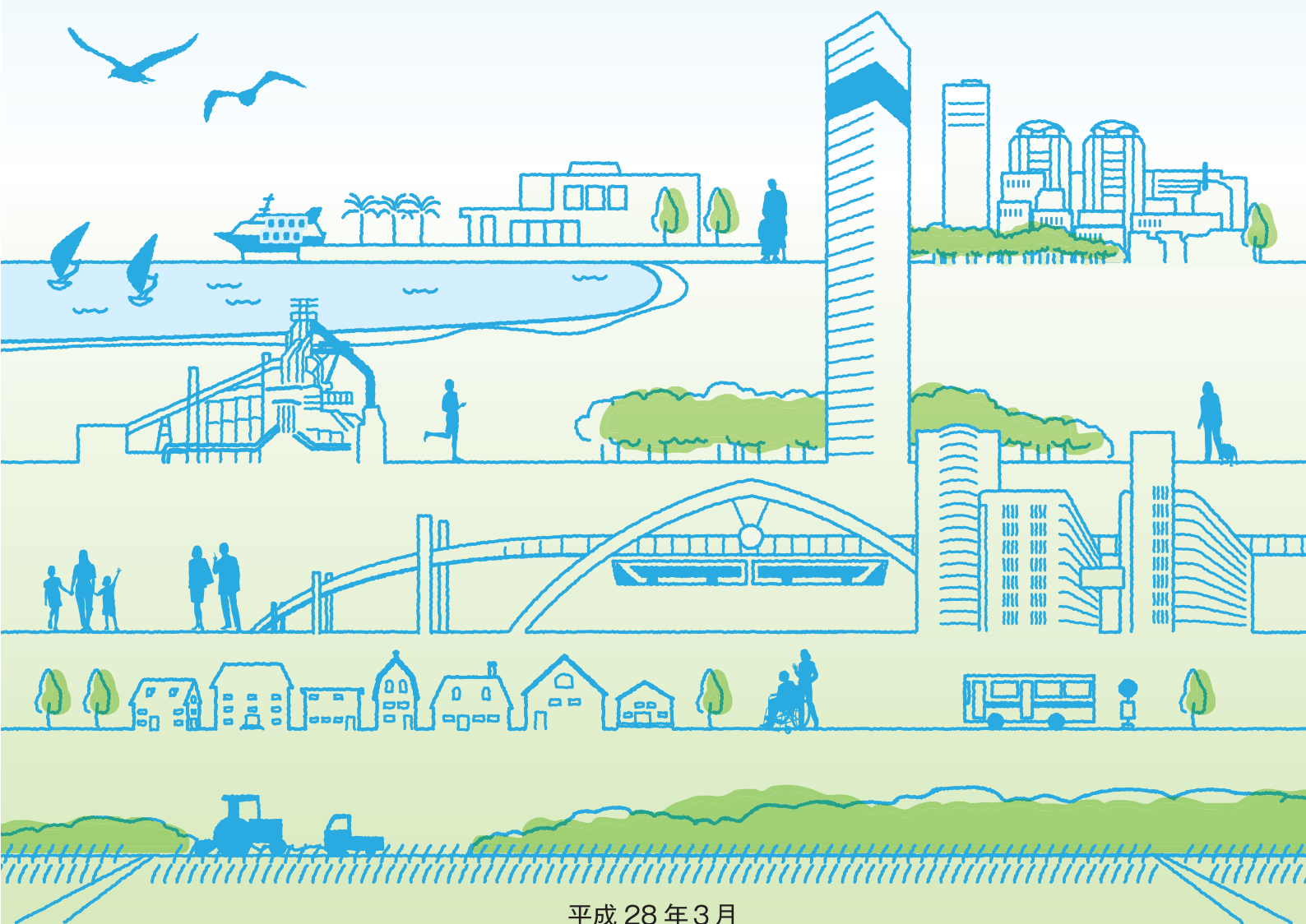
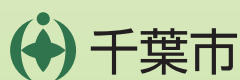


千葉市都市計画 マスタープラン

全体構想



平成 28 年 3 月





はじめに

千葉市は、東京湾の水辺と下総台地に広がる豊かな緑に囲まれ、政治や経済などの様々な機能が集積する首都圏の東側の拠点として、97万人の市民が生活する都市です。

これまで、戦災からの復興や、高度経済成長期の人口増加、政令指定都市移行などを経て、大都市へ成長、発展してまいりました。

都市づくりには、健康で文化的な都市生活と機能的な都市活動の確保とともに、人を慈しみ、郷土を愛する心が求められます。また、時代や地域を問わず、安全で活動的な生活を確保することと、地域への愛着や誇りの醸成のため、個性の追求や文化を創造する姿勢を持つことが望まれます。

現在、千葉市は、人口減少と少子超高齢社会という社会構造の大きな転換期を迎えようとしており、集約型都市構造の実現により、持続可能なまちづくりへのシフトが求められています。このような背景のもと、市民、行政、事業者が考え方を共有し、都市としての質的充実と自立的発展を図り、世代を超えて誰もが平穏で健やかな暮らしを享受できることを目指し、都市づくりの基本方針である千葉市都市計画マスタープランを見直ししました。

今から890年前に千葉常重が亥鼻周辺に館を構え、まちを開いた千葉開府が、千葉市の都市としての始まりといわれています。先人が拓いたこの恵み豊かな地を、明るく住み良い地として次代へ受け継ぐとともに、周辺都市をけん引し、多様な年齢層が暮らしやすいまちとなるよう、たゆまぬ努力を重ねてまいりますので、今後市民の皆様には、都市づくりへのご理解、ご協力を賜りますようお願い申し上げます。

おわりに、本マスタープランを策定するにあたりご意見をお寄せいただきました市民の皆様と、ご審議いただいた千葉市都市計画審議会の委員各位に心より感謝を申し上げますとともに、このマスタープランが千葉市の輝かしい未来を築くものとなるよう祈念し、ご挨拶といたします。

平成28年3月 千葉市長 熊谷俊人

都市計画マスタープラン

目次

序章 千葉市都市計画マスタープランについて

- (1) 都市計画マスタープランとは p1
- (2) 位置付け p2
- (3) 都市計画マスタープランの改定について p2
- (4) 対象区域と目標年次 p2
- (5) 本マスタープランの構成 p3

第1章 都市づくりの展望

- 第1節 本市を取り巻く社会情勢 p5
 - (1) 人口減少・少子超高齢社会の到来 p5
 - (2) 地球環境問題への対応 p6
 - (3) 自立した都市経営 p7
 - (4) 安全・安心な都市づくりの要請 p8
 - (5) 国際化・情報化の進展 p9
- 第2節 本市の都市づくりに求められる視点 p10
 - (1) 本市の広域的な役割 p10
 - (2) 交流人口増加による活性化 p10
 - (3) 産業活動の促進 p11
 - (4) 自然環境の継承 p12
 - (5) 安心で快適な暮らしの実現 p12
- 第3節 重要性を増す集約型都市構造の実現 p14
 - (1) 集約型都市構造をめざす理由 p14
 - (2) 本市のめざす集約型都市構造 p15

第2章 都市の将来像

- 都市づくりの理念 p18
- 第1節 都市づくりの目標と柱 p18
 - (1) 都市づくりの目標 p18
 - (2) 都市づくりの柱 p19
- 第2節 めざすべき都市構造 p20
 - (1) 都心・拠点 p20
 - (2) ゾーン p22
 - (3) 軸 p24
- 第3節 ゾーンごとの生活風景 p25

第3章 都市づくりの基本方針

- (1) 魅力と個性を高める都市づくり p31
- (2) 活力を高める都市づくり p34
- (3) 緑と水辺の都市づくり p37
- (4) 環境と共生する都市づくり p39
- (5) 快適に暮らせる都市づくり p41
- (6) 安全な都市づくり p46

第4章 まちづくりの推進に向けて

- (1) まちづくりの推進体制 p52
- (2) まちづくり活動に対する支援 p52
- (3) 全体構想と地域別構想 p53
- (4) 地域別構想の内容 p53
- (5) 市民主体で練り上げる地域別構想 p53

参考資料 千葉市の基本情報

- (1) 位置 p55
- (2) 気候 p55
- (3) 地形・自然 p56
- (4) 人口 p58
- (5) 産業 p62
- (6) 都市の形成と経緯 p64
- (7) 道路・交通ネットワーク p68
- (8) 行財政 p71
- (9) 街へのイメージや実感 p72

序章

千葉市都市計画 マスタープランについて

(1) 都市計画マスタープランとは

都市は、住み、働き、遊び、憩い、学び、文化を創造するなど、人々が多様な活動を行う場所です。そのため、安全・快適・機能的であることが求められます。

このような都市の形成を計画的に整備、誘導し、健康で文化的な都市生活や機能的な都市活動を確保するため、都市計画法において都市計画を定めるものと規定されています。

都市計画には個別の計画として、市街化区域・市街化調整区域の区分、用途地域などの

土地利用に関する計画、道路・公園・下水道などの都市施設に関する計画、土地区画整理事業などの市街地開発事業に関する計画、地区レベルの詳細な計画である地区計画などがあります。

都市計画マスタープランは、都市づくりの将来ビジョンを確立し、個別の都市計画を定める際の指針となるよう、都市づくりの基本的な方針を定めるものです。

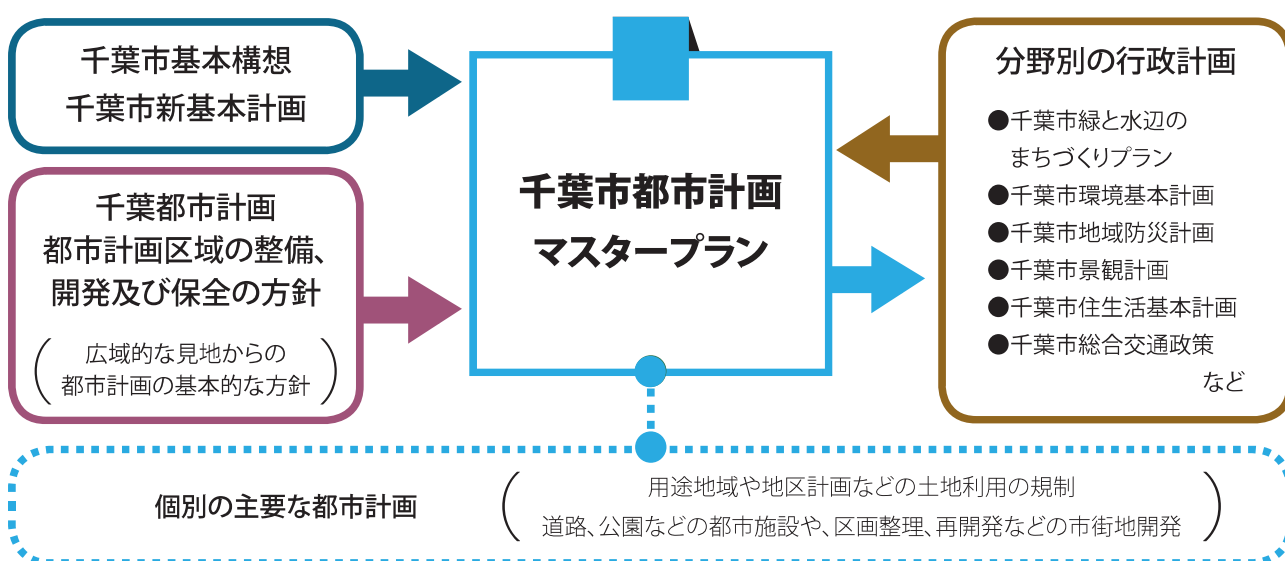
(2) 位置付け

都市計画法第18条の2により、都市計画マスタープランは、当該市町村の建設に関する基本構想並びに都市計画区域の整備、開発及び保全の方針に即して定めるものとされています。

本市においては、21世紀を展望した市の行政運営の基本的方針である「千葉市基本構想」、平成24年度からの10年間を対象とした

「千葉市新基本計画」及び、都市計画における上位方針である「千葉都市計画都市計画区域の整備、開発及び保全の方針」に即して定められます。

また、千葉市緑と水辺のまちづくりプラン、千葉市環境基本計画や千葉市地域防災計画など、行政各分野の関連計画と整合を図りながら定めることとします。



都市計画マスタープランの位置付け

(3) 都市計画マスタープランの改定について

当初の都市計画マスタープランは、目標年次を平成27年とし、平成16年6月に策定されました。

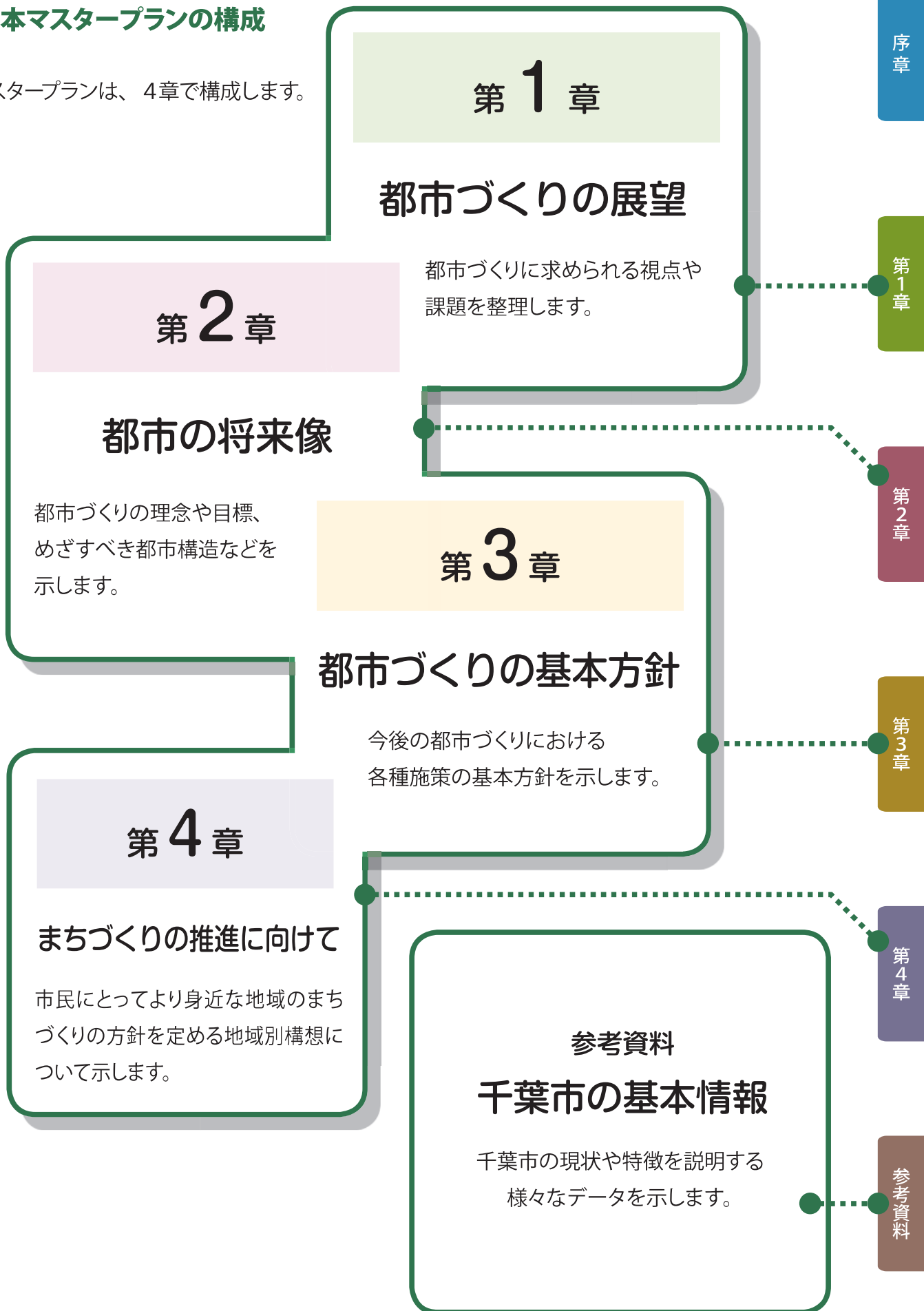
総人口の減少や少子・高齢化などの人口構造の変化、地球環境問題の顕在化や心の豊かさの重視など都市を取り巻く環境を踏まえ、都市づくりを総合的・効果的に推進するものとして策定されましたが、目標年次を迎え、背景となる問題や環境の変化を適切にとらえ、今後の都市づくりの方向性を改めて定める必要が生じています。

(4) 対象区域と目標年次

本マスタープランは、千葉市全域を対象とします。また、目標年次を平成37年度とします。なお、社会情勢の変化やそれに伴う上位計画や関連計画の改定などにより、必要に応じて見直しを行います。

(5) 本マスタープランの構成

本マスタープランは、4章で構成します。



第1章

都市づくりの展望

本章では、今後の都市づくりの基本方針を考えるため、本市を取り巻く社会情勢と、都市づくりに求められる視点を示します。

この章の内容

第1節 本市を取り巻く社会情勢

- (1) 人口減少・少子超高齢社会の到来
- (2) 地球環境問題への対応
- (3) 自立した都市経営
- (4) 安全・安心な都市づくりの要請
- (5) 国際化・情報化の進展

第2節 本市の都市づくりに求められる視点

- (1) 本市の広域的な役割
- (2) 交流人口増加による活性化
- (3) 産業活動の促進
- (4) 自然環境の継承
- (5) 安心で快適な暮らしの実現

第3節 重要性を増す集約型都市構造の実現

- (1) 集約型都市構造をめざす理由
- (2) 本市のめざす集約型都市構造

第 1 節

本市を取り巻く社会情勢

(1) 人口減少・少子超高齢社会の到来

長寿命は高度な医療と文明的な生活のなせる業であり素晴らしいことですが、高齢者の割合が増すことによる問題も指摘されています。

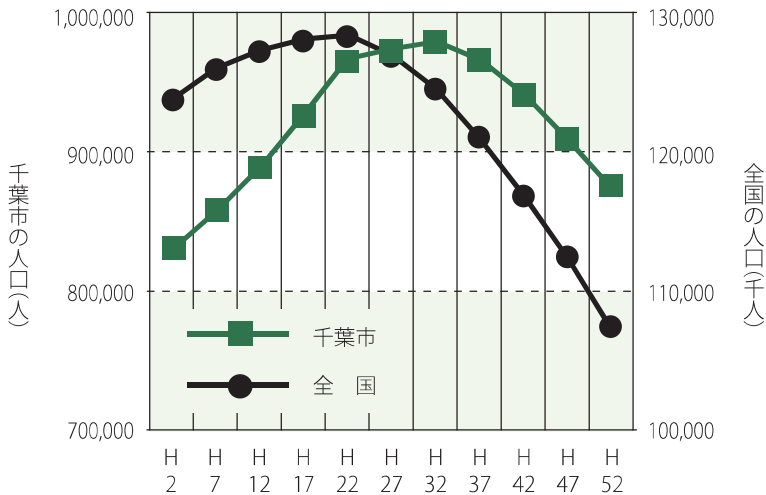
我が国全体が人口減少・少子超高齢社会を迎えるなか、本市の人口も平成 32 年（2020 年）をピークに緩やかに減少を始める見通しです。すでに、出生数の減少による少子化が進んでおり、人口に占める 65 歳以上の高齢者の割合が上昇を続けています。一方で、核家族化や単身世帯の増加により、世帯数は増え続けています。

昭和 40 年代の高度経済成長に伴って、首都圏では急激な人口増が生じました。このため本市では、臨海部や内陸部において大規模住宅団地や市街地整備等の開発が行われ、市街地が急速に拡大し、また、大幅に人口が増

加しました。これらの住宅団地では、高齢者人口が増加の傾向にあり高齢化が進行しています。団地内では、地域の活力やコミュニティの維持、防犯力の低下等が懸念されています。

また、人口減少とともに進む少子高齢化は、15 歳から 64 歳までの生産年齢人口の減少を意味しており、労働力の確保や都市の経済力の維持にも影響します。

このような事態を回避するためには、若い世代の居住人口を増やす努力はもとより、元気なお年寄りの社会参加を促し、女性の就業機会を増やすなど、労働力人口の増大を図ることが重要です。また、増加する高齢者に対応し、誰もが安心して暮らせるまちづくりに力を注ぐ必要があります。



全国と千葉市の人口推移の比較



(2) 地球環境問題への対応

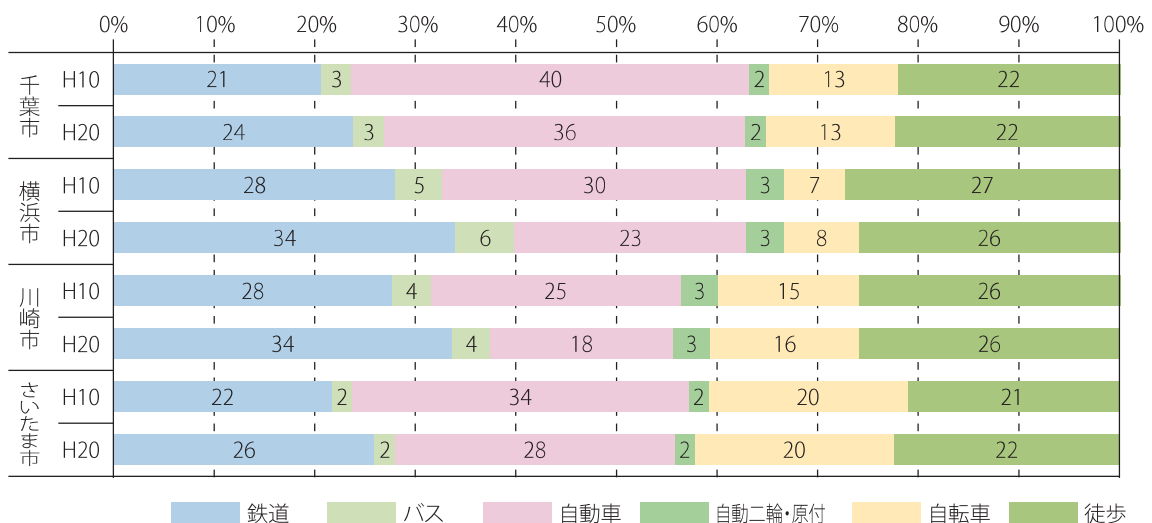
地球温暖化を抑えるには、二酸化炭素などの温室効果ガスの発生量を削減することが有効とされています。本市は、産業が集積していることや、人口が多く、自動車利用の割合が高いことを踏まえると、温室効果ガスを積極的に削減する努力が必要です。そのためには再生可能エネルギーの活用や建物・設備のエネルギー効率の向上、公共交通機関や自転車の利用の促進などを図ることが重要です。

また、大気汚染や水質汚濁を防ぐには、基準に基づき原因物質の排出抑制を徹底することに加え、工業排水や生活排水をきれいにする取組みが必要です。公共下水道の整備によって汚れた河川や海を見ることは少なくなりましたが、今後も水質の浄化に努めることが大切です。

環境に負荷をかけないため、ごみの削減も必要です。本市は平成19年度から、「挑戦！焼却ごみ1/3削減」として、ごみの削減・再資源化を進め、平成26年度に削減目標を達成しました。しかしながら、天然資源を大量

消費するライフスタイルからの転換を進めるためにも、さらなるごみの減量を続ける必要があります。

生物多様性の保全については、都市化の進展や生活様式の変化による自然環境の破壊に加え、農林業形態の変化等が危機を招く一因となっています。実際に、谷津田や里山等の身近な自然が年々減少し、ホタルやメダカといった、かつてはごく自然に見られた生き物が身の周りから姿を消すなど、生存の危ぶまれる動植物が数多く存在します。多様ないのちが育つ空間を守り、次世代に受け継ぐ取組みが大切です。



資料：第5回東京都圏パーソントリップ調査

首都圏主要都市間の代表交通手段分担率の比較（自動車利用の割合）

(3) 自立した都市経営

産業誘致や居住促進をめぐる都市間競争がはげしさを増しています。このようななか本市においても、事業地や居住地等として選ばれる都市をめざし、強力に取組みを進める必要があります。

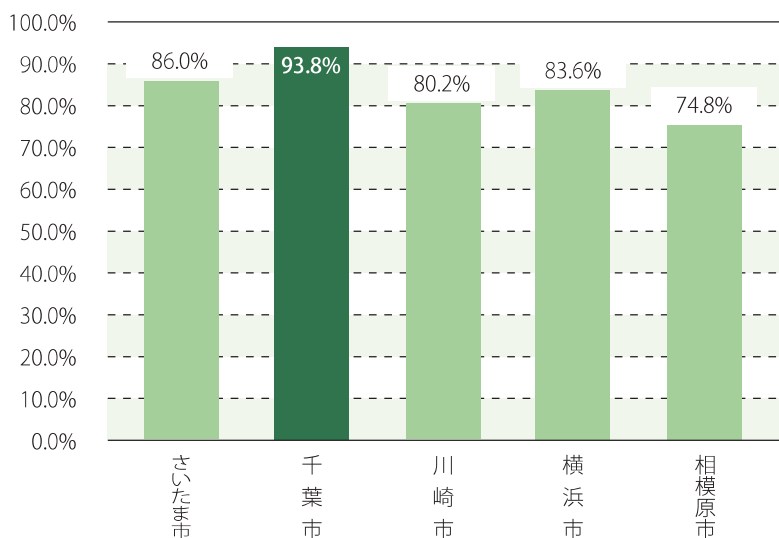
そのためには、県都としての都市機能を備え産業集積の進む本市が中核となって、東京に過度に依存しない自立した都市圏の形成をめざすことが重要です。事業地として国内企業や多国籍企業から選ばれる都市となり、周辺都市とともに職住近接がかなう暮らしやすい圏域として発展することが求められます。

あわせて、本市の魅力を活かすため、観光による地元産業の活性化や、安定した農業経営体の育成などを図ることも必要です。

また、居住地として選ばれるためには、魅力ある居住環境を整えるとともに、定住を図るため就業機会の創出と、就業地としての魅力を高める必要があります。

生産年齢人口の減少が進み、市税収入の大きな伸びが見込めない中で、本市が自立的な

都市経営を持続させるためには、健全な財政運営のもとで、効果的で計画的な行政運営を行う必要があります。そのため、都市づくりにおいては効率的な公共施設の整備に努めるとともに、供用中の公共施設については適切な維持管理によるライフサイクルコストの縮減に努めることが大切です。



資料：平成22年国勢調査

首都圏政令指定都市の就従比(※)比較

※就従比

対象となる市内で従業している人の数をその市に常住する就業者の数で割ったもので、100%を下回るほど、市外から働きに来る人より、市外へ働きに出る人が多いことを示す。

(4) 安全・安心な都市づくりの要請

近年、全国的に自然災害による被害が頻発していますが、本市においても大きな課題であり、対応を迫られています。

政府の中央防災会議が公表した、地震発生の予測では、本市を含む南関東において、今後30年の間にマグニチュード7クラスの直下型地震の発生する確率は、70%を超えるとされています。これは阪神淡路大震災に匹敵する規模であり、直下型であることから、建物倒壊や火災への備えが重要です。建築物や市街地の耐震・耐火性を高めるとともに、速やかに避難できる体制を構築しておく必要があります。

また、台風をはじめとする暴風雨は、近年、大型化の傾向を強めており、全国的に洪水被害やがけ崩れ、地すべりなどの土砂災害を引き起こしています。本市には流域の広い河川や急流がないことから、洪水で家屋の流失するような災害は起こりにくいといえます。むしろ、市街地の排水が容量を超え水路や側溝などから水があふれ出す雨水出水に備えること

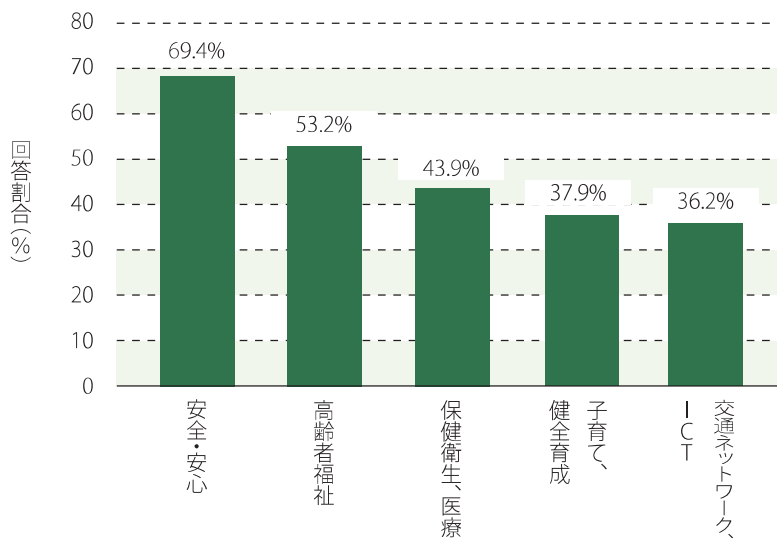
が必要です。

急傾斜地における土砂災害にも注意が必要です。崩壊対策を進めることと併せ、周辺住民が逃げ遅れることの無いよう、危険箇所であることを周知することが大事です。

本市には通勤や通学ルートの大動脈が通っており、大災害による交通遮断で大量の帰宅困難者の発生する恐れがあります。一時滞在施設の確保や誘導體制の整備により救援体制を整えておくことが求められます。

災害に強いまちづくりには地域の結びつきが必要です。そのためには、災害に対する心得として日頃から地域コミュニケーションを大切にし、自助・共助・公助の精神を培うことが必要です。

このほか、市民の関心は、交通の安全対策や防犯体制の強化等、日常生活における身近な安全・安心にも向いています。市・警察・事業者・地域住民による連携協働した取組みが大切です。



市民1万人のまちづくりアンケート結果 (H27.3)
(将来の千葉市をより良くするために重要だと思う分野)



(5) 国際化・情報化の進展

近年、めまぐるしく変動する世界経済のなかで、本市の産業が国際競争力を維持するためには、付加価値の高い商品やサービス、新しい発想によるビジネスの展開といったイノベーションを継続して生み出すことが求められます。

そのためには、国内外を問わず優れた人材や企業を惹きつける都市づくりが不可欠です。先端的かつ国際的な水準の操業環境を整えることと併せ、多様な人材とその家族にとって暮らしやすい生活基盤を整えることが重要です。地理的利便性が高く快適なオフィス環境、魅力的なレジャースポット、緑や海辺などの憩いの空間、案内サインの多言語表示、インターナショナルスクールなど本市の持つ資源を最大限に活かし、その質を高めていくことが重要です。

我が国を訪れる外国人旅行者が年々増加し、観光客の獲得をめぐる都市間の競争も高まりを見せるなか、本市ならではの観光資源や宿泊施設の充実を図り、個性ある観光都市の実現をめざす必要があります。

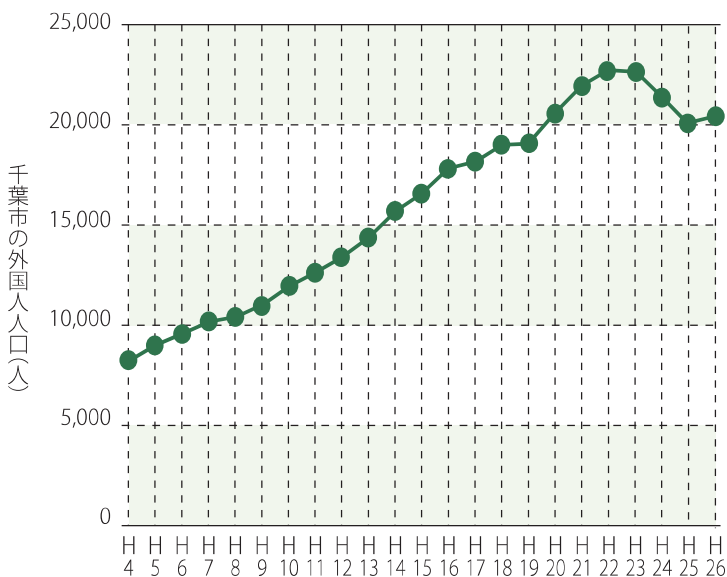
現代社会は、日常生活のあらゆる場面で情

報通信技術(ICT)と関わっています。たとえば、インターネットや電子メールをはじめ、電車の自動改札や、カーナビゲーションシステム、電子マネーなど、もはや暮らしと切り離すことは出来なくなっています。また、就業形態においてテレワーク(※)などを活用することによる仕事と家庭の時間の両立等にも役立っています。

情報は国同士の垣根を越え行き交うことから、経済や文化などのボーダレス化が進みます。また、経済活動のスピードアップ、コスト削減、さらには、生産者と消費者を直接結びつけるなど新たな商環境も創出されます。

本市が保有する様々な情報についてオープンデータ化を進め、行政の透明性・信頼性の向上や企業活動の効率化等を図るとともに、市政への市民参加を促すことによって行政の効率化と住民サービスの向上を図ることが大切です。

情報化の進展は社会の構造を大きく変える力を持っているため、今後の都市づくりにおいては、情報化による環境の変化に、的確に対応していく必要があります。



千葉市の外国人人口の推移



※テレワーク
情報通信技術を活用した、場所や時間にとらわれない柔軟な働き方のこと。

本市の都市づくりに求められる視点

(1) 本市の広域的な役割

本市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に位置しています。本市を起点、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ます。

明治6年に県庁が置かれたことを契機として、本格的な都市としての歩みが始まり、大正10年に市制が施行され、県内の政治、経済及び文化の中心都市として発展してきました。その後、多彩な顔を持つ首都圏の東側における主要な拠点都市として成長を続け、平成4年には、我が国12番目の政令指定都市に移行しました。

大都市である本市には首都圏における広域連携拠点として、首都圏の諸機能の受け皿及び新たな活動が生まれる場としての役割が期待されています。また国・県等の公共・公益施設や業務・商業・工業等の事業所の集積が

進んでいることを有効に活かし、県内の行政・経済等の中心としての役割を果たしていく必要があります。

(2) 交流人口増加による活性化

本格的な人口減少時代を迎える本市にとって、来訪者の増大を図り地域経済を豊かにすることがますます重要性を増してきます。

そのため、周辺市住民のショッピング需要に応えるため、千葉都心、幕張新都心及び蘇我副都心の3都心とともに、周辺市から近い本市の拠点商業地の魅力を高めることが重要です。

観光面では、イベント・スポーツ関連施設、歴史・文化施設などによって都市の魅力を活かすとともに、多自然都市である特徴を活かし、海や緑などの自然を楽しめる都市として、魅力の充実を図ることが求められます。

本市はプロ野球やJリーグに、熱烈なファンに支えられるホームチームを持ちます。来場者による賑わいを絶やさぬよう、子どもたちなど新たなファンを増やし続けることが大切です。

近年の訪日外国人旅行者数は、2012年の約836万人に対して2014年は約1,341万人にまで急増しています。

そのため、成田国際空港から近く交通アク



セスのよい立地特性を活かし、消費税免税制度拡充を契機としたショッピングツーリズムを浸透させるなど、訪日外国人旅行者を呼び入れる体制を充実することが求められます。

2020年の東京オリンピック・パラリンピック競技大会を契機として、本市を訪れる国内外の来訪者に対する官民連携した自然なおもてなしに取り組むとともに、大会後も、この精神を受け継いでいき、国際都市として発展していくことが大切です。

平成27年6月、本市は千葉県とともに、グローバルMICE強化都市(※)に選定されました。これを契機に、国際会議等の開催・誘致をより一層推進し、本市の国際的知名度の向上を図っていく必要があります。



(3) 産業活動の促進

本市は千葉県のほぼ中央に位置し、鉄道や道路を中心として県下の広域交通網が結節する県内交通の要衝となっています。また、国内屈指の貨物取扱高を誇る「国際拠点港湾」

である千葉港を擁し、産業の創出や事業活動にとって極めて優位な位置にあります。

この優位性を維持するためには、物流機能の強化を図ることが重要です。

第2次産業については、臨海部や内陸部における製造業を中心とした産業の集積が本市の強みであるため、これらの操業環境の向上を図っていくことが重要です。

本市には13の大学・短期大学や、(独)放射線医学総合研究所、千葉県産業支援技術研究所、千葉大亥鼻イノベーションプラザなどの研究開発施設が立地し、産学連携も盛んです。各施設との連携をさらに強化し、新たな技術や産業を生み出し、就業機会を創出することが重要です。

第3次産業については、本市は県内で最大の商業中心都市であり、千葉都心、幕張新都心及び蘇我副都心の3都心を核にサービス産業が集積しています。魅力を高め来訪者を増やすためには、街も機能更新を続けることが必要です。



工業地（千葉港と新港地区）

※グローバルMICE強化都市

MICE（マيس）とは、Meeting（企業等の会議）、Incentive Travel（企業等の行う報奨・研修旅行・インセンティブ旅行）、Convention（国際機関・団体、学会等が行う国際会議）、Exhibition/Event（展示会・見本市、イベント）の頭文字で、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。グローバルMICE強化都市は、観光庁が、グローバルレベルのMICE誘致力を有する都市の裾野の拡大を図るため、選定するもの。

(4) 自然環境の継承

本市は、都市の成長とともに市街化が進みましたが、前面に東京湾の水辺、背後には下総台地の緑を有し、大都市でありながら緑と水辺に恵まれた環境を誇りとしています。地域ごとに特有の環境・美しい景観を創出しており、それらの連続性を保つことが大切です。

本市の原風景であり多様な生態系を有する谷津田の自然は、水田や畑、雑木林、屋敷林、集落などの様々な要素によって構成されており、多くの野生動植物が生息しています。所有者だけでなく、市民共有の財産との認識にたつて保全していく必要があります。

緑の多くは郊外に分布していますが、ヒートアイランド現象の緩和、騒音の軽減、土砂災害の発生防止や火災の延焼防止、都市景観の形成など多様な機能を果たす緑は、まちなかにおいてその重要性を増してきています。生活の中で緑をより身近に感じるまち、住み続けたいまちとしていくため、まちなかの緑を保全し、緑化を推進していくことが重要です。

かつて、保養地や漁業で栄えた本市の海辺は、埋立てにより姿を変えました。その一部

は日本最長の人工海浜や広大な海浜公園など市民に親しまれる自然環境として再生しています。東京近郊にあって海水浴やマリンスポーツを楽しむことのできるこの海辺は、本市固有の資源であり、自然にふれあい親しむことのできる空間として保全していくことが大切です。

本市の河川は、東京湾に注いでおり、ほとんどが海拔10～20m位の低地の谷津を流れ、川幅の狭いことが特徴です。河川は、多くの生物の生息する貴重な空間であり、その環境の保全に努める必要があります。また、市民にやすらぎと潤いを与える空間として親水性の向上を図ることも大切です。



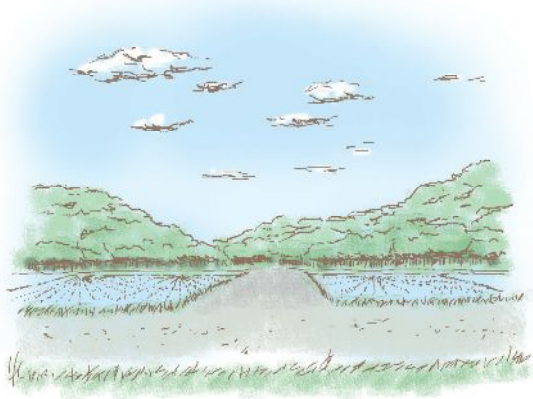
稲毛海浜公園（いなげの浜）

(5) 安心で快適な暮らしの実現

安全・安心で快適なまちづくりは、市民生活の屋台骨を支えるうえで必要不可欠であることから、積極的に取り組むことが必要です。

本市には、建築物の密集が進み、道路や公園などの都市基盤施設の整備・改善が求められているなど防災面で懸念のある市街地が存在しており、計画的に整備改善する必要があります。

住宅団地の再生は、本市の住環境において重要な課題となっています。臨海部の京葉線沿線や内陸部では、昭和40年代の高度経済



成長に伴う首都圏の急激な人口増に対応するため、公団や民間開発による大規模住宅団地の造成が進められました。これら団地では開発後40年以上が経過し、人口減少、高齢化の進行、住宅や施設の老朽化等の課題をかかえており、世代交代や建替えが進まない状況にあります。

高経年マンションでは、建物の老朽化と居住者の高齢化が同時に進んでおり、建物の再生や地域コミュニティの活性化が必要となっています。

また、戸建て住宅団地では、居住者の高齢化が進むとともに空き家が増加しており、地域の安全の確保とコミュニティの活性化、交通・買い物等の日常生活の利便性の向上が必要となっています。

とりわけ、地域コミュニティの活性化には、持続可能な地域居住の仕組みづくり、団地の再生の方向性を住民主体で検討を進められるような仕組みづくりが必要となっています。

一方、大規模住宅団地内には道路、公園等の公共施設、公益施設といった優れた物的資産が形成されており、これらの既存ストックは有効に活用を図る必要があります。

また、多くの市民が行き来する場所では、車いすやベビーカーが安心して通行できるようバリアフリー化を進める必要があります。

健康志向や環境保全意識の高まりによって自転車を利用する市民が増えてきているなど、安全で快適な自転車の走行環境を整えていく必要性はさらに高まっています。

地球環境保全の観点では、過度な自動車利用から公共交通や自転車等への転換を図る必要があります。そのため、高齢者の移動手段

としても重要な、鉄道・都市モノレール・路線バス等の公共交通ネットワークについて、その維持や、乗継ぎなどの利便性向上を図ることが重要です。

道路、下水道及び公園等は、整備されてから相当の期間を経て老朽化が進んでいるものが多いことから、施設の長寿命化を図るなど適切な対策を講じる必要があります。



重要性を増す集約型都市構造の実現

(1) 集約型都市構造をめざす理由

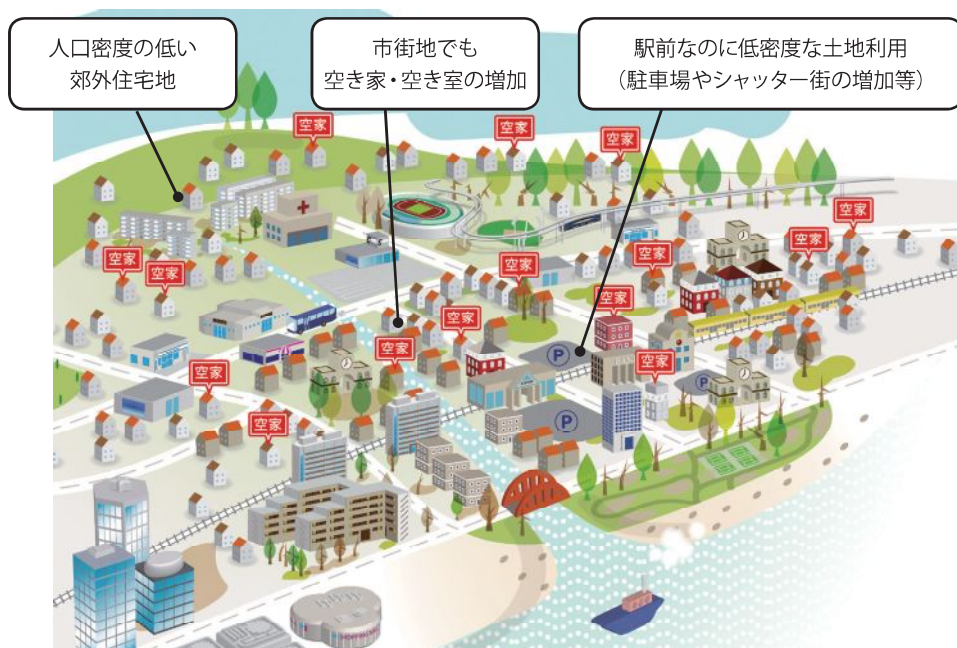
人口増加の時代には、市街地を拡大し住宅を大量に供給する必要がありました。しかしながら、人口減少が続けば一部の地域において、公共交通サービスやコミュニティを維持できなくなることが懸念されます。また、中心市街地が空き家や空き店舗の増加により衰退を招く恐れもあります。さらには、人口密度の低い市街地が広がることにより、道路や下水道などのインフラは非効率な状態となりますが、それでも維持は必要であり費用もかかります。

集約型都市構造の実現には、都市全体の人口が減少する中で、市街地をコンパクト化することによって地域の人口密度を維持する狙い

があります。

市民が集まり暮らしていく地域は、利便性の高いことが望めますし、高齢化の進展に伴い住民の移動手段は徒歩と公共交通が中心になります。

公共交通や徒歩に加え、近距離移動に便利で環境負荷が低いなど今後さらなる活用が期待される自転車が連携したコンパクトな市街地を形成することができれば、過度に自家用車に依存せず日常生活を送ることが可能になりますので、低炭素社会の実現にも寄与することができます。



人口減少と都市の拡張により起こりうる問題

こんなにたくさんの深刻な問題が…

- 中心市街地の衰退
- 独居・孤立する高齢者世帯
- コミュニティの崩壊
- 歩かない成人や高齢者の増加
- 薄く広がった非効率なインフラの維持
- 環境の悪化
- 千葉市の魅力(街並みや自然・子育てや福祉のサービス)を維持することが困難

(2) 本市のめざす集約型都市構造

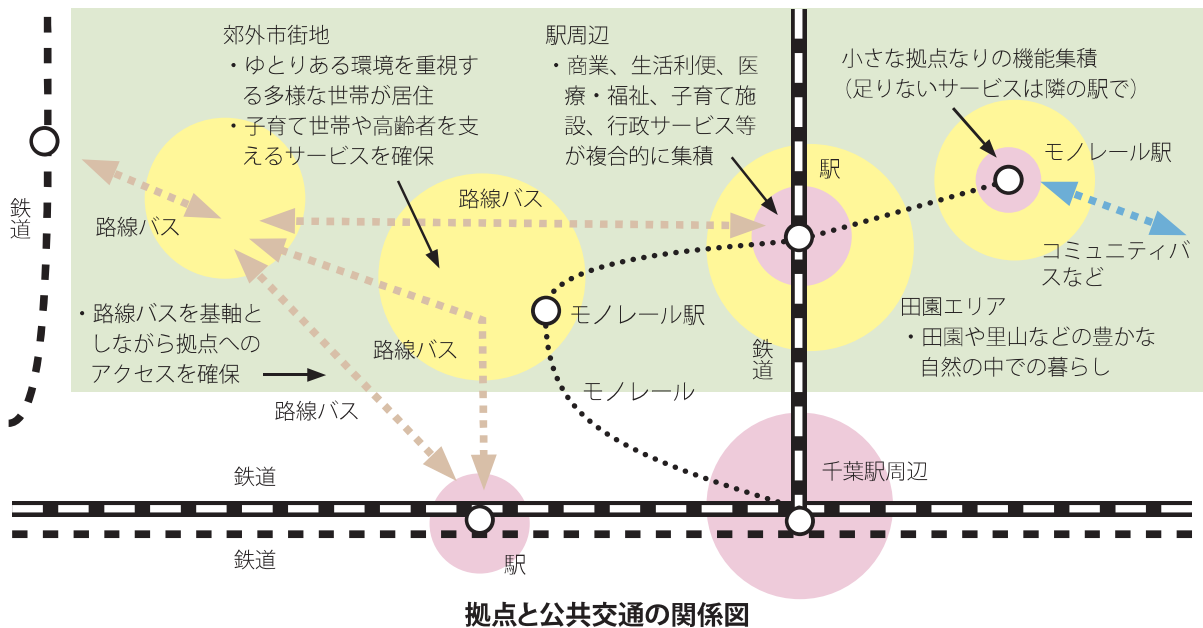
本市のめざす集約型都市構造は、ひとつの都心部に都市機能が集中する一極型ではなく、都市機能を集約した複数の拠点が公共交通と連携した多心型の都市構造です。市民の安全で快適な生活と、効率的な都市経営を両立させるため、これまでの経済成長や人口増加を前提とした量的拡大によるまちづくりではなく、住宅や商業・業務など、市民生活に必要な諸機能を、駅などを中心とした徒歩圏内に集約し、利便性の高い生活の拠点の形成をめざします。このような都市機能を効率的にまとめた拠点同士を既存の公共交通ネットワークで結び、相互の補完や連携の強化を図

ります。

駅周辺など、まちなかの利便性を高めて郊外部からの住替えを緩やかに促し、まちなかにおいて一定の人口密度を保ちます。そして、時間をかけて、まちなかへ寄った都市の構造をめざすこととします。

一方、公共的サービスの点でまちなかほど利便性は高くなく、人口密度の低下も想定されますが、郊外部で暮らすことも選択できることとします。

このようにして集約型都市構造の実現を図ることにより、まちの利便性など市民の暮らしやすさが向上することをめざします。



本市がめざす将来的な暮らしの様子

本市のめざす将来的な都市の姿を、市民生活の視点から述べます。

- 駅などを中心とした拠点周辺は、幅広い世代が暮らしており、活気があります。
- 拠点では、医療施設や商業施設、公共施設などが整い、日常生活に必要なサービスを受けることができます。また、歩道には段差がなく、車いすやベビーカーも安心して利用できます。電車のほかにもバスやタクシーを便利に利用することができます。
- 近隣の拠点とは公共交通で容易に行き来できるため、不足があれば隣の拠点でサービスを受けることができます。
- 利便性の向上した拠点は、居住地としての魅力も増していきます。郊外などからの住替えも増え、拠点は安定的な人口密度を保ちます。
- まちなかから車で10分も走れば、田舎暮らしが可能です。田舎暮らしを楽しみたい人や広くゆったりした土地を求める人は郊外など、ライフスタイルに合った居住地を選択することができます。

第2章

都市の将来像

本章では、第1章「都市づくりの展望」をふまえ、都市づくりの理念・目標とめざすべき都市構造を示します。

この章の内容

都市づくりの理念

第1節 都市づくりの目標と柱

- (1) 都市づくりの目標
- (2) 都市づくりの柱

第2節 めざすべき都市構造

- (1) 都心・拠点
- (2) ゾーン
- (3) 軸

第3節 ゾーンごとの生活風景

海・さとの持つ美しさと 活気ある街の魅力を支える都市づくり

～平日も休日も人を惹きつける魅力の創造～

本市は、穏やかな気候、地理的・自然的条件に恵まれ、先人の努力により集積した近代産業とともに成長してきました。そのため、この財産を活かし、はつらつとした市民の活動や産業活動を背景に、平日も休日も暮らしやすい街の魅力を満喫することのできる都市をめざし、この理念を定めます。



第 1 節

都市づくりの目標と柱

都市づくりの理念を実現するため、2つの目標と6つの都市づくりの柱を定めます。

(1) 都市づくりの目標

1 周辺都市をけん引する、 自立した都市、千葉市

就業面や経済面で周辺都市と連携・協力しながら本市を中心としたひとつの都市圏として発展していくことをめざします。

2 多様な年齢層が 暮らしやすいまち、千葉市

都市と自然の様々な要素を活かすことによって、このまちで育ち、子どもを育て、シニア生活を送るまで長く住み続けられる、暮らしやすい都市をめざします。

(2) 都市づくりの柱

目標を施策へと移す6つの方向性を、都市づくりの柱とします。

1 県都、都市圏の中核としての3都心、重要地域拠点の形成

都市圏における求心力の向上を図るため、千葉都心、幕張新都心、蘇我副都心の3都心における都市機能のさらなる集積や更新を促進します。また、幕張、稲毛、都賀、鎌取の各JR駅周辺を3都心を補完する重要地域拠点に位置付け、交通利便の良さを活かし、市内外を問わず多くの方々が交流する拠点として育成します。

2 日常生活の拠点の形成・確立と、広がりコンパクトにした都市づくり

集約型都市構造の実現をめざし、駅周辺等の公共交通の利便性の高い地域に都市機能の集積を進め、拠点を形成するとともに、公共交通のさらなる充実により拠点同士の連携の強化を図ります。拠点の利便性を高め、ゆるやかにまちなか居住を促進します。

3 活力ある産業集積、農業振興

雇用の創出、税収の確保、市内企業の事業機会の拡大を図るため、製造業を中心とした競争力のある産業の集積を進めます。

食糧の安定供給、農村や森林が持つ多面的機能を十分に発揮させるため、農業の振興を図ります。

4 自然と街の魅力の充実・ブランド化と積極的な情報発信

海辺や田園風景などの自然的資産、都市型住宅や文化施設などの都市的資産、これらの対照的な両面を共有するところに本市の魅力があります。観光や居住等において選ばれる都市となるため、これらの優良な資産にさらに磨きをかけ、千葉市の魅力としてブランド化を図るとともに、ブランドイメージの向上を図るための情報を積極的に発信します。

5 自然と共生した生活環境の確保

本市の内陸部には、豊かな自然環境のなかで自然と調和した暮らしの風景が見られます。優良な農地を保全する農家の生活維持、田園居住の原風景保全、さらには自然と共生した新たな生活スタイルを本市で実現できるようにするため、集約型都市構造をめざしつつも、このような暮らしが継続できるように努めます。

6 安全、安心で持続可能な都市

地震対策や台風対策等により、災害に強い都市づくりを進めます。また、高齢者や障害者をはじめ、だれもが不自由なく日常生活を送ることができ、安心して住み続けられる社会をめざします。

第 2 節

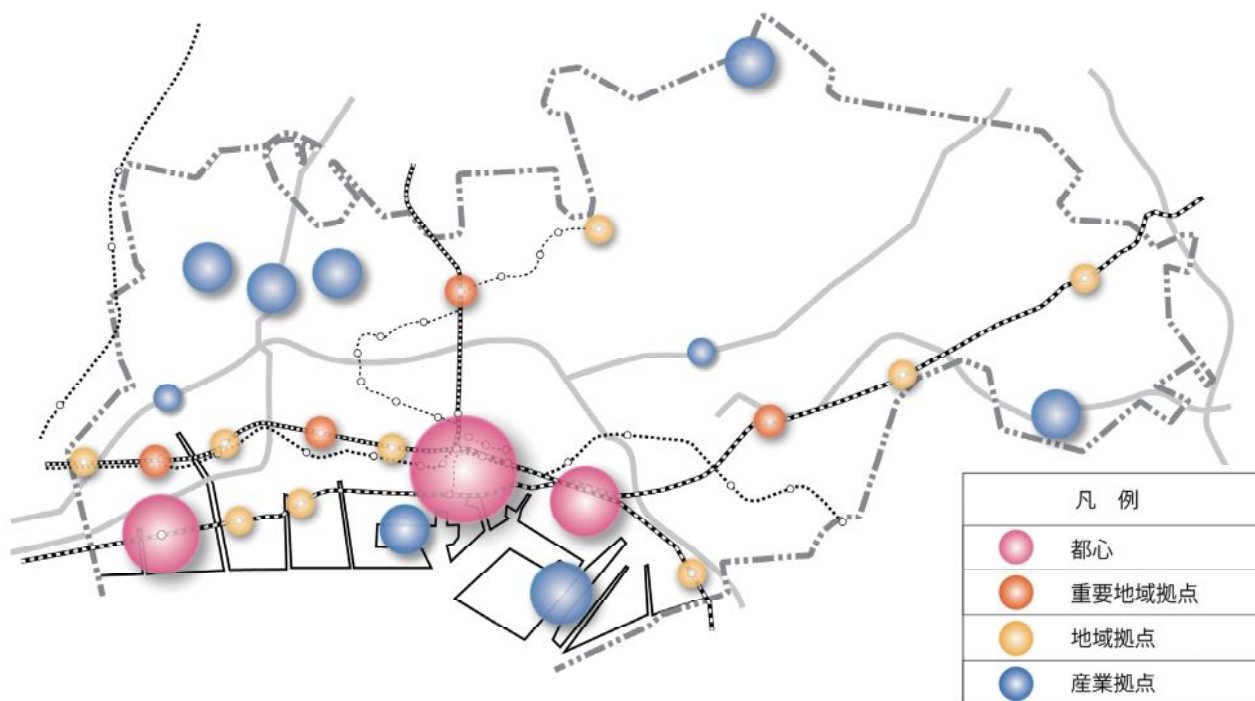
めざすべき都市構造

都市づくりの目標をふまえ、本市がめざすべき将来の都市構造を次のように示します。

(1) 都心・拠点

首都圏の主要な拠点都市として、また、県都として広域的なネットワークの拠点形成や大都市にふさわしい、諸機能のバランスのとれた多心型の都市構造を構築するため、都心・重要地域拠点・地域拠点による体系的な拠点の育成・整備を図ります。

また、市内産業の持続的な成長・発展を支えるため、産業振興に資する産業拠点の維持・形成を図ります。



将来都市構造図(都心・拠点)

① 都心

都心は、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です。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ります。

千葉都心

千葉都心は、広域交通ネットワークの結節点である立地特性を活かし、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・業務機能の一層の集積を進めるほか、居住機能や生活支援機能等の多機能の導入により、土地利用の高度化を図ります。

また、集客施設と歴史・文化・公園などの観光施設との連絡の強化や、交通利便性の向上により、回遊性の創出、都心居住の促進を図り、中心市街地の活性化を推進します。

さらに、中央港地区では、市民が気軽に訪れる、賑わいと憩いの感じられる港づくりを進めます。

幕張新都心

幕張新都心は、JR 海浜幕張駅と東関東自動車道 IC に近接する立地特性を活かし、国際交流機能や国際的業務機能をはじめ、先端成長産業の中核的業務機能、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します。また、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り職住近接の実現をめざします。

さらに、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の形成を図ります。

蘇我副都心

蘇我副都心は、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の集積を図ります。

また、JR 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、交通結節性の改善を図ります。

さらに、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の形成を図ります。

② 重要地域拠点

重要地域拠点は、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です。後背地に大規模な住宅地を抱える幕張、稲毛、都賀、鎌取それぞれのJR駅周辺を重要地域拠点到位置付け、市内外の多くの方が交流する魅力ある拠点として育成します。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ります。

③ 地域拠点

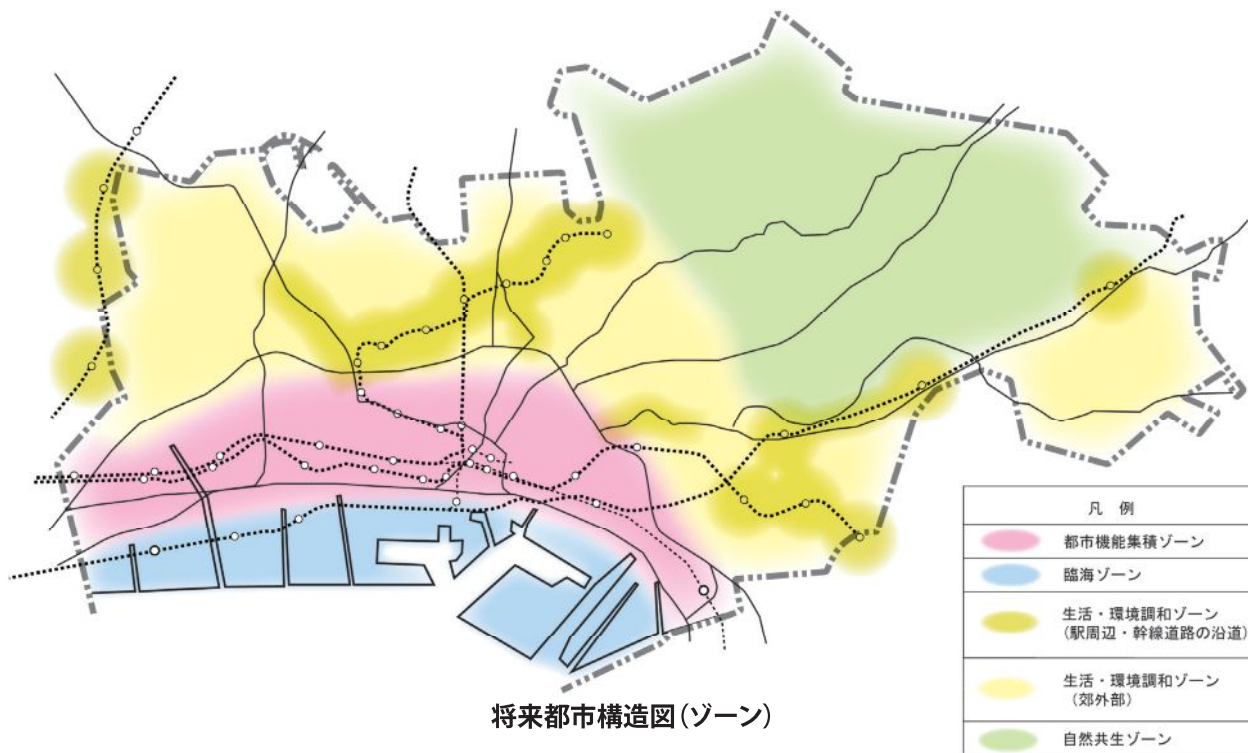
地域拠点は、市民が日常生活を送るうえで必要な、サービスの提供を受けられる拠点です。鉄道やバスの結節する、多くの住民にとって利用しやすい場所として、都心や重要地域拠点を除くJR線8駅とモノレール千城台駅の周辺を位置付け、交通環境及び生活利便性の向上を図ります。

④ 産業拠点

産業拠点は、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す。本市臨海部や千葉土気緑の森工業団地などの既存工業地のほか、千葉北IC周辺等を産業拠点到位置付け、操業環境の維持・向上や新たな産業地形成の促進を図ります。

(2) ゾーン

都市の形成において期待される役割や土地利用などの特性に応じ、市域を「都市機能集積ゾーン」、「臨海ゾーン」、「生活・環境調和ゾーン」、「自然共生ゾーン」の4つに大別します。このゾーンの区分に基づいて、農業や自然環境との調和と保全を図りながら、集約型都市構造の実現をめざします。



将来都市構造図(ゾーン)

A 都市機能集積ゾーン ●●●●

既成市街地により構成される本ゾーンは、充実した鉄道等の公共交通網を活用し、本市の都市活動の中心地として多様な都市機能の集積を進めます。また、密度の高い土地利用や秩序ある街並みの形成を誘導するなど、土地の合理的な活用を促進する地域とします。

B 臨海ゾーン ●●●●

公有水面の埋立てにより形成された本ゾーンは、業務・商業・公園・居住・文教・工業等が計画的に配置された地域である特性を活かし、高質な都市機能のさらなる集積を進めます。また、土地利用が明確に区分された優れた都市環境を維持し、都市活動の発展を支える地域とします。

C-1 生活・環境調和ゾーン(駅周辺・幹線道路の沿道) ●●●●

鉄軌道駅周辺や、路線バスの充実する幹線道路の沿道に分布する本ゾーンは、公共交通の利便性が高い特性を活かし、生活サービス機能の集約立地を促進することにより、暮らしやすい市街地を形成する地域とします。

C-2 生活・環境調和ゾーン(郊外部) ●●●●

公共交通の利便性が比較的低い、郊外部に広がる本ゾーンは、農地や緑地と共存するゆとりと潤いのある市街地環境を維持し、自然的土地利用と都市的土地利用を緩やかにつなぐ地域とします。

D 自然共生ゾーン ●●●●

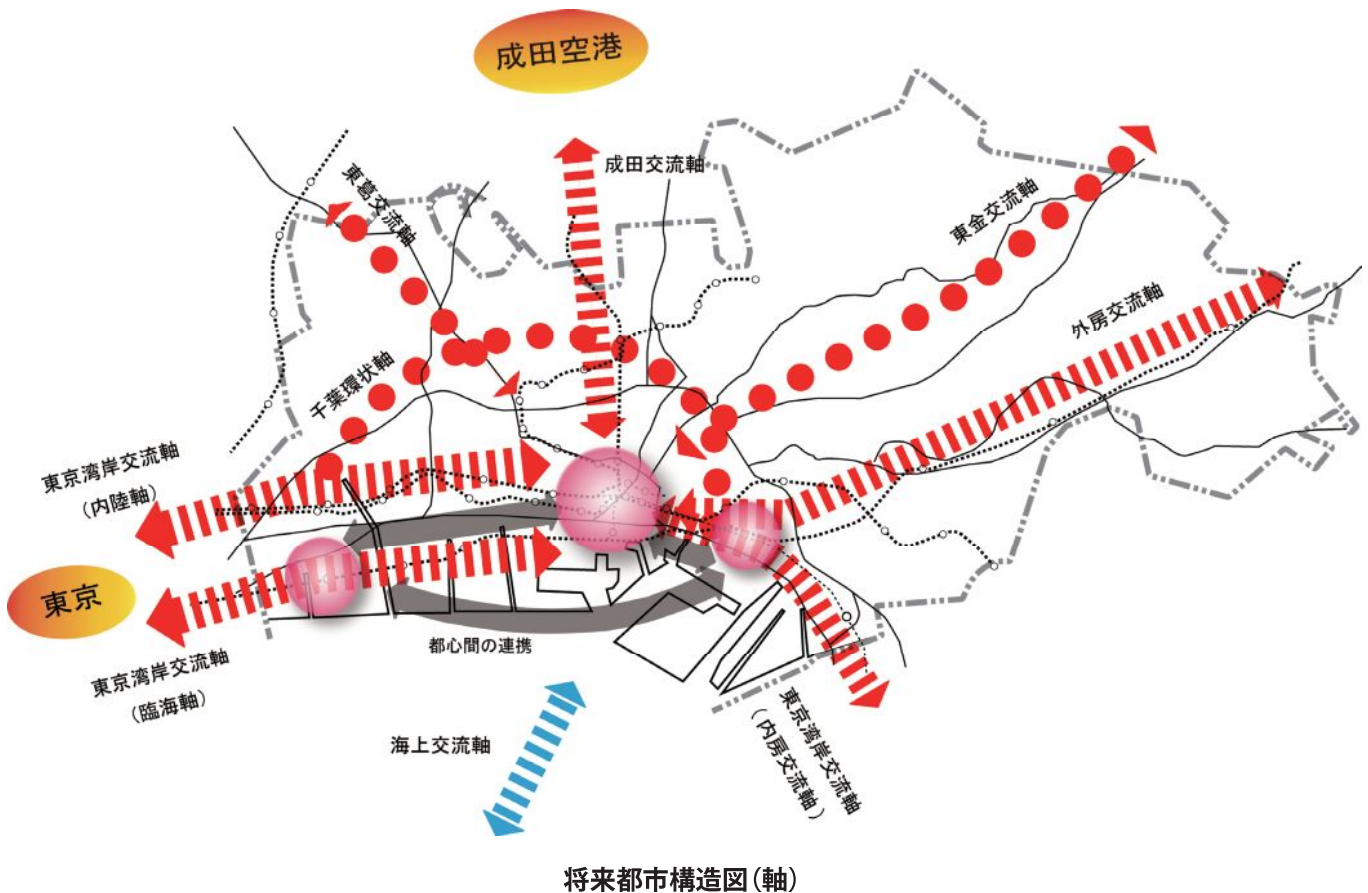
本市内陸部の東千葉近郊緑地保全区域や、その東部に広がる本ゾーンは、優良な農地や山林などの自然環境を保全し、市民が自然とふれあうことのできる地域とします。

(3) 軸

本市は千葉県のほぼ中央に位置し、鉄道や広域的な道路などの交通の要衝となっています。周りは、習志野市、八千代市、佐倉市、四街道市、八街市、大網白里市、茂原市及び市原市に接し、南西側は東京湾に面しています。また、東京都心へ約40km、成田国際空港へ約30kmに位置しています。

広域的に人・物・情報が行き交う拠点として交流を促進し、市民の円滑な都市活動や県内の産業活動を支えるため、東京方面、東葛方面、成田方面、東金方面、外房方面及び内房方面との交流連携を深める、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。また、3都心の間で連携を強化することによって、都市の魅力の向上を図ります。

海上には、世界に開かれたわが国有数の国際貿易港である千葉港があり、物流を介して国際的な交流・連携を促進します。また、中央港地区では、旅客船発着による人々の交流を促進します。



第 3 節

ゾーンごとの生活風景

個人の生き方や生活の方法はさまざまですが、ここでは将来における本市らしい生活の様子を想定し、ゾーンごとに描写します。

A 都市機能集積ゾーン

- リニューアルした千葉駅は開放的で移動が楽になりました。駅の周りは、デパートなど大きな店舗があり、また、駅の中の店も充実していて、普段の生活に必要な食品や衣類、生活雑貨などから、贈答品となるような高価なものまでバラエティに富んだものが購入できます。また、少し歩けば、千葉市の昔からの中心街があり、通りにはバナー広告があふれ、まちの雰囲気かととのい、華やかです。近くには、美術館や科学館など、知的好奇心を満たす施設が充実しています。
- 大勢の人を乗せてビルの合間をぬうように走るモノレールは、ほかのまちにない千葉の景色として、親しまれています。ZOO 列車のイベントが今度あり、家族で参加する予定です。
- 稲毛駅には、快速電車が止まることもあり、周辺の住宅団地から、通勤・通学の人がたくさん向かってきます。近くの商業施設も大きくなり、買い物が便利になったほか、駅周辺には保育施設もあり、知り合いのパパやママにとっても重宝されています。



- 西千葉や稲毛には大学や高校が数多くあり、学生でにぎわっています。興味があるテーマがあれば大学の市民向け公開講座を聴講に行きます。
- 幕張駅の北口では駅前広場ができ、通日も広くなったため、駅へスムーズに行けるようになりました。バス路線も増え、人通りがずい分多くなりました。
- 住んでいる地域のすぐ近くに神社があります。大きな神社ではありませんが、市外でも有名であり、お祭りは氏子や地域が一体で取り組むなど、とてもにぎわいます。かつて遠浅の海の漁業でにぎわっていた時代を思い起こすことができます。
- 住んでいる地域は住宅地ですが、古くからの住宅が多く、道路も狭めです。町内会でも地震や火災に対する意識がとても高く、防災の取組みを区役所とともに進めており、今度訓練を行います。
- 駅から少し離れた地域に住んでいますが、バスの利便性が良く、通勤や外出には不自由していません。
- 女性の社会進出が進んでいます。これを後押しするように、今度建てられる我が社の新社屋にも託児施設が併設されることになりました。

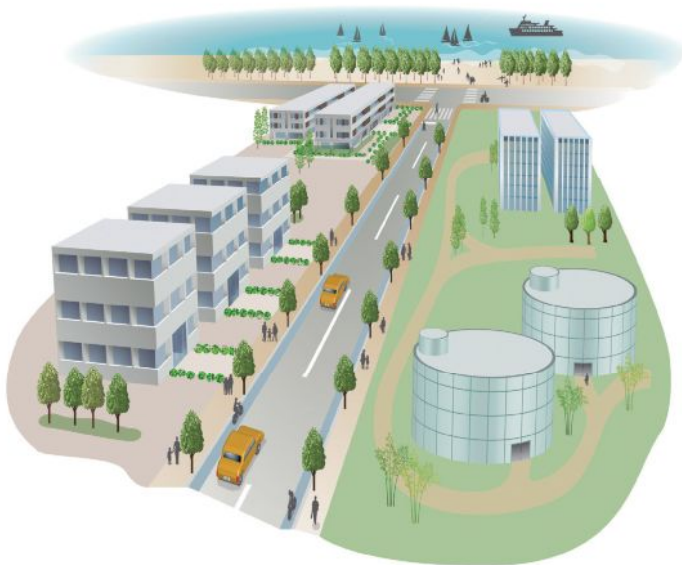


B 臨海ゾーン

- 住んでいる住宅団地は戸建てで、開発されてからすでに40年近く経つところです。隣は高齢のご夫婦が転居された後へ、働き盛りの若いご一家が新たに入ってもらえるため、リフォーム工事を行っています。
- 大通りは路線バスがたくさん走っており、京葉線の駅へは不自由なく出ることができます。食品や日用品は駅の周りのスーパーで手に入り、都内へは楽々通勤できます。武蔵野線への乗継ぎにより、松戸や柏、埼玉方面へ勤められる方もいます。また、りんかい線ルートで渋谷や新宿へ直通する検討が進んでいるらしく、実現すれば今以上に通勤が楽になります。
- 高洲の自宅から自転車で10分も走れば、稲毛海浜公園に着きます。道路は自転車レーンが整備されていて、安全に走ることができます。フラワーミュージアムは、四季折々の美しい花を楽しむことができ、また、いなげの浜や海浜公園のプールは、夏は海水浴などでにぎわいます。砂浜と松林はマラソンや散歩のコースにうってつけで、なかなか良いところです。海が見えるレストランなどもあり、とてもにぎわいます。



- 電車で海浜幕張に行けば、アウトレットや映画館などがあり、休日は1日楽しめます。ホテルでの少し豪華なランチが楽しみです。オリンピックの会場となった幕張メッセはきれいになり、コンサートやイベントなどで訪れる人に人気を博しています。
- 住んでいるところは、5階建ての賃貸住宅団地です。団地の一角に老人ホームがあり、近所の方がデイサービスに通っています。買い物も、団地の近所にスーパーがあり、若い人からお年寄りまで、不自由なくできます。
- 千葉みなと駅の周りには、マンションや結婚式場、飲食店などが建ち並び、にぎやかです。また、近県や伊豆諸島を結ぶ旅客船の発着や、工場夜景クルーズなどの周遊を楽しむことができます。
- サッカーが大好きな高校生です。今日は幕張海浜公園で日本代表の練習を見学し、明日はジェフユナイテッド千葉の応援に蘇我のスタジアムへ自転車でかけつけます。
- 海浜大通りで循環する小型バスに乗って観光スポットをめぐるっています。フラワーミュージアムの次は、富士山のきれいに見える丘に行こうと思います。
- 飲食店で働いています。近ごろ、ネクタイ姿の外国人客がよくランチを食べにやってきます。街にも外国人が一段と多くなり、日常会話ぐらいは出来るようにと勉強しています。



C-1 生活・環境調和ゾーン

(駅周辺・幹線道路の沿道)

- モノレールの駅から近いところに住んでいます。住宅地は昭和の時代に造られましたが、住み替えも進んでいて、町内はお年寄りから若い人の世帯まで、バランスが取れています。
- 駅の周りにはスーパーや医療施設があり、買い物は仕事帰りにできるほか、かかりつけのお医者さんが近くにいて、安心です。
- 東京に通勤しているのですが、モノレールと鉄道の乗継ぎがよく、快適に通っています。
- バリアフリー化が進み、お年寄りに優しい環境が整ってきたためか、街では歩く元気なお年寄りが増えてきました。
- 国道沿いに大規模な店舗があり、日用品などの品数が豊富で、何かとよく使っています。また、バスを利用することで、駅へ通うことも苦になりません。



- 近くのスポーツセンターは、高校生や中学生による野球・サッカー・陸上競技・武道などが盛んです。休日はジョギングや草野球、テニスをする人に加え、応援する人たちでいっぱいです。私も、時折スポーツ教室に参加して汗をかいています。
- 住んでいる団地の近くに、動物公園があり、子どもを遊ばせによく通っています。リニューアルされ、展示がバラエティに富んだほか、園内もきれいになり、大人も楽しく過ごせるスポットになりました。
- 駅周辺は、商業施設や医療施設、金融機関などのサービス施設が増え、便利になりました。働く人が増えたため、飲食店なども活気があります。



C-2 生活・環境調和ゾーン

(郊外部)

- 近所のきれいな庭に刺激を受けてガーデニングを始めました。色とりどりの花は、愛らしく安らぎを与えてくれます。愛犬のために作った犬小屋が近所で好評。こんどはウッドデッキに挑戦しようと準備中です。
- キャンピングカーで日本を縦断するのが夢でした。日常生活に利用する小型車を含め3台の自動車を保有できるのも郊外ならではの魅力です。住まいはさほど大きくありませんが、新たに建てたガレージはとても充実しています。
- 親の介護をするため、収入は減りますが勤務時間の短い市内の会社に転職しました。郊外に借りた戸建て住宅は安価なばかりか、家主の良心で介護用のリフォームもでき、とても安心。時間の余裕は心のゆとりも生みます。
- 近所の市民農園で有機野菜を育てています。散歩のついでにトマトを収穫、今朝の食卓に並びました。年金暮らしの老夫婦ですが、毎日外に出て陽にあたることはとても気持ちが良いです。いまは野菜の種類を少しずつ増やし、半自給自足の生活を送ることが目標です。



- 元気なシニア向けのコミュニティタウンで暮らしています。テニスや工芸、ダンスのレッスンなどが楽しく、生活のすべてがタウン内でおさまり快適です。同世代の気の合う仲間にも囲まれ、いつも笑いが絶えません。
- 自転車レーンのある走りやすい道路が増えました。千葉市は起伏が少なく自転車で出かけるのが楽しい所です。自動車では見過ごしてしまう新たな発見や出会いがあるのも自転車ならではの魅力です。
- 地域の歴史や風土などを調べに歩いています。有名な史実との接点を見つけたときに喜びを感じます。ちば再発見です。
- 人口減少の影響で、居住者の数が少なくなった郊外部ですが、利便性の良い場所には若者の居住者が増え出しています。手ごろな価格で、広い住宅を借りられることが人気の理由です。



D 自然共生ゾーン

- 子どもの通う小学校は児童が少ないため、ほかの学年の子ともよく遊びます。競うよりも支え合うことが自然と身につくようです。カエルを捕って、木登りをして、子どもは目をきらめかせて自慢話を聞かせてくれます。
- 私は彫刻、妻は陶芸をライフワークにしています。この静寂さとゆったりした時間の流れは、都会ではなかなか得ることができません。とてもリラックスして創作活動に打ち込むことができます。
- 夜は音楽を聴きながら天体観測です。空気が澄んでおり人工的な明かりが近くにないため、ここは夜空がとても美しい。都会で見ることのできない等級の星もかなり見ることができます。
- 定年退職を機に、都会からそう離れない場所で自給自足の生活をめざすことにしました。市民農園と民家は、思いのほか安く借りることができました。大好きなトランペットは、ここなら気兼ねなく吹くことができます。



- 料理好きの妻の夢だったレストランを、私が経営している農場の中に建て、開業しました。私の方は、めずらしい品種の野菜を育てるため毎日が勉強です。料理にあわせて育て方や収穫どきを決めています。手作りソーセージを食べながら歓談する女性客たちが笑顔を見せています。
- 近くにコミュニティバス(※)が走っています。隣に住むおじいさんは、バスを使えば、モノレール駅まで出られるので、かかりつけのお医者さんまでの通院や、千葉駅の近くまでの買い物も、楽だと言っていました。
- 代々農業を営んでいる我が家は3世代が同居しています。お店や病院、バス停などは近くにありませんが、80歳代の祖父母は皆に支えられながら生活しています。
- 大学を卒業後、営農指導を受けて農家になりました。今、若い農業従事者が増えています。インターネットを使えば消費者に直接、農産物をお届けすることができます。次は海外に販路を広げたいと思っています。農業の姿が変わりつつあると感じます。



※コミュニティバス

地域住民、行政、バス事業者からなる運行協議会にて、乗車状況の報告、運行に関する要望、運行改善に向けた協議などを行いながら運行されるバス。交通不便地域での運行が多い。

第3章

都市づくりの基本方針

前章で述べた目標やめざすべき都市構造の実現を図るため、
6つの観点から都市づくりの基本方針を掲げ、
本市における都市づくりを総合的に推進します。

この章の内容

- (1) 魅力と個性を高める都市づくり
- (2) 活力を高める都市づくり
- (3) 緑と水辺の都市づくり
- (4) 環境と共生する都市づくり
- (5) 快適に暮らせる都市づくり
- (6) 安全な都市づくり

(1) 魅力と個性を高める都市づくり

① 魅力ある拠点の形成

千葉都心

千葉都心では、千葉駅周辺の活性化グランドデザインを踏まえた千葉駅周辺のまちづくりを推進します。

JR 千葉駅・駅ビルの建替えに併せ、モノレールとの乗継ぎの円滑化を図ることにより駅の利便性の向上をめざします。また、駅西エリアにおいては利便性の高い環境整備のため、再開発事業の推進により、商業・居住のほか生活支援機能を導入するとともに、臨海部の玄関口として、港までのにぎわい創出を促進します。駅東エリアでは再開発事業などにより駅前商業コアを形成するとともに、道路占用許可の特例制度を活用した公共空間の利活用や中央公園・通町公園などの緑空間、千葉神社や千葉氏を感じる歴史・文化施設との連携によって、来訪者を中心市街地に誘引し、回遊性を促進します。あわせて、都心居住を推進し、中心市街地のにぎわいづくりを進めます。駅北エリアにおいては、公共施設の再編・再配置を含めた千葉公園の再整備や公園と図書



千葉都心

館などの文教施設との連携などによる新たな魅力創出を検討するとともに、現在の住心地良い環境を維持した質の高い居住空間の形成をめざします。

幕張新都心

幕張新都心では、県企業庁が整備してきた「職・住・学・遊」の複合機能を集積した未来型の国際業務都市としてのまちづくりの理念を継承し拡充していきます。くわえて、新たにアーバンリゾートとしての魅力の創出をめざします。

そのため、グローバル MICE 強化都市への選定による MICE 機能強化、競争力強化を踏まえた幕張メッセのあり方の検討、都市アイデンティティ確立のための地域資源の一つである「海辺」を有効活用するため、海辺の一層の賑わいづくりに向けた「海辺のグランドデザイン」の推進、JR 京葉線と東京臨海高速鉄道りんかい線の相互直通運転や豊砂地区における新駅設置に向けた検討などアクセス機能強化の取り組みを進めます。また、幕張メッセが 2020 年東京オリンピック・パラリンピックにおいて競技の会場となることから、多言語化やバリアフリー化など多くの来訪者が快適に過ごせる環境の整備をハード、ソフト両面から推進します。

これらの取り組みは、大会後のレガシーとして新都心及び周辺地域の発展に引き継いでいきます。

さらに、若葉住宅地区は、国際性や多世代居住に対応するとともに、住民による自主的なエリアマネジメントや最新の情報通信技術

(ICT) を活用した先進的な取組みによるまちづくりの実現をめざします。



幕張新都心

蘇我副都心

蘇我副都心では、蘇我駅東口駅前広場の機能性の向上を図り、周辺土地利用と一体となって副都心の玄関口として魅力の向上をめざします。臨海部では、製鉄所跡地の土地利用転換を促進し、商業やレクリエーション機能等の充実を図るとともに、市民が海に近づき親しむことのできる空間づくりを促進します。また、蘇我スポーツ公園の整備を推進するなど、スポーツ・レクリエーションを活用した地域活性化などの基盤づくりをめざします。くわえて、プロサッカーチームのホームタウンとして市民や企業の進める、チームカラーにあわせたまちづくりの取組みを支援します。



蘇我副都心

重要地域拠点

重要地域拠点のうち JR 稲毛駅周辺では、

都市機能の集約化を推進するため、駅東側の大規模倉庫跡地において機能更新を促進します。また、JR 幕張駅周辺では、鉄道と路線バス等の交通結節機能を高めるため駅前広場を整備するなど、土地区画整理事業を推進します。JR 都賀駅周辺及び鎌取駅周辺は区の中心として、交通利便性の向上について検討を行うとともに、将来的に訪れる機能更新の機会をとらえ、拠点機能を高める取組みを支援します。

② バイエリアのブランド化

本市の海辺と周辺市街地からなるバイエリアは、埋立てにより造成された土地に計画的に海浜、大規模公園及び市街地が形成されたエリアであることから、利便性をいっそう高め、また、魅力ある空間を創出しエリア全体の価値を高めることに努めます。とくに、公共空間では、イベントほか多様な利活用を通じて知名度の向上を図ります。

このことによって、住民にとって誇らしいエリア、様々な情報が発信されていくエリア、さらにはエリアブランドを冠して地域発の商品が生まれるようなエリアとなることをめざします。

稲毛・幕張海浜エリアでは、海辺のグランドデザインを踏まえ、海辺エリアと市街地の一体感のある街並みの形成を促進し、にぎわい向上に資する土地利用をめざします。

市街地と海辺のアクセス性を向上し一体的な空間形成をめざすため、エリア内での回遊性の向上を図ります。また、いなげの浜をはじめとする3つの人工海浜と2つの海浜公園では、海辺の自然や風景を核とした活性化を進めます。

駅から至近に海辺のある中央港地区では、

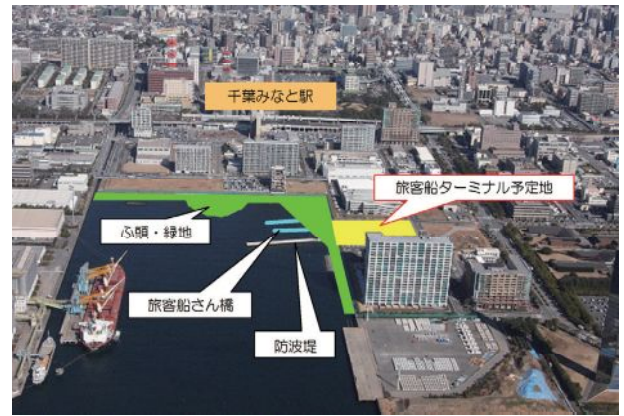
市民が気軽に訪れ、にぎわいと憩いの感じられる港づくりのため、街・駅・海が一体となった魅力ある都市空間の形成や、県全体の海の玄関口として、観光情報の発信や周辺観光施設との連携を深めます。

さらに、千葉港を起点とする定期旅客船や港内クルーズ船の発着を促進し、海上交通の活性化を図ります。

蘇我臨海部では、市民が海に近づき親しむことのできる空間を創出するため、寒川港湾緑地の整備を促進します。

幕張新都心最後の大規模住宅地区となる若葉住宅地区は、隣接する幕張ベイタウンとともに洗練された都市型住宅地を形成するよう適正に土地利用の誘導を図ります。

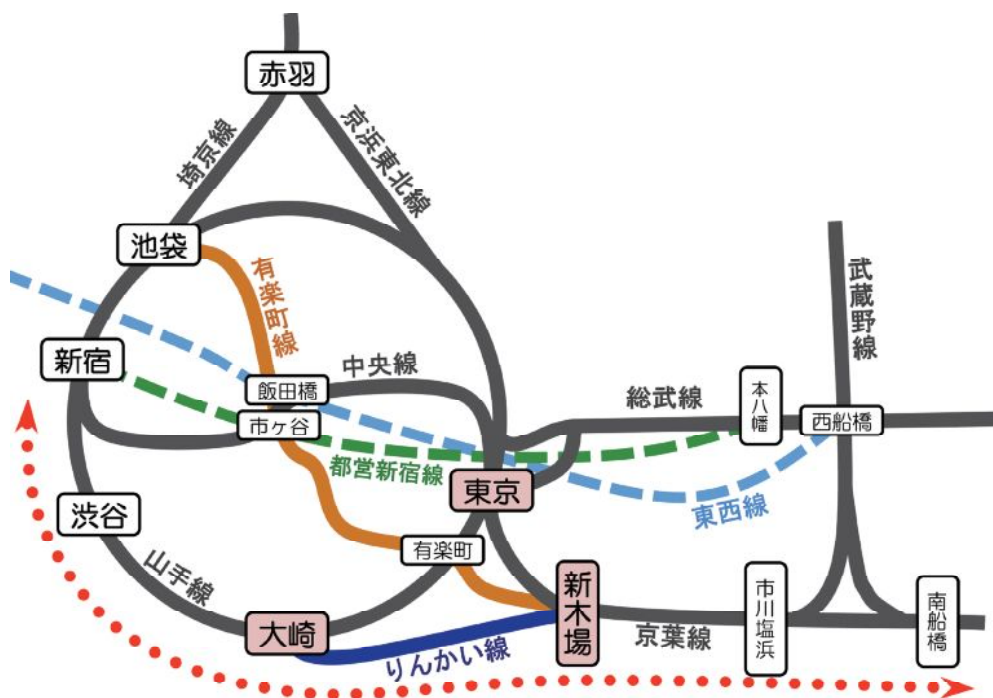
また、京葉線沿線に形成された戸建て住宅地について、良好な居住環境を保全するための取組みを進めます。



中央港地区のまちづくり

渋谷・新宿方面への広域な移動の利便性と速達性を高めるため、JR 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します。

公益財団法人日本サッカー協会（JFA）と千葉県が、県立幕張海浜公園に設置の調整を進めている（仮称）JFA ナショナルフットボールセンターは、当エリアの魅力の向上に弾みをつける施設であり、その実現を促進します。



京葉線とりんかい線の直通運転

(2) 活力を高める都市づくり

① 地域産業の活性化

製造業を中心とした産業の立地について、良好な操業環境が形成されるよう取り組みます。

臨海部の工業地や千葉土気緑の森工業団地は、港湾機能や道路機能等の良好な交通条件を活かし、また、内陸部の既存工業地は、周辺住宅地等の環境との調和に十分留意しながら、工場等の良好な操業環境が保たれるよう、ともに工業地としての機能の維持に努めます。

千葉港のうち千葉中央地区については港湾機能の役割をふまえながら、一層の流通機能の強化に努めるとともに、中央港地区などについては魅力ある親水空間の場の提供に努めます。

高速道路インターチェンジ周辺については、物流の迅速化や住宅地における産業車両の走行を避けられるなど利点が多いことから、営農環境や周辺道路への交通負荷等を考慮のうえ工業系・流通系の産業立地を誘導します。

産業振興については、成長分野における新産業や、新興国に対し優位性を発揮する新技術を創出することにより、本市の産業基盤の強化を図ります。

起業家を育成し新事業を創出していくため、既存企業の新たな事業分野への参入や新たに事業を始めようとする起業家・ベンチャー企業に対し、経営ノウハウや資金調達など個々の事業ニーズに応じた支援をします。また、将来の科学者や技術者など産業基盤を支える人材の輩出や新たな産業の創出に向けた取り組みを進めます。

企業数の増加を図るため、市外からの企業立地等に係る支援を推進します。また、国外から市内への企業立地支援を充実するとともに、外国企業が本市に拠点を置き、事業活動を円滑に行えるよう、住居・教育等の環境づくりを推進します。

企業の経営革新を促すため、企業間や大学などとの産学官連携をさらに強化し、高度な技術や知識と産業の融合を図り、国際競争力のある中小企業を創出します。



臨海部の工業地域（中央区川崎町）

② 地域商業の活性化

都心や重要地域拠点の商業地においては、商業・業務などの土地利用へ誘導しながら、老朽化施設の機能更新や生活利便施設の導入等、拠点の魅力向上を図る取り組みを促進します。また、中心市街地の魅力を向上させるため、街のにぎわいや回遊性を高める取り組みを促進するとともに、建替えが必要な商業ビルや空きテナントの対策をはじめとする、商業集積の強化策を検討します。

地域拠点等の近隣型の商業地においては、

住民の日常生活の利便性を確保するため、日用品販売の店舗などが立地する魅力ある商業地の形成を、また、国道14号などの幹線道路沿いにおいては、沿道サービス型の商業施設等の立地を誘導し、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ります。

繁盛店の存在は、地域商業の活性化への重要なポイントであるため、商業者が行う創意工夫した取組みを支援します。

観光との連携では、訪日外国人旅行者による市内消費の受け皿を強化すべく、市内サービス産業の多言語化、ハラル(※)対応、免税店化を促進します。さらに、市民の健康増進や観光客の呼び込みにつながるサイクルツーリズムや医療ツーリズムなど、市内の健康スポットや施設を活用した観光事業との連携を強化することで、商業者のビジネスチャンスを拡大します。とくに、本市を訪れる観光客を対象にした商業活動や、個店において各種観光イベントの情報の提供を行う活動に対し、支援を検討します。



富士見本通り（富士見ストリートフェス）

※ハラル

イスラムの教えで許された「健全な商品や活動」のこと全般を意味する。食品だけではなく、化粧品や医薬品、介護用品など様々なものに適用される。

③ 農業・林業の振興

市民が健康で豊かな食生活を送れるよう、特色ある都市農業を振興し、新鮮で安全安心な農畜産物の安定供給に努めます。

優良な農地の確保と有効利用に向けた取組みを行い、それを支える意欲ある担い手を確保・育成し、農業生産力と販売力の強化を図ることで、安定した農業経営体の育成を推進します。また、環境保全や資源を循環利用することにより、環境にやさしい農業を推進します。

市内産農産物の消費活性化に向け、農政センターを活用して、産地化に向けた品目選定やオリジナル品種の育成に取り組むとともに、市内事業者が生産・製造する加工品・産品を発掘・育成し、高付加価値化を図るなどして、千葉市ブランドの確立をめざします。

くわえて、トップセールスなど効果的な普及宣伝などにより、積極的なプロモーションを行い、市民が誇る代表的な「千葉市のギフト」と呼べる産品づくりをめざすとともに、千葉市ブランドの普及に努めます。

農業と農村は、食糧を供給する役割だけでなく、その生産活動を通じて、やすらぎや潤いなど多面的機能を有しており、その機能を活用した、いずみグリーンビレッジ事業を推



観光農園

進するとともに、市民農園、体験農園、観光農園などによる交流の機会の創出を図ります。また、市街化調整区域における農家レストランなど観光型の農業施設の可能性を検討します。

森林の多面的機能を発揮させるため、森林の保全と育成を推進します。さらに林業体験教室の実施や森林ボランティア活動の支援などにより、里山の保全に取り組みます。



森林

(3) 緑と水辺の都市づくり

① 緑と水辺の質の向上と保全

民有林を保全し質の向上を図るため、森林所有者が枝打ち・間伐などの作業を計画的かつ合理的に行う森林経営計画制度を普及し、価値ある森林づくりを進めます。

優良農地を保全するため、農地関係法令に基づく適正な管理や、農業生産基盤の整備、農地の集積と作付拡大による農地利用の向上、市民農園としての活用など、耕作放棄地の解消に向けた対策により、優良農地の確保と有効利用を進めます。

谷津田の自然を保全するため、所有者・市民団体・市の三者が連携・協力し、田んぼや森づくりなどの保全・再生活動を進めます。

また、里山地区の指定を進め、地域住民と都市住民が森林活動を通して交流を深めながら里山を守っていきます。

このほか、市街地やその周辺に残された樹林を守るため、特別緑地保全地区の指定により特に重要な緑地を保全するとともに、所有者・市民団体・市の三者が連携・協力して維持管理し、市民に公開する市民緑地を増やしていきます。



里山（ひらかの森）

また、緑化推進や緑地保全の人材を育成するなど、緑の大切さを認識し、地域で行動する人の輪を広げていきます。

本市は、市域を市街化区域と市街化調整区域とに区分しています。今後もこれを継続することによって、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っていきます。

緑とともに多様ないのちを育む大切な空間として、水辺の保全と再生に取り組みます。

海辺を保全・再生するため、潮の流れにより浸食されたいなげの浜の養浜やハマヒルガオの植栽、松林など樹林の適正な管理により、本市の原風景である白砂青松の再生などを進めます。また、砂礫地で営巣、繁殖する市の鳥コアジサシの保護など、浜辺の環境保全に取り組みます。

川辺等を保全・再生するため、環境に配慮した多自然川づくりを進めるとともに、都市部における貴重な水辺空間である排水路や雨水調整池などを利用して、せせらぎやビオトープなど地域にあった川辺等の整備を進めます。

身近な公園がよりいっそう地域に親しまれるものとなるよう、地域住民が主体的に管理活動を行う公園を増やしていきます。また、子どもたちの“やってみたい”を実現する「冒険遊び場」を増やすとともに、身近な公園を地域のニーズに応える楽しい空間とするため、利用のルールを地域で決める“やってみたい”がかなう公園を増やしていきます。

② 緑と水辺の利活用

生活の中でより身近に緑が感じられるよう、まちなかの緑化を推進します。

生垣等は緑視率の向上に貢献するだけでなく、優れた防災機能も有していることから、接道部の緑化推進策を検討し、まちなかの緑を増やしていきます。

中心市街地では、地区計画による緑化推進策を検討するとともに、屋上壁面緑化の助成制度を活用し、潤いある都市環境の形成を図ります。

住宅地では、緑地協定の締結などにより緑化を進めるとともに、つる植物などによる「緑のカーテン」を普及していきます。

行ってみたい、遊んでみたい空間を増やすため、地域や機能の特性を活かした大規模な公園の整備・改修を進めるとともに、地域バランスに配慮した身近な公園や水辺空間の整備により、魅力の向上を図ります。

大規模な公園については、蘇我スポーツ公園や都川水の里公園などの整備を推進します。また、稲毛海浜公園や動物公園等の魅力向上のためのリニューアルなど、老朽化した施設の更新やバリアフリーへの対応などを進めます。さらに、施設の更新や改修にあたっては、レストランやファーストフード店等の設置や、地元産の農産物の直売などを行う「緑の駅」の設



生垣

置など、便利でにぎわいのある空間づくりに向けた検討を進めます。

身近な緑では、配置の地域バランスに配慮した公園整備を推進するとともに、市街地の遊休地などを活用し、市民がつくり管理運営するコミュニティガーデンづくりを進めていきます。



蘇我スポーツ公園イメージパース

海辺の活用では、いなげの浜をはじめとする人工海浜において、イベントの充実や回遊性を高めるなどの取組みを進めます。また、中央港地区や蘇我地区において港湾緑地や旅客船さん橋などの整備を進め、海辺を楽しむ空間を増やしていきます。

川辺の活用では、遊歩道から水辺に近づき、ふれあうことのできる施設や環境に配慮した護岸の整備を進めるとともに、遊水地の上部空間を水辺に親しむ公園として整備するなど、親しみのもてる水辺を創出します。



いなげの浜

(4) 環境と共生する都市づくり

① エネルギーの有効活用と地球温暖化防止

千葉市地球温暖化対策実行計画により、市域全体の温室効果ガス排出量の削減に向けた各種施策等を総合的・計画的に推進します。

二酸化炭素の排出や環境への負荷軽減を図るため、集約型都市構造の実現をめざすとともに、自動車交通流の円滑化や自転車利用の促進、低炭素型エネルギーへの転換を推進します。また、建築物や地域全体の省エネルギー化、地域のエネルギーの効率的な利用やエネルギー消費量の抑制を推進するなど地球にやさしいライフスタイルの定着をめざします。

ヒートアイランド対策として、市街地における緑地や水面等の拡大に努め、水路等を活用した風の通り道の確保、歩道における透水性舗装の推進、屋上や壁面の緑化、緑のカーテンの普及など、都市を冷やす機能を確保します。また、空調設備の適正温度運転の推進等により建築物等からの温排気の軽減を図ります。

再生可能エネルギーの利用を進めるため、市有施設への太陽光発電設備や太陽熱利用シ



緑のカーテン（美浜区役所）

テムの導入を図ります。また、住宅用太陽光発電設備や太陽熱利用給湯システム、地中熱利用システム、コージェネレーションシステムなどの普及を促進するとともに、再生可能エネルギー等の有効性について情報を発信し、導入を促進します。

このほか、清掃工場の焼却熱を活用した発電や熱供給、下水処理場の汚泥消化ガスを利用した発電、地下水・河川水・海水等の熱を冷暖房用に採取するなど未利用エネルギーの活用や、木質チップ・木質ペレットなどバイオマス資源等の活用を進めます。



太陽光発電設備（学校の屋上に設置されたもの）

② 資源の効率的・循環的な利用

資源類の回収・再利用、循環利用システムの充実に努めるとともに、再生利用率の向上を図ります。また、建設リサイクル法等に基づき、建設廃棄物の分別と再利用・再生利用への取り組みを推進します。

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・改修を行います。また、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ため検討を進めます。

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の導入を検討し、資源の有効利用を推進します。



新浜リサイクルセンター

③ 良好な生活環境の確保

空気のきれいさを確保するため、事業者への指導等により工場や事業場からの大気汚染物質の排出を抑制します。また、自動車交通の円滑化対策を推進するとともに、エコドライブ等の環境に配慮した運転方法の推進などを市民・事業者へ普及啓発し、自動車からの大気汚染物質の排出を抑制します。

川・海・池のきれいさを確保するため、事業者への指導等により工場や事業場からの水質汚濁物質の排出を抑制します。また、公共下水道の整備、合併処理浄化槽の設置、農業集落排水処理施設への接続指導及び下水の高度処理等により、川や海などの水質改善を図ります。あわせて、健全な水循環を確保するため、かん養機能としての森林の育成・保全、谷津田及び湧水の保全を推進し、河川流量及び地下

水量等の確保に努めるとともに、農地の保全や透水性舗装の整備などにより雨水の地下浸透を促進します。



下水道の高度処理施設

まちの静けさやすがすがしさを確保するため、事業者への指導等により工場や事業場からの騒音・振動・悪臭の発生を防止します。また、自動車や建設作業等による騒音等の防止対策を推進します。



谷津田の保全（田んぼづくり）

(5) 快適に暮らせる都市づくり

① 質の高い市街地環境の形成

本市は、都市の発展とともに計画的な市街地が形づくられ、それに伴い良質な住宅ストックが形成されてきました。反面、未成熟な市街地も残されており、都市として改善の余地を多く残しています。

そのため、道路や公園等の都市基盤の整備・改善が求められている東幕張地区、寒川第一地区、検見川・稲毛地区では、良好な市街地環境の形成をめざし土地区画整理事業を推進します。

住宅地については、地区の形成経緯や都市基盤の整備状況などをふまえ、良好な住環境の整備と保全に努め、魅力ある市街地の形成を図ります。戸建て等の低層を主体とする住宅地では、ゆとりある敷地規模等の維持確保に努め、緑化の推進などにより、うるおいのある住宅地の保全・形成を誘導していきます。

住宅団地の再生の課題としては、高経年マンションでは建物の再生や地域コミュニティの活性化が必要となっており、また、戸建て住宅団地では地域の安全の確保とコミュニティの活性化、交通・買い物等の日常生活の利便性の向上が必要となっています。

このような状況を踏まえ、地域の人口減少、高齢化に対応した福祉分野と連携した施策、地域の課題に対応したコミュニティづくりなどの支援施策、老朽化に対応した改修や建替えなどとの連携施策を展開し、地域との協働に



住宅地（緑区あすみが丘東）

よる団地再生をめざします。

とくに、マンション再生については、各種マニュアル等の情報提供や、コンサルタント派遣等による支援、マンション再生のための支援制度の拡充、UR都市機構等との連携による再生支援（仮住居提供等）の取組みを進めます。

質の良い住宅ストックの有効活用を図るため、住宅リフォーム等の相談・情報提供を行うとともに、現在ある空き家ストックについて状況の把握を進め、市民と協働して、若者や子育て世帯向けの住宅や居住支援施設等として活用できる仕組みづくりを検討します。

魅力ある市街地環境を形成する取組みとして、景観形成に取り組む地区において電線類の地中化を推進するほか、地区計画や建築協定等の計画を進めるまちづくり団体に対し、「やってみようよまちづくり」支援制度によるアドバイザー派遣などの支援を行います。

移動しやすい環境を形成する取組みとして、千葉市バリアフリー基本構想に基づく歩道の

段差解消を推進します。また、自転車が安全で快適に車道を通行できるよう、自転車走行環境を創出する「ちばチャリ・すいすいプラン」の取組みを推進します。

道路、下水道及び公園などの都市基盤施設は、整備から相当年を経て老朽化の進むものが多いことから、計画的に改築・修繕を行うなど都市基盤施設の質の維持に努めます。

また、情報通信技術（ICT）を活用し、道路や公園内施設の不具合などを市民がレポートすることによって合理的・効率的に問題を解決していく、市民協働の取組みを推進していきます。



自転車レーン（市道高洲中央港線（京葉線通り））

② 高齢者や障害者が安心して暮らせる環境整備

公共交通のバリアフリー化を促進するなど、誰もが暮らしやすい環境をつくり、まちなかの



車いす乗降場（稲毛海岸駅）

利便性を高めることによって、集約型都市構造の実現をめざします。

また、住まい確保の取組みとして、低額所得者や単身世帯の増加等、社会経済情勢の変化に適切に対応するために、的確な住宅セーフティーネット構築に向けた体制づくりを進めます。

このほか、高齢者や障害者が生きいきと自立し、安心した生活を送ることができるよう、また、介護者が介護しやすくなるよう、住宅のバリアフリー化を促進する、浴室・便所・玄関等の改修・改造の助成を進めます。また、高齢者のための相談窓口「あんしんケアセンター」及び障害者支援施設「地域活動支援センター」の整備・運営を進めるとともに、市営住宅の建替えにあわせて福祉施設の併設を進めます。

③ 交通ネットワークの整備

本市では、公共交通ネットワークの整備に努め、利便性を一層向上させることで公共交通の利用を促進し、過度に自動車交通に依存しないまちづくりを推進しています。公共交通ネットワークの体系は、鉄道を根幹ルート、モノレールや路線バス（概ね 100 便／日以上）を幹線ルート、路線バス（概ね 100 便／日未満）やコミュニティバスなどを支線ルートと位置付け、機能を維持・向上していきます。

公共交通の安全性向上と災害時の早期復旧に備えるため、鉄道駅の耐震化など防災対策の検討を進めるとともに、公共交通の利便性の向上を図るため、鉄道駅へのエレベータ設置などのバリアフリー対策を進めます。また、JR 千葉駅の建替えに伴うモノレール千葉駅の改修、バスロケーションシステム（※）の導入の

推進、駅前広場の改修、パーク&ライド(※)の検討などにより、交通手段同士の乗継ぎの改善を図ります。これらの取組みによって、公共交通と連携した集約型都市構造の実現をめざします。

公共交通の維持が困難な地域への対応としては、民間商業・医療施設の送迎運行の活用や、地域も一定の負担をするコミュニティバスの導入可能性等を検討します。

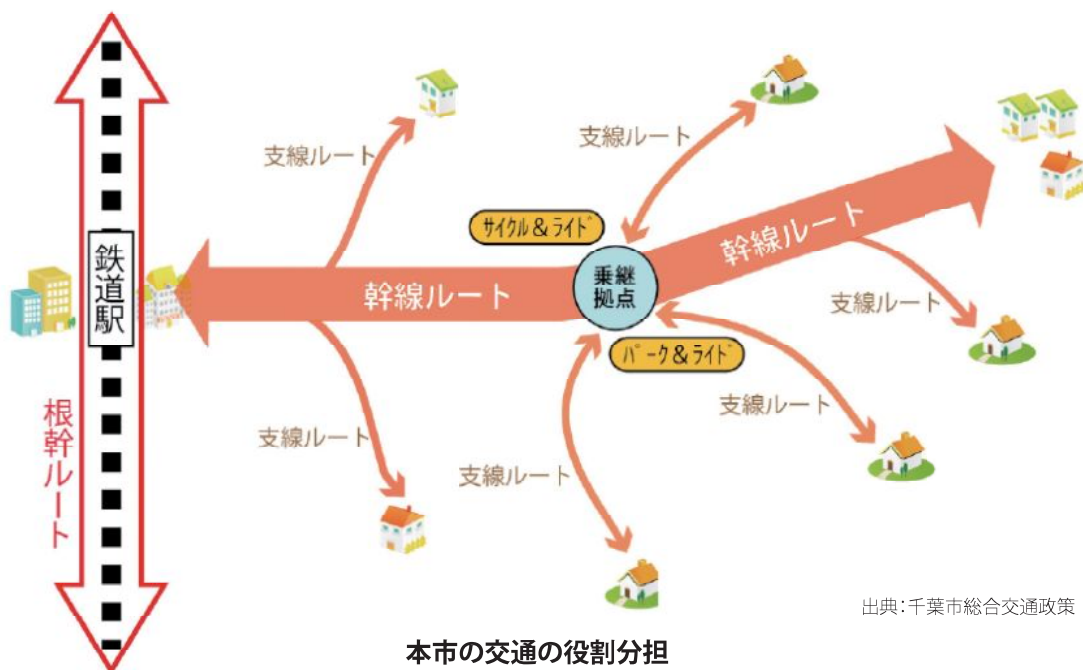
福祉や介護に係る交通には福祉タクシーなどが利用されています。このようなサービスが広がるよう、事業者に対する車両購入費の補

助を検討するほか、重度障害の利用者への助成を行います。

また、渋谷・新宿方面への広域な移動の利便性と速達性を高めるため、JR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します。



コミュニティバス

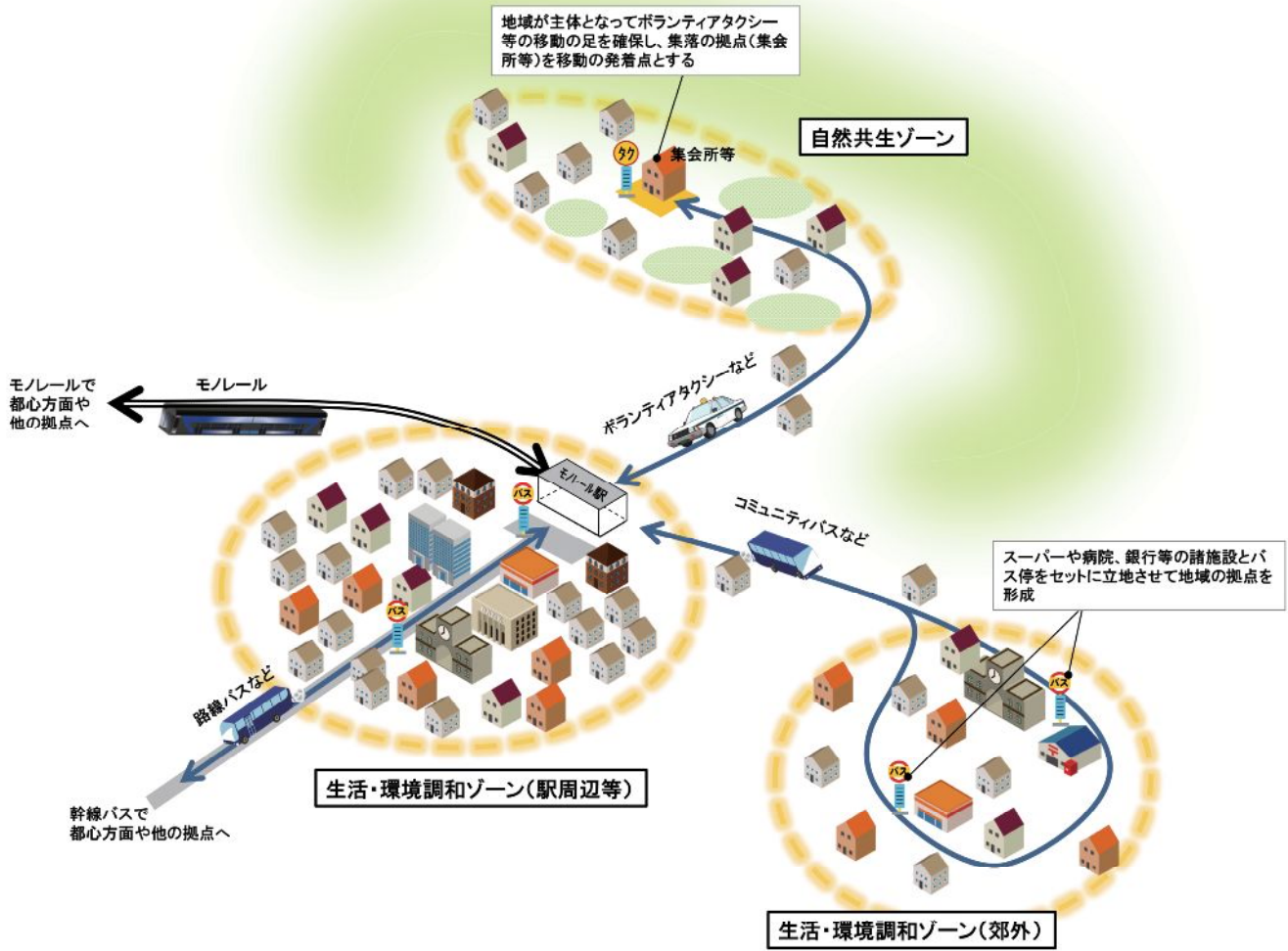


※バスロケーションシステム

GPS等を用いてバスの位置情報を収集し、バス停の表示板や携帯電話、パソコンに情報提供するシステムのこと。

※パーク&ライド

都市部などの渋滞緩和や環境負荷の低減のため、自動車を利用して都心部周辺の駅やバス停の近くの駐車場に駐車し、公共交通機関に乗り換えて目的地へ向かう交通形態のこと。



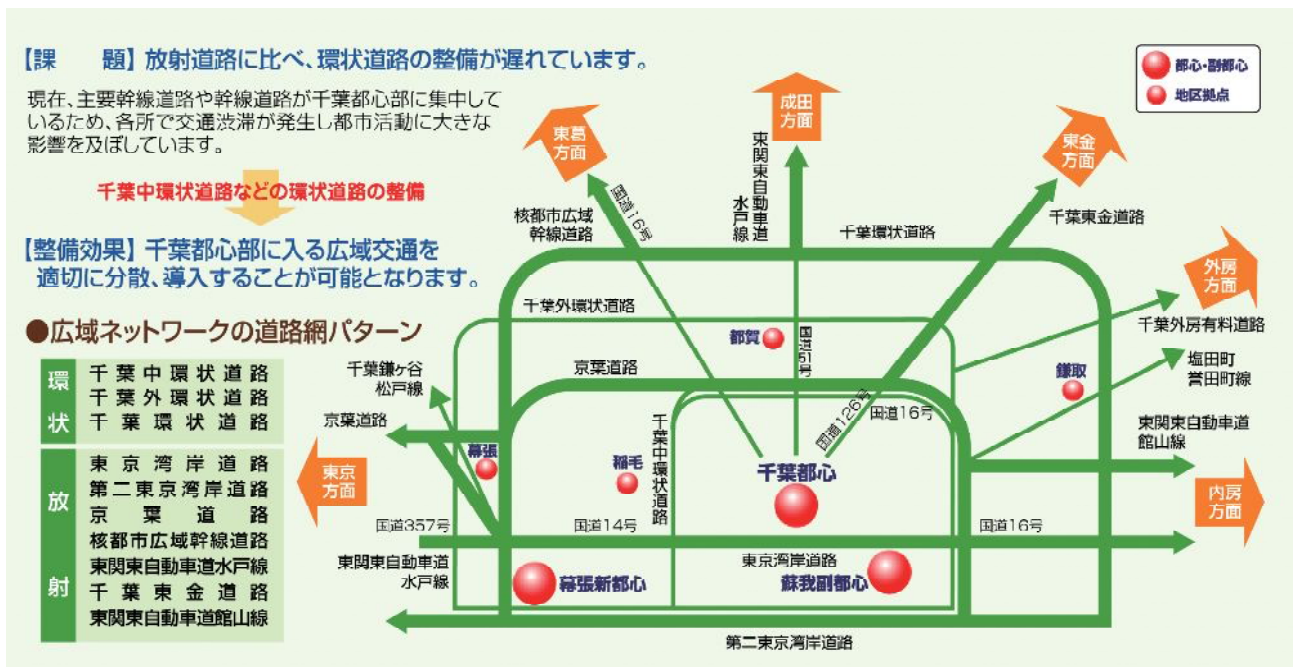
生活・環境調和ゾーンや、自然共生ゾーンでの交通イメージ

自動車交通については、県都1時間構想(※)を支え、市内の各拠点間を一般道で概ね30分以内で連絡する道路網の整備を図ります。

本市の骨格を形成し、千葉都心部の交通渋滞を緩和する道路として、千葉中環状道路や千葉外環状道路、拠点間の連絡を強化する地域連携型の道路の整備を推進するとともに、市内に存在する渋滞箇所について、交差点改良などにより渋滞や混雑の緩和を図ります。

また、道路の質の向上を図る取組みとして、歩道の段差解消、電線類の地中化など道路のバリアフリー化を進めます。

さらに、自転車走行環境整備計画である「ちばチャリ・すいすいプラン」により、概ね30年後を見据え、市内に約330kmの安全で快適な自転車ネットワークの構築をめざすほか、サイクルツーリズムとの連携、駐輪場の整備・再整備、利便性の向上などを進めます。



千葉市の道路ネットワーク(放射道路と環状道路)

出典:千葉市の道路

※県都1時間構想

将来的に、県内の主要都市から県都千葉市までの到達時間を1時間に近づけるという道路網の整備構想。

(6) 安全な都市づくり

① 地震に備えるまちづくり

広域火災の発生を未然に防止する観点から、道路・鉄道・河川等の延焼遮断帯としての機能の強化を図ります。

主要幹線道路、市内幹線道路、地域間連絡道路、生活道路のそれぞれの役割分担を明確にした道路網の整備と、防災機能の確保を体系的に進めるとともに、公園、緑道、広域避難場所、避難場所・避難所、市役所・区役所・防災関係機関、鉄道駅、その他公共施設等とのネットワーク化を総合的かつ計画的に検討し、道路網の順次整備を促進します。

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。

また、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。

将来の市街地化によるオープンスペースの減

少を見据え、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等を進めます。

教育施設や災害拠点病院の耐震化、耐震診断・改修助成制度の充実等により、建築物の耐震性の向上及び不燃化を進めます。

② 河川・公共下水道(雨水)等の整備

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



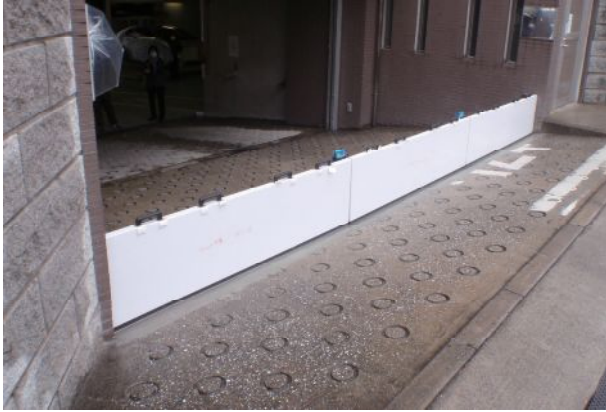
建物の耐震補強(星久喜中学校)



雨水貯留幹線

果的な浸水被害軽減対策を講じていきます。

また、局地的な大雨に対する公的施設整備には限界があるため、防水板設置工事に対する費用を助成し、自助の取組みを促進します。



防水板

難者について、安全が確保されない中での帰宅行動による負傷や、救急・救助活動の妨げとなる事態を防ぐため、一斉帰宅の抑制を周知するとともに、一時滞在施設の指定や、駅等における利用者保護の要請などの対策を進めます。

③ 災害発生時の被害の軽減

上下水道施設等のライフラインや、道路、橋梁等の公共施設については、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。

土砂災害対策としては、急傾斜地崩壊危険箇所において崩壊防止工事を引き続き進めていくとともに、周辺住民に対しては、土砂災害に関する啓発、訓練の実施、警戒避難体制の整備等を進めていきます。

ブロック塀や大谷石塀等のいわゆる重量塀の倒壊・落下による人的被害を防止し、避難・消防・救援活動の妨げとならないよう、その実態を調査し、危険なものについては改修を指導していきます。また、市の施設については、生垣その他の緑化を推進するとともに、民有地については、市民や事業者にも協力を求めていきます。

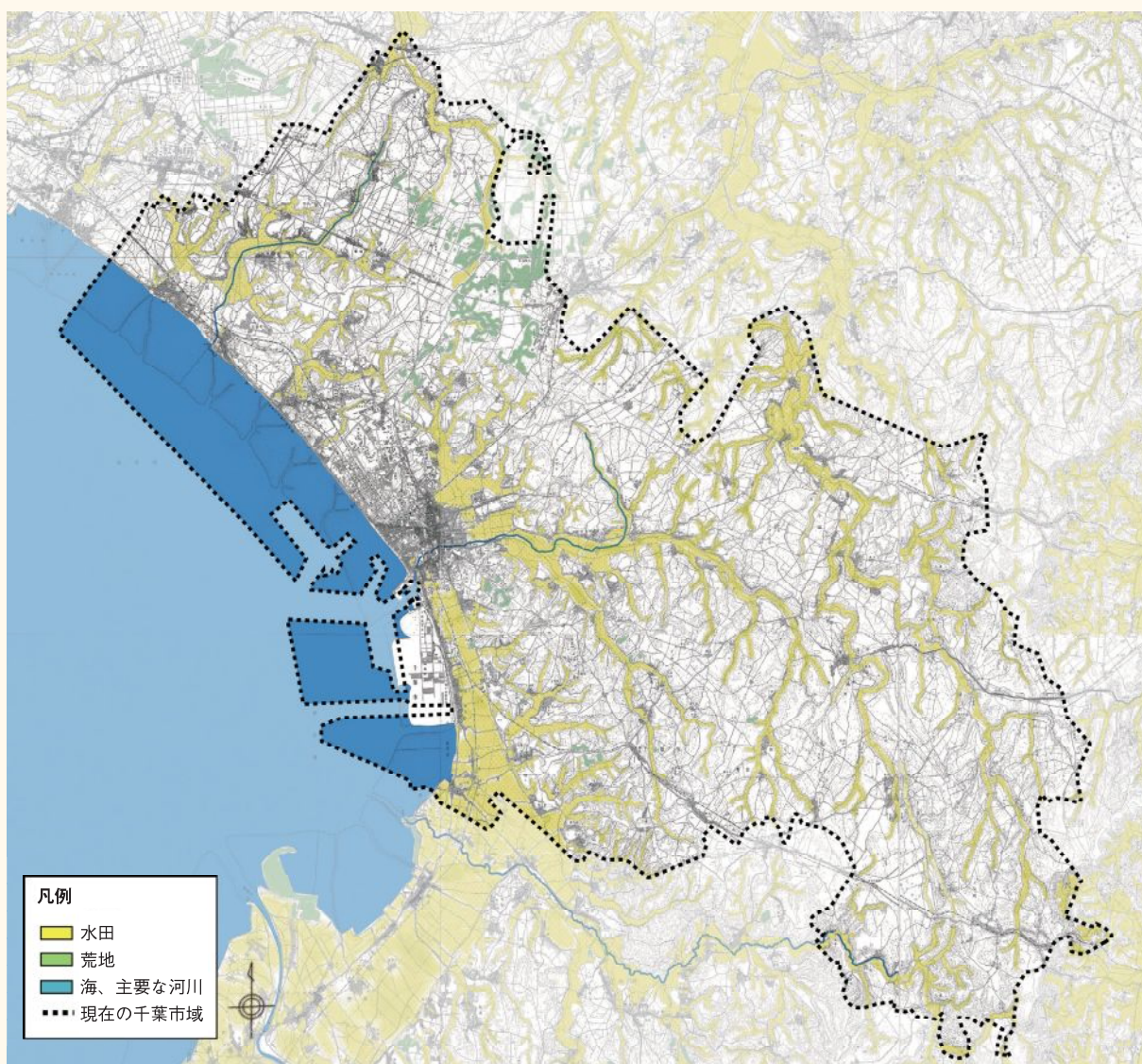
災害発生時の交通遮断により、駅や大規模集客施設、学校などに大量に発生する帰宅困

古い地形図とハザードマップ

大地震をはじめとする災害に備えるためには、自らが住む地域がかつてどのような地形で、それが現在とどのように違うのかを知ることも大切です。

次に示す地図は、千葉市の昭和27年当時の地形図と、マグニチュード7.3の東京湾北部地震を想定して揺れやすさを予測したハザードマップです。

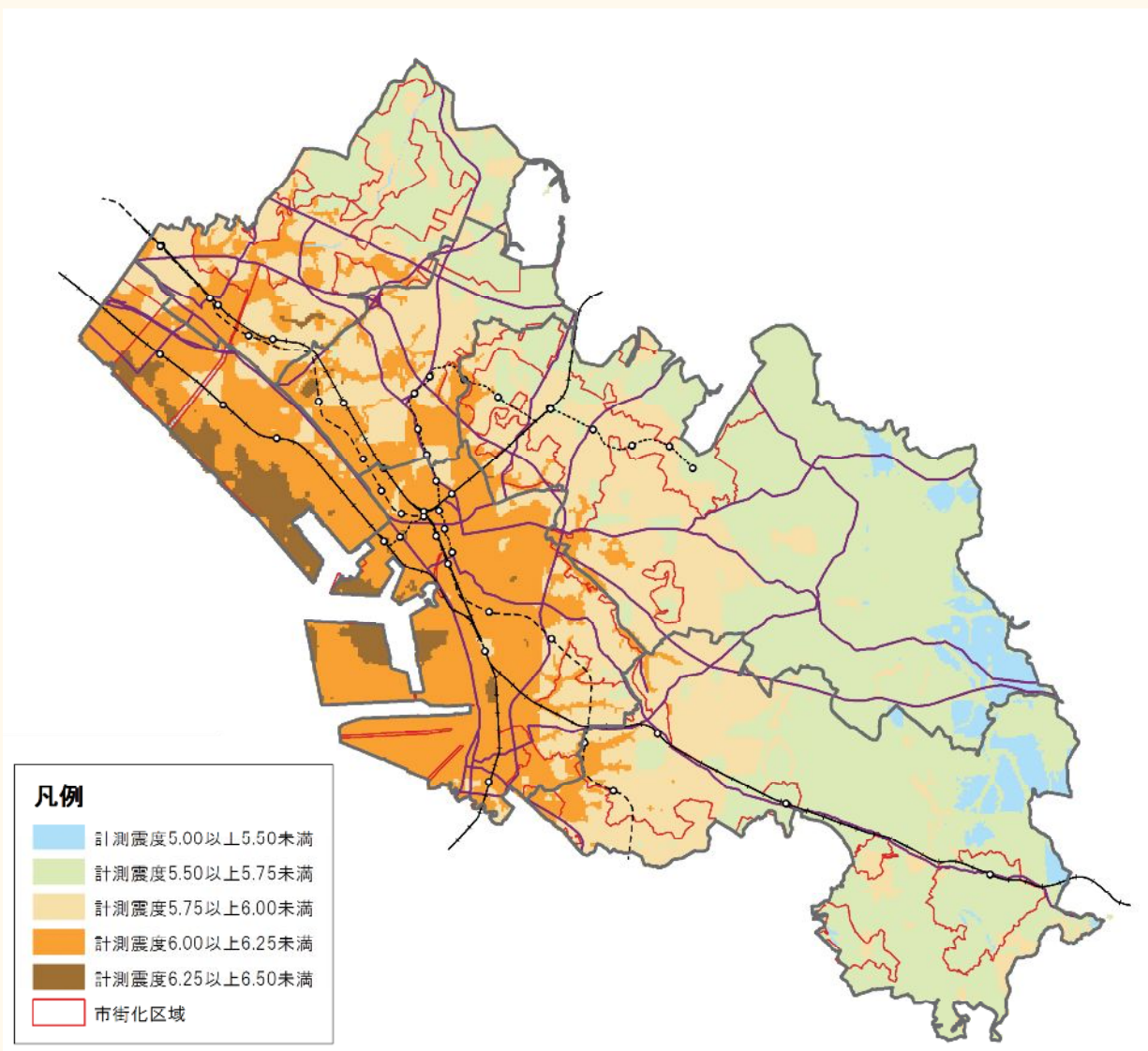
古い地形図 (昭和27年の千葉市の地形)

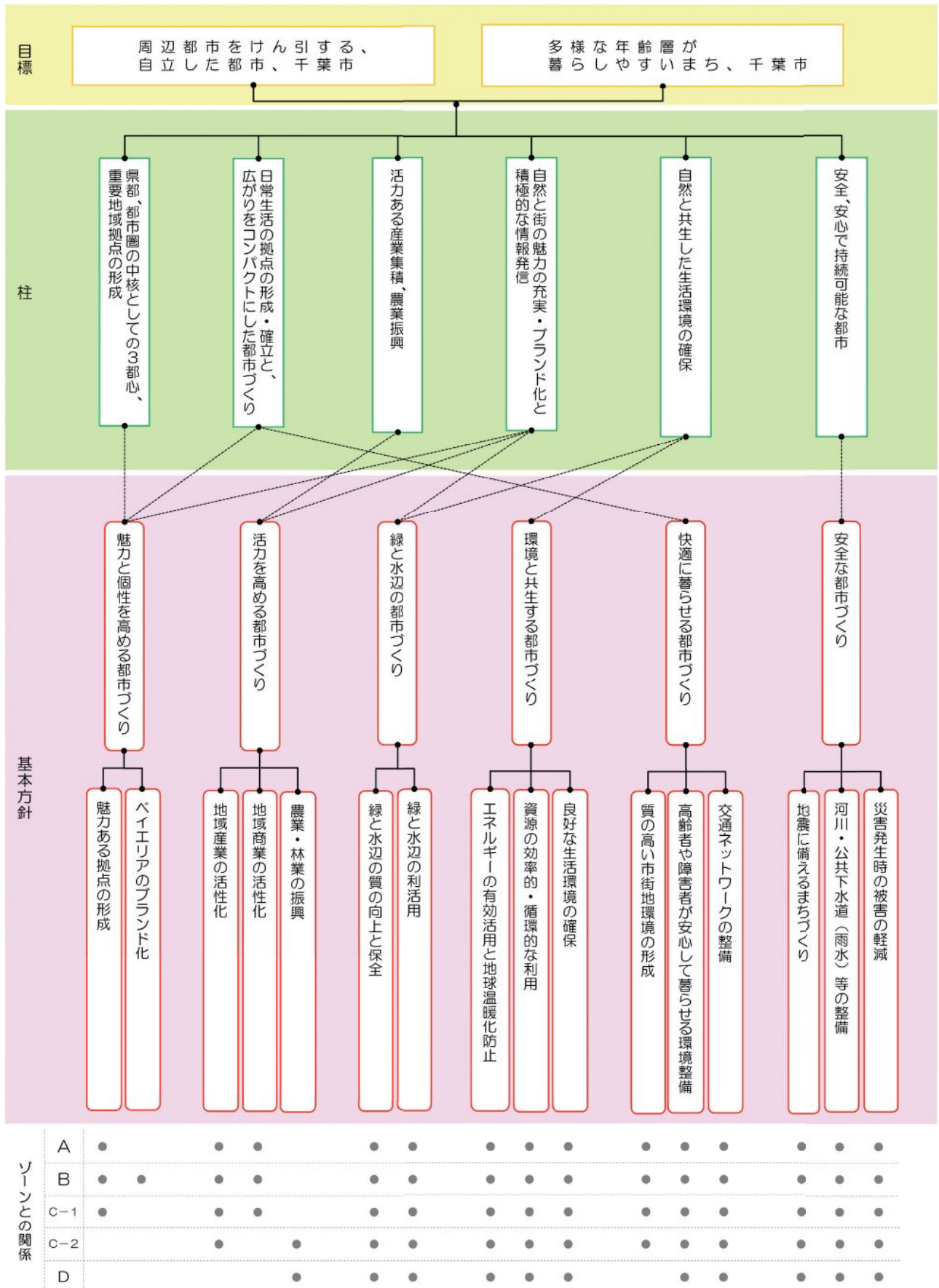


(資料：国土地理院発行2.5万分の1地形図)

ハザードマップでは、東京湾北部地震が発生した場合、埋立部から低地部の広範な地域で、震度6以上の揺れが発生することが想定されています。このような地域には、左頁の地形図にてわかるように、海や川、水田などの軟弱な地盤であった箇所が多く、かつての地形が揺れやすさに影響していることを推察させます。

ハザードマップの一例 揺れやすさマップ





A：都市機能集積ゾーン B：臨海ゾーン C-1：生活・環境調和ゾーン（駅周辺・幹線道路の沿道） C-2：生活・環境調和ゾーン（郊外部）
D：自然共生ゾーン

都市づくりの目標・柱および基本方針の関係

第4章

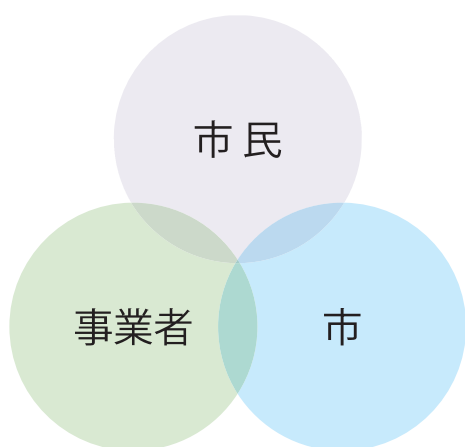
まちづくりの 推進に向けて

この章の内容

- (1) まちづくりの推進体制
- (2) まちづくり活動に対する支援
- (3) 全体構想と地域別構想
- (4) 地域別構想の内容
- (5) 市民主体で練り上げる地域別構想

(1) まちづくりの推進体制

本マスタープランの都市づくりを実現していくためには、市民・事業者・市が、それぞれの果たすべき役割を認識し、お互いが連携・協力し合いながら取り組むことが必要です。また、多様化・複雑化する市民ニーズに的確に対応したまちづくりを進めていくためには、地域社会を構成する三者が協働して取り組んでいくことが求められます。



(2) まちづくり活動に対する支援

本市では、市民が主体的にまちづくり活動に取り組むことができるよう、「やってみようよまちづくり」支援制度を設けています。本制度では、まちづくり公開講座のほか、市民が地域のまちづくりを行ううえで必要な情報提供を行う出前講座やアドバイザーの派遣、活動費に対する助成を行います。次に述べる地域別構想をつくるにあたっては、本制度を活用することでより円滑に作業を進めることができます。

まちづくり公開講座は、まちづくり検討の「きっかけ」、「仲間集め」、「組織づくり」、「進め方」など、これからまちづくりを始めたいと考える市民の参考となるような講座です。どなたでも自由に参加することができます。

まちづくり出前講座は、市担当職員が直接伺い、まちづくりに関する法律など、基本的な情報を提供するものです。数人のグループで申込みができます。

まちづくりアドバイザー派遣は、町内自治会などでまちづくりのルールを具体的に検討する場合に、専門的知識や経験を活かした助言を受けるため、都市計画・建築・緑化などの専門家を派遣してもらうものです。

まちづくり活動支援は、まちづくりのルールを検討している自治会などが、さらにその活動を具現化する場合、活動に伴う調査・研究費などの一部について補助を受けられるものです。

(3) 全体構想と地域別構想

都市計画マスタープランには、都市全体の都市づくりの基本方針である「全体構想」と、住民にとってより身近な地域におけるまちづくりの基本方針である「地域別構想」があります。地域別構想では、前章まで述べてきた全体構想に示すことのできなかつた方針の記述や、詳細な図示などで全体構想と役割を分担することができます。

(4) 地域別構想の内容

全体構想の都市像と同様、地域別構想においても、将来の望ましい地域像を示すことが重要になります。あわせて、建築物の用途、形態のあり方、整備すべき都市施設をはじめ、地域に必要な公共交通の確保、緑地や農地の保全・創出、空地の確保、景観形成などの方針を定めることができます。話し合いの中で、将来のまちづくりの方向性や具体的な取組みについて合意が取れた内容を、順次構想に位置付けていくことも可能です。

(5) 市民主体で練り上げる地域別構想

地域別構想は、地域に住み働く市民が地域の課題に対する共通認識を持ちながら、自ら主体となってまちづくりの方針や地域の将来像を取りまとめていくものです。市民がまちの将来像を共有することから、まちづくりの実現性が高まるとともに、知識が増え理解が深まることで、自主的な取組みに展開していくことが期待されます。策定は、市民が自らまちづくりに取り組もうとする地域から順次、進めることができます。

策定までの活動は市民を主体としますので、まずは仲間づくりから始めます。たとえば、市の出前講座などをきっかけに、数人のグループで話し合い、町内自治会やPTA、商店会等を中心に参加を呼びかけ、まちづくり組織を立ち上げます。

つぎに、地域の基礎情報を集め、まち歩きマップの作成、まちの資源や課題の整理を進め、まちづくりの方向性をまとめます。

こうして得られた成果について、地域の皆さんと市が協議を重ね、その協議内容に基づき、地域別構想の案をつくります。その後、市民に対して意見募集を行い、千葉市都市計画審議会に意見を求めてそれを反映し、正式に都市計画マスタープランの地域別構想に位置付けられます。



地域別構想の検討の流れ

参考資料

千葉市の基本情報

都市計画マスタープランを考えるための基礎材料として、千葉市の現状や特徴を説明する様々な情報を整理します。

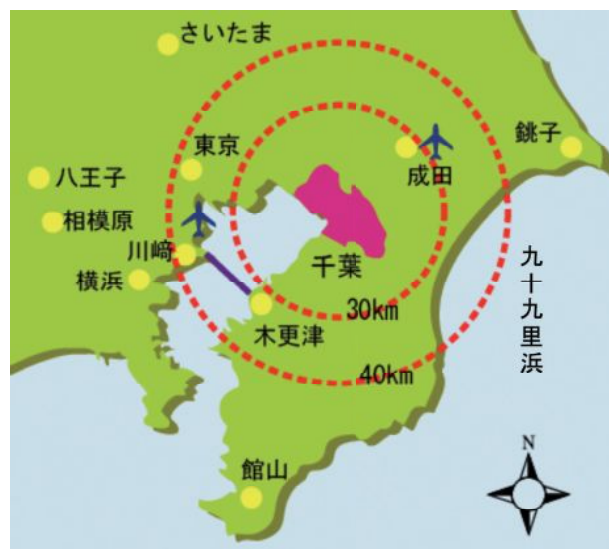
この章の内容

- (1) 位置
- (2) 気候
- (3) 地形・自然
- (4) 人口
- (5) 産業
- (6) 都市の形成と経緯
- (7) 道路・交通ネットワーク
- (8) 行財政
- (9) 街へのイメージや実感

(1) 位置

本市は、千葉県のほぼ中央に位置し、東京都心から約40km、成田国際空港や東京湾アクアラインの接岸点の木更津まで約30kmにあります。

内・外房、成田、銚子方面への鉄道の分岐点であり、高速道路が通過するなど、県内の交通の要衝となっています。



(出典:千葉市新基本計画)

千葉市の位置

(2) 気候

本市の年間平均気温は15.9℃、年間降水量は1,614mm(平成24年)であり、温暖な地域となっています。



(資料:平成25年度千葉市統計書)

平成24年の月平均気温と月降水量

(4) 人口

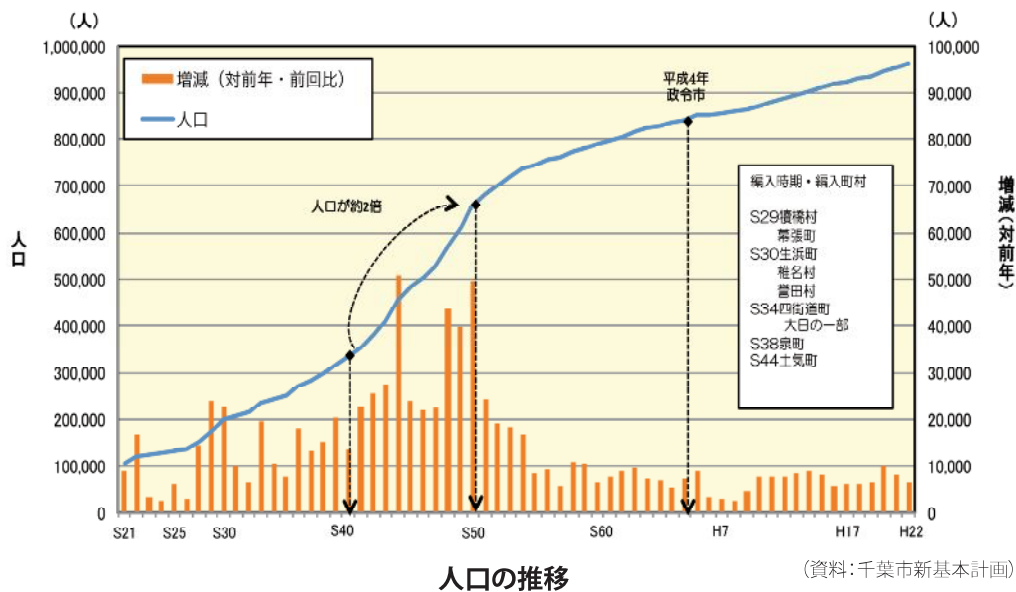
① 総人口の推移

本市は大正10年の市制施行以降、昭和30年頃までは、隣接町村の合併により人口が増加してきました。

昭和30年から50年ごろは、高度経済成長期における工場進出や、首都圏のベッドタウンとしての需要から、臨海部の埋立てや内陸部の大規模開発等により住宅地整備が進み、特に昭和40年から50年にかけては、人口が概ね2倍となるなど、大幅な増加をたどっています。その後も都市の発展とともに人口は増加を続け、平成4年に全国12番目の政令指定都市となり、現在へ至ります。

② 総人口の将来見通し

近年の人口増加率は徐々に小さくなっており、総人口は平成32年の97万4千人をピークに減少へ転じることが予想されています。



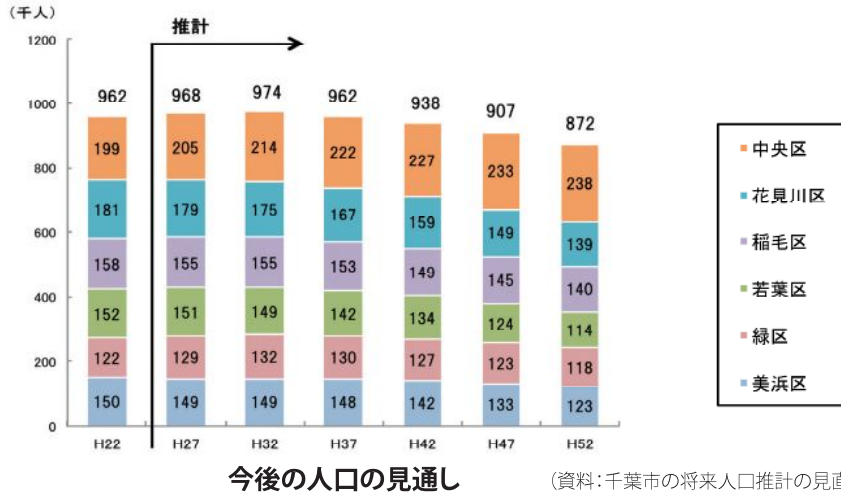
③ 区別人口と世帯数の見直し

人口減少とともに、子どもの数は減少し、高齢者の数は増加します。

平成27年以降の推計では、年齢の3区別人口の構成で、0～14歳までの人口の割合が低下しているのに対し、65歳以上の高齢者人口の割合は上昇し、平成47年には約34%となることが予想されています。また、高齢者人口

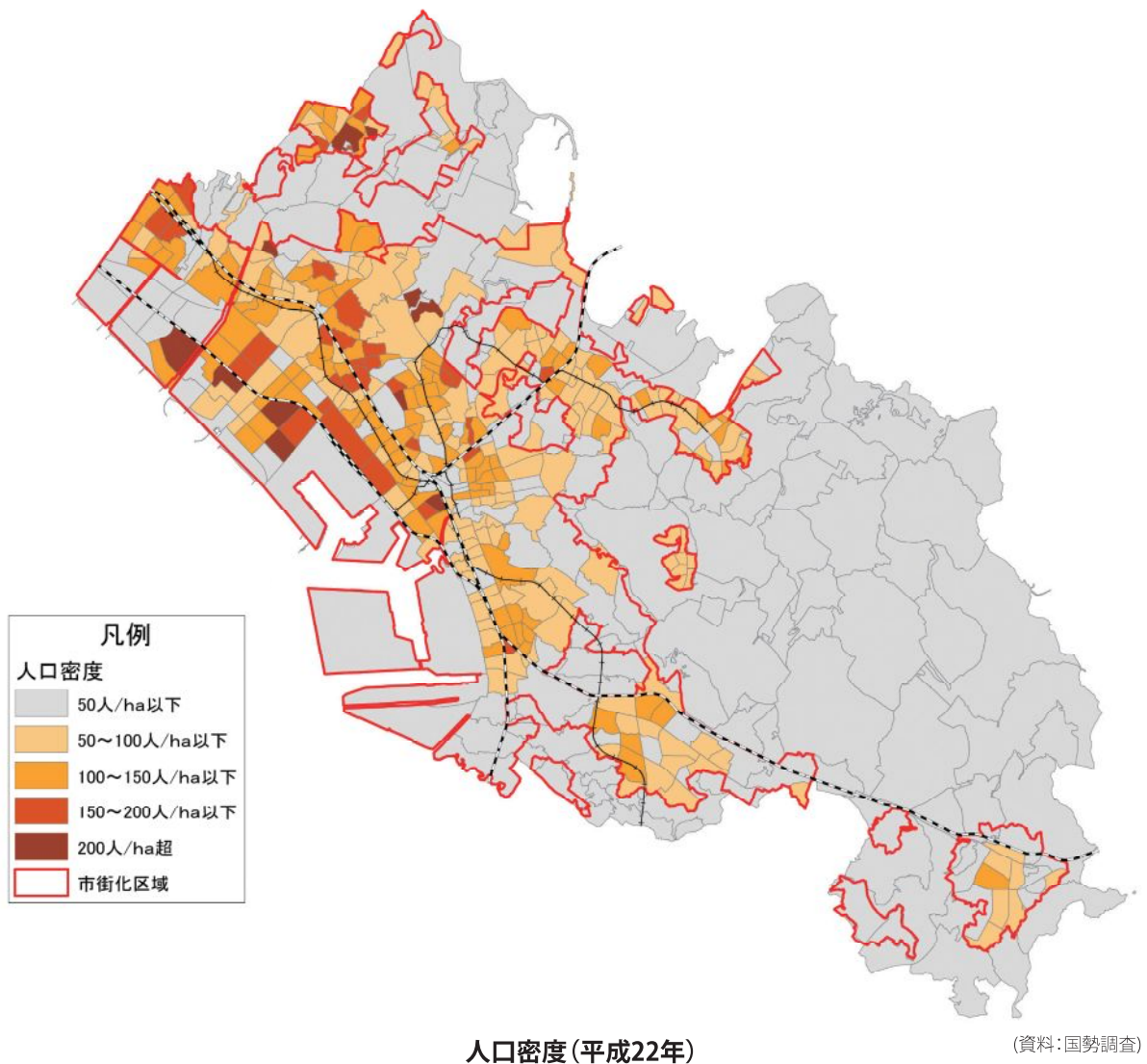
に占める75歳以上の割合も上昇しており、平成32年には過半数となります。総人口の減少以上に、高齢者の増加のほうが急激であることも特徴です。

一方、平成32年以降も世帯数は増加を続けることから、核家族化や単身世帯の増加が進むことが予想されています。



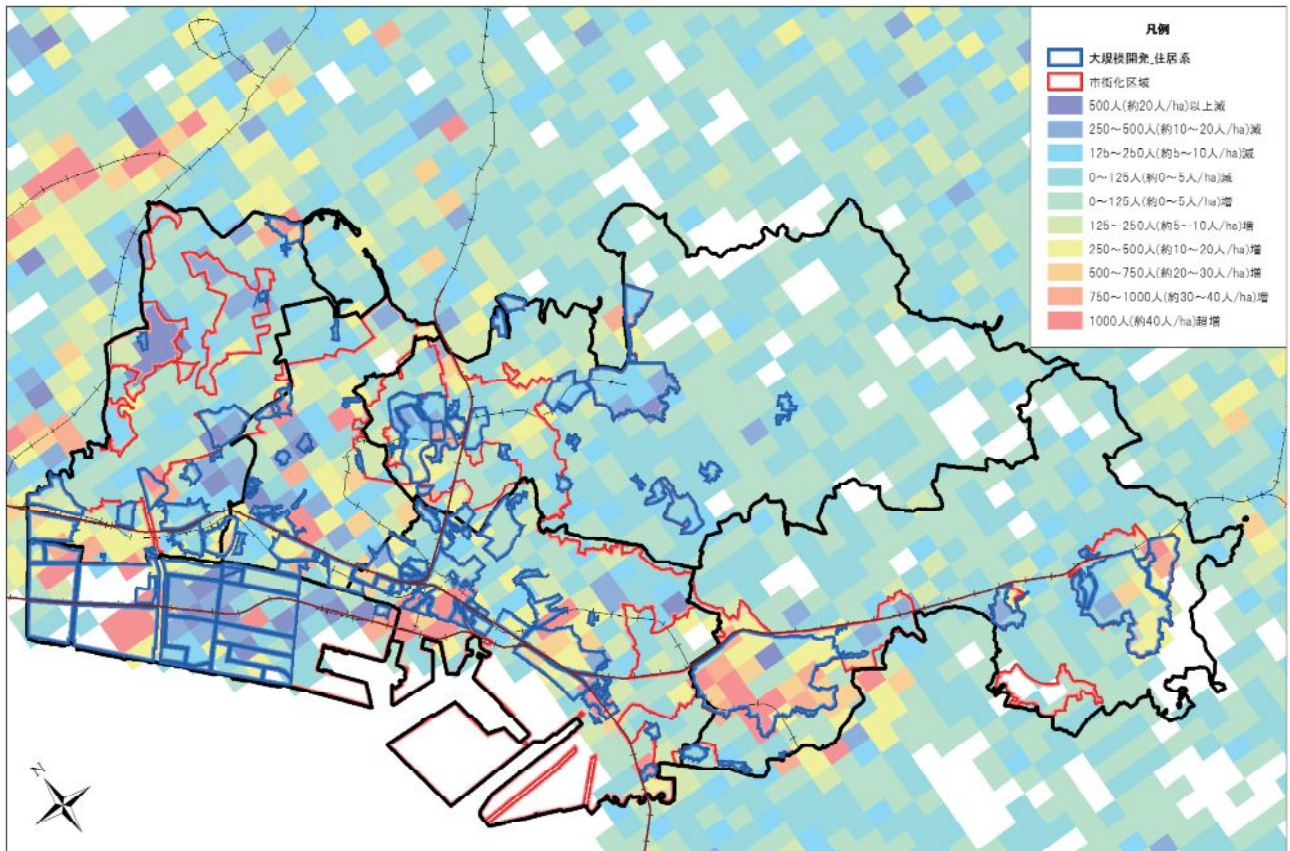
④ 各地域の人口分布

市内の各地域の人口密度を見ると、JR線や京成線などの鉄道網に沿って人口が集中する傾向がみられます。とくに、京葉線沿線の大規模な住宅団地がある地域などで、密度が高くなっています。反対に、市の東側に広がる市街化調整区域では、密度が低くなっています。



平成12年から平成22年における地域ごとの人口は、主に、京葉線沿線臨海部の住宅団地や、花見川団地、こてはし台団地、千城台団地といった、整備後40年程度を経過する内陸部の住宅地において減少しています。

また、おゆみ野駅から鎌取駅周辺の人口は大幅に増加しており、あすみが丘の西側で人口が減少する一方、東側に人口の増加がみられます。



10年間の人口増減(平成12~22年)

(資料:国勢調査)

(5) 産業

製造品出荷額、年間商品販売額は、平成3年以降、減少傾向が続いていましたが、近年は増加へ転じています。一方、農業粗生産額は減少が続いています。

製造業の中で出荷額が多い業種は、鉄鋼業、食料品製造業、生産用機械器具製造業で、全体の8割を占めています。市内の製造業の立地は、臨海部に広がる大規模工業地帯の

ほか、幹線道路や高速道路インターチェンジの周辺を中心に見られます。

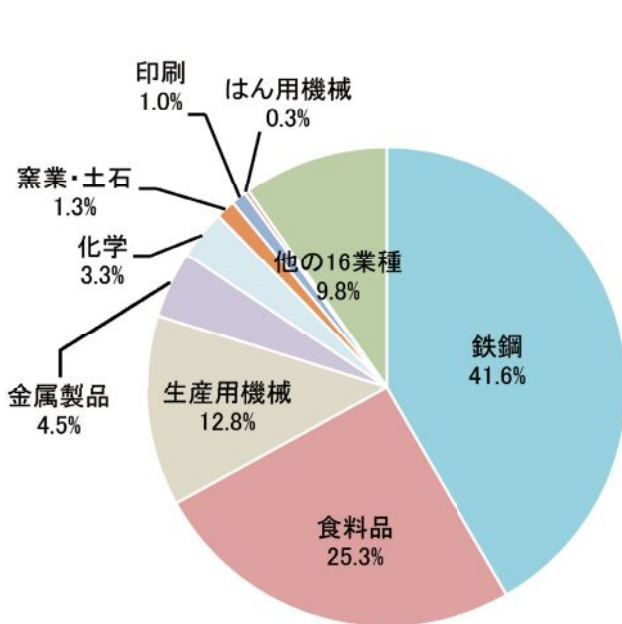
農業産出額は、109億円（平成18年）で県内11位に位置しています。

酪農が盛んで、乳用牛15億5千万円の産出額（牛の出荷額）が、県内2位となっているほか、ラッカセイも、八街市に次いで県内2位の産出額となっています。

	農業粗生産額 (億円)	製造品出荷額 (億円)	年間商品販売額 (億円)
平成3年	159	12,954	46,181
平成6年	159	11,210	45,454
平成9年	142	10,888	45,774
平成11年	145	8,983	40,769
平成14年	115	8,269	36,630
平成16年	110	9,943	32,910
平成19年	109	11,630	37,211
平成22年	-	10,632	-
平成25年	-	11,408	-

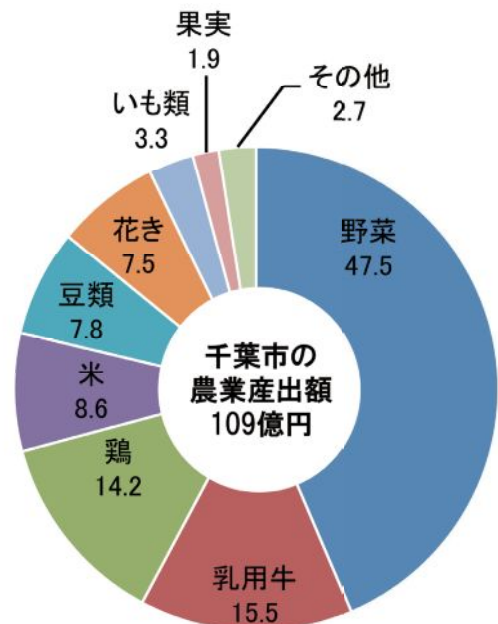
(資料：千葉県生産農業所得統計・工業統計調査・商業統計調査)

農業粗生産額・製造品出荷額・年間商品販売額の推移



(資料：平成24年千葉市工業統計調査結果報告)

製造品出荷額 (平成24年)



(資料：平成27年度千葉市農業概要)

農業産出額 (平成18年)

② 現在の市街地の形成経緯

第二次世界大戦の空襲により市街地の大半が焼失したことから、政府の戦災復興計画基本方針に基づき、千葉市復興計画を策定しました。この計画により、現在の中心市街地（千葉駅周辺）の基本的な形が造られ始めました。

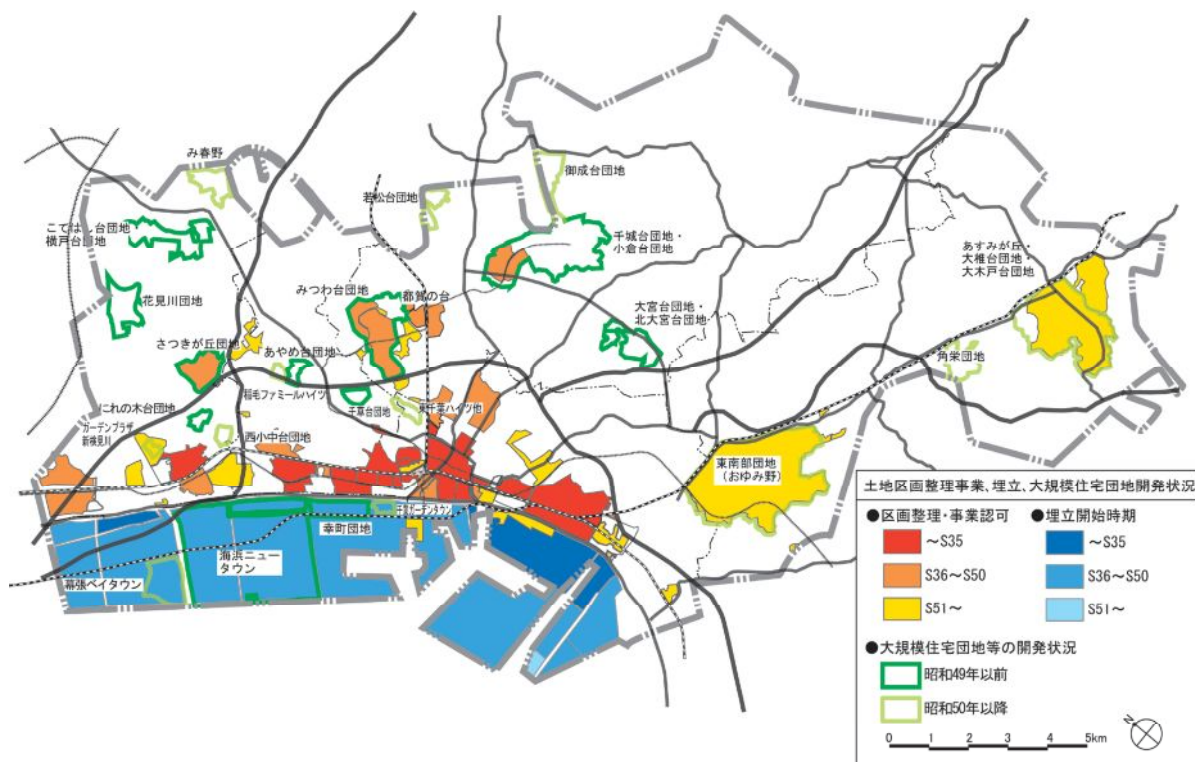
一方、戦後、臨海部等での工場の進出や、首都圏のベッドタウンとして居住者が増加したことに伴い、埋立部や内陸部に大規模な住宅地を整備するなど、市街地を拡大してきました。昭和60年代に入ると東京一極集中問題による首都圏の地域構造の多核多圏域型への改変のため、千葉自立都市圏の中心としてより高次

な諸機能の集積を目的に、千葉都心に加えて幕張新都心の2つの都心づくりを進めます。そして、平成4年には政令指定都市に移行し、特色ある区づくりと、市民に身近な行政の実現に向けて、積極的な都市機能の充実を図ってきました。

その後、産業環境の変化による大規模工業地の遊休地化などの課題や、都市としての一層の機能充実を図る必要から、平成12年に、JR蘇我駅周辺部と臨海部の一部の地区を蘇我副都心として位置付け、広域的・長期的視点に立った育成・整備を進めてきました。

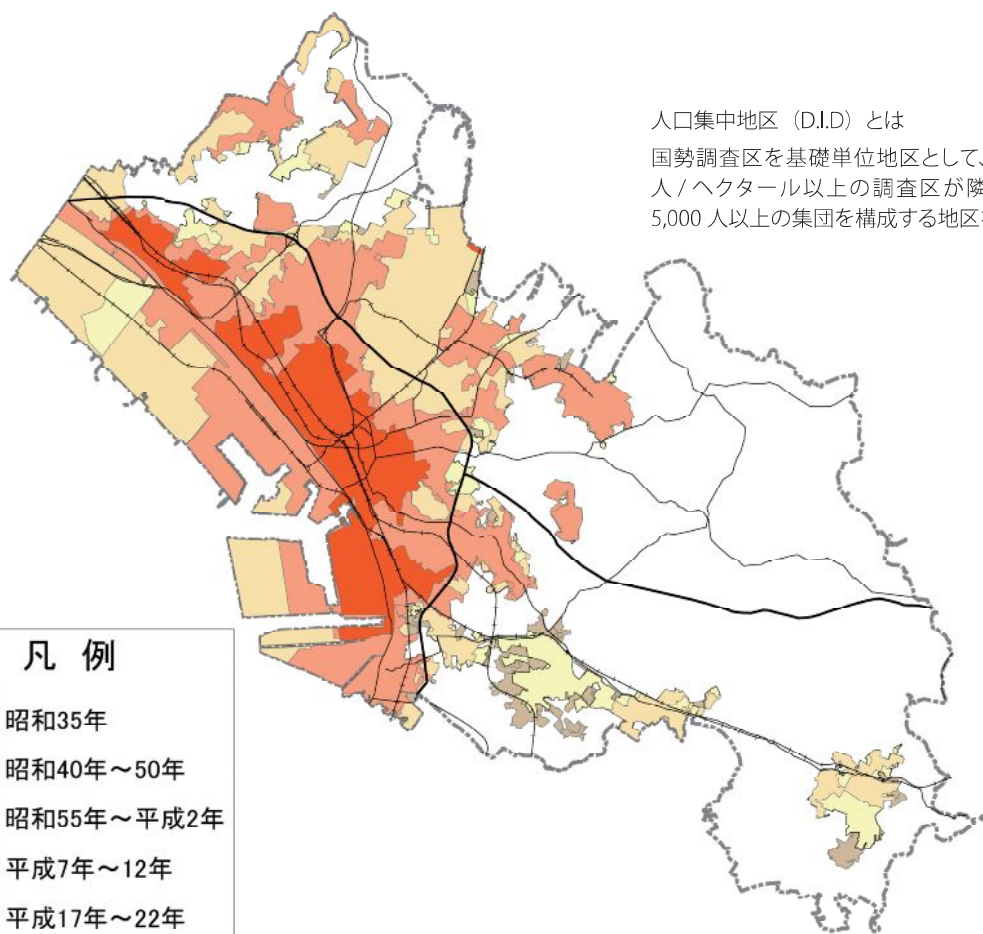
都市形成における主な出来事

年号		主な出来事
明治6年	1873年	千葉県が誕生
明治22年	1889年	千葉町が誕生
明治27年 ～明治45年	1894年 ～1912年	市川～佐倉間に鉄道が開通し、千葉駅が開業、その後、蘇我～大網、千葉～蘇我、蘇我～姉ヶ崎間が順次開通
大正10年	1921年	市制施行により千葉市が誕生 / 京成電気軌道の船橋～千葉間が開業
昭和20年	1945年	千葉空襲、終戦
昭和21年	1946年	千葉市復興計画の事業認可
昭和29年	1954年	千葉港が港湾指定となり正式開港 / 犢橋村、幕張町編入
昭和30年	1955年	生浜町、椎名村、誉田村編入
昭和36年	1961年	千葉港港湾計画策定、大規模な埋め立てが進む
昭和38年	1963年	国鉄千葉駅が現在地に移転 / 泉町編入
昭和44年	1969年	京葉道路が幕張より延伸し、殿台まで開通 / 土気町編入
昭和45年	1970年	市街化区域、市街化調整区域決定
昭和54年	1979年	千葉東金道路開通
昭和55年	1980年	外房有料道路の鎌取～誉田間開通 / 京葉道路、殿台～千葉東間開通 / 千葉市戦災復興計画・事業完了
昭和57年	1982年	東関東自動車道、市川～宮野木間開通
昭和61年	1986年	国鉄京葉線、千葉みなと～西船橋間開通
昭和63年	1988年	千葉都市モノレール開業（スポーツセンター～千城台間） / JR京葉線、蘇我～新木場間開通
平成元年	1989年	幕張メッセオープン
平成3年	1991年	千葉業務核都市基本構想承認 / 千葉都市モノレールがJR千葉駅に乗り入れ
平成4年	1992年	全国12番目の政令指定都市としてスタート / 千葉急行線が開業（千葉中央～大森台間）
平成7年	1995年	千葉急行、大森台～ちはら台間開業 / 千葉都市モノレール、千葉みなと～千葉駅間開業
平成11年	1999年	千葉都市モノレール、千葉駅～県庁前駅間開業 / 千葉市臨海部地域を都市・居住環境整備重点地域に指定
平成12年	2000年	千葉市新総合ビジョンにおいて蘇我副都心の育成・整備を位置付け
平成13年	2001年	千葉東南部土地区画整理事業完了（おゆみ野）
平成14年	2002年	都市再生緊急整備地域 千葉市で3地域指定
平成17年	2005年	蘇我臨海部地区まちびらき
平成19年	2007年	千葉中央第六地区再開発ビル「Qiball」竣工 / 千葉市中心市街地活性化基本計画（認定計画）策定 千葉中央港土地区画整理事業完了
平成22年	2010年	都市計画道路新港横戸町線本線開通
平成23年	2011年	東日本大震災発生
平成25年	2013年	千葉駅西口地区再開発ビル「ウエストリオ」竣工



土地区画整理事業、埋立事業、大規模住宅団地の開発状況

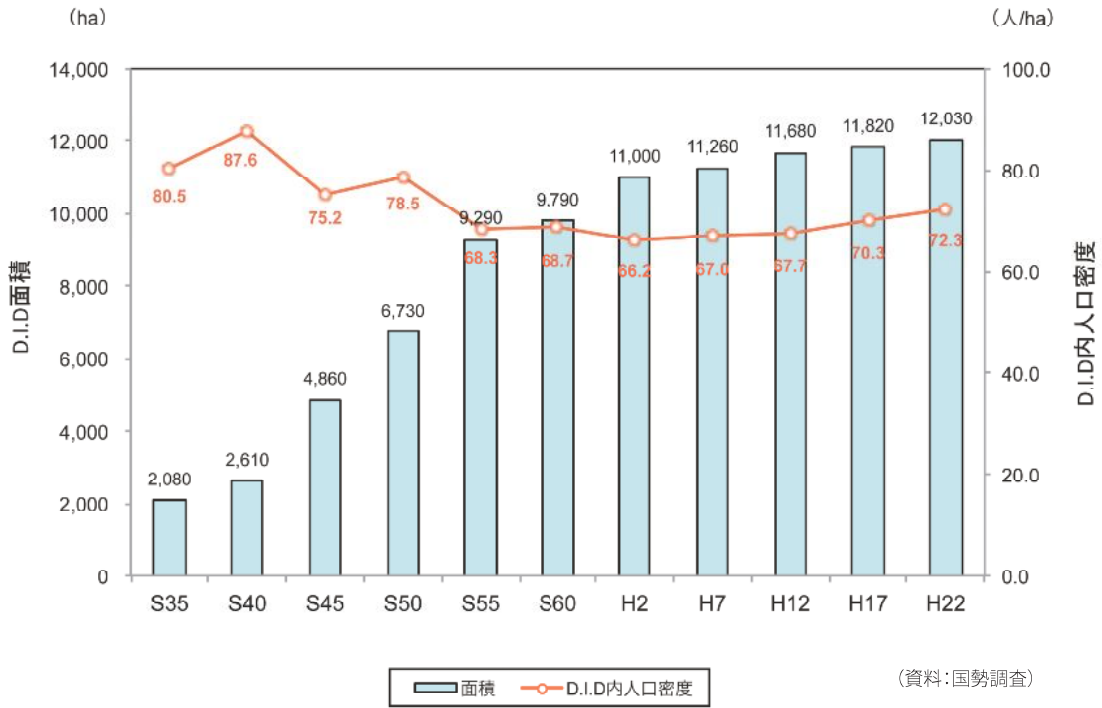
資料 千葉市区画整理事業一覧
千葉市住宅マスタープラン
千葉市のあゆみ



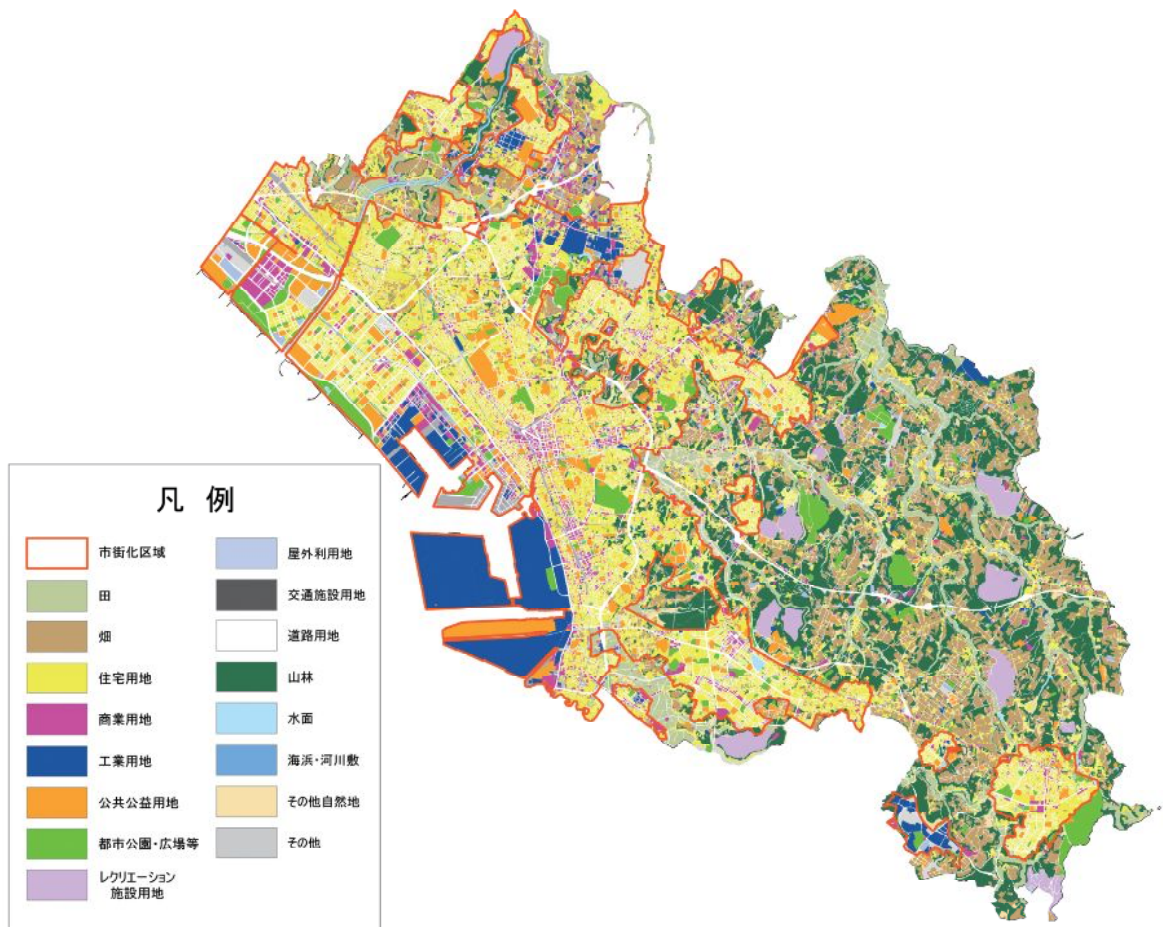
人口集中地区 (D.I.D.) とは
国勢調査区を基礎単位地区として、人口密度 40 人/ヘクタール以上の調査区が隣接して、人口 5,000 人以上の集団を構成する地区をいう。

人口集中地区 (D.I.D.) の変遷

(資料:国土数値情報)



D.I.D.面積及びD.I.D.内人口密度の推移



土地利用現況図

(資料: 平成23年都市計画基礎調査)

(7) 道路・交通ネットワーク

① 道路

本市の道路網は、首都圏の広域連携拠点や周辺市町村を結ぶ放射状の広域幹線道路網を中心に構成されていますが、特に環状道路の整備が不十分であるなど、市内に流入する交通を分散し整流化を図る道路網の形成が遅れています。

交通現況は、湾岸部を主体とする高速道路、国道、また千葉東金道路、国道16号で交通量が多くなっています。国道16号や126号、357号、主要地方道千葉大網線、長沼船橋線などで、激しい交通混雑がみられます。



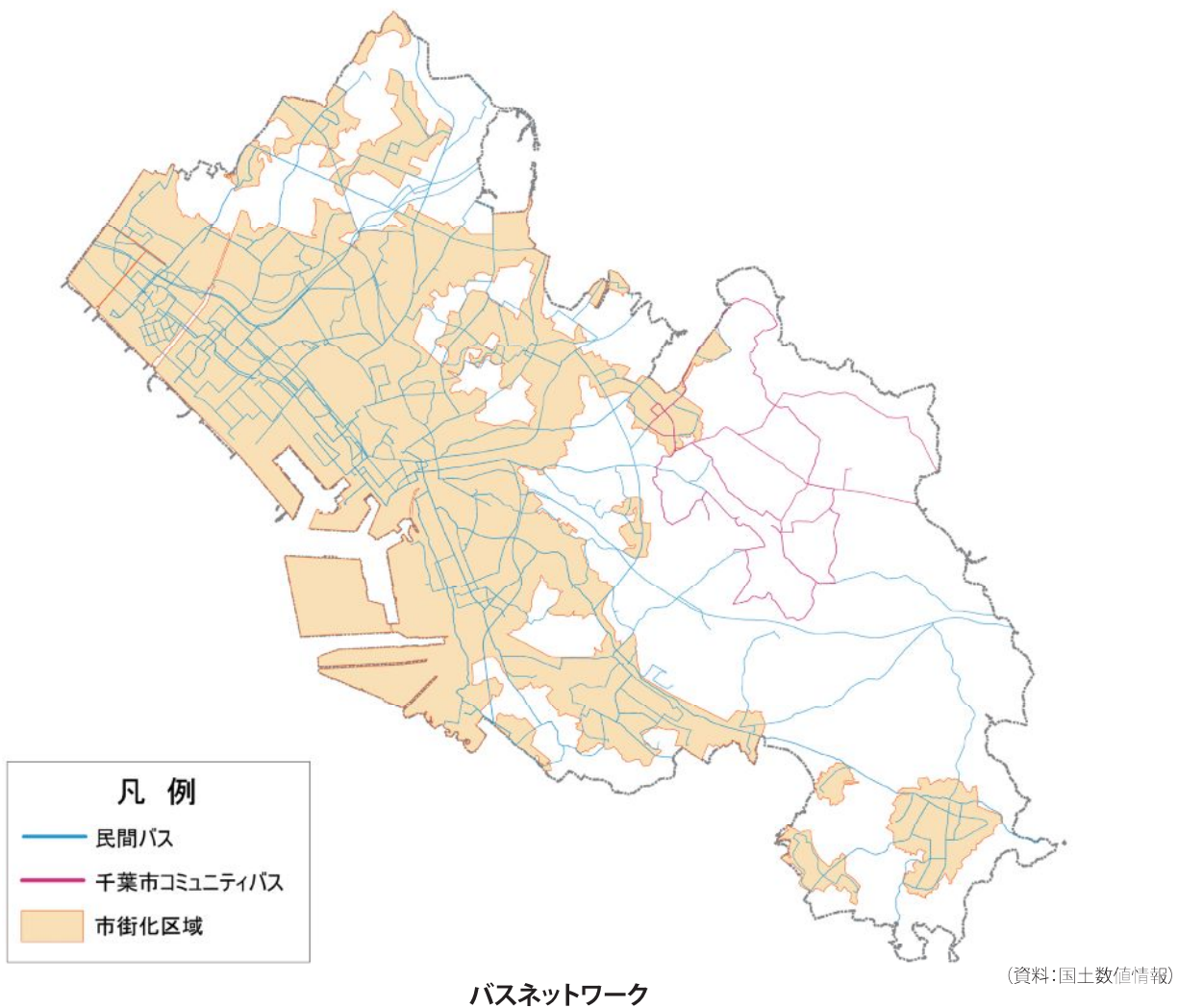
(資料:国土数値情報、千葉市の道路)

道路ネットワークと混雑度

鉄軌道駅1日平均乗車人員(平成25年度)

JR	駅名	乗車人員(人)	駅名	乗車人員(人)	駅名	乗車人員(人)
	幕張本郷駅	26,981	東千葉駅	2,186	誉田駅	6,765
	幕張駅	16,111	都賀駅	20,683	土気駅	13,856
	新検見川駅	23,467	本千葉駅	9,807	千葉みなと駅	15,561
	稲毛駅	50,138	蘇我駅	31,931	稲毛海岸駅	21,771
	西千葉駅	23,396	浜野駅	7,049	検見川浜駅	15,365
	千葉駅	105,812	鎌取駅	19,841	海浜幕張駅	59,515
京成	駅名	乗車人員(人)	駅名	乗車人員(人)	駅名	乗車人員(人)
	千葉中央駅	8,017	京成稲毛駅	3,282	千葉寺駅	2,171
	京成千葉駅	13,275	京成幕張駅	3,937	学園前駅	2,437
	京成幕張本郷駅	6,795	おゆみ野駅	2,201	みどり台駅	3,449
千葉都市モノレール	千葉みなと駅	7,157	千葉駅	11,287	スポーツセンター駅	2,450
	都賀駅	5,695	千城台駅	4,218		

(資料:平成26年度千葉市統計書 2,000人以上)



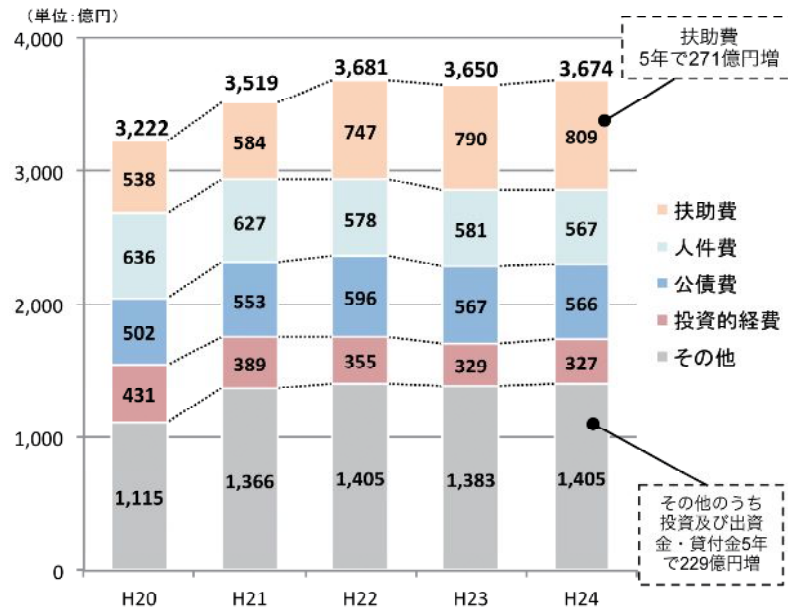
(8) 行財政

① 財政状況

本市の財政は、生活保護などの扶助費が増加傾向を示す一方、歳入の根幹をなす市税収入の低迷などで、厳しい状況が続いています。

また、平成4年の政令市移行を契機に都市基

盤の整備を積極的に進めた結果、市債の発行が増加し、その元利償還が大きな負担となっており、今後も厳しい財政状況が続く見通しです。



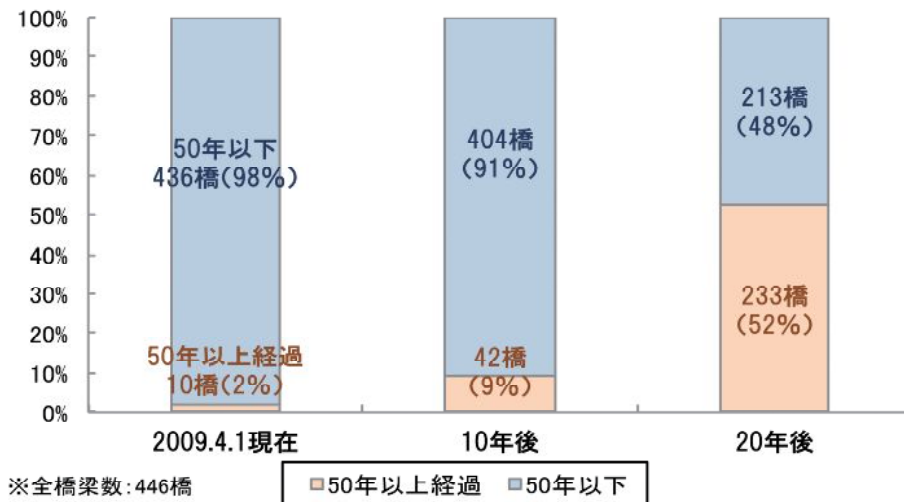
(資料: 千葉市財政の概要(平成26年5月))

歳出総額・性質別経費の推移

② 公共施設の老朽化対応

本市はこれまで、急増する人口への対応や、魅力ある都市づくりをめざし、多くの公共施設を整備してきました。

こうして造られた施設の中には、既に老朽化が進んでいるものもあり、今後、施設の更新時期は集中することが予測されています。



(資料: 千葉市橋梁長寿命化修繕計画(平成22年5月))

建設・架け替え後50年以上の橋梁数

(9) 街へのイメージや実感

「～魅力と活力にあふれるまちへ～市民1万人のまちづくりアンケート（平成27年3月）」によると、都市計画、まちづくりや居住に関する実感として、以下のような傾向が示されています。

～魅力と活力にあふれるまちへ～
市民1万人のまちづくりアンケート

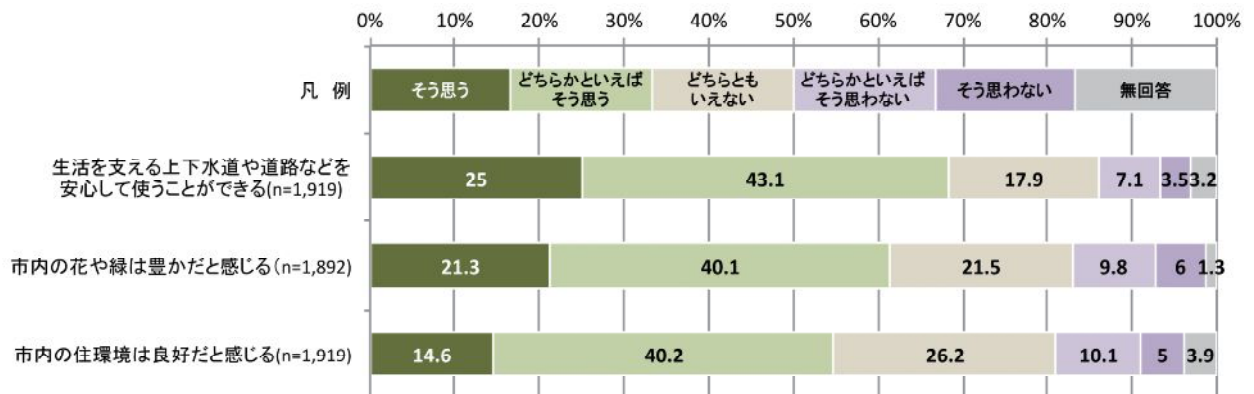
【対象】

平成26年11月30日現在の住民基本台帳、外国人登録原票から無作為抽出した市内在住の13歳以上、市民1万人

【有効回収率】 38.3%

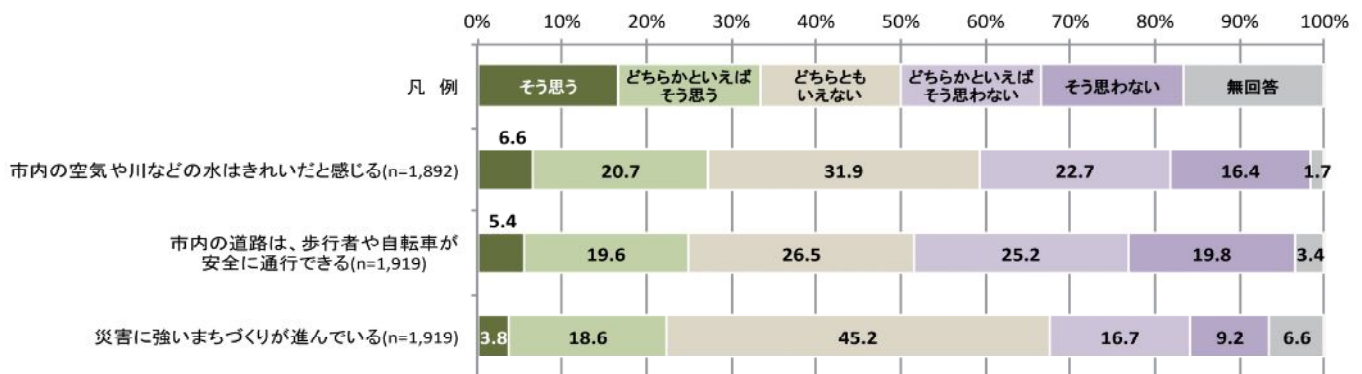
① 街への実感

■回答者に占める肯定的回答（「そう思う」「どちらかといえばそう思う」）の割合が比較的多い（50%を超える）項目



上下水道や道路を安心して使うことができる街、花や緑があふれている街、市内の住環境は良好と感じている人が半数以上いる反面、満足を感じていない人が相当数いることもわかります。

■回答者に占める肯定的回答（「そう思う」「どちらかといえばそう思う」）の割合が少ない（30%に満たない）項目



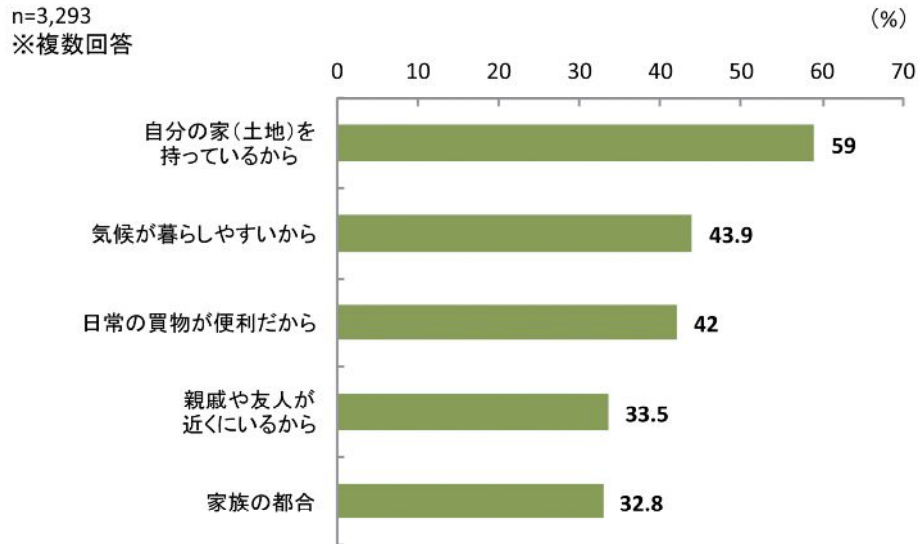
災害への備えや歩行者・自転車の交通環境など、安全、安心に関する項目、また、空気や川のきれいさに満足する人が少ないことがわかります。

② 居住に対する意識

■千葉市に住み続けたい理由

住み続けたい主な理由としては、右が挙げられます。(下のグラフは、上位5位まで表示)

- 自分の家(土地)をもっているから
- 気候が暮らしやすい
- 日常の買い物が便利 など

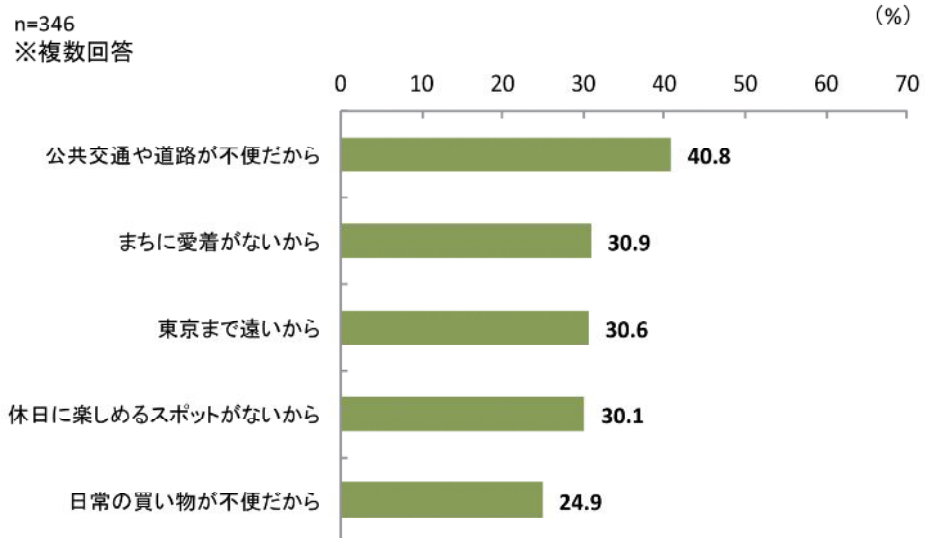


都市の特徴やまちづくりとの関連では、気候が暮らしやすいことや、日常の買い物が便利ということが考えられます。

■千葉市から転居したい理由

千葉市から転居したい主な理由としては、右が挙げられます。(下のグラフは、上位5位まで表示)

- 公共交通や道路が不便
- まちに愛着がない
- 東京まで遠いから など



転居をしたいと考えている理由で比較的多いものは、交通環境の不便さや、まちへの愛着、東京までの遠さなどが挙げられています。



2016年は千葉開府890年です。

千葉市都市計画マスタープラン 全体構想

平成28年3月

編集・発行 千葉市都市局都市部都市計画課

〒260-8722

千葉市中央区千葉港1番1号

TEL 043-245-5305

FAX 043-245-5627

メールアドレス keikaku.URU@city.chiba.lg.jp



千葉市