寿世界の実現を目指して、ICT超高齢社会構想会議第2回WG、2013年1月24日

*4 隅田和人、上村一樹、白石憲一、駒村康平：健康ポイントが全国展開した時の波及効果シミュレーション、第12回Smart Wellness City 首長研究会、2015年7月21日

*5 Kato M,Goto A,Tanaka T,Sasaki S,Igata A,Noda M:Effects of walking on medical cost: A quantitative evaluation by simulation focusing on diabetes.Journal of Diabetes Investigation,4(6),667-672,2013

*6 厚生科学審議会地域保健健康増進栄養部会、次期国民健康づくり運動プラン策定専門委員会：健康日本21（第2次）推進に関する参考資料、pp104-110、平成24年7月

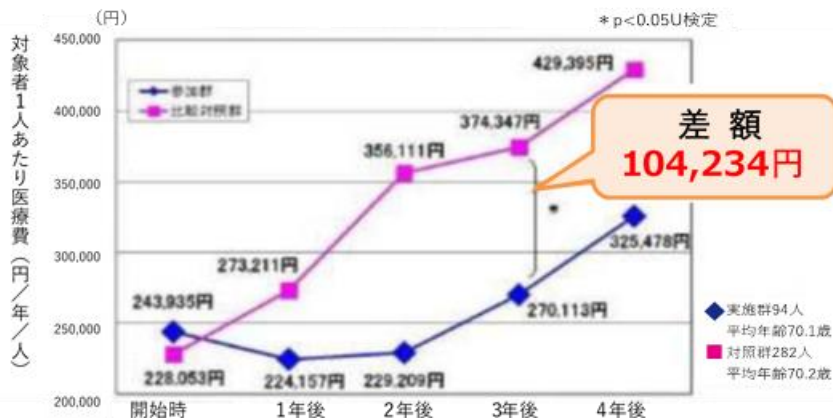
*7 論文、報告書等発表当時の所属機関・部署等

*8 医療費抑制効果を1日1歩あたりの原単位として国土交通省により算出

出典：国土交通省「まちづくりにおける健康増進効果を把握するための歩行量（歩数）調査のガイドライン」報道発表資料（2017年/平成29年）

新潟県見附市で行われている大規模健康づくり事業では、継続的に運動を実施する高齢者群は、実施しない群と比較して年間約10万円医療費が少ないという結果があります。

■ 図 2-59 見附市運動継続者一人あたりの医療費の推移



見附市運動継続者：株式会社ウェルネスリサーチがサポートする見附市運動教室への継続参加者
出典：株式会社ウェルネスリサーチ、e-wellnessシステムによる医療費抑制効果

出典：国土交通省資料

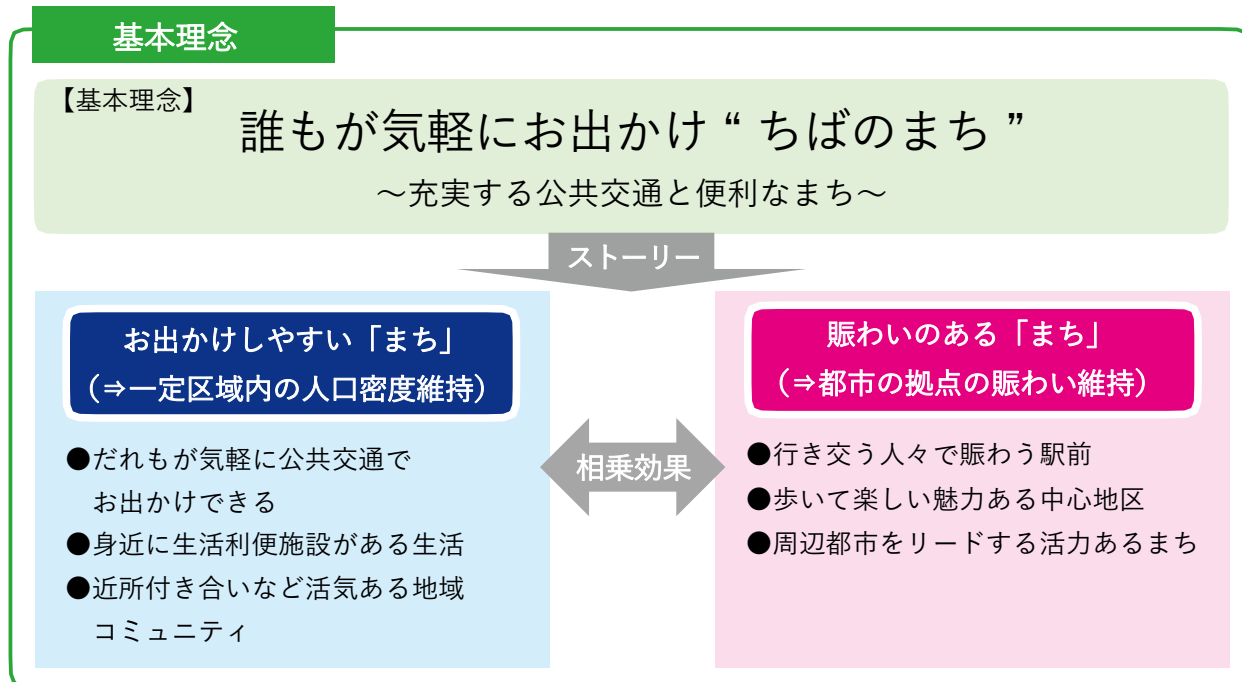
第3章

基本理念と基本方針

1 基本理念

以上を踏まえて、本市立地適正化計画の基本理念を次のとおり定めます。

■ 図3-1 基本理念



人口減少・少子高齢化の進展に伴う様々な課題に対応し、都市全体の活力低下を防ぐためには、将来にわたって持続可能な都市構造の実現を目指す必要があります。

今後、人口減少の進展が見込まれる本市にあっては、若者や子育て世代が住み続けられる、活気と賑わいのある都市環境の維持・向上を図るとともに、高齢になっても自動車に過度に頼ることなく、健康で自立した生活を送ることができる居住環境の形成が求められています。

こうした現状を踏まえ、本市では、都市機能や居住の集約化により、徒歩や公共交通を中心とした移動で暮らせるコンパクトなまちづくりを推進することで、高齢者から子育て世代まで、さらに障害者や外国人など千葉市に暮らす全ての人が、日常生活の利便性や暮らしやすさを享受できる「お出かけしやすいまち」を目指します。

誰もが気軽に外出できる、歩いて暮らせるまちづくりの推進は、健康増進や地域活性化の観点から見ても効果的であり、医療費の抑制にもつながることが期待できます。

このため、本市の目指す集約型都市構造の姿として「誰もが気軽に外出できる“ちばのまち”」を基本理念とします。

2 基本方針

計画の基本理念及び本市が抱える課題を踏まえて、立地適正化計画の基本方針を次のとおり定めます。

(1) 生活の利便性が維持できるエリアへの居住促進

本市内には“まちなか”や“住宅地”等、それぞれ異なる地域性があり、都市経営の効率化、サービスの適正化を図るためには、それぞれの地域特性を生かし、日常的な生活の質を向上させる必要があります。

また、居住や生活サービス機能の一極集中を避けるためには、市民一人ひとりが個々のライフスタイルに応じた居住地を選択できる区域設定が求められます。

このため、本計画では、生活サービス機能の状況等を踏まえて、日常生活や公共交通の利便性を将来にわたって維持するために居住を促進するエリアを抽出し、「居住促進区域（都市再生特別措置法における居住誘導区域）」として設定します。

同区域は、拠点周辺や公共交通沿線を中心に設定することとし、エリア内への居住をゆるやかに促進していくことで、拠点周辺や公共交通沿線周辺の人口密度を維持します。

(2) 拠点への都市機能の集約

集約型都市構造の実現を目指す上で核となる拠点については、現状の生活サービス機能の状況等を踏まえて、各地域の日常生活やコミュニティの中心的役割を担っているものを位置付ける必要があります。

このため、本計画では、「千葉県都市計画マスタープラン」等の上位・関連計画に定める拠点の位置付けを踏まえ、鉄道・モノレール駅周辺を中心に拠点を設定するとともに、駅周辺以外であっても、一定以上の生活利便性を確保しているエリアについては、本計画独自に拠点として位置付けます。

拠点周辺においては、都市機能の集約を図るエリアである「都市機能誘導区域」を設定し、都市生活の利便性や快適性の増進を目的に、拠点ごとの役割に応じた都市機能の誘導、確保を図ります。

(3) 郊外の無秩序な開発の抑制

郊外部の市街地や市街化調整区域においては、現在の地域の状況を考慮しながら、無秩序な開発の抑制と既存の生活環境維持の両立を図ります。

3 拠点の設定

(1) 都心・重要地域拠点・地域拠点

本市の拠点は、首都圏の主要な拠点都市及び県都としての広域的なネットワークの拠点形成や、諸機能のバランスのとれた多心型の都市構造を実現するための核として設定するもので、各拠点については、「千葉市都市計画マスタープラン」で下表のように位置付けています。

これらの拠点については、本計画が千葉市都市計画マスタープランの一部であるとともに、目指すべき都市の姿（＝集約型都市構造）を共有し、実現に向けての取組みをさらに推進していくものであることから、千葉市都市計画マスタープランにおける位置付けを踏襲するものとします。

このため、千葉市都市計画マスタープランで位置付ける拠点のうち、産業拠点を除く「都心」、「重要地域拠点」、「地域拠点」を本計画における拠点として位置付けます。

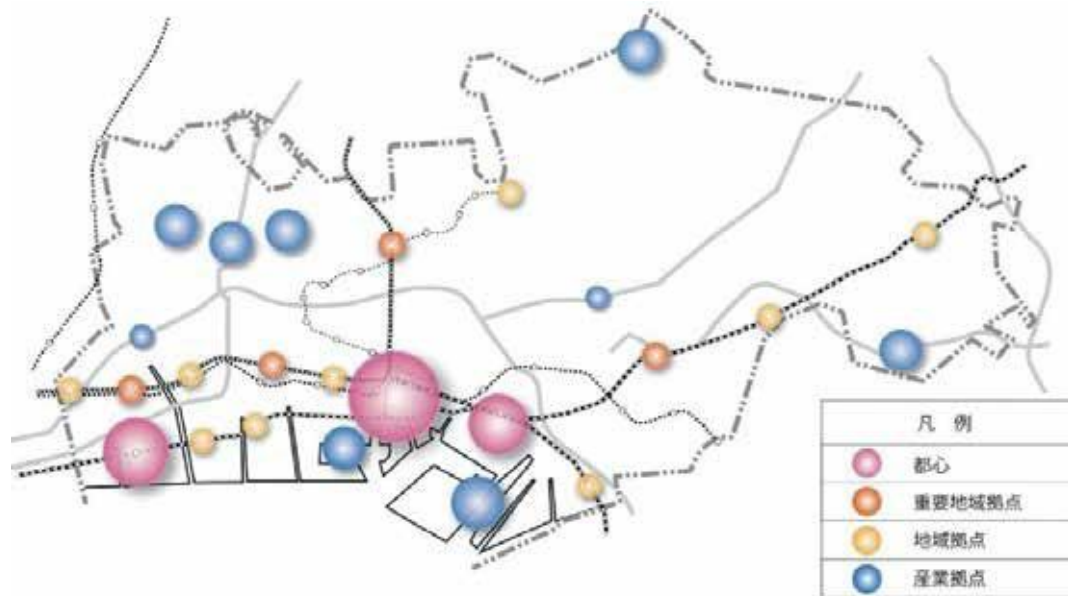
特に、本計画では、都市の居住者の共同の福祉や利便のため必要な施設の立地が図られるような拠点性に着目し、必要な設定を行うこととします。

■表 3-1 千葉市都市計画マスタープランにおける拠点の位置付け

名称	位置付け
都心	<ul style="list-style-type: none"> ・高次都市機能や広域交通機能の集積を活かしながら経済、産業、コンベンションなどの広域的・中枢的な役割を担う地区。 ・都市構造上枢要な地点に位置する千葉都心、幕張新都心、蘇我副都心を本市の都心として、機能分担と連携により都市の魅力の向上を図る。
重要地域拠点	<ul style="list-style-type: none"> ・3都心から離れた地域において都心機能を補完し、将来にわたり市民生活に必要な幅広いサービスの提供を受けられる拠点。 ・後背地に大規模な住宅地を抱える幕張駅、稲毛駅、都賀駅、鎌取駅周辺を位置付け、市内外の多くの方が交流する魅力ある拠点として育成。 ・公共交通の利便性や生活利便性などの拠点機能を強化することにより、生活圏域のコンパクト化や、まちなか居住の促進を図る。
地域拠点	<ul style="list-style-type: none"> ・市民が日常生活を送るうえで必要な、サービスの提供を受けられる拠点。 ・鉄道やバスの結節する、多くの住民にとって利用しやすい場所として、都心や重要地域拠点を除く JR 線 8 駅とモノレール千城台駅の周辺を位置付け、交通環境及び生活利便性の向上を図る。
産業拠点	<ul style="list-style-type: none"> ・製造業を中心とする産業集積地や、道路交通の利便性が高い低未利用地などにおいて産業立地を誘導する地区で、操業環境の維持・向上や新たな産業地形成の促進を図る。

※本計画では、住宅及び都市機能増進施設（都市の居住者の共同の福祉や利便のため必要な施設）の立地を誘導すべき区域を設定するため、産業拠点は対象としない。

■ 図 3-2 千葉市都市計画マスタープランにおける将来都市構造図（都心・拠点）



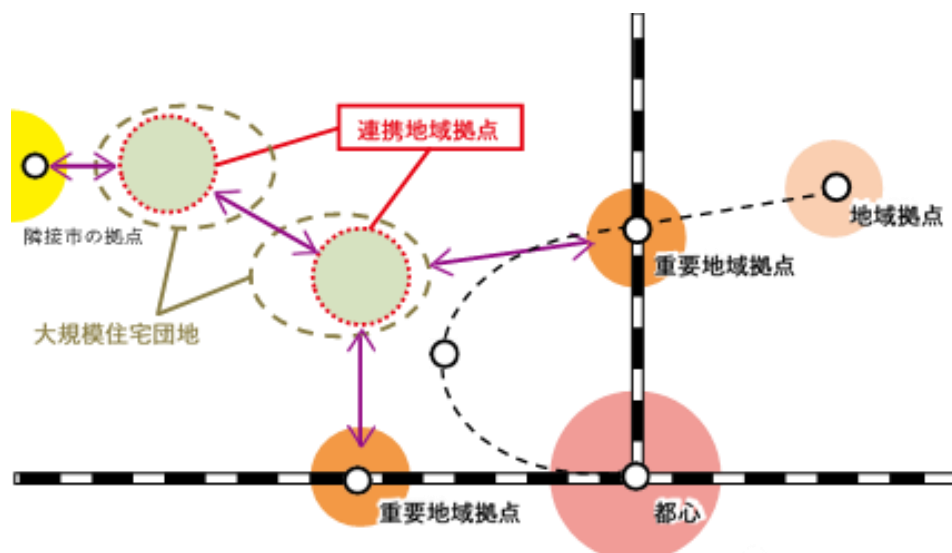
出典：千葉市都市計画マスタープラン（2016年／平成28年3月）

（2）連携地域拠点

本市の目指す集約型都市構造は、機能を都心部に一極集中させるものではなく、現状の地域のまとまりに応じた複数の拠点へのゆるやかな集約を図るものです。居住や都市機能の適切な集約を図るためには、現状の人口集積や地域コミュニティの状況を考慮し、地域ごとの実情に即した拠点の設定を検討する必要があります。

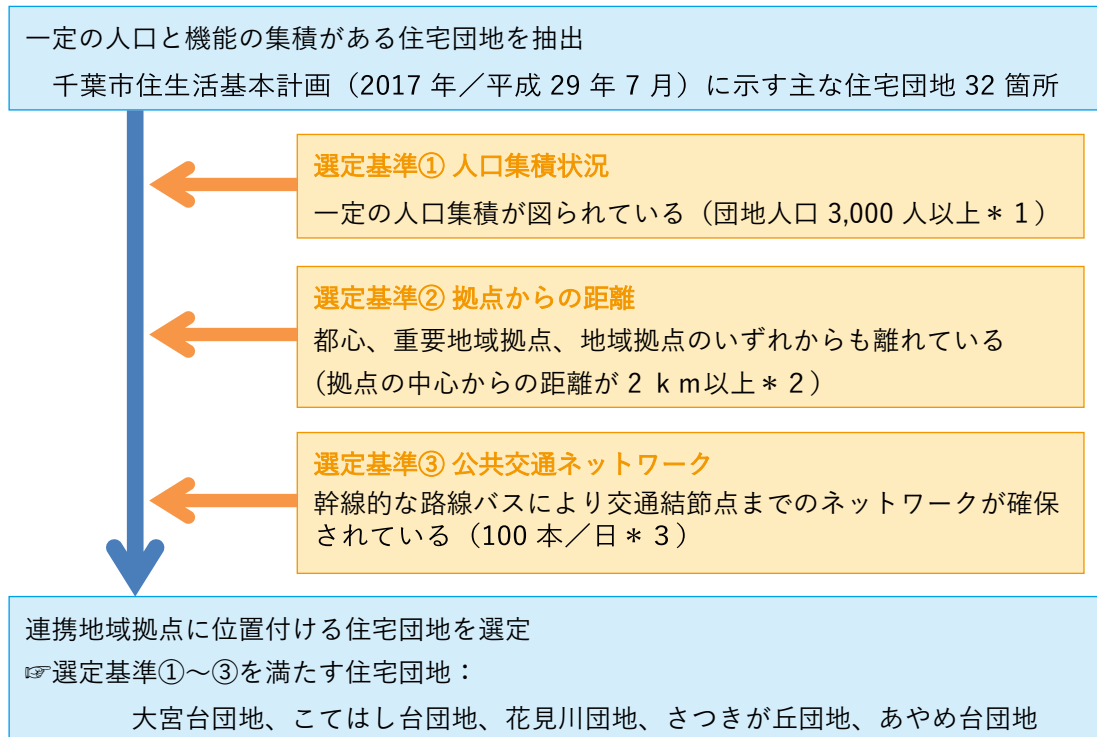
特に本市内陸部では、一定の生活サービス水準が確保されている大規模住宅団地が地域コミュニティの中心的な役割を担っており、今後も、生活基盤の整った住宅地として団地の居住環境を維持していく必要があることから、駅周辺以外であっても、地域の核となる拠点を設定します。

■ 図 3-3 連携地域拠点のイメージ



このため本計画では、主要な住宅団地について以下の視点からの評価を行い、3つ以上の選定基準を満たす「大宮台団地」、「こてはし台団地」、「花見川団地」、「あやめ台団地」、「さつきが丘団地」を「連携地域拠点」と位置付けます。

■ 図 3-4 連携地域拠点の選定フロー



■ 図 3-5 主な住宅団地の分布



出典：千葉市住生活基本計画（2017年／平成29年7月）

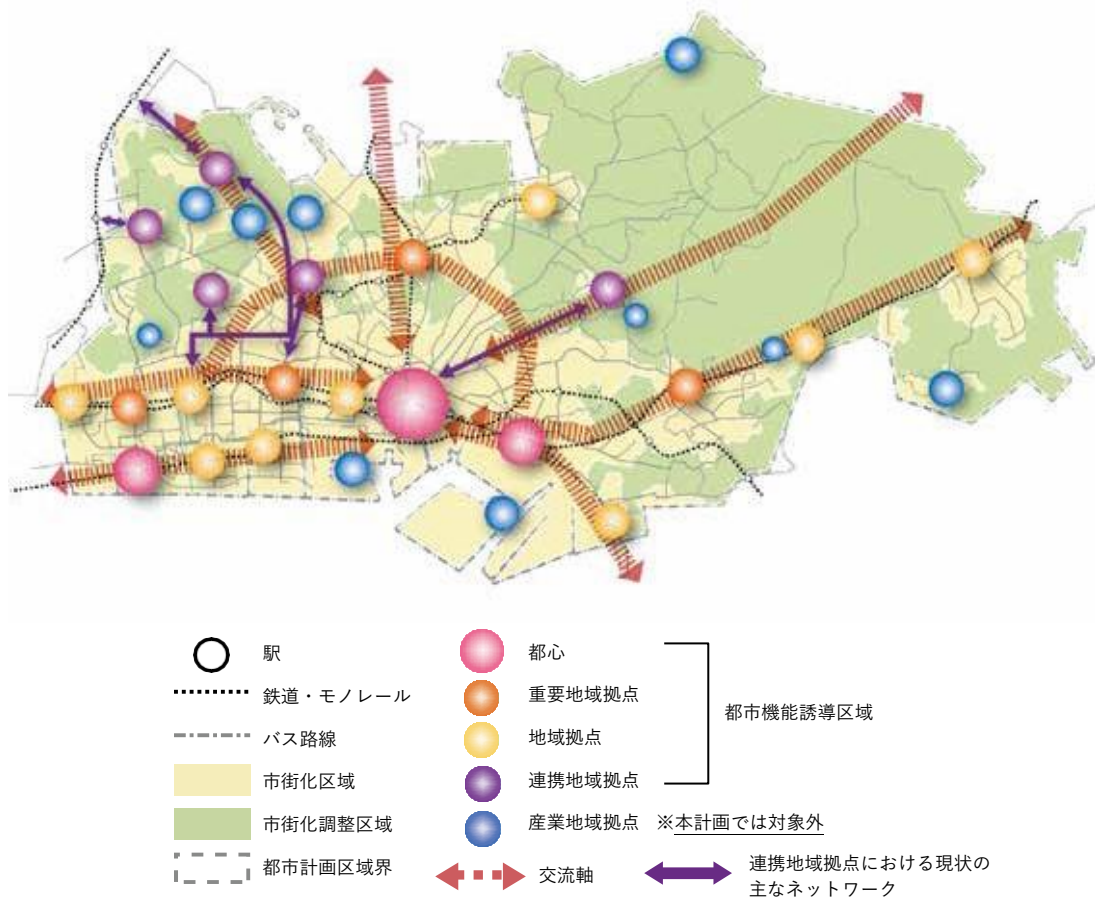
- * 1：「全国のニュータウンリスト」（国土交通省）のニュータウンの定義のひとつである、「計画戸数 1,000 戸以上又は計画人口 3,000 人以上の増加を計画した事業のうち、地区面積 16ha 以上であるもの」を参考として、2015 年（平成 27 年）時点の人口を基準とする
- * 2：「2015 年／平成 27 年全国都市交通特性調査」より、移動距離帯別の利用交通手段分担率は 1～2 km で自転車の分担率が最も高く、2 km を超えると自動車の分担率が高くなることから、2km 以上を拠点間の距離として設定する
- * 3：千葉市総合交通政策（2012 年／平成 24 年 5 月）に位置付ける幹線ルート（運行本数が概ね 100 便／日以上）を参考として、2017 年（平成 29 年）時点で同等の利便性の高い路線を基準とする

4 都市構造のイメージ

以上を踏まえ、本計画においては、「都心」、「重要地域拠点」、「地域拠点」、「連携地域拠点」の4つの拠点を位置付けるとともに、拠点への都市機能の集約を図るため、「都市機能誘導区域」を設定します。

また、公共交通沿線など、一定以上の生活利便性を確保し、今後も居住の促進を図るべき区域を「居住促進区域」に設定します。

■ 図 3-6 都市構造のイメージ



※交流軸について

広域的に人・物・情報が行き交う拠点として交流を促進し、各方面との連携を深めるため、基幹的な道路交通網や鉄道網からなる放射環状の交流軸を形成します。

■表 3-2 本計画における各区域のイメージ

区域		区域の概要		
都市計画区域 (立地適正化計画区域)		<ul style="list-style-type: none"> ● 一体の都市として総合的に整備し、開発し、及び保全する必要がある区域 		
市街化区域		<ul style="list-style-type: none"> ● 既に居住、商業、オフィスなど日常生活の中心となる機能が集まっている地域や概ね10年以内に優先的かつ計画的に道路などの公共施設と宅地の整備を行う区域 	<div style="background-color: #4a7ebb; color: white; padding: 5px; text-align: center;">各区域の 居住イメージ</div> <div style="background-color: #e67e22; color: white; padding: 5px; text-align: center;">都市型・集合型の 居住</div> <div style="background-color: #f1c40f; color: white; padding: 5px; text-align: center;">低層～中層の 集合住宅や 戸建て等の居住</div> <div style="background-color: #2ecc71; color: white; padding: 5px; text-align: center;">低層の 集合住宅や 戸建て等の居住</div>	
居住区域※	居住促進区域 (居住誘導区域)	<ul style="list-style-type: none"> ● 人口減少の中にあっても、一定のエリアにおいて人口密度を維持することにより、生活サービスやコミュニティが持続的に確保されるように居住を促進する区域 ● 例えば、公共交通の利便性の高い地域等 		
	都市機能誘導区域	都心		<ul style="list-style-type: none"> ● 広域的かつ高次な都市機能、高度な都市サービスを享受できる区域
		重要地域拠点		<ul style="list-style-type: none"> ● 高度な都市サービスを享受できる拠点形成を目指す区域
		地域拠点		<ul style="list-style-type: none"> ● 日常生活を送るうえで必要なサービスを享受できる拠点形成を目指す区域
	連携地域拠点	<ul style="list-style-type: none"> ● 鉄道駅周辺の拠点にアクセスしなくても日常生活サービスを受受できる拠点形成を目指す区域 		
	鉄軌道の駅周辺区域	<ul style="list-style-type: none"> ● 交通機関と連携したまちづくりを目的として、一定の条件のもと、駅から徒歩圏内の市街化調整区域に住宅系の立地を認める区域 		
市街化調整区域		<ul style="list-style-type: none"> ● 緑豊かな自然環境などを保全し、住宅や商業施設などの建物の建築を目的とした開発を抑制する区域（既存の住宅地は除く） 		

※工業専用地域及び災害発生のおそれのある区域は含みません。



第4章

居住促進区域（居住誘導区域）

① 基本的な考え方

（1）居住促進区域（居住誘導区域）とは

国土交通省の都市計画運用指針において「人口減少の中にあっても一定のエリアにおいて人口密度を維持することにより、生活サービスやコミュニティが持続的に確保されるよう、居住を誘導すべき区域」として居住誘導区域を定めるものとされています。

なお、本市では、地域特性に応じた多様な暮らしが営まれており、居住の誘導とともに、市内各地域における生活環境の維持が重要な課題であることから、本計画では、この居住誘導区域について、市民一人ひとりの居住地選択を「促す」という観点で、今後ゆるやかな居住促進を図る区域として「居住促進区域」の名称で位置付けます。

（2）区域設定の考え方

居住促進区域は、人口動向や土地利用、公共交通の利便性、災害リスクの有無等を勘案し、将来にわたり良好な居住環境と都市生活の利便性、快適性の増進が図られる区域を設定します。

【第10版都市計画運用指針（国土交通省）における居住誘導区域】

①基本的な考え方

居住誘導区域は、人口減少の中にあっても一定のエリアにおいて人口密度を維持することにより、生活サービスやコミュニティが持続的に確保されるよう、居住を誘導すべき区域である。このため居住誘導区域は、都市全体における人口や土地利用、交通や財政の現状及び将来の見通しを勘案しつつ、居住誘導区域内外にわたる良好な居住環境を確保し、地域における公共投資や公共施設の維持運営などの都市経営が効率的に行われるよう定めるべきである。

②居住誘導区域の設定

居住誘導区域を定めることが考えられる区域として、以下が考えられる。

ア 都市機能や居住が集積している都市の中心拠点及び生活拠点ならびにその周辺の区域

イ 都市の中心拠点及び生活拠点に公共交通により比較的容易にアクセスすることができ、都市の中心拠点及び生活拠点に立地する都市機能の利用圏として一体的である区域

ウ 合併前の旧町村の中心部等、都市機能や居住が一定程度集積している区域

■ 表 4-1 法令上居住促進区域（居住誘導区域）に含まないこととされている区域

エリア名	根拠法令	該当	備考
「都市再生特別措置法第 81 条第 11 項、同法施行令第 24 条により、居住誘導区域に含まないこと」とされている区域			
市街化調整区域	都市計画法 第 7 条第 1 項	○	
災害危険区域のうち、 居住が禁止されている区域	建築基準法 第 39 条第 1 項、第 2 項	×	
農用地区域	農業振興地域の整備に関する法律 第 8 条第 2 項第 1 号	○	
農地・採草放牧地	農地法 第 5 条第 2 項第 1 号	○	
特別地域	自然公園法 第 20 条第 1 項	×	普通地域は該当（県立九十九里自然公園の一部）※市街化調整区域のみ
保安林の区域	森林法 第 25 条の 2	○	約 7.6ha 千葉県指定
原生自然環境保全地域特別地区	自然環境保全法 第 14 条第 1 項、第 25 条第 1 項	×	
保安林予定森林の区域 保安施設地区 保安施設地区に予定された地区	森林法 第 30 条、第 30 条の 2、第 41 条、第 44 条において準用する同法第 30 条	×	
都市計画運用指針より、「居住誘導区域に含まないこととすべき」とされている区域			
土砂災害特別警戒区域	土砂災害警戒区域等における土砂災害防止対策の推進に関する法律 第 8 条第 1 項	○	計 111 区域 千葉県指定
津波災害特別警戒区域	津波防災地域づくりに関する法律 第 72 条第 1 項	×	
災害危険区域	建築基準法 第 39 条第 1 項	○	⇒急傾斜地崩壊危険区域 (千葉県建築基準法施行条例第 3 条の 2 の規定より)
地すべり防止区域	地すべり等防止法 第 3 条第 1 項	×	
急傾斜地崩壊危険区域	急傾斜地の崩壊による災害の防止に関する法律第 3 条第 1 項	○	計 28 区域 千葉県指定
都市計画運用指針より、「総合的に勘案し、居住誘導が不適と判断される場合は、居住誘導区域に含まないこととすべき」とされている区域			
土砂災害警戒区域	土砂災害警戒区域等における土砂災害防止対策の推進に関する法律 第 6 条第 1 項	○	計 121 区域 千葉県指定
津波災害警戒区域	津波防災地域づくりに関する法律 第 53 条第 1 項	×	
浸水想定区域	水防法 第 15 条第 1 項第 4 号（洪水浸水想定区域、雨水出水浸水想定区域、高潮浸水想定区域）	○ (洪水)	都川水系、村田川水系 千葉県指定 (洪水浸水想定区域のみ)
都市洪水想定区域	特定都市河川浸水被害対策法 第 32 条第 1 項	×	
都市浸水想定区域	特定都市河川浸水被害対策法 第 32 条第 2 項	×	
都市計画運用指針より、「居住誘導区域に含めることについては慎重に判断を行うことが望ましい」とされている区域			
工業専用地域	都市計画法 第 8 条第 1 項第 1 号	○	
流通業務地区	都市計画法 第 8 条第 1 項第 13 号	×	
特別用途地区 (条例で住宅が建築制限の場合)	都市計画法 第 8 条第 1 項第 2 号	○	新港経済振興地区 幕張新都心文教地区
地区計画 (条例で住宅が建築制限の場合)	都市計画法 第 12 条の 4 第 1 項第 1 号	○	
<ul style="list-style-type: none"> ・過去に住宅地化を進めたものの居住の集積が実現せず、空地等が散在している区域であって、人口等の将来見通しを勘案して今後は居住の誘導を図るべきではないと市町村が判断する区域 ・工業系用途地域が定められているものの工場の移転により空地化が進展している区域であって、引き続き居住の誘導を図るべきではないと市町村が判断する区域 			

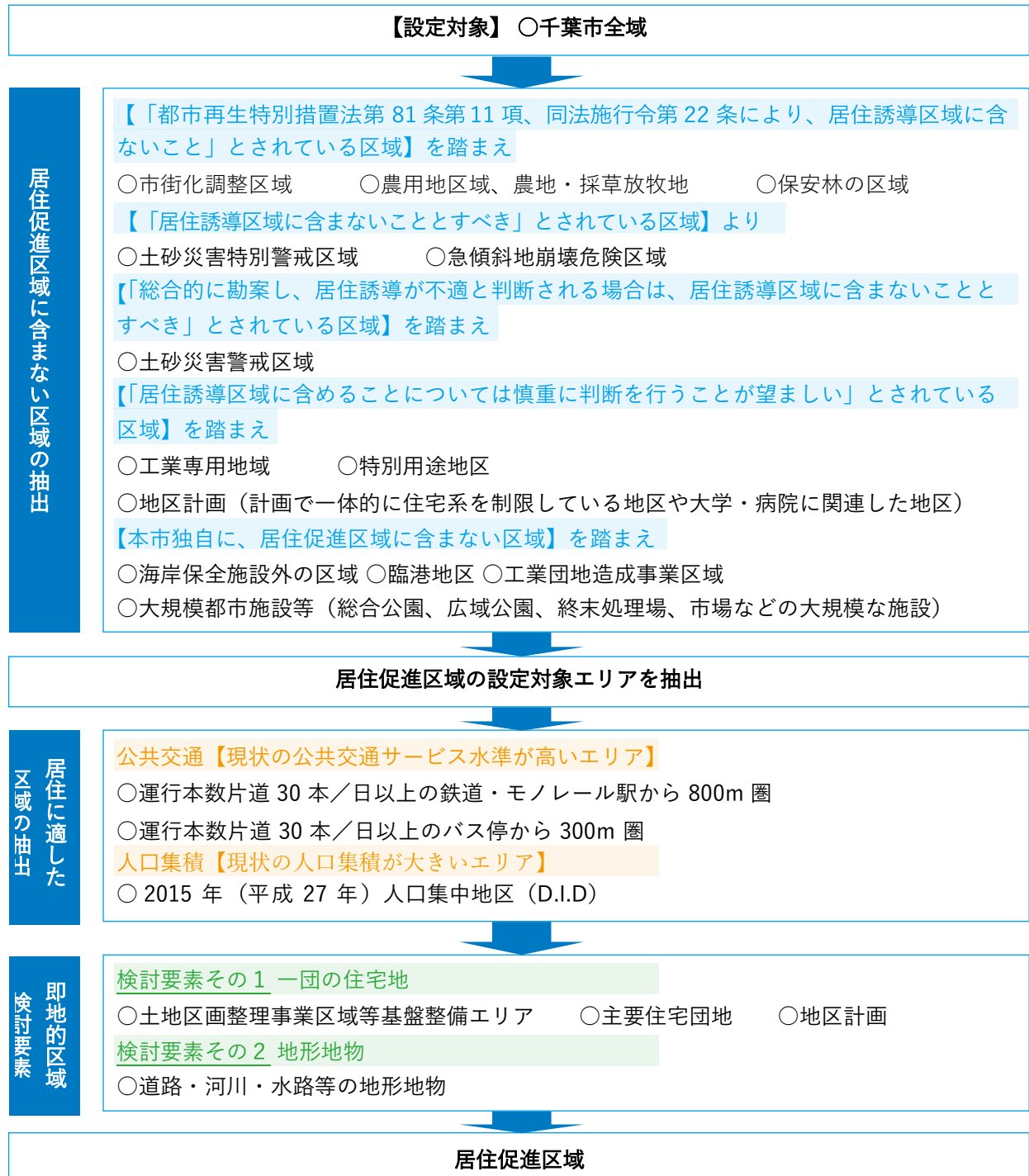
■ 表 4-2 本市独自に居住促進区域（居住誘導区域）に含まない区域

エリア名	根拠法令	該当
海岸保全施設外の区域 (防潮堤外など)	海岸法 第 3 条に基づく海岸保全区域の既設保全施設外	東京湾沿岸海岸保全基本計画 [千葉県区間](2016 年/平成28 年9 月版)
臨港地区	都市計画法 第 8 条第 1 項第 9 号	
工業団地造成事業区域		都市計画基礎調査より
大規模都市施設等	都市計画法 第 11 条等	大規模な公園やその他の都市施設など

② 居住促進区域の設定

区域設定の考え方を踏まえ、居住促進区域は、「千葉市全域（立地適正化計画区域）」から、「居住促進区域に含まない区域」を除いた「居住促進に適した区域」を基本に設定します。

■ 図 4-1 居住促進区域の設定フロー

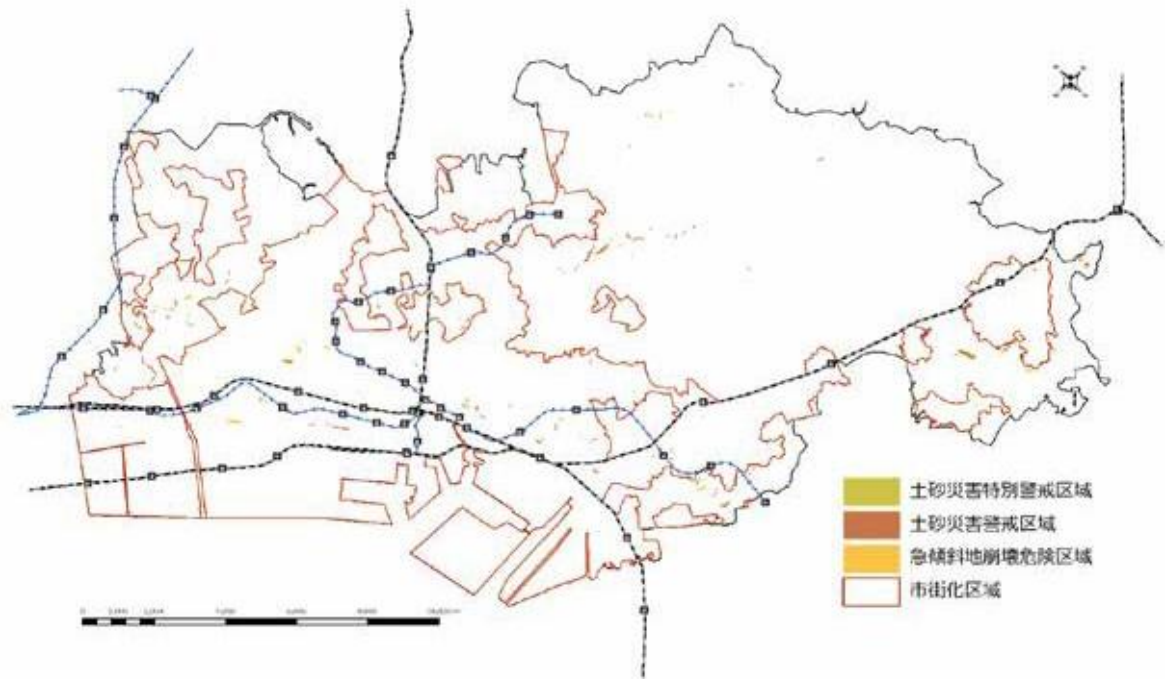


* 長期的な人口見通しを見据えつつ、徒歩や主要な公共交通路線等による拠点地区へのアクセス性、人口密度水準を維持・確保することによる生活サービス施設の持続性、災害等に対する安全性の観点等から、区域を設定します。

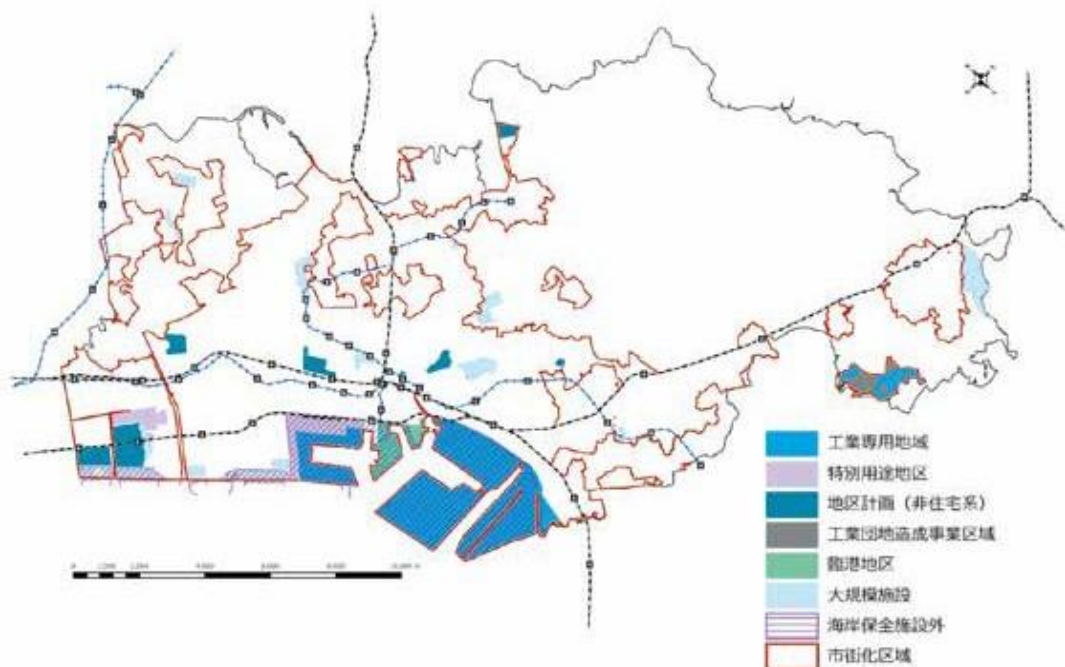
* 幕張新都心については、幕張新都心土地利用計画図や地区計画を踏まえ、設定します。

（1）居住促進区域に含まない区域の抽出

■ 図 4-2 災害の危険性がある区域



■ 図 4-3 工業専用地域や大規模都市施設等



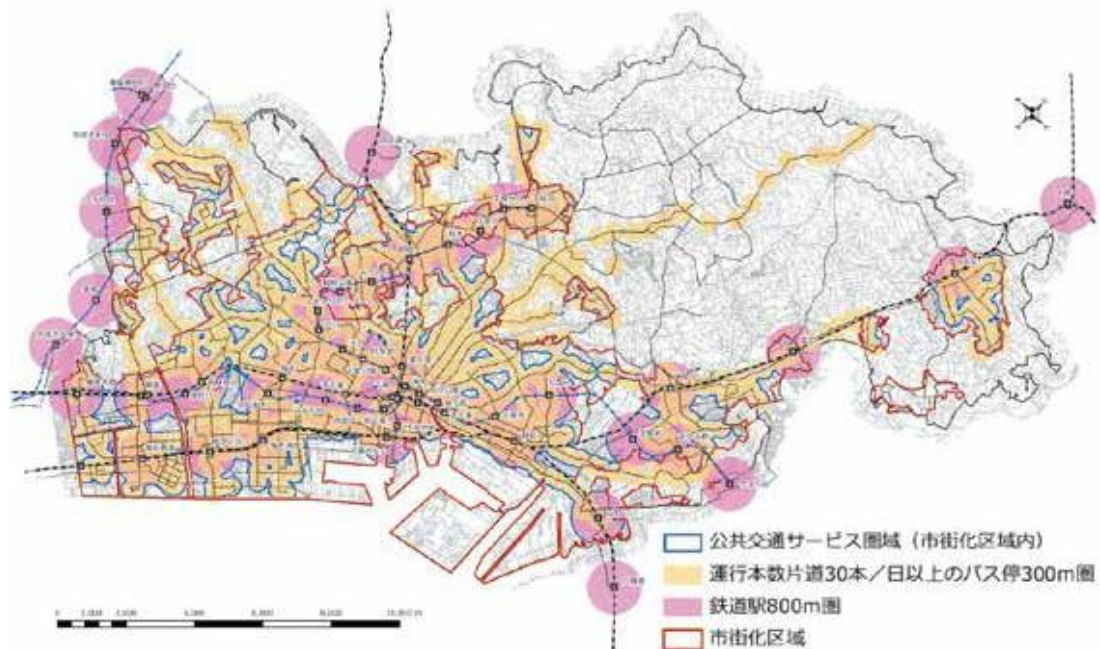
（2）居住促進に適した区域の抽出

「千葉市全域」から「居住促進区域に含まない区域」を除いた「居住促進区域の設定対象となる区域」のうち、以下に示す「現状の公共交通サービス水準の高いエリア」や「現状の人口集積が大きいエリア」を踏まえて、居住促進区域を設定します。

公共交通【現状の公共交通サービス水準が高いエリア】

現状の公共交通サービス水準が高いエリアとして、運行本数片道30本/日以上、鉄道・モノレール駅から800m圏、運行本数片道30本/日以上、バス停から300m圏を「居住に適した区域」とします。

■ 図 4-4 現状の公共交通サービス水準が高いエリア



【抽出基準】

※運行本数片道 30 本/日以上、鉄道駅徒歩圏（800m）、バス停徒歩圏（300m）（「都市構造の評価に関するハンドブック」（2014 年/平成 26 年 8 月、国土交通省）に基づく、「基幹的公共交通路線」、「公共交通沿線地域」より設定）

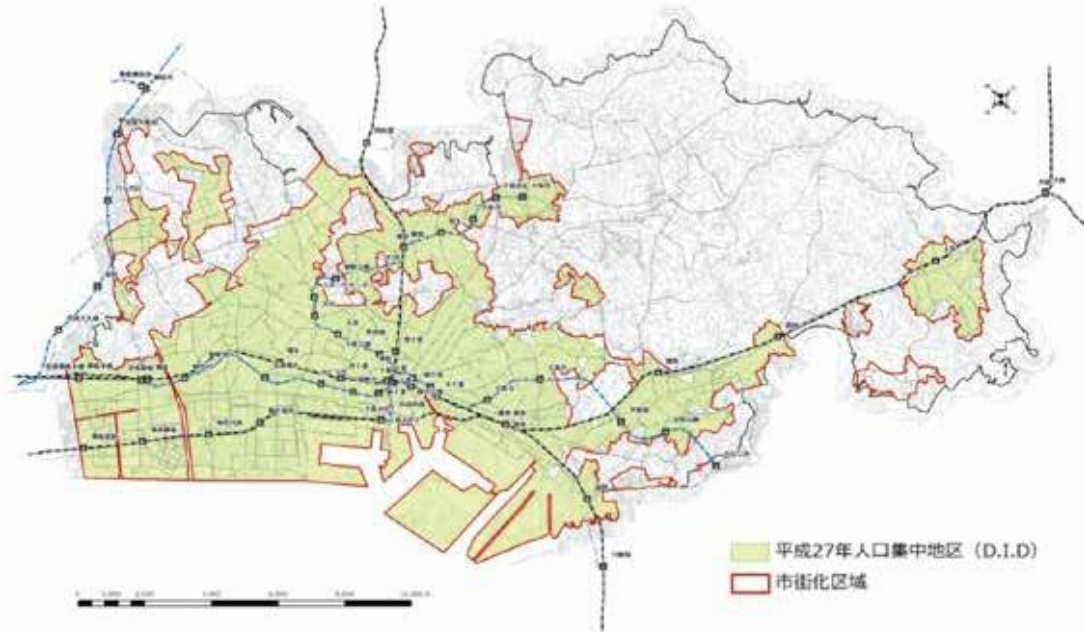
【参考】バスの運行本数片道 30 本/日のイメージ（概ねピーク時 3 本以上）

	6時	7時	8時	9時	10時	11時	12時	13時	14時	15時	16時	17時	18時	19時	20時	21時	22時	合計
上り	2	3	3	2	1	2	1	2	1	2	2	2	2	2	2	1	0	30
下り	0	2	2	2	2	1	2	1	2	2	1	2	3	3	2	2	1	30
合計	2	5	5	4	3	3	3	3	3	4	3	4	5	5	4	3	1	60

人口集積【現状の人口集積が大きいエリア】

現状の人口集積が大きいエリアとして、2015年時点での人口集中地区（D.I.D）を「居住に適した区域」とします。

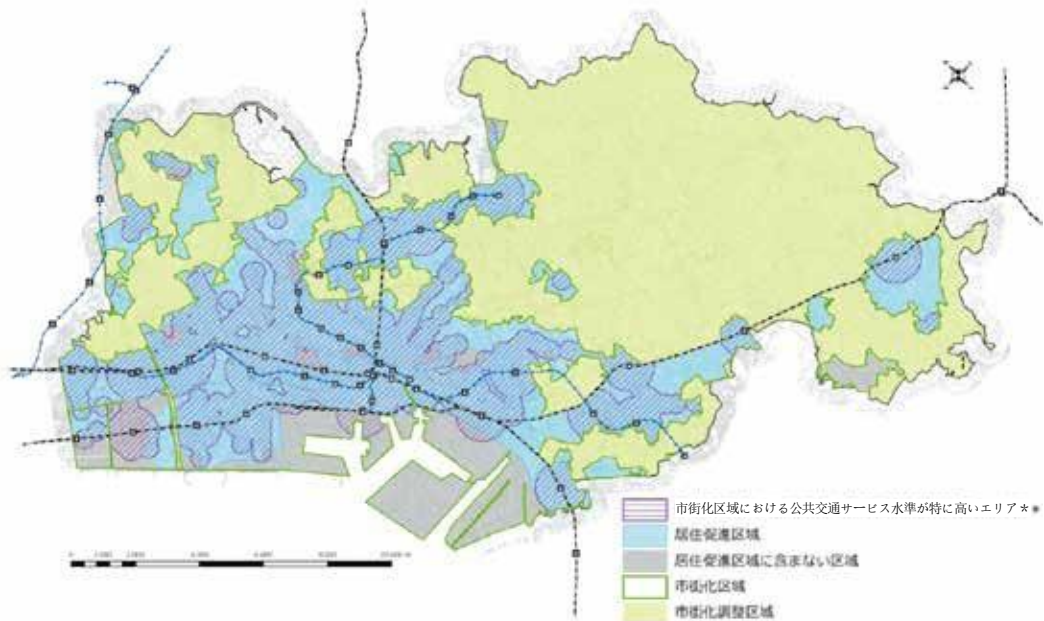
■ 図 4-5 現状の人口集積が大きいエリア



(3) 居住促進区域（都市再生特別措置法における居住誘導区域）

以上を踏まえて、居住促進区域を以下のとおり設定します。

■ 図 4-6 居住促進区域



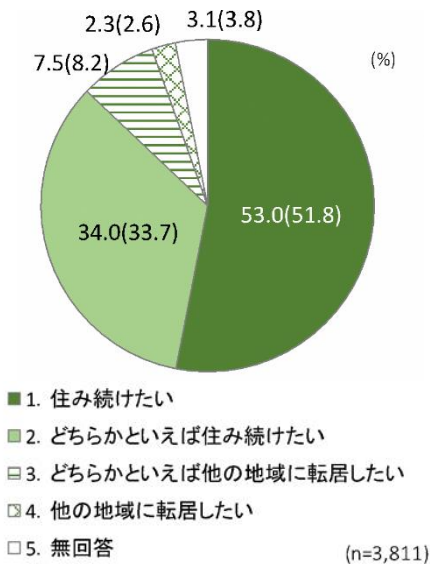
* 市街化区域における、運行本数片道 30 本／日以上の鉄道・モノレール駅から 800m の範囲、
運行本数片道 100 本／日以上のバス停から 300m の範囲

参 考

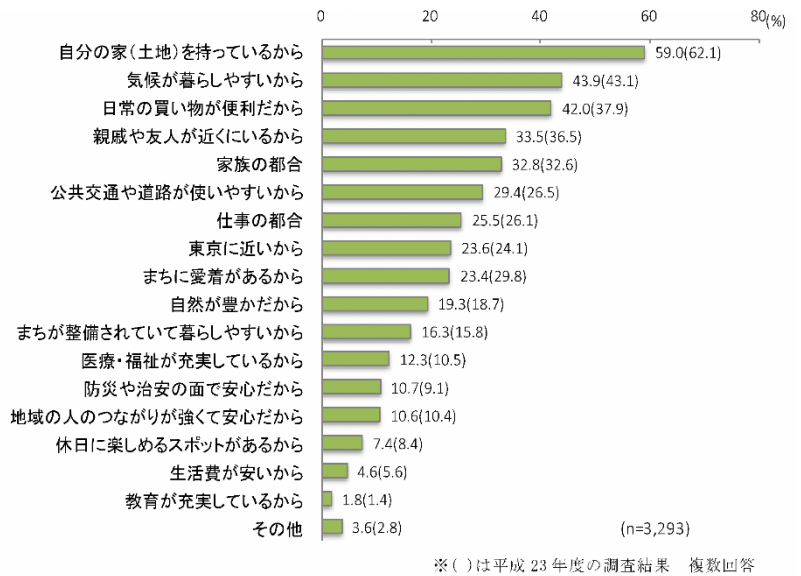
アンケート調査結果からみる市民のライフスタイル、定住意向

本市のアンケート調査によると、市民の約9割が本市への定住意向を持っていることがわかります。その理由は、利便性の高さや気候の良さ、自然の豊かさなど、様々となっており、地域特性に応じた多様な暮らし方が可能であることが、高い定住意向に繋がっているものと考えられます。

■ 図 4-7 千葉市への定住意向

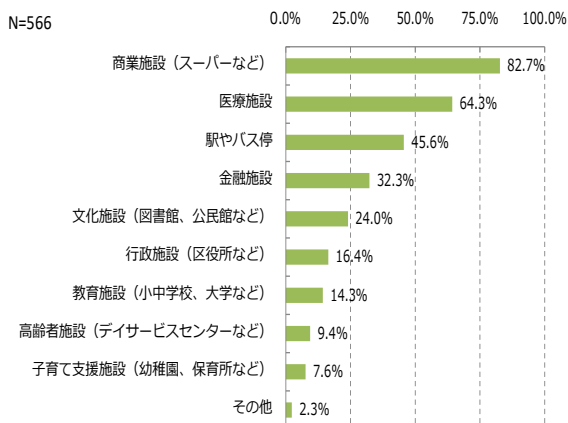


■ 図 4-8 千葉市に住み続けたいと思う理由

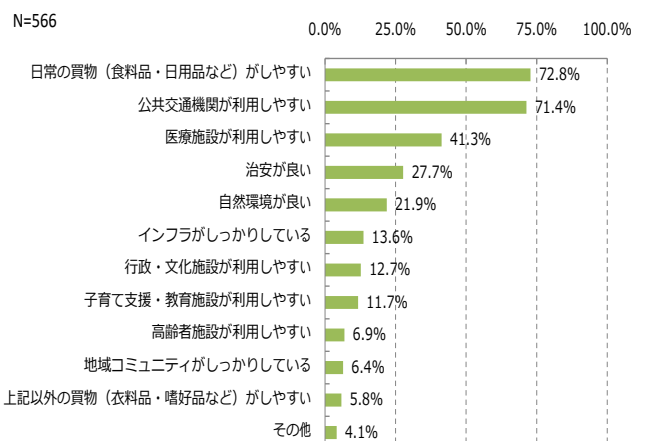


出典：市民1万人のまちづくりアンケート報告書（2015年/平成27年3月）

■ 図 4-9 住んでいる場所から歩ける範囲に最低限あると便利な施設



■ 図 4-10 引越すとしたら住みたい場所



第5回WEBアンケート調査報告書（2017年/平成29年）をもとに作成

第5章

都市機能誘導区域

① 基本的な考え方

(1) 都市機能誘導区域とは

都市再生特別措置法第81条において都市機能誘導区域を定めることと規定され「医療・福祉・子育て支援・商業などの生活サービス機能を、都市拠点や地域の拠点に誘導・集積することにより、これらの機能の効率的で持続的な提供を図る区域」とされています。

(2) 区域設定の考え方

居住促進区域との整合を図るとともに、生活サービス施設の分布等の現況を踏まえ、都市機能の誘導を図るべき区域を設定します。

本市の都市機能誘導区域は、本計画において位置付ける「都心」、「重要地域拠点」、「地域拠点」、「連携地域拠点」を基本に設定するものとします。

【第10版都市計画運用指針（国土交通省）における都市機能誘導区域】

①基本的な考え方

医療・福祉・子育て支援・商業といった民間の生活サービス施設の立地に焦点が当てられる中では、これらの施設を如何に誘導するかが重要となる。このような観点から新たに設けられた都市機能誘導区域の制度は、一定のエリアと誘導したい機能、当該エリア内において講じられる支援措置を事前明示することにより、当該エリア内の具体的な場所は問わずに、生活サービス施設の誘導を図るものであり、都市計画法に基づく市町村マスタープランや土地利用規制等とは異なる全く新しい仕組みである。

原則として、都市機能誘導区域は、居住誘導区域内において設定されるものであり、医療・福祉・商業等の都市機能を都市の中心拠点や生活拠点に誘導し集約することにより、これらの各種サービスの効率的な提供が図られるよう定めるべきである。

②都市機能誘導区域の設定

都市機能誘導区域は、例えば、都市全体を見渡し、鉄道駅に近い業務、商業などが集積する地域等、都市機能が一定程度充実している区域や、周辺からの公共交通によるアクセスの利便性が高い区域等、都市の拠点となるべき区域を設定することが考えられる。

また、都市機能誘導区域の規模は、一定程度の都市機能が充実している範囲で、かつ、徒歩や自転車等によりそれらの間が容易に移動できる範囲で定めることが考えられる。

■ 表 5-1 拠点別の都市機能誘導区域設定方針

拠点		区域設定の基本的要素	区域設定の考慮事項
都心	千葉都心	<ul style="list-style-type: none"> 概ね商業系用途地域の範囲 上位計画による既定区域を包含 ⇒都市再開発方針 再開発促進地区・誘導地区 既存都市機能の立地状況 	<ul style="list-style-type: none"> 原則主要道路等で区域界を設定
	幕張新都心	<ul style="list-style-type: none"> 幕張新都心の地区計画に基づき都市機能を立地すべき区域を設定 ⇒中心地区、豊砂地区 	<ul style="list-style-type: none"> 原則主要道路等で区域界を設定
	蘇我副都心	<ul style="list-style-type: none"> 概ね商業系用途地域の範囲 上位計画による既定区域を包含 ⇒都市再開発方針 再開発促進地区・誘導地区 	<ul style="list-style-type: none"> 原則主要道路等で区域界を設定
重要地域拠点		<ul style="list-style-type: none"> 概ね商業系用途地域の範囲 上位計画による既定区域を包含 ⇒都市再開発方針 再開発促進地区・誘導地区 既存都市機能の立地状況 区画整理事業の事業区域に留意（東幕張地区） 	<ul style="list-style-type: none"> 原則主要道路等で区域界を設定 路線型の用途地域指定の箇所は用途地域界で設定 第一種低層住居専用地域、第二種低層住居専用地域は除外
地域拠点		<ul style="list-style-type: none"> 駅から徒歩圏内を基本 概ね商業系用途地域の範囲 上位計画による既定区域を包含 ⇒都市再開発方針 再開発促進地区・誘導地区 既存都市機能の立地状況 	<ul style="list-style-type: none"> 原則主要道路等で区域界を設定 路線型の用途地域指定の箇所は用途地域界で設定 第一種低層住居専用地域、第二種低層住居専用地域は除外
連携地域拠点		<ul style="list-style-type: none"> 概ね商業系用途地域の範囲 誘導すべき施設の立地状況（団地センター地区等） 路線バス結節状況⇒複数系統設定、バスターミナル等 	<ul style="list-style-type: none"> 原則主要道路等で区域界を設定 路線型の用途地域指定の箇所は用途地域界で設定 第一種低層住居専用地域、第二種低層住居専用地域は除外

※都市再開発方針とは

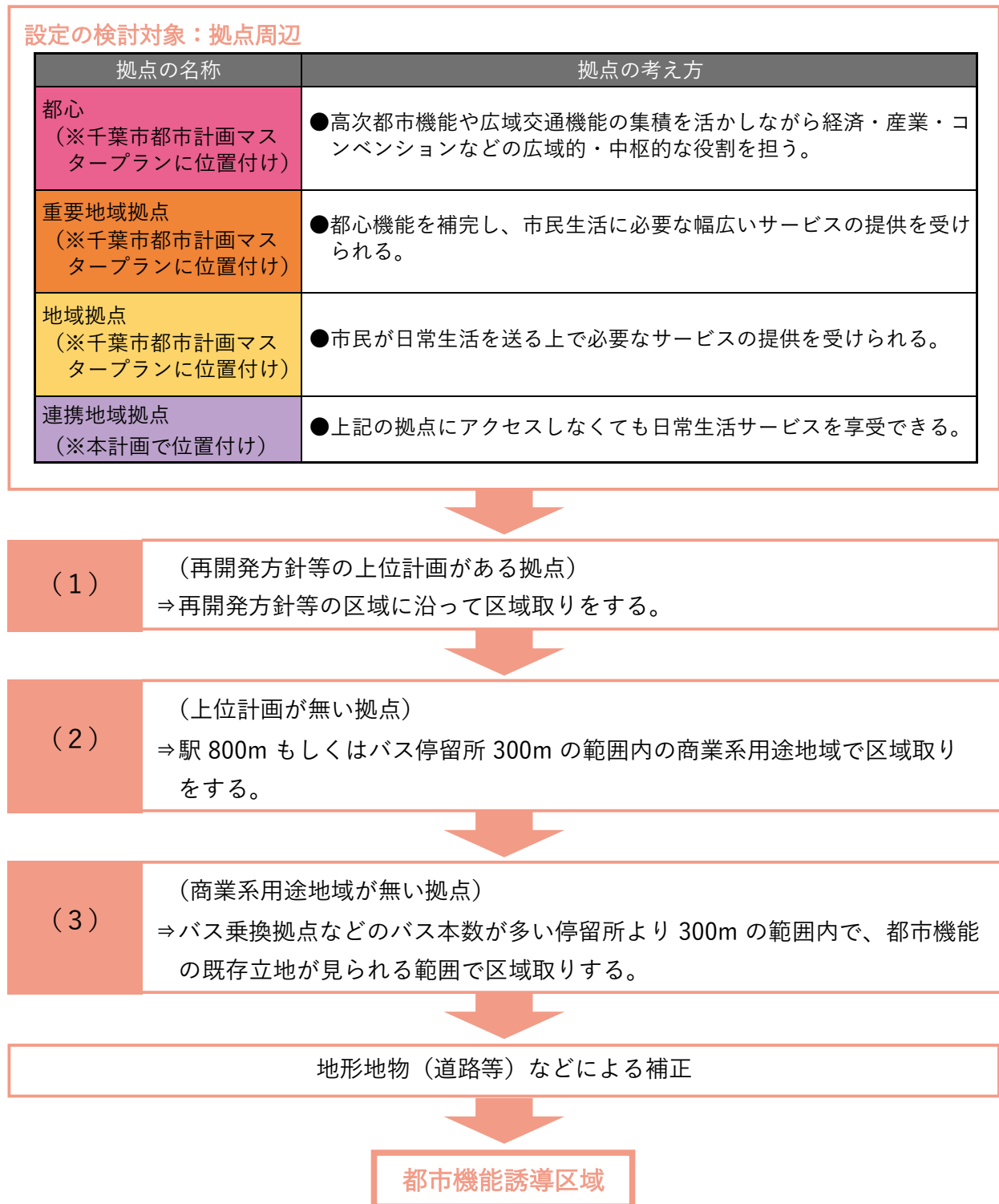
市街地における再開発の目標や既成市街地の各種施策を長期的かつ総合的に体系付けたマスタープラン。再開発に関する個々の事業について都市全体から見た効果を十分発揮させることや、民間の建築活動を適正に誘導して民間投資の社会的意義を増加させることを狙いとして、都市再開発法第2条の3の規定に基づき、千葉市が定める都市計画。

② 都市機能誘導区域の設定

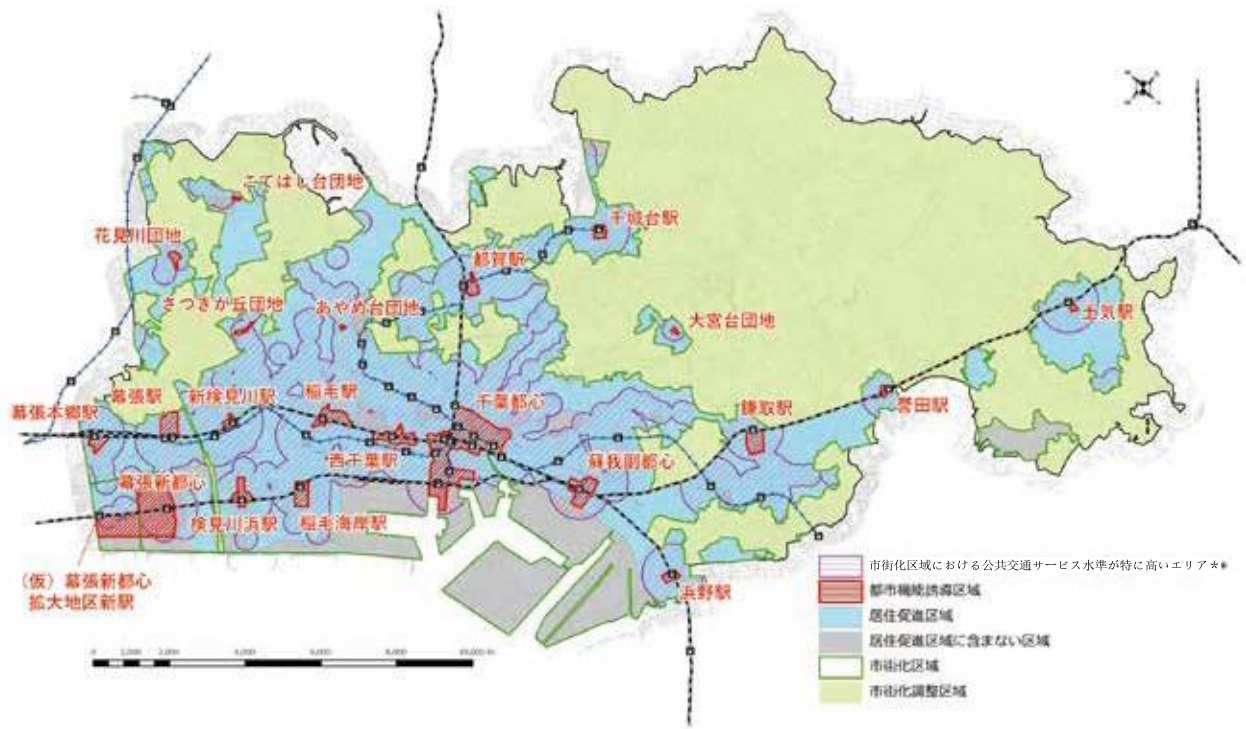
区域設定の考え方を踏まえ、都市機能誘導区域は、「都心」、「重要地域拠点」、「地域拠点」、「連携地域拠点」を基本に設定するものとします。

なお、具体的な区域については、区域としてのまとまりや、地形地物等の状況を踏まえて、決定することとします。

■ 図 5-1 都市機能誘導区域の設定フロー



■ 図 5-2 都市機能誘導区域



* 市街化区域における、運行本数片道 30 本／日以上 of 鉄道・モノレール駅から 800m の範囲、
 運行本数片道 100 本／日以上 of バス停から 300m の範囲



3 誘導施設の設定

(1) 誘導施設とは

都市再生特別措置法第81条において、「都市機能誘導区域ごとにその立地を誘導すべき都市機能増進施設（医療施設、福祉施設、商業施設その他の都市の居住者の共同の福祉又は利便のため必要な施設であって、都市機能の増進に著しく寄与するもの）」を誘導施設として定めるものとされています。なお、誘導施設は、長期的な視点から緩やかに誘導を図るものであり、都市機能誘導区域外への立地を規制するものではありません。

【第10版都市計画運用指針（国土交通省）における誘導施設】

①基本的な考え方

誘導施設は都市機能誘導区域ごとに立地を誘導すべき都市機能増進施設を設定するものであり、当該区域に必要な施設を設定することとなるが、具体の整備計画のある施設を設定することも考えられる。この際、当該区域及び都市全体における現在の年齢別の人口構成や将来の人口推計、施設の充足状況や配置を勘案し、必要な施設を定めることが望ましい。

②誘導施設の設定

誘導施設は、居住者の共同の福祉や利便の向上を図るという観点から、

- ・ 病院・診療所等の医療施設、老人デイサービスセンター等の社会福祉施設、小規模多機能型居宅介護事業所、地域包括支援センターその他の高齢化の中で必要性の高まる施設
- ・ 子育て世代にとって居住場所を決める際の重要な要素となる幼稚園や保育所等の子育て支援施設、小学校等の教育施設
- ・ 集客力がありまちの賑わいを生み出す図書館、博物館等の文化施設や、スーパーマーケット等の商業施設
- ・ 行政サービスの窓口機能を有する市役所支所等の行政施設などを定めることが考えられる。

■ 図5-3 立地適正化計画作成の手引き（2018年／平成30年4月、国土交通省）

【誘導施設の検討について】

○誘導施設の検討にあたっては、ターゲット、ストーリーの内容を踏まえた上で、その施設が都市機能誘導区域外に立地した場合には、今後のまちづくりに影響を与える等の観点から設定することが重要である。
○また、既に都市機能誘導区域内に立地しており、今後も必要な機能の区域外への転出・流出を防ぐために誘導施設として定めることも考えられます。

（留意点）

- ・ 誘導施設名に個別名称を書き込むべきではないこと。 ※例：〇〇市立博物館
- ・ 届け出対象を明確にするために施設の詳細（規模、種類等）を記載すること。 ※建築基準法の別表を参考にすることも考えられる。

※中心拠点、副中心拠点に必要な機能は、都市の規模、総合圏の人口規模、交通利便性や地域の特性等により様々であり、いかなる機能が必要であるかについては、それぞれの都市において検討が必要であるが、参考までに、地方中核都市クラスの都市において、拠点類型毎において想定される各種の機能についてイメージを提示する。

	中心拠点	地域／生活拠点
行政機能	<ul style="list-style-type: none"> ■ 中核的な行政機能 例、本庁舎 	<ul style="list-style-type: none"> ■ 日常生活を営む上で必要となる行政窓口機能等 例、支所、福祉事務所など各地域事務所
介護福祉機能	<ul style="list-style-type: none"> ■ 市町村全域の市民を対象とした高齢者福祉の推進・相談の窓口や活動の拠点となる機能 例、総合福祉センター 	<ul style="list-style-type: none"> ■ 高齢者の自立した生活を支え、又は日々の介護、見守り等のサービスを受けられることができる機能 例、地域包括支援センター、在宅系介護施設、コミュニティ等
子育て機能	<ul style="list-style-type: none"> ■ 市町村全域の市民を対象とした児童福祉に関する指導・相談の窓口や活動の拠点となる機能 例、子育て総合支援センター 	<ul style="list-style-type: none"> ■ 子どもを持つ世代が日々の子育てに必要なサービスを受けられることができる機能 例、保育所、こども園、児童クラブ、子育て支援センター、児童館等
商業機能	<ul style="list-style-type: none"> ■ 時間消費型のショッピングニーズなど、様々なニーズに対応した買い物、食事を提供する機能 例、相当規模の商業集積 	<ul style="list-style-type: none"> ■ 日々の生活に必要な生鮮品、日用品等の買い回りができる機能 例、食品スーパー
医療機能	<ul style="list-style-type: none"> ■ 総合的な医療サービス（二次医療）を受けられることができる機能 例、病院 	<ul style="list-style-type: none"> ■ 日常的な診療を受けられることができる機能 例、診療所
金融機能	<ul style="list-style-type: none"> ■ 決済や融資などの金融機能を提供する機能 例、銀行、信用金庫 	<ul style="list-style-type: none"> ■ 日々の引き出し、預け入れなどができる機能 例、郵便局
教育・文化機能	<ul style="list-style-type: none"> ■ 市民全体を対象とした教育文化が中心となる機能 例、文化ホール、中央図書館 	<ul style="list-style-type: none"> ■ 地域における教育文化活動を支える拠点となる機能 例、図書館支所、社会教育センター

(2) 上位・関連計画による位置付けの整理

■ 表 5-2 3 都心の機能

	千葉市 新基本計画 012年/平成24年3月)	千葉都市計画区域の整 備、開発及び保全の方針 (2016年/平成28年2月)	千葉市都市計画 マスタープラン 016年/平成28年3月)	その他の関連計画
千葉都心	<ul style="list-style-type: none"> ■土地利用の高度化や既存ストックの有効活用などによる都市機能の更新 ■業務・商業・文化などの諸機能の集積促進 ■新たな観光資源などによる賑わいの創出 ■中枢的業務機能と高次生活サービス機能の複合した拠点として整備 	<ul style="list-style-type: none"> ■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 ■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をもてる市街地の形成をめざす 	<ul style="list-style-type: none"> ■千葉自立都市圏の拠点地区を見据えた中枢管理機能、商業・業務機能の集積、居住機能や生活支援機能等の多機能の導入による土地利用の高度化 ■集客施設と観光施設との連絡の強化、交通利便性の向上による回遊性の創出、都心居住の促進 ■中央港地区では、市民が気軽に訪れる、にぎわいと憩いの感じられる港づくり 	<p style="color: #d9534f;">千葉駅周辺活性化ブランドデザイン</p> <ul style="list-style-type: none"> ■千葉県内での求心力のあるまち ■働く人、学ぶ人、住む人、観光客など、多様な人々が集まり賑わうまち ■エリア間における機能分担・連携による多様な魅力のあるまち ■先行整備プログラム：西銀座周辺再開発、中央公園・通町公園の連絡強化
幕張新都心	<ul style="list-style-type: none"> ■国際交流機能、商業・業務、研究開発、教育、学術、スポーツ・レクリエーション、住宅機能の集積、機能更新を促進 ■ウォーターフロントの観光資源としての価値を高め、交流人口の増加などによる全体の活性化 	<ul style="list-style-type: none"> ■道路、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 ■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 	<ul style="list-style-type: none"> ■国際交流機能や国際的業務機能をはじめ、先端成長産業の中枢的業務機能、研究開発機能のほか、学術・商業・文化、スポーツ・レクリエーション等の諸機能の一体的な集積を推進 ■都市デザインに配慮した利便性の高い住宅地の形成など、居住機能の強化を図ることによる職住近接の実現 ■ウォーターフロント空間や広大な公園の連続性を活かし、魅力とにぎわいのある個性豊かな都市空間を形成 	<p style="color: #d9534f;">幕張新都心構想</p> <ul style="list-style-type: none"> ■「職」、「住」、「学」、「遊」の複合機能が集積した、未来型の国際業務都市の形成
蘇我副都心	<ul style="list-style-type: none"> ■蘇我駅周辺部と臨海部を一体化し、商業・業務、研究開発、スポーツ・レクリエーション機能の充実 ■広域的な防災機能の強化 	<ul style="list-style-type: none"> ■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 	<ul style="list-style-type: none"> ■鉄道の結節点や広域幹線道路の沿道としての立地特性を活かし、臨海部における製鉄所跡地の土地利用転換を促進しながら、商業、業務、スポーツ・レクリエーションなどの諸機能のほか居住機能を集積 ■蘇我駅周辺では、鉄道利用者の利便性を高め交流機能を強化するため、交通結節性を改善 ■これまでの港や製鉄所の歴史を踏まえ、街の更新・再生とともに、にぎわいと魅力のある海に開かれた緑豊かな都市空間を形成 	<p style="color: #d9534f;">都市再開発方針</p> <ul style="list-style-type: none"> ■駅周辺：土地の高度利用、商業・業務機能、居住機能等の強化 ■臨海部：業務機能等の集積、周辺市街地との一体的な都市拠点形成

【その他の拠点の機能】

新基本計画では13駅周辺を「生活機能拠点」と位置づけています。都市計画マスタープランではこの13駅周辺を「重要地域拠点」と「地域拠点」に区分しています。

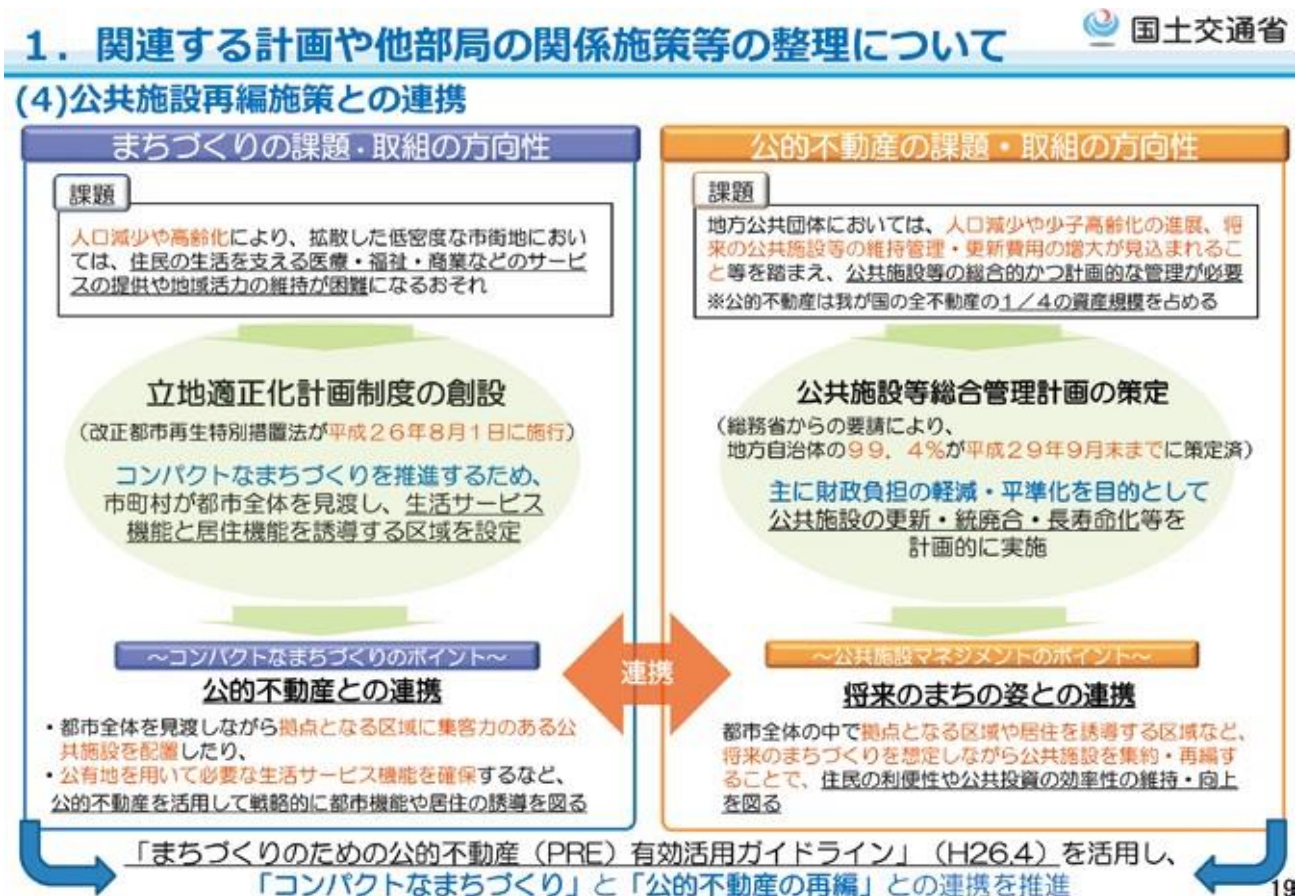
■表 5-3 既存計画におけるその他の拠点の位置づけ

千葉市新基本計画 2012年／平成24年3月)	千葉市都市計画マスタープラン (2016年／平成28年3月)
<p>【生活機能拠点】13駅周辺</p> <p>■バス等との交通結節性の向上や商業機能の集積などを図るとともに、既存機能を活かし、市民生活に必要な機能の充実</p>	<p>【重要地域拠点】4駅周辺</p> <p>■3都心から離れた地域において都心機能を補完し、将来にわたり市民生活に必要な幅広いサービスの提供を受けられる拠点</p> <p>■市内外の多くの方が交流する魅力ある拠点として育成</p> <p>■公共交通の利便性や生活利便性などの拠点機能を強化することにより、生活圏域のコンパクト化や、まちなか居住を促進</p> <p>【地域拠点】9駅周辺</p> <p>■市民が日常生活を送るうえで必要な、サービスの提供を受けられる拠点</p> <p>■交通環境及び生活利便性の向上を図る</p>

【公共施設の再編】

公共施設の立地については「公共施設等総合管理計画」等に掲げられた方針と連携します。

■図 5-4 立地適正化計画作成の手引き (2018年／平成30年4月、国土交通省)



(3) 誘導施設としての検討対象施設

■ 表 5-4 検討対象施設：赤枠の範囲内

機能の分類	施設の種類	広域的な拠点施設	地域的な拠点施設	地域密着な施設
		各拠点の役割に応じた機能立地や賑わいを形成する施設		日常生活に密接に関係した施設
行政機能	市役所	●		
	区役所	●	●	
	保健所	●		
	保健福祉センター	●	●	
	市民センター		●	●
高齢者福祉機能	いきいきプラザ		●	
	いきいきセンター		●	
	あんしんケアセンター			●
	高齢者介護施設			●
子育て支援、教育・保育機能	子育て支援館	●		
	地域子育て支援センター			●
	子育てリラックス館		●	
	保育所			●
	幼稚園			●
	認定こども園			●
文化機能	コミュニティセンター		●	
	勤労市民プラザ		●	
	市民会館・ホール		●	
	美術館・市民ギャラリー	●		
	科学館・博物館	●		
社会教育機能	図書館		●	
	公民館			●
教育機能	大学・専門学校	●		
	高等学校		●	
	小学校・中学校			●
商業機能	百貨店	●		
	総合スーパー		●	
	スーパー			●
	コンビニエンスストア			●
医療機能	病院		●	
	診療所			●
金融機能	銀行・信用金庫		●	
	郵便局			●
国際経済交流機能	MICE 施設 *1	●		

■表 5-5 拠点施設の分類：誘導施設の検討対象は、赤枠の範囲内

施設の分類	特徴	立地すべき範囲				
		都心	重要地域拠点	地域拠点	連携地域拠点	左記以外の居住促進区域
広域的な拠点施設	各拠点の役割に応じた機能立地や賑わいを形成する施設					
地域的な拠点施設						
地域に密着した施設	日常生活に密接に関係した施設					

* 1 MICE施設

MICEとは、企業等の会議（Meeting）、企業等の行う報奨・研修旅行（インセンティブ旅行）（Incentive Travel）、国際機関・団体、学会等が行う国際会議（Convention）、展示会・見本市、イベント（Exhibition/Event）の頭文字のことであり、多くの集客交流が見込まれるビジネスイベントなどの総称です。

これらが開催される施設として、ホールや会議室を備えたホテル等を想定しています。

■図 5-5 MICE の定義

MICE (マイス) とは 観光庁

MICEとは、ミーティング、インセンティブ、コンベンション、エキシビション/イベントを総称した用語。MICEには開催地における高い経済波及効果やビジネス機会、イノベーションの創出等が期待される。
※ インセンティブやコンベンションを含めて広義のミーティングとも一般的に呼ばれる。
 ※ 国・機関などではMICEを総称としてビジネスミーティング・ビジネスイベントと呼ぶ場合も多い。

M Meeting	主に企業がグループ企業やパートナー企業などを集めて行う企業会議、大会、研修会等の会合（＝コーポレートミーティング）を指す。 例：海外投資家向け金融セミナー、グループ企業の役員会議 等
I Incentive	企業が従業員やその代理店等の表彰や研修などの目的で実施する旅行のことで、企業報奨・研修旅行と呼ばれる。 例：営業成績の優秀者を集めた旅行 等
C Convention	いわゆる国際会議であり、学会や産業界団体、さらには政府等が開催する大規模な会議を一般的に指す。 例：北海道・観光サミット、国際防災世界会議、世界水フォーラム、世界牛病学会 等
E Exhibition /Event	国際見本市、展示会、博覧会といったエキシビションや、スポーツ・文化イベントなど大小さまざまなものが含まれる広範な概念である。 例：東京国際映画祭、世界陸上競技選手権大会、国際宝飾展、東京モーターショー 等

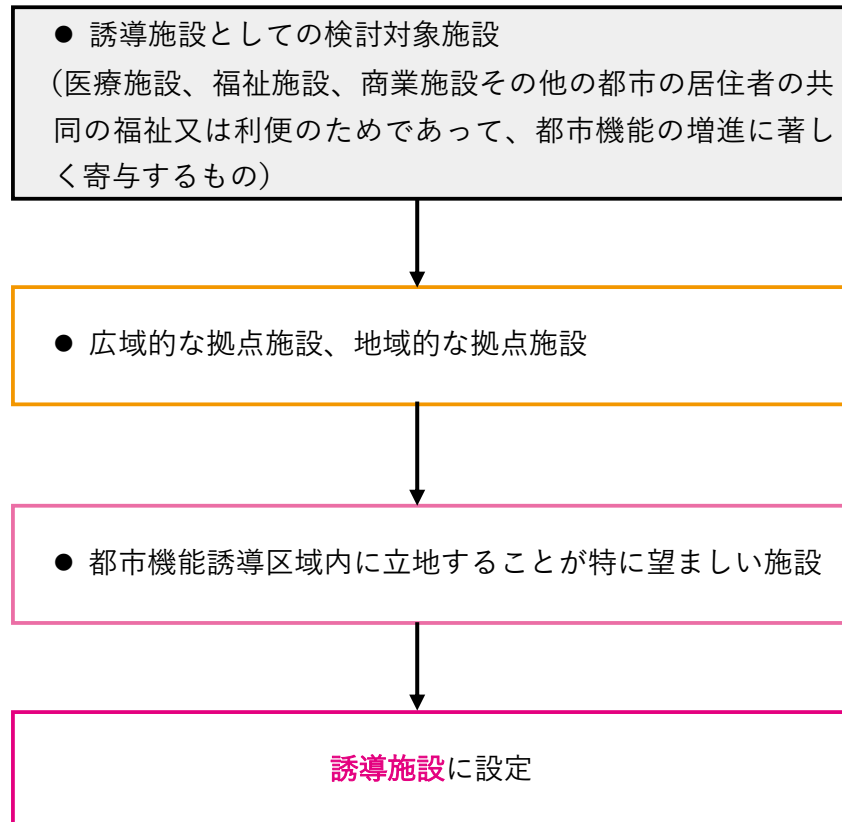
出典：観光庁 HP

(4) 誘導施設の設定検討

■ 設定の考え方

本計画では、検討対象施設のうち、都市全体での広域的・地域的な観点を踏まえた上で、都市機能誘導区域内に立地することが特に望ましい施設について、拠点及び拠点周辺の施設立地状況等も考慮し、誘導施設を設定します。

■ 図 5-6 誘導施設設定の考え方



※今回誘導施設に設定していない施設においても、将来、社会情勢や施設立地バランスなどの変化に応じて、誘導施設への設定を検討します。

(5) 拠点ごとの誘導施設の設定

以上を踏まえて、拠点ごとの誘導施設を以下のとおり設定します。

注意事項

- 誘導施設は、市が新たに整備（建替・改修）するものを示したり、市や国等が施設整備に対しての支援を約束するものではありません。
- 誘導施設は、設定したすべての施設を都市機能誘導区域内に立地するよう制約するものではありません。

■ 表 5-6 誘導施設 : 誘導施設として設定する範囲

拠点			行政		高齢者 福祉	子育て 支援	商業
			市役所 区役所	保健所 保健福祉 センター	高齢者 交流施設	子育て 支援館・ 子育て リラックス館	大規模 商業施設
都心	1	千葉都心	誘導施設	誘導施設	誘導施設	誘導施設	誘導施設
	2	幕張新都心					
	3	蘇我副都心					
重要 地域拠点	4	幕張駅周辺					
	5	稲毛駅周辺					
	6	都賀駅周辺					
	7	鎌取駅周辺					
地域拠点	8	幕張本郷駅周辺					
	9	新検見川駅周辺					
	10	西千葉駅周辺					
	11	検見川浜駅周辺					
	12	稲毛海岸駅周辺					
	13	誉田駅周辺					
	14	土気駅周辺					
	15	浜野駅周辺					
	16	千城台駅周辺					
連携 地域拠点	17	大宮台団地					
	18	こてはし台団地					
	19	花見川団地					
	20	あやめ台団地					
	21	さつきが丘団地					

※上記の公共施設の立地は、「公共施設等総合管理計画」等に掲げられた方針と連携します。

■ 表 5-7 誘導施設の定義

分類	施設	定義
行政機能	市役所 区役所	<ul style="list-style-type: none"> ■ 地方自治法第4条第1項に定める施設（本庁） ■ 地方自治法第252条の20第1項に定める施設（区役所） ■ 千葉市区の設置等に関する条例第3条に定める施設（区役所）
	保健所 保健福祉センター	<ul style="list-style-type: none"> ■ 地域保健法第5条に定める施設（保健所） ■ 千葉市保健福祉センター条例第2条に定める施設（保健福祉センター）
高齢者福祉機能	高齢者交流施設 *2	■ 高齢者の相互交流や健康増進、生きがい活動を目的とした高齢者が交流する機能を有する施設（本市の設置するものに限る）
子育て支援機能	子育て支援館 子育てリラックス館	■ 児童福祉法第6条の3第6項に定める地域子育て支援拠点事業を実施する施設（保育所及び認定こども園に設置されるものを除く）
商業機能	大規模商業施設	■ 大規模小売店舗立地法第2条第2項に定める店舗面積 1,000㎡を超える商業施設

* 2 高齢者交流施設

高齢者の相互交流や健康増進、生きがい活動を目的とした高齢者が交流する施設です。国土省の資料においては、本市の中央いきいきプラザが紹介されています。

■ 図 5-7 高齢者交流施設の事例

高齢者交流施設

高齢者交流施設は、高齢者が公共交通を活用し、徒歩により通所可能であり、高齢者の相互交流や、健康増進、生きがい活動などを通じて、介護予防に資する施設です。

	千葉市 中央いきいきプラザ	八王子市 恩方老人憩の家
施設概要	60歳以上の方の福祉増進と活動支援のための施設。各種講座や健康づくり事業等を行い、教養の向上やレクリエーション活動を通じた介護予防拠点としての機能を担っている。また、団体活動のための講座室や多目的室などがある。	趣味の教室やサークル活動を通じてふれあいを深め、仲間づくりをする交流の場として利用できる施設。教養の向上、レクリエーション等自主的な活動の場を通じて地域の高齢者の心身の健康増進を図ることにより、介護予防に資する。
写真		

出典：国土交通省「都市機能立地支援事業等の活用に係る説明会資料」

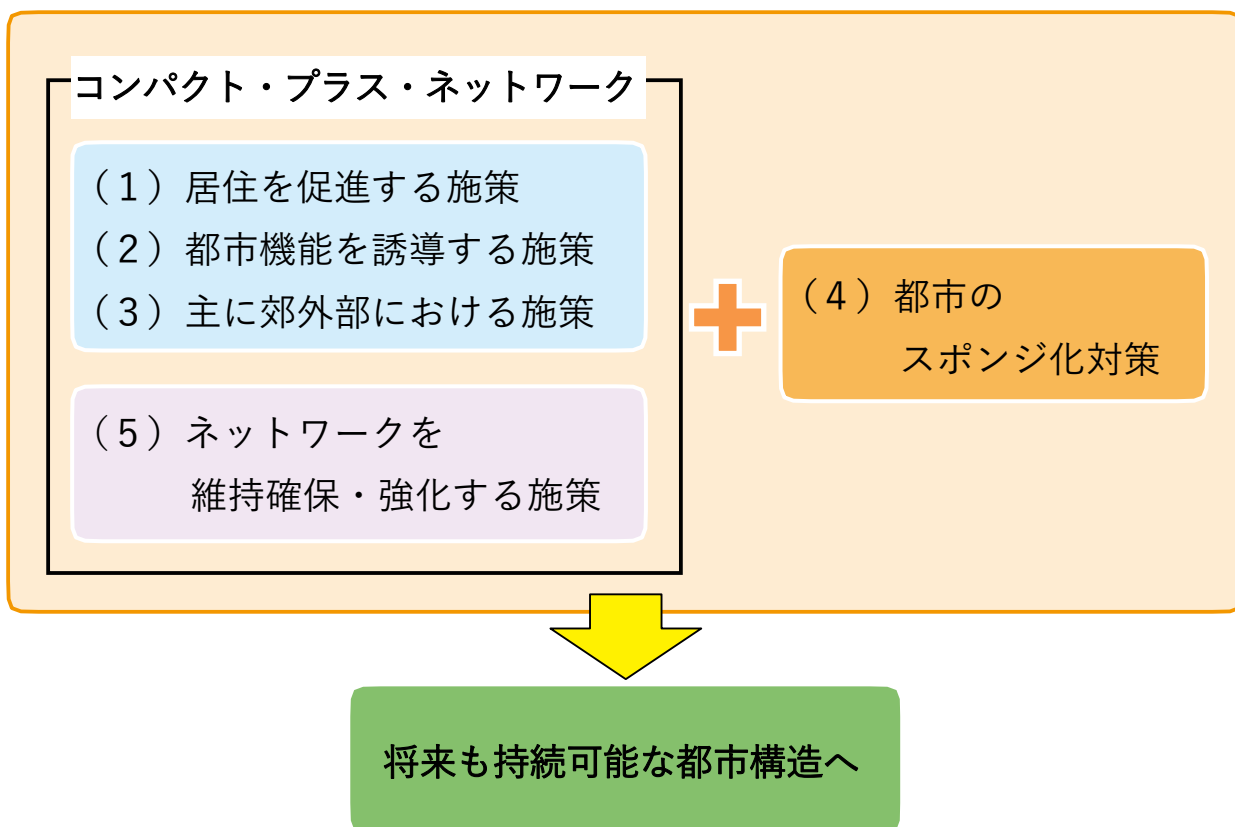
第6章

持続可能な都市構造の実現に向けた取り組み

① 施策

居住促進区域や都市機能誘導区域、誘導施設を定めるとともに、居住促進区域への居住や都市機能誘導区域への都市機能の立地を促進する施策、その他の区域においても住環境を維持し、将来、人口減少・少子高齢化が進展した郊外部地域等においても安心して暮らし続けられるための施策に取組み、持続可能な都市構造の形成を目指していきます。

■ 図 6-1 施策の体系



(1) 居住を促進する施策（居住促進区域における施策）

居住を促進する施策は、区域内への居住を促進し、人口密度を維持するために、主に住環境の維持・向上に向けた施策を講じます。

本市が独自に行う施策としては、以下のとおりです。なお、新規（検討中）及び変更（検討中）の施策については、引き続き検討を進めます。

新規（検討中）	今後、新規に誘導施策として検討するもの
変更（検討中）	今後、既存の施策を誘導施策として変更していくことを検討するもの
実施中	現在、実施中のもの（既存計画に掲載済みのもの）

■表 6-1 本市が独自に行う居住を促進する施策

区分	具体的事業名	概要
新規 (検討中)	住宅団地の活性化	戸建て住宅地区や中層集合住宅の地区など地域特性に応じて、それぞれの地域において住民との協働によるまちづくりを検討する。 まずはモデル施策として住宅団地を選定し、活性化に資する方策の検討を行う。
変更	シェアサイクルの促進	移動の利便性と回遊性の向上を図るとともに、公共交通を代替・補完する新たな交通サービスを確立するため、シェアサイクルを促進する。平成30年3月からの実証実験を経て、令和2年2月より「居住促進区域」を基本的な実施範囲として本格実施に移行している。
変更 (検討中)	三世代家族同居・近居の支援	少子化対策として、子育て世代が出産・子育てしやすい社会経済環境を実現するとともに、多世代交流を進め、高齢者の孤立防止と家族の絆の再生を目的とする「千葉市三世代同居等支援事業」について、居住促進区域内におけるインセンティブの付与についての可能性を検討する。
変更 (検討中)	空き家等対策の推進	今後、人口減少・世帯数減少や少子高齢社会の一層の進行など、住宅を取り巻く環境の変化により、空家のさらなる発生による様々な問題が懸念されており、居住促進区域を中心に既存住宅市場の活性化方策など取り組みを検討する。
変更 (検討中)	高齢者介護施設の整備	事業所の選定をする際に、サービス供給の少ない地区のほか、居住促進区域での整備計画についても、加点を行うことを検討する。
実施中	若葉住宅地区における 住宅整備促進	「職・住・学・遊」の複合機能が集積した、国際性豊かなまちづくりを推進するため、若葉住宅地区等の住宅整備を促進する。
実施中	検見川・稲毛土地区画整理、寒川第一土地区画整理、東幕張土地区画整理	良好な居住環境の形成を図るため、建物移転等により宅地や公共施設の整備、改善を進める。
実施中	市営住宅の整備	老朽化した市営住宅の住宅・住環境の改善や、市営住宅の長寿命化や居住性の向上、高齢者等への対応を図るため、「千葉市営住宅長寿命化・再整備計画」に基づき、改善等を行う。
実施中	花のあふれるまちづくり	花に関わる活動を行う市民に花の苗を配布するとともに、花や緑に関するイベントを開催する等、花のあふれるまちづくりを推進する。
実施中	身近な公園の整備	日常のレクリエーション空間の確保や、良好な都市環境の形成などを行うため、市民の日常生活に密着した身近な公園を整備する。
実施中	都市緑化の推進	緑豊かな環境を創出するため、中心市街地や住宅地の緑化を推進するとともに、市民参加による緑化の普及啓発を行う。
実施中	市民緑地の推進	市街地の緑を守り、身近な自然とのふれあいの場を確保するため、市民協働で緑地の保全・維持管理を行う「市民緑地」の設置を進める。
実施中	あんしんケアセンターの機能強化	地域における高齢者や家族の相談体制の充実を図るため、地域包括ケアシステムにおける中心的役割を担うあんしんケアセンターを、高齢者人口の推移や、地域の実情に応じ、適切に配置するよう検討を行う。また、地域の中で、きめ細かく相談などに応じることができるよう、包括3職種など必要な職員を計画的に増員していく。
実施中	子ども・子育て支援新制度給付対象施設の整備	潜在的な保育需要に対応し、将来にわたり待機児童ゼロを達成するため、「千葉市こどもプラン」に基づき、計画的に保育所等を整備する。
実施中	学校の適正規模・適正配置の推進	児童生徒のより良い教育環境を整備し、教育の質を充実させるため、学校適正配置を推進する。

■ 表 6-2 国が行う支援施策

事業名	内容
施設整備への補助	
市民緑地等整備事業	地域の人々が利用できる公開緑地の整備を促進するため、市民緑地契約又は緑地保全地域等の土地に係る管理協定に基づき行う既存緑地の公開のために必要な施設整備、及び借地公園の整備を行う。
ストック再生緑化事業	既存建築物等のストックを活用した緑化を推進し、良好な都市環境を形成することにより、居住機能等の誘導を図るため、既存の公共公益施設又は民間建築物及びその敷地内で整備される緑化施設の整備を行う。
防災・省エネまちづくり緊急促進事業	防災性能や省エネルギー性能の向上といった緊急的な政策課題に対応した質の高い施設建築物等を整備する市街地再開発事業等の施行者等に対して、国が特別の助成を行うことにより、事業の緊急的な促進を図る。
公営住宅整備事業 (公営住宅の非現地建て替えの支援)	公営住宅の事業主体が既存の公営住宅を除却し非現地への建替えを行う場合、新たに建てられる公営住宅の土地が居住誘導区域内であれば、除却費・移転費を助成する。
市民農園等整備事業	まちの魅力・居住環境の向上を図ることや郊外において都市的土地利用の転換を抑制し、緑と農が調和した市街地の形成に寄与するため、生産緑地等を買取り、市民農園として都市公園を整備する。
地域居住機能再生推進事業	大規模な公的賃貸住宅団地を含む高齢化の著しい地域において、多様な主体の連携・協働により、居住機能の集約化等とあわせた子育て支援施設や福祉施設等の整備を進め、地域の居住機能を再生する取組みを総合的に支援する。
住宅市街地総合整備事業 (住宅団地ストック活用型)	良好な居住環境を有するものの急激な高齢化や空き家の発生等が見込まれる住宅団地について、将来にわたり持続可能なまちを形成するため、地域のまちづくり活動、既存ストックを活用した高齢者・子育て世帯の生活支援施設等の整備、若年世帯の住替えを促進するリフォーム等を総合的に支援する。
金融支援	
フラット35地域活性化型 (住宅金融支援機構による支援)	地域活性化に積極的な地方公共団体が行うU・Iターンなどでのマイホーム取得者に対する財政的支援とセットで、フラット35の当初5年間の借入金利を引き下げる制度。

■ 表 6-3 計画策定による国庫補助におけるインセンティブ

該当事業名	重点配分対象となる事業
社会資本整備総合交付金における重点配分	
イ-10-(1) 都市再生整備計画事業	立地適正化計画に適合する事業等、国として特に推進すべき施策に関連する事業
イ-13-(2) 市街地再開発事業等 イ-13-(5) 都市再生総合整備事業 イ-13-(6) 都市再生区画整理事業	立地適正化計画を作成、又は確実に作成が見込まれる地域において実施され、かつ立地適正化計画に適合する事業
イ-13-(8) 都市・地域交通戦略推進事業	立地適正化計画を作成、又は確実に作成が見込まれる地域において実施され、かつ同計画に位置付けられた公共交通ネットワークの再構築を行う路面電車に係る事業
イ-16 住環境整備事業	立地適正化計画を作成、又は確実に作成が見込まれる地域において実施され、かつ立地適正化計画に適合する事業

【(国の制度) 都市計画・景観計画の提案制度】



居住促進区域内において20戸以上の住宅整備に関する事業を行おうとする者は、都市計画又は景観計画について、住宅地の良好な環境・景観を保全するための提案を行うことができます。

■ 図 6-2 提案制度の概要・事例

<p>改正後の提案制度</p> <p>現行の提案制度に以下の制度を新設</p> <p>主体 居住誘導区域内において、20戸以上の住宅の整備に関する事業を行おうとする者</p> <p>提案先 ・都市計画決定権者(都市計画関係) ・景観行政団体(景観関係)</p> <p>提案内容 当該事業を行うために必要な以下の事項</p> <p>【都市計画関係】 ・用途地域又は高度利用地区に関する都市計画 ・市街地再開発事業、土地区画整理事業に関する都市計画 ・地区計画に関する都市計画 ・その他政令で定める都市計画 の決定又は変更</p> <p>【景観関係】 ・景観計画の策定又は変更</p>	<p>民間事業者による景観計画の策定提案事例 (景観法)</p> <p>【かずさの社 ちはら台(市原市)】</p>  <p>○計画概要</p> <p><届出対象行為> ・建築物の新築、増築、改築又は大規模な外観の変更 ・鉄柱、コンクリート柱、鉄塔、擁壁、煙突の建設等 ・垣柵(生垣を含む)、門柱その他これに類するものの建設等</p> <p><景観形成方針> ・戸建住宅地に特化したまちなみづくり ・丘陵地に馴染んだ景観の形成 ・地域の景観資源としての育成 ・緑豊かな景観形成の推進</p>
--	--

出典：国土交通省資料

【本市における事例】

<p>はなみがわLDK+ (花見川区花見川)</p>	<p>独立行政法人都市再生機構</p>
<p>県下、最大規模の住戸数を誇る花見川団地において、団地内商店街の空き店舗を活用してつくられた「食」と「つなぐ」をテーマとしたコミュニティスペースです。市とUR都市機構が実施したアンケートにおいて、「誰かと一緒に食事をとることが、幸福度の向上につながる」という結果を受けて、URの若手職員が企画し、商店街と協力して運営しています。1階は飲食店出店者向けのキッチンが付いたフロアスペースで小上がりを設けることで、子どもも利用しやすくなっています。2階はフローリング床のスペースで、ヨガやワークショップなど多様な用途に対応できます。1・2階併せて1時間単位でのレンタルが可能で、飲食・物販など毎日さまざまな出店者がこの場所を活用していますが、こども食堂を開催したり、大学生が地域の子どもたちに勉強を教えたりと地域貢献の場としても活用されています。</p>	
<div style="display: flex; justify-content: space-around;">   </div>	

(2) 都市機能を誘導する施策（都市機能誘導区域における施策）

都市の居住者の共同の福祉や利便性の向上を図るために必要な施設（都市機能）は、公共施設だけではなく、民間事業者が整備する施設もあります。

そのため、まちの拠点となるエリアにおいて都市機能を整備する民間事業者に対して、国や本市が支援を行い、都市機能誘導区域への都市機能の立地を誘導します。

本市が独自に行う都市機能を誘導する施策としては、以下のとおりです。なお、新規（検討中）及び変更（検討中）の施策については、引き続き検討を進めます。

■表 6-4 本市が独自に行う都市機能を誘導する施策

区分	具体的事業名	概要
新規 (検討中)	千葉駅周辺における官民連携によるまちづくり	千葉駅周辺において、エリアマネジメント組織（エリアマネジメント団体、都市再生推進法人など）等の育成支援、並びに、官民連携によるエリアリノベーションを推進する。空き地・空き家等の民間の空間資源だけでなく、道路・公園等の公共の空間資源も活用を検討する。
実施中	新庁舎整備事業	現庁舎が抱える防災面、分散化・狭あい化、老朽化の課題に対応するため、新庁舎の整備を進める。
実施中	千葉駅東口地区市街地再開発事業	千葉都心の土地の高度利用や、施設の機能更新により、駅前のにぎわいを向上させるため、千葉駅東口駅前広場周辺で進められている民間の再開発を促進する。
実施中	千葉駅西口地区第二種市街地再開発事業	千葉都心の土地の高度利用と建築物の機能更新のため、医療などの機能を駅前に導入するとともに、新たな賑わいを創出する再開発ビルの整備を進める。
実施中	中央公園・通町公園の連結強化	歴史的資産を活かした「千葉らしさ」を感じるまちづくりのため、中央公園や通町公園、千葉神社を一体的に捉え、賑わいと回遊性を高める空間の整備を進める。
実施中	幕張新都心拡大地区の新駅整備	幕張新都心における都市機能の強化や交通機能の分散化を図るため、新駅整備の実現を目指す。
実施中	蘇我駅東口駅前地区のまちづくり	駅前広場と駅前商業地の再編を一体的に行い、蘇我副都心の玄関口に相応しい都市基盤の強化を図るため、市街地再開発事業を促進する。
実施中	蘇我スポーツ公園の整備	本市のスポーツ・レクリエーション及び広域的な防災の拠点とするため、整備を推進する。
実施中	J R 稲毛駅東口周辺のまちづくり	土地の高度利用と都市機能の更新を図るため、駅前広場等を含めた一体的な市街地再開発の検討を進める。
実施中	東幕張地区土地区画整理【再掲】	良好な居住環境の形成を図るため、駅前広場を含む幹線道路等の早期完成に向け、公共施設の整備・改善を行う。
実施中	MICE の推進	地域経済の活性化や幕張新都心の魅力向上を図るため、国際会議や大規模コンベンション開催に対する助成を行うほか、ちば国際コンベンションビューローなど関係機関と連携し、MICE 誘致に努めていく。また、主催者ニーズに即したおもてなし環境を創出するため、モノレール車両や、さや堂ホールなど本市固有の資源を活用し、「ユニークベニュー」として開発・提供を進める。
実施中	千葉市美術館の拡張	文化面から千葉都心への集客を図るため、中央区役所移転後の跡スペースを活用し、新たな展示スペースや体験・交流ゾーンを整備する。

区分	具体的事業名	概要
実施中	企業立地促進事業補助金	地域経済の活性化や市民の雇用創出を図るため、市内において事務所や工場等を操業した企業などに対し、企業の新規立地などに対して助成を行う。2018年度（平成30年度）より、3都心地区に立地する特定業種の企業に対し、補助内容をより拡充した。
実施中	西銀座周辺の再開発	千葉駅から中央公園方面に賑わいを誘引するため、西銀座周辺区域における実態調査や課題検討などにより、再開発事業に向けた検討を促進する。
実施中	千葉駅西口エリアの魅力・価値向上	千葉駅西口エリアの魅力・価値向上のため、再開発ビルのテナント誘致強化や駅前広場等の有効活用を図る。
実施中	千葉都心地区循環バス等運行支援事業	中央公園周辺の回遊性向上やそれに伴う活性化、千葉市美術館や千葉神社などの観光施設とのアクセス強化に繋げるため、運行経費の一部を補助する。
実施中	海浜幕張駅前広場の再編整備	JR海浜幕張駅の交通結節機能の強化と利便性の向上を図るため、北口駅前広場周辺の再編整備に向けた検討を行う。
実施中	新千葉2・3地区第一種市街地再開発事業	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ため、千葉駅西口地区に隣接した市街地で進められている民間の再開発を促進する。

■表 6-5 国が行う支援施策

事業名	内容
誘導施設の整備への補助	
都市再構築戦略事業・都市機能立地支援事業	人口減少・高齢社会に対応した持続可能な都市構造への再構築を図るため、公的不動産の有効活用等により都市機能（医療・福祉等）を整備する民間事業者等に対して支援し、拠点形成を推進。 本市は三大都市圏の政令市であるため、高齢社会対応タイプが活用可能。
都市再生区画整理事業	防災上危険な密集市街地及び空洞化が進行する中心市街地等都市基盤が脆弱で整備の必要な既成市街地の再生、街区規模が小さく敷地が細分化されている既成市街地における街区再生・整備による都市機能更新等を推進する。 一定の要件を満たす都市機能誘導区域内で行われる事業の地区を重点地区と位置付けることで補助率の割増が可能。
空間再編賑わい創出事業	誘導施設整備区を定め、空き地等を集約し、集約した土地に医療・福祉施設等の誘導施設の整備を図る土地区画整理事業。
市街地再開発事業・防災街区整備事業	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ため、敷地の統合、不燃共同建築物の建築及び公共施設の整備。
スマートウェルネス拠点整備事業	高齢者、障害者、子育て世帯等の多様な世帯が安心して健康に暮らすことができる住環境を実現するため、サービス付き高齢者向け住宅の整備、高齢者生活支援施設や子育て支援施設等の福祉施設の整備及び先導的な取組を支援。
優良建築物等整備事業	市街地の環境の整備改善、良好な市街地住宅の供給、防災拠点の整備等に資するため、土地の利用の共同化、高度化等に寄与する優良建築物等の整備。
計画策定及び計画策定に向けた合意形成	
コンパクトシティ形成支援事業（集約都市形成支援事業）	コンパクトなまちづくりを推進するため、立地適正化計画等の計画策定や、医療、福祉施設等の集約地域への移転促進、移転跡地の都市的土地利用からの転換等に対する支援。

事業名	内容
民間まちづくり活動の推進	
民間まちづくり活動促進・普及啓発事業	民間まちづくり活動に取り組もうとする者に対する普及啓発事業や、まちづくり会社等の民間の担い手が主体となった施設整備等を含む実証実験等に助成。
土地等の譲渡の課税の特例	
都市機能誘導区域外の資産を都市機能誘導区域の誘導施設に買換特例	都市機能誘導区域外の資産を都市機能誘導区域の誘導施設に買い換える個人又は法人に対して、税制の特例を適用 ⇒譲渡資産の譲渡益の80%について課税を繰り延べ
誘導施設の整備に併せて公共施設・都市利便施設を整備した場合の税制特例	誘導施設の整備に併せて公共施設・都市利便施設を整備した民間事業者に対して、税制の特例を適用 ⇒固定資産税等の課税標準を軽減（5年間4/5に軽減）
誘導施設の整備等に関する事業のために、所有期間5年超の土地等を譲渡する場合の税制特例	誘導施設の整備等に関する事業のために、所有期間5年超の土地等を譲渡する事業者に対して、税制の特例を適用 ⇒所得税（15%→10%）、個人住民税（5%→4%）の税率を引き下げなど
都市開発事業への民都機構による出資	
まち再生出資業務	都市機能誘導区域内で民間事業者が実施する誘導施設を含む事業に対して、金融上の特例を適用 ⇒民間都市開発推進機構が金融上の支援措置（公共施設等整備費又は総事業費の50%又は資本の額の50%）
共同型都市再構築業務	公共公益施設の更新・再編への金融支援に対して、金融上の特例を適用 ⇒民間都市開発推進機構が金融上の支援措置（公共施設等整備費又は総事業費の50%） ⇒誘導施設がある場合は整備費の上積みあり

(3) 主に郊外部における施策

持続可能な都市構造の形成のためには、都市機能誘導区域外及び居住促進区域外の地域も含めて、良好な住環境を維持し、将来、人口減少、少子高齢化が進展した郊外部地域等においても、暮らしが継続できることが重要です。そのため、地域に合った生活サービス機能や交通ネットワークの確保等の施策を検討し取り組みます。



■表 6-6 主に郊外部における施策



区分	具体的事業名	概要
実施中	地域参画型コミュニティバス導入の推進	公共交通が不便な地域での移動手段を確保するため、地域住民主体によるコミュニティバス等の導入を促進する。
実施中	官民連携による移動手段の確保	公共交通であるタクシーの活用策や、公共交通以外（福祉関係車両等）との連携など、地域住民の移動手段を検討する。
実施中	高齢者の移動支援	買い物・通院時など的高齢者の移動手段を確保するため、高齢者の送迎を行う活動等への支援をモデル的に実施する。
実施中	農業基本計画の策定	本市の特色を活かした農林業を総合的かつ計画的に推進するため、次期農業基本計画を策定する。
実施中	地産地消の推進	市内産農産物の認知度向上や利用拡大を図るため、買える場所・食べられる場所の情報の見える化を図るとともに、農家レストランの開設支援などを行う。
実施中	多様な農業の担い手の確保・育成	多様な農業の担い手の確保・育成のため、新規就農者向けの支援や、経営能力向上・販路拡大のための講座を実施する。
実施中	農とふれあう機会の拡大	市民が農とふれあう機会の拡大を図るため、市民農園や収穫体験農園の開設を支援するとともに、新たに農業体験サポーター制度を創設する。また、いずみグリーンビレッジ3拠点の充実を図り、農とふれあう機会の拡大や、いずみ地区の活性化を図るため、3拠点の利用環境を整備するとともに、大学生との連携によりイベント等を実施する。
実施中	特別史跡加曾利貝塚の魅力向上	特別史跡加曾利貝塚の魅力と集客力の向上を図るため、史跡及び周辺地域の整備とプロモーション活動を進める。
実施中	「やってみようよまちづくり」支援事業	市民の自主的なまちづくり活動を財政面から支援するため、活動経費のうち一部を補助する。

■表 6-7 郊外の地域に対する国の支援制度

事業名	内容
「小さな拠点」づくりに関する支援	中山間地域等の集落生活圏において、安心して暮らしていく上で必要な生活サービスを受け続けられる環境を維持していくために支援する。
市民農園等整備事業	まちの魅力・居住環境の向上を図ることや郊外において都市的土地利用の転換を抑制し、緑と農が調和した市街地の形成に寄与するため、生産緑地等を買取り、市民農園として都市公園を整備する。
空き家再生等推進事業（除却事業タイプ）	老朽化の著しい住宅が存在する地区において、居住環境の改善を図るため、不良住宅、空き家住宅又は空き建築物の除却を行う。

【本市における事例】

買物支援サービス事業	社会福祉法人 千葉市社会福祉協議会
<p>日常の買物に不便を感じている高齢者等を支援するため、地域住民、社会福祉施設、スーパー等と連携し、週1回、高齢者の自宅からスーパーまでを社会福祉施設の車両で往復する無料送迎を実施しています。</p> <p>社会福祉法人による地域における公益的な取組みとして実施しており、買物代行や宅配とは違い、実際に商品を「見て・触って・選ぶ」楽しみを利用者に提供できるだけでなく、外出の増加、地域の交流の促進や高齢者の運転免許自主返納のアシストにもなっています。</p> <div style="display: flex; justify-content: space-around;">   </div>	

フォレストアドベンチャー・千葉 (若葉区野呂町)	有限会社パシフィックネットワーク
<p>泉自然公園内にオープンした自然共生型のアウトドアパークです。豊かな自然以外の魅力が少なく、利用者減少が課題となっていたため、民間事業者のノウハウを最大限活用し、公園の魅力向上に繋がる事業提案を募集した結果、実現した施設です。</p> <p>当施設は、樹上高く設置された足場から別の木への空中散歩や、地上へワイヤーで一気に滑り降りるジップスライドなど、非日常的なスリルと爽快感が体験できます。人が立入ることが困難だった樹林は、子どもから20～30代の若者を中心とした新たな賑わいを創出する人気施設へと姿を変えました。</p> <p>また賑わい以外にも、民間事業者による事業費の全額負担や市への使用料納付、自然の森をそのまま活用した健全な森づくりなどにも貢献しています。</p> <div style="display: flex; justify-content: space-around;">   </div>	

昭和の森フォレストヴィレッジ (緑区小食土町)	株式会社 R.project
<p>園内の廃止された施設（旧ユースホステル）をリノベーションすることで、新たな魅力創出を図った事例です。当施設は運動施設のある公園内という立地を生かして、「公園×合宿×キャンプ」をコンセプトに、健康意識の高まりとアウトドア、スポーツニーズをうまく融合することで集客に繋がっています。</p>	
<p>施設改修や管理運営は全て民間負担により行われるなど、民間による新たな公園運営の可能性を示したほか、ラン&バイクステーションやカフェなど日常利用の施設も登場し、地域の新たなコミュニティの場としても機能しています。</p>	
	



(4) 都市のスポンジ化対策

空き地等の低未利用地が、時間的、空間的にランダムに発生する都市のスポンジ化は、都市の低密度化をもたらし、生活利便性や生産性の低下、地域の魅力・活力が損なわれ、都市の衰退を招く恐れがあることから「都市のスポンジ化」対策が、2018年7月の都市再生特別措置法改正により制度化されました。

本市においても、主に拠点となるべきエリアや居住を促進していくエリアを中心に、空き地・空き家等の利用促進による「都市のスポンジ化」対策を検討します。特に、都市のスポンジ化対策は、行政だけでなく、例えば、まちづくりを主体的に担うコミュニティ活動等、民間主導での取組みも重要であることから、民間主導の取組みに対する支援策も検討する必要があります。

本市が独自に行う都市のスポンジ化対策は、次の事業です。なお、新規（検討中）及び変更（検討中）の施策についても検討を進めます。

■ 表 6-8 都市のスポンジ化対策となる施策

区分	具体的事業名	概要
新規 (検討中)	小規模連鎖型の土地 区画整理事業	空き家・空き地を活用した小規模連鎖型の土地区画整理事業。土地の取得、除却、道路用地の確保、隣地への売却等のコーディネートを行い、隣地住宅のニーズ（子ども世帯の住宅用地確保、駐車場の確保等）に応えつつ、狭隘道路の拡幅や狭小住宅地の解消による住環境の向上を図るなど、手法及び実現可能性の検討を行う。
新規 (検討中)	千葉駅周辺における 官民連携によるまち づくり【再掲】	千葉駅周辺において、エリアマネジメント組織（エリアマネジメント団体、都市再生推進法人など）等の育成支援、並びに、官民連携によるエリアリノベーションを推進する。空き地・空き家等の民間の空間資源だけでなく、道路・公園等の公共の空間資源も活用を検討する。
新規 (検討中)	住宅宅団地の活性化 【再掲】	戸建て住宅地区や中層集合住宅の地区など地域特性に応じて、それぞれの地域において住民との協働によるまちづくりを検討する。
変更 (検討中)	空き家等対策の推進 【再掲】	今後、人口減少・世帯数減少や少子高齢社会の一層の進行など、住宅を取り巻く環境の変化により、空家のさらなる発生による様々な問題が懸念されており、居住促進区域を中心に既存住宅市場の活性化方策など取組みを検討する。
実施中	「やってみようよま ち実施中づくり」支 援事業【再掲】	市民の自主的なまちづくり活動を財政面から支援するため、活動経費のうち一部を補助する。

■表 6-9 新たに創設された都市のスポンジ化対策のための国の制度

制度名	概要
低未利用土地利用権利設定等促進計画	低未利用地の地権者等と利用希望者とを行政がコーディネートし、所有権にこだわらず、複数の土地や建物に一括して利用権等を設定する計画を市が作成する。 計画に基づき、土地等の取得等に係る流通税の軽減措置を受けられる。
都市再生推進法人の業務に低未利用地の一時保有等を追加	都市再生推進法人として市から指定を受けたまちづくり団体が低未利用地を一時的に保有することができるようになった。 土地所有者は都市再生推進法人に低未利用土地を譲渡した場合、長期譲渡所得に係る所得税等の軽減措置を受けられる。
低未利用土地利用等指針	市は低未利用土地利用等指針を作成することで、低未利用地の管理について地権者への勧告が可能となる。
立地誘導促進施設協定	交流広場、コミュニティ施設、防犯灯など、地域コミュニティやまちづくり団体等が共同で整備、管理する施設（コモンズ）についての地権者による承継効付の協定を締結できる。
空間再編賑わい創出事業【再掲】	誘導施設整備区を定め、空き地等を集約し、集約した土地に医療・福祉施設等の誘導施設の整備を図る土地区画整理事業。



【本市における事例】

HELLO GARDEN（稲毛区緑町）	株式会社マイキー
<p>まちの中にあつた使われていない私有地（都市のすき間）の暫定利用として生まれた取組です。毎日の暮らしを問い直すきっかけづくりの場であり、敷地はオープンスペースと菜園スペースで構成され、暮らしの手づくりする実験を行うほか、地域に開いたスペースとして運営しています。公共の公園ではできない学びの体験を生み出すためのイベントなどを開催したり、菜園スペースでは地域住民も参加して野菜やハーブを栽培しており、収穫物はオープンスペースの屋外喫茶でドリンクとして提供されています。場の維持にも地域住民が能動的にかかわる仕組みをつくることで、様々な関わり方を通じて人々が自然に出会うコミュニティの場ともなっています。地元自治会の行事と連携して行う夏祭りイベントなど、若者が地域との関わり方を見つける場としても機能している事例です。</p>	
	

椿森コムナ（中央区椿森）	株式会社拓匠開発
<p>千葉公園近くの住宅地の中に存在していた空き地を活用してツリーハウスとカフェを設置したコミュニティスペースです。もともと空き家が存在するエリアで、宅地分譲を目的として取得した土地を宅地化せず、暫定利用として既存の大きな木を使ってツリーハウスをつくるなどプロモーション用のスペースとして整備しました。外出しづらい梅雨の時期を逆手に取った「傘の森」など SNS を上手に利用したイベントなど話題を呼んでいます。早朝、散歩ついでに野菜を買いに来る高齢の方々、昼間に手づくりのグッズを販売するイベントを企画する子育てママ、休日にツリーハウスやカフェに憩いに来る家族連れなど多世代がさまざまな目的で訪れています。隣接する千葉公園のオオガハス祭りとも連携したイベントを実施するなど地域と連携した魅力的な空間づくりを行っています。</p>	
	



(5) ネットワークを維持確保・強化する施策



持続可能な都市構造である集約型都市構造を実現するためには、コンパクトなまちづくりと、地域公共交通ネットワークの形成を一体的に推進する「コンパクト・プラス・ネットワーク」の考え方にに基づき、公共交通政策との連携を図る必要があるため、本計画の策定を踏まえて、地域公共交通網形成計画の策定が必要です。

■表 6-10 ネットワークの確保・強化に資する施策

区分	具体的事業名	概要
新規 (検討中)	地域公共交通網形成計画の策定	立地適正化計画の策定に併せ、公共交通ネットワークのあり方等を検討し、地域公共交通網形成計画の策定を行う。
変更	シェアサイクルの促進【再掲】	移動の利便性と回遊性の向上を図るとともに、公共交通を代替・補完する新たな交通サービスを確立するため、シェアサイクルを促進する。平成30年3月からの実証実験を経て、令和2年2月より「居住促進区域」を基本的な実施範囲として本格実施に移行している。
実施中	幕張新都心拡大地区の新駅整備【再掲】	幕張新都心における都市機能の強化や交通機能の分散化を図るため、新駅整備の実現を目指す。
実施中	J R京葉線・りんかい線の相互直通運転の促進	鉄道交通の利便性の向上を図るため、J R京葉線と東京臨海高速鉄道りんかい線の相互直通運転の実現を促進する。
実施中	地域参画型コミュニティバス導入の推進【再掲】	公共交通が不便な地域での移動手段を確保するため、地域住民主体によるコミュニティバス等の導入を促進する。
実施中	官民連携による移動手段の確保【再掲】	公共交通であるタクシーの活用策や、公共交通以外（福祉関係車両等）との連携など、地域住民の移動手段を検討する。
実施中	自動運転モビリティ等を活用した新たなビジネスモデルの創出	市民の利便性向上や、先端技術産業の集積を促進するため、自動運転モビリティ等の実用化を支援する。
実施中	自転車走行環境の整備	歩行者の安全と自転車が安全で快適に走行できるよう自転車走行環境整備を進める。
実施中	バリアフリー基本構想の見直し	バリアフリー法の改正等に併せ、重点整備地区の再編や具体事業の設定等を検討し、バリアフリー基本構想の見直しを行う。
実施中	シェアサイクルの促進	移動の利便性と回遊性の向上を図るとともに、公共交通を代替・補完する新たな交通サービスを確立するため、シェアサイクルを促進する。
実施中	道路の計画調査	効率的かつ効果的に道路整備を行うため、幹線道路網の整備計画や渋滞対策プログラムを策定する。
実施中	幹線道路の整備	交通の整流化や地域間の連携強化とともに、地域のまちづくりの観点から、広域ネットワーク及び市内ネットワークの形成を図る道路整備を着実に進める。
実施中	千葉都心地区循環バス等運行支援事業【再掲】	中央公園周辺の回遊性向上やそれに伴う活性化、千葉市美術館や千葉神社などの観光施設とのアクセス強化に繋げるため、運行経費の一部を補助する。
実施中	国道357号湾岸千葉地区改良（蘇我地区）の関連整備	国が実施する国道357号湾岸千葉地区改良（蘇我地区）の整備を進めるため、並行する水路の移設を実施する。
実施中	幹線道路沿道地区の整備	連絡強化等を図るため、道路を整備する。

【本市における事例】

千葉都市モノレール (中央区・稲毛区・若葉区)	千葉都市モノレール株式会社
<p>「タウンライナー」の愛称で親しまれ、1988年の開業からの利用者は延べ4億45百万人超、定時性や安全性に優れ、市の基幹となる交通機関として大きな役割を果たしています。千葉駅を中心に千葉港から県庁、千城台まで、市中心部と内陸部・臨海部を効率よく連結し、総営業距離15.2kmは懸垂型モノレールとしては世界最長でギネス認定されています。道路交通の混雑緩和、自動車交通量の無秩序な増加の抑制、沿道環境の改善等に寄与するとともに、まちづくりの軸となる都市交通インフラとして、沿線での市街地形成を誘導・促進してきたほか、幅広い経済効果をもたらしています。</p>	
	

自動運転モビリティの導入 (幕張新都心)	
<p>幕張新都心では、ゆとりある道路空間において「自動運転モビリティ」を導入することで、拠点間の移動の負担を軽減し、新都心内の回遊性向上を図ることを目的として、パーソナルモビリティをはじめとした自動運転モビリティサービスの実現を目指しています。これまで小型の自律走行ロボットを活用した実証実験や、パーソナルモビリティの試乗体験ツアー、県内初となる公道での自動運転実証実験を実施するなど、先進的な取り組みにチャレンジする場として、民間事業者主導による自動運転モビリティの実用化を支援しています。</p>	
	

(6) 本計画の策定後も引き続き検討が必要な取組み

①防災対策との連携

市街地は長期間を要して形成されてきており、持続可能なまちづくりの実現には、さらに長い時間を要します。この中で、災害の発生への恐れのある区域について、居住促進区域を定めないうにするなど、災害の恐れのあるエリアにはできるだけ新たな居住を促すことが無いようにしていかなければなりません。しかし、既に市街地を形成している区域も多く、災害のリスクが少しでもあるエリアを全く含まないようまちづくりを進めることは困難なため、持続可能な都市構造の形成にあたり、防災対策と連携する取組みが必要です。

区域の設定にあたっては、以下をはじめとする上位・関連計画の防災対策について考慮していますが、今後も引き続き、防災対策の動向に注視し、連携を進めていきます。

ア 千葉市新基本計画(2012年/平成24年3月)

○4-1-1 防災対策の推進

- ・地震などの災害時における交通基盤や市民生活の機能確保を図るため、鉄道駅や橋梁、下水道などの耐震補強や、広域防災拠点の整備を推進します。
- ・台風や局地的な集中豪雨などによる被害の軽減を図るため、雨水貯留・浸透施設の設置や、排水施設・河川の整備などを推進します。
- ・急傾斜地の崩落防止や、密集住宅市街地の環境整備、液状化対策、電線共同溝の整備による無電柱化などにより、災害による被害を抑制します。

○4-2-4 住宅・住環境の充実

- ・密集住宅市街地の環境整備や住宅の耐震化の促進により、安全・安心な住環境の形成を進めます。

イ 千葉市国土強靱化地域計画(2018年/平成30年3月)

○第3章 リスクシナリオへの対応方策

1-1 建物・交通施設等の複合的・大規模倒壊や住宅密集地における火災による死傷者の発生

- ・(公共建築物の耐震化・不燃化等) 各施設において、機能保全を図ることを目的とし、計画的に建て替えや修繕を行うとともに、施設の利用計画に応じた耐震化を図る。
- ・(民間建築物の耐震化)「第2次耐震改修促進計画」における2020年度末までの目標値である、民間住宅及び民間特定建築物(多数の者が利用する一定規模以上の建築物等)の耐震化率95%を目指す。
- ・(密集住宅市街地の環境整備) 土地区画整理事業については、狭あい道路に接する密集家屋の移転を推進し、都市計画道路や区画道路及び公共下水道施設等の都市基盤整備を実施する。
- ・密集住宅市街地13地区については、住宅の耐震化や狭あい道路拡充整備の促進を図るとともに、基幹道路の一部の整備に向けて調査・検討を行う。
- ・(延焼遮断のための緑地の確保) 屋上壁面緑化など身近な緑を増やし、民有地緑化を推進するとともに、既存の緑の質の向上を図る。

ウ 千葉市地域防災計画(共通編)(2018年/平成30年3月修正)

○第2章 災害予防計画 第2節 安全で災害に強いまちづくりの推進

第2 市街地の整備

- ・市街地整備基本計画に基づいて、千葉都心地区及び幕張新都心地区の都心・新都心機能の強化、その他地域における市街地再開発事業、土地区画整理事業等の面的整備手法を活用した良好な市街地の形成を進める。

第3 オープンスペースの整備

- ・将来の市街地化によるオープンスペースの減少を踏まえ、火災の延焼防止と避難者の安全確保を図るため、公園・緑地等の地区ごとの計画的な配置と公共的不燃化施設並びに空地の集積等を進める。
- ・緑地の保全創出・農地の保全に努め、オープンスペースをできる限り多く確保する。

第5 建築物の耐震・不燃化

- ・都市計画法、建築基準法、建築物の耐震改修の促進に関する法律及びその他の法律に基づき、地域の特性を生かした整備手法を適切に適用し、建築物の耐震性向上の促進及び不燃化を進め、「地震に強く・燃えにくいまちづくり」に努める。

エ 千葉市都市計画マスタープラン(2016年/平成28年3月)

○第3章 都市づくりの方針 (6) 安全な都市づくり

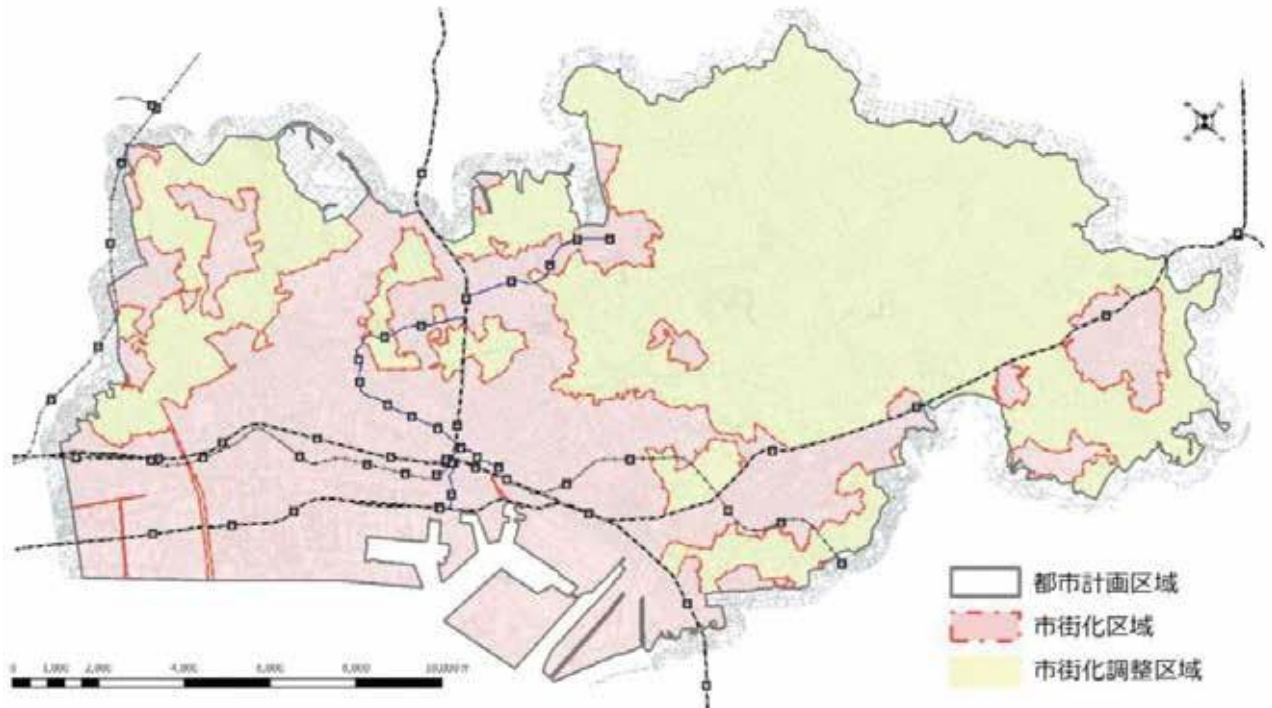
- ・市街地再開発事業や土地区画整理事業等の面的整備手法を活用し、都市基盤施設の整備とあわせて建築物の更新を図り、倒壊等の集中的被害を防ぎます。
- ・液状化の可能性のある地域で行われる家屋の建築に際して、事前に液状化現象の知識や対策工法等の周知を行うことにより、宅地の液状化対策を促進します。
- ・台風や局地的な集中豪雨などによる被害の軽減を図るため、河川・公共下水道(雨水)の整備を進めます。
- ・河川の整備として、雨水対策の根幹をなす一級河川印旛放水路(花見川)、勝田川、二級河川都川、坂月川、支川都川、生実川及び準用河川生実川の河川改修や排水施設の整備を推進するとともに、急激な雨水流出を抑制するため、公共施設への貯留・浸透施設の整備を進めます。
- ・公共下水道の整備として、「10年に1回程度の大雨」に対する既存施設を活用した施設整備や、公園、学校など公共施設へ貯留・浸透施設を設置するなどの、地域特性に応じた効果的な浸水被害軽減対策を講じていきます。
- ・上下水道施設等のライフラインや、道路、橋梁等の公共施設は、地盤の改良や施設の耐震化の推進など、液状化しにくい、または液状化に強い施設づくりを推進します。

②都市計画制度との連携

時代の変化や本市の将来を見据え、今後、必要に応じて区域区分を見直す必要があることから、引き続き、市街化の状況を見極め、検討していきます。

区域区分の変更は、土地利用の動向や基盤施設の整備状況など都市計画基礎調査の結果を踏まえて、検討を行うことを想定しています。

■ 図 6-3 市街化区域と市街化調整区域



■ 開発許可制度との連携

本市では、「千葉県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」（都市計画法第 34 条第 11 号）において、公共交通機関と連携したコンパクトな市街地形成のため、条例第 4 条で指定する区域（駅周辺 1km の範囲）では、住宅、兼用住宅、共同住宅の建築を目的とした一定の要件を満たす開発行為を認めることとしています。

立地適正化計画でも利便性の高い公共交通で結ばれた集約型都市構造の形成を目指すことを目的とすることから、本条例による開発許可制度は引き続き継続します。

しかし、都市再生特別措置法において、居住誘導区域（本市の場合は居住促進区域）は、市街化調整区域について定めないこととされているため、本計画において、当該条例区域は、居住促進区域には設定しておりません。

なお、本条例で開発された地区については、集約型都市構造を見据えながら、市街地の形成の状況、人口密度及び周辺の市街化区域と一体であるかどうか等を十分に見極めた上で、区域区分の見直しについて慎重に検討していきます。

③環境政策との連携

コンパクト・プラス・ネットワークを実現した都市においては自動車依存から公共交通へ利用転換が促されることで二酸化炭素排出量が削減できるほか、居住や都市機能が集積されることにより建物間での熱や電力の融通（エネルギーの面的利用）が促され、エネルギー効率のよい集約型都市構造への転換が図られるものと考えられ、地球環境への負荷低減の観点から、環境政策と連携した取組みが求められます。

ア 千葉市環境基本計画（2011年／平成23年3月）

1. エネルギーを有効に活用し、地球温暖化防止に取り組むまち

1-1 エネルギーを環境に優しく利用する。

(4) 施策

【施策の方向性ごとの施策・事業例】

②二酸化炭素の排出の少ない都市づくりを推進する。

- ・都市構造を二酸化炭素の排出や環境への負荷が少ないものとするため、都市機能の集約を推進するとともに、低炭素街区の形成等の検討を進めます。

イ 千葉市地球温暖化対策実行計画 改定版（2016年／平成28年10月）

5 地球温暖化防止に向けて（対策と施策）

5.3 部門横断的対策

(2) 低炭素まちづくりの推進

低炭素まちづくりとは、「民生部門（家庭、業務等）」「運輸部門」の2部門に着目した「都市構造・交通分野」、「エネルギー分野」、「みどり分野」の3分野の取組みを基本としてコンパクトなまちづくりを軸に高齢者、子育て世代を含め全ての市民が暮らしやすい持続可能なまちづくりを実現し、同時に都市の低炭素化を実現するまちづくりであると考えられます。

この3分野は、相互に密接な関連性があることから、低炭素まちづくりを進めるにあたっては、分野ごとに取組を進めるのではなく、各種施策の連携を意識し、施策の相乗効果等を図りながら総合的に進めていきます。

低炭素まちづくりの方向性としては、エネルギー効率のよい集約型都市構造へ転換が基本と考えられ、この方向性に基づき都市インフラの整備や建築物の低炭素化を図っていくものとし、また、ヒートアイランド現象の緩和を図るための対策も進めていきます。

④近隣自治体との連携

本市は千葉県の県都として、本市だけでなく近隣市町村を含んだ都市圏を形成しています。そのため都市機能のなかでも広域からの集客を見込む施設については、本市の需要だけでなく近隣市町村の需要を考慮してその規模や立地を検討する必要があります。

また、花見川区、稲毛区や緑区など市境に沿って市外に駅が立地するような地域では、実質的に市外の駅を拠点とした日常生活が営まれている地域もあります。

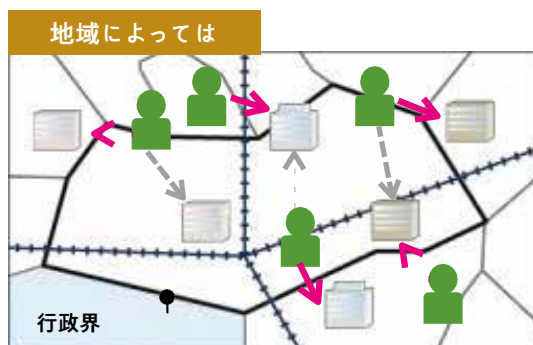
こうした実態を踏まえ、隣接する自治体と適宜、連携を図っていきます。

■ 図 6-4 パーソントリップ調査¹²小ゾーン別 ゾーン内で最も利用されている駅



第5回東京都市圏パーソントリップ調査（2008年／平成20年）をもとに作成

■ 図 6-5 行政界を越えた施設利用のイメージ



地域によっては、行政界を越えて一番便利な施設を利用しています。そのため、地域住民の利便性を確保するためには、近隣市との連携も含めたまちづくりが重要と考えられます。

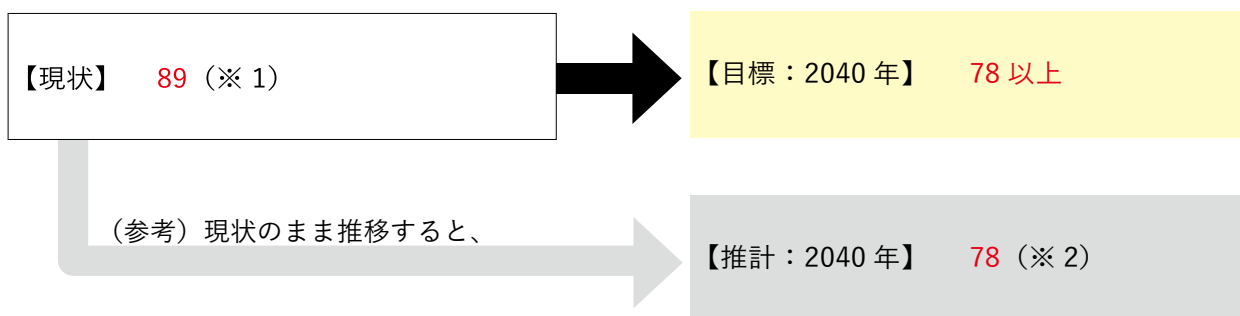
¹² パーソントリップ調査：一定の調査対象地域内において「人の動き」（パーソントリップ）を調べるもので、交通行動の起点、終点、目的、利用手段、行動時間帯など1日の詳細な交通データを得ることができる。「トリップ」は、目的（例：出勤や買物など）を持って起点から終点へ移動する際の、一方向の移動を表す概念であり、同時にその移動を定量的に表現する際の単位となる。

2 目標値の設定

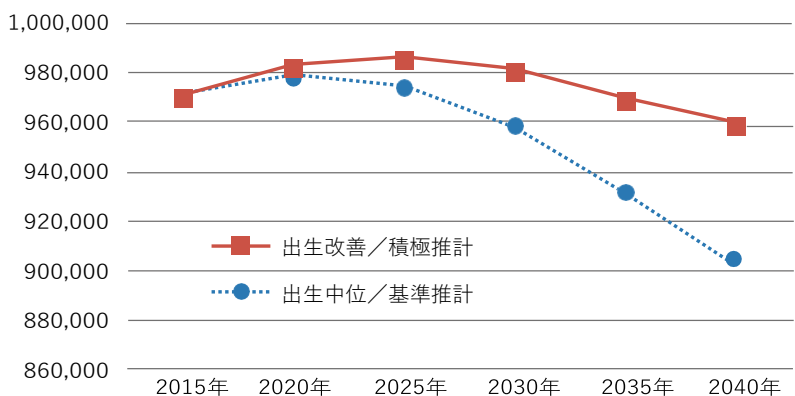
(1) 本計画における目標値

本計画の基本理念を踏まえて、目標値を以下のように構成します。

(ア) 居住の促進状況を測る指標 居住促進区域の人口密度（千葉市全域）（人／ha）

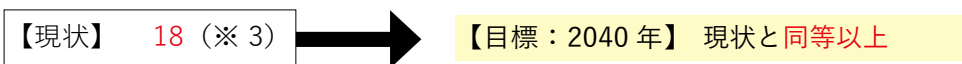


■ 図 6-6 千葉市の将来人口推計

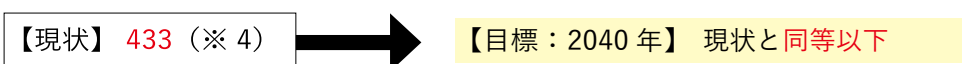


千葉市まち・ひと・しごと創生人口ビジョン・総合戦略 2018 改訂版（2018年／平成30年12月）をもとに作成

(イ) 都市機能の誘導状況を測る指標 誘導施設（商業施設）の都市機能誘導区域における施設数

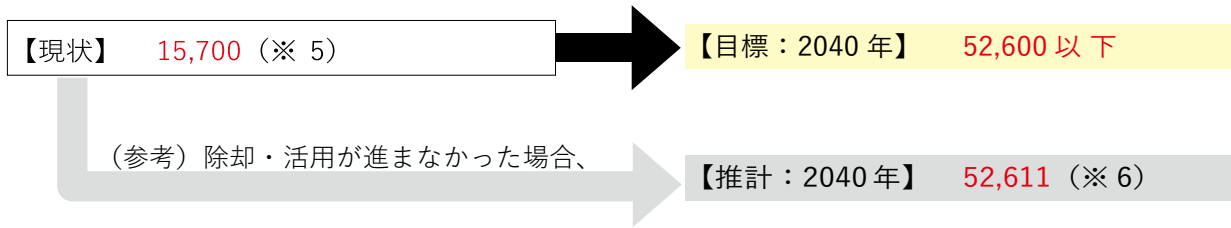


(ウ) 主に郊外部に関する指標 市街化調整区域における耕作放棄地等の面積（ha）

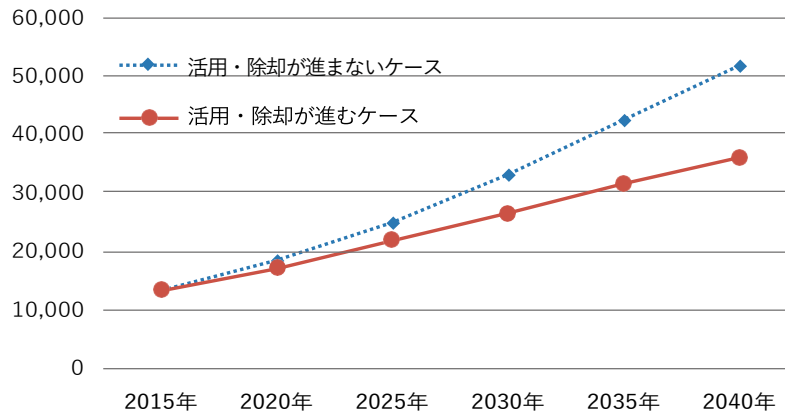


(エ) 都市のスポンジ化対策に関する指標

「その他空き家（空き家のうち、賃貸や売却など目的が定まっていないもの）」数



■ 図 6-7 空き家のうち「その他空き家」の推計

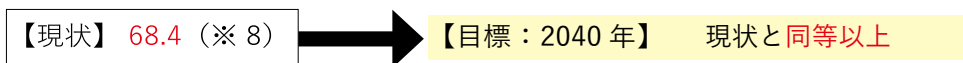


千葉市まち・ひと・しごと創生 人口ビジョン・総合戦略 2018 改訂版（2018 年／平成 30 年 12 月）をもとに作成

(オ) ネットワークに関する指標



(カ) その他の指標 高齢者の外出率 (%)



- ※ 1：国勢調査（2015 年／平成 27 年）をもとに GIS で算出した値
- ※ 2：千葉市将来人口推計（2018 年／平成 30 年 3 月）を基に GIS で算出した値
- ※ 3：都市計画基礎調査（2016 年／平成 28 年）における誘導施設対象のうち、百貨店・総合スーパー・食料品スーパー
- ※ 4：都市計画基礎調査（2016 年／平成 28 年）をもとに GIS で算出した値
- ※ 5：住宅・土地統計調査（2013 年／平成 25 年）「その他の住宅」
- ※ 6：千葉市まち・ひと・しごと創生人口ビジョン・総合戦略 2018 改訂版（2018 年／平成 30 年 12 月）
- ※ 7：千葉市統計書（2017 年度／平成 29 年度版）
- ※ 8：全国都市交通特性調査（2015 年／平成 27 年全国 PT 調査）の平日の値

(2) 期待される効果

本市において、集約型都市構造を実現するための施策を推進し、本計画における目標を達成することにより期待される効果としては様々考えられますが、そのうちのひとつとして「健康寿命の延伸」が挙げられます。

本市では健康増進法に基づく市町村健康増進計画である「健やか未来都市ちばプラン」(2013～2022年度)を策定し、その5つの柱の1つとして健康寿命の延伸を掲げ、取組みを進めていますが、集約型都市構造を実現することで、気軽にお出かけできる健康的なライフスタイルを実現できることでも、健康寿命の延伸が期待できます。

この他にも、人口や地価を維持することで税収確保による「財政健全化」や、地域活動が活発となることでコミュニティ維持や地域のつながり強化による「安全・安心なまちづくり」など、様々な効果が考えられます。

○健康寿命の延伸

【2040年において期待される効果】
平均寿命の増加分を上回る健康寿命の増加

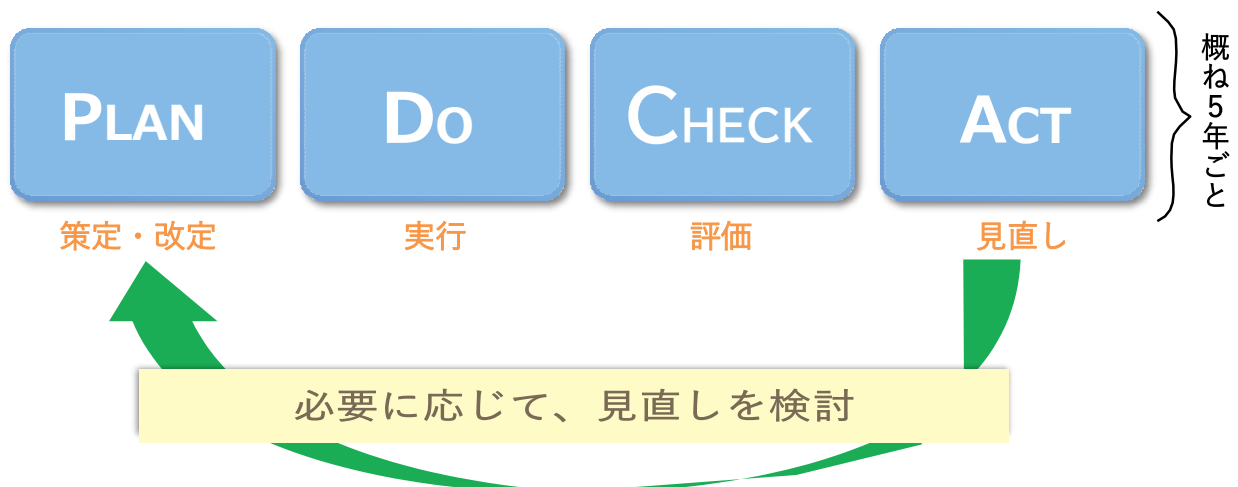
【参考：現状(2015/H27)】 ※9
健康寿命 男性：79.66年、女性：83.48年
平均寿命 男性：81.24年、女性：86.77年

※9 健やか未来都市ちばプラン 中間評価・見直し報告書(2018年/平成30年3月)

(3) 評価の方向性

人口構造や社会情勢の変化に対応した柔軟な計画とするため、概ね5年ごとに評価を行い、上位計画や関連計画との連携や整合を図りつつ、必要に応じて見直しを検討します。

■ 図6-8 見直しのイメージ



第7章

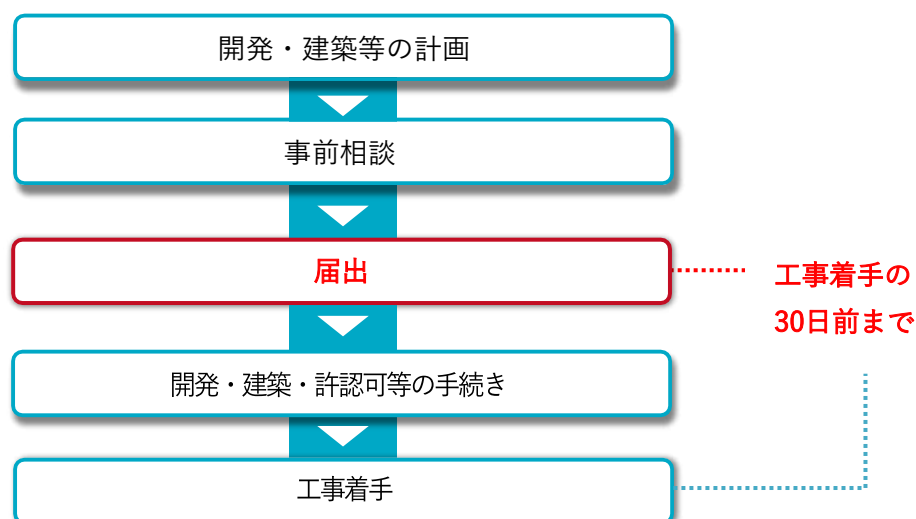
事前届出

① 届出の概要

本計画の策定に伴い、計画で定める居住促進区域及び都市機能誘導区域の外側で一定規模以上の開発や建築を行う場合などには、都市再生特別措置法に基づき、市へ事前の届出が必要になります。

この届出は、居住促進区域外・都市機能誘導区域外における一定規模以上の開発行為等に対して義務付けるもので、区域外における住宅開発・誘導施設の立地の動向を把握するとともに、届出者に対して施策等に関する情報提供を行うことにより、区域内への立地を検討していただくために設けられている手続きです。

■ 図 7-1 事前届出のフロー（イメージ）



※住宅や誘導施設の立地の誘導を図る上で、支障があると認めるときは、必要な勧告をすることがあります。

2 居住促進区域

都市再生特別措置法に基づき、居住促進区域外の区域で以下の行為を行おうとする場合には、行為に着手する日の30日前までに市への届出が必要となります。

(1) 届出の対象

【開発行為】

- ① 3戸以上の住宅の建築目的の開発行為
- ② 1戸又は2戸の住宅の建築目的の開発行為で、その規模が1,000㎡以上のもの

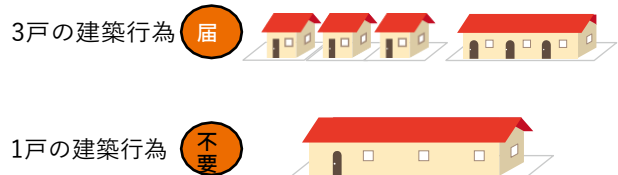
【建築等行為】

- ① 3戸以上の住宅を新築しようとする場合
- ② 建築物を改築し、又は建築物の用途を変更して住宅とする場合

■ 図 7-2 開発行為の例示



■ 図 7-3 建築等行為の例示



出典：国土交通省資料

(2) 届出の時期

開発行為等に着手する30日前までに届出が必要です。

(3) 届出を要しない行為

次に掲げる行為について、届出は必要ありません。

- ① 住宅等で仮設のもの又は農林漁業を営む者の居住の用に供するものの建築の用に供する目的で行う開発行為等
- ② 非常災害のため必要な応急措置として行う行為
- ③ 都市計画事業の施行として行う行為 等

(4) 届出への対応

居住促進区域への居住立地を促すため、届出者に対し、当該区域内における施策の情報を提供させていただくことがあります。

③ 都市機能誘導区域

都市再生特別措置法に基づき、都市機能誘導区域外の区域で誘導施設の開発行為や建築等行為を行う場合や、都市機能誘導区域内で誘導施設の休止・廃止をする場合には、行為に着手する日の30日前までに市への届出が必要となります。

(1) 届出の対象

【開発行為】

誘導施設を有する建築物の建築目的の開発行為を行おうとする場合

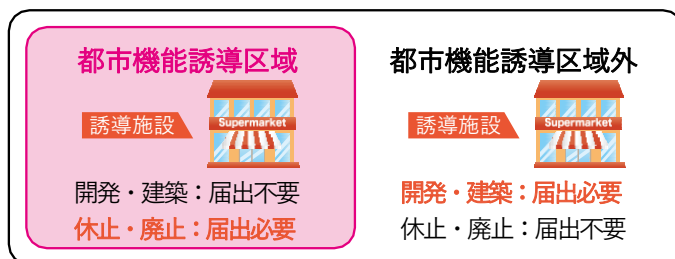
【建築等行為】

- ① 誘導施設を有する建築物を新築しようとする場合
- ② 建築物を改築し誘導施設を有する建築物とする場合
- ③ 建築物の用途を変更し、誘導施設を有する建築物とする場合

【誘導施設の休廃止】

誘導施設を休止、又は廃止しようとする場合

■ 図 7-4 届出の対象イメージ



【例：大規模商業施設を新築しようとする場合】

- 都市機能誘導区域内 ⇒ 届出不要
- 都市機能誘導区域外 ⇒ 届出必要

【例：大規模商業施設を休止・廃止しようとする場合】

- 都市機能誘導区域内 ⇒ 届出必要
- 都市機能誘導区域外 ⇒ 届出不要

(2) 届出の時期

開発行為等に着手する30日前までに届出が必要です。

(3) 届出を要しない行為

次に掲げる行為について、届出は必要ありません。

- ① 誘導施設を有する建築物で、仮設のものの建築の用に供する目的で行う開発行為等
- ② 非常災害のため必要な応急措置として行う行為
- ③ 都市計画事業の施行として行う行為 等

(4) 届出への対応

都市機能誘導区域への誘導施設の立地を促すため、届出者に対し、当該区域における税財政、金融上の支援措置などの情報を提供させていただくことがあります。

千葉市立地適正化計画

2019 年（平成 31 年）3 月

千葉市 都市局 都市総務課

〒260-8722

千葉市中央区千葉港1番1号

電話 043-245-5333

F A X 043-245-5559

メール toshi-sc@city.chiba.lg.jp

