

千葉市都市計画見直しの基本方針

令和3年8月

千葉市

目次

1. 基本方針の趣旨	3
1.1 目的と役割	3
1.2 都市デザインの取組み	4
1.3 基本方針の構成	5
2. 都市づくりにおける課題整理	6
2.1 社会情勢の変化	6
2.1.1 人口	6
2.1.2 住宅・土地	8
2.1.3 産業・経済	14
2.1.4 緑と水辺	16
2.1.5 交通	18
2.1.6 環境	19
2.1.7 防災	22
2.1.8 エリアマネジメント	24
2.1.9 市民生活の変化	25
2.2 関連する法整備・諸計画の動向	30
2.2.1 関連する法整備	30
2.2.2 国における関連計画の見直し	34
2.2.3 千葉市の関連計画の見直し	37
2.3 区域マスタープラン等に位置付けたまちづくりの検証	40
2.3.1 まちづくりの検証にあたってのカテゴリ分類	40
2.3.2 コンパクトシティ	41
2.3.3 ネットワーク	50
2.3.4 防災	54
2.3.5 緑と水辺	58
2.4 課題の整理	62
2.4.1 社会情勢の変化 (2.1)、関連する法整備・諸計画の動向 (2.2) からみた課題	62
2.4.2 区域マスタープラン等に位置付けたまちづくりの検証からみた課題	65

3. 都市計画の見直しの基本的な考え方	70
3.1 区域マスタープラン等及び関連計画の見直しの方針.....	70
3.1.1 目標年次及び将来人口推計について.....	70
3.1.2 見直しスケジュール	70
3.1.3 目指すべき都市構造	70
3.2 都市づくりの方向の設定	71
3.3 都市づくりの方向を踏まえた都市計画の見直しの視点.....	72
3.3.1 緑と水辺の豊かなまちづくり	72
3.3.2 コンパクトで賑わいのあるまちづくり.....	73
3.3.3 安全なまちづくり	74
3.4 区域マスタープラン等の見直しの考え方.....	76
3.4.1 区域マスタープラン等の見直しについて.....	76
3.4.2 区域区分（市街化区域と市街化調整区域の区分）の見直しについて.....	77
3.5 関連計画の見直し	78
3.6 マスタープランの具現化のための制度の構築.....	79

1. 基本方針の趣旨

1.1 目的と役割

本市は、これから本格的な人口減少・超高齢社会を迎え、土地建物に対する需要の減少に伴う空き家・空き地が発生する都市のスポンジ化や所有者不明土地の問題が顕在化し、最近では、令和元年台風及びそれに伴う大規模長期停電をはじめとした大規模災害の発生、新型コロナウイルス感染症による都市空間の考え方の変化など、大きな転換期にあります。

それを受けて、本市では令和5年度を開始年度とし、将来の本格的な人口減少期に向けた準備段階として策定する次期基本計画※に併せて、これら社会経済情勢の変化に対応するため、おおむね5年毎に実施される都市計画の基礎調査の結果等を踏まえ、都市計画区域の整備、開発及び保全の方針（以下、「区域マスタープラン」という。）等を見直すにあたっての基本的方針をとりまとめました。

これは、平成27年に千葉県より区域マスタープランの決定権限の移譲を受けてから初めて行う、本市主導による都市計画の見直しの基本となるものです。

本見直し基本方針では、区域マスタープラン等の都市計画の見直しに合わせ、都市づくりの前提となる「都市デザイン」の考え方を新たに取り入れるとともに、社会情勢の変化や国の法整備の動向、上位計画の改定内容等を踏まえ、本市が直面している都市計画に関する課題整理を行い、都市づくりの方向を明らかにし、区域マスタープラン等についての見直しの方針及び関連する計画との協調の方向性を示します。

それを踏まえ、区域マスタープラン等に目指すべき都市の姿を掲げ、官民が一体となって、積極的に具現化するために、これまでの国や県が標準的に定めている都市計画による規制・誘導を図る制度に加え、附置義務駐車場条例の改正、土地利用誘導方針、都心部等容積率緩和誘導方針、都市デザインの調整の仕組みを本市独自の制度として創設し、民間開発などを総合的かつ戦略的に規制・誘導する仕組みを構築していきます。

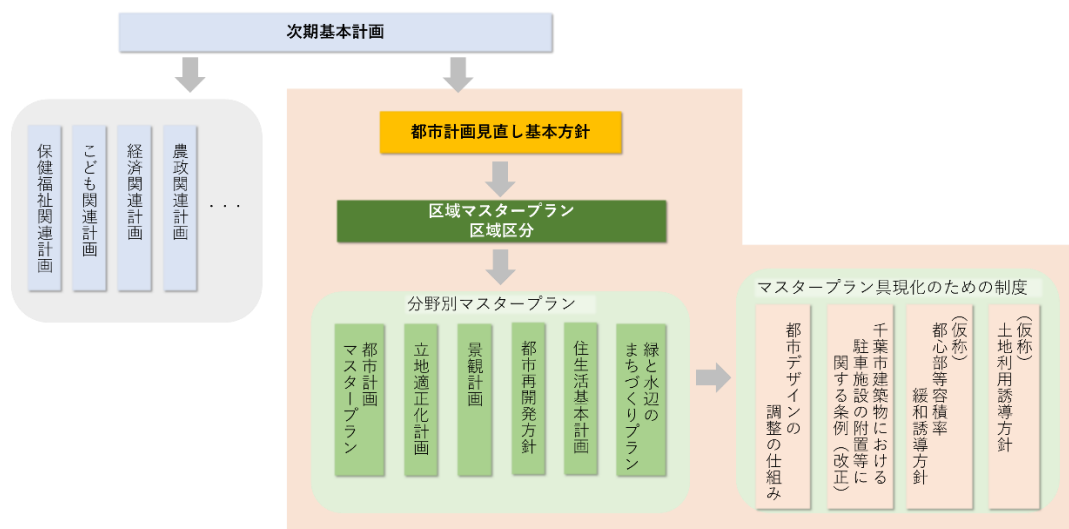


図 1-1 都市計画見直しの基本方針と区域マスタープラン等との関係

※本見直し基本方針における「次期基本計画」は、現在、策定作業を進めているため確定したものではありません。

1.2 都市デザインの取組み

本市はこれまで、人口増加、高度経済成長を背景に、機能性や利便性、経済性を重視したまちづくりを進めてきました。その結果、人々の多様性や地域の風土、歴史、文化などが感じづらくなっています。

このような時代にあっては、まちなかや郊外においても、多くの人材の出会いと交流により、地域の消費と投資、雇用を生み出し、豊かで充実した生活を実現する「都市空間」に再生し、地域の固有性を高めることにより、地域の価値創出につなげていく視点が重要であり、空間の質を高め、居心地が良く、多様な人々が出会う、ひとの情緒に訴える都市の美しさと心地よさ※を目指していくことが求められています。

そこで本見直し基本方針では、今後の都市づくりの前提となる「都市デザイン」の考え方を取り入れることとしました。

「都市デザイン」とは、都市の生い立ちや地域の資源等を読み解き、市民のライフスタイル等から見た「目指すべき都市の姿」を企画立案し、その実現に資する、まちづくりに大きな影響や効果を与える公共及び民間事業を総合的かつ戦略的にプロデュースする一連の取組みと定義しています。

まずは本見直し基本方針にて都市デザインの「理念」及び5つの「目標」を打ち立て、区域マスタープラン及び都市計画マスタープランをはじめ、分野別マスタープランを見直していく際にも、基本的な考え方として共有していくこととします。

**理念：ここにふさわしい都市の美しさと心地よさへの挑戦から
はじまるひと中心の豊かな千葉の実現**

この理念は、豊かな緑と水辺と、都市の利便さが共存する千葉市の100年先の未来を見据えながら、小さなアクションから挑戦し、積み重ね、まちは変えることができるという思いで、ここにふさわしい、ひと中心でまちを感じられる、千葉市ならではの歩きやすく（ウォーカブル）、暮らしやすく（リバブル）、持続可能性（サステナブル）が感じられる、美しく心地よい都市を志向するものです。

そうすることで、各エリアがファンを獲得し、ファンがファンを呼び、市民がシビックプライド※を持つ「わが街・千葉」を実現していく、ということを示しています。

この理念に沿ってまちづくりを進めていくにあたり、まちが備えているべき要素を5つの目標として以下のとおり示します。

目標 ① すごしたくなる緑と水辺がある
② 身近な地域で買い物や用事をすませることができる
③ ひと・コト・モノ・情報がつながる
④ 多様な人々が偶然出会う居心地の良い空間がある
⑤ 「千葉市といえばここ」がすぐに思いつく
～市民がシビックプライドを持つ「わが街・千葉」～

これらの目標を踏まえながら、理念に示した豊かな千葉の実現のために、区域マスタープランや分野別マスタープランの見直しを進めていきます。

※「都市の美しさと心地よさ」とは、ここでは「単に表面的な美しさだけではなく、空間の質を高めることで生まれる持続可能な利便性や快適性、歩きたくて暮らしたくなるような楽しさなどを感じられる状態」と定義します。

※「シビックプライド」とは、市民がまちへの誇りや、愛着、共感を持ち、まちに積極的に関わっていかうとする気持ちのことです。

1.3 基本方針の構成

本見直し基本方針では、「2. 都市づくりにおける課題整理」において、近年の社会情勢や、国・県における諸計画等の方向性等を把握するとともに、区域マスタープラン、都市計画マスタープラン、立地適正化計画に位置づけたまちづくりの検証を行い、本市の都市づくりにおける課題を整理したうえで、「3. 都市計画の見直しの基本的な考え方」において都市づくりの方向や都市計画の見直しの視点、関連計画の見直し、マスタープランの具現化のための制度の構築を示します。

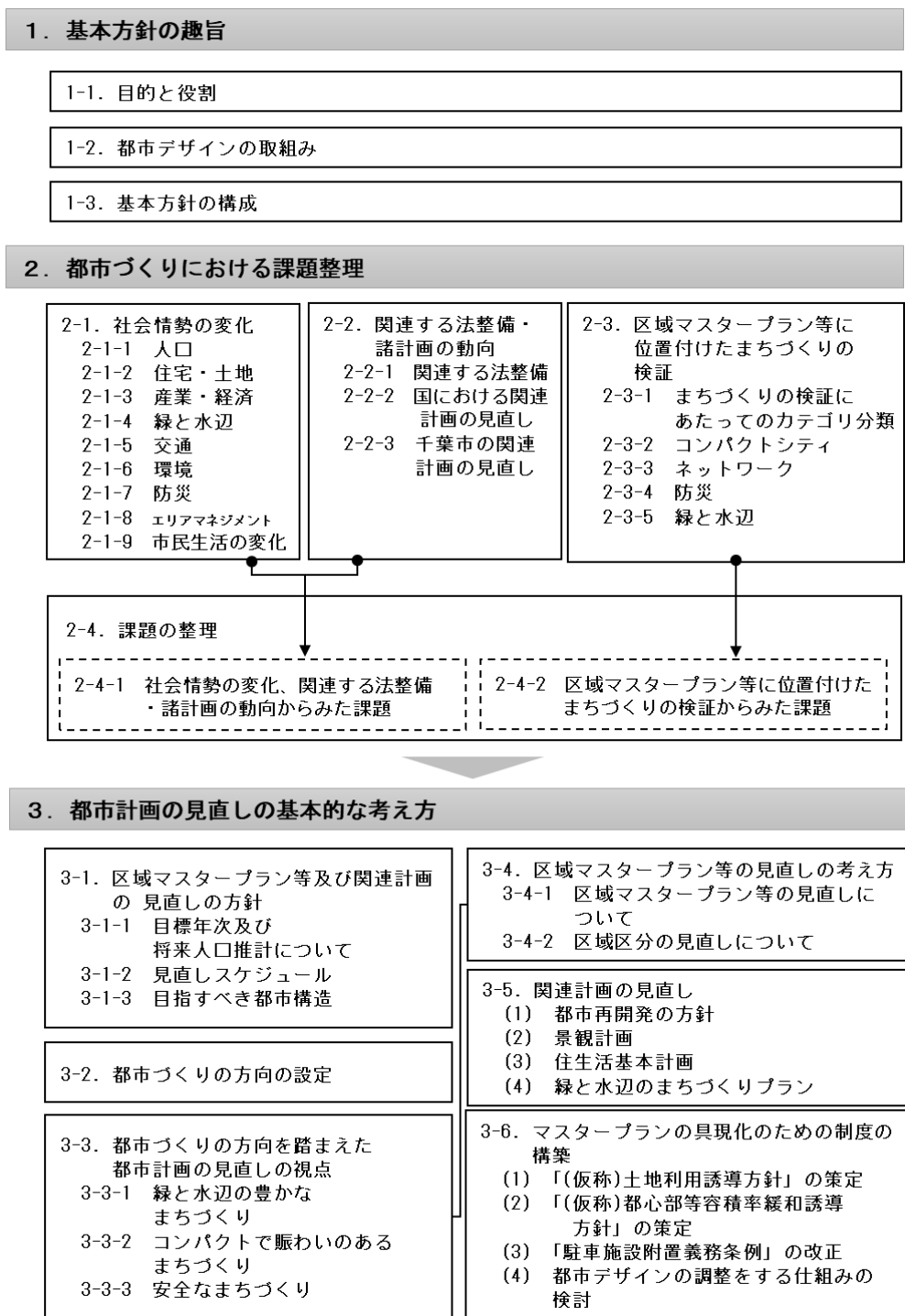


図 1-2 「千葉市都市計画見直しの基本方針」の構成

2. 都市づくりにおける課題整理

2.1 社会情勢の変化

現行区域マスタープラン策定（平成28年2月）以降の全国的な社会情勢と、それに関する本市の状況について整理します。

2.1.1 人口

<人口減少・少子高齢化の進展>

- 全国的に人口減少及び少子高齢化が進行している。
- 本市では、令和2年近辺をピークに人口が減少に転じ、本格的な少子高齢化が進む見通し。

【全国的な社会情勢】

我が国の総人口は、戦後から増加が続いていましたが、平成20年をピークに減少に転じました。また、人口に占める65歳以上の高齢者人口の割合は平成12年では17.4%でしたが、平成27年には26.7%まで増加し、その後も上昇する見通しです。一方、15歳未満の年少人口は、平成12年には14.6%でしたが、平成27年には12.7%まで減少し、その後も減少する見通しであるなど、人口減少とともに少子高齢化が進行しています（図 2-1）。

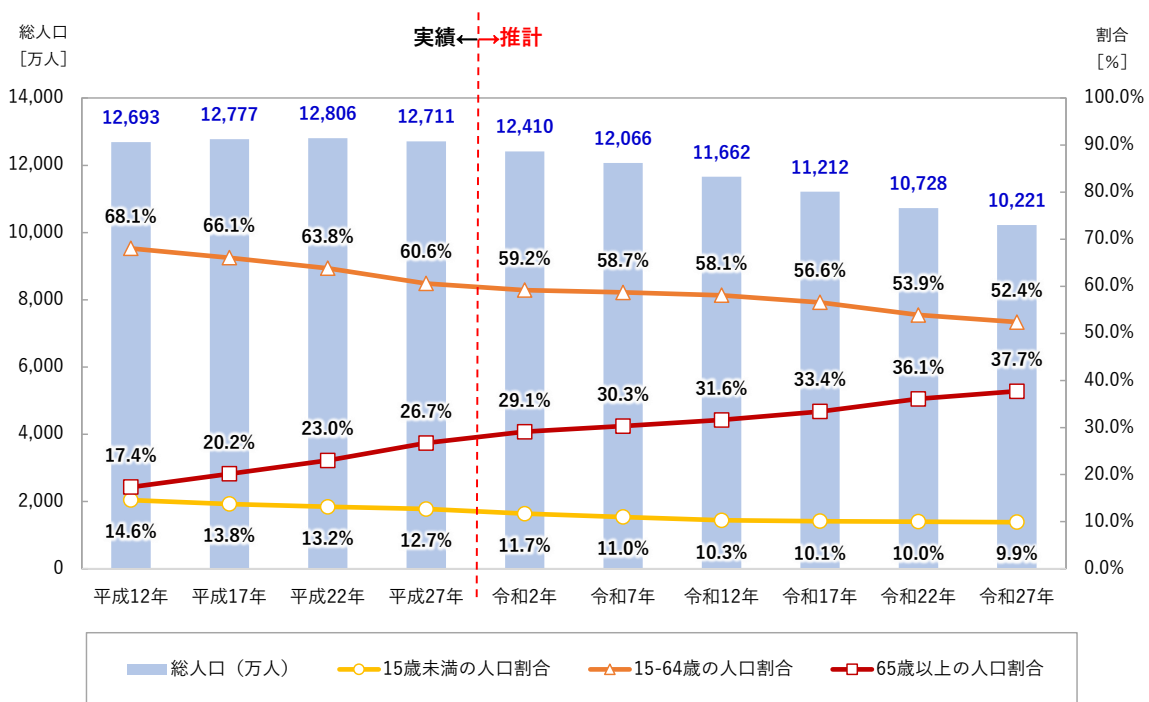


図 2-1 将来推計人口（全国）

出典：国勢調査、推計値は社人研「日本の将来推計人口（2012年1月推計）」を基に作成

【本市の状況】

本市の総人口は、平成30年時点の推計によると令和2年にピーク（約98万人）を迎え、その後減少に転じる見通しです（図 2-2）。さらに、市人口に占める65歳以上の高齢者人口の割合は平成12年では12.7%でしたが、平成27年では24.9%まで増加し、その後も上昇傾向にあります。

一方、15歳未満の年少人口は、平成12年では14.0%でしたが、平成27年には12.7%まで減少し、その後も減少傾向にあります。人口減少及び少子高齢化の進行状況は、全国と同様の傾向にあります。

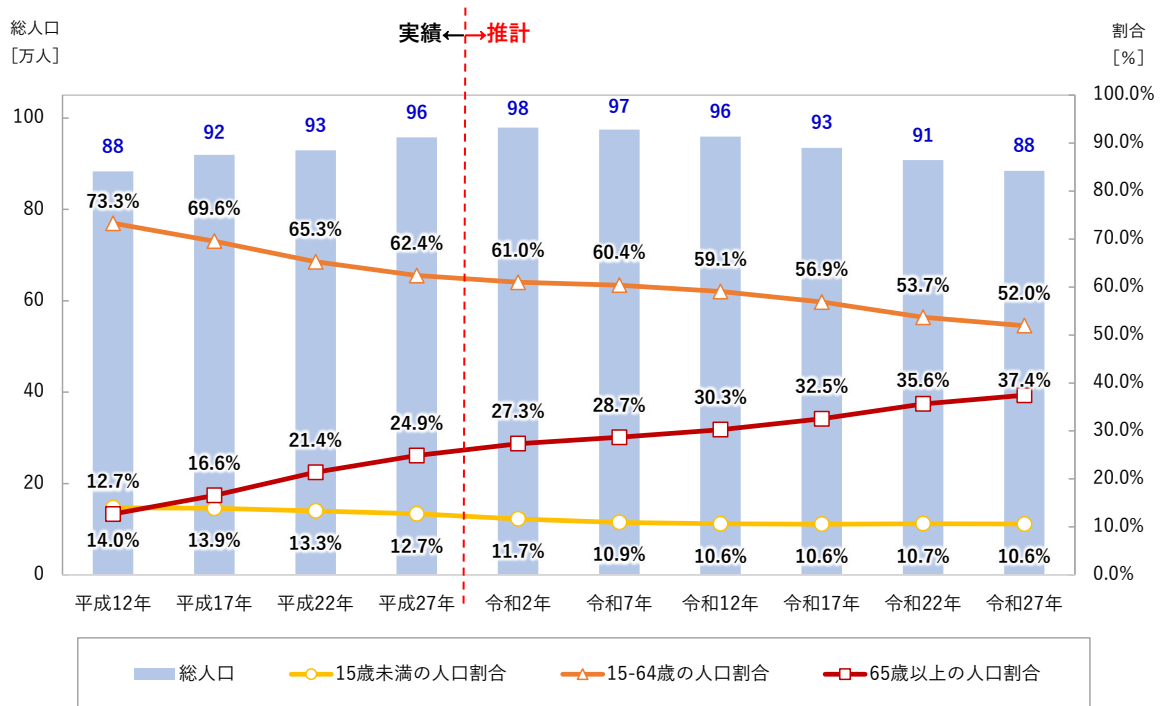


図 2-2 将来推計人口（千葉市）

2.1.2 住宅・土地

<空き家の増加>

- 全国的に空き家は増加傾向にある。
- 本市では、世帯数の増加傾向により、全体の空き家数は緩やかに減少しているが、二次的住宅や貸借用等の住宅を除いたその他の住宅は増加している。

【全国的な社会情勢】

人口減少や建築物の老朽化、社会的ニーズや産業構造の変化に伴い、空き家が年々増加しています。

平成25年に総務省が実施した住宅・土地統計調査によると、全国の総住宅数6,063万戸のうち、空き家は820万戸（全国の総住宅数の13.5%）となっています（図 2-3）。そのうち、「賃貸用又は売却用の住宅」及び「二次的住宅」（別荘等）を除いた「その他の住宅」に該当する空き家※の数は318万戸（全国の総住宅数の5.2%）となっており、過去10年間で1.5倍、過去20年間では2.1倍に増加しています。

また、所有者による適切な管理が行われていない空き家の中には、安全性の低下、公衆衛生の悪化、景観の阻害等多岐にわたる問題を生じさせ、ひいては地域住民の生活環境に深刻な影響を及ぼしているものもあります。このような空き家については、空き家等対策特別措置法に基づき、特定空き家に指定されます。この特定空き家への措置は全国493自治体が取組み、助言・指導が13,084件、勧告708件、命令88件、行政代執行118件（略式代執行含む）となっています（平成30年10月時点の累計）。

我が国では、約6割の国民が持ち家に居住しており、特に、70歳以上の約8割が持ち家に居住しています（図 2-4）。このため、今後、さらなる空き家の増加が想定されます。

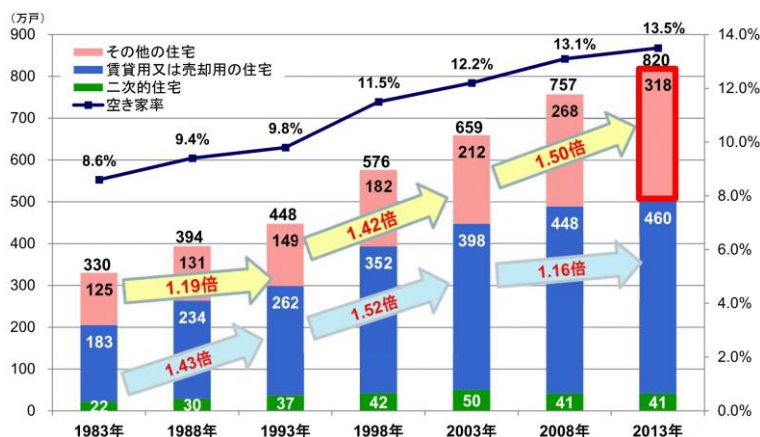


図 2-3 空き家の種類別の空き家数の推移

出典：住宅・土地統計調査（総務省）

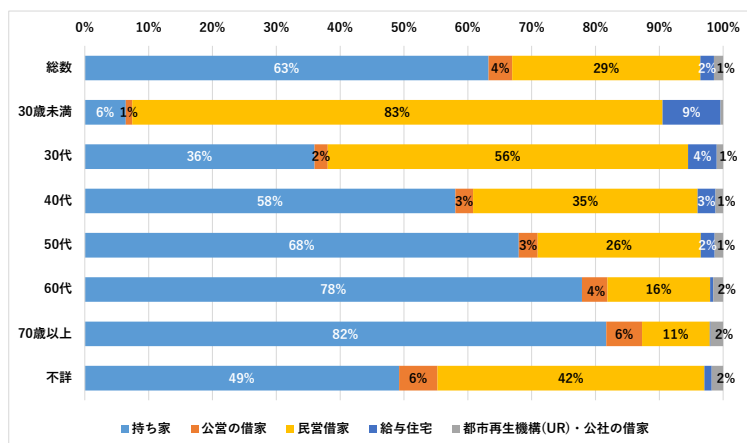


図 2-4 住宅の世帯主年齢別 所有関係別比率（全国）

出典：平成30年住宅・土地統計調査を基に作成

※「その他の住宅」に該当する空き家：転勤、入院、死亡、転出などのために居住世帯が長期にわたって不在の住宅や建て替えなどのために取り壊すことになっている空き家

【本市の状況】

本市の人口は、今後緩やかに減少していくものと予想されますが、世帯数は微増しており、その傾向は今後も続くものと予想されます（図 2-5）。

空き家は平成15年から平成25年で総数は減少していますが、「その他の住宅」の空き家は、10年間で2,300戸増加しています（図 2-6）。

また、平成29年度の管理不全相談の受付件数は529件、各区の状況は、中央区・花見川区・若葉区・緑区は100件を超えている一方で、高層の集合住宅が多い美浜区は8件となっています（図 2-8）。なお、受付件数529件のうち110件、約20%が特定空き家等*と判定されています。

本市でも全国の動向と同様に、約6割の市民が持ち家に居住しております（図2-7）。今後も少子高齢化社会において、空き家の増加が見込まれます。

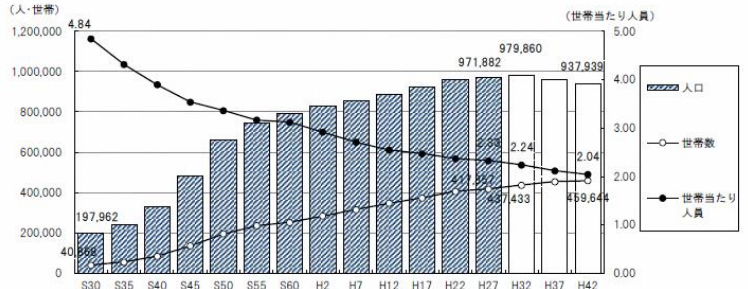


図 2-5 人口・世帯数と平均世帯人員の推移と見直し

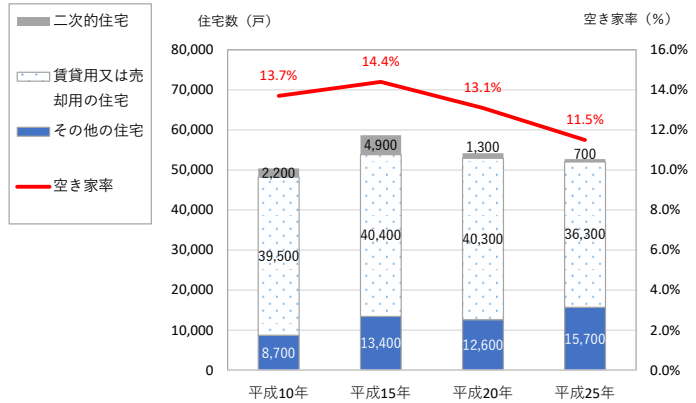


図 2-6 空き家の種類別の空き家数の推移

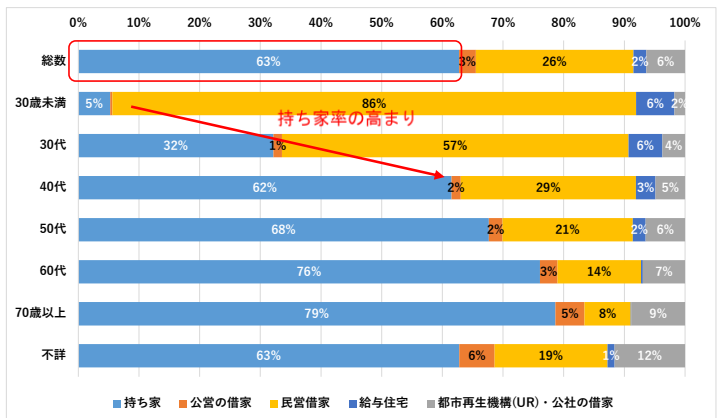


図 2-7 住宅の世帯主年齢別 所有関係別比率（千葉市）

出典：平成30年住宅・土地統計調査を基に作成

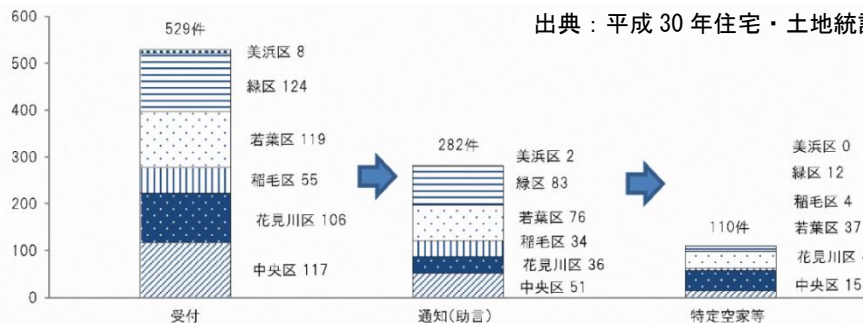


図 2-8 空き家等の相談件数（平成29年度）

*特定空き家：そのまま放置すれば倒壊等著しく保安上危険となるおそれのある状態又は著しく衛生上有害となるおそれのある状態、適切な管理が行われていないことにより著しく景観を損なっている状態、その他周辺の生活環境の保全を図るために放置することが不適切である状態にあると認められる空き家等

<空き地の増加>

- 全国的に空き地は増加傾向にある。
- 本市でも、空き地などの低未利用地の増加が予測されている。

【全国的な社会情勢】

少子高齢化・人口減少や経済活動、産業構造など、社会構造の変化により、空き地は増加傾向にあります。

また、空き地は個々の所有者の意向によって散発・離散的に発生している場合が多く、まとまりなく存在しています。なお、20年間で約300km²の空き地が増加し、空き地率も8.2%まで上昇しています（図 2-9）。国土交通省が実施した「人口減少・高齢化社会における土地利用の実態に関する調査」においては、空き地の増加の主な理由として、「相続したが今のところ利用する予定がない」といった理由が大半を占めていることがわかっています。このため、高齢化の進展に伴い、相続件数の増加とともに、今後も空き地増加が想定されます。

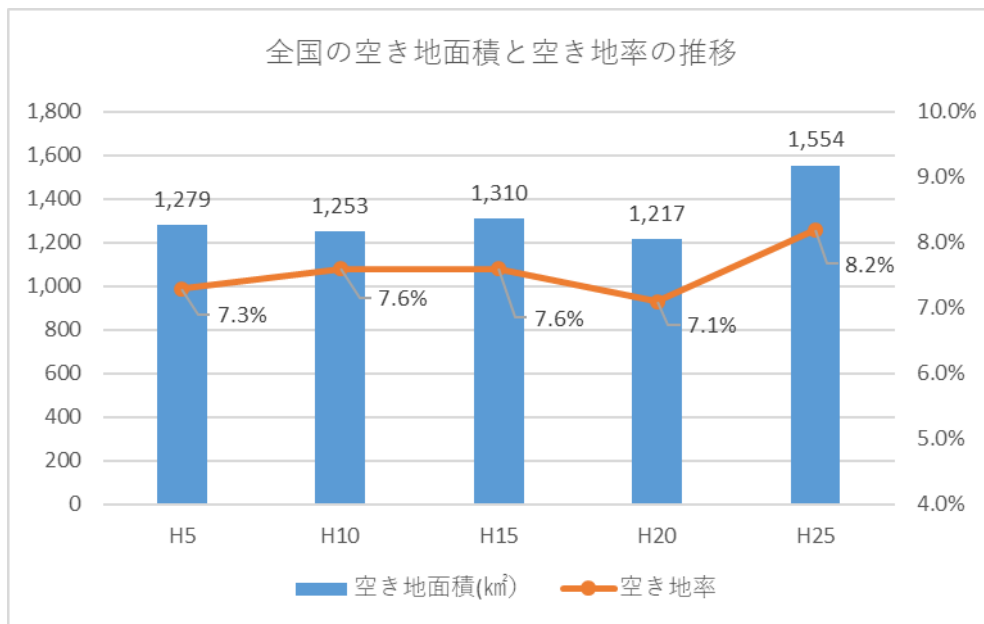


図 2-9 全国の空き地面積と空き地率の推移

出典：土地基本調査を基に作成

【本市の状況】

本市でも空き地の増加が問題となっており、住宅地、商業地、工業地それぞれにおいて、空き地等の低未利用地※の増加が予測されています。平成24年からの毎年の空き地に関する相談件数は、400件程度あります（図 2-10）。

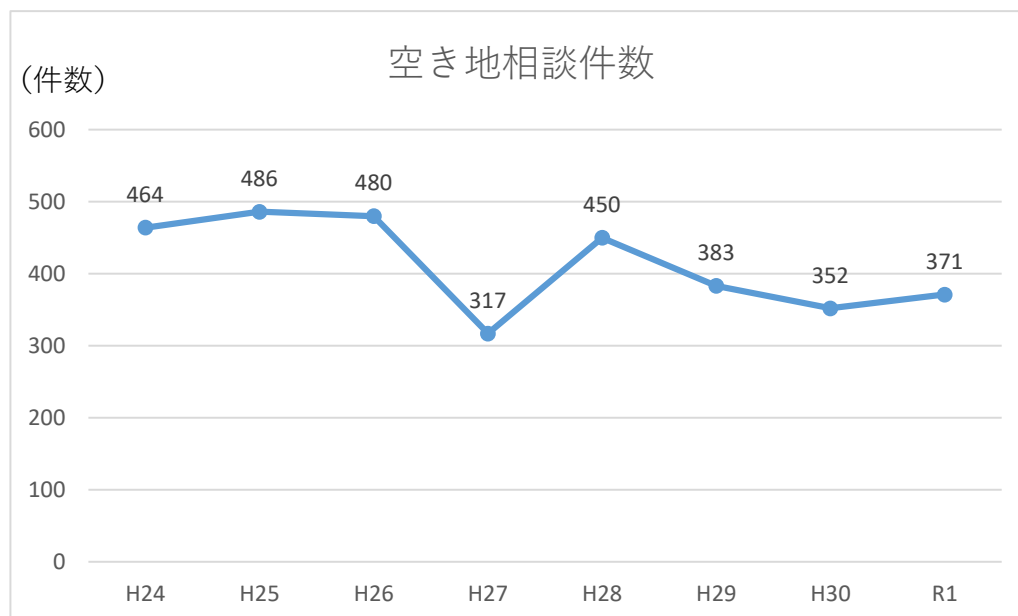


図 2-10 空き地の相談件数

※低未利用地とは、適正な利用が図られるべき土地であるにもかかわらず、長期間にわたり利用されていない「未利用地」と、周辺地域の利用状況に比べて利用の程度（利用頻度、整備水準、管理状況など）が低い「低利用地」の総称。空地、荒地のほか、駐車場などの屋外利用地を含む。

<土地（地価）>

- 全国的な地価の傾向として、バブル崩壊後は比較的安定していたものの、令和3年の地価は、新型コロナウイルス感染症の影響により、国内外の来訪客増加による店舗、ホテル需要でこれまで上昇してきた地域や飲食店が集積する地域では比較的大きく下落している。
- 本市でも、バブル崩壊後の地価は、比較的安定していた。また、新型コロナウイルス感染症による令和3年の地価では、昨年からの変動は比較的小さい。

【全国的な社会情勢】

平成時代における地価動向をみると、昭和60年代からのバブル期の地価高騰に始まり、バブル崩壊後の10年を超える地価低迷を経て、大都市をはじめとする都市再生に関する事業等の進展、不動産証券化等を用いた不動産投資の活発化などに伴う平成18年、19年頃の地価上昇の後、リーマンショックに伴う地価下落がありました。近年では、低金利の環境や外国人来訪者の増加などを背景とした不動産投資需要により地価の回復がみられます（図 2-11）。



図 2-11 地価の推移（全国）

資料：国土交通省「地価公示」を基に作成

しかし、令和3年の地価は、新型コロナウイルス感染症、それによる商業、観光需要の低下の影響等により、特に国内外の来訪客増加による店舗、ホテル需要でこれまで上昇してきた地域や飲食店が集積する地域では比較的大きく下落しています（図 2-12）。

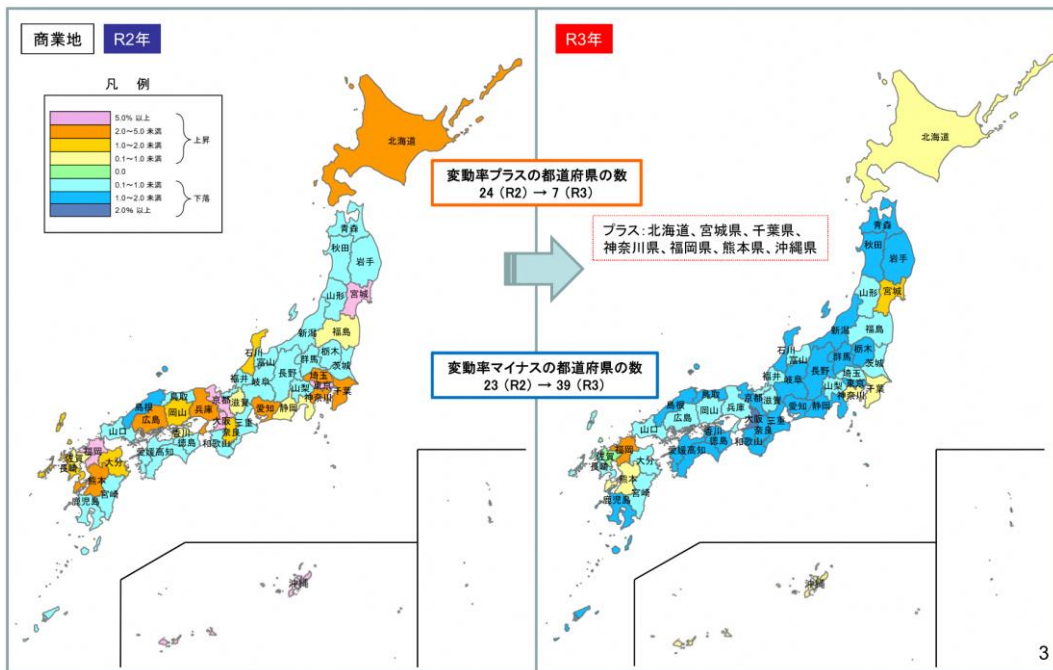


図 2-12 令和3年都道府県別地価変動率（商業地）

出典：国土交通省令和3年地価公示の概要

【本市の状況】

本市においても、全国の地価変動と同様に推移していますが、昭和60年から63年にかけて、商業地の全国平均が21.9%増加しているのに対し、本市は127.5%増加しています(図 2-13)。全国平均と比べて、バブル期の地価の変動幅は大きい傾向にありますが、その後近年にかけて落ち着いています。

令和3年の地価は、新型コロナウイルス感染症の影響等により、本市などを含む東京都心の中心部から離れた商業地など、日常生活に必要な店舗等の需要を対象とする地域では、昨年からの変動は比較的小さくなっています(図 2-14)。



図 2-13 地価の推移(千葉市)

資料：国土交通省「地価公示」を基に作成

都道府県庁所在地	令和2年	令和3年
	変動率	変動率
札幌市	10.2	2.9
青森市	0.2	▲ 1.2
盛岡市	0.9	▲ 1.5
仙台市	10.9	2.8
秋田市	0.2	▲ 0.2
山形市	1.6	1.0
福島市	2.1	0.2
水戸市	▲ 0.2	▲ 0.6
宇都宮市	0.9	0.2
前橋市	▲ 0.2	▲ 1.0
さいたま市	5.0	▲ 1.0
千葉市	4.1	1.4
東京23区	8.5	▲ 2.1
横浜市	3.5	0.5
新潟市	0.7	▲ 0.4
富山市	0.7	▲ 0.1
金沢市	5.5	▲ 1.7
福井市	0.6	0.3
甲府市	0.0	▲ 0.6
長野市	0.4	▲ 0.7
岐阜市	▲ 0.1	▲ 1.6
静岡市	1.0	▲ 2.1
名古屋市	7.7	▲ 2.1

都道府県庁所在地	令和2年	令和3年
	変動率	変動率
津市	▲ 0.4	▲ 1.1
大津市	1.9	▲ 0.1
京都市	11.2	▲ 2.1
大阪市	13.3	▲ 4.4
神戸市	6.0	▲ 1.8
奈良市	7.8	▲ 5.2
和歌山市	0.3	▲ 0.1
鳥取市	▲ 0.9	▲ 1.8
松江市	▲ 0.1	▲ 0.4
岡山市	2.7	0.3
広島市	7.7	▲ 0.4
山口市	0.4	0.1
徳島市	0.3	▲ 1.0
高松市	1.1	▲ 0.6
松山市	0.8	0.1
高知市	0.2	▲ 0.8
福岡市	16.5	6.6
佐賀市	3.2	1.7
長崎市	5.3	0.0
熊本市	6.3	0.8
大分市	2.1	0.6
宮崎市	0.4	▲ 0.4
鹿児島市	0.9	▲ 0.2
那覇市	20.1	▲ 0.6

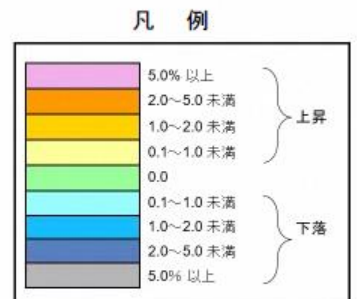


図 2-14 令和3年都道府県庁所在地地価変動率(商業地)

出典：国土交通省令和3年地価公示の概要

2.1.3 産業・経済

<経済の状況>

- 全国的に、リーマンショック等による経済危機から緩やかな回復傾向にあったが、コロナ禍により回復は道半ばである。
- 全国の基幹産業は、「製造業」、「卸売・小売業」、「不動産業」、「専門・科学技術、業務支援サービス業」及び「保健衛生・社会事業」の5部門である。
- 本市も同様に緩やかな回復傾向にあったが、コロナ禍により回復は道半ばである。
- 本市の基幹産業も全国と同様の5部門である。
- 本市における産業分類別の就業者数は、「卸売・小売業」、「医療・福祉」の割合が高い。

【全国的な社会情勢】

我が国の経済は、バブルの崩壊やリーマンショック等の経済危機が発生し、長期間停滞していましたが、近年ではGDPが過去最高の549兆円となるなど、我が国の経済については緩やかな回復傾向にありました。しかしながら、コロナ禍により、令和2年度の実質国内総生産（実質GDP）成長率は前年比5.2%程度減少、名目国内総生産（名目GDP）成長率は前年比4.2%程度減少と見込まれ、経済の回復は道半ばとなっています。また、新型コロナウイルス感染症拡大の影響を受けた倒産は、全国で1,112件にのぼっています。

なお、平成29年の名目国内総生産額の産業別構成比では、「製造業」が20.8%と最も大きく、次いで「卸売・小売業」14.0%、「不動産業」11.4%、「専門・科学技術、業務支援サービス業」7.5%、「保健衛生・社会事業」7.0%の順となっており、これら5部門で国内総生産の60.7%を占めています。

【本市の状況】

本市では、平成29年度は経済成長率が約1.4%となり、緩やかな回復傾向にありましたが（図2-15）、コロナ禍の影響を受け、リーマンショック以来の経済危機に直面しています。また、新型コロナウイルス感染症拡大の影響を受けた倒産は、7件にのぼっています。

なお、平成29年の名目市内総生産額の産業別構成比では、「不動産業」が13.3%で最も大きく、次いで、「卸売・小売業」10.9%、「専門・科学技術、業務支援サービス業」9.7%、「保健衛生・社会事業」8.8%、「製造業」8.3%の順となっており、これら5部門で市内生産額の51.0%を占めています。

また、国勢調査（平成27年）による市内の産業分類別就業者数では、「卸売業・小売業」が16.4%と最も多く、次に「医療・福祉」が10.9%で続いています（図2-16）。

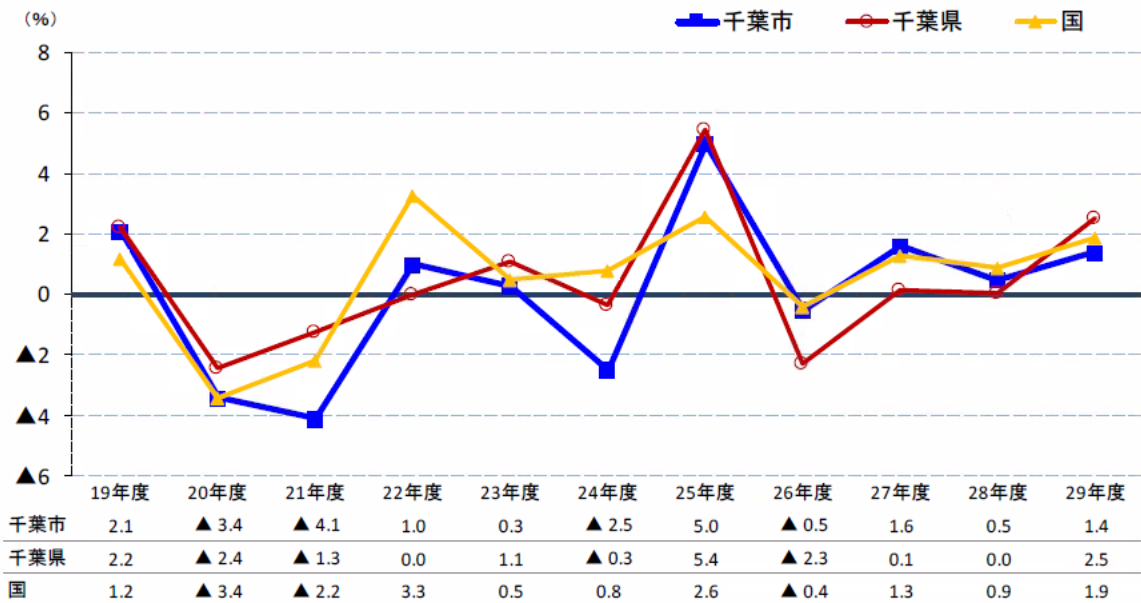


図 2-15 経済成長率の推移（千葉県・全国比較）

産業大分類	総数	割合	男	女
全産業	430,638	100%	246,567	184,071
農業、林業	2,939	0.68%	1,804	1,135
漁業	25	0.01%	20	5
鉱業、採石業、砂利採取業	114	0.03%	89	25
建設業	31,116	7.23%	26,115	5,001
製造業	44,846	10.41%	33,551	11,295
電気・ガス・熱供給・水道業	2,226	0.52%	1,860	366
情報通信業	21,005	4.88%	16,166	4,839
運輸業、郵便業	27,061	6.28%	21,361	5,700
卸売業、小売業	70,982	16.48%	34,472	36,510
金融業、保険業	15,799	3.67%	7,306	8,493
不動産業、物品賃貸業	12,135	2.82%	7,678	4,457
学術研究、専門・技術サービス業	17,549	4.08%	11,498	6,051
宿泊業、飲食サービス業	24,349	5.65%	9,446	14,903
生活関連サービス業、娯楽業	16,431	3.82%	6,559	9,872
教育、学習支援業	21,644	5.03%	9,391	12,253
医療、福祉	47,064	10.93%	12,487	34,577
複合サービス事業	1,741	0.40%	1,016	725
サービス業（他に分類されないもの）	31,564	7.33%	19,498	12,066
公務（他に分類されるものを除く）	15,382	3.57%	11,193	4,189
分類不能の産業	26,666	6.19%	15,057	11,609

図 2-16 男女別 15 歳以上就業者数及び産業別割合（平成 27 年産業大分類・千葉市）

（出典：平成 27 年国勢調査就業状態等基本集計（総務省統計局）を基に作成）

2.1.4 緑と水辺

<市街化区域内農地>

- 全国的に、市街化区域内農地は年々減少傾向にある。
- 本市でも、市街化区域内農地は年々減少傾向にある。

【全国的な社会情勢】

人口減少や高齢化の進行に伴い、これまで宅地化予定地として見られてきた市街化区域内農地に対する開発圧力は低下してきています。

一方で、市街化区域内農地は農産物の供給場所だけではなく、良好な生活環境や景観を形成する貴重な緑地、災害時の避難場所、ヒートアイランド現象の緩和、生物多様性の保全等、様々な役割を期待されています。

市街化区域内農地には、生産緑地地区とそれ以外の農地の2つに分類できます。生産緑地地区に指定後は、原則として30年間農地としての管理が義務付けられるため、開発圧力から守ることができます。しかし、それ以外の農地は開発圧力を常に受け続けるため、平成5年には14.3万haあった市街化区域内農地の面積が、平成25年には8.0万haへと大幅に減少しました(図 2-17)。なお、生産緑地地区も令和4年には30年間の営農期間の終了を迎える農地が多く、他の市街化区域内農地と同様の開発圧力を受けることとなります。

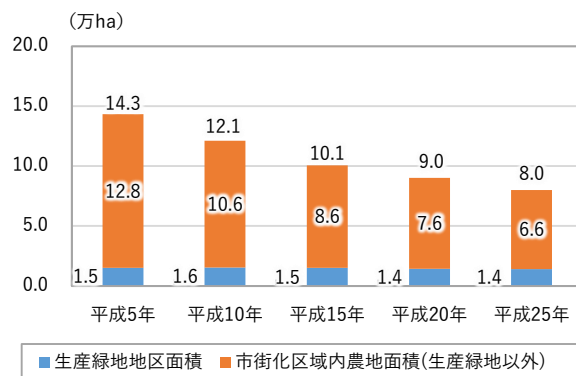


図 2-17 市街化区域内農地の推移 (全国)

出典：都市農業の振興（農林水産省）を基に作成

【本市の状況】

本市でも、市街化区域内農地の宅地化が進んでおり、特に生産緑地地区以外の農地が転用され続け、市街化区域内農地の面積は、平成5年には719haありましたが、平成25年には285haへと大幅に減少しました(図 2-18)。

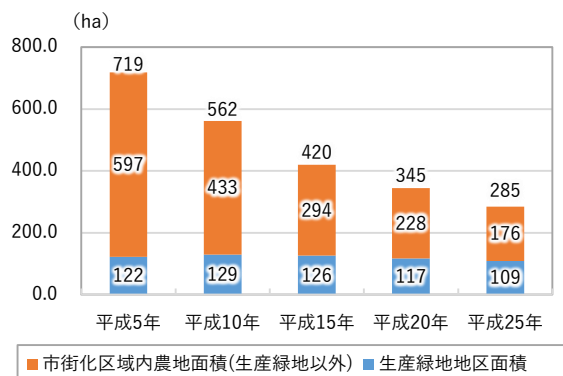


図 2-18 市街化区域内農地面積の推移 (千葉市)

<都市公園>

- 全国的に、設置から長期間経過した公園が存在している。
- 本市でも、設置から長期間経過した公園が存在している。
- 本市の1人当りの都市公園面積は、9.82㎡/人に達し、量は確保されています。

【全国的な社会情勢】

全国には、平成25年度末現在で、約10万か所、面積約12万haの都市公園が存在し、1人当りの都市公園面積は約10㎡/人に達します。

また、公園の設置から30年以上が経過したものが約4割、令和15年度末には約7割に達する見込みです（図 2-19）。

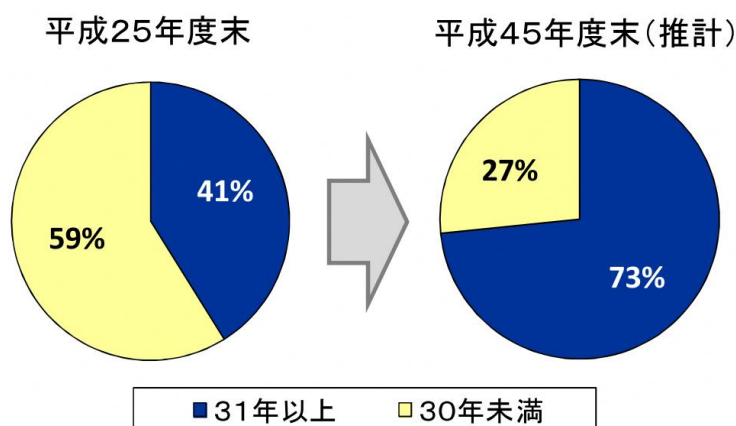


図 2-19 都市公園等の設置経過年数

出典：国土交通省「新たなステージに向けた緑とオープンスペース政策の展開について」

【本市の状況】

本市には、令和2年度末現在、1,146か所、面積965haの都市公園が存在します。1人当りの都市公園面積は9.82㎡/人に達し、首都圏の政令指定都市の中では、最も上位であり、ある程度の量は確保されています。

また、公園の設置から30年以上が経過したものは半数以上あり、多くの施設で老朽化が進んでいる状況があります（図 2-20）。

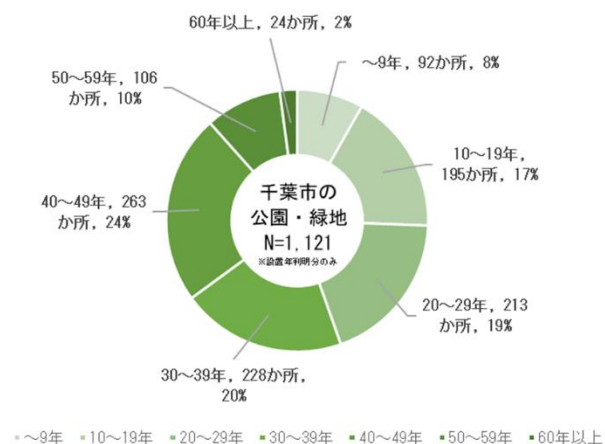


図 2-20 設置年からの経過年数別千葉市の公園・緑地数（令和元年度末時点）

2.1.5 交通

<公共交通>

- 全国的には、公共交通分担率は微増傾向だが、人口減少により公共交通の維持が難しくなる。
- 本市でも、公共交通分担率は微増傾向だが、東京区部や横浜市、川崎市と比較すると低い水準となっている。

【全国的な社会情勢】

人口減少の本格化に伴い、全国の多くの地域でバスなどの公共交通サービスの縮小や経営の悪化、運転者不足の深刻化などにより、地域の公共交通の維持・確保が厳しくなっています。一時減少傾向を見せていた公共交通分担率は、平成17年以降増加傾向に転じ、平日・休日ともに平成17年から平成27年にかけて公共交通分担率が2～3%程度増加しています（図 2-21）。

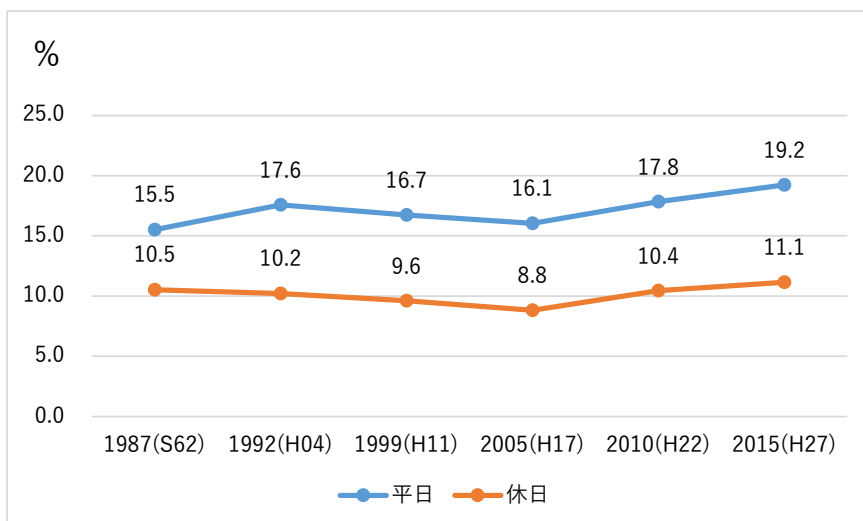


図 2-21 公共交通分担率の推移（全国）

出典：全国都市交通特性調査を基に作成

【本市の状況】

本市の平成27年公共交通分担率は平日で30.3%、休日で14.7%と全国を大きく上回っており、平成22年から平成27年の間に公共交通分担率が微増しています（図 2-22）。

しかしながら東京区部や横浜市、川崎市と比較すると、低い水準になっています。

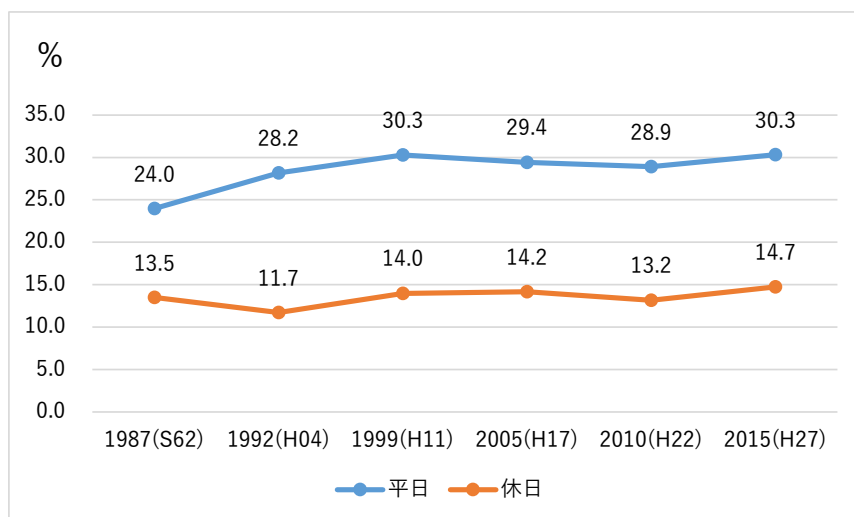


図 2-22 公共交通分担率の推移（千葉市）

出典：全国都市交通特性調査を基に作成

2.1.6 環境

<環境>

- 温室効果ガス排出量は近年減少傾向にあるが、温室効果ガスの一種である代替フロン^①の排出量は年々増加している。
- 本市でも平成19年度以降温室効果ガス排出量は減少傾向にあるが、対策を取らないと再び温室効果ガスが増加に転じると予想されている。

【全国的な社会情勢】

近年、国内外で深刻な気象災害が多発し、またIPCC（気候変動に関する政府間パネル）の報告書では、今後の地球温暖化に伴い、豪雨災害や猛暑のリスクがさらに高まる可能性を指摘しています。日本についても、地球温暖化の原因となる温室効果ガス排出量は近年減少していますが、内訳を見ると代替フロン（HFCs）の排出量は年々増加しています（図2-23）。

現在我が国が抱えている温室効果ガス排出削減や生物多様性の保全等の環境の課題は、地域経済の疲弊、技術革新への対応等の経済の課題、少子高齢化・人口減少や大規模災害対策等の社会の課題と相互に関連し、複雑化しています。また、SDGsやパリ協定の採択等、持続可能な社会に向けた国際的な潮流が強まっており、環境・経済・社会の統合的向上が求められています。平成30年に閣議決定された第五次環境基本計画では、環境・経済・社会の統合的向上を具体化するため、SDGsの考え方を活用しながら、環境政策を契機とした様々なイノベーションの創出を目指すとし、各地域がそれぞれの資源を活かし自立・分散型の社会を形成し、特性に応じて地域同士が補完し合い、支え合う「地域循環共生圏」の創造を基本的方向性としています（図2-24）。

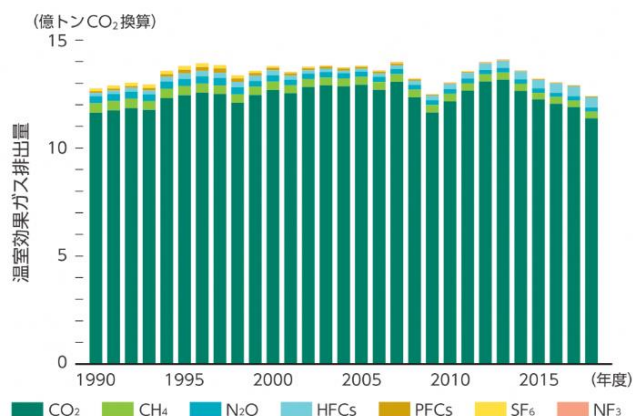


図2-23 日本の温室効果ガス排出量

出典：環境省「令和2年版環境・循環型社会・生物多様性白書」

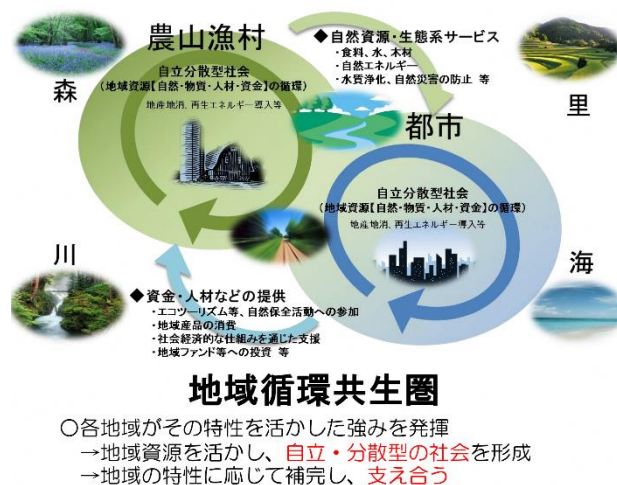


図2-24 第五次環境基本計画の基本的方向性

出典：環境省「第五次環境基本計画」

【本市の動向】

本市では、平成19年以降温室効果ガス排出量が減少していますが、このまま対策を取らない場合には再び温室効果ガス排出量が増加に転じると予測されています（図 2-25）。

パリ協定の採択や、地球温暖化対策計画の閣議決定を踏まえ、本市においても脱炭素社会の実現に向けて「千葉市地球温暖化対策実行計画改定版」（計画年度：平成28年～令和12年）が策定され、再生可能エネルギーの導入や水素エネルギーの利活用などの各種取組みが進められています。

また、現在策定中の千葉市次期環境基本計画では、環境省の第五次環境基本計画と同様、SDGsの考え方を取り入れながら、環境・経済・社会の三側面の統合的向上を目指す基本的考え方を採用する予定です。本市の目指す環境都市の基本的目標として、地球温暖化対策や循環型社会の構築のほか、自然との調和・共生、健やかで快適に暮らし続けられる環境の保全、様々な主体が積極的に環境の保全・創造に取り組む体制構築などを掲げています。

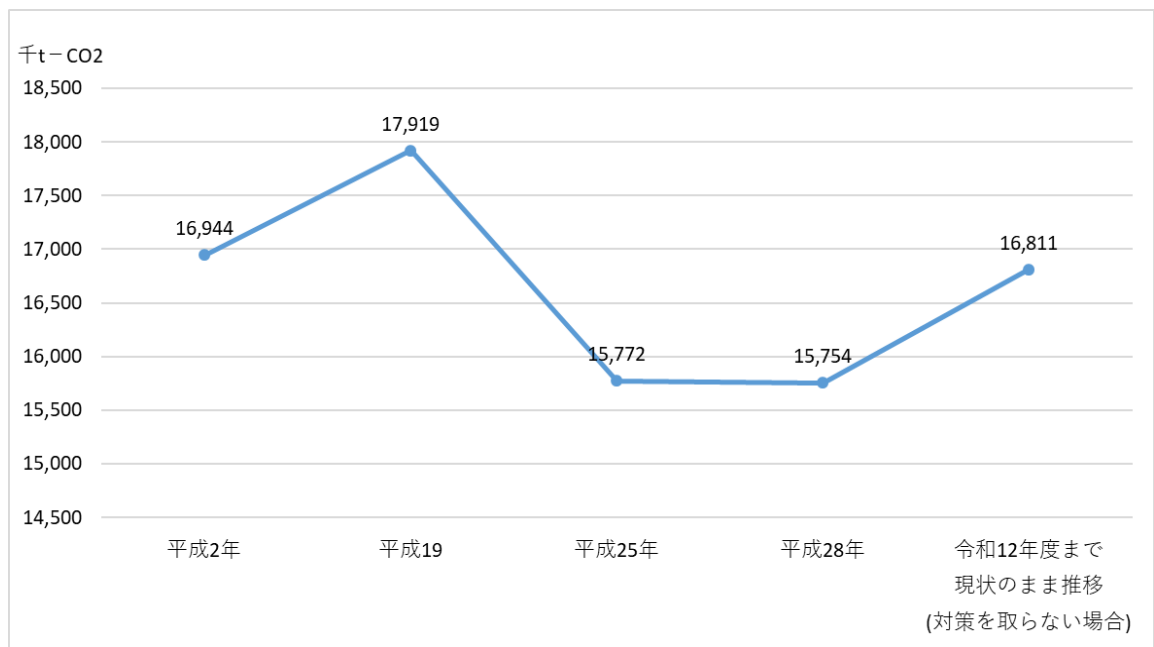


図 2-25 千葉市の温室効果ガス排出量

<SDGsの取組み>

- 平成27年に国連で21世紀の世界が抱える課題の解決を包括的に掲げたSDGsが採択された。
- 本市でも、SDGsの17のゴールに基づき、様々な具体的取組みを展開している。

【世界的・全国的な社会情勢】

SDGsとは、平成27年9月の国連サミットで採択された「持続可能な開発のための2030アジェンダ」において記載された令和12年までに持続可能でよりよい世界を目指す国際目標です。貧困や飢餓といった問題から、働きがいや経済成長、気候変動に至るまで、21世紀の世界が抱える課題を包括的に捉えた17のゴール・169のターゲットから構成され、地球上の「誰一人取り残さない (leave no one behind)」ことを誓っています。SDGsは発展途上国のみならず、先進国自身が取り組むユニバーサル (普遍的) なものであり、日本でも積極的に取り組まれています。



<参考> 「SDGsの17の目標」(出典：国際連合広報センター)

【本市の状況】

本市でも、地球規模で直面している様々な課題を、市民、団体、企業、大学、行政などの様々な主体が共有し、将来世代へ持続可能な社会を繋いでいくための取組みを行っています。気候危機に立ち向かう行動を進めていくことを目的として千葉市気候危機行動宣言を発出するなど、SDGsの17のゴールに基づいた様々な具体的取組みを行っています。

<本市での取組み例>

- SDGs目標1：千葉市貧困対策アクションプランの推進・千葉市の子どもの貧困対策
- SDGs目標2：地産地消の推進
- SDGs目標3：受動喫煙対策・禁煙支援・千葉市の感染症の予防に関する情報
- SDGs目標4：外国人児童生徒指導の充実
- SDGs目標5：男女共同参画の取組み
- SDGs目標6：千葉市水道局の水質管理の取組み・下水道につなぎましょう・浄化センターへようこそ
- SDGs目標7：再生可能エネルギー等の導入
- SDGs目標8：千葉市内で起業を目指す方々への支援メニュー・千葉市「食のブランド化」推進事業
- SDGs目標9：国家戦略特区
- SDGs目標10：千葉市バリアフリー基本構想
- SDGs目標11：災害に強いまちづくり政策パッケージ
- SDGs目標12：食品ロスの削減・千葉市「食のブランド化」推進事業 (再掲)
- SDGs目標13：地球温暖化対策・千葉市気候危機行動宣言
- SDGs目標14：水環境の保全・浄化センターへようこそ (再掲)
- SDGs目標15：生物多様性の保全
- SDGs目標16：平和都市 千葉市へようこそ
- SDGs目標17：地域運営委員会・ちばばら (千葉市ボランティア情報)・ちばレポ (ちば市民協働レポート)・大学連携

2.1.7 防災

<多発する自然災害>

- 全国的に、自然災害は頻発化、広域化、激甚化している。
- 本市でも、近年、風水害など多様で甚大な被害が発生しており、首都直下型地震等の災害リスクも高い。

【全国的な社会情勢】

地球温暖化による気候変動の影響等を受け、自然災害の頻発化、広域化、激甚化が進行しています。内閣府の防災白書によれば、国内における地震、豪雨、台風等の自然災害は各地で頻発しており、平成28年熊本地震、平成29年日本海側を中心とした大雪被害、平成30年7月西日本を中心とした記録的な豪雨、令和元年9月関東地方を中心とした台風15号、同年10月関東地方から東北地方を中心とした大雨及び台風19号等により、多数の人的被害や建物被害が生じています。

これらの、洪水や土砂災害を引き起こす大雨や短時間強雨の回数も増加しています。大雨について、日降水量が200mm以上となる年間の日数を「1901（明治34）年から1930（昭和5）年」と「1990（平成2）年から2019（令和元）年」で比較すると、直近の30年間は約1.7倍の日数となっており、長期的に増加しています（図 2-26）。

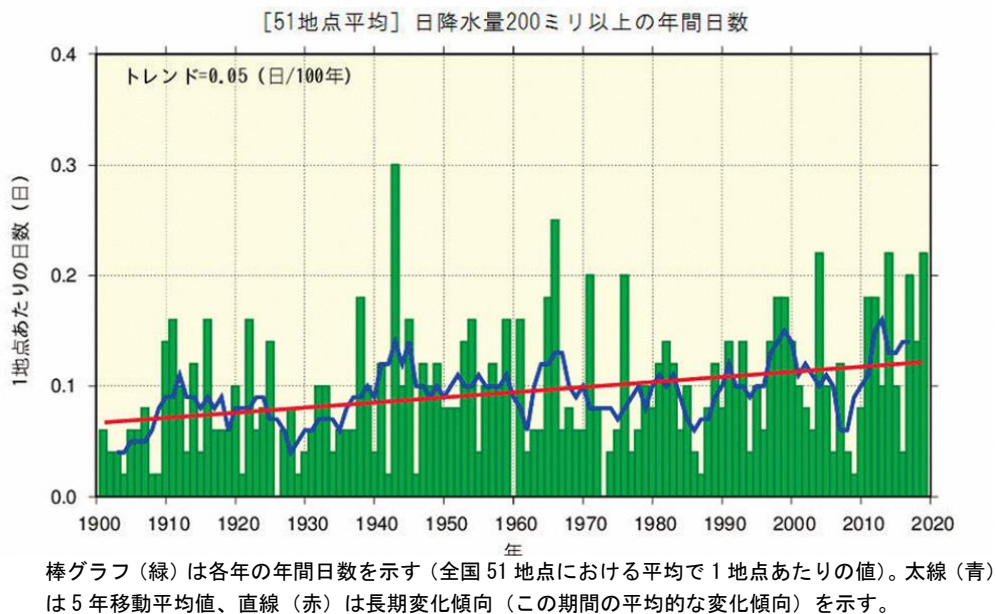


図 2-26 全国の日降水量 200 mm以上の年間日数の経年変化

出典：気象庁

【本市の状況】

本市では、今後予想される南海トラフ地震や日本海溝・千島海溝周辺海溝型地震、首都直下地震に対する発生の切迫性が指摘されており、その被害は甚大なものと想定されています。特に本市を含む南関東地域でマグニチュード7クラスの地震が発生する確率は、今後30年間で70%程度と推測されており、その緊急性は極めて高い状況となっています。(図 2-27)。

また、令和元年台風15号・台風19号・10月25日大雨により、大規模長期停電、停電に伴う通信障害や断水、がけ崩れによる犠牲者の発生、広範囲にわたる冠水等、これまで本市が経験したことのない多様で甚大な被害が発生しました。(表 2-1)。

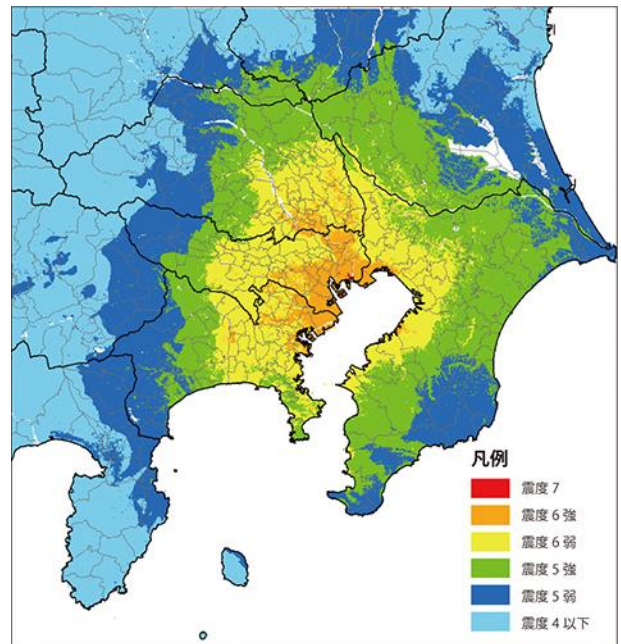


図 2-27 震度分布 (都心南部直下地震)

出典：内閣府「首都直下地震の被害想定と対策について (最終報告)」

表 2-1 近年の本市内の災害履歴

発生時期		災害 (被災状況)
年	月日	
平成29年	9月16日	台風18号 (住宅の一部損壊や倒木等が発生)
	10月22日	台風21号 (住宅の一部倒壊や停電、車両被害等が発生)
	10月30日	台風22号 (住宅の一部倒壊や道路の冠水、崖崩れ等が発生)
平成30年	7月3日	平成30年7月豪雨及び台風12号 (停電等が発生)
	8月8日	台風13号 (停電等が発生)
	9月28日	台風24号 (住宅の一部倒壊や浸水、停電、倒木等が発生)
令和元年	5月25日	千葉県北東部を震源とする地震 (震度4、負傷者等が発生)
	9月5日	台風15号 (重軽傷者が発生。また、住宅の全壊、半壊、一部倒壊や浸水、倒木などが多数発生。大規模かつ長期の停電が発生。)
	10月12日	台風19号および前線による大雨 (死者や重軽傷者が発生。また住宅の全壊、半壊、一部倒壊や浸水、倒木、道路の冠水等が多数発生。大規模かつ長期の停電が発生。)

出典：総務省消防庁災害情報一覧掲載の災害 (本市内の被災履歴抜粋)

2.1.8 エリアマネジメント

<エリアマネジメント>

- 全国的に、まちづくりに取り組む都市再生推進法人の指定は徐々に増加している。
- 本市は、指定事例はまだないが、民間によるまちづくりの取組みが進みつつある。

【国内の社会情勢】

人口減少社会を背景に新規開発が少なくなる中、都市空間の形成には、整備した施設を有効に活用する視点が重要となっています。これからのまちづくりは協創の時代の都市づくりとして、積極的に地域特性を重視し、地域価値を高めるまちづくりや、市民に身近なまちづくりが重要となるため、土地権利者、開発事業者、住民などがつくる社会的組織の

必要性が認識されつつありますが、その組織を設立し、運営してゆくためのノウハウが十分ではありません。まちづくりに関する取組みは、これまで行政が中心となって推進してきたところですが、まちづくり会社やNPO等の民間組織がまちづくりに積極的に取り組む事例が増加しています。都市再生特別措置法に基づき、まちづくりの新たな担い手として、市町村が指定する都市再生推進法人の指定は徐々に増加しています（図 2-28）。

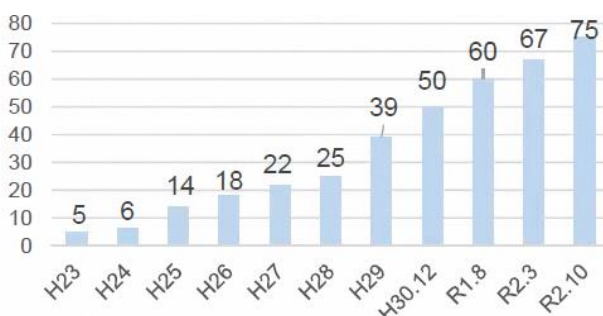


図 2-28 都市再生推進法人の指定状況

出典：国土交通省 HP

【本市の状況】

本市では、都市再生推進法人に指定しているまちづくり団体はまだありません。しかし、市内で活動するNPO法人のうち、まちづくりの推進を図る活動に取り組む団体は80団体にもものぼり、まちづくりの取組みが進みつつあります。（図 2-29）。

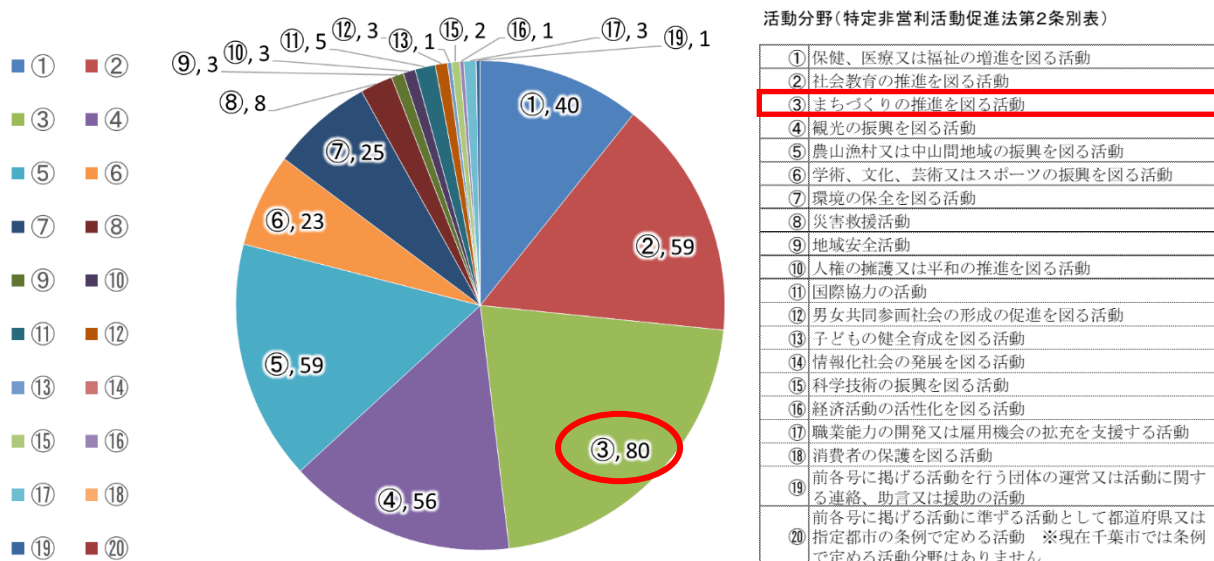


図 2-29 全ての事務所が市内に所在する NPO 法人（令和 3 年 3 月時点）

2.1.9 市民生活の変化

<テクノロジーの進化によるライフスタイルの変化>

- キャッシュレス決済の普及などのライフスタイルが変化している。
- 本市においては、全国平均よりもキャッシュレス化が普及している。

【国内の社会情勢】

ICTの進展とスマートフォンの普及に伴い、多くの人にとってインターネットがより身近な存在となったことから、ネットを介したやりとりや、キャッシュレス決済が普及するなど、ライフスタイルの変化が見られます(図 2-30)。また、キャッシュレス決済の普及により、利用者の利便性向上とともに、消費ビッグデータ活用による地域のマーケティング強化による地域経済活性化、企業誘致促進などさらなる展開が期待されます。

平成30年に行われた全国家計構造調査では、消費支出のうち、現金を除く購入形態(クレジットカード、掛買い、月賦、電子マネー)の割合は27%となっています(図 2-31)。

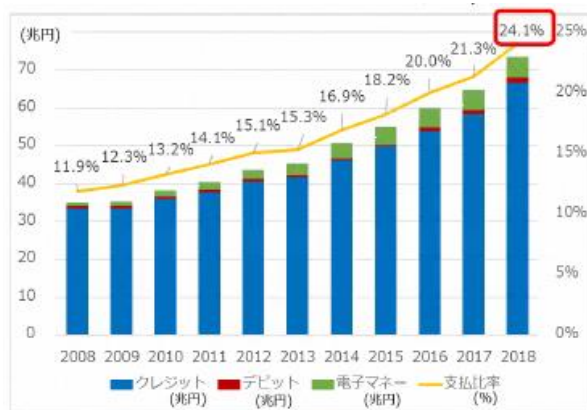


図 2-30 全国のキャッシュレス支払額及び比率の推移
出典：内閣府国民経済計算年報 民間最終消費支出：名目

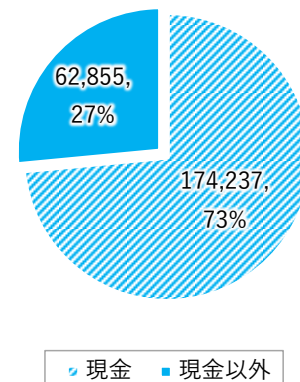


図 2-31 全国の消費支出の購入形態
出典：総務省「平成30年全国家計構造調査」

【本市の状況】

平成30年に行われた全国家計構造調査では、消費支出のうち、現金を除く購入形態(クレジットカード、掛買い、月賦、電子マネー)の割合は33%となっています(図 2-32)。

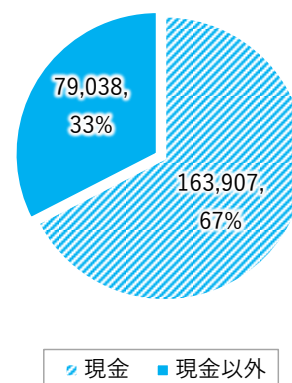


図 2-32 千葉市の消費支出の購入形態
出典：総務省「平成30年全国家計構造調査」

<新型コロナウイルス感染症（COVID-19）の感染拡大>

- 全国的に、コロナ禍を契機に、テレワークの浸透等による社会の変容が進行している。
- コロナ禍において、本市からの東京都への転出が大幅に減少している。
- 本市において、市内企業の約4割でテレワークの実施や実施希望がある。
- 本市と連携協定を締結している企業の従業員を対象としたアンケートでは、約8割がコロナ禍を契機に働き方を変えたいという希望を持っている。
- 「コロナ禍での借りて住みたい街ランキング」では、千葉駅が4位と、東京都心からの郊外化志向の高まりがうかがえる。

【世界、国内の社会情勢】

令和2年度から、新型コロナウイルス感染症（COVID-19）感染拡大が続き、収束の見通しが立たない状況です。また、これを契機に、働き方の面では、企業におけるテレワーク、ローテーション勤務、時差出勤、自転車通勤の積極的な活用等の取組みが促され、教育現場では遠隔教育などICT等を活用したリモート・サービスへのニーズの高さが改めて浮き彫りとなりました。業務の生産性向上や市場の変化への迅速な適用を図るうえでも、デジタルトランスフォーメーション（デジタル技術による業務やビジネスの変革）は欠かせず、社会の様々な分野で急速に変化しました。国土交通省国土政策局が実施した企業向けアンケート（令和2年11月）では、東京所在の企業の約8割（令和2年8月時点）がテレワークを実施しており、そのうち利用日数の割合が3割以上の企業が約6割でした（図 2-33）。また、アンケートによると企業の約7割が、新型コロナウイルス感染拡大の終息後もテレワークの利用の継続（拡大・維持）を希望しており、今後も社会全体でテレワークの拡大に伴う社会変容が想定されます（図 2-34）。

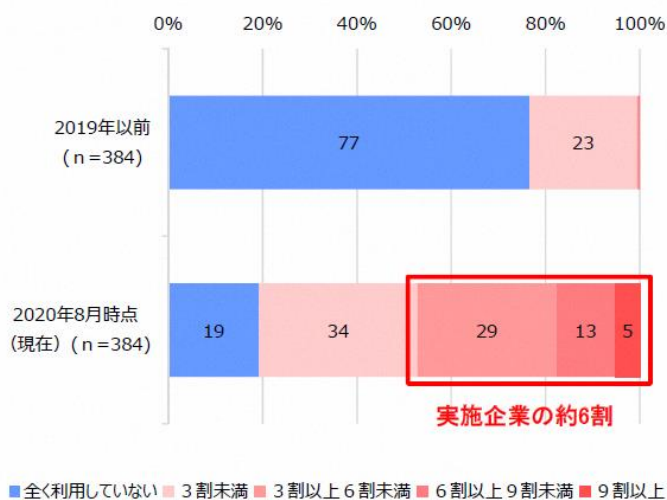


図 2-33 テレワークの実施状況

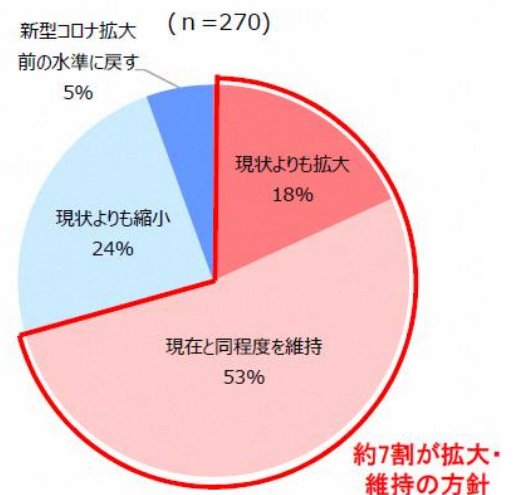


図 2-34 テレワークの継続意向

出典：国土政策局「企業等の東京一極集中に係る基本調査（企業向けアンケート（令和2年11月速報）」

新型コロナウイルス感染症の感染拡大が生じた令和2年における東京都と他道府県との移動状況を見ると、東京都からの転出超過は、埼玉県、千葉県、神奈川県との隣接3県でその多くを占めています（図 2-35）。

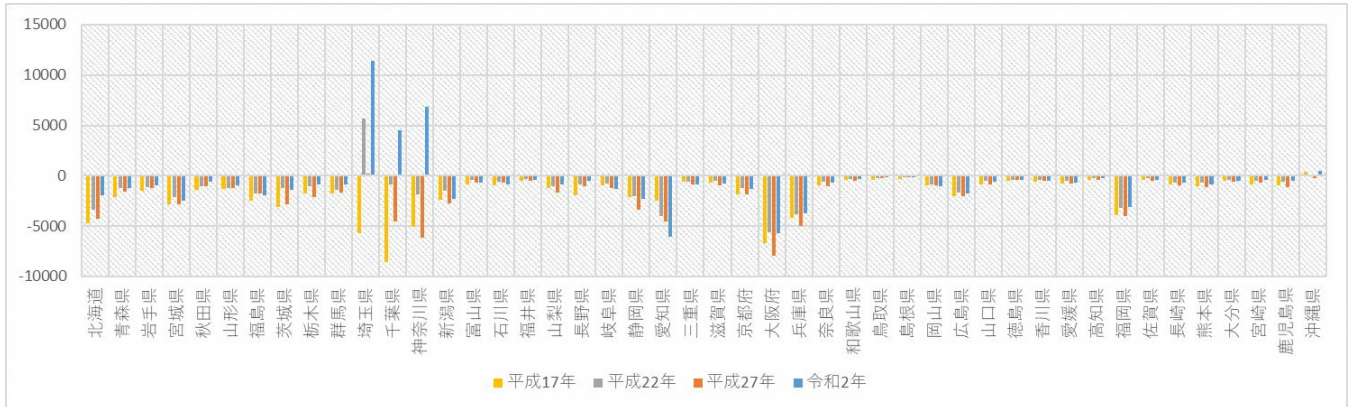


図 2-35 東京都の転入超過数

出典：総務省「住民基本台帳人口移動報告」をもとに作成

【本市の状況】

本市に本社を置く企業及び事業所を置く企業を対象に、令和2年7月に実施したアンケートでは、テレワークへの取り組み状況として、以前から実施している、新たに実施をはじめた又は今後実施したいという回答が39.2%にのびました（図 2-36）。

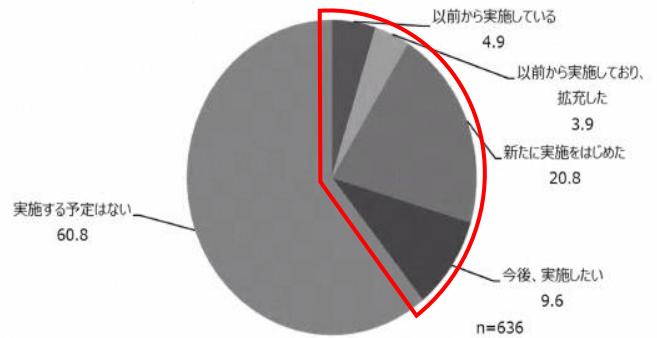


図 2-36 テレワークへの取り組み状況

新型コロナウイルス感染症の感染拡大が生じた令和2年における東京都と本市では、これまで大幅な転出超でしたが、大幅に減少しています。また、これまで東京都へ転出超過だった首都圏他政令市は、転入超過となっています（図 2-37）。

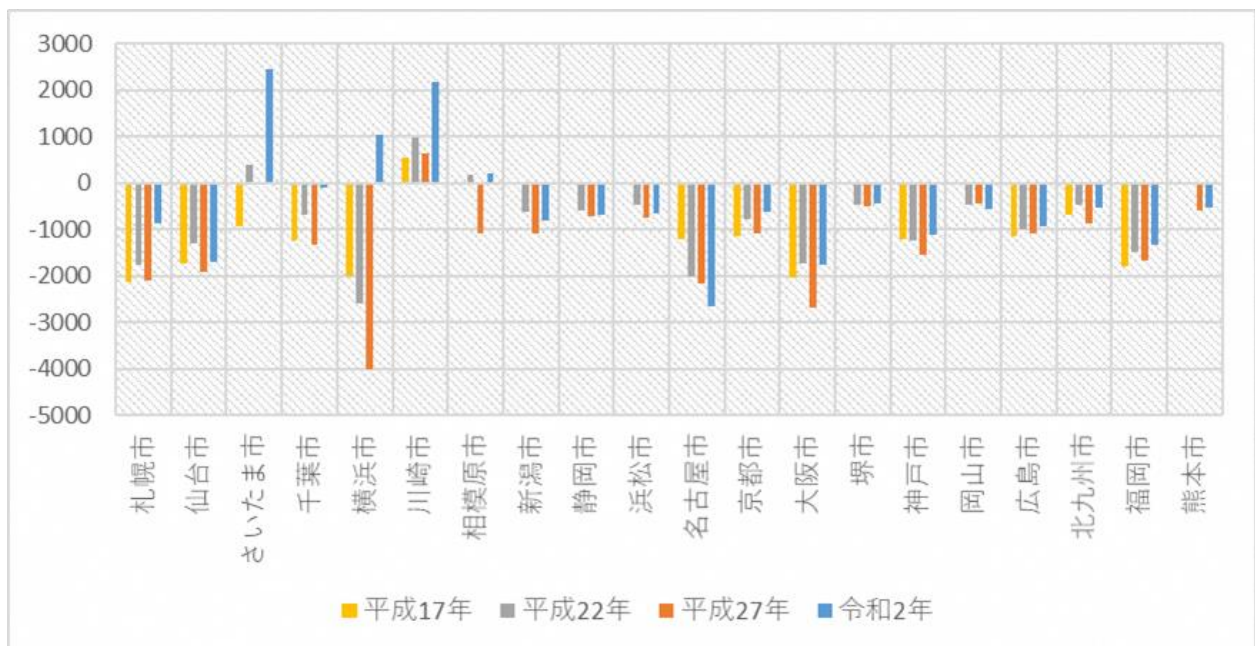


図 2-37 東京都の転入超過数

出典：総務省「住民基本台帳人口移動報告」をもとに作成

【参考】本市と連携協定を締結している企業の従業員へのアンケート（令和2年9月）

本市と連携協定している企業の協力をいただき、新型コロナウイルス感染症に伴う働き方や住まい方に関するアンケートを実施しました。

新型コロナウイルス感染症の拡大をきっかけとして今の生活を変えたいと思った人は回答者全体の約75%であり（図 2-38）、変えたいと思った内容としては、「勤務時間帯」や「勤務先の場所」、「通勤の交通手段」、「居住地」の回答が多い結果となりました（図 2-39）。

テレワークの実施状況として、約8割の人がテレワークを経験済みですが、テレワークの経験がある人で、今後も継続したいと思っている人は、テレワークの経験がない人等に比べて、転居に関心を持っている人が多いことがわかりました（図 2-40）。

また、住まいを選ぶ際の居住エリアのイメージは、東京近郊で交通にそれほど不便さを感じず、自然がそこそこ多い地域を選ぶ人が5割超となりました（図 2-41）。

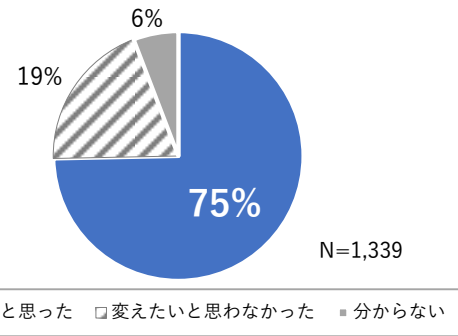


図 2-38 働き方や暮らし方を変えたい人の割合

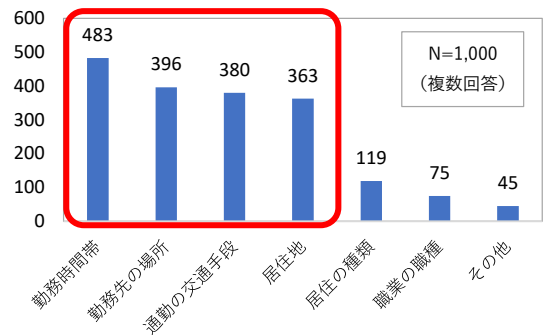


図 2-39 コロナをきっかけとして変えたいと思った暮らしの内容

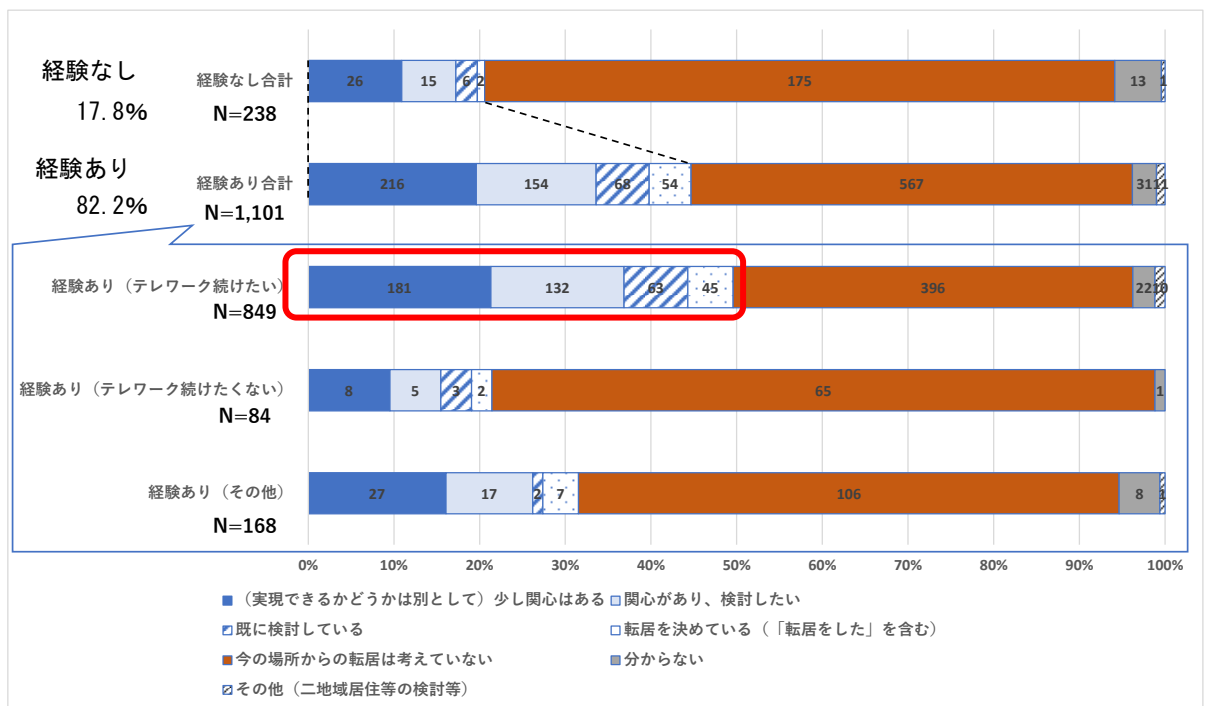


図 2-40 コロナをきっかけとして転居に関心を持っている人の割合

選択肢	回答数
東京都心（JR山手線内及びその周辺）	107
JR山手線外の都内or都内近接地で交通は便利だが、自然が少ない地域	172
東京近郊で交通にそれほど不便さを感じず、自然がそこそこ多い地域	698
上記以外の関東地方で交通に不便を感じるが、自然が充実している地域	249
地方で、自然豊かな地域	113
総計	1,339

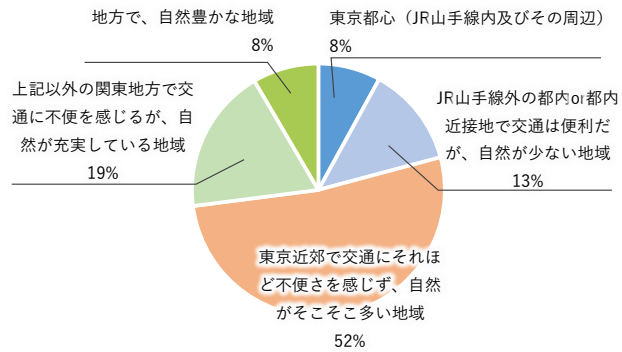


図 2-41 住まいを選ぶ際の居住エリアのイメージ

また、令和2年9月に民間企業が発表した「コロナ禍での借りて住みたい街ランキング」の首都圏版では、ここ数年1位だった「池袋」を抑えて「本厚木」がトップで千葉駅が4位になり、郊外のターミナル駅で駅勢圏が比較的広く、生活利便性がある程度担保できそうなエリアに人気が集まりました（表 2-2）。

表 2-2 LIFULL HOME'S コロナ禍での借りて住みたい街（駅）ランキング

順位	前回比	駅名（代表的な沿線名）	都道府県
1位	3位アップ↑	本厚木（小田急小田原線）	神奈川県
2位	キープ→	葛西（東京メトロ東西線）	東京都
3位	2位アップ↑	大宮（JR東北新幹線ほか）	埼玉県
4位	10位アップ↑	千葉（JR総武線ほか）	千葉県
5位	4位ダウン↓	池袋（JR山手線ほか）	東京都
6位	14位アップ↑	西川口（JR京浜東北・根岸線）	埼玉県
7位	6位アップ↑	高円寺（JR中央線ほか）	東京都
8位	3位アップ↑	蕨（JR京浜東北・根岸線）	埼玉県
9位	2位ダウン↓	八王子（JR横浜線ほか）	東京都
10位	12位アップ↑	町田（JR横浜線ほか）	東京都
11位	5位ダウン↓	三軒茶屋（東急田園都市線ほか）	東京都
12位	9位ダウン↓	川崎（JR東海道本線ほか）	神奈川県
13位	8位アップ↑	船橋（JR総武線ほか）	千葉県
14位	2位アップ↑	柏（JR常磐線ほか）	千葉県
15位	2位アップ↑	三鷹（JR中央線ほか）	東京都
16位	8位ダウン↓	荻窪（JR中央線ほか）	東京都
17位	2位アップ↑	小岩（JR総武線）	東京都
18位	キープ→	新小岩（JR総武線ほか）	東京都
19位	13位アップ↑	川口（JR京浜東北・根岸線）	埼玉県
20位	14位アップ↑	津田沼（JR総武線ほか）	千葉県
21位	12位ダウン↓	吉祥寺（JR中央線ほか）	東京都
22位	10位ダウン↓	中野（JR中央線ほか）	東京都
23位	23位アップ↑	立川（JR南武線ほか）	東京都
24位	14位ダウン↓	北千住（JR常磐線ほか）	東京都
25位	1位ダウン↓	綾瀬（JR常磐線ほか）	東京都
26位	18位アップ↑	八潮（つくばエクスプレス）	埼玉県
27位	13位アップ↑	平塚（JR東海道本線ほか）	神奈川県
28位	5位ダウン↓	大井町（JR京浜東北・根岸線ほか）	東京都
29位	33位アップ↑	橋本（JR横浜線ほか）	神奈川県
30位	15位ダウン↓	浦安（東京メトロ東西線）	千葉県

出典：不動産・住宅情報サイト『LIFULL HOME'S』調べ

対象期間：令和2年4月1日～令和2年8月18日

対象者：LIFULL HOME'Sユーザー東京都、神奈川県、千葉県、埼玉県を対象とした

集計方法：LIFULL HOME'Sに掲載された賃貸物件のうち、問合せの多かった駅名をそれぞれ集計

2.2 関連する法整備・諸計画の動向

現行区域マスタープラン（平成28年2月）策定以降に、整備された法律や制度改正、計画等のうち、特に本見直し基本方針と関連性が高いものを以下のとおり整理します。

2.2.1 関連する法整備

各種法の制定内容、改正内容等を踏まえて、本見直し基本方針に反映すべきポイントを以下に整理します。

<空き地・空き家>

近年、全国的に増加している空き地・空き家、所有者不明土地によって生じる都市の課題に対応するため、都市再生特別措置法等の一部を改正する法律（平成30年7月施行）や所有者不明土地の利用の円滑化等に関する特別措置法（令和元年6月施行）が制定されました。これらの法整備により、空き地・空き家を地域のまちづくりのなかで活用できる制度や、所有者不明の土地を円滑に利用する仕組みなどが構築されました。

(1) 都市再生特別措置法等の一部を改正する法律（平成30年7月施行）

人口減少社会を迎え、地方都市をはじめ多くの都市において、空き地・空き家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」が進行しており、生活利便性の低下、治安・景観の悪化、地域の魅力が失われる等の支障が生じています。この課題に対応するため、都市のスポンジ化対策や都市の遊休空間の活用による安全性・利便性の向上の観点で関係法律の一括改正が行われ、必要な施策が総合的に講じられました。

(2) 所有者不明土地の利用の円滑化等に関する特別措置法（令和元年6月施行）

社会経済情勢の変化に伴い所有者不明土地が増加していることに鑑み、所有者不明土地の利用の円滑化及び土地の所有者の効果的な探索を図るため、国土交通大臣及び法務大臣が基本方針を定めるとともに、地域福利増進事業の実施のための措置、所有者不明土地の収用又は使用に関する土地収用法の特例、土地の所有者等に関する情報の利用及び提供その他の特別の措置が創設されました。

<緑と水辺>

近年、市街化区域内農地は年々減少傾向にあり、さらに、これまで生産緑地地区の保全に寄与していた30年の営農義務の期間が終わろうとしています。また、高度成長期以降に一斉に整備が進んだ都市公園は、設置から30年以上経過したものが平成25年時点で約4割にのぼっているなど、老朽化が進展しています。このような社会情勢を受け、都市緑地法等の一部を改正する法律（平成29年6月施行）や、都市農地の貸借の円滑化に関する法律（平成30年9月施行）が制定されました。これらの法整備により、生産緑地地区解除のための買取りの申出を延期させることができる制度「特定生産緑地地区制度」の創設や、生産緑地地区の面積要件の緩和（一律500㎡から条例で300㎡まで引き下げ）、農地を都市の緑として、緑と水辺のまちづくりプラン（緑の基本計画）に位置づけること、生産緑地地区も含め都市農地の貸借の円滑化を図る制度（農業の維持や市民農園としての活用、防災協力農地の確保等へつながる）等が創設されました。都市公園においては、民間事業者による収益施設の設置と併せて公園リニューアルを実施する、公共還元型の収益施設の設置管理制度等が創設されました。

(3) 都市緑地法等の一部を改正する法律（平成29年6月施行）

公園、緑地等のオープンスペースは、良好な景観や環境、賑わいの創出等、潤いのある豊かな都市をつくるうえで欠かせないものです。様々な役割を担っている都市の緑空間を、民間の知恵や活力をできる限り活かしながら保全・活用していくため、都市公園の再生・活性化や緑地・広場の創出、都市農地の保全・活用の観点で関係法律の一括改正が行われ、必要な施策が総合的に講じられました。

(4) 都市農地の貸借の円滑化に関する法律（平成30年9月施行）

都市農業は、都市住民に地元産の新鮮な野菜などを供給するだけでなく、防災空間や緑地空間など多様な機能を有しています。農業従事者の減少・高齢化が進展する中、これらの機能を発揮させていくため、貸借により都市農地を有効活用するための制度が創設されました。

<公共交通>

人口減少の本格化に伴い、全国の多くの地域でバスなどの公共交通サービスの縮小や経営の悪化、運転者不足の深刻化などにより、地域の公共交通の維持・確保が厳しくなっています。これらの課題に対応するため、持続可能な運送サービスの提供の確保に資する取組みを推進するための地域公共交通の活性化及び再生に関する法律等の一部を改正する法律案（令和2年11月施行）が制定されました。この法整備により、地方公共団体による「地域公共交通計画」の作成が可能となり、また地域の移動ニーズにきめ細かく対応できるメニューが充実しました。

(5) 持続可能な運送サービスの提供の確保に資する取組みを推進するための地域公共交通の活性化及び再生に関する法律等の一部を改正する法律（令和2年11月施行）

地域の移動手段の確保・充実のため、地方公共団体主導で公共交通サービスを改善し、地域の輸送資源を総動員する取組みを推進することを目的に制定されました。

地域が自らデザインする地域の交通として、地方公共団体による地域公共交通計画作成、輸送資源の総動員による移動手段の確保や既存の公共交通サービスの改善の徹底を図るためのメニューが拡充されました。

<環境>

近年、気温の上昇、大雨の頻度の増加など、気候変動の影響が著しいですが、これまで我が国においては、地球温暖化対策推進法の下で、温室効果ガスの排出削減対策（緩和策）を進めてきました。しかし、気候変動の影響による被害を防止・軽減する適応策は法的に位置付けられておらず、気候変動適応法（平成30年6月制定）が新たに制定されました。法整備により、地方公共団体が、政府が作成した気候変動適応計画を勘案した地域気候変動適応計画を策定するなど、国と自治体が連携して、気候変動に対応していく仕組みが構築されました。

(6) 気候変動適応法の制定（平成30年6月制定）

気候変動適応法は、近年の気温の上昇、大雨の頻度の増加や、農作物の品質低下、動植物の分布域の変化、熱中症リスクの増加などの状況を踏まえ、気候変動への適応を初めて法的に位置付け、これを推進するための措置を講じようとするものです。なお、現在全国各地で問題を引き起こしている気候変動は、一過性のものではなく、今後さらに、長期にわたり拡大するおそれがあります。

そこで、気候変動に対処し、国民の生命・財産を将来にわたって守り、経済・社会の持続可能な発展を図るためには、温室効果ガスの長期大幅削減に全力で取り組むことはもちろん、現在生じており、また将来予測される被害の防止・軽減等を図る気候変動への適応に、多様な関係者の連携・協働の下、一丸となって取り組むことが一層重要となっています。

法整備により、政府が作成した気候変動適応計画を勘案した、地域気候変動適応計画を策定するなど、国と自治体が連携して、気候変動に対応していく仕組みが構築されました。

<防災>

頻発・激甚化する自然災害に対応するとともに、まちなかにおける賑わいを創出し、安全で魅力的なまちづくりの推進を図るため、都市再生特別措置法等の一部を改正する法律が、平成28年9月と令和2年9月にそれぞれ制定されました。これらの法整備により、大規模な地震が発生した場合の滞在者等への安全の確保を図る計画の策定や、市街化調整区域の浸水ハザードエリア等における住宅等の開発許可の厳格化、立地適正化計画の中で防災対策を盛り込んだ「防災指針」の制度が創設されました。

(7) 都市再生特別措置法等の一部を改正する法律（平成28年9月施行）

グローバルな経済圏の中心となる大都市において、一層のビジネス・生活環境・防災機能の向上のため、大規模な地震が発生した場合の滞在者等への安全の確保を図る計画（都市再生安全確保計画）や、業務・行政機能等の継続に係るエネルギー供給計画の記載が可能となりました。

また、高度経済成長期の住宅団地の再生を図るため、市街地再開発事業を施行する場合に、各共有者を1人の組合員として扱い、2／3合意で事業推進が可能となりました。

(8) 都市再生特別措置法等の一部を改正する法律（令和2年9月施行）

頻発・激甚化する自然災害に対応するため、災害ハザードエリアにおける新規立地の抑制、移転の促進、防災まちづくりの推進の観点から総合的な対策を講じることが喫緊の課題となっています。併せて、駅前等のまちなかにおける歩行者空間の不足や、商店街のシャッター街化等が進んでいることから、多様な人々が集い、交流する「居心地が良く歩きたくなる」空間を形成し、都市の魅力を向上させることが必要であり、こうした課題に対応するため、安全かつ魅力的なまちづくりを推進するための施策が講じられました。

<魅力あるまちづくり>

居住誘導区域内における病院など日常生活に必要な施設の用途・容積率を緩和、官民一体で取り組む「居心地が良く歩きたくなる」空間の創出、まちなかエリアにおける駐車場出入口規制等の導入などの仕組みが構築されました。

(9) 都市再生特別措置法等の一部を改正する法律（令和2年9月施行）※再掲

頻発・激甚化する自然災害に対応するため、災害ハザードエリアにおける新規立地の抑制、移転の促進、防災まちづくりの推進の観点から総合的な対策を講じることが喫緊の課題となっています。併せて、駅前等のまちなかにおける歩行者空間の不足や、商店街のシャッター街化等が進んでいることから、多様な人々が集い、交流する「居心地が良く歩きたくなる」空間を形成し、都市の魅力を向上させることが必要であり、こうした課題に対応するため、安全かつ魅力的なまちづくりを推進するための施策が講じられました。

<エリアマネジメント>

都市の再生に必要な公共公益施設の整備等を重点的に実施すべき土地の区域のまちづくりを担う法人として市町村が指定する都市再生推進法人について、都市再生特別措置法等の一部を改正する法律が平成30年7月、令和2年2月にそれぞれ制定されました。これらの法整備により、イベント実施時などに都市再生推進法人が道路・公園の占用手続等の一括した対応が可能となり、また低未利用地の一時保有等の業務を追加するなど制度が拡充されています。

このほか、地域の活力の再生を総合的かつ効果的に推進するため、認定地域再生計画に基づく事業に対する特別の措置として地域来訪者等利便増進活動計画の作成及び地域の活力の再生を総合的かつ効果的に推進するため、地域再生エリアマネジメント負担金制度が設定されました。

(10) 都市再生特別措置法等の一部を改正する法律（平成30年7月施行）

都市再生推進法人は、街づくりに関する豊富な情報・ノウハウを有し、運営体制・人材等が整っている優良な街づくり団体に公的な位置づけを与え、あわせて支援措置を講ずることによりその積極的な活用を図る制度です。都市再生推進法人は、都市の再生に必要な公共公益施設の整備等を重点的に実施すべき土地の区域や立地適正化計画の区域において、都市開発事業、跡地等の管理等の様々な業務を行いますが、都市再生特別措置法等の一部を改正する法律（平成30年7月施行）により、業務に低未利用地の一時保有等が追加されました。

(11) 地域再生法の一部を改正する法律（平成30年6月施行）

地域再生エリアマネジメント負担金制度とは、3分の2以上の事業者の同意を要件として、市町村が、エリアマネジメント団体が実施する地域再生に資するエリアマネジメント活動に要する費用を、その受益の限度において活動区域内の受益者（事業者）から徴収し、これをエリアマネジメント団体に交付する官民連携の制度です。

2.2.2 国における関連計画の見直し

<人口>

第2期まち・ひと・しごと創生総合戦略（令和元年12月）の策定により、東京一極集中の是正に向けた取組みとして、地方への移住・定着の促進等や、まち・ひと・しごと創生の横断的な目標に基づく施策として、Society5.0の推進等が位置付けられました。

(1) 第2期まち・ひと・しごと創生総合戦略（令和元年12月策定）

まち・ひと・しごと創生法第8条に基づき、急速な人口減少・少子高齢化に歯止めをかけるため、5か年の目標や施策の基本的方向等をまとめた総合戦略です。

第1期の成果を踏まえて、第2期では、将来にわたって活力のある地域社会を実現するため、人口減少と東京への一極集中による課題として、地方における地域社会の担い手の減少に伴う地域経済の縮小、「まち」の活力が低下し、地域の魅力の低下や生活サービスの維持が困難になること、さらに巨大災害により大きな被害が生じる恐れがあること等に対応していくため、地域資源を最大限に活かし、地域に付加価値を持たせることで、魅力的な地域づくりを進めること等が示されています。

<住宅>

住生活基本計画（令和3年3月）の策定により、空き家の状況に応じた適切な管理・除却・利活用の一体的推進、頻発・激甚化する災害新ステージにおける安全な住宅・住宅地の形成と被災者の住まいの確保等、令和の時代に即した住宅政策が示されました。

(2) 住生活基本計画（令和3年3月策定）

住生活基本法第17条に基づき、住民の住生活の安定の確保及び向上の促進に関する基本的な計画です。

前計画（平成28年3月18日閣議決定）において、「今後の社会経済情勢の変化及び施策の効果に対する評価を踏まえて、おおむね5年後に見直し、所要の変更を行う」こととされていました。

新たな「住生活基本計画（全国計画）」（計画期間：令和3年度～令和12年度）について、令和3年に閣議決定されました。新たな「住生活基本計画」は、令和の新たな時代における住宅政策の目標を、「3つの視点」及び「8つの目標」として提示したものになっています。

社会環境の変化からの視点

- ・「新たな日常」やDX（デジタル・トランスフォーメーション）の進展等に対応した新しい住まい方の実現
- ・頻発・激甚化する災害新ステージにおける安全な住宅・住宅地の形成と被災者の住まいの確保

居住者・コミュニティからの視点

- ・子どもを産み育てやすい住まいの実現
- ・多様な世代が支え合い、高齢者が健康で安心して暮らせるコミュニティの形成とまちづくり
- ・住宅確保要配慮者が安心して暮らせるセーフティネット機能の整備

住宅ストック・産業からの視点

- ・脱炭素社会に向けた住宅循環システムの構築と良質な住宅ストックの形成
- ・空き家の状況に応じた適切な管理・除却・利活用の一体的推進
- ・居住者の利便性や豊かさを向上させる住生活産業の発展。

<都市農地>

都市農業振興基本計画（平成28年5月）の策定により、これまでの「宅地化すべきもの」とされてきた都市農地を、都市に「あるべきもの」とすることが明確に示されました。

(3) 都市農業振興基本計画（平成28年5月策定）

都市農業振興基本法第9条に基づき、これからの都市農業の持続的な振興を図るための施策の総合的かつ計画的な推進を図る基本的な計画です。主に都市農業の振興に関する施策についての基本的な方針、都市農業振興に関し政府が総合的かつ計画的に講ずべき施策等について定めた計画を定めています。

また、都市農地を農業政策、都市政策の双方から再評価し、これまでの「宅地化すべきもの」とされてきた都市農地を、都市に「あるべきもの」とすることを明確にしました。このうえで、「都市農業の多様な機能の発揮」を中心的な政策課題に据え、都市農業の振興に関する施策について、担い手確保、土地の確保、農業施策の本格展開などの基本的な方針について示されています。

<環境・市民生活の変化>

SDGsアクションプラン2021では、優先課題に対する取組みとして、テレワークの推進や、新型コロナウイルス感染症危機に対する取組み、持続可能で強靱なまちづくり、再生可能エネルギー・新エネルギー等の導入等が指針に示されました。

(4) SDGsアクションプラン2021（令和2年12月策定）

平成27年9月の国連で採択された2030アジェンダに基づき、令和3年度の日本政府のSDGsに関わる行動計画をまとめたアクションプランです。

コロナ禍による大きな変化に直面する中で、日本は新たな時代を見据え、未来を先取りする社会変革に取り組まねばならず、政府・企業・個人等それぞれの立場で変革への取組みを始めることが不可欠であり、SDGsの達成に向けて国内実施・国際協力を加速化し、国際社会に日本の取組みを共有・展開します。

特に『SDGsアクションプラン2021』では、SDGs実施指針の下、令和3年に実施する政府の具体的な取組みを盛り込み、以下を重点事項として取り組むこととしています。

- I. 感染症対策と次なる危機への備え
- II. よりよい復興に向けたビジネスとイノベーションを通じた成長戦略
- III. SDGsを原動力とした地方創生、経済と環境の好循環の創出
- IV. 一人ひとりの可能性の発揮と絆の強化を通じた行動の加速

<防災>

急激な人口減少、巨大災害の切迫等、国土に係る状況の大きな変化に対応した、平成27年から概ね10年間の国土づくりの方向性を定めた国土形成計画（全国計画）に基づき、国土形成計画（首都圏広域地方計画）（平成28年3月）が策定されたことにより、首都圏の国際競争力の強化、巨大災害にも対応できる強靱な首都圏の構築やグリーンインフラの取組みの推進等が位置付けられました。

また、国土強靱化基本計画（平成30年12月）の改定により、事前防災として、事前復興計画の策定や、所有者不明土地への対応等が掲げられました。

(5) 国土形成計画（首都圏広域地方計画）（平成28年3月策定）

国土形成計画（全国計画）は、国土形成計画法第6条に基づき、国土の利用、整備、保全を推進するための総合的かつ基本的な計画です。全国計画では、新しい国土の基本構想である「対流促進型国土」の形成を目指すこととし、それを踏まえ、全国8ブロックごとに、概ね10年間の国土づくりの戦略を定めています。

国土形成計画（首都圏広域地方計画）は、国土形成計画法第9条の規定に基づき、首都圏広域地方計画協議会における協議等を経て、決定・公表されました。首都圏の国際競争力の強化、巨大災害にも対応できる強靱な首都圏の構築、広域首都圏に存在する観光資源を生かしたインバウンドの拡大の3つを基本方針とし、安全・安心を土台に洗練された対流型首都圏の構築を目指すことが掲げられています。

(6) 国土強靱化基本計画（平成30年12月改定）

国土強靱化基本法第10条に基づき、国土強靱化に係る国の計画等の指針となる計画です。

国土強靱化に係る国の計画等の指針となるべきものであり、とりわけ、住宅・都市分野においては、耐震化（防災拠点、住宅・学校、文化財）及び、「コンパクト+ネットワーク」の対流による東京一極集中の是正等が、また、土地利用（国土利用）分野においては、災害リスクの高い場所への人口集中の緩和によるリスクの分散、復興まちづくりの事前の準備等が、推進方針として掲げられています。

2.2.3 千葉市の関連計画の見直し

(1) 千葉市都市計画マスタープラン（平成28年3月改定）

都市計画法第18条の2に基づき、当該市町村の都市計画に関する基本的な方針として策定しました。

都市づくりの基本的な方針として、千葉市新基本計画（平成24年3月）で示した集約型都市構造を目指すことを基本に、「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～」という都市づくりの理念のもと、2つの都市づくりの目標と、施策の方向性を示す6つの都市づくりの柱を定めています。

【都市づくりの目標】

- I 周辺都市をけん引する、自立した都市、千葉市
- II 多様な年齢層が暮らしやすいまち、千葉市

【都市づくりの柱】

- 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
- 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
- 3 活力ある産業集積、農業振興
- 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
- 5 自然と共生した生活環境の確保
- 6 安全、安心で持続可能な都市

(2) 千葉市住生活基本計画（平成29年7月改定）

住生活基本法の趣旨に基づき、住民の住生活の安定の確保及び向上の促進に関する基本的な計画として策定しました。

空き家（既存の住宅資源）を活用した多世代共生型の地域社会の構築や人口流入と定住の促進に向けたこれからの住宅政策を重要課題とし、住生活を支える豊かな地域社会の実現、良質な住宅ストックの形成、良好な居住環境の形成、住宅市場を通じた良質で多様な住宅の供給、住宅セーフティネットの構築、地域特性に応じた施策の展開を基本方針とし、住宅の耐震診断や耐震改修補助制度、地域再生支援事業や分譲マンション合意形成支援制度を定めています。

(3) 千葉市国土強靱化地域計画（平成30年3月策定）

国土強靱化基本法第13条に基づき、国土強靱化に関する施策の総合的かつ計画的な推進を図る基本的な計画として策定しました。

大規模な自然災害が発生しても機能不全に陥ることなく、迅速な復旧・復興が可能な都市を構築するため、あらかじめリスクシナリオを設定し、脆弱性を分析・評価するとともに、リスクシナリオへの対応方策として、民間建築物や電力供給ネットワークの耐震化、緊急輸送道路の確保、地域における災害対応力の向上等を定めています。

(4) 千葉市経済成長アクションプラン（平成30年3月策定）

「千葉市新基本計画（平成24年3月策定）」（計画期間：平成24～令和3年度）の実現に向け策定した、「第3次実施計画」（計画期間：平成30～令和2年度）に対応し、経済部門における部門計画とし

て策定しました。

本市の経済成長を目指すうえで重点的に取り組む施策と、各施策の事業展開の方向性について、より具体的に示すことにより、各年度の事業遂行に際して本市経済部門の持つ資源をその方向性に向けて集中し、事業を効果的に実施していくための基本的な考え方等を定めています。

(5) 千葉市空家等対策計画（平成30年7月策定）

空家等対策の推進に関する特別措置法第6条に基づき、空家等に関する対策を総合的かつ計画的に実施するための計画として策定しました。

空家等の発生や増加によって引き起こされる問題の増加が想定されるなか、安全で安心な住環境の確保に向けて、空家等の発生予防、利活用の促進、さらには管理不全な空家等の解消を図るため、総合的かつ計画的な対策を推進すべく、空家等対策の基本的な考え方や方向性等を定めました。

(6) 千葉市まち・ひと・しごと創生 人口ビジョン・総合戦略（平成30年12月改訂）

まち・ひと・しごと創生法第10条に基づき、まち・ひと・しごと創生に関する施策についての基本的な計画として策定しました。

人口減少の克服と地域の活性化に取り組むため、人口、人の流れ、経済・産業面における現況及び将来分析を踏まえて、本市の課題、強み・弱み、独自性を把握し、目指すべき都市像の実現に向けて、都市経営の3方針と7つの重点戦略をまとめています。※令和3年度中に改訂予定

【都市経営の3方針】

- I 自立した“ちば”共創都市圏を支え、活力の中心となる都市へ
- II 産業と経済、地域社会の活性化を推し進め、魅力あふれる都市へ
- III 人口減少・少子超高齢社会を見据えた、成熟都市へ

【7つの重点戦略】

- 1 自立した“ちば”共創都市圏で、わたしたちが果たす役割の追求
- 2 都市の活力を支える産業の振興と人材の育成
- 3 出産・子育ての希望をかなえ、若い魅力にあふれたまちづくり
- 4 高齢者が心豊かに暮らせるまちづくり
- 5 都市資源を活用し、ひととひととがつながるまちづくり
- 6 千葉市を知り、そして好きになる仕組みづくり
- 7 未来へと引き継がれる「オリンピック・パラリンピック・レガシー」の創出

(7) 千葉市立地適正化計画（平成31年3月策定）

都市再生特別措置法第81条に基づき、住宅及び都市機能増進施設の立地の適正化を図るための計画として策定しました。

人口減少と少子高齢化の進行が見込まれるなか、千葉市新基本計画にて位置づけた集約型都市構造の実現に向けて、まちづくりに関わる課題を整理し、将来にわたって持続可能な都市構造の実現するうえでの取組みの方向性等を定めました。

(8) 千葉市資産経営基本方針（令和2年3月改訂）

本市が保有している「公共建築物」及び「インフラ施設」を対象（土地を含む）とした、中長期的かつ総合的な本市の資産経営の基本的な考え方を示す計画として策定しました。

将来にわたって持続可能な都市経営を行うため、「資産の効率的な利用を進める」、「資産総量の縮減を進める」、「計画的な保全による施設の長寿命化を進める」の3点を基本的な考え方として定めています。

(9) 千葉市公共施設等総合管理計画（令和2年3月改訂）

平成25年11月に国が取りまとめた「インフラ長寿命化基本計画」で示された、市が策定すべきインフラ長寿命化計画（行動計画）に位置付けられるものとして策定しました。

総人口の減少等に伴う社会情勢の変化や厳しい財政見通しなどを踏まえ、中長期的かつ総合的な視点に立ち、公共施設等を計画的に維持管理するとともに、将来にわたり、市民に理解の得られるサービス水準を確保していくため、公共施設等の総合的かつ計画的な管理に関する基本的な考え方を定めています。

(10) 千葉市地域防災計画（令和2年3月修正）

災害対策基本法第42条に基づき、本市における災害に対処するための基本的かつ総合的な防災計画として、千葉市防災会議が策定しました。

平常時からの災害に対する備えと災害発生時の適切な対応を図るための大綱を定めることにより、市民の生命、身体及び財産を災害から守るとともに、災害による被害の軽減を図り、社会秩序の維持と公共の福祉の確保に資することを目的として定めています。東日本大震災、令和元年房総半島台風（台風第15号）等における課題や教訓、国等の動向などを踏まえ、随時、見直しを行っています。

(11) 千葉市農林業成長アクションプラン（令和2年12月策定）

千葉市農業基本計画を踏まえつつ、都市農業振興基本法第10条に基づく「都市農業の振興に関する計画」を兼ねる計画として策定しました。

本市農林業の喫緊の課題への対応や成長産業化の実現に向けた基本的な考え方や方向性等を定めています。なお、令和3、4年度を計画期間としています。

2.3 区域マスタープラン等に位置付けたまちづくりの検証

現行の区域マスタープラン、都市計画マスタープラン、立地適正化計画に位置付けたそれぞれのまちづくりを検証します。

2.3.1 まちづくりの検証にあたってのカテゴリ分類

区域マスタープランに掲げる「都市づくりの基本理念」及び「本区域の基本理念」、都市計画マスタープランの「都市づくりの基本方針」、立地適正化計画の「基本方針」を、「コンパクトシティ」「ネットワーク」「防災」「緑と水辺」の4つに区分し、まちづくりの検証を行います（図 2-42）。

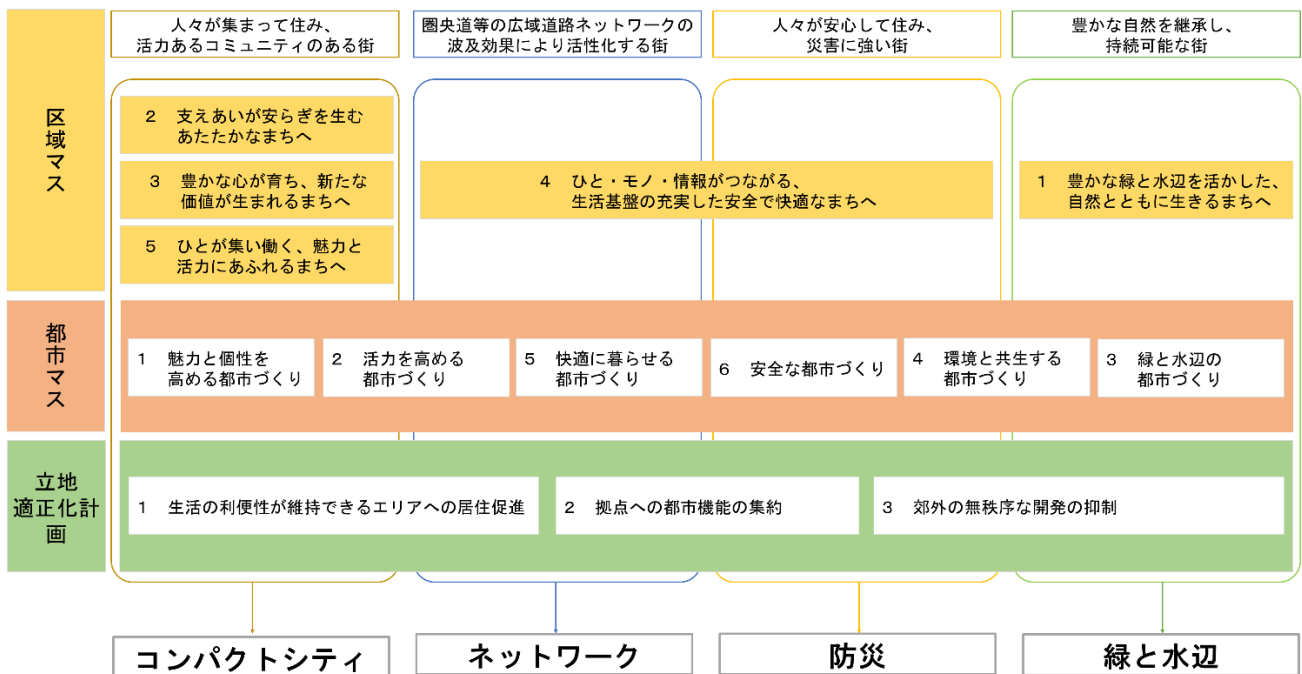


図 2-42 カテゴリ分類

2.3.2 コンパクトシティ

<居住の集積状況と生活サービス施設の分布>

- ▶ 生活サービス施設は概ね人口密度が高いエリアに立地しているが、人口密度は郊外部などで局所的に大きく減少する。
高齢者人口密度は、市全域において増加する。

平成27年と令和22年の人口増減数から、本市の人口密度は局所的に大きく減少し、特に郊外部で減少する見通しです（図 2-43）。

また、高齢者人口は、市全域において増加傾向にあり、地域によっては平成27年より2倍以上増加する見通しです（図 2-44）。

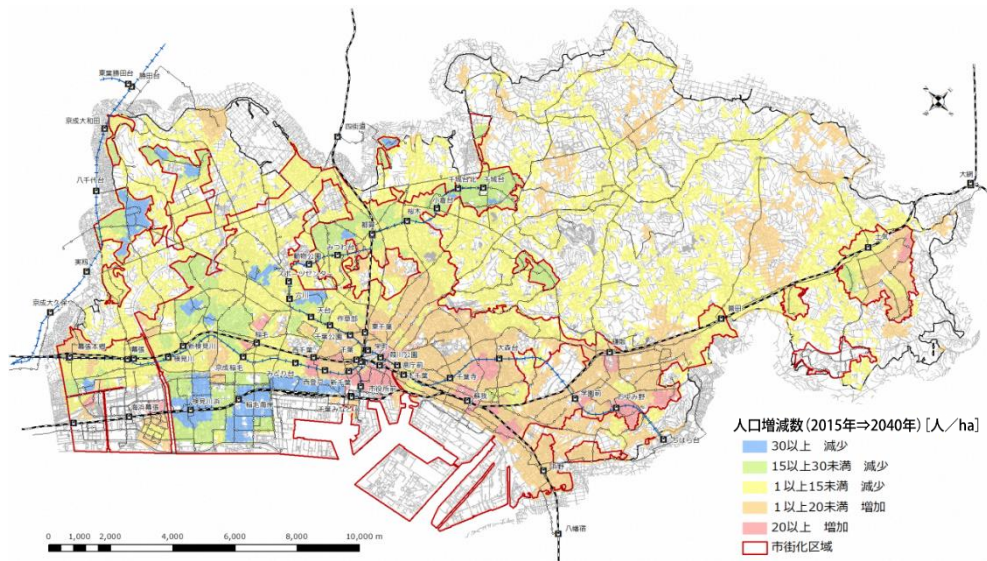


図 2-43 人口増減数（平成27(2015)年→令和22(2040)年）

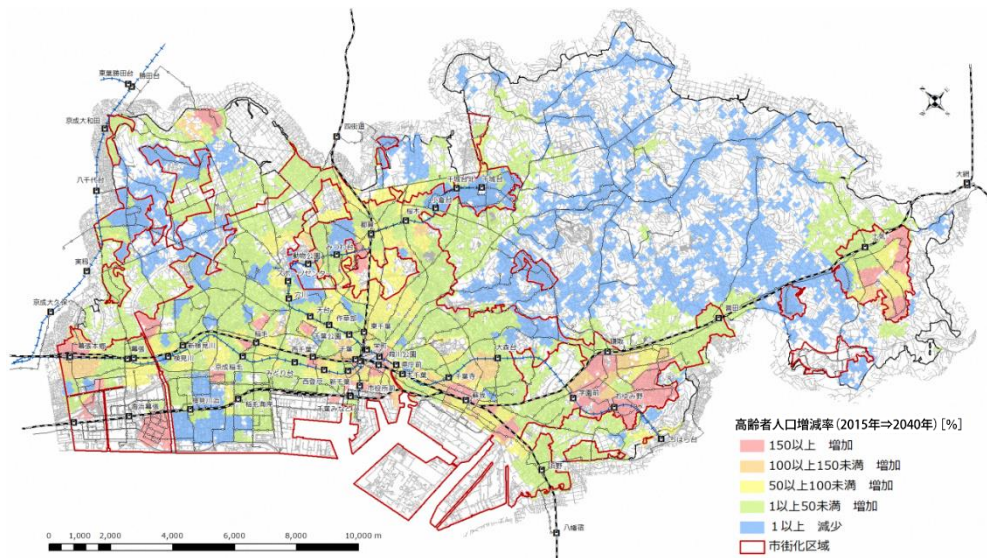


図 2-44 高齢者人口増減率（平成27(2015)年→令和22(2040)年）

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」とおおむね一致します（図 2-45）。

※生活サービス施設の充足度は、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）全てに含まれる区域の面積をメッシュの面積で割ることで算出しています。

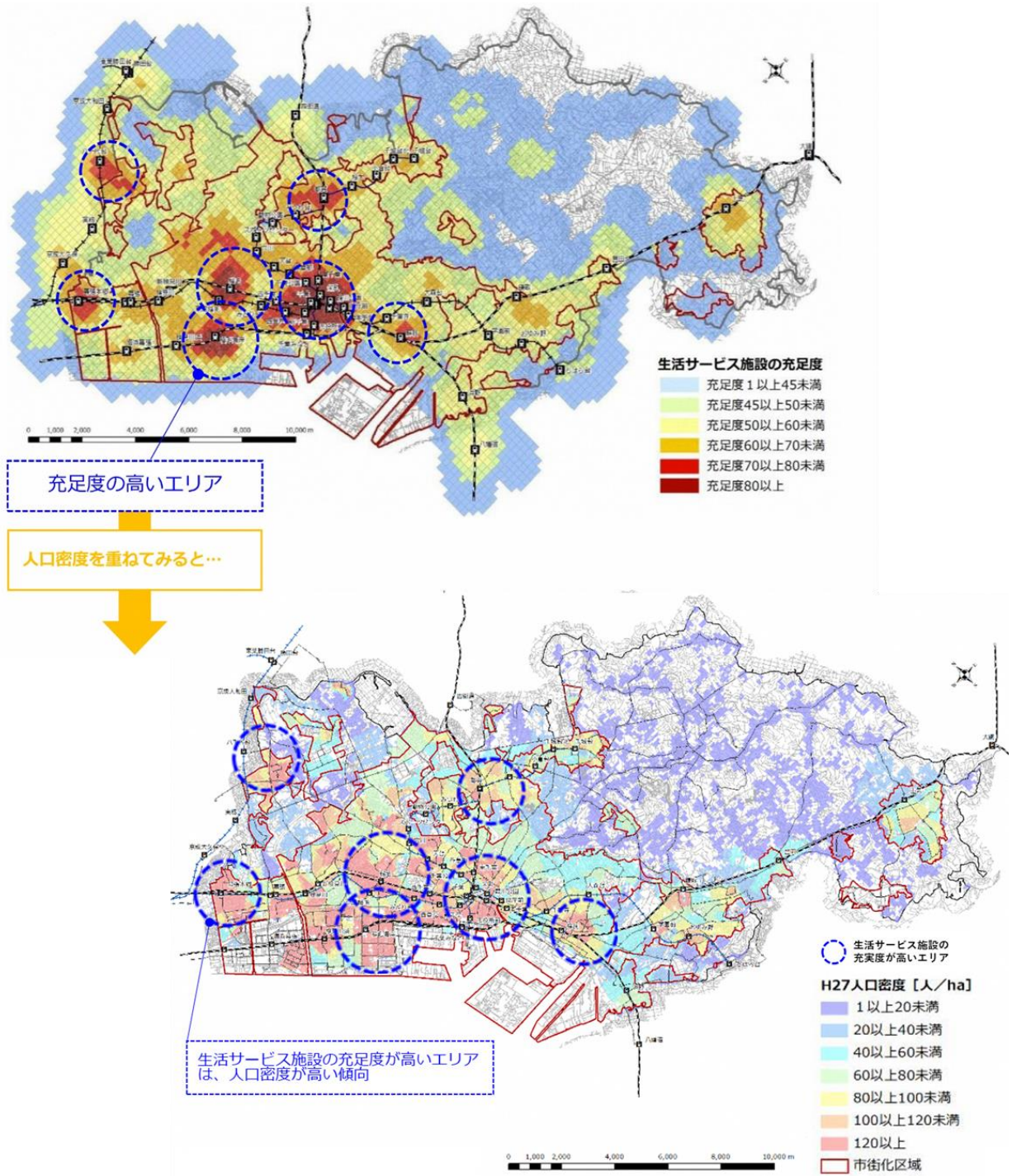


図 2-45 徒歩圏を考慮した生活サービス施設の充足度

<産業集積>

➤ 工業事業所数、工業従事者数は減少傾向、出荷額は増加傾向にある。
 商業店舗数、商業従業員数、販売額は減少傾向にある。
 従業者割合は、第3次産業が87%、第2次産業割合が13%、第1次産業が1%未満である。

本市の工業事業所数、工業従事者数は経年でみると、減少傾向である一方で出荷額は増加傾向にあります(図 2-46、図 2-47)。また、事業所あたりの従業者数は増加しています。

商業店舗数(卸売り・小売り)、商業従業員数、販売額は減少傾向にあります(図 2-48~図 2-51)。

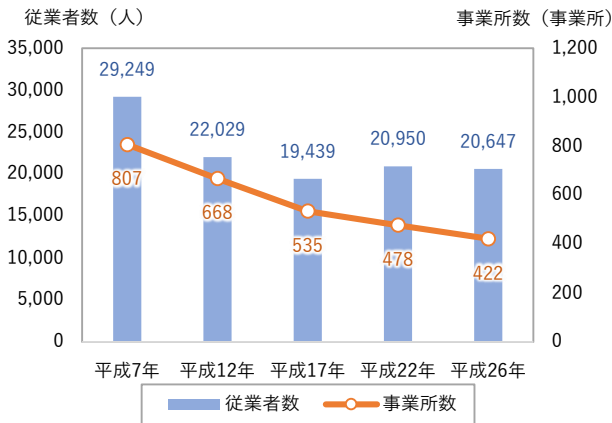


図 2-46 工業事業所・従業員数

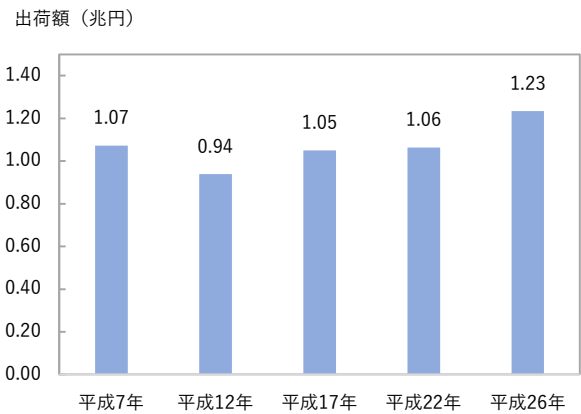


図 2-47 製造品出荷額

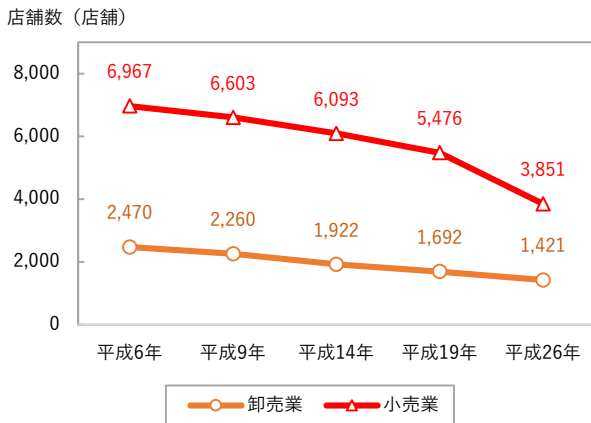


図 2-48 商業店舗数

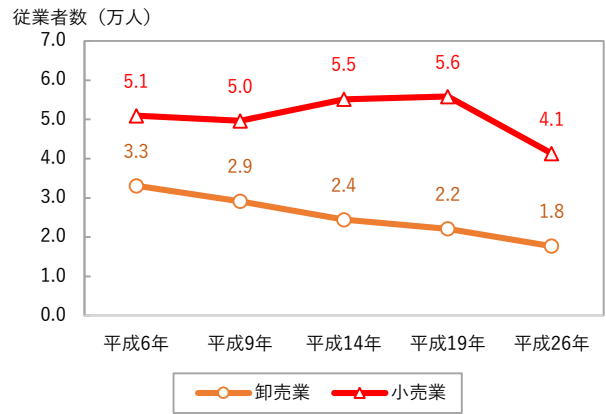


図 2-49 商業従業員数

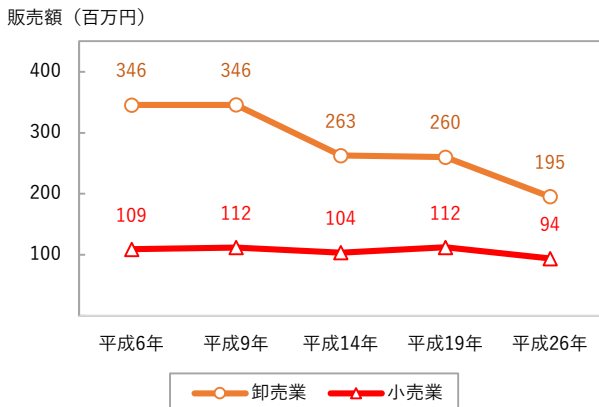


図 2-50 販売額

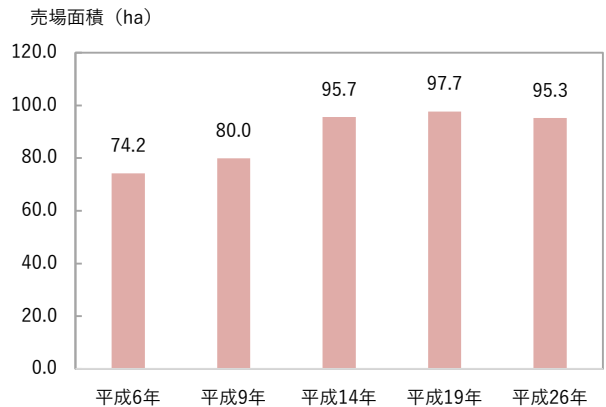


図 2-51 売場面積 (小売業)

産業別従業者割合の観点では、本市の第1次産業は、1%未満と極めて少なく、第2次産業割合が13%、第3次産業が87%となっています(図 2-52)。首都圏政令市や県内の自治体と比較すると、第3次産業の割合が高く、第2次産業割合は比較的低いという特徴があります。

第1次産業の従業者割合は低いですが、農地は、市の北部や南東部の市街化調整区域に多く分布しています(図 2-53)。一方、第2次産業の従業者数(昼間人口)が多い場所は、鉄道駅周辺や工業団地等広く分布しています(図 2-54)。また、第3次産業の従業者数(昼間人口)が多い場所は、鉄道駅周辺や国道などの道路沿道に多く集積している傾向があります(図 2-55)。

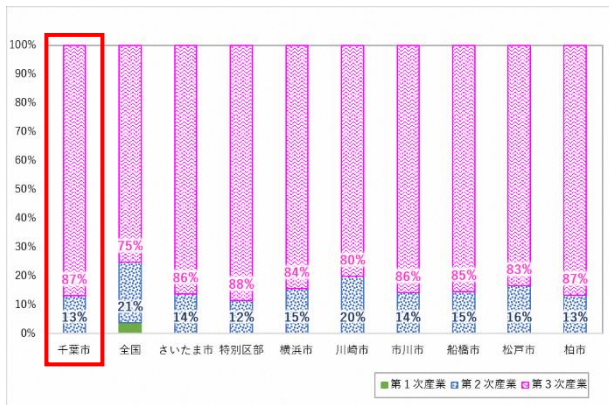


図 2-52 第1・2・3次産業別従業者割合

出典：平成28年経済センサス活動調査を基に作成

第1次産業の状況 農地の土地利用割合が多い場所

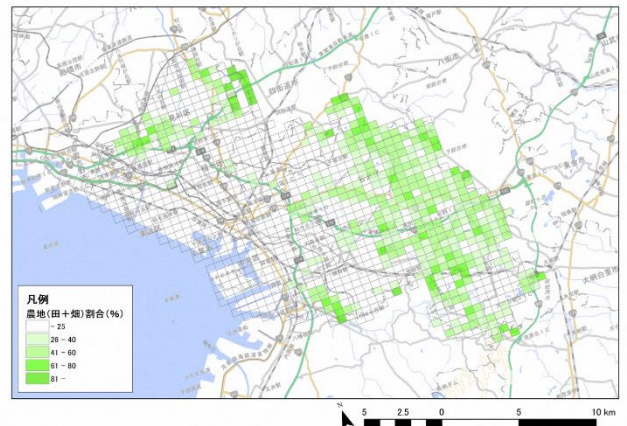


図 2-53 農地の土地利用割合が高い場所

出典：平成28年度都市計画基礎調査を基に作成

第2次産業の従業者数が多い場所

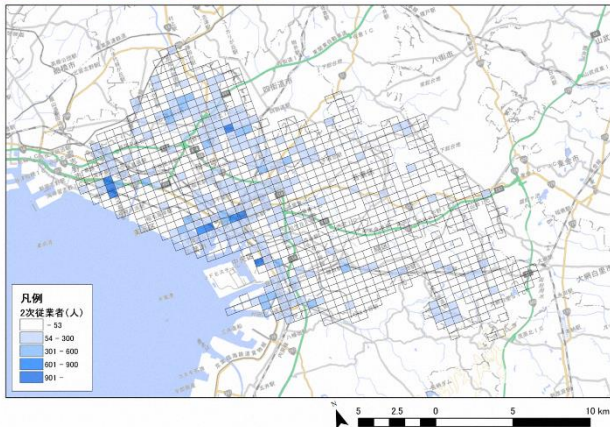


図 2-54 第2次産業の従業者数が多い場所

出典：平成28年度都市計画基礎調査を基に作成

第3次産業の従業者数が多い場所

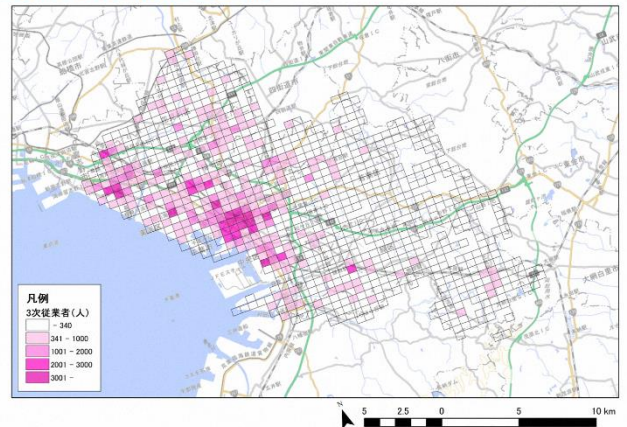


図 2-55 第3次産業の従業者数が多い場所

出典：平成28年度都市計画基礎調査を基に作成

<都市のスポンジ化>

- 住宅地、商業地、工業地において、スポンジ化の進行が予測されている。
- 都心部においても大型店舗の撤退や駐車場などの低未利用地^{※1}が発生するなど、都市の空洞化が進行している。

本市では、住宅地、商業地、工業地それぞれにおいて、都市のスポンジ化が進行^{※2}しています。また、今後スポンジ化が発生すると予測される地区^{※3}も多くあります（表 2-3）。

住宅地においては、既成市街地において空き家・空き地の増加や駐車場への転用が予想され、また郊外住宅地でも今後の高齢化に伴い、スポンジ化の進行が予測されます。

商業地においては、駅前商業地では時間貸し駐車場など非効率な土地利用がなされ、地域の商店街や団地内センター地区では空き店舗等が目立っています。

工業地においては、事業所等の転出等による空き地が発生しており、住工混在地では住宅地に見られるスポンジ化も併せて発生しています。

表 2-3 スポンジ化の発生状況及び将来予測

A. 市街化区域内でスポンジ化が顕在化している地区の抽出結果			B. 市街化区域内で将来的にスポンジ化が予測される地区の抽出結果		
住宅地	商業地	工業地	住宅地	商業地	工業地
13町丁目	17町丁目	4町丁目	75町丁目	3町丁目	6町丁目

※分類ごとの全町丁目数

住宅地 408 町丁目、商業地 45 町丁目、工業地 26 町丁目

- ※1：低未利用地：適正な利用が図られるべき土地であるにもかかわらず、長期間にわたり利用されていない「未利用地」と、周辺地域の利用状況に比べて利用の程度（利用頻度、整備水準、管理状況など）が低い「低利用地」の総称。空地、荒地のほか、駐車場などの屋外利用地を含む。
- ※2：市街化区域内でスポンジ化が顕在化している地区の抽出方法（図 2-56）
 - ・定量的チェックにより、低未利用率が土地利用区分ごとの平均より高く、住宅地の場合は世帯の増減率がマイナスの地区。
 - ・定性的チェックより、小規模な低未利用地がランダムに多く発生している地区、周辺地区と比べて明らかに空き家が多く発生していると目視で確認した地区。
 - ・定量的かつ定性的にスポンジ化が発生している判断された地区。
- ※3：市街化区域内で将来的にスポンジ化が予測される地区の抽出方法（図 2-57）
高齢化率が平均以上で世帯が減少傾向にあり、将来人口が減少となる地区

用途地域の3区分の内訳

- 住宅地：第一種低層住居専用地域、第二種低層住居専用地域、第一種中高層住居専用地域、第二種中高層住居専用地域、第一種住居地域、第二種住居地域、準住居地域
- 商業地：近隣商業地域、商業地域
- 工業地：準工業地域、工業地域、工業専用地域

③定量的かつ定性的にスポンジ化が発生している地区（住宅系13地区、商業系17地区、工業系4地区）

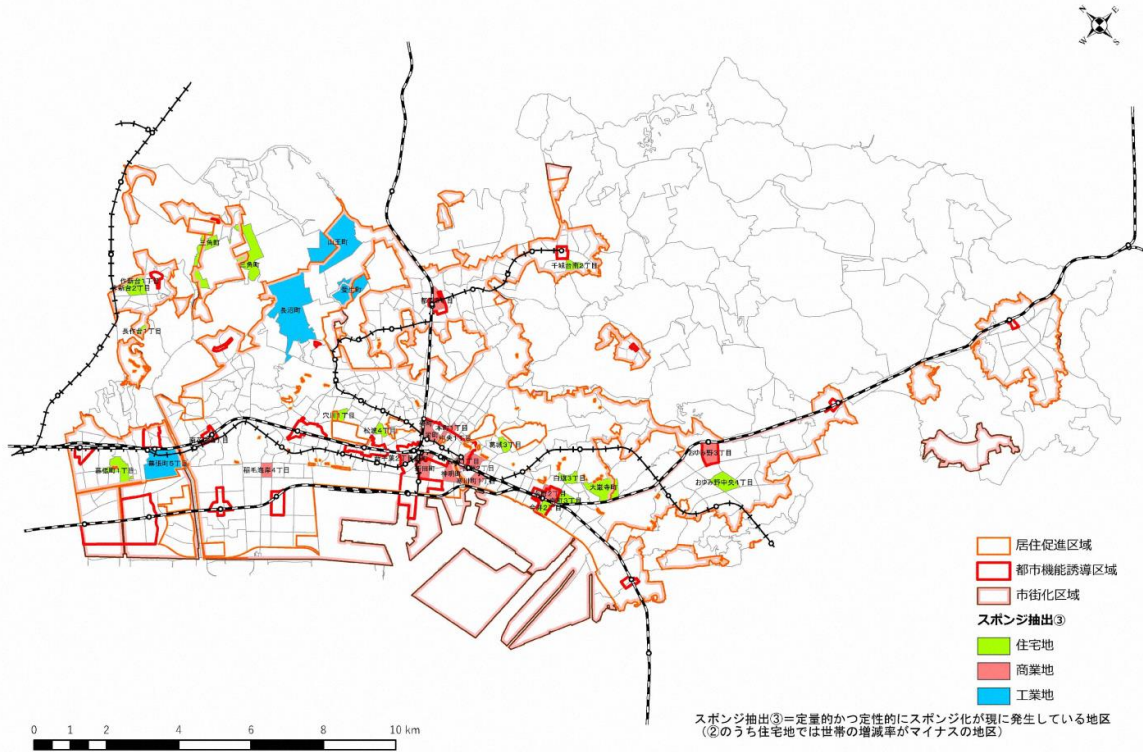


図 2-56 スポンジ化が発生している地区

⑤将来スポンジ化の発生が予測される地区（住宅系75地区、商業系3地区、工業系6地区）

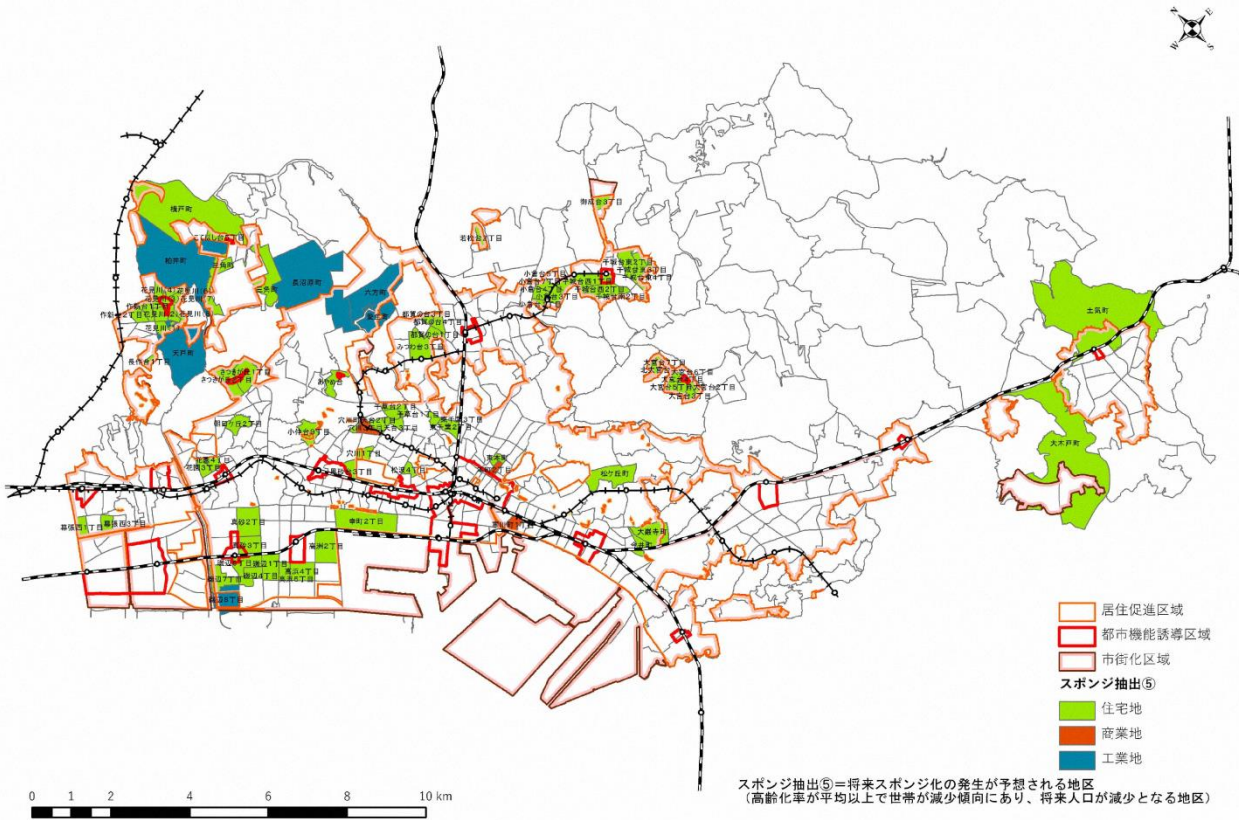


図 2-57 スポンジ化が予測される地区

<住宅団地>

- 全市人口の約1/3（約36.3千人、約37%）が住宅団地に居住している。
「高経年住宅団地」では、人口減少が顕著となっている。

本市では、全市人口の約1/3（約36.3千人、約37%）が住宅団地*居住者です。直近5年（平成27年から令和元年まで）の人口動向において、約80%（37/45団地）の住宅団地で人口が減少傾向にあります。

特に、開発完了後経過年数がおおむね40年以上経過している「高経年住宅団地」では、人口減少が顕著に表れています。高経年住宅団地では、高齢化率36%と全市平均の26%に対し、高齢化の進展が著しくなっています（図 2-58）。

※住宅団地：5ha以上の一体的な宅地開発事業により整備された団地。

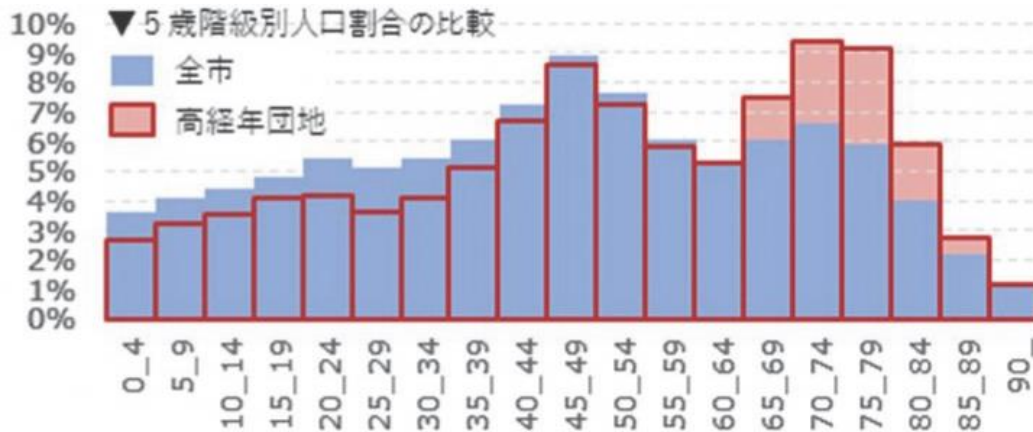


図 2-58 高経年団地の5歳階級別人口割合

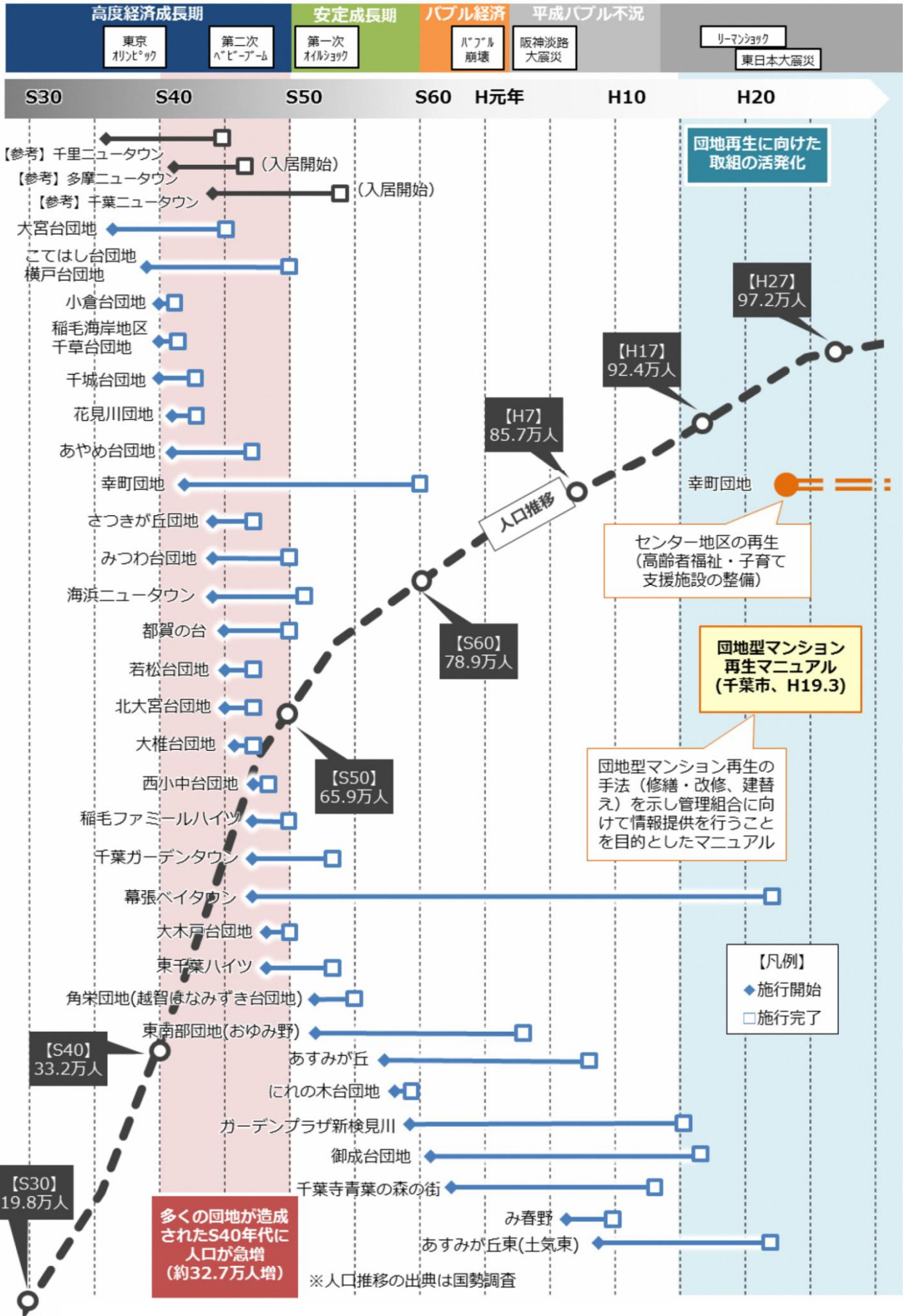


図 2-59 住宅団地の変遷

<エリアマネジメントの取り組み>

- やってみようよまちづくり支援制度による開催実績は減少傾向にある。
- リノベーションまちづくりの取り組みの「リノベーションスクール」を令和元年度から実施している。

本市では、市民自らが地域において行うまちづくりに対し、その活動を支援する「千葉県やってみようよまちづくり支援制度」を設けており、公開講座、出前講座、アドバイザー派遣、活動支援のメニューを用意していますが、近年では、平成29年度以降、利用が伸び悩んでいたところ、特に令和2年度はコロナ禍の影響もあり、利用実績は少なくなっています（図 2-60）。

遊休不動産（空き家や空き店舗、空き地など）を活かした民間事業の創出によりエリア価値を向上させ、地域課題を解決する人材育成を図る「リノベーションまちづくり」を推進するため、エリア再生のためのビジネスプランを創り出す短期集中の実践型スクールである「リノベーションスクール」を令和元年度、令和2年度に開催しました。

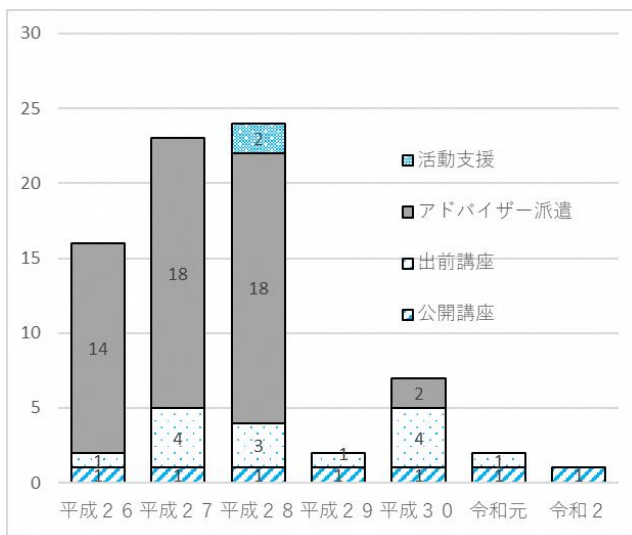


図 2-60 やってみようよまちづくり支援制度の実績推移

2.3.3 ネットワーク

<道路>

- 都市計画道路の整備延長は約 75%となっている。
- 市民アンケートでは、6割が市内の道路は移動しやすいとは感じていないと回答している。

市内で152路線、382.9km(平成27年3月時点)を都市計画決定しており、整備済み延長は286.4km、整備率(整備済み延長/決定延長)は約75%となっています(図2-61)。

一方で、千葉市まちづくりアンケート(平成30年)結果では、「市内の道路は移動しやすいと感じるか」については約6割が否定的に評価しました(図2-62)。

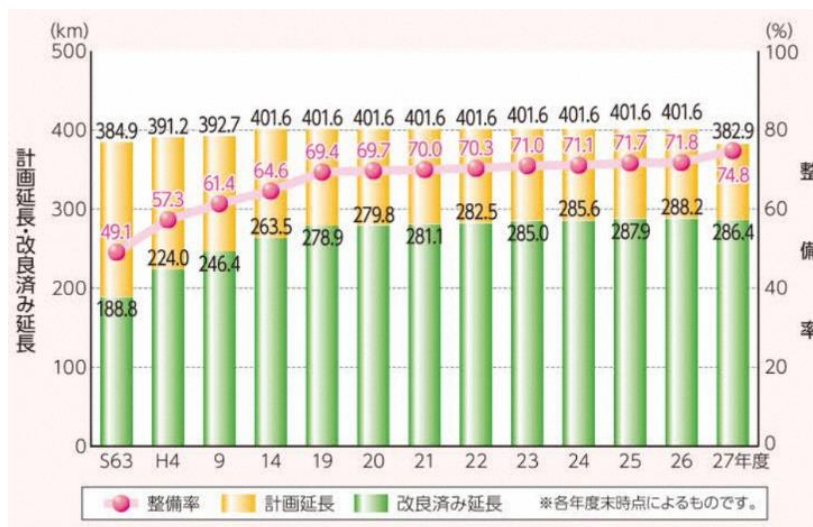
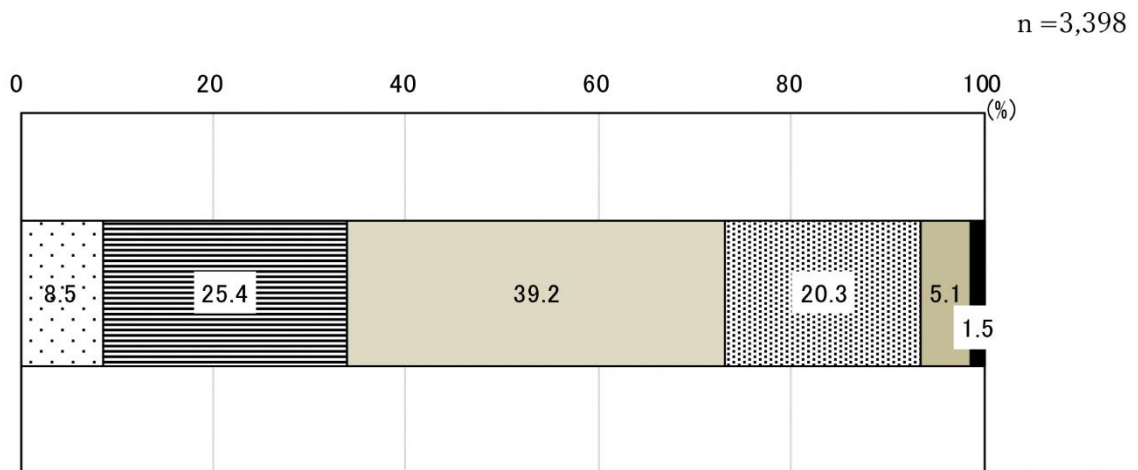


図 2-61 都市計画道路の整備状況



- 1. そう感じる(n=289)
- 2. どちらかと言えばそう感じる(n=862)
- 3. どちらかと言えばそう感じない(n=1333)
- 4. そう感じない(n=691)
- 5. わからない(n=173)
- 6. 無回答(n=50)

図 2-62 市内の道路は移動しやすいと感じる割合

<公共交通>

➤ 市民アンケートでは、4割は市内の公共交通は便利だとは感じていない。

市街化区域のうち公共交通の利便性が高い区域に居住する人口の割合は、平成26年度末で75.0%でしたが、平成29年度末で77.5%に上昇しました。

公共交通機関の1日当たりの乗車人員は、年々増加傾向にあり、平成30年度には790千人に達しました(図 2-64)。しかし、千葉市まちづくりアンケート(平成30年)では「公共交通が便利だと感じるか」について、約4割が否定的に評価しています(図 2-63)。

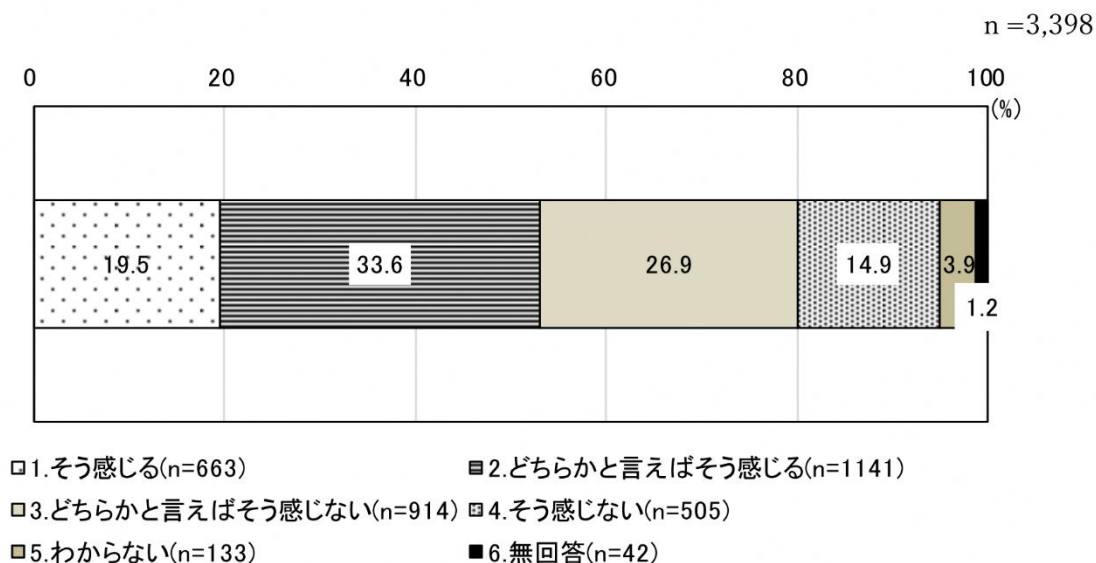


図 2-63 公共交通が便利だと感じる割合

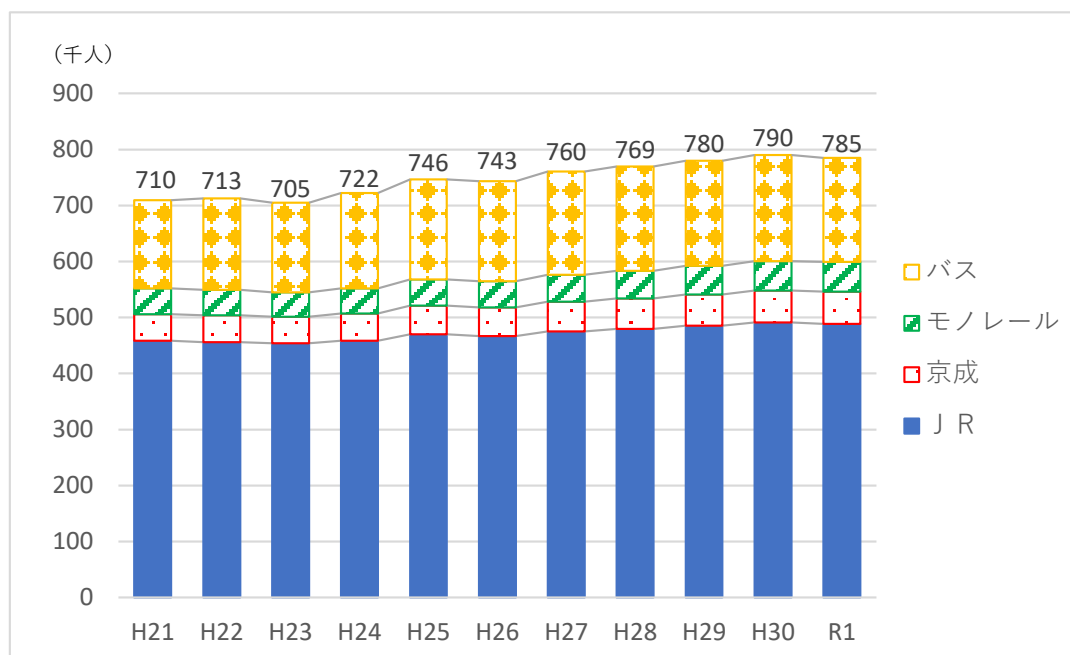


図 2-64 公共交通機関の1日当たりの乗車人員

<移動環境>

- 市内の移動は自動車利用が約 35%なのに対し、公共交通は約 30%となっている。
- 自動運転等の未来技術を活用した新たな移動サービスの実現に向け、自動運転モビリティ等の実証実験を行っている。

パーソントリップ調査は、都市における人の移動に着目した調査です。「どのような人が、どのような目的で、どこからどこへ、どのような時間帯に、どのような交通手段で」移動しているかを把握することができます。平成30年に実施した第6回東京都市圏パーソントリップ調査(平成30年9月～11月)によると、市内の交通手段は、自動車利用が全体の35%を占めており、首都圏の他政令市と比べ高い水準となっている一方、公共交通は30%と低い水準となっています(図 2-67、図 2-68)。また、平成10年を境に、自動車分担率は東京都市圏と同様に、減少傾向に入りました。

さらに、本市では、自動運転等の未来技術を活用した新たな移動サービスの実現に向け、令和2年3月に自動運転バスの公道走行を行ったほか、令和2年11月、12月に次世代パーソナルモビリティのシェアリングサービスを実施するなど自動運転モビリティ等の実証実験を行い、未来技術の社会実装に向けた取組みを推進しています(図 2-65)。また、国土交通省が公募した「令和2年度グリーンスローモビリティ*の活用検討に向けた実証調査支援事業」に、「モノレール駅勢圏における地域と営む地域交通の確保に係る実証実験」が採択されたことから、令和2年11月から実証調査を行いました(図 2-66)。



図 2-65 次世代パーソナルモビリティ
実証実験の様子



図 2-66 グリーンスローモビリティ
実証実験の様子

※グリーンスローモビリティ：

電動で、時速 20km 未満で公道を走ることが可能なモビリティ。高齢者も運転しやすく、清音・軽量・コンパクトという特徴があり、今まで公共交通が運行していないエリアでも地域の足になりうると期待されている。

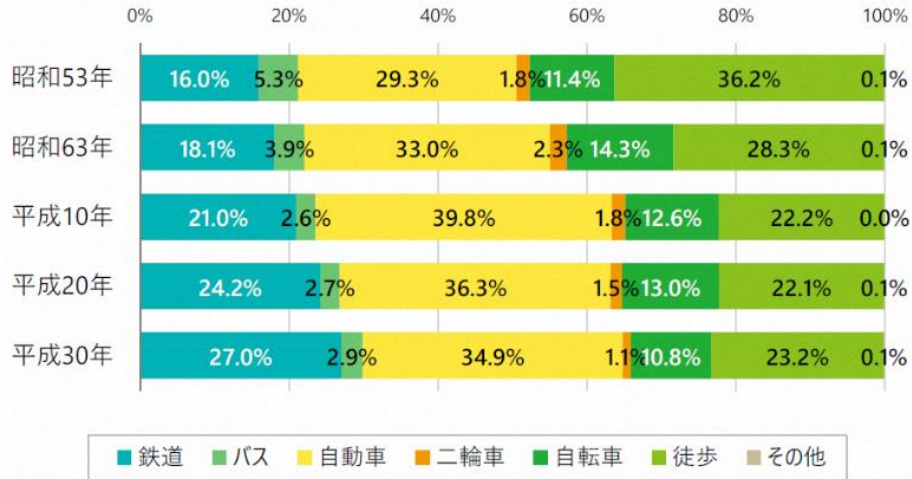


図 2-67 代表交通手段別分担率の推移（千葉市）

出典：第6回東京都市圏PT調査（平成30年）

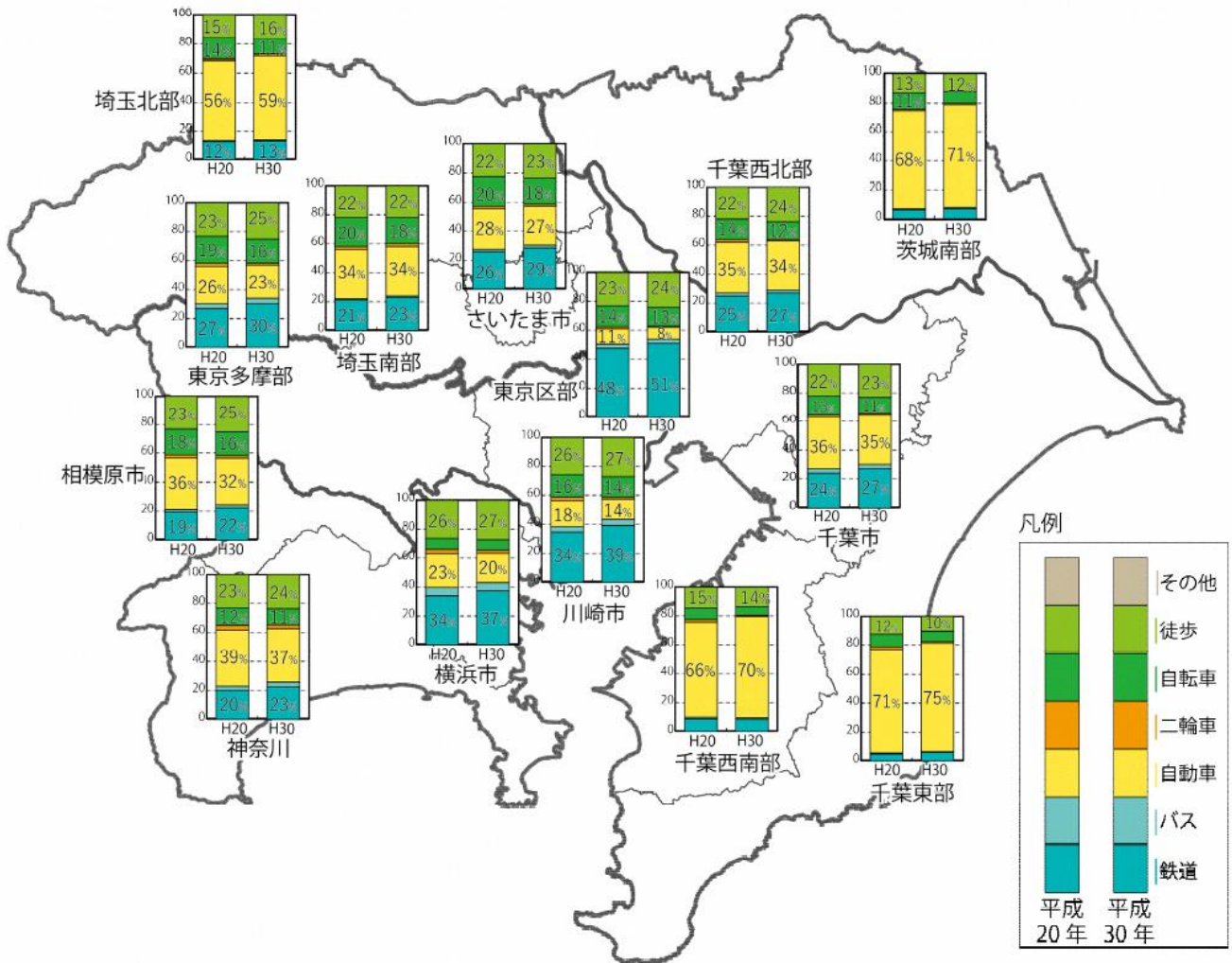


図 2-68 地域別の代表交通手段分担率の変化

出典：第6回東京都市圏PT調査（平成30年）

2.3.4 防災

<ハザードエリア>

- 急傾斜地崩壊危険区域に対する急傾斜地崩壊対策事業の整備率は25%となっている。
- 洪水浸水、高潮浸水、津波浸水の各想定区域は広範囲に広がる。

土砂災害特別警戒区域は、市内で254か所（令和3年3月末時点）が指定されており、土砂災害警戒区域は、市内で277か所（令和3年3月末時点）が指定されています（図 2-69）。なお、急傾斜地崩壊対策として、急傾斜地崩壊危険区域に指定された箇所において崩壊防止工事を行っており、整備率は25%となっています。

洪水浸水想定区域（想定最大規模）については、都川や村田川の越流により、中央区や緑区で浸水が想定されています（図 2-70、図 2-71）。高潮浸水想定区域は、中央区、美浜区を中心に浸水が想定され、特に美浜区はほぼ全域が浸水想定区域に含まれます。さらに、中央区、美浜区、稲毛区の一部は、津波浸水想定区域にも含まれています。

東日本大震災による液状化被害が大きかった幕張西、磯辺、真砂など143haの区域については、復興交付金事業計画区域として定め、この内、住民の同意が得られた2地区（磯辺4丁目地区と磯辺3丁目地区）において、液状化対策事業が実施されました。なお、本事業は、震災から10年の期間が設定されていたため、本2地区で事業は終了となります。

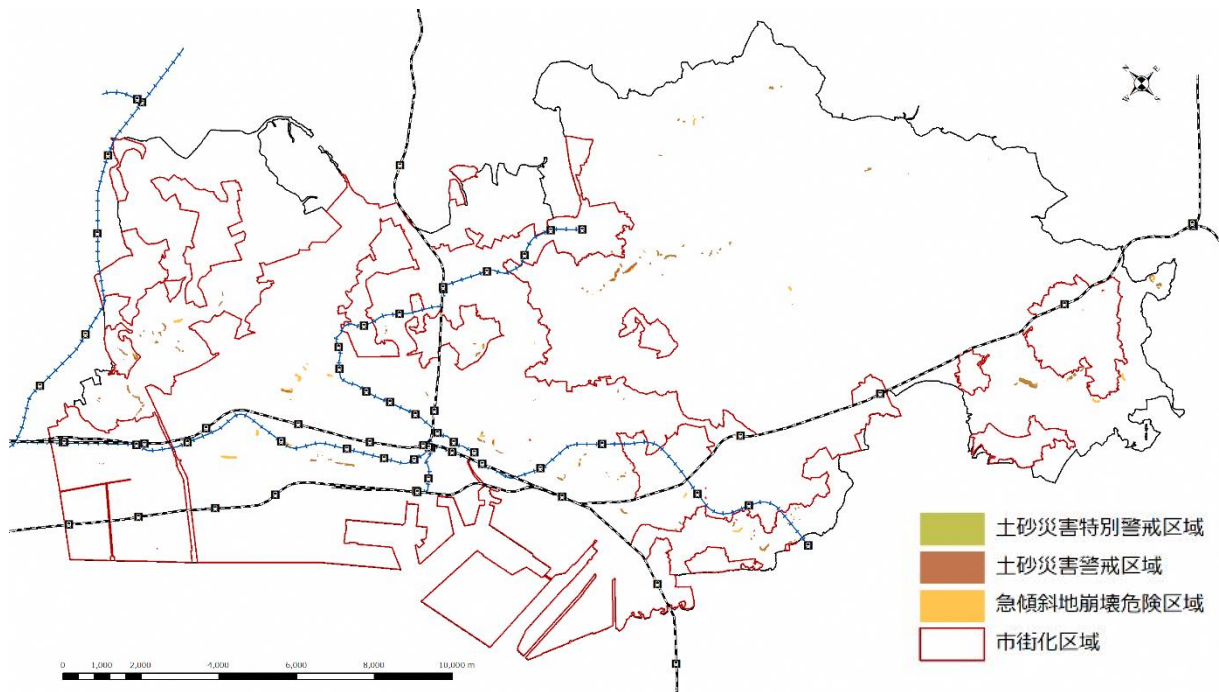


図 2-69 災害の危険性がある区域

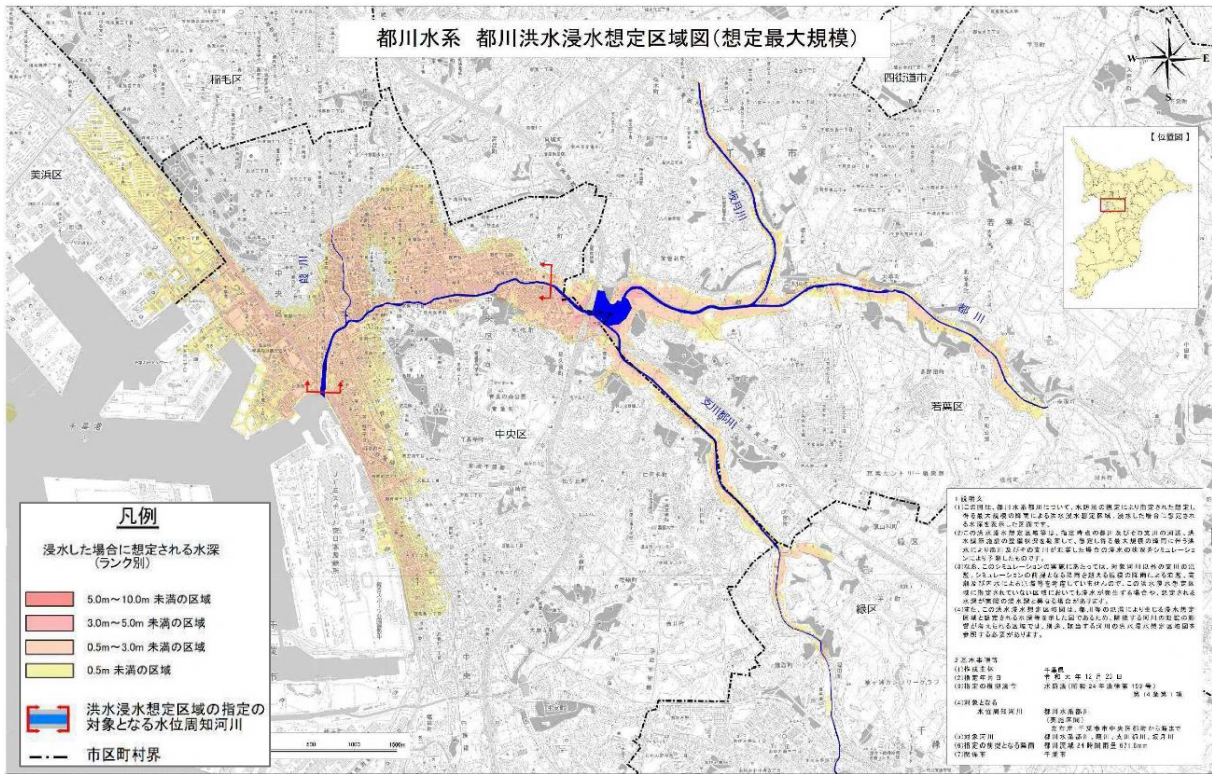


図 2-70 都川水系都川浸水想定区域図(想定最大規模)

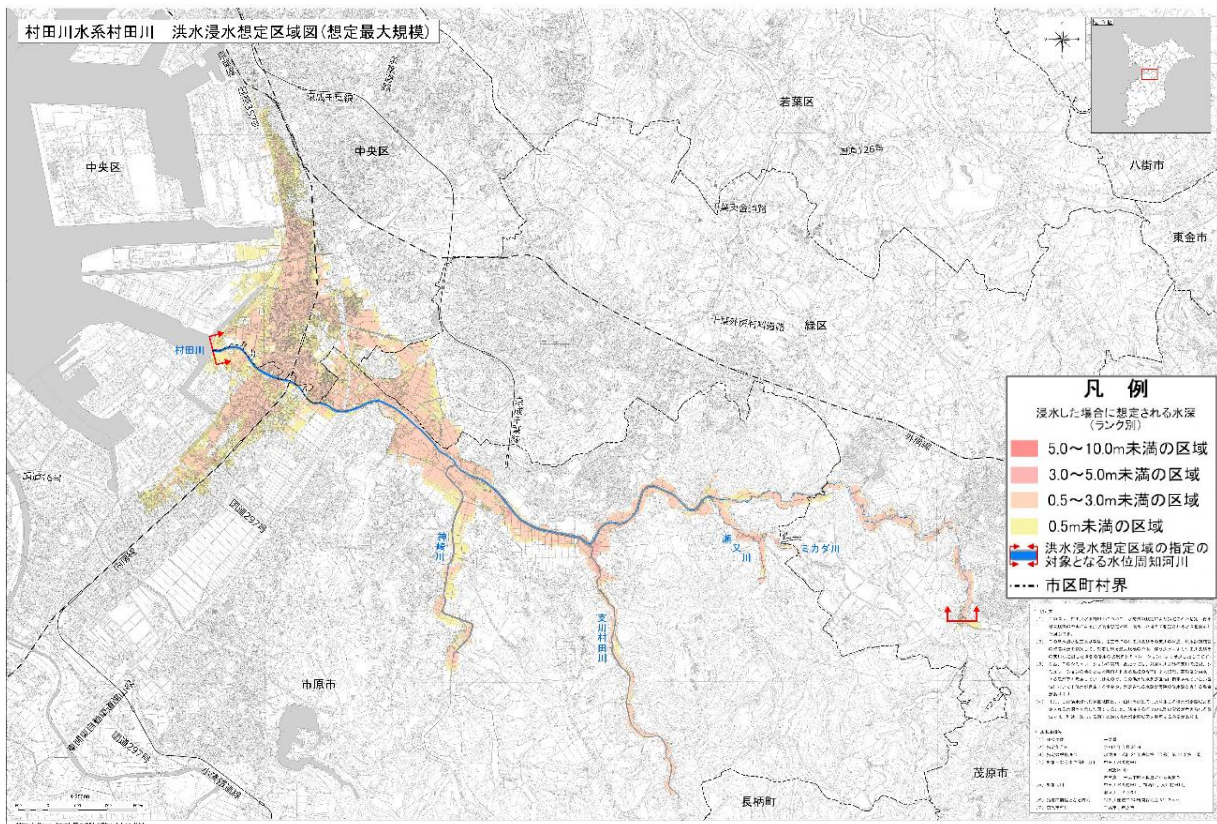


図 2-71 村田川水系村田川浸水想定区域図(想定最大規模)

<建築物の耐震化>

- 住宅の耐震化率は戸建住宅で約 86%、共同住宅で約 94%となっている。
- 緊急輸送道路沿道建築物の耐震化率は約 96%となっている。

第3次千葉市耐震改修促進計画では、住宅の目標耐震化率を95%としています。住宅の耐震化率(平成30住宅・土地統計調査による耐震化率(推計値))は戸建住宅が約86%、共同住宅が約94%となっており、目標に向けて着実に耐震化を進めています(表 2-4)。

また、緊急輸送道路沿道建築物の耐震化率は約96%となっています。

表 2-4 住宅の耐震化率

	総数(戸)	耐震性あり(戸)	耐震化率
戸建住宅	164,000	141,799	86.5%
共同住宅	256,500	241,935	94.3%
合計	420,500	383,734	91.3%

出典：平成 30 住宅・土地統計調査による耐震化率(推計値)

<都市基盤整備>

- 密集市街地改善などの市街地整備事業について、広範囲の長期未実施地区が存在している。

市街地内の土地利用の細分化や老朽化した木造建築物の密集、十分な公共施設がないなどの都市機能の低下がみられる地域において、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こと等を目的とした市街地再開発事業や、土地区画整理事業等を実施しています。

土地区画整理事業については区画整理未施行地区131.8ha、密集市街地事業については重点密集市街地20.4haが長期未実施地区（図 2-72～図 2-74）となっています。

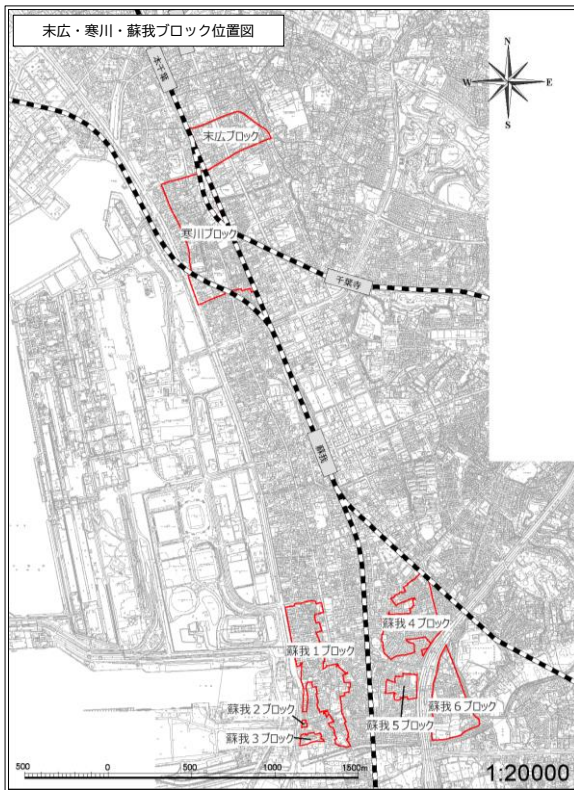


図 2-72 末広・寒川・蘇我ブロックの未実施地区

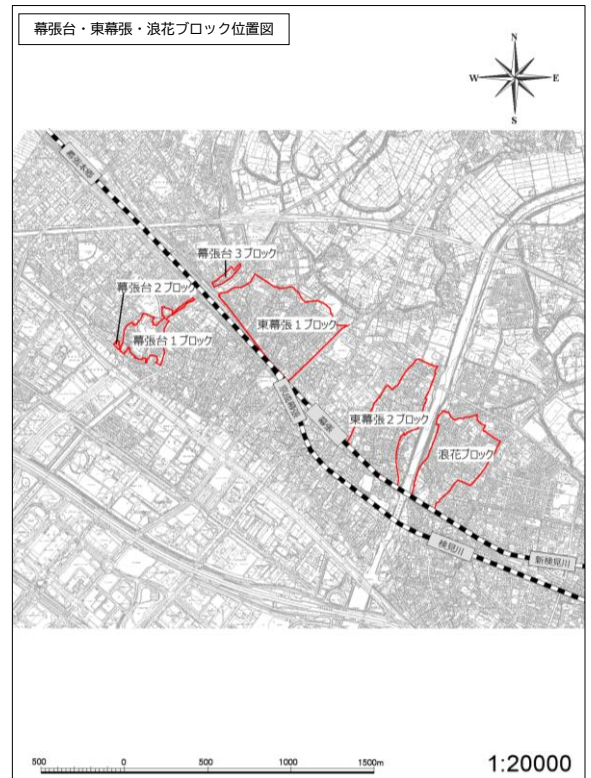


図 2-73 幕張台・東幕張・浪花ブロックの未実施地区



図 2-74 密集市街地事業の未実施地区

2.3.5 緑と水辺

<緑と水辺>

- 市内の緑が豊かだと感じている人が4分の3を占めている。
- 市内の水辺が魅力的と感じている人は4割にとどまっている。

千葉市まちづくりアンケート（平成30年度）では、「市内の緑が豊かだと感じるか」という質問に対して75.3%の人が肯定的に評価しています（図2-76）。

また、水辺について、「市内の水辺が魅力的だと感じるか」という質問に対しては40.2%の人が肯定的に評価していました（図2-75）が、52.2%の人は否定的に評価しています。その理由を詳しく見てみると、「海や海辺」については水遊び・海水浴や景観面への不満、「川や川辺」については水がきれい、散策できる川辺に不満を感じていることがわかりました（図2-77）。

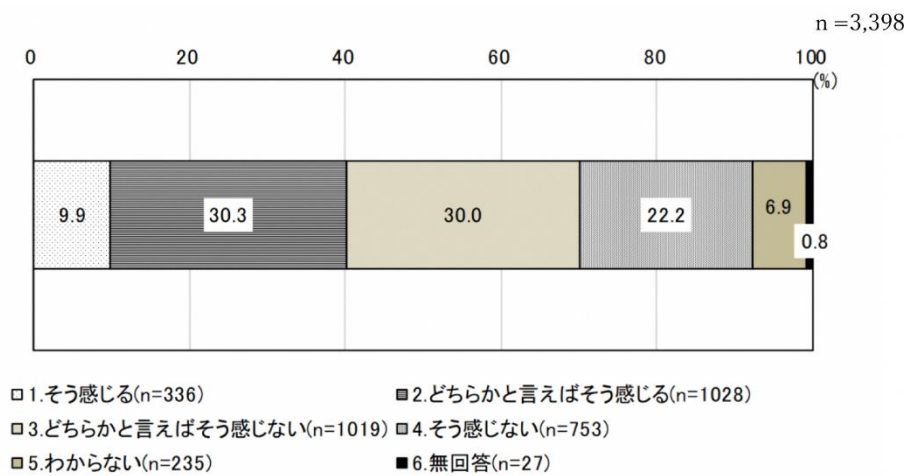


図 2-75 市内の水辺が魅力的だと感じる割合

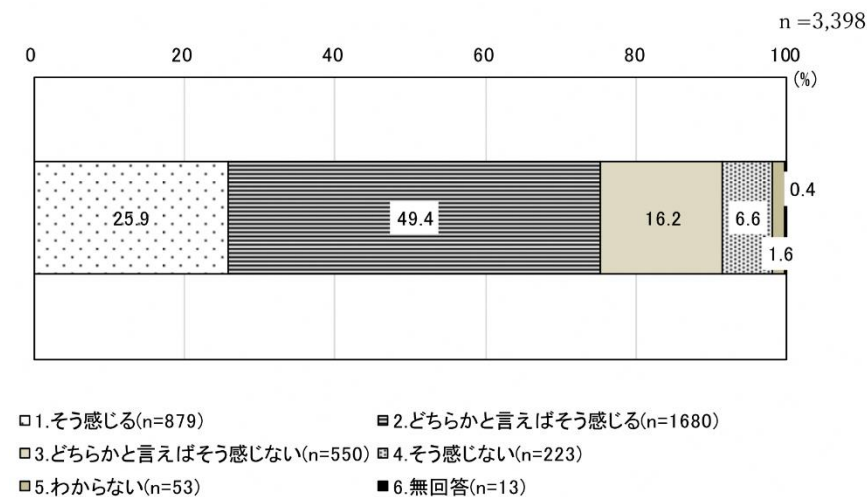
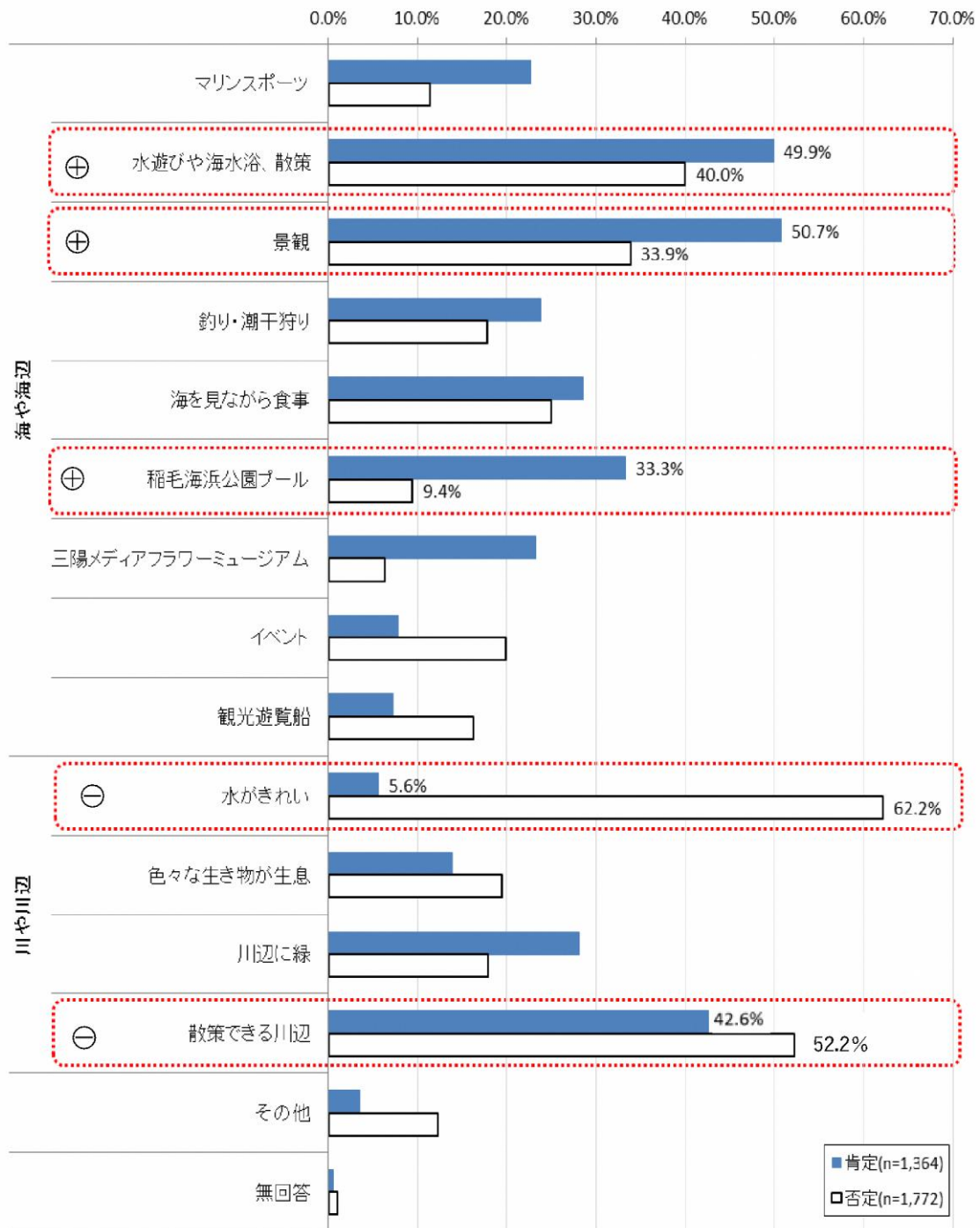


図 2-76 市内の緑が豊かだと感じる割合



※このグラフは施策の柱の生活実感指標ごとに、肯定/否定と感じた理由を選択した割合を示す（複数回答）。
「肯定」の母数は生活実感指標設問における肯定的回答者、「否定」の母数は同否定的回答者。

図 2-77 市内の水辺が魅力的だと感じる割合（図 2-75）の肯定/否定を感じた理由

<都市農地の保全>

➤ 生産緑地が今後、農地転用や耕作放棄地となる恐れがある。

生産緑地地区は、令和元年度より新規指定を再開し、令和2年度は、新規・追加指定0.76haを追加しました。一方、生産緑地地区面積は、これまで土地所有者からの買取申出等により徐々に面積が減少しています（図 2-78）。

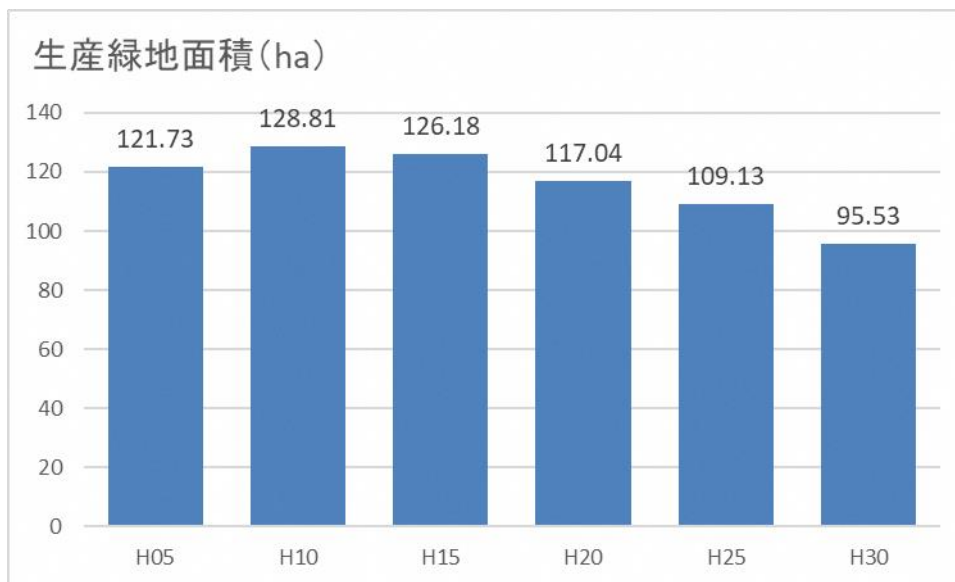


図 2-78 生産緑地面積の推移

また、本市が令和元年に実施した生産者向けアンケートでは、「将来の売却や賃貸を検討している農地がある」と回答した生産者は全体の55.7%であり（図 2-79）、今後、農地転用や耕作放棄地となる恐れがあります。

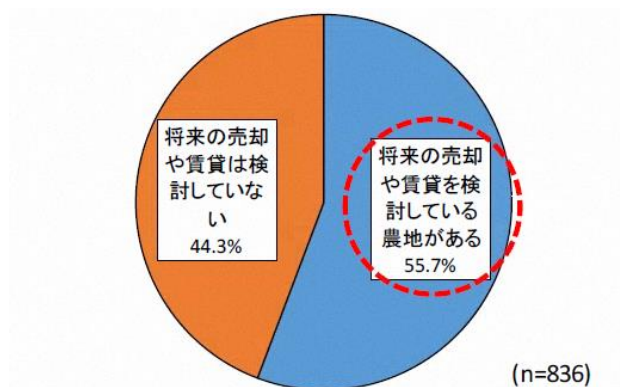


図 2-79 将来の農地売却・賃貸の意向

<景観計画の取組み>

- 景観形成推進地区制度や景観法に基づく行為の届出等により取り組んでいる。

先導的な景観形成を図る必要がある地区として、幕張新都心中心地区(平成24年)、幕張新都心若葉住宅地区(平成31年)を「景観形成推進地区」を指定しています。

また、景観法に基づく行為届出・通知件数は、制度開始当初は年間70件程度でしたが、直近では年間100件程度に増加しています(図 2-80)。

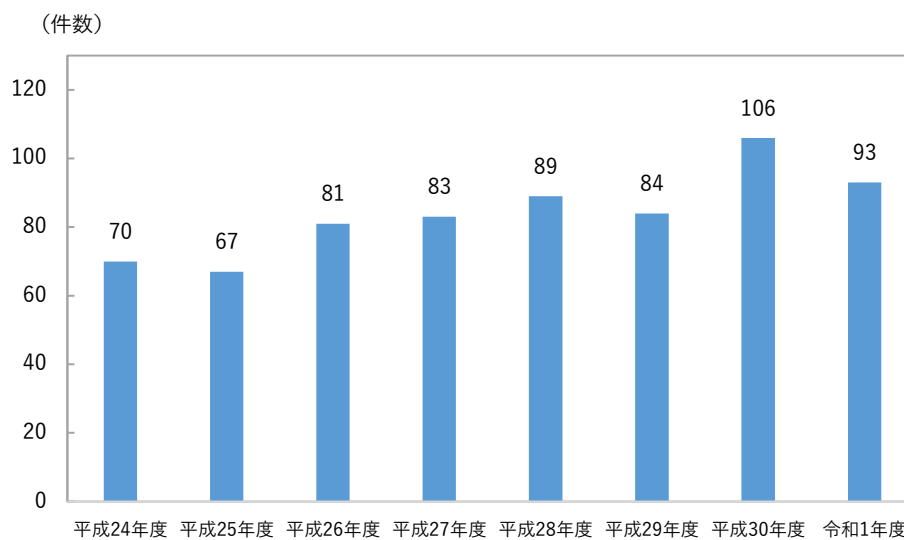


図 2-80 景観法に基づく行為届出・通知件数

2.4 課題の整理

2.4.1 社会情勢の変化（2.1）、関連する法整備・諸計画の動向（2.2）からみた課題

「社会情勢の変化」及び、「関連する法整備・諸計画の動向」を踏まえ、社会情勢の変化とそれに対する国の法整備や諸計画等の動向からみた課題を整理します。

(1) 持続可能な都市経営

- 人口減少・少子高齢化を起因とする課題（都市のスポンジ化等）への対応が必要。
- 公共交通の維持・向上やグリーンスローモビリティなど新たな移動手段の導入等により高齢者の移動手段を確保するとともに、公共交通の持続可能性のためにも緩やかにコンパクトな市街地形成を誘導することが必要。
- 老朽化の進行が懸念されるモノレール施設の計画的な管理・更新が必要。
- IT化や新型コロナウイルス感染症拡大等を契機とした、キャッシュレス化、テレワークの浸透などのライフスタイル変化に対応することが必要。
- 快適な地域環境の形成や持続性の確保、地域活力の回復・増進、資産価値の維持・増大等に効果のあるエリアマネジメントの取組みが必要。

<人口、住宅・土地>

本市は、これまで総人口が増加傾向で推移してきましたが、令和2年近辺をピークに人口減少に転じる見通しです。また、少子高齢化も本格的に進むことが予想されています。

人口減少・少子高齢化を起因とする都市のスポンジ化の進行により、必要な生活サービス施設が失われること、生活利便性が低下することが懸念されます。また、日常的な管理が行われない土地・建物が増えることは、治安・景観の悪化などを引き起こし、地域の魅力・価値を低下させ、さらにスポンジ化を加速させるという悪循環を生みます。

<産業・経済>

人口減少に伴い、消費人口の減少や、まちなかの歩行者が減少することで、大規模商業施設の撤退や、商店街のシャッター街化等が懸念されます。そこで、駅前等のまちなかにおける歩行者空間の不足や、商店街のシャッター街化等の課題に対応するため、まちなかにおいて多様な人々が集い、交流する「居心地が良く歩きたくなる」空間を形成し、都市の魅力を向上させることが必要です。

また、今後の人口減少に伴う消費人口の減少を補うためには、全国・海外の市場開拓を志向する企業への支援など「域外から稼ぐ産業の集積と育成、」を図る必要があります。

<交通>

人口減少や生活様式の変化に伴い、公共交通の維持が困難になってきていることに加え、急激な高齢化により、免許の自主返納も増加しています。このため、今ある交通サービスを将来に残していかなければ、単身高齢者などの生活の足が失われるおそれがあります。

特に、モノレールは開業から30年以上が経過していることから、計画的な維持更新を行う必要

があります。

マイカーとの“賢い選択”を促すことを通じて、モノレールやバスなどの既存公共交通の持続可能性を高めることはもとより、グリーンスローモビリティ等の新たな交通手段の活用も含めて、幅広く検討していく必要があります。

また、緩やかにコンパクトな市街地形成の誘導を行うことは、公共交通の効率化にも貢献します。

<市民生活の変化>

インターネットやスマートフォンの普及、新型コロナウイルス感染症拡大等を契機に、キャッシュレス化や、テレワークの浸透などによって社会は変容し、市民の価値観等は大きく変化しました。まちづくりにおいても、デジタル技術の浸透や市民の価値観等の変化に対応していく必要があります。

<エリアマネジメント>

まちづくり会社やNPO等の民間組織がまちづくりに積極的に取り組むエリアマネジメントは、快適な地域環境の形成やその持続性の確保、地域活力の回復・増進、資産価値の維持・増大、住民・事業主・地権者等の地域への愛着や満足度の高まりに効果があることから、エリアマネジメントの手法を取り入れる必要があります。

※エリアマネジメントとは、「地域における良好な環境や地域の価値を維持・向上させるための、住民・事業主・地権者等による主体的な取り組み」を行うことです。

(2) 安全で快適な都市空間の形成

- 頻発・激甚化する自然災害への総合的な防災まちづくりの推進が必要。
- 量的なストックが充足しつつある公園の質的な向上に取り組みつつ、市街化区域内農地とともに、多様な機能を発揮するよう活用していくことが必要。
- 自然環境の持つ多様な機能を賢く利用するグリーンインフラの取り組みを通じ、気候変動の影響の深刻化への適応策や、SDGsに貢献する取り組みの推進が必要。

<防災>

頻発・激甚化する自然災害や今後高確率で発生すると予想される首都直下地震、南海トラフ地震等の大規模地震への対応が求められます。防災対策上の課題としては、行政機能の低下や多数の被災者の発生、避難所の不足、道路交通機能の麻痺、生活必需品の不足、情報通信手段の途絶及び情報の錯綜、復旧・復興の遅延等が挙げられます。これらの課題に対応していくためには、防災まちづくりの推進の観点から総合的な対策を講じる必要があります。また、建築物の耐震化や帰宅困難者対策、企業防災の促進、広域連携など、市民・企業・行政等が連携しながら、防災まちづくりに取り組んでいくことが求められます。

<緑と水辺>

都市農業振興基本計画において、市街化区域内農地はこれまでの「宅地化すべきもの」から「都市にあるべきもの」と位置付けられ、その周辺で営まれる農業と一体的に、都市農業の多様な機能を発揮することが求められています。農地が生活環境の向上や良好な景観の形成に役立つだけでなく、直売所等を通じた新鮮な農産物の供給や災害時の防災空間の確保、レクリエーション機能、都市住民の農業への理解の醸成など、都市に欠かせない役割を果たすことから、保全に取り組むとともに、積極的に活用していく必要があります。

都市公園は、施設の老朽化や陳腐化、魅力の低下、多様化するニーズへの対応が必要です。しかしながら、限られた財政的制約の中で、今ある全ての施設を更新することは困難な状況です。このため、既存ストックの長寿命化を図るとともに、最大限に活用する取組みが求められています。

<環境>

地球温暖化の進行がもたらす気候変動等により懸念される影響は、二酸化炭素などの温室効果ガスの排出削減と吸収対策を最大限実施したとしても完全に避けられず、影響に備えるための「適応」が必要とされ、自然環境が有する多様な機能（生物の生息・生育の場の提供、良好な景観形成、気温上昇の抑制等）を積極的に活用し持続可能で魅力ある地域づくりを進めるグリーンインフラの取組みを通じて気候変動の影響の深刻化への適応策が求められます。

特に、世界的にSDGsへの取組みが広がっている中、地球規模で直面している様々な課題に対応する必要があります。市民、団体、企業、大学、行政などの様々な主体が共有し、将来世代へ持続可能な社会を繋いでいくためにも、社会の変革を加速することが必要であり、本市でもSDGsに貢献する取組みの推進が求められています。

2.4.2 区域マスタープラン等に位置付けたまちづくりの検証からみた課題

2.3.1 まちづくりの検証を踏まえ、現行都市計画を検証した結果として見えてきた課題を整理します。

a) コンパクトシティ

- 持続可能な都市経営のためには、引き続きコンパクトシティへの取組みが必要。
- 都市の求心力を高めていくためにも、都心部の魅力向上、界隈性の確保、来街者の回遊促進等、新たな価値の創造につなげるなど、コンパクトシティの形成と併せて、居心地が良く歩きたくなるまちなかづくりの推進が必要。
- 商業活力の維持、工業操業環境の充実、工業振興等を図るため、引き続き一定エリアへの産業集積を進めるとともに、産業間の連携による新産業の創出を促進することが必要。
- 単に空き家や空き地を減らすことなく、地域が抱える課題の解決のためハード・ソフト両面の都市のスポンジ化対策が必要。
- 住宅団地では、公園、学校、保育所などの既存ストックを有効に活用し、多様な世代が住み、交流できる団地へと転換していく取組みが必要。
- エリアマネジメントに携わる人材育成や認知度の向上、先進的な活動の立ち上げ支援などの取組みが必要。
- 特に重要なエリアにおける民間・公共事業については、まちなかを含めたエリアにふさわしい美しい街並み形成のため、事業者と行政における調整の場が必要。

<居住の集積状況>

本市では人口は一貫して増加してきましたが、今後は減少に転じる見通しです。人口が増加していた高度経済成長期に拡大してきた市街地は、人口減少に伴う開発圧力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き家、空き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てしまう恐れがありますが、人口が減少しても、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周辺などの一定エリアの人口密度を維持し、歩いて暮らせるまちを目指す必要があります。

<産業集積>

将来的な人口減少と相まって、商業店舗数等及び工業事業所数等は減少していく見通しであるものの、製造品出荷額や商業小売り売り場面積は増加傾向にあります。

商業活力の維持、工業操業環境の充実、工業振興等を図るためにも、一定のエリアへの産業集積を引き続き進めていくとともに、産業間の連携による新産業の創出を促進する必要があります。

<都市のスポンジ化対策>

都市のスポンジ化の進行は、生活利便性の低下、治安・景観の悪化、地域の魅力・価値を低下させ、悪循環を引き起こします。現在、都市のスポンジ化が発生している地域は、商業地では45町丁目のうち17町丁目（約38%）、工業地では26町丁目のうち4町丁目（約15%）、住宅地では408町丁目中13町丁目（約3%）で進行しています。さらに、今後スポンジ化の発生が懸念される地区が多くあるため、現にスポンジ化が発生している地区への対応と予防の両面から取り組む必要があります。また、これらの対応にあたっては、単に空き家や空き地を減らすだけでなく、地域が抱える課題の解決のための資源としてハード・ソフト両面から対策を進める必要があります。

また、都心部で懸念される都市の空洞化に対応するため、まちなかを歩きたくする界限性の確保や、来街者の回遊を促進する取組みを進めていくことが必要です。

<住宅団地>

住宅団地では、建物の老朽化や居住者の高齢化が顕著に進んでおり、コミュニティ活動や商店街、公共交通のサービス水準等の維持が困難となることが懸念されます。

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居住環境の維持が不可欠であることから、若年世代に必要な都市機能である公園、学校、保育所など既存ストックを有効に活用し、これまで居住機能として主眼が置かれていた住宅団地に新たに就業や交流の場としての機能を導入するなど、多様な世代が住み、交流できる団地へと転換していく取組みが必要です。

<エリアマネジメント>

これまで本市は、出前講座や、アドバイザー派遣により市民が地域で行うまちづくりに取り組んできたものの、近年は実績が減少しています。まちづくりの推進には、エリアマネジメントの手法を取り入れたリノベーションスクールの開催のほか人材育成や認知度の向上、先進的な活動の立ち上げ支援などの取組みが必要です。

<景観>

建築物の建築等の際し、景観法による市への届出は、事業単位で着手の30日前までに行う制度ですが、エリアにふさわしい美しい街並みの形成のためには、基準だけの適合を確認するだけでなく、事業者と市の創造的な景観協議を積極的に進めることが重要となります。

景観法に基づく行為届出や通知件数についても、制度開始当初に比べて増加傾向にあるため、特に重要なエリアにおける民間・公共事業については、今後都市計画マスタープラン等で示していく都市レベルのデザインの方向性やエリアレベルのデザインの方向性に適合するよう、事業者と行政における調整の場が必要です。

また、幕張新都心中心地区、幕張新都心若葉住宅地区を「景観形成推進地区」に指定していますが、都市デザインの実現に向けて、制度適用の拡大が求められます。

b) ネットワーク

- コンパクトシティの形成にあわせた、拠点間をつなぐネットワークの確保が必要。
- 鉄軌道などの基幹的な交通手段に加え、グリーンスローモビリティやシェアサイクル等の交通手段を上手く連携させることで、持続可能で効率的なネットワークを構築することが必要。

<都市計画道路>

都市計画道路は市街地形状や交通条件などに応じて、合理的なネットワークを構成するように計画してきました。本市では、これまでの市街地の拡大に伴い、整備が必要な道路が急激に増加したのに対し、整備が十分に進まなかったため、都市計画道路の整備率が約75%という状況であり、またミッシングリンク（計画された道路の一部で整備が進まず、連続性が欠けた状態）が生じています。

都市計画道路の整備の遅れは、土地の利用価値を下げ、高度有効利用の実現を阻害し、道路渋滞による快適な都市生活と円滑な経済活動を妨げ、都市の再生を阻害します。また、千葉市まちづくりアンケート（平成30年）結果では、約6割が「市内の道路は移動しやすいと感じない」と評価しているため、今後も都市計画道路の着実な整備を進め、計画的かつ効率的に道路ネットワークを形成する必要があります。

<移動・通信環境>

本市では、他の旅客輸送機関よりも二酸化炭素排出量原単位の高い自動車が生市内の交通手段の35%を占め、首都圏の他政令市と比べ自動車分担率が高い水準にあります。なお、自動車分担率の高い都市ほど、市街地密度が低く、交通エネルギー消費量が高くなる傾向にあります。

また、郊外部などで自動車を用いて自由に移動していた高齢者の場合、今後免許返納等により移動手段を失うことは、移動範囲や頻度に制限がかかり、中心部で生活する人に比べて、1日当たりのトリップ数が減少し、健康にも影響を及ぼすことが懸念されます。このように、地球環境負荷削減や、交通弱者の交通手段の確保、都市経営の効率化等からも、コンパクト・プラス・ネットワークに資する持続可能な公共交通網の形成が求められています。

また、上記のような地域課題や脱炭素社会の確立を進めるうえで、公共交通だけではなく、グリーンスローモビリティや自動運転技術による移動、通信技術による業務・私事の達成なども効果的です。既存の公共交通との連携を踏まえ、グリーンスローモビリティや自動運転、先端技術による生活の質の向上などの検討を進める必要があります。

<公共交通>

市街化区域のうち公共交通の利便性が高い区域に居住する人口が増加し、平成29年度末には77.5%まで上昇しました。結果、公共交通機関の1日当たりの乗車人員も年々増加傾向にあります。公共交通の利便性が高い鉄道駅やバス停付近の人口密度が高まることは、今後の公共交通の経営の安定につながります。

一方で、平成30年に実施した千葉市まちづくりアンケートの「公共交通が便利だと感じる割合」より、市民の約4割は否定的な評価をしている実態もあります。これは、市街化調整区域などの公共交通の利便性が低い地域や、現在自動車での生活に慣れている方の意見も大きく影

響しているとは考えられますが、今後、人口減少に伴い、公共交通の維持が難しい路線等の発生も予想されます。このため、公共交通の利便性が高い区域への居住促進と併せ、持続可能な公共交通による効率的なネットワーク形成が求められます。

c) 防災

➤ 災害時、災害後の備えとして、防災まちづくりを進めることが必要。

<ハザードエリア>

本市は、首都直下型地震の切迫性（マグニチュード7クラスの地震の今後30年間の発生確率70%）等、災害リスクの高い自治体であり、土砂災害特別警戒区域や土砂災害警戒区域も多数指定されています。現在、急傾斜地崩壊対策の事業を実施していますが、整備状況は25%であるため、引き続き事業の推進が求められます。

また、市内を流れる都川や村田川の越流により、中央区や緑区の一部が洪水浸水想定区域に含まれ、中央区の一部及び美浜区のほぼ全域が高潮浸水想定区域に含まれています。さらに、中央区、美浜区、稲毛区の一部では、津波浸水想定区域に含まれるなど、居住促進区域とハザードエリアが重複している状況にあるため、市民の安全の確保が必要です。浸水の情報及び避難に関する情報を事前に提供するとともに、基盤整備を強化し、洪水災害時の人的被害を防ぐこと及び安全な避難を行えるように努める必要があります。

<建物の耐震化>

本市の住宅の目標耐震化率（第3次千葉市耐震改修促進計画）は95%ですが、戸建住宅では約86%、共同住宅では約94%といずれも目標には至っていません。本市を含む南関東地域の首都直下型地震の地震発生確率が今後30年以内で70%程度と推測されていることを鑑みても、引き続き建築物の耐震化を推進する必要があります。また、緊急輸送道路沿道建築物の耐震化率は約96%という状況にあり、被災後の救助、復旧・復興等を円滑に行うためにも、耐震性が不十分な緊急輸送道路沿道建築物をおおむね解消する必要があります。

<都市基盤整備>

建築物の倒壊等の集中的被害を防ぎ、面的な都市基盤施設の整備とあわせ建物の更新を図る市街地再開発や区画整理など都市基盤の着実な整備を進める必要があります。しかし実態は、土地区画整理事業では131.8haが未施行区域となっています。密集市街地事業等、長期未実施の事業が多数存在していることから、新たな事業の手法などの検討を行っていく必要があります。

d) 緑と水辺

- 緑と水辺を本市独自の地域資源として積極的に活用し、魅力的な空間として維持形成していくことが必要。
- 花見川や都川等の河川に加え、田畑や山林等の自然環境の保全も必要。

<緑と水辺>

区域マスタープランでは、日常生活の中で目にし、触れる機会が多い緑地（市街化区域内の緑地）の確保目標を1,410ha（令和3年度時点）としましたが、平成29年度末時点で1,326haに留まっています。様々な社会経済情勢の変化の中で、行政が自ら土地を取得し、緑地を大きく拡大していくことは困難であり、企業やNPO、市民などの多様な主体と連携した取り組みが必要です。

<都市農地の保全>

市街化区域内農地は年々減少傾向にあります。生産緑地地区は微減傾向にとどまっています。生産緑地地区制度は、30年間の営農義務が発生することから、農地として保全されてきましたが、概ね一斉に指定されてから30年を迎える令和4（2022）年には、生産緑地地区の営農義務の解除に係る申出が可能となり、令和5年以降に指定解除が多数なされるおそれがあります。

このような社会情勢を受け、生産緑地地区の下限面積を引き下げ、新規指定を再開しておりますが、本市が実施した生産者向けアンケートによると、55.7%の生産者が農地の将来の売却や賃貸を検討しており、農業の担い手の確保や農地保全の推進が求められます。

3. 都市計画の見直しの基本的な考え方

3.1 区域マスタープラン等及び関連計画の見直しの方針

3.1.1 目標年次及び将来人口推計について

目標年次は令和14年を基本とし、おおむね令和24年の望ましい都市の姿を展望しつつ見直しを行うものとしします。

(1) 対象都市計画区域

対象区域は、千葉都市計画区域（千葉市全域）としします。

(2) 将来人口推計

令和14年人口は、令和5年度を開始年度とする次期基本計画の値としします。

【参考】令和14年の本市総人口（都市計画区域人口）949,482人※

※「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）」に記載の人口の将来推計より、令和14年の本市の総人口を推計した参考値。

3.1.2 見直しスケジュール

令和5年度開始を目指し、都市計画手続きを進めます。

3.1.3 目指すべき都市構造

次期基本計画に示される目指すべき都市構造と調和を図り、区域マスタープラン等及び関連計画の見直しの検討を進めます。

3.2 都市づくりの方向の設定

前章で整理した「第2章 都市づくりにおける課題整理」の社会情勢の変化からみた課題及び、現行都市計画の検証からみた課題を踏まえて、新たな都市づくりの方向を定めます。社会情勢の変化からみた課題では、「持続可能な都市経営」「安全な都市空間の形成」の2つの視点、現行都市計画の検証からみた課題では、「コンパクトシティ」「ネットワーク」「防災」「緑と水辺」の4つの視点でそれぞれ課題を抽出し、今後の都市づくりの方向を明らかにしました（図 3-1）。なお、新たな都市づくりの方向は、「緑と水辺の豊かなまちづくり」「コンパクトで賑わいのあるまちづくり」「安全なまちづくり」の3つとします。

これらの3つの方向の順番は優先順位を示すものではなく、千葉市を特徴づける地域資源である「緑と水辺」を都市構造の基礎とし、「コンパクト」で「安全」な都市づくりを進めることを示しています。

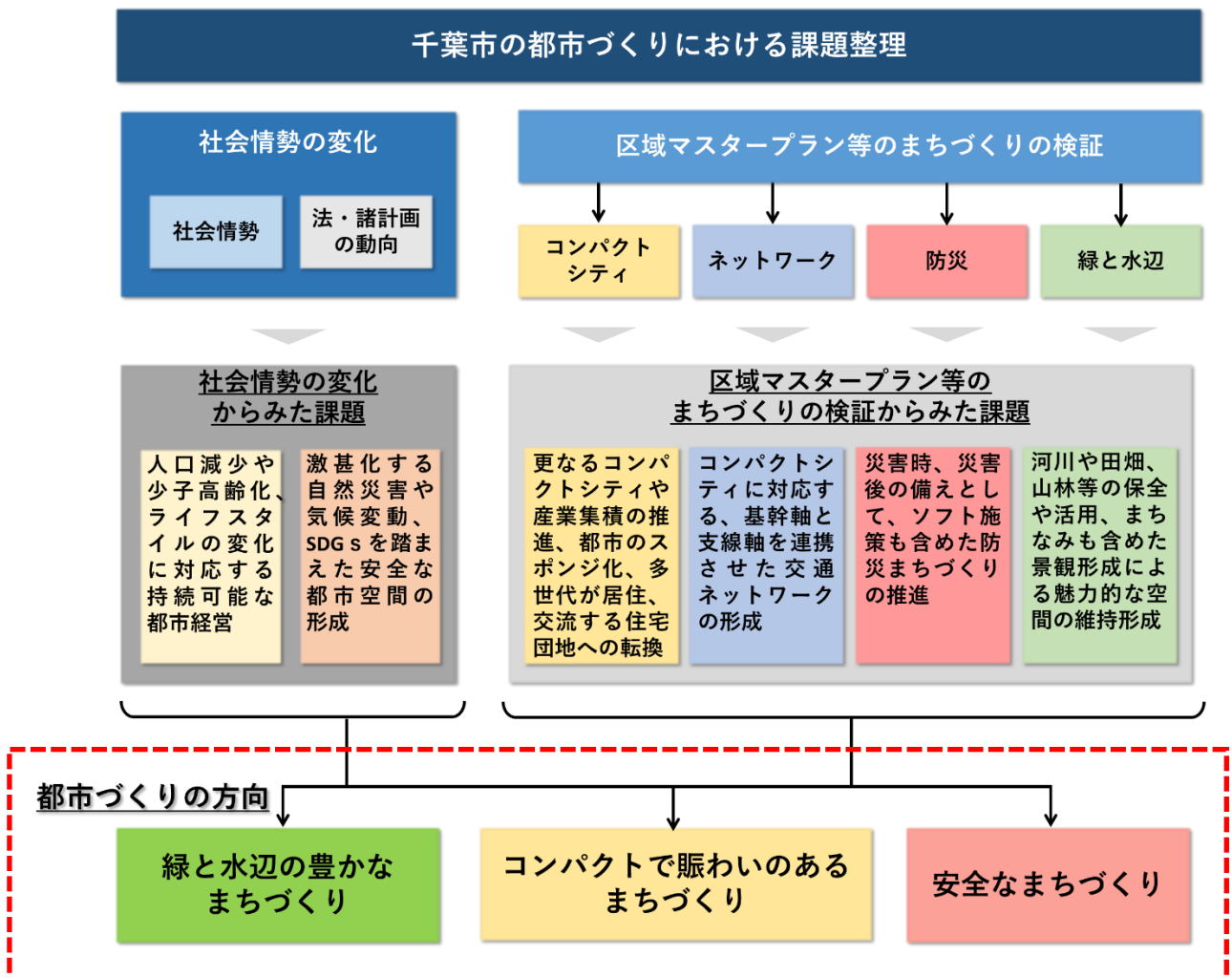


図 3-1 都市づくりの方向の設定

3.3 都市づくりの方向を踏まえた都市計画の見直しの視点

社会情勢と本市の状況、まちづくりの方向性の検証を踏まえ、都市づくりの方向「緑と水辺の豊かなまちづくり」「コンパクトで賑わいのあるまちづくり」「安全なまちづくり」に沿って区域マスタープラン等の見直しを進めます。

3.3.1 緑と水辺の豊かなまちづくり

a) 自然環境の保全

本市の内陸部や東京湾の浜辺、河川など、優れた景観や豊かな自然環境を将来にわたり守るため、緑と水辺の保全や創出に努めます。また、市街地周辺に広がる田園や山林等に対する無秩序な開発を抑制します。

特に、災害防止の観点から、大規模な河川沿いの低地は、計画的かつ総合的に良好な市街地としての環境が確保される地区を除き、災害防止上保全すべき地区として市街化を抑制します。

さらに、自然環境が有する多様な機能（生物の生息・生育の場の提供、良好な景観形成、気温上昇の抑制等）を積極的に活用し持続可能で魅力ある地域づくりを進めるグリーンインフラの取組みを推進します。

b) 農地の保全・活用

土地改良済みの農地並びに農用区域に指定されている一団の優良農地は今後とも保全を図ります。

減少傾向にある市街化区域内農地は、市街地における生活環境の向上機能や、避難場所等としての防災空間機能、農業体験・交流活動等の場としてのレクリエーション機能を有しており、都市環境を形成するうえで「市街化区域内にあるべき農地」として、積極的に保全・活用を図ります。

特に、都市と農村の交流を促進し、都市と農村それぞれに住む人々がお互いの地域の魅力を本市の資源として分かち合うことにより、都市住民がゆとりのある生活を実感でき、農村部の余暇活動の場、観光資源としての機能を充実させ、農村部の活性化にもつなげていきます。

c) 公園の活用

公園は老朽化や魅力の低下が課題となっており、民有農地等との柔軟な連携による総合的な緑のネットワーク化の推進、地域特性に応じたマネジメントの実施により、市民のニーズ、社会状況の変化等に応じたストック効果※をより高める取組みを進めます。

※ストック効果：整備された公園等が機能することにより整備直後から継続的に中長期にわたり得られる効果であり、市民生活における防災力の向上、生活環境の改善といった生活の質の向上をもたらす効果等がある。

d) 海辺や河川の活用

自然的空間である東京湾の浜辺や河川は、景観や環境、賑わい等の多面的な機能を有しています。本市においても重要な資源として捉え、海辺・河川空間の活用を進め、地域の魅力の再発見、海辺や流域の新たな魅力づくり、海辺・河川空間の質を向上させ、まちに新たな価値や機能を付加することにつなげていきます。

3.3.2 コンパクトで賑わいのあるまちづくり

a) 都心、生活拠点、産業の中心・拠点の形成

都市の活力を維持し雇用や定住を促進するため、農業、工業、商業などの産業エリアの維持・集積形成を図り、先端技術などの多様な分野の産業に係る技術や人材の相互連携などによる新たな価値が生まれる産業基盤づくりを促進します。特に、広域幹線道路のインターチェンジ周辺等の交通利便性の高い地域の生産・物流機能の向上を図ります。

生産年齢人口の減少をはじめ、世代間交流や人々のつながりの低下などに対処することとして、広域的な都市の中核となる商業・業務・文化の拠点である都心に都市機能を誘導することをもって、土地の合理的かつ健全な高度利用を図り、複合的な土地利用を誘導します。さらに、日常生活を送るうえで必要なサービスを楽しむことができる身近な生活拠点の形成を促進します。

b) エリアマネジメント団体の育成

地域固有の特徴や資源を踏まえ、個性豊かで活力に富む地域の形成と、良好な環境の維持につなげるため、エリアマネジメント団体の育成に資する環境を整えていきます。

c) 都市空間の高質化

都心や生活拠点の官民のパブリック空間をウォークアブルな空間へ転換し、都心部に界限性を持たせることで来街者の回遊を促進することに加え、魅力的なオープンスペースを創出するとともに、有効活用を図ります。さらに、美しい景観の取組み、まちなかの緑化等による都市づくりを促進します。

コロナ禍による新たなワークスタイル環境や価値観により自宅や近場で過ごす時間が増えることをチャンスと捉え、居住地・滞在地の多様化や多機能化を進め、エリア価値を高めます。

また、新たなデジタル技術を基本としたダイナミックなサービスを都市に実装することにより生活を最適化する都市に転換、バーチャルとリアルが融合するスマートシティへの転換を進めます。

d) 都市のスポンジ化対策

都市のスポンジ化に対し対策を講じるとともに、空き家、空き地対策を進めます。特に大規模な遊休地においては、土地の有効利用を図るため、周辺市街地との環境の調和に配慮しつつ、土地利用転換を促進します。

e) ネットワークの形成

生活拠点が交通ネットワークでつながり、拠点間を円滑に移動できるとともに、次世代の交通サービスや新時代の通信技術の導入などにより、地域の特性に応じた多様な働き方や住まい方を支える生活環境を確立し、また自家用車に過度に依存しないまちづくりを目指します。

社会・経済活動の基盤である広域的な幹線道路の効率的・重点的な整備を図るとともに、拡幅や渋滞交差点等の改善を行い、自動車交通の整流化に努めます。また、千葉都心を起点とし、市内の各拠点間を結ぶ放射状や環状のネットワークにより、各拠点間・周辺都市間の移動・連携・交流を促進します。

都市内の幹線となる交通手段であるモノレールについても、人口減少等により利用需要が変化していくことを踏まえた対応を進めます。

f) 住環境の維持

市街地開発事業や地区計画などの都市計画手法のほか、住宅市街地整備事業や建築協定、景観協定などを活用しつつ、市内のそれぞれの地域が目指す将来像に相応しい住宅の形態・密度等の誘導により、住環境の向上を図ります。

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、地域に合った生活サービス機能や交通ネットワークが確保され、安心して暮らし続けられる良好な住環境を目指します。

住民の高齢化が進む住宅団地においては、既に整備済の公園や学校、保育所などの若年世代に必要な既存ストックを有効に活用し、例えば住宅団地内に周辺地区も含めた高齢者や若年層に向けた施設など、時代のニーズに合わせた利便施設の整備や地域の特性に応じた住宅団地の再生に関する施策などで、多様な世代が居住する団地の活性化を目指します。

g) 環境への配慮

低炭素社会の構築に向けた二酸化炭素の削減や次世代エネルギーの導入に取り組むとともに、気候変動に適應する取組み等により、環境に配慮した持続可能で豊かなまちづくりの更なる推進を図ります。快適な市民生活を守るため、大気や水質などの地域環境対策に取り組むとともに、廃棄物の発生抑制や再使用、再生利用の推進、良好な水循環・水環境の保全再生など循環型社会の構築を目指し、環境にやさしく利便性の高いコンパクトなまちづくりに向けた取組みを推進します。

3.3.3 安全なまちづくり

a) 防災都市づくりの推進

自然災害の頻発・激甚化を踏まえ、防災まちづくりの総合的な対策を講じるため、災害リスク情報と都市計画情報を重ね合わせ、都市の災害リスクを視覚化するなどにより防災上の課題を分析したうえで、防災まちづくりの将来像や目標、ソフト施策も含めた対策等を明確化し、安全なまちづくりの形成への取組みを強化します。

また、被災した時に迅速に復旧・復興を進めるため、災害が発生した場合でも機能不全に陥ら

ない、迅速な復旧・復興が可能な都市を目指し、平時から災害が発生した際のことを想定して、どのような被害が発生しても対応できるよう、事前復興の手順や進め方、復興における将来目標像の事前検討・共有などの復興に資する施策を検討します。

b) 都市防災の推進

都市の防災化を図るため、開発許可等に基づいた適正な土地利用を推進するとともに、都市基盤を整備し、大規模な地震により発生が懸念される津波災害への対策を進め、また木造や老朽化した建物が密集した地域での火災や倒壊による災害危険の軽減、橋梁等の耐震化を進めます。

近年、従来の想定を上回るような洪水や土砂災害を引き起こす大雨や短時間強雨等など、あらゆるリスクを見据えつつ、災害が起ころうとも重要な機能が機能不全に陥らず、迅速な復興を可能とすることが重要であることから、がけ等の急傾斜地の災害の発生を未然に防止する急傾斜地崩壊対策事業の推進、都市化の進展による雨水流出量の増加や、保水能力の低下による雨水被害に対応するため、浸水リスクが高く、都市機能が集積している地区の雨水対策の強化や河川改修事業等を推進するとともに、治水の安全性を確保するため樹林地や農地等の保全を図り、保水、遊水機能の確保などの対策を進めます。

c) 災害に強いまちづくり

令和元年度に本市で発生した台風被害等を踏まえ、災害に強いまちづくりを推進するため、「災害に強いまちづくり政策パッケージ」を令和2年1月に策定しました。

引続き、「災害に強いまちづくり政策パッケージ」に位置付けた、すべての公民館・市立学校等に太陽光発電設備・蓄電池を整備、EV等で電気を届けるマッチングネットワークの構築等の電力の強靱化、停電しても通信途絶が起こらない仕組みの構築、固定電話網の維持など通信の強靱化、崩れた崖の復旧、被災した宅地の擁壁の改修・新設助成、危険ながけ地付近からの移転助成等の土砂災害・冠水等対策の強化、災害時の安全・安心確保としてSNS等を使った多様な手段で災害情報を収集・発信、幅広い連携による災害対応のための民間企業等の連携拡大を進めます。

3.4 区域マスタープラン等の見直しの考え方

3.4.1 区域マスタープラン等の見直しについて

(1) 都市づくりの方向

3.2 都市づくりの方向で設定した「緑と水辺の豊かなまちづくり」「コンパクトで賑わいのあるまちづくり」「安全なまちづくり」に沿って見直しを進めます。都市計画の目標は、以下のとおりとします。

(2) 都市計画の目標

本市の内陸部に残された山林・田園などの緑をはじめ、東京湾に面する浜辺を含む長い水際線と保養地などの文化的遺産、これまで整備されてきた都市基盤などの様々な資産を活かしながら、安全で質の高い生活や生産活動ができる、自然と調和したサステナブルな都市構造＝『千葉市型コンパクト・プラス・ネットワーク』を目指します。

また、人口増加、高度経済成長を背景に、これまでは機能性、利便性、経済性を重視した「都市づくり」を進めてきましたが、今後、人口減少社会を背景に新規開発が少なくなる中、整備した官民空間の一体的な活用を図りつつ、その空間の質を高めていく視点が重要となっていることから、ひとの情緒に訴え、都市の美しさと心地よさを求める「まちづくり」を進めていきます。

(3) 区域マスタープランの構成

当該都市計画の広域的な位置づけを踏まえ、**「1 都市計画の目標」**において、千葉市が目指す都市づくりの目標像や方針について示し、**「2 区域区分の決定の有無及び区域区分を定める際の方針」**において、市街化区域の規模を定める人口、産業フレームを明らかにし、土地利用規制や主要な都市計画の決定方針を**「3 主要な都市計画の決定方針」**に示します。

(4) 個別の都市計画の見直し

都市施設や用途地域など、個別の都市計画が果たす役割や備えるべき機能を踏まえ適切な見直しを行います。都市づくりの方向を具体化し、本区域の持つ地域資源と特性を活用しつつ、都市機能の向上と良好な生活環境の保持を図るため、長期的展望に立って、公共施設の整備を図ります。

3.4.2 区域区分（市街化区域と市街化調整区域の区分）の見直しについて

区域マスタープラン等の都市の将来像、都市計画基礎調査等を踏まえ、良好な市街地の形成を図るため次のとおり区域区分の見直しを行います。

(1) 市街化区域への編入の考え方

- a) 新たな住宅地開発を目的とした市街化区域への編入は、原則として行いません。
- b) 農林漁業との調和が図られており計画的な市街地整備が行われることが確実な区域で、区域マスタープラン等に整合し、コンパクト・プラス・ネットワークの実現に寄与すると認められる場合は、市街化区域への編入を行うことができるものとします。
- c) 良好な市街地環境の整備・保全を図るため、既定の市街化区域に接する既存の市街地を市街化区域に編入しようとする場合には、その必要性、既定の市街化区域内の整備状況、地区計画の導入等を十分に勘案したうえで、必要な見直しを行います。
- d) 目標年次において必要とされる市街地の面積（フレーム）の一部を保留する制度を活用し、計画的な市街地整備の具体化に合わせて、随時、市街化区域への編入を行うことができるものとします。

(2) 市街化調整区域への編入の考え方

既定の市街化区域内において、市街化調整区域に接した土地や現に市街化されていない一定規模の土地で、長期にわたり都市基盤の整備が見込まれない区域については、市街化調整区域に編入することができるものとします。

3.5 関連計画の見直し

区域マスタープラン等の都市計画の見直しに合わせ、各分野別マスタープランの総合的な見直し及び土地利用誘導方針などの各種制度の創設を進めます。

これにより将来ビジョンの統一的な考え方をわかりやすくするとともに、各分野のマスタープランの目標年次をそろえ、各プランについて改めて相互の連携を確認し、一体性、総合性のある内容に適正化を図ります。

(1) 都市再開発の方針

都市再開発の方針は、土地利用、都市計画道路、市街地開発事業などの個別の都市計画の上位に位置づけられており、市街地における再開発の各種施策を長期的かつ総合的に体系づけたマスタープランとして定めます。都市再開発の方針の検討に必要な状況把握等を行い、計画的な再開発が必要な市街地における都市機能の更新を促進するため、区域マスタープラン等と協調・連携しながら、見直しを進めます。

(2) 景観計画

景観計画は、豊かな緑や水辺など、地域の特性を活かした魅力ある景観の形成と市民文化の向上を理念とし、千葉らしい景観づくりを進める基本的な計画として定め、区域マスタープラン、都市計画マスタープランと協調・連携しながら、見直しを進めます。

(3) 住生活基本計画

住生活基本計画は、安全で安心して住み続けられる住まいづくりを推進するため、市民の住生活の安定の確保及び向上の促進に関する基本的な計画として定め、区域マスタープラン、都市計画マスタープランと協調・連携しながら、見直しを進めます。

(4) 緑と水辺のまちづくりプラン

緑と水辺のまちづくりプラン（緑の基本計画）は、まちづくりのために緑と水辺の多機能性を引き出していく考え方のもと、本市の特徴である緑と水辺の将来像と施策の方向性を示す基本計画として、区域マスタープラン、都市計画マスタープランと協調・連携しながら、見直しを進めます。

3.6 マスタープランの具現化のための制度の構築

マスタープランに掲げた将来ビジョンを具現化するために積極的に望ましい市街地像の実現を誘導するには、より具体的な一定のエリアの土地利用や開発を戦略的に誘導する必要があります。

そのため、これまでの国や県が標準的に定めている都市計画による規制・誘導を図る制度に加え、本市独自の制度を創設し、再構築することで、土地利用に関する各種制度を積極的に適用し、例えば、民間開発などを総合的かつ戦略的に規制・誘導するなど、よりきめ細かな都市計画制度運用の仕組みを構築します。

(1) 「(仮称)土地利用誘導方針」の策定

住宅地・商業地・工業地などの地域ごとに、目指すべき市街地像へ誘導するため、土地利用制度の基本的な方針と運用に関する考え方及び具現化に向けた課題と推進方策を明示します。

(2) 「(仮称)都心部等容積率緩和誘導方針」の策定

千葉駅周辺等において、マスタープランの目標実現に資する民間都市開発を積極的に誘導することを目的とし、容積率の緩和等に関する土地利用計画制度等の運用の考え方を明示し、開発を促進する補助制度等を紹介する方針を策定します。

(3) 「千葉市建築物における駐車施設の附置等に関する条例」の改正

路上駐車解消や道路交通の円滑化を目的として、建築主が一定の要件を満たす建築物を新築、増築又は用途変更する場合に、駐車場の附置を義務付けている条例について、施行から約50年が経過していることに加え、まちづくりとの連携を意識した駐車施策を推進するため、改正します。

(4) 都市デザインの調整をする仕組みの検討

まちづくりに大きな効果や影響を与える民間事業を総合的かつ戦略的に規制・誘導するため、重要なエリアでの大規模な開発を対象に、計画段階から協議、配慮を求める、都市デザインの調整の仕組みを検討します。