

ちば・まち・ビジョン（案）

～ウォークブル・リバブル・サステナブルな都市をデザインする～

令和5年（2023年）

千葉市

目次

序章 ちば・まち・ビジョンについて

第1節 ちば・まち・ビジョン	序-1
第2節 都市デザインの実践	序-2
第3節 位置付け	序-3
第4節 対象区域と目標年次	序-4
第5節 構成	序-5

第1章 都市づくりとまちづくりの課題整理

第1節 都市の現状	1- 1
第2節 課題整理	1-15

第2章 ちば・まち・ビジョンの目標

第1節 ちば・まち・ビジョンの目標	2- 1
第2節 千葉市型コンパクト・プラス・ネットワーク	2- 3

第3章 区域区分の有無及び方針

第1節 区域区分の決定の有無	3- 1
第2節 区域区分を定める際の方針	3- 2

第4章 各分野の方針

第1節 緑と水辺の豊かな都市づくり・まちづくりに関する方針	4- 1
第2節 コンパクトで賑わいのある都市づくり・まちづくりに関する方針	4- 5
第3節 安全・安心な都市づくり・まちづくりに関する方針	4-23
第4節 千葉都市計画都市計画区域の整備、開発及び保全の方針付図	4-27

第5章 居住促進区域、都市機能誘導区域及び防災指針

第1節 立地適正化計画に定める区域	5- 1
第2節 居住促進区域	5- 2
第3節 都市機能誘導区域	5- 5
第4節 居住・都市機能立地における都市再生特別措置法に基づく事前届出	5- 9
第5節 防災指針	5-12

第6章 都市を構成する要所（ツボ）となるエリアの方向性

第1節 都市を構成する要所（ツボ）となるエリア	6- 1
第2節 各エリアの方向性	6- 4

第7章 ちば・まち・ビジョンの実現に向けて

第1節 多様な主体との連携によるちば・まち・ビジョンの実現	7- 1
第2節 実現に向けた取組み	7- 3
第3節 目標達成に向けた評価指標の設定	7-28

序章

ちば・まち・ビジョンについて

都市計画法第18条の2の規定に基づく「都市計画マスタープラン」

ちば・まち・ビジョンとは

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。

このような都市を形成するにあたり、計画的な整備や都市機能の誘導、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。

ちば・まち・ビジョンは、都市づくり・まちづくりの基本的な方向性を定め、個別の都市計画を定める際やちば・まち・ビジョンの目標実現に向けた取組み施策などの指針となることを目的としたものです。社会動向を踏まえつつ、本市が取り組む都市デザインの考え方にに基づき、美しく心地よい都市の実現を目指して都市づくり・まちづくりの基本的な方針を定めました。

第1節 ちば・まち・ビジョン

第2節 都市デザインの実現

第3節 位置付け

第4節 対象区域と目標年次

第5節 構成

序 / 第1節 ちば・まち・ビジョン

本市において策定している都市づくり・まちづくりの将来ビジョンを示す個別部門計画には、「都市計画区域の整備、開発及び保全の方針(都市計画区域マスタープラン)」、「千葉市都市計画マスタープラン」、及び「千葉市立地適正化計画」の3つの計画があります。本市では、中長期的な視点に立って統一的な都市づくり・まちづくりの将来ビジョンを示し、各種計画・制度の連携により将来ビジョンの実現に向けた取組みを効果的に推進していくために、これらの3つの計画を一体化する見直しを行い、「ちば・まち・ビジョン」を策定しました。

ちば・まち・ビジョンの実現にあたっては、今後の都市づくり・まちづくりの前提となる都市デザインの考え方を取り入れ、都市づくり・まちづくりに係る各種マスタープランなどと連携し、都市づくり・まちづくりを推進していきます。なお、文中の「都市づくり」とは、行政が全市的な視点で取り組む整備のことを示し、「まちづくり」とは、市民参加、市民主導を基本とした個別の地区における取組みや活動のことを示しています。

1 都市計画区域の整備、開発及び保全の方針(都市計画区域マスタープラン)

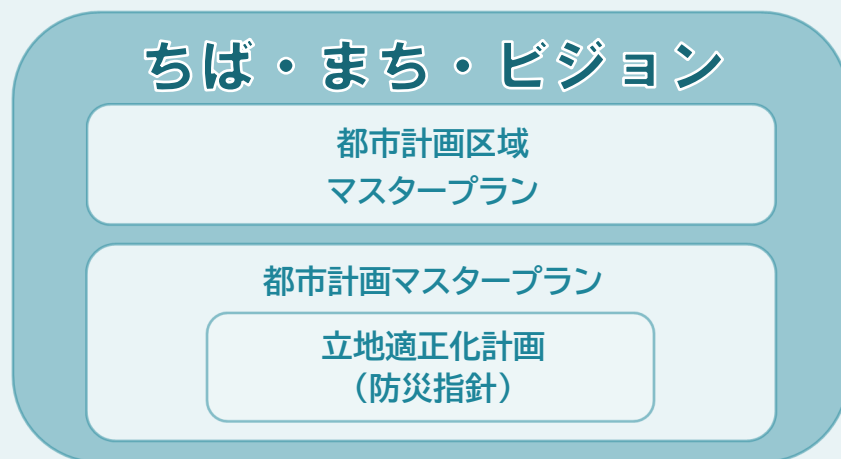
都市計画法第6条の2の規定に基づき、都市計画区域ごとに定める都市計画の総合的な方針です。

2 都市計画マスタープラン

都市計画法第18条の2の規定に基づき、都市計画区域マスタープランに即し、より地域に密着した見地から定める都市計画の方針です。

3 立地適正化計画

都市再生特別措置法第81条の規定に基づき、人口減少社会に対応したコンパクトシティ¹を実現するために、居住や都市機能の増進に寄与する施設の立地を公共交通沿線などに緩やかに誘導していくための計画です。防災指針は都市の防災に関する各機能の立地の誘導を図るうえで都市の防災に関する機能の確保に関する指針です。



¹ コンパクトシティ:住まい、交通、公共サービス、商業施設などの生活機能をコンパクトに集約し、効率化した都市のこと。

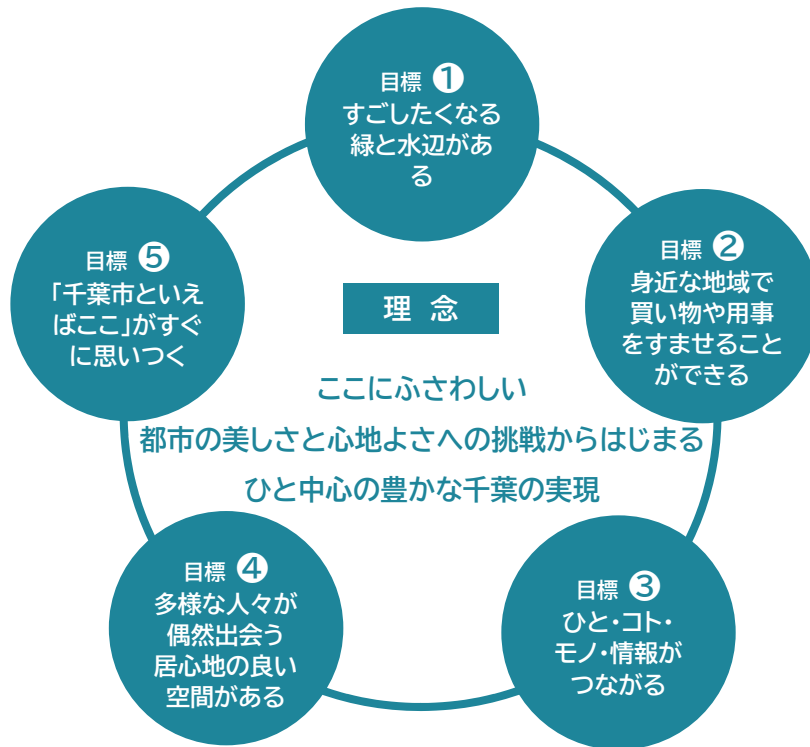
本市はこれまで、人口増加、高度経済成長を背景に、機能性や利便性、経済性を重視した都市づくりを進めてきました。昨今では、少子高齢化やインフラなどの老朽化、ライフスタイルやワークスタイルの変化など、刻々と社会情勢が変化しており、人々の多様性や地域の風土、歴史、文化などの重要性が改めて高まっています。

このような時代にあっては、市街地や郊外部においても多くの人々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」への再生が必要です。そのためには、地域の固有性を高めて地域の価値創出につなげていく視点が重要であり、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²を備えていくことが求められています。

本市では、こうした時代の流れに適応しながらも、新たな時代の都市づくり・まちづくりへのチャレンジとして、「都市デザイン」の取組みを進めています。本市における都市デザインは、都市の生い立ちや地域の資源などを読み解き、市民のライフスタイルなどから見た「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です。

都市デザインは、都市に係る多様な主体間で価値観を共有し、取組みを進めていく必要があるため、都市デザインの「理念」と「5つの目標」を定め、市民がシビックプライド³を持つ「わがまち・千葉」の実現を図ります。

都市デザインの取組みを推進することで、豊かな緑と水辺と、都市の利便さが共存する100年先の未来を見据えながら、千葉市ならではのウォーカブル(歩きたくなる)、リバブル(暮らしやすい)、サステナブル(持続可能)な、美しく心地よい都市の実現を目指します。



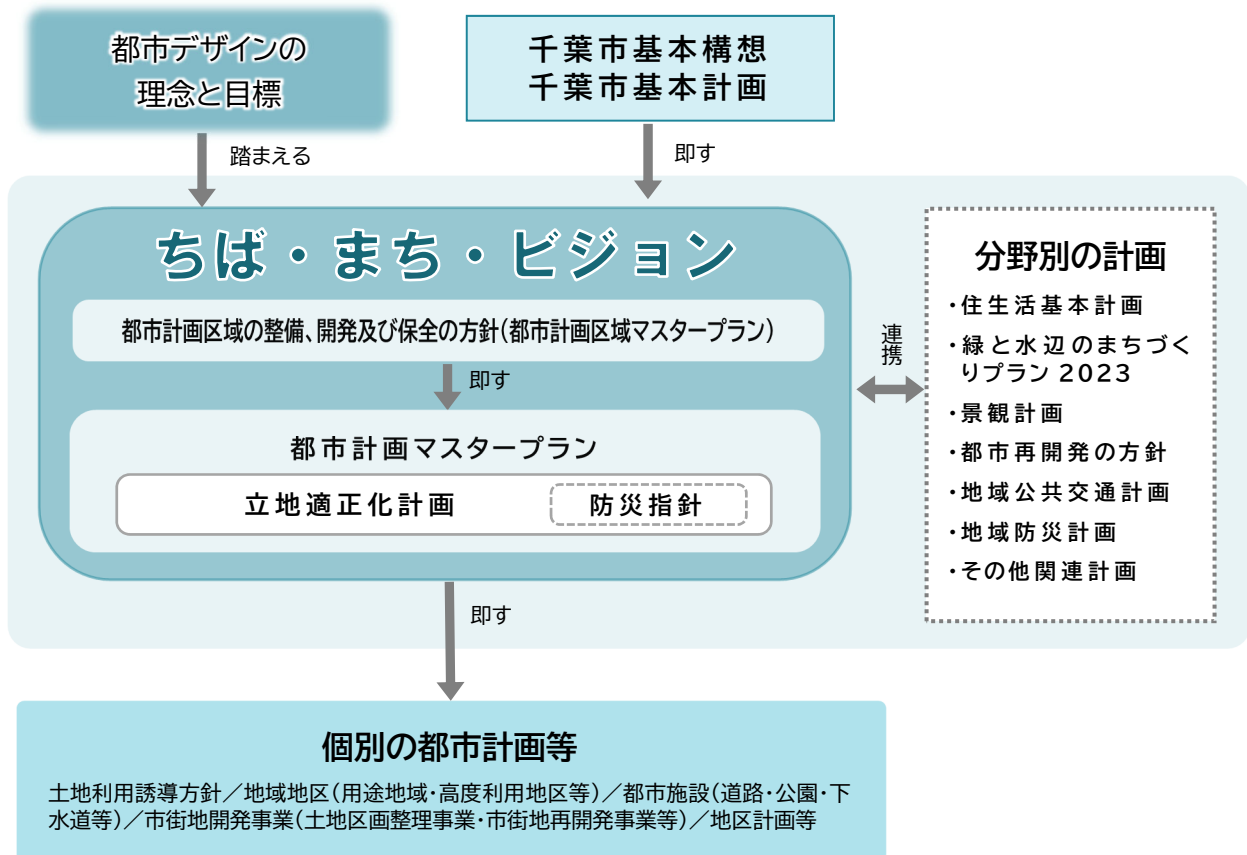
～市民がシビックプライドを持つ「わがまち・千葉」～

² 都市の美しさと心地よさ: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、歩きたくなり暮らしたくなるような楽しさなどを感じられる状態を指す。

³ シビックプライド:市民がまちへの誇りや、愛着、共感を持ち、まちに自ら積極的に関わっていかうとする気持ちのこと。

序 / 第3節 位置付け

ちば・まち・ビジョンは、都市デザインの理念と5つの目標を実現するため、ちば・まち・ビジョンを構成する3つの計画の位置付けを考慮して、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」、令和5年度(2023年度)からの10年間を対象とした「千葉市基本計画」に即して定めます。また、ちば・まち・ビジョンは個別の都市計画の決定・変更や都市計画の目標実現に向けた取組み施策などの指針となるものです。



ちば・まち・ビジョンの位置付け

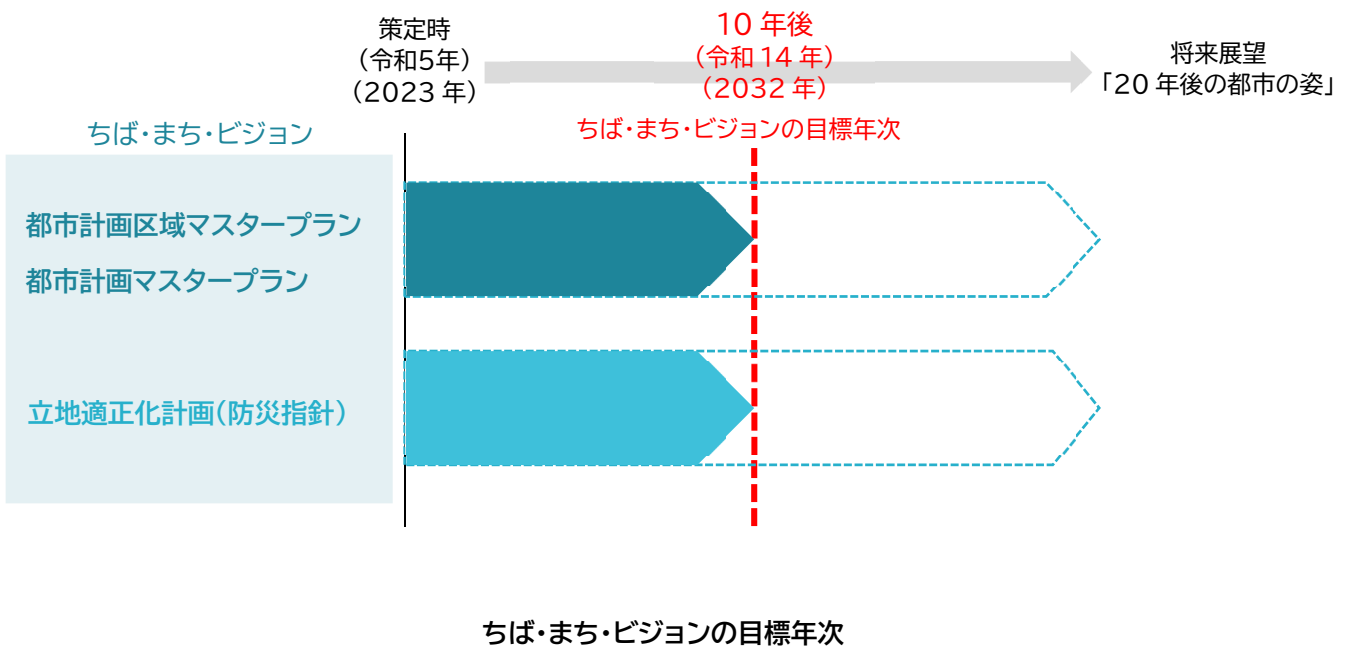
1 対象区域

本ビジョンは、千葉市全域(千葉都市計画区域全域)を対象とします。

2 目標年次

ちば・まち・ビジョンでは、おおむね 20 年後の都市の姿を展望したうえで、これから 10 年(目標年次・令和 14 年(2032 年))の都市づくり・まちづくりに向けた目標や方針などを定めます。

なお、人口構造や社会情勢の変化、それに伴う上位計画や関連計画の改定などに対応した柔軟な計画とするため、ちば・まち・ビジョンの実現に資する事業の進捗管理を行うとともに、おおむね 5 年ごとに実施される国勢調査や都市計画基礎調査などの結果、及び基本計画などの上位関連計画の改定などを踏まえ、必要に応じて見直しを検討します。



序

第5節 構成

本ビジョンは、以下の7章で構成します。

ちば・まち・ビジョンの構成

序章	ちば・まち・ビジョンについて
	第1節 ちば・まち・ビジョン
	第2節 都市デザインの実現
	第3節 位置付け
	第4節 対象区域と目標年次
第5章	構成
第1章	都市づくりとまちづくりの課題整理
	第1節 都市の現状
第2章	第2節 課題整理
第2章	ちば・まち・ビジョンの目標
	第1節 ちば・まち・ビジョンの目標
第3章	第2節 千葉市型コンパクト・プラス・ネットワーク
第3章	区域区分の有無及び方針
	第1節 区域区分の決定の有無
第4章	第2節 区域区分を定める際の方針
第4章	各分野の方針
	第1節 緑と水辺の豊かな都市づくり・まちづくりに関する方針
	第2節 コンパクトで賑わいのある都市づくり・まちづくりに関する方針
	第3節 安全・安心な都市づくり・まちづくりに関する方針
	第4節 千葉都市計画都市計画区域の整備、開発及び保全の方針付図
第5章	居住促進区域、都市機能誘導区域及び防災指針
	第1節 立地適正化計画に定める区域
	第2節 居住促進区域
	第3節 都市機能誘導区域
	第4節 居住・都市機能立地における都市再生特別措置法に基づく事前届出
第6章	第5節 防災指針
第6章	都市を構成する要所(ツボ)となるエリアの方向性
	第1節 都市を構成する要所(ツボ)となるエリア
第7章	第2節 各エリアの方向性
第7章	ちば・まち・ビジョンの実現に向けて
	第1節 多様な主体との連携によるちば・まち・ビジョンの実現
	第2節 実現に向けた取組み
	第3節 目標達成に向けた評価指標の設定

第1章

都市づくりとまちづくりの課題整理

都市計画法第18条の2の規定に基づく「都市計画マスタープラン」

都市の現状と近年の社会情勢の変化を踏まえ、都市づくりとまちづくりの課題を整理します。

第1節 都市の現状

第2節 課題整理

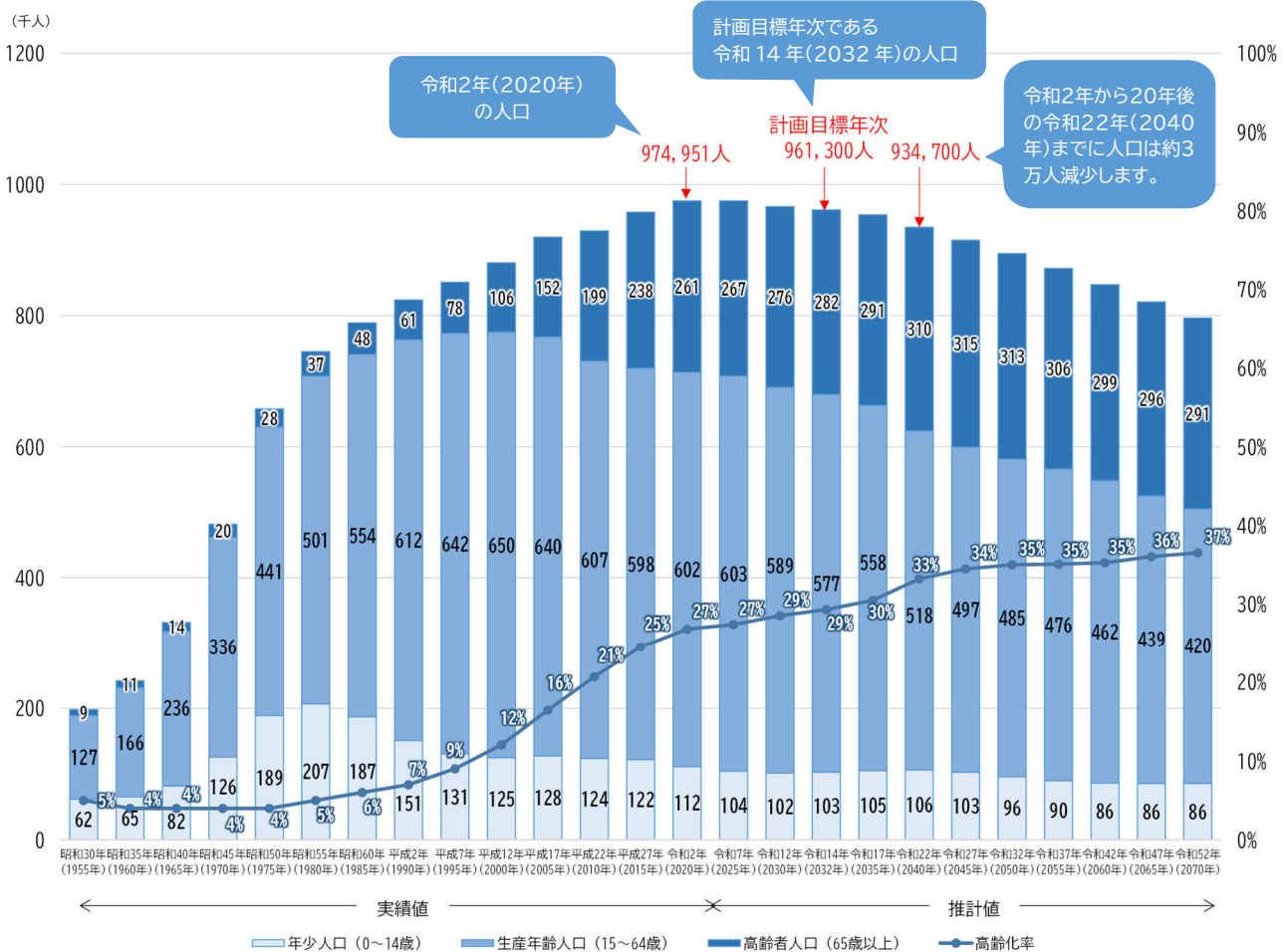
1 第1節 都市の現状

1 人口

都市の現状

- 令和2年(2020年)国勢調査による本市の総人口はおよそ97万人です。
- 本市における人口は、2020年代前半をピークに減少に転じ、本格的な少子高齢化が進行する見通し⁴です。
- 特に、臨海部や郊外の大規模住宅団地は、大幅に人口が減少する見通しです。
- 一方、世帯数は、令和12年(2030年)頃をピークに減少に転じ、1世帯あたりの人員数は減少傾向が続く見通しです。

人口減少局面に突入、高齢化がますます進展

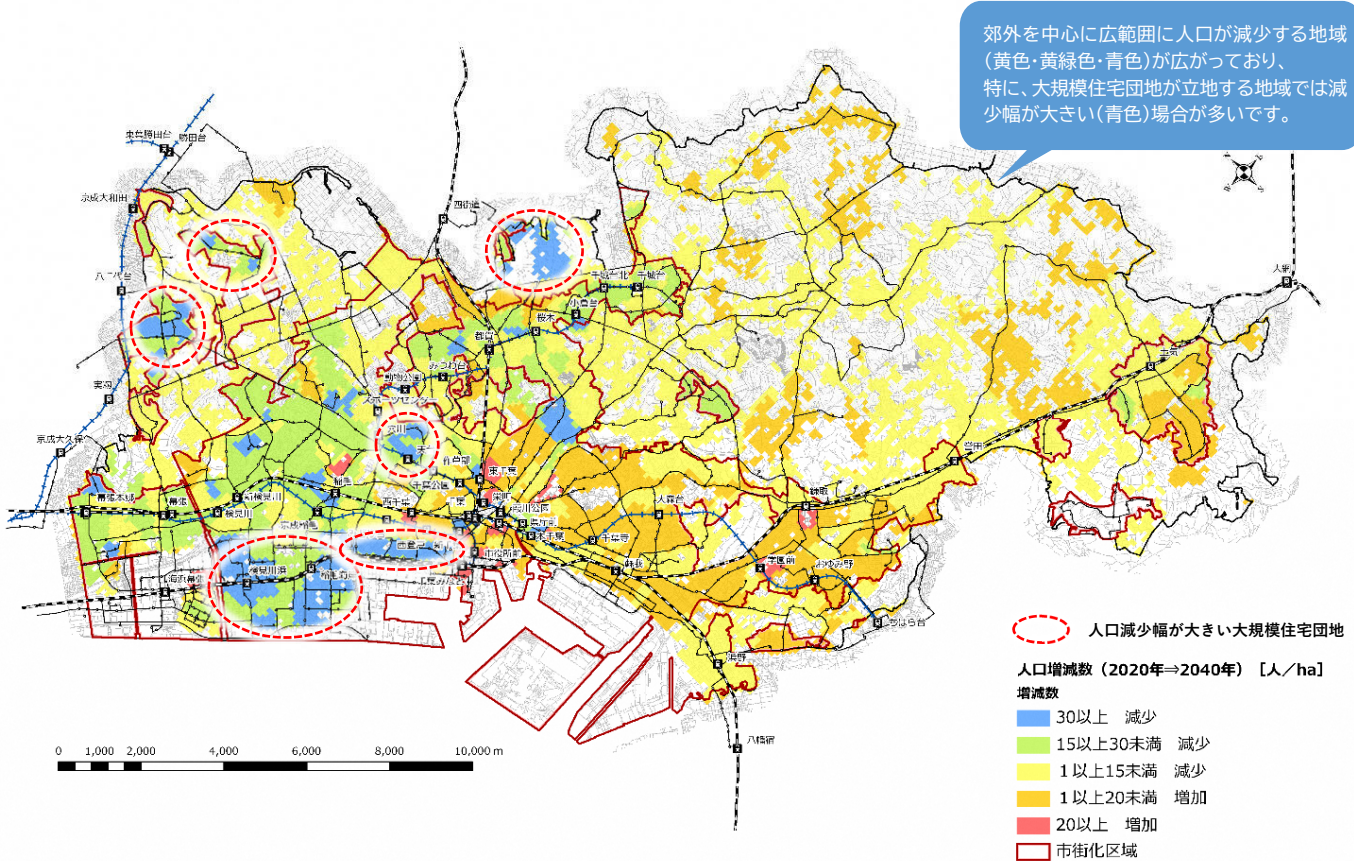


本市の人口の推移

出典：国勢調査、千葉市推計値(令和3年(2021年)3月)を基に作成

⁴ 人口の見通し：国勢調査の結果を基礎として、毎月の住民基本台帳の異動（出生・死亡・転入・転出など）を基に本市が独自で推計したものの。

大規模住宅団地が立地する地域や郊外部を中心に人口が減少する見通し

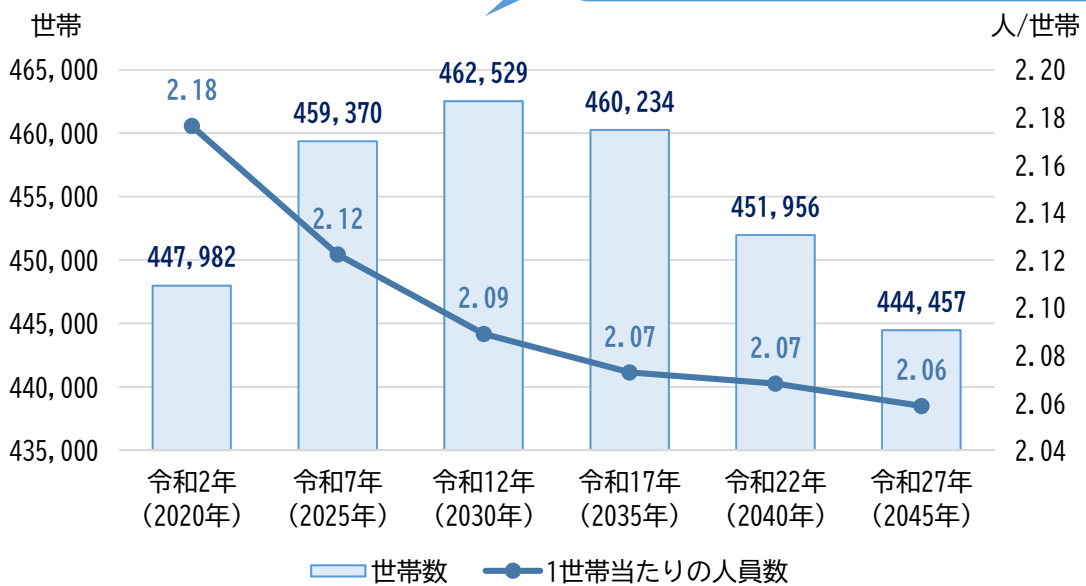


人口増減数(令和2年(2020年)から令和22年(2040年))

出典:国勢調査(令和2年(2020年))、人口ビジョン推計人口を基に作成

世帯数のピークは
令和12年(2030年)頃の見込み

人口のピークが2020年代前半であるのに対して、世帯数のピークについて、令和12年(2030年)頃の見込みです。令和2年(2020年)から令和12年(2030年)にかけて約1.4万世帯が増加する見込みです。



本市の世帯数と1世帯当たりの人員数の推計値の推移

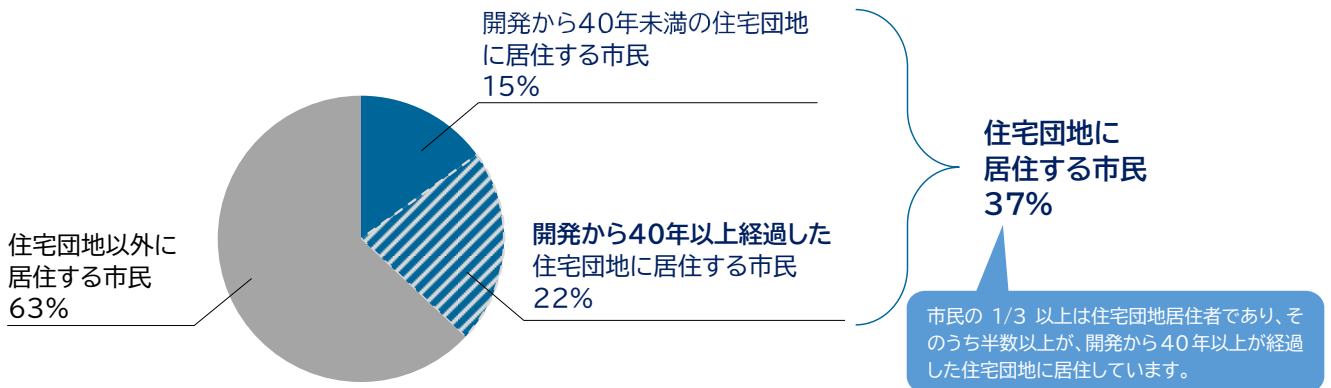
出典:千葉市推計値を基に作成

2 住宅・土地

都市の現状

- 土地利用は都市的土地利用が64.4%、主たる用途は住宅用地です。
- 市民の1/3人以上は、大規模住宅団地居住者です。
- また、市民の約1/4人は、施設の老朽化が進む大規模住宅団地（開発から40年以上経過）に居住しています。こうした施設老朽化が進む大規模住宅団地では、住民の高齢化の進展も顕著です。
- 空き地・空き家の増加に伴う都市のスポンジ化⁵が進行する見通しです。

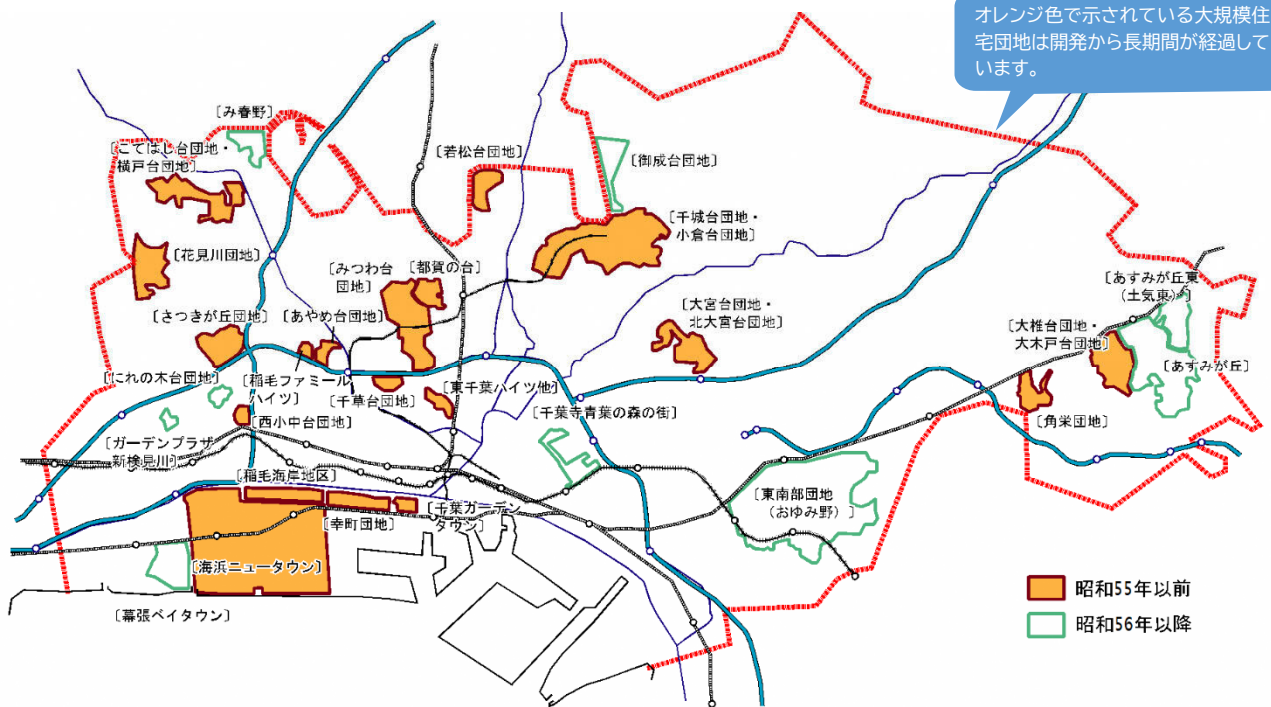
住宅団地居住者の割合は高い



住宅団地居住者の割合

出典:千葉市住宅政策審議会資料を基に作成

開発から長期間経過した大規模住宅団地が多く存在

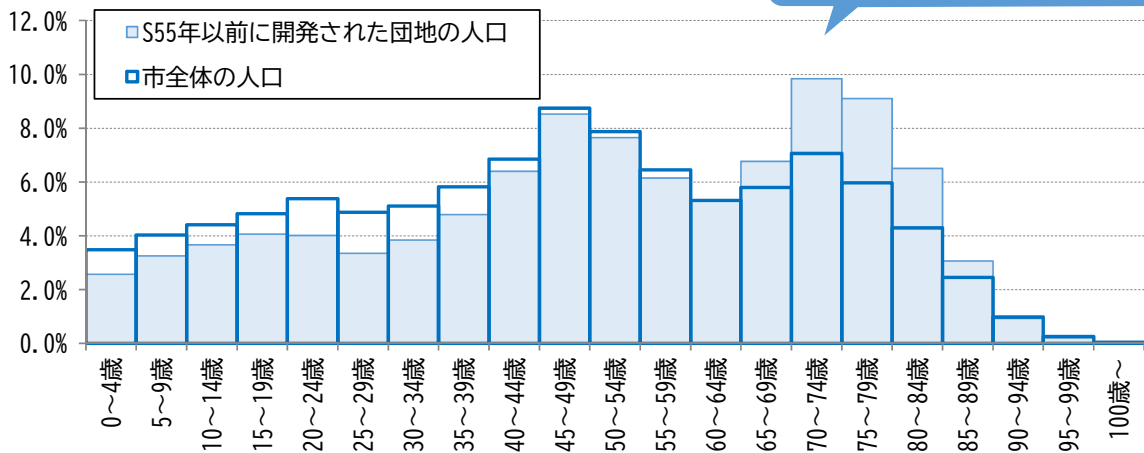


大規模住宅団地の位置

出典:千葉市住生活基本計画(平成29年(2017年)7月)

⁵ 都市のスポンジ化：都市の内部において、空き家や空き地が多数発生し、多数の穴を持つスポンジのように都市の密度が低下すること。

高経年住宅では住民の高齢化も顕著

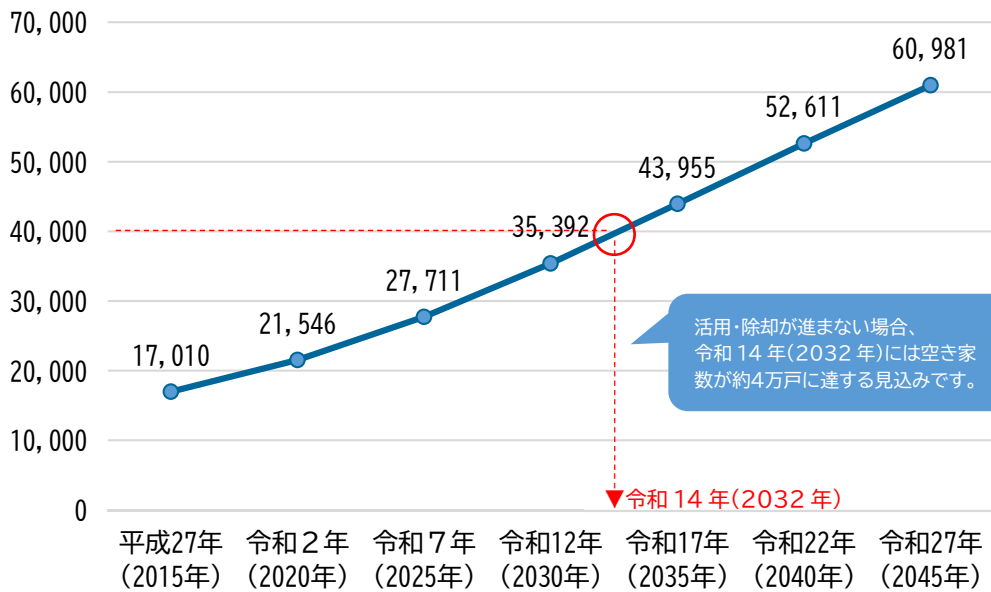


昭和55年(1980年)以前に開発された、住宅団地では市全体に比べて高齢人口が多く、高齢化の進展が伺えます。

昭和55年(1980年)以前に開発された住宅団地の5歳階級別の年齢構成比

出典:国勢調査(令和2年(2020年))を基に作成

空き家数は増加傾向にある



活用・除却が進まない場合、令和14年(2032年)には空き家数が約4万戸に達する見込みです。

本市における「その他」の空き家数の累計の推移予測

※二次的住宅、賃貸用の住宅、売却用の住宅以外の空き家

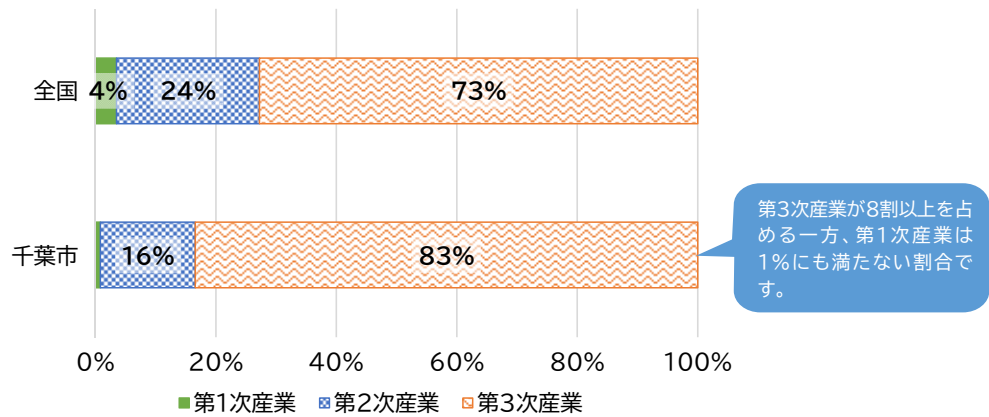
出典:千葉市まち・ひと・しごと創生 人口ビジョン・総合戦略(2021改訂版)

3 産業・経済

都市の現状

- 本市の産業別従業者割合は、第3次産業が83%、第2次産業が16%、第1次産業が1%未満です。
- 第1次産業の割合は低いですが、市の北部や南東部の市街化調整区域を中心に多くの農地が分布しています。
- 第2次産業の従業者数が多い場所は、鉄道駅周辺や工業団地周辺に広く分布しています。
- 第3次産業の従業者数が多い場所は、鉄道駅周辺や国道などの道路沿道に多く分布しています。
- 臨海部やインターチェンジ周辺に産業拠点が形成されており、製造業や情報通信産業など多様な産業が集積しています。
- 本市の経済状況は、リーマンショックなどによる経済危機から緩やかな回復傾向にありましたが、新型コロナウイルス感染症の影響により、回復の道半ばです。

全国に比べて第3次産業の割合が高い産業構造

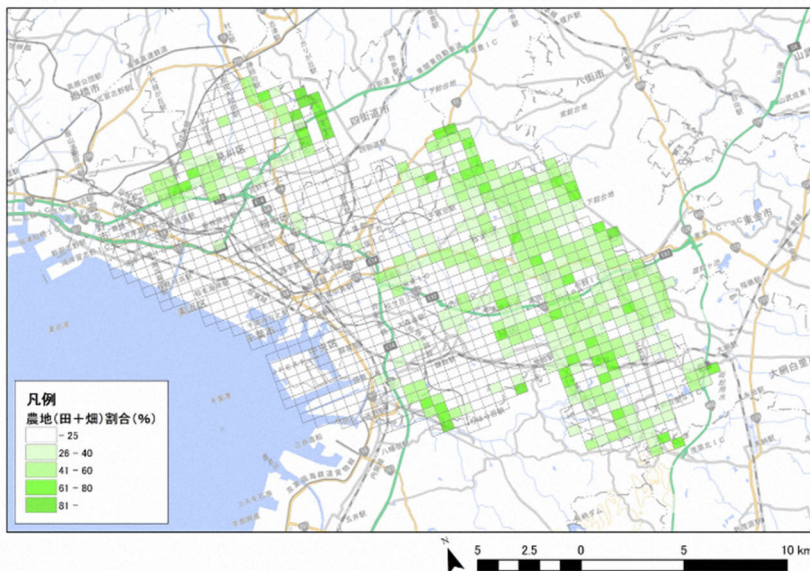


第3次産業が8割以上を占める一方、第1次産業は1%にも満たない割合です。

産業別従業者割合

出典: 国勢調査(令和2年(2020年))を基に作成

農地は市北部や南東部の市街化調整区域に多く分布

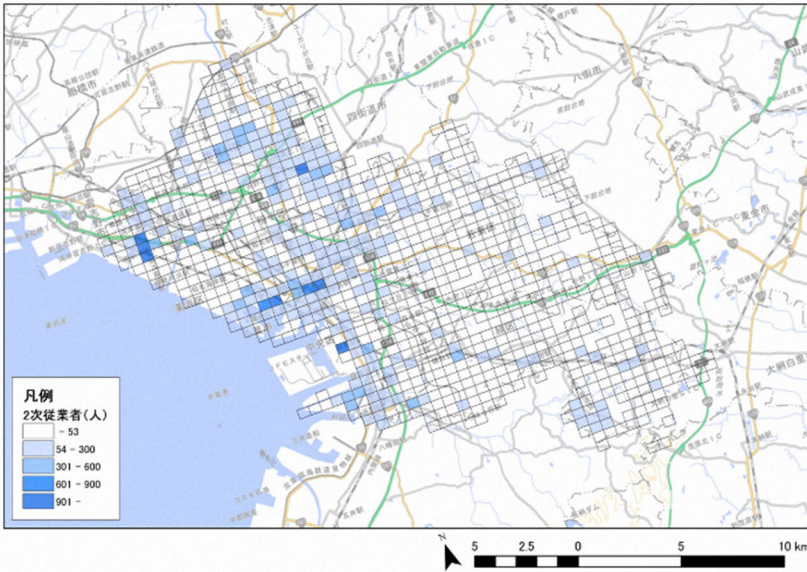


緑色が濃くなるほど、農地(水田及び畑)の割合が高いです。

農地の土地利用割合が高い場所

出典: 都市計画基礎調査(平成28年(2016年))を基に作成

第2次産業は鉄道駅周辺や工業団地等に広く分布

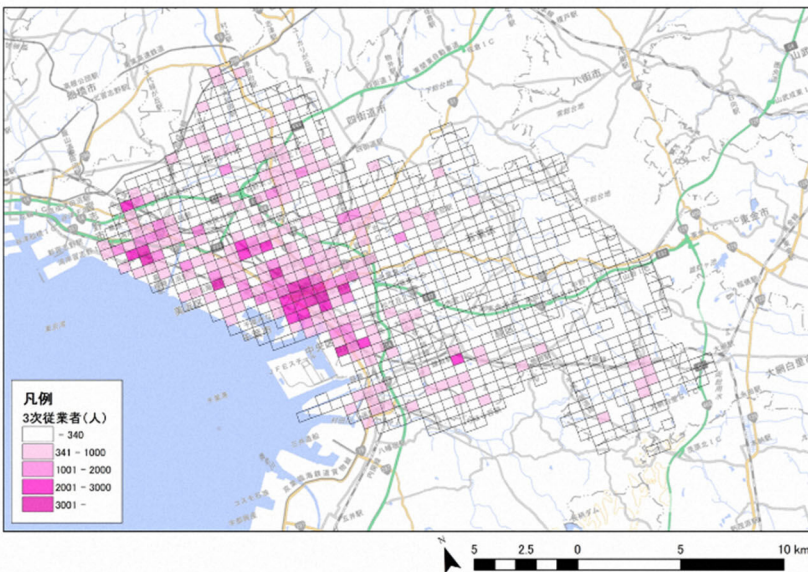


青色が濃くなるほど、昼間において第2次産業の従業者が多く分布しています。

第2次産業の従業者数が多い場所

出典：経済センサス-活動調査
(平成28年(2016年))を基に作成

第3次産業は鉄道駅周辺や幹線道路沿道に多く集積

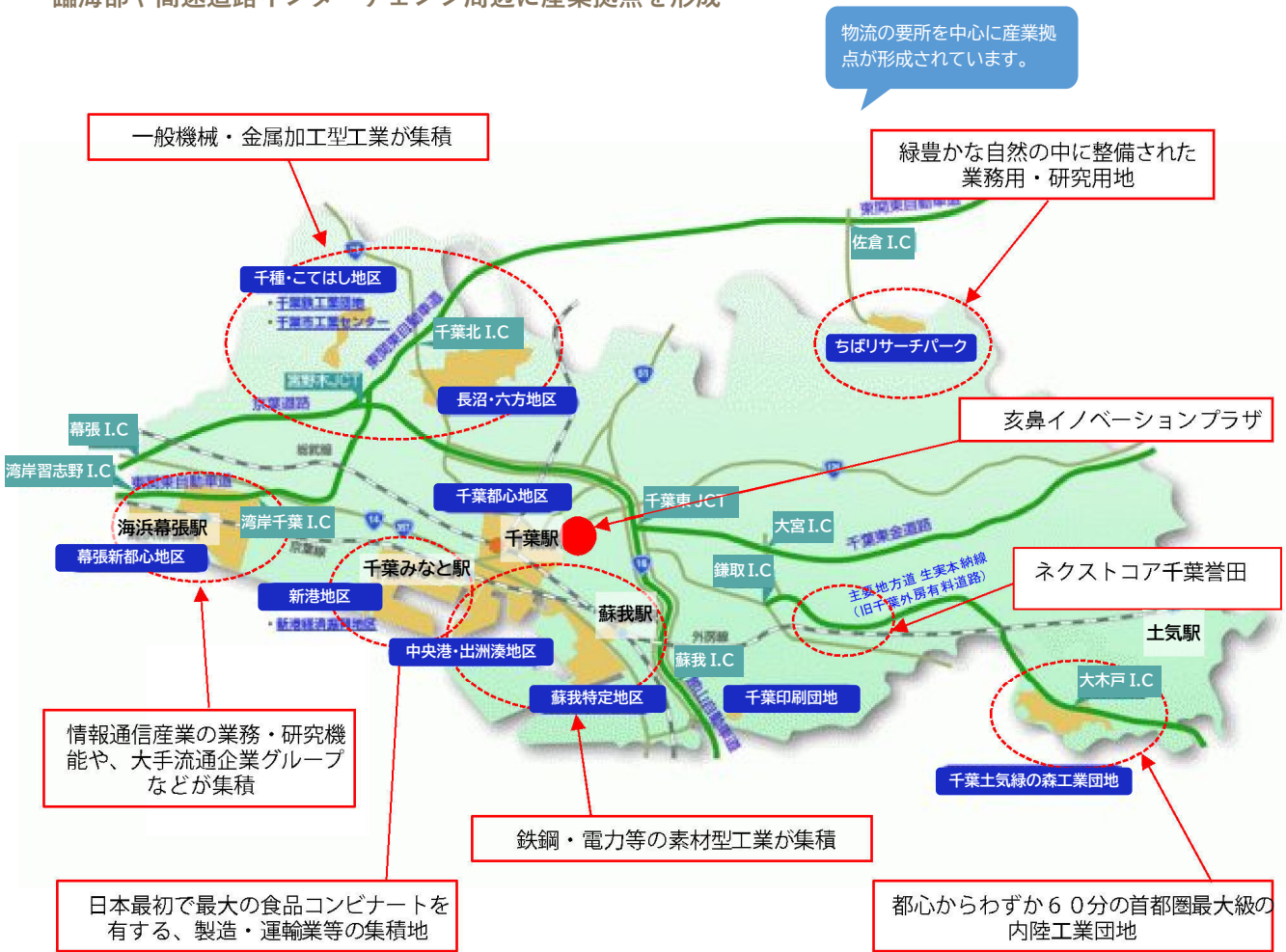


ピンク色が濃くなるほど、昼間において第3次産業の従業者が多く分布しています。

第3次産業※の従業者数が多い場所

※公表データの集計上、公務は含まれていない
出典：経済センサス-活動調査
(平成28年(2016年))を基に作成

臨海部や高速道路インターチェンジ周辺に産業拠点を形成



千葉市の産業拠点マップ

出典:千葉市経済成長アクションプラン(平成 30 年(2018 年)3 月)

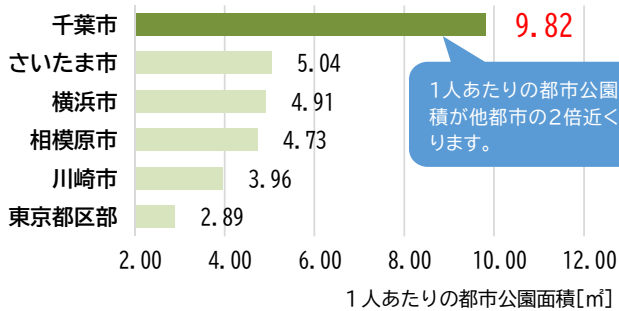
4 緑と水辺

都市の現状

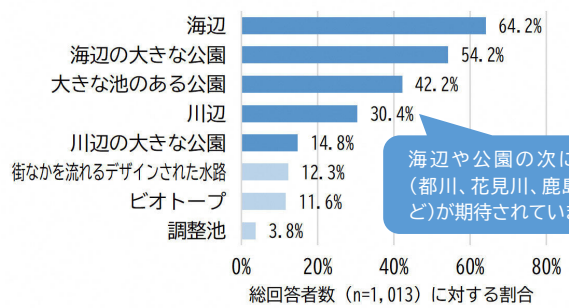
- 本市は、前面に東京湾の浜辺・海辺、背後には下総台地の緑を有し、散策に適した川辺を持つ河川が貫くなど、緑と水辺の自然を身近に触れ合える環境を有しています。
- 一人あたりの都市公園面積は、首都圏政令指定都市の中で最も充実しています。一方、公園の設置から30年以上が経過したものが半数以上となり、老朽化が進んだ公園が多く存在します。
- 市街化区域内の農地は年々減少しており、平成25年（2013年）から令和2年（2020年）の間では約70ha以上減少しています。
- 水辺では、これまで浜辺・海辺の魅力向上に取り組んできましたが、市民からは浜辺・海辺と内陸をつなぐ川辺についても充実が求められています。

首都圏政令指定都市の中で

最も1人あたりの都市公園面積が大きい



海辺・川辺の充実が望まれる



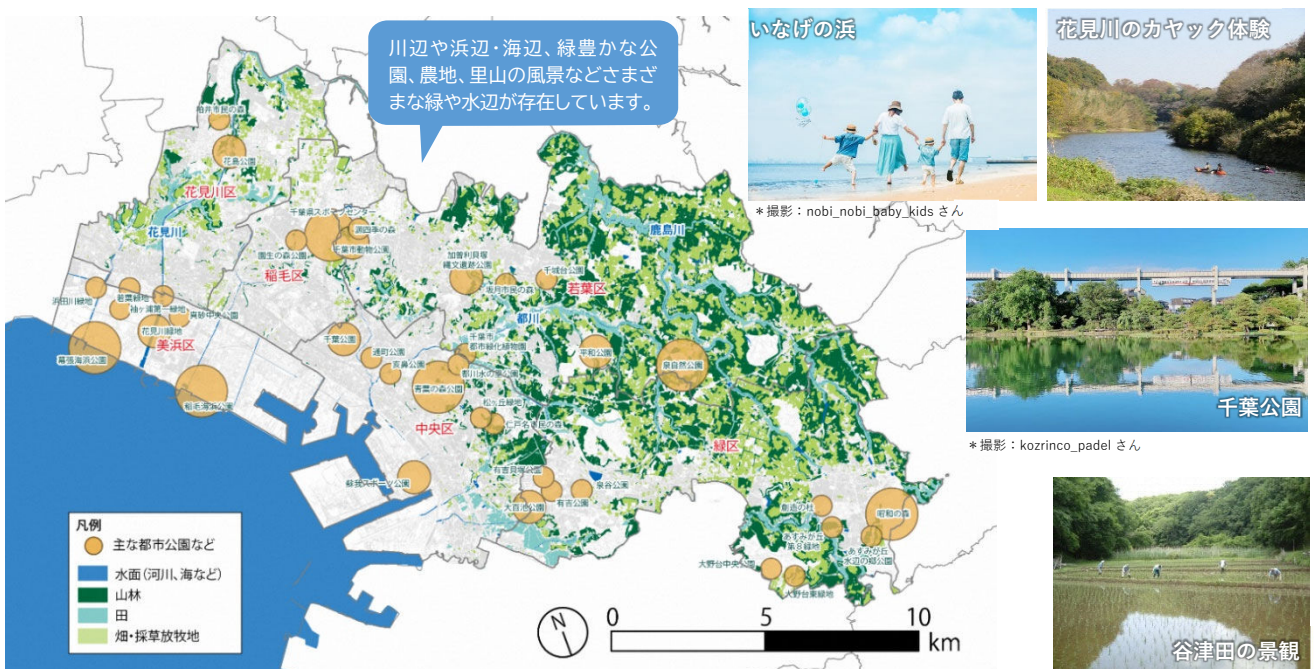
首都圏政令指定都市における1人あたりの都市公園面積の比較

出典：大都市比較統計年表(令和2年(2020年)度)を基に作成

充実させたいと思う水辺

出典：千葉市 WEB アンケート調査(令和3年(2021年)6月実施)を基に作成

市内の至るところで豊かな緑や水辺に触れ合える恵まれた環境



緑と水辺の現況図

出典：都市計画基礎調査(平成28年(2016年))を基に作成

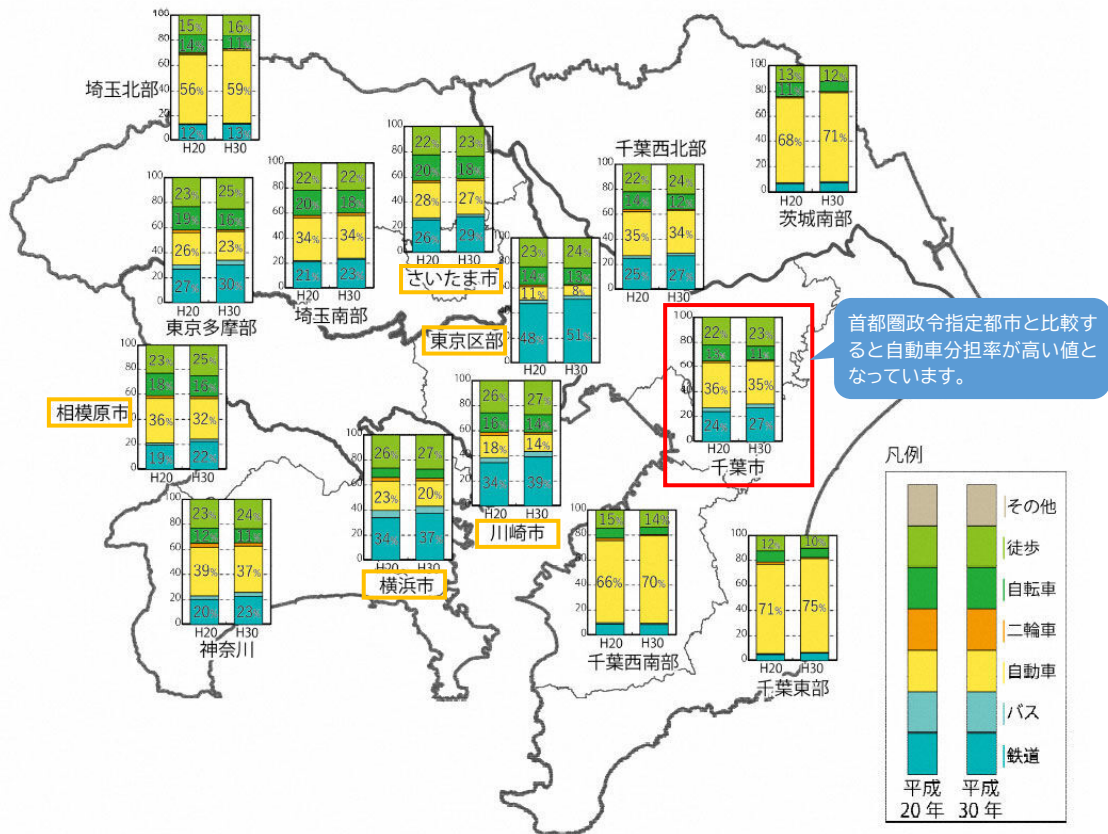
*本写真は、政令指定都市移行・区設置 30周年フォトコンテスト入賞作品又は千葉市制100周年記念フォトコンテスト入賞作品から選んだものです。

5 交通

都市の現状

- 本市の自動車分担率は約35%であり、首都圏政令指定都市と比較すると自動車への依存度が高い傾向にあります。
- 本市の道路交通網は、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おり、新たな道路網の整備や交差点の改良により状況は改善していますが、千葉都心や湾岸部を中心に渋滞が生じています。
- 人口密度が高いエリアを中心に鉄道・バス利用圏が分布しており、人口密度が低いエリアを中心に、鉄道・バス利用圏外の地域が多く存在しています。
- 公共交通の利用者は微増傾向にありましたが、新型コロナウイルス感染症の拡大に伴う外出自粛などの影響から、令和2年（2020年）度の利用者数は、大きく減少しています。

他の首都圏政令指定都市に比べ自動車依存度が高い



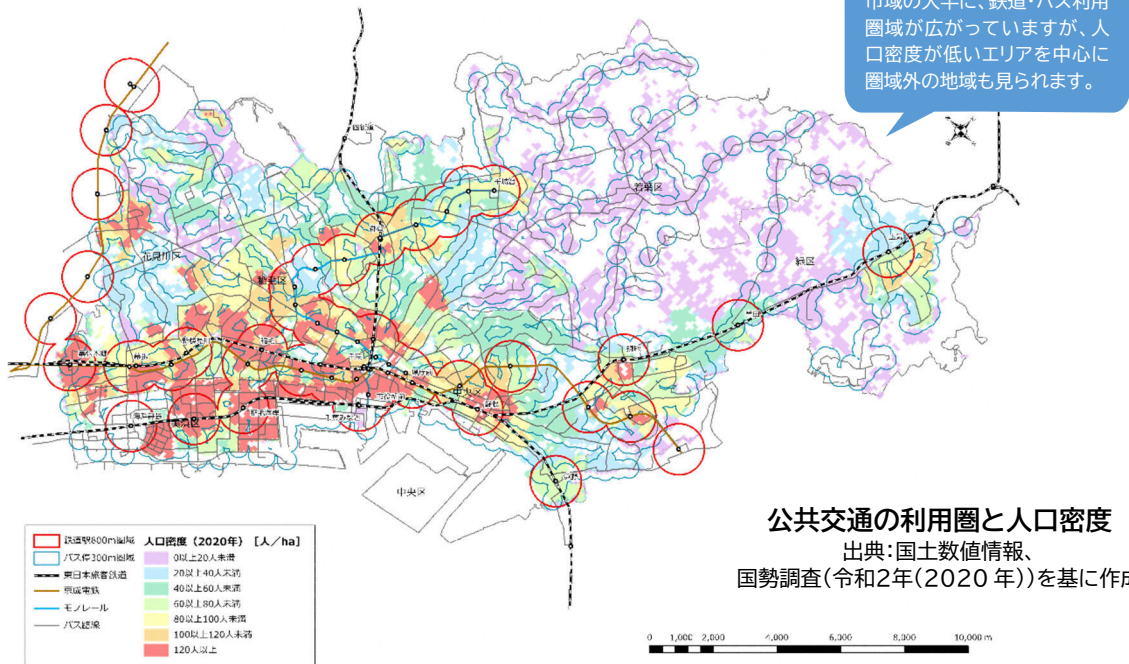
地域別の代表交通手段分担率の変化

出典：第6回東京都市圏 PT 調査(平成30年(2018年))

国道や県道では交通混雑が見られる



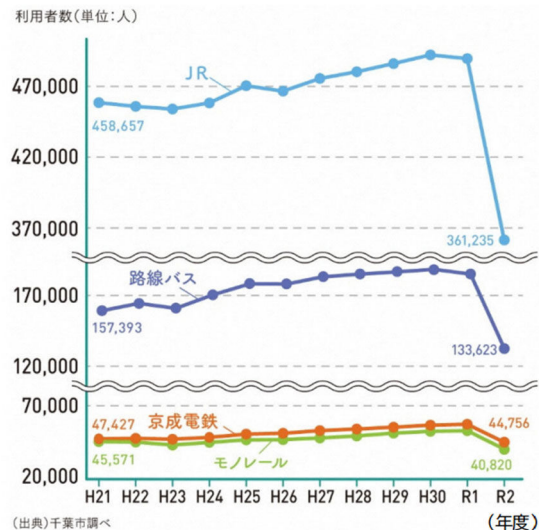
人口密度の低いエリアには、鉄道・バス利用圏外の地域が多く存在



公共交通の利用者数は微増傾向にあったが、コロナ禍により減少

各種公共交通の利用者数は微増傾向にありました。その要因としては、高齢化や若者の車離れが考えられます。しかし、新型コロナウイルス感染症拡大の影響により、令和2年には公共交通利用者数が大きく減少しました。

1日あたりの公共交通の利用者数(市内の1日あたりの乗車人員)
出典:千葉市地域公共交通計画(令和4年(2022年)3月)

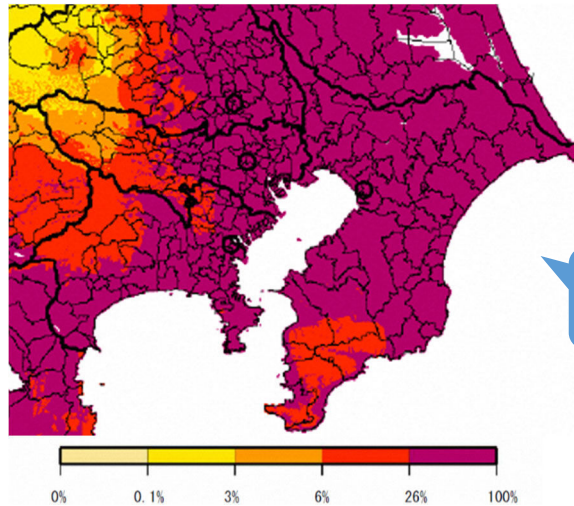


6 防災

都市の現状

- 気候変動の影響を受け、全国的に自然災害の頻発化や激甚化が進行しており、本市においても令和元年（2019年）度の台風・大雨により大きな被害が出ています。
- 首都直下地震の発生が高い確率で予想されており、本市においても甚大な被害が予想されています。市内の住宅の耐震化率は約9割となっている一方で、密集市街地における市街地整備事業については一部で長期未実施となっている地区が存在します。
- 洪水、高潮、津波などの水災害エリアが臨海部に広がっており、高潮により想定される浸水深が3mを超える区域もあるなど、水災害リスクが高い地域があります。さらに、土砂災害などによる被害が予想されるエリアは臨海部を除いて広範囲に点在しています。

今後30年の間に高確率で震度6弱以上の揺れに見舞われることが予想されている

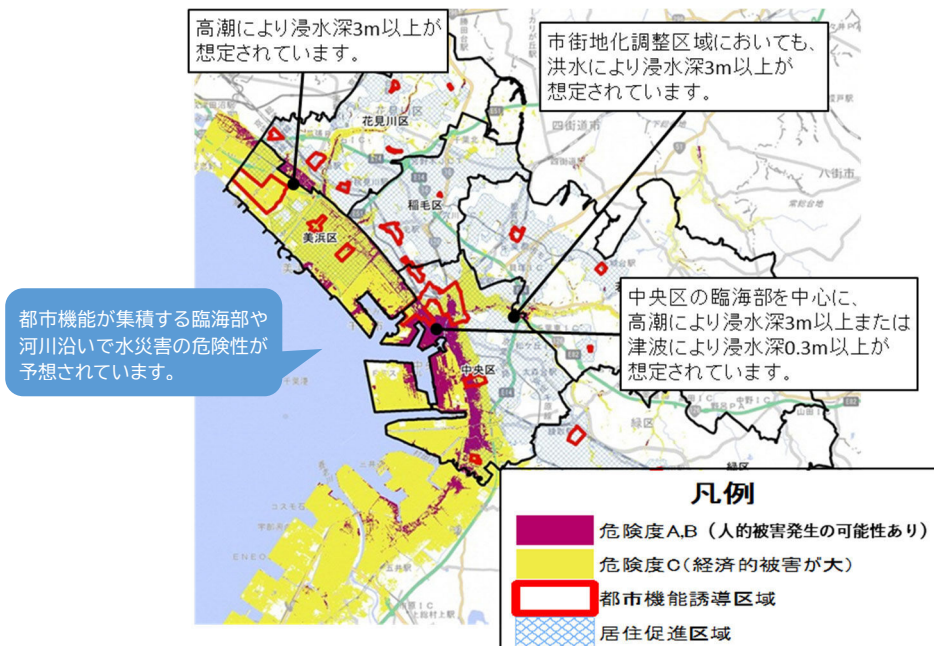


今後30年間に震度6弱以上の揺れに見舞われる確率が非常に高いです。

今後30年間に震度6弱以上の揺れに見舞われる確率

出典:全国地震動予測地図 令和2年(2020年)版

都市機能が集積するエリアで水災害のリスクが存在



災害(洪水、津波、土砂災害)のハザードエリア

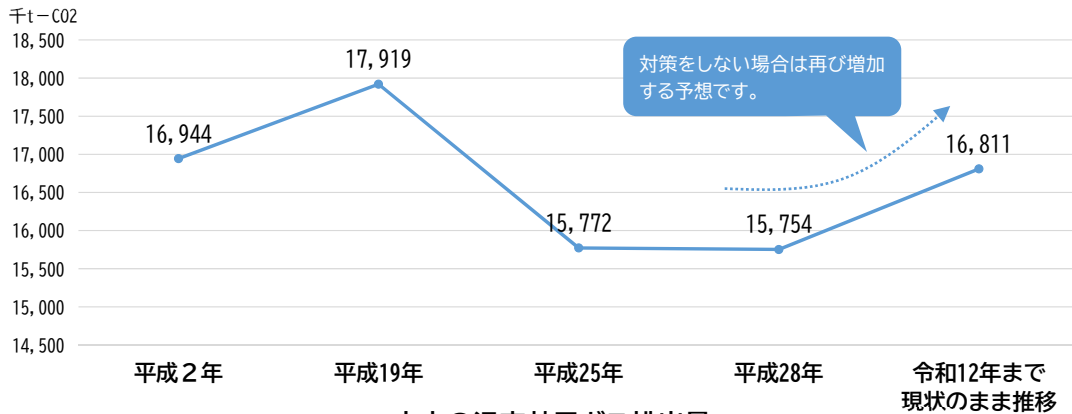
出典:千葉市地震・風水害ハザードマップ(千葉市)、ちば情報マップ(千葉県)、地理院地図(国土地理院)を基に作成

7 環境

都市の現状

- 世界的に地球温暖化が進行している中、本市における温室効果ガス排出量は平成19年（2007年）以降減少傾向にありますが、このまま対策をしない場合には再び増加傾向に転じると予想されています。
- 平成27年（2015年）には、気候変動を含める21世紀の世界が抱える様々な課題を包括的に捉えたSDGs（持続可能な開発目標）⁶が国連サミットで採択され、世界中で取組みが進められており、本市でも、千葉市気候危機行動宣言を公表するなど、SDGsに貢献する取組みを進めています。

本市における温室効果ガス排出量は、このまま対策をしない場合には再び増加傾向に転じる



本市の温室効果ガス排出量

出典：千葉市地球温暖化対策実行計画改定版(平成28年(2016年)10月)を基に作成

気候変動を含める21世紀の世界が抱える様々な課題を包括的に捉えたSDGs（持続可能な開発目標）



SDGs 17の目標 出典：国際連合広報センター

本市におけるSDGs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マスタープラン
- ・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・ちばぼら(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

本市も SDGs に貢献する取組みを進めています。

⁶ SDGs（持続可能な開発目標）：Sustainable Development Goalsの略称。2015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」にて記載された2030年までに持続可能でよりよい世界を目指す持続可能な開発目標のこと。貧困の根絶、ジェンダー平等、気候変動対策などの17のゴールと169のターゲットを定めている。

8 エリアマネジメント⁷

都市の現状

- 人口減少社会を背景として、民間組織が主体となって地域の価値を高めていくまちづくり活動や、官民が連携した公共空間における新たな価値創造の取組みの重要性が全国的に高まっています。本市においてもまちづくりの推進を図る活動に取り組む団体が多く存在するなど、民間組織によるまちづくりの取組みが進みつつあります。

地元企業や自治会の連携によるまちづくりの取組み



幕張ベイパークエリアマネジメント(通称 B-Pam)によるイベント実施の様子
出典: B-Pam 公式ホームページ

官民が連携した公共空間における新たな価値創造の取組み

本市においても民間組織が主体となった地域の賑わい創出イベントや社会実験などの実施が進んでいます。



西千葉学園通り”みんなのみちばた”プロジェクトの様子とパンフレット(抜粋)
出典: 千葉市資料

⁷ エリアマネジメント：特定のエリアを単位に、民間が主体となって、まちづくりや地域経営（マネジメント）を積極的に行おうという取組み。

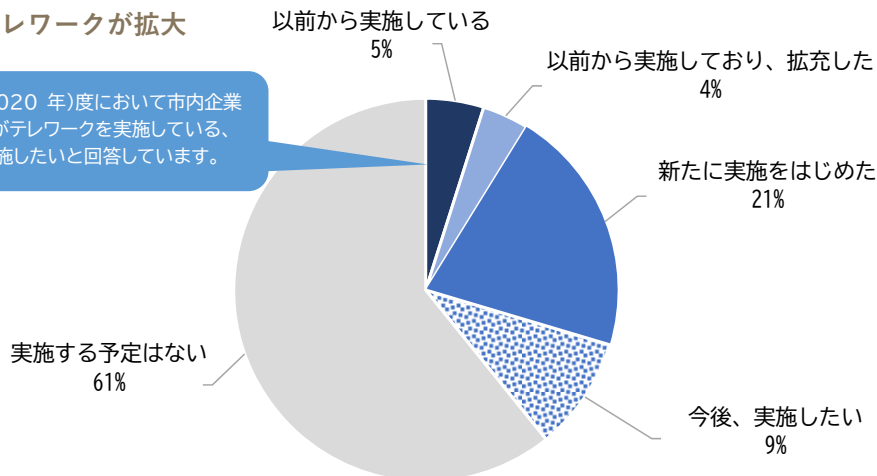
9 市民生活の変化

都市の現状

- デジタル技術の進展やスマートフォンの普及に伴い、キャッシュレス決済の普及など、ライフスタイルが変化しています。
- また、新型コロナウイルス感染症拡大をきっかけとして、テレワーク⁸をはじめとする働き方の変化やデジタルトランスフォーメーション⁹が進んでいます。
- 本市内企業の約20%が新型コロナウイルス感染症拡大をきっかけとしてテレワークを新たに実施しているなど、働き方の多様化が拡大しています。
- ライフスタイルや働き方の多様化に伴い、人々の住まい方や暮らし方の志向にも変化が表れています。

市内企業でもテレワークが拡大

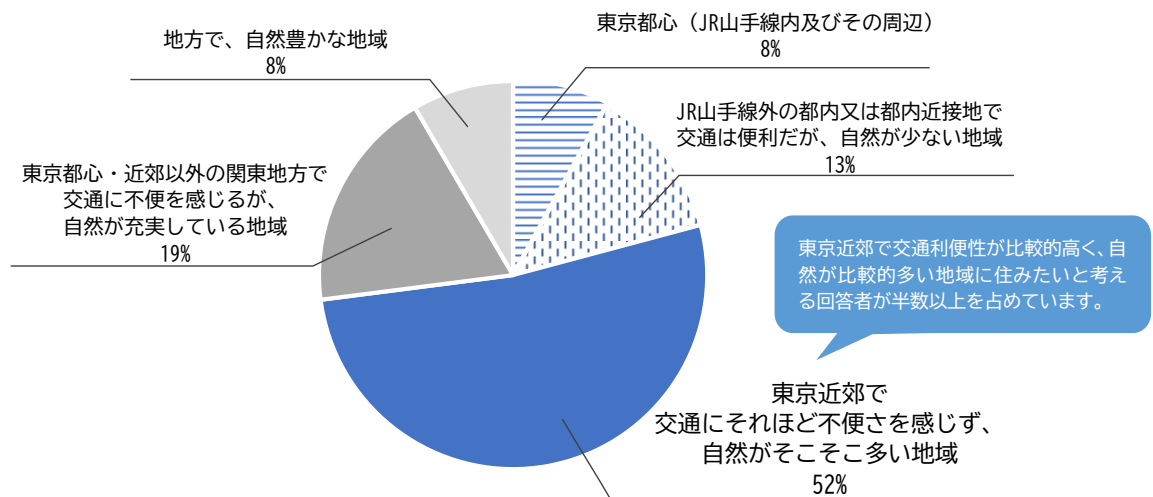
令和2年(2020年)度において市内企業の約40%がテレワークを実施している、又は今後実施したいと回答しています。



本市に本社や事業所を置く企業でのテレワーク取組み状況(N=636)

出典:本市独自アンケート調査(令和2年(2020年)7月実施)を基に作成

住まい選びの判断基準が変化



住まいを選ぶ際の居住エリアのイメージ(N=1,339)

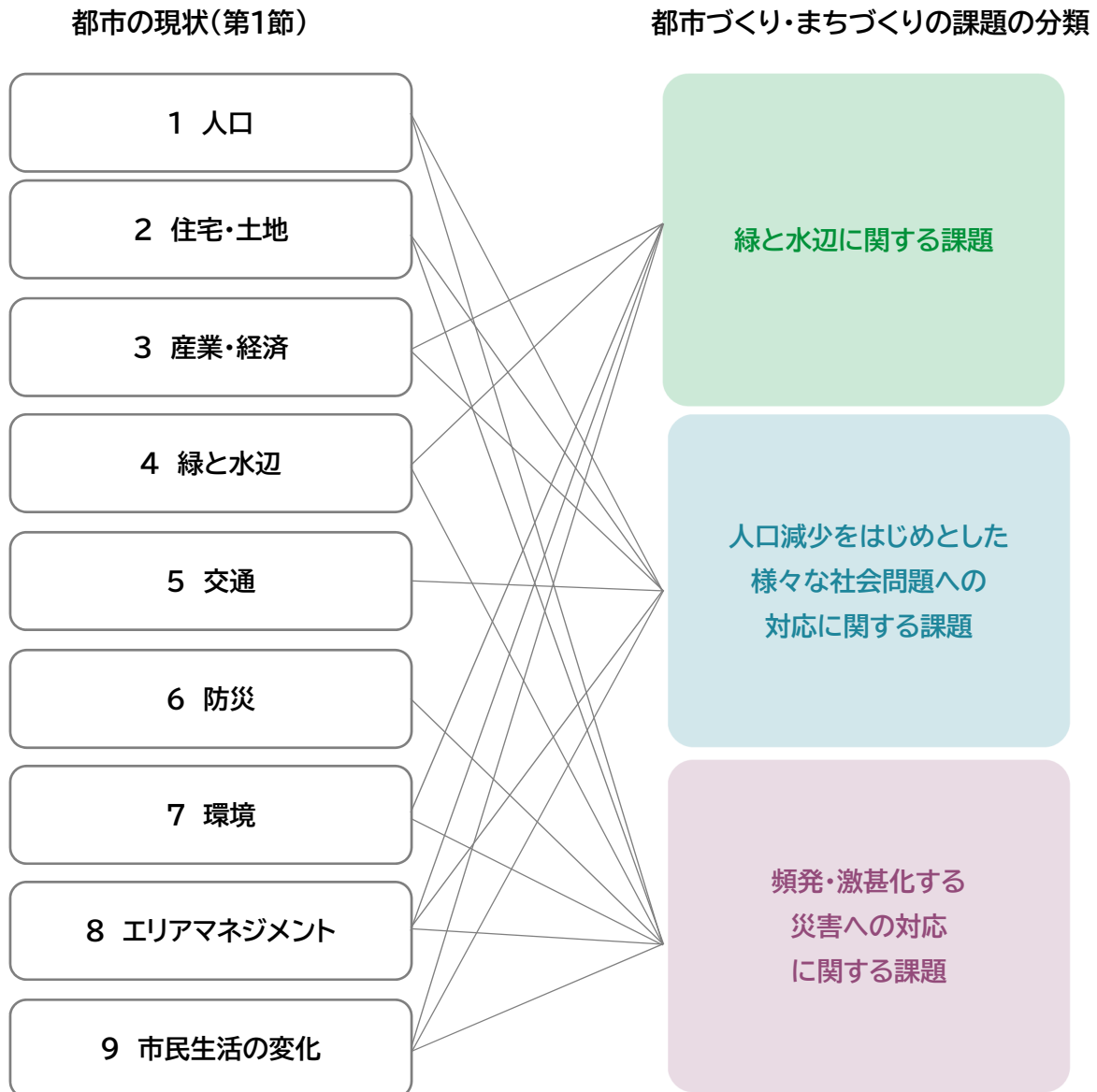
出典:本市独自アンケート調査(令和2年(2020年)7月実施)を基に作成

⁸ テレワーク：ICT（情報通信技術）を利用し、時間や場所を有効に活用できる柔軟な働き方。

⁹ デジタルトランスフォーメーション：AIやIoTなどの先端的なデジタル技術の活用を通じて、デジタル化が進む高度な将来市場においても新たな付加価値を生み出せるよう従来のビジネスや組織を変革すること。

第1節で整理した都市の現状から浮かび上がる、本市の今後の都市づくり・まちづくりの課題を整理します。

これらの課題は、本市の強みである豊かな緑や水辺に関する課題、人口減少をはじめとした様々な社会問題への対応に関する課題、今後、頻発・激甚化が予想される災害への対応に関する課題の大きく3つのテーマに分類できるため、この3つのテーマごとに課題を整理します。



1 緑と水辺に関する課題

本市の強みであり誇りでもある豊かな緑と水辺を保全・活用することにより、心地良い都市環境の形成や環境問題等への対応を進める必要があります。

関連の深い第1節の項目

- 3. 産業・経済
- 4. 緑と水辺
- 7. 環境
- 8. エリアマネジメント
- 9. 市民生活の変化

自然環境の 保全・活用

- 本市が誇りとする緑と水辺が形作る美しい自然景観の保全が必要です。
- 人々の憩いや交流、レクリエーションの場としての緑と水辺を保全・活用すること、またその連続性を保つことが必要です。

魅力的な 水辺空間の 保全・活用

- 東京近郊にあって海水浴やマリンスポーツなどのレクリエーションを楽しむことのできる浜辺・海辺を、本市固有の資源として保全した上で、多くの人々に親しまれるような空間として活用していくことが必要です。
- 海面の埋め立てにより市域を拡大し発展してきた本市の歩みを物語る景観資源として、埋立地と元々の陸地の境界周辺に点在する、かつて海岸線がそこにあったことを偲ばせる斜面林や松林などの地形を保全することが必要です。
- 本市を代表する都川、花見川、鹿島川を中心に、河川沿いに広がる川辺空間や河川周辺に所在する地域資源を活用し、地域の「顔」、「誇り」となる空間の形成に取り組み、地域活性化を図ることが必要です。

農地の 保全・活用

- 本市の原風景である谷津田の自然景観については、市民共有の財産として保全していくことが必要です。
- 良好な生活環境や景観の形成、農作物の供給、災害時の防災空間の確保など様々な機能を有する農地の保全・活用を図ることが必要です。
- レクリエーション機能など多面的な機能を持つ農地を積極的に活用し、都市と農村の交流を促進することが必要です。

公園・緑地の 保全・活用

- 既存の都市公園の長寿命化や緑地の保全を図り、引き続きゆとりや潤いのある都市空間を提供していく必要があります。
- 施設の老朽化、多様化するニーズへの対応を行い、人々に愛される魅力的な公園・緑地となるよう活用していく必要があります。

環境への配慮

- 多くの生物が生息する貴重な空間として、里山の自然や河川環境の保全に努める必要があります。
- 都市の農地や緑地などは、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ものとして、積極的に保全・活用していく必要があります。
- 市街地整備にあたっては、自然の多様な機能を活用するグリーンインフラ¹⁰の考え方も積極的に取り入れる必要があります。
- 公共交通や徒歩、自転車を中心とした移動が可能な市街地の形成により、脱炭素社会の実現を推進することも必要です。

¹⁰ グリーンインフラ：自然環境が有する多様な機能を、社会における様々な課題解決に活用しようとする考え方。

2 人口減少をはじめとした 様々な社会問題への対応に関する課題

人口減少をはじめとした様々な社会問題に対応しながら付加価値を生み出す持続可能な都市の形成を推進していく必要があります。

関連の深い第1節の項目

1. 人口
2. 住宅・土地
3. 産業・経済
5. 交通
8. エリアマネジメント
9. 市民生活の変化

コンパクト・プラス・ネットワークの実現に向けた取組みの加速

- 人口減少社会に対応するために、コンパクト・プラス・ネットワーク¹¹の考えを持って一定の居住エリアの人口密度、都市の拠点の賑わいを維持することが必要です。また、あわせて都市のスポンジ化への対策も必要です。
- コンパクト・プラス・ネットワークなどの都市再生の取組みをさらに進化させ、官民のパブリック空間を居心地が良く歩きたくなるひと中心のまちなかへ転換していくことが必要です。
- 近年急速に進展しているテクノロジーなどを活用したスマートシティ¹²への転換により、都市の効率的な運営や、利便性の向上、地域課題の解決を目指した取組みを展開していくことも必要です。

持続可能で効率的な交通ネットワークの構築

- 公共交通における定時性の確保や混雑緩和など、利用者が快適に利用できる利便性の高い公共交通網を整備することが必要です。
- 公共交通網のカバー率が低い郊外部では、地域ニーズに即した移動手段の構築が必要です。
- 人口減少、少子高齢化やコロナ禍を契機とした急速な働き方、住まい方、生活様式などの変化に伴う移動ニーズの多様化などの社会情勢の変化への対応として、MaaS¹³や自動運転などの新技術を取り入れ、交通体系の最適化を促進することが必要です。

¹¹ コンパクト・プラス・ネットワーク：地域の活力を維持するとともに、医療・福祉施設、商業施設や住居などがまとまって立地し、高齢者をはじめとする住民が公共交通によりこれらの生活利便施設などにアクセスできるなど、福祉や交通なども含めて都市全体の構造を見直していく考え方。

¹² スマートシティ：都市の抱える諸課題に対して、ICTなどの新技術を活用しつつ、マネジメント（計画、整備、管理・運営など）が行われ、全体最適化が図られる持続可能な都市又は地区のこと。

¹³ MaaS：Mobility as a Serviceの略称。地域住民や旅行者一人ひとりのトリップ単位での移動ニーズに対応して、複数の公共交通やそれ以外の移動サービスを最適に組み合わせて検索・予約・決済などを一括で行うサービスのこと。

産業振興に向けた取組みの推進

- 日常生活や観光などの移動と生活物資や工業製品、農林水産品などの輸送を支える道路、物流拠点を支える港湾などの都市基盤を強化することが必要です。
- 商業活力の維持、工業操業環境の充実、及び工業振興を図るために、一定のエリアへの産業集積を引き続き促進していくことが必要です。
- 産業集積を促進し、その相互関係を強めることにより、多様な分野の産業に係る技術や人材の相互連携、先端技術など、新たな価値を創出する基盤を創出することも必要です。

住宅団地の再生に向けた取組み

- 施設の老朽化や居住者の高齢化が顕著である開発後 40 年以上が経過した高齢年住宅団地について、若い世帯の流入促進やコワーキングスペース¹⁴の設置などによるライフスタイルの多様化への対応を進め、多様な世代が安心して居住できる住宅団地へと再生することが必要です。
- こうした大規模住宅団地をはじめとした都市の既存ストックを有効活用することによる持続可能な都市づくり・まちづくりの推進が必要です。
- 老朽化や空き家化が進む団地においては、持続可能な居住の仕組みづくりや、地域コミュニティの活性化、日常生活の利便性の向上に向けた取組みを推進することが必要です。

官民連携による都市の魅力向上

- 人口減少社会や都市の成熟化を背景としながら、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に、エリアマネジメントなどの住民・事業者・地権者などによる主体的な取組みを活発化させることが必要です。
- こういった取組みを活発化させるために、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くことも必要です。
- 快適で魅力的な都市空間を創出していくために、まちづくりに積極的に取り組む民間組織と行政が連携し、民間の創意工夫を活かしたパブリック空間の活用、ウォーカブル¹⁵の推進、魅力的な景観の形成や緑化の推進を図ることも必要です。

¹⁴ コワーキングスペース：サテライトオフィスの一形態。複数の企業がフリーアドレス形式で利用するオフィス。特に利用者間の連携・交流を促す特徴的な機能・空間などを有するオフィスあるいはスペースを「コワーキングスペース」という。

¹⁵ ウォーカブル：道路・公園・民有地などを一体的に活用し、ひと中心の豊かな生活を実現するために、都市全体として「居心地が良く歩きたくなるまちなか」の形成を目指す取組みのこと。

地域資源の活用

- 都市の生き立ちを踏まえ、個々の地域が持つ資源を積極的に活用することで、地域の固有性を高め、地域の価値創造につなげる都市づくり・まちづくりを推進することが必要です。
- 都市アイデンティティの確立を目指しながら、地域資源を活かしたまちづくりを推進し、まちへの誇りや愛着を持ち、まちを良くしようと自らまちづくりに関わっていかうとする気持ちであるシビックプライドを醸成していくことも必要です。

3 頻発・激甚化する災害への対応

に関する課題

今後、頻発・激甚化が予想される災害に対して、市民の命や財産を守るために必要となる安全・安心な市街地の形成を推進していく必要があります。

関連の深い第1節の項目

1. 人口
2. 住宅・土地
6. 防災
7. 環境
8. エリアマネジメント
9. 市民生活の変化

総合的な視点
を持った
防災・減災の
都市づくり・まち
づくり推進

- 近年、頻発・激甚化する風水害や、今後高確率で発生すると予想されている首都直下地震、南海トラフ地震など大規模地震への対応が必要です。
- 発災時の様々な課題を乗り越えるために、防災・減災対策と並行して、平時から災害発生時を想定し、どのような被害が発生しても対応できるよう、復興に資するソフト的対策を事前に準備するなどの取組みを進めることが必要です。
- 行政が実施する各種インフラの整備などのハード対策だけでなく、帰宅困難者対策、企業防災の促進、広域連携など、市民・企業・行政などが連携したソフト対策も講じながら、被害を最小限に留める努力をしていくことが必要です。

ハード面の整備
推進

- 急傾斜地崩壊対策や堤防などの基盤整備の推進を強化することが必要です。
- 災害リスクの高い建築物の密集地については、計画的に整備改善を図ることが必要です。
- 建築物や橋梁などのインフラの耐震化や堤防の整備、道路整備やオープンスペースの確保、面的整備といった基本的な都市基盤の整備や維持管理の取組みを引き続き推進することが必要です。

ソフト面の取組み 推進

- ソフト面の対策の強化として、デジタル技術の活用などにより、ハザードエリアや避難に関する情報を適切かつ円滑に周知するための仕組みづくりが必要です。
- 長期的な視点として、災害ハザードエリアにおける開発抑制、災害ハザードエリア以外への居住誘導など、安全な都市づくりのための総合的な対策を検討することが必要です。

身近な安心の 充実

- 多くの市民が行き来する場所などでは、誰もが安全に安心して利用できるバリアフリー化を促進することが必要です。
- 様々な心身の特性や考え方を持つ全ての人々が、相互に理解を深めようとコミュニケーションをとり、支え合う「心のバリアフリー¹⁶」の促進や、地域コミュニティ活性化による治安の維持・向上など、身近な安心を充実させていく取組みも必要です。

¹⁶ 心のバリアフリー：高齢者、障害者などの自立した日常生活及び社会生活を確保するために、施設整備（ハード面）だけでなく、高齢者、障害者などの困難をすべての人々が自らの問題として意識し、相互に理解を深めようと積極的に協力すること。

第2章

ちば・まち・ビジョンの目標

都市計画法第6条の2の規定に基づく「都市計画区域の整備、開発及び保全の方針」

都市計画法第18条の2の規定に基づく「都市計画マスタープラン」

都市再生特別措置法第81条の規定に基づく「立地適正化計画」

本章では、序章の都市デザインの実践や第1章の本市の都市づくりとまちづくりの課題を踏まえ、本ビジョンの目標を示します。

第1節 ちば・まち・ビジョンの目標

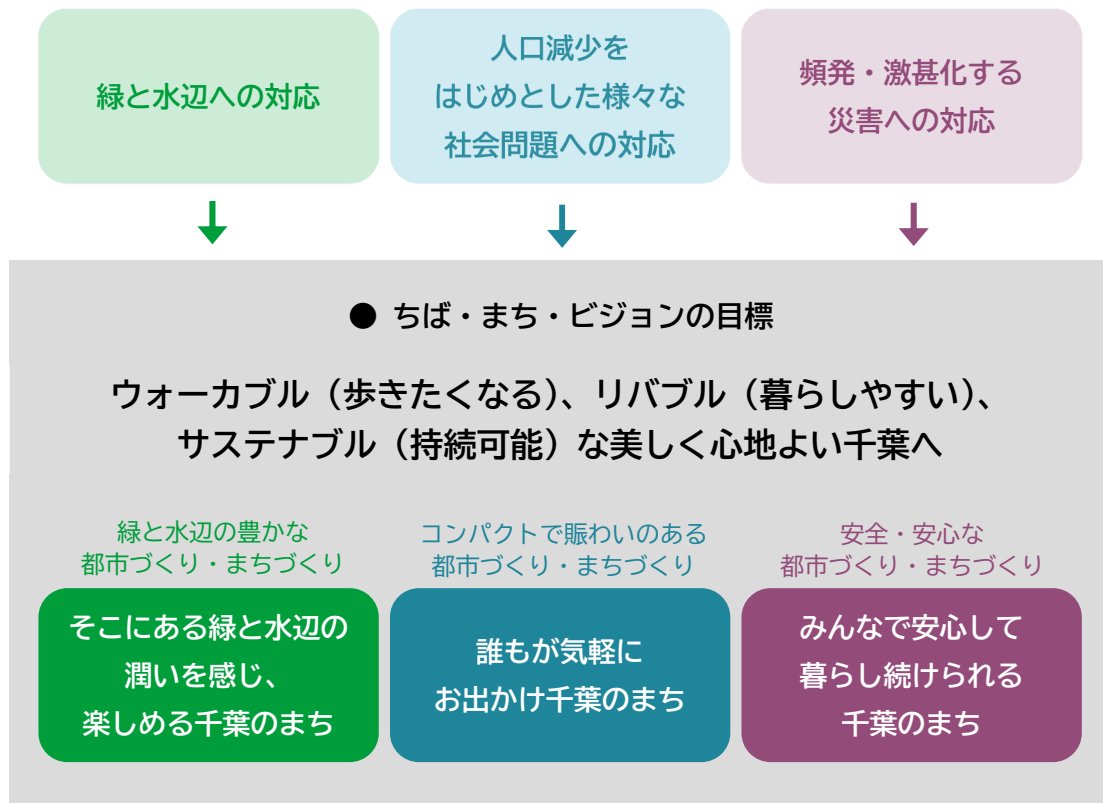
第2節 千葉市型コンパクト・プラス・ネットワーク

2 第1節 ちば・まち・ビジョンの目標

本市における都市づくり・まちづくりの目標を定めるにあたっては、都市デザインの「理念」や「5つの目標」、第1章で整理した都市の現状や都市づくり・まちづくりの課題を踏まえ、ちば・まち・ビジョンの目標を『ウォーカブル(歩きたくなる)、リバブル(暮らしやすい)、サステナブル(持続可能)な美しく心地よい千葉へ』とします。

また、都市づくり・まちづくりの目標を「緑と水辺の豊かな都市づくり・まちづくり」、「コンパクトで賑わいのある都市づくり・まちづくり」、「安全・安心な都市づくり・まちづくり」の3つの視点から定めます。

● 都市づくり・まちづくりの課題



「緑と水辺の豊かな都市づくり・まちづくり」については、「そこにある緑と水辺の潤いを感じ、楽しめる千葉のまち」を目標とし、本市ならではの豊かな緑と水辺の保全・創出、活用を進め、緑や水辺が身近に感じられ、人と自然が共存する持続可能な潤いのある都市づくり・まちづくりを目指します。

「コンパクトで賑わいのある都市づくり・まちづくり」については、「誰もが気軽にお出かけ千葉のまち」を目標とし、居住や都市機能の緩やかな集約や、公共交通の利便性の維持・向上を推進することで、本市に暮らす全ての人が生活利便性や暮らしやすさを実感できる都市づくり・まちづくりを目指します。

「安全・安心な都市づくり・まちづくり」については、「みんなで安心して暮らし続けられる千葉のまち」を目標とし、頻発・激甚化する災害への対応や、都市空間のユニバーサルデザイン¹⁷化の促進、及び地域防犯や交通安全対策の推進を進め、誰もが安全・安心に暮らせる都市づくり・まちづくりを目指します。

¹⁷ ユニバーサルデザイン：障害の有無、年齢、性別、国籍などに関わらず、できる限り全ての人が利用しやすいように、利用者本位、人間本位の考え方に立って快適な環境をデザインすること。

2 第2節 千葉市型コンパクト・プラス・ネットワーク

第1節で掲げたちば・まち・ビジョンの目標及び3つの視点の都市づくり・まちづくりの目標に対応した目指すべき将来都市構造を示し、各目標に対応した将来都市構造を重ね合わせることで、本市が目指す将来都市構造「千葉市型コンパクト・プラス・ネットワーク」を形作ります。

「千葉市型コンパクト・プラス・ネットワーク」は、本市の礎である豊かな緑と水辺と共生しつつ、多様な経済活動や人々の暮らしが地域にあった生活サービス機能や最適化された公共交通サービスなどに支えられ活発に営まれることで、人口減少や少子高齢化が進行しても安心して暮らし続けられる将来都市構造です。

都市機能が充実した都心や拠点、周辺の市街地、郊外にあっても、地域固有の緑と水辺の豊かさを享受でき、日常生活の利便性や暮らしやすさが実感できる都市空間の形成とともに、災害リスクが想定される地域では、防災・減災対策をより強化し、誰もが安心して暮らし続けられる環境の形成を図ります。

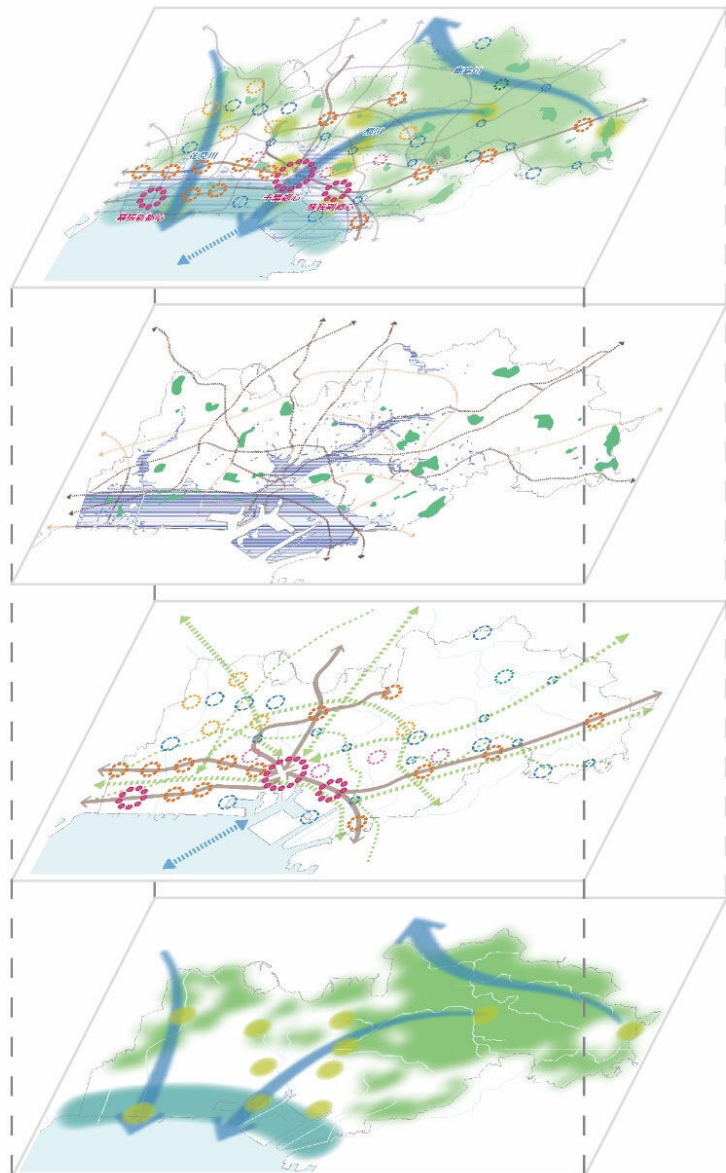
これらの都市づくり・まちづくりを推進することで、「千葉市型コンパクト・プラス・ネットワーク」を実現させていきます。

将来都市構造図

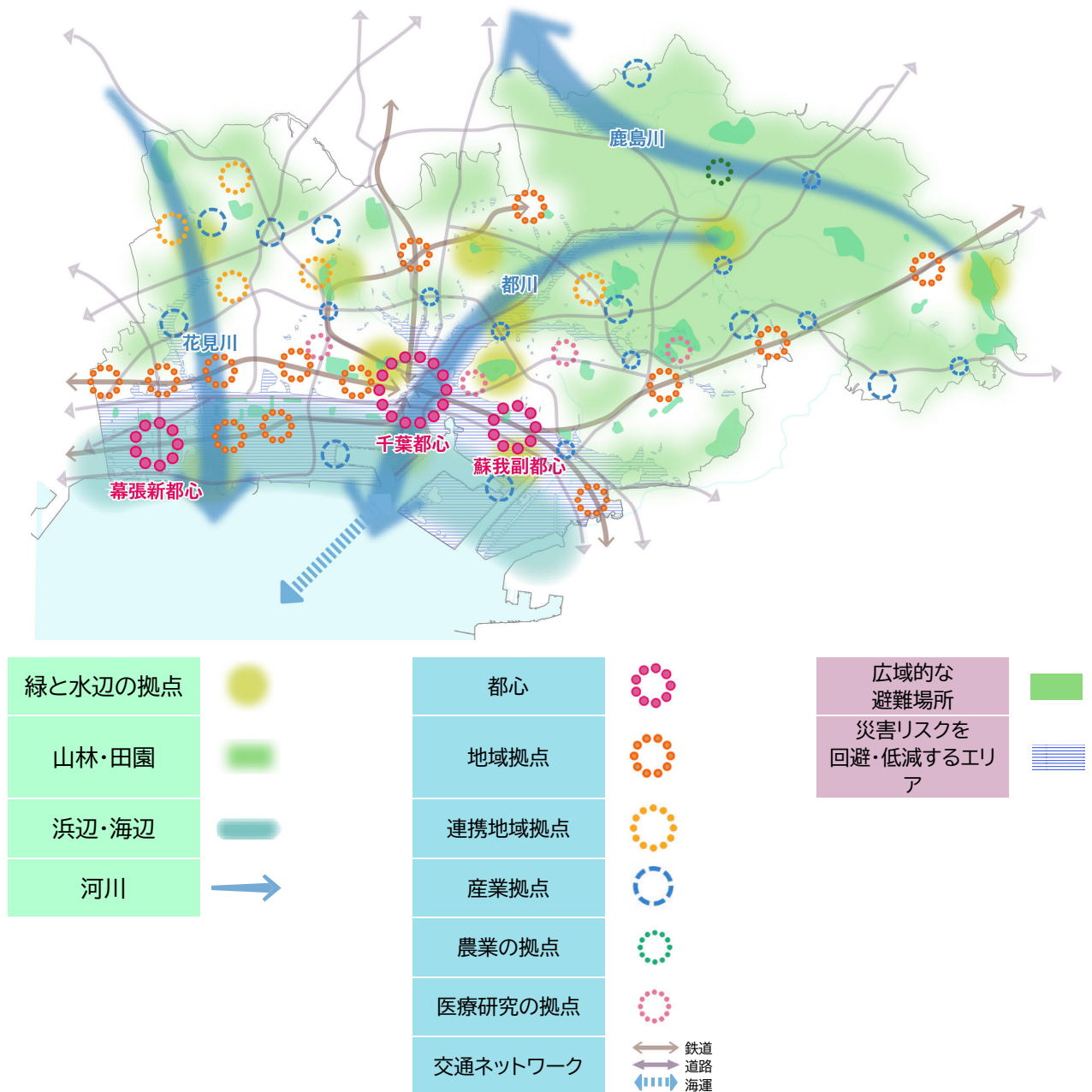
▲
安全・安心な
まちづくり

▲
コンパクトで
賑わいのある
まちづくり

▲
緑と水辺の豊かな
まちづくり



目指すべき将来都市構造図 千葉市型コンパクト・プラス・ネットワーク



千葉市型コンパクト・プラス・ネットワークが実現されたまちの姿

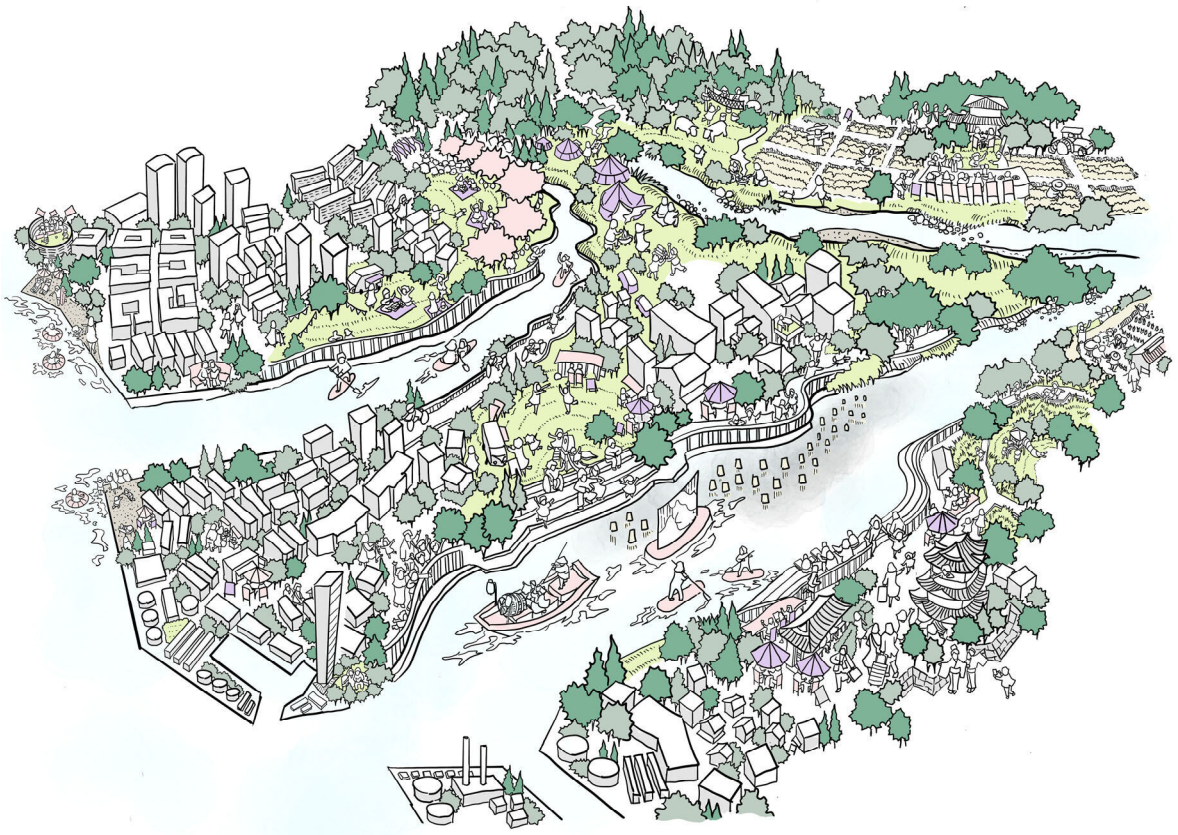
- 下総台地に広がる山林・田園や川辺、また東京湾の遠浅の浜辺・海辺では身近に自然とふれあい、大規模な公園ではレクリエーションなどにより人々が交流しています。
- 市域内をはじめとする産業の活動が高度な次元で相互に連携し、基幹的な道路や鉄道、海運などにより強固な交通網が構築され、東京圏域内外の産業エリアがつながっています。
- 首都圏の主要な拠点都市として、都心が経済・産業、コンベンションなどの中枢的な役割を担う一方で、公共交通沿線や生活拠点の周辺などへ居住や都市機能の立地が緩やかに進んでいます。
- 生活拠点では日常生活に必要な施設が身近にあるなど生活機能が確保され、歩いて暮らすことができる居心地のよい生活圏を形成し、空間の質や魅力の高いまちとなっています。
- 生活拠点が公共交通や次世代の交通サービスでつながり、拠点間を円滑に移動できるとともに、通信技術の導入を多くの産業や社会生活に取り入れ、地域の特性に応じた多様な働き方や住まい方を支える環境が確立しています。
- 豊かな自然が広がる郊外部では、それぞれの特性を活かしながら多様なライフスタイルを選択することができ、郊外部を含む全市域で、災害など様々なリスクに対応し、安全で安心に暮らし続けられる良好な環境が整っています。
- このような都市構造＝「千葉市型コンパクト・プラス・ネットワーク」が実現した姿を、本市の独自の資源を想起する言葉を紡いで『下総台地の緑風、東京湾の浜辺、人々が行き交う“ちば”に住まう』と表現し、多様な主体がこのイメージを共有することで、市民が強い誇りと愛着を持ち、そして自らもまちづくりに積極的に参加する、そうした魅力あるまちを創っていきます。



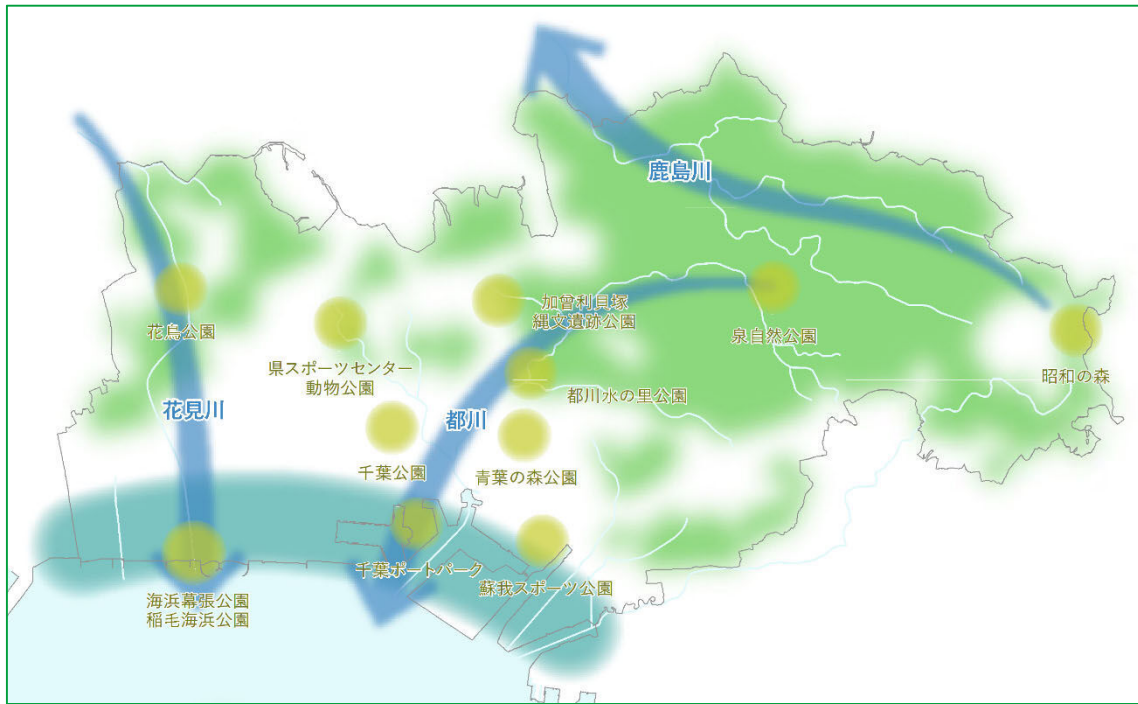
千葉市型コンパクト・プラス・ネットワークが実現されたまちのイメージ

そこにある緑と水辺の潤いを感じ、 楽しめる千葉のまち

- 谷津田、田畑、山林など、内陸部の河川沿いを中心とした豊かな緑と、東京湾に面した遠浅の浜辺や港などの海辺について、それぞれの特性に応じた保全と活用を図り、緑や水辺を身近に感じられるまちを目指します。
- 河川沿い空間の利活用を促進し、河川とまちがより密接につながることで、新たな賑わいや活力が生まれるまちを目指します。
- 公園を人と人・人と自然の交流を促進する「緑のランドマーク」として位置付け、市域全体で身近に自然とふれあうことができる、人と自然が共生する持続可能な潤いのあるまちを目指します。また、公園を活用することで、地域コミュニティの活性化や新たな取組みが生まれるまちを目指します。



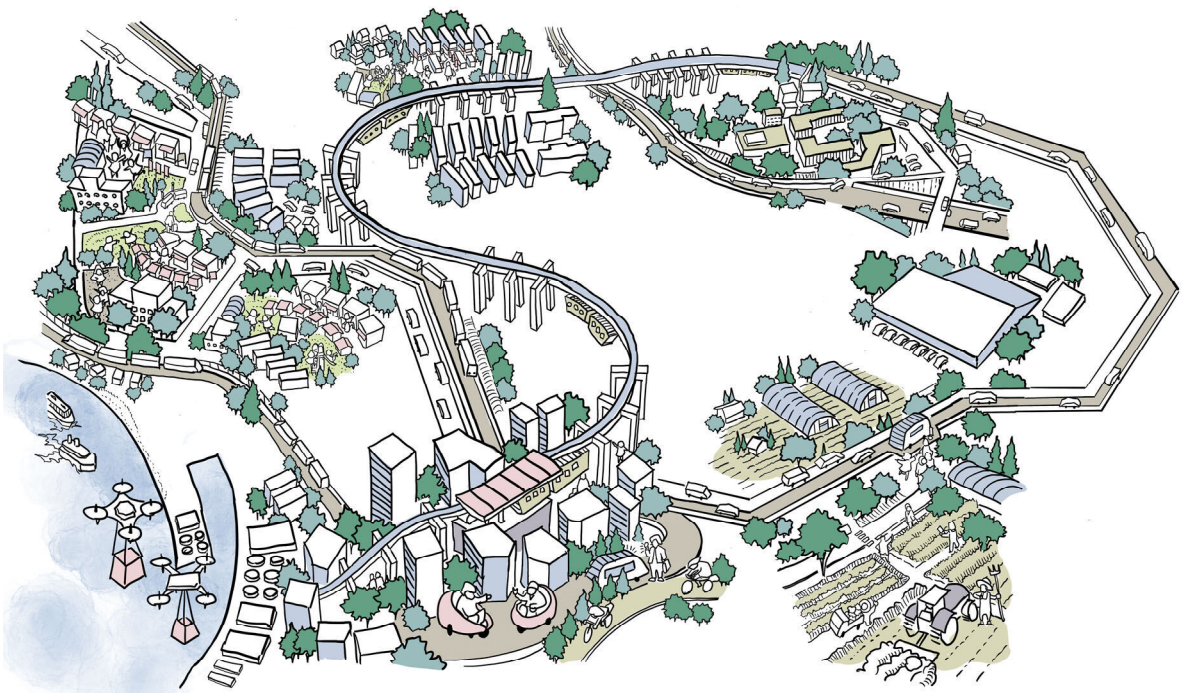
緑と水辺の豊かな都市の目指すべき将来都市構造図



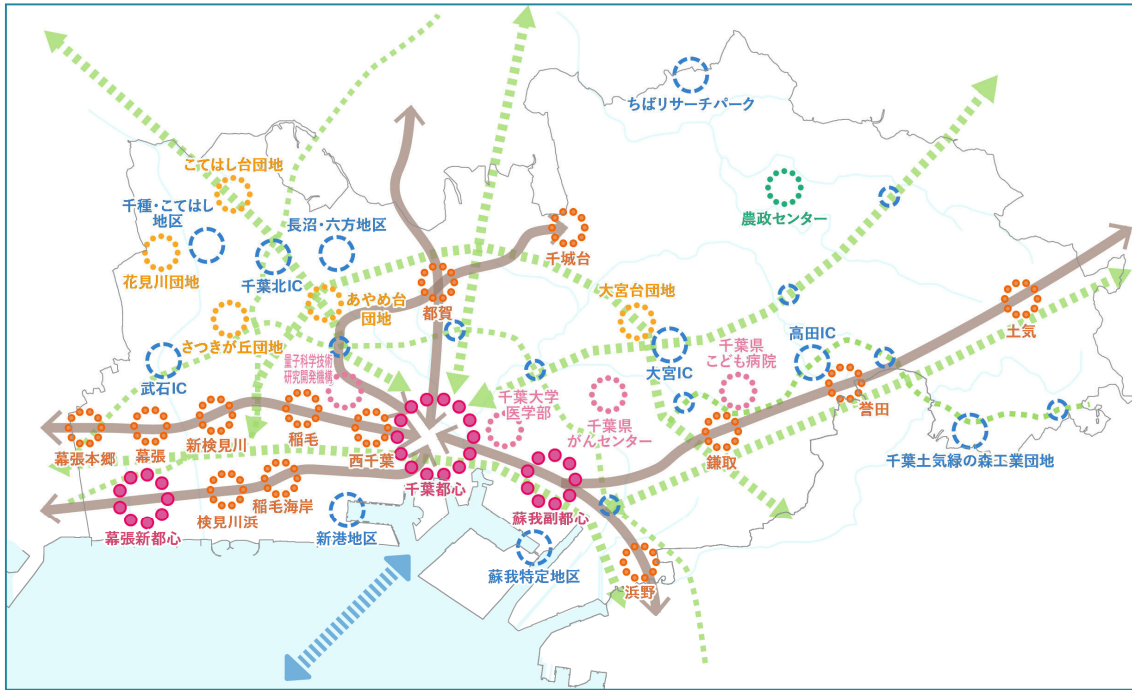
	凡例	将来像
緑と水辺の拠点		本市の緑と水辺の都市づくり・まちづくりの象徴として、緑と水辺を保全・活用する拠点(すごしたくなる緑と水辺の11拠点)
山林・田園		内陸部では優良な農地や山林などの自然環境を保全し、市民が自然とふれあうこともできるエリア
海辺・浜辺		海辺の立地を活かしたレクリエーション空間を創出するとともに、市街地においても海辺との一体性を感じられる、海と緑が交じりあうエリア
河川・川辺		軸となる河川に沿って残る農地、谷津田・山林などの緑とともに、水辺の保全・活用を図るエリア


誰もが気軽ににお出かけ千葉のまち







- 雇用の場があり、高齢者、子育て世代、障害者、外国人など、本市に暮らす全ての人が、日常生活の利便性や暮らしやすさを実感する「誰もが気軽ににお出かけしやすいまち」を目指します。
- 公共交通沿線などの一定のエリアへの居住や都市機能の誘導を緩やかに促し、将来人口が減少したときにおいても、公共交通、生活サービス機能（医療・福祉・子育て支援・商業など）や地域のコミュニティが持続的に維持されるまちを目指します。
- 緑の多い郊外部においても既存の生活環境を維持し、農地や緑地と共存した生活などの多様な住まい方や働き方を選択できるまちを目指します。
- 公共交通の利便性を高めるとともに、バリアフリー化を推進し、公共交通へのアクセス性を高め、便利で安全かつ安心して公共交通が使い続けられる環境の実現を目指します。
- 農地や緑地と共存した生活など、多様な住まい方や働き方を選択できるまちを目指します。
- テクノロジーなどを活用したスマートシティへの転換を図り、利便性や効率性の向上、地域課題の解決などの実現を目指します。



コンパクトで賑わいある都市の目指すべき将来都市構造図



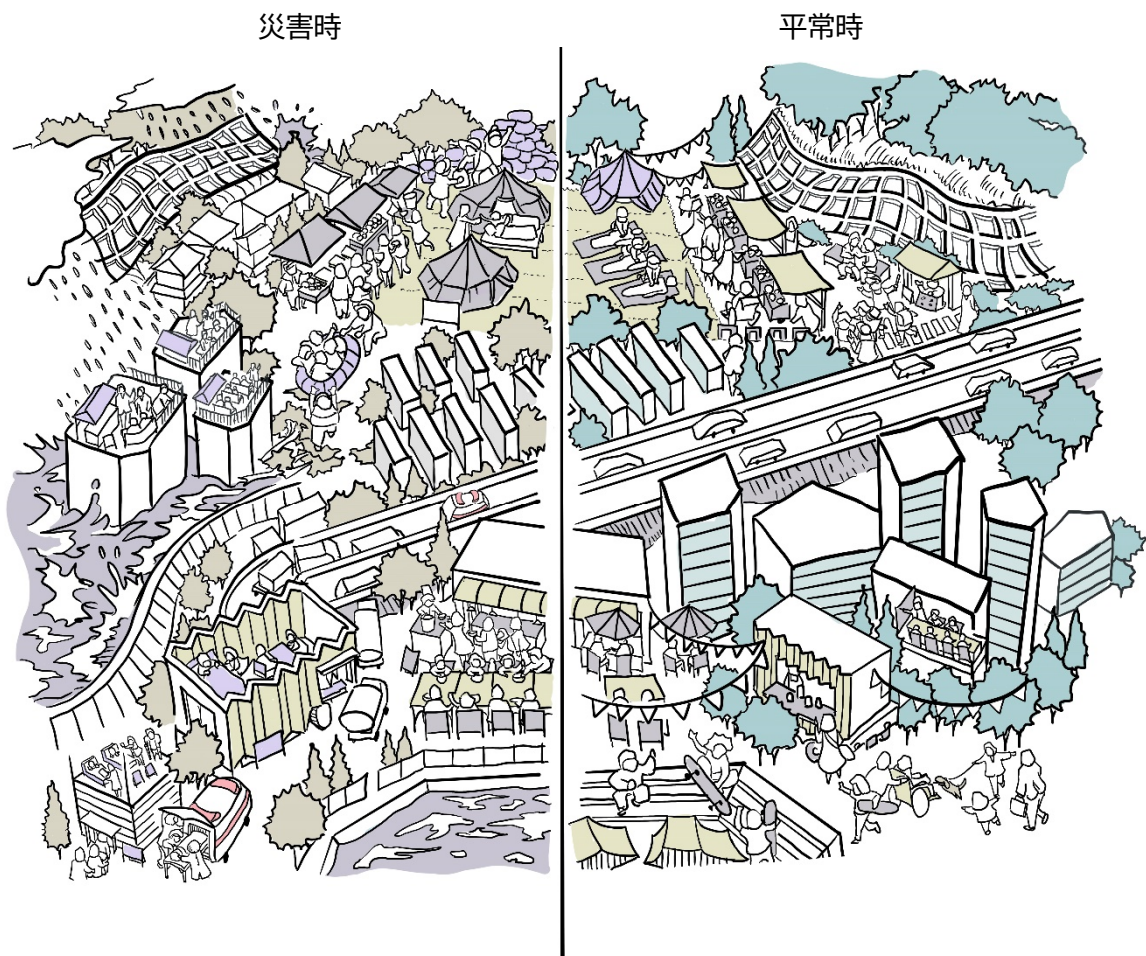
	凡例	将来像
<p>都心</p> 		<p>高次都市機能や広域交通機能の集積を活かしながら経済、産業、コンベンションなどの広域的・中核的な役割を担う地域</p> <p>【千葉都心】</p> <ul style="list-style-type: none"> ● 県都の都心にふさわしい広域的な商業・業務機能や文化機能などの集積を進める ● 適切な居住機能の誘導を図り、多様な人々が集まる魅力と活力ある拠点の形成を目指す <p>【幕張新都心】</p> <ul style="list-style-type: none"> ● 商業機能、国際交流機能、国際的業務機能、研究開発機能、文教機能、スポーツ・レクリエーション機能などの複合的な都市機能の集積を進め、魅力的で快適な居住環境の創出を図り、国際交流都市としての拠点の形成を目指す <p>【蘇我副都心】</p> <ul style="list-style-type: none"> ● 商業・業務機能などの集積やスポーツ・レクリエーション機能の充実、広域的な防災機能の強化を進める ● 賑わいと魅力ある海に開かれた拠点の形成を目指す

<p>地域拠点</p>		<p>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よう、公共交通の利便性や生活利便性などの拠点機能の向上を図る地域</p> <p>【具体的な拠点の位置】</p> <p>西千葉、稲毛、新検見川、幕張、幕張本郷、稲毛海岸、検見川浜、都賀、鎌取、誉田、土気、浜野、千城台</p>
<p>連携地域拠点</p>		<p>生活サービス機能の集積を進め、鉄道駅周辺の拠点にアクセスしなくとも日常の生活サービスを楽しむことができる拠点の形成を図る地域</p> <p>【具体的な拠点の位置】</p> <p>大宮台団地、こてはし台団地、花見川団地、あやめ台団地、さつきが丘団地</p>
<p>産業拠点</p>		<p>製造業を中心とする産業集積地や、IC 周辺などの道路交通の利便性が高い地域などにおいて産業立地を誘導する地区で、操業環境の維持・向上や新たな産業地形成の促進を図る地域</p> <p>【具体的な拠点の位置】</p> <p>新港地区、蘇我特定地区、千種・こてはし地区、長沼・六方地区、ちばリサーチパーク、千葉土気緑の森工業団地、インターチェンジ周辺</p>
<p>農業の拠点</p>		<p>他産業との連携や先端技術を活用し、新事業の創出等を図る拠点</p> <p>【具体的な拠点の位置】</p> <p>農政センター付近</p>
<p>医療研究の拠点</p>		<p>医療研究機関等の集積を活かし、他産業との連携や先端技術を導入することで、新事業等の創出等を図る地域</p> <p>【具体的な拠点の位置】</p> <p>千葉大学医学部、量子科学技術研究開発機構、千葉県がんセンター、千葉県こども病院など</p>
<p>交通ネットワーク</p>		<p>道路や鉄軌道、海路などの交通網により、市内外、広域的な人々の移動やモノの流れを支える軸</p>

安全・安心な都市づくり・まちづくりの目標

みんなで安心して暮らし続けられる 千葉のまち

- 気候変動や災害などにも強くしなやかに対応でき、安全で安心な暮らしを支えるまちを目指します。
- 地震や風水害などの災害に強い都市づくり・まちづくりをハード、ソフトの両面から推進し、これらのリスクを回避・低減したまちを目指します。
- 社会のバリアフリー化や地域の支え合い、地域防犯や交通安全対策により、誰もが安心して生活できるまちを目指します。



安全・安心な都市の目指すべき将来都市構造図



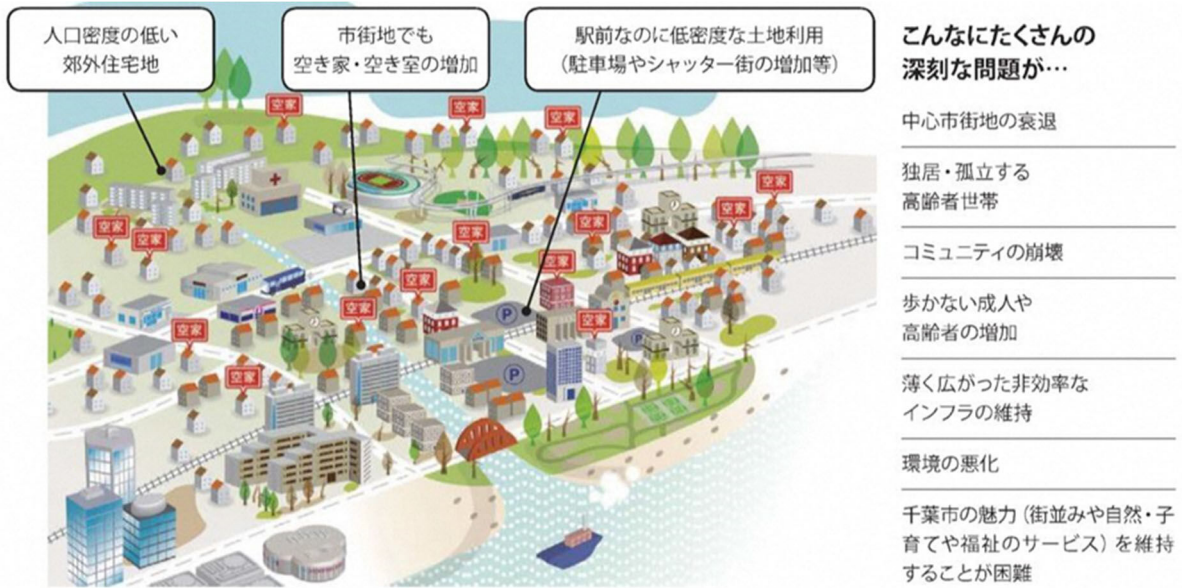
	凡例	将来像
広域的な避難場所		大規模な火災が発生したときに安全を確保するオープンスペースや公園などを維持・保全する場所
災害リスクを回避・低減するエリア		水災害・土砂災害に対するリスクをできる限り回避、あるいは低減するため、必要な防災・減災対策をしながら都市づくり・まちづくりを進めるエリア
緊急時の避難・救助・物資供給網	1次路線 2次路線	大規模災害が起きた場合の避難・救助や物資の供給、諸施設の復旧など、非常事態に対応した交通網の確保を図る軸（緊急輸送道路）

参考

集約型都市構造

全国的に人口減少・少子高齢化が進展する中で、全市一律に人口密度が低くなった場合、公共交通や商業、福祉、子育て施設などを利用し支えていた方々がその周りに居住しなくなってしまうため、公共交通サービス水準が低下したり、生活利便施設が撤退したりしてしまうおそれがあります。

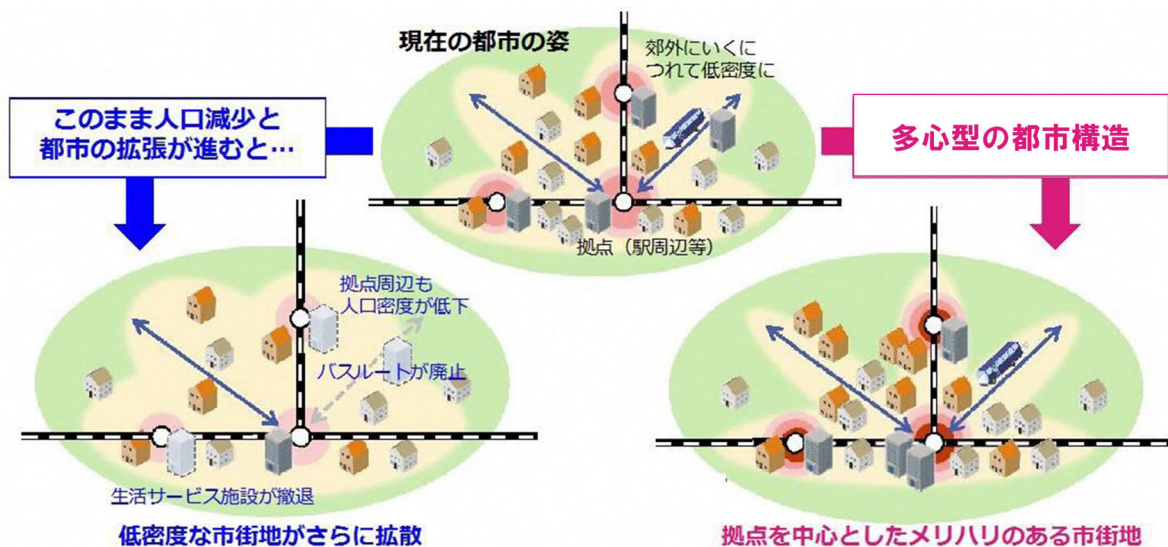
しかしながら、人口が減少しても、それぞれの場所ではそれぞれの市民生活があるため、市街地そのものを直ちに縮小することは困難です。



人口減少と都市の拡張により起こりうる問題

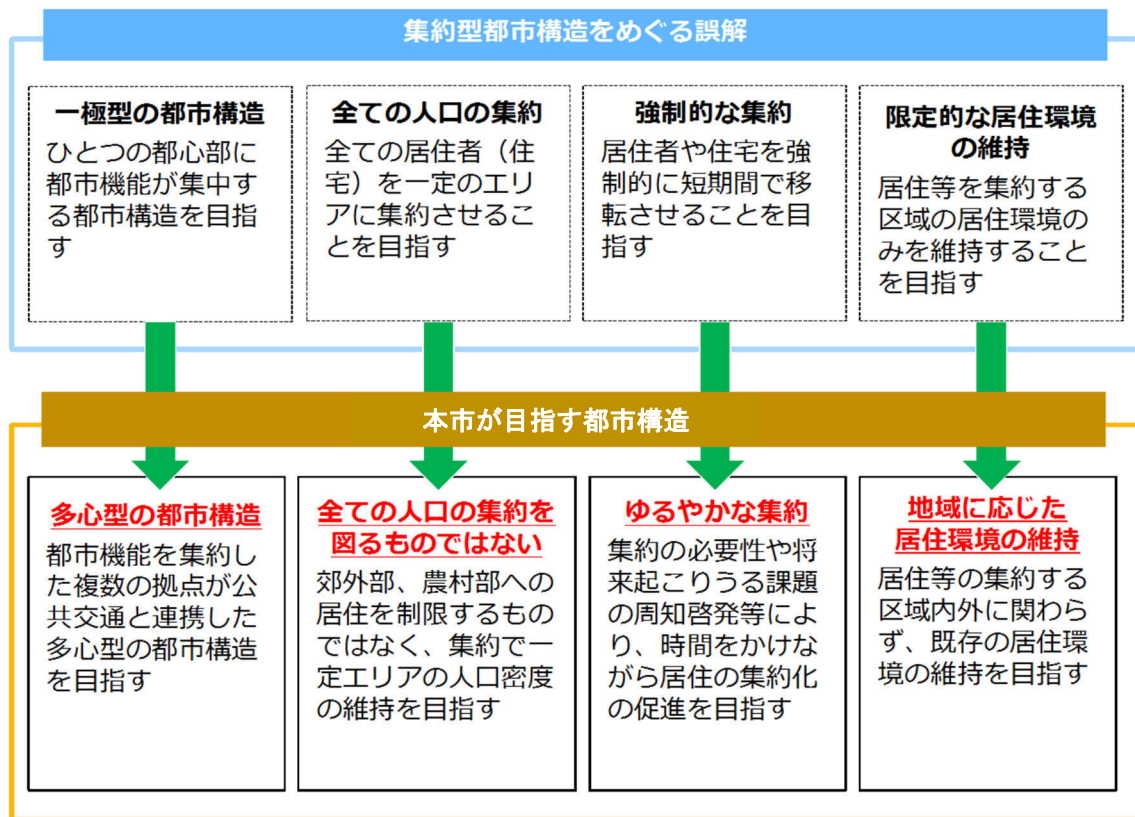
人口減少・少子高齢社会にあっても、将来にわたって持続可能なまちを実現するためには、これまでの拡散型の都市構造から、公共交通や生活利便施設の周辺の人口密度を維持していくことにより、集約型都市構造への再編が必要です。

集約型都市構造への再編イメージ



集約型都市構造をめぐる誤解

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



第3章

区域区分の有無及び方針

都市計画法第6条の2の規定に基づく「都市計画区域の整備、開発及び保全の方針」

都市計画法第18条の2の規定に基づく「都市計画マスタープラン」

本章では、都市計画法に基づき、千葉都市計画区域における区域区分の決定の有無及び区域区分を定める際の方針を示します。

第1節 区域区分の決定の有無

第2節 区域区分を定める際の方針

3 第1節 区域区分決定の有無

本市では、市内全域が一つの千葉都市計画区域(以下、「本区域」という)として決定されており、昭和44年(1969年)の都市計画法施行に伴い、無秩序な市街化を防止し、計画的な市街地の整備と農業や自然環境との調和と保全を図るため、区域区分を定めてきました。この結果、その後の計画的な市街地整備の進展や良好な都市環境形成に大きな効果をもたらしてきました。

今後は人口が減少する見通しとなっている一方で、世帯の小規模化が進むことにより、世帯数の増加は続く見通しとなっています。

そのため、今後も効率的な都市基盤整備を図るとともに、本区域内に残された貴重な緑地などの自然環境の保全に配慮し、無秩序な市街化を防止することが必要であり、また本区域は、首都圏整備法に基づく近郊整備地帯に位置し、区域区分を定めることが法的にも義務づけられていることから、今後も継続して区域区分を定めます。

3 第2節 区域区分を定める際の方針

1 おおむねの人口

本区域の将来におけるおおむねの人口を次のとおり想定します。

将来におけるおおむねの人口

区分	年次	令和2年(2020年) (基準年)	令和14年(2032年) (目標年)
都市計画区域内人口		約975千人	おおむね 961千人
市街化区域内人口		約908千人	おおむね 896千人

2 産業の規模

本区域の将来における産業の規模を次のとおり想定します。

将来における産業の規模

区分	年次	令和2年(2020年) (基準年)	令和14年(2032年) (目標年)
生産規模 ¹⁸	工業出荷額	約12,760億円	おおむね 17,090億円
	卸小売販売額	約36,823億円	おおむね 39,010億円
就業構造	第一次産業	約2.9千人 (0.7%)	おおむね 3.0千人 (0.7%)
	第二次産業	約70.5千人 (17.2%)	おおむね 60.5千人 (14.4%)
	第三次産業	約335.5千人 (82.1%)	おおむね 357.7千人 (84.9%)

¹⁸ 基準年における生産規模は、工業統計(2019年)、経済センサス-活動調査(2016年)の値で設定している。

3 市街化区域のおおむねの規模及び

現在市街化している区域との関係

本区域における人口、産業の見通しに基づき、かつ市街化の現況及び動向を勘案し、令和 14 年(2032 年)時点で市街化している区域及び当該区域に隣接し、おおむね 10 年以内に優先的かつ計画的に市街化を図るべき区域を市街化区域とすることとし、市街化区域のおおむねの規模を次のとおり想定します。

市街化区域のおおむねの規模

年次	令和14年(2032年) (目標年)
市街化区域面積 ¹⁹	おおむね 12,882ha

¹⁹ 市街化区域面積は、保留フレームに対応する面積を含まない。

第4章

各分野の方針

都市計画法第6条の2の規定に基づく「都市計画区域の整備、開発及び保全の方針」

都市計画法第18条の2の規定に基づく「都市計画マスタープラン」

本章では、千葉市型コンパクト・プラス・ネットワークの実現を目指し、本市固有の資源である豊かな緑と水辺の保全・創出、活用を図るとともに、居住や都市機能の緩やかな集約や、公共交通の利便性の維持・向上を推進することで、本市に暮らす全ての人々が生活利便性や暮らしやすさを実感でき、また頻発・激甚化する災害への対応や、都市空間のユニバーサルデザイン化の促進、及び地域防犯や交通安全対策の推進を進め、誰もが安全・安心に暮らせる環境を形成するために、各分野の方針を定めます。

第1節 緑と水辺の豊かな都市づくり・まちづくりに関する方針

第2節 コンパクトで賑わいのある都市づくり・まちづくりに関する方針

第3節 安全・安心な都市づくり・まちづくりに関する方針

第4節 千葉都市計画都市計画区域の整備、開発及び保全の方針付図

4 第1節 緑と水辺の豊かな都市づくり・まちづくりに関する方針

1 緑と水辺の保全・創出、活用に関する方針



①基本方針

- 本市は、西部には東京湾の水辺が、東部の下総台地には大規模な緑が広がり、また、東京湾や印旛沼に流入する都川、花見川、鹿島川などの河川を有します。地形は全体的に平坦で都市の成長とともに市街化が進みましたが、首都圏の大都市でありながら、市域の約半分が緑と水辺という恵まれた環境にあります。
- これらの豊かな緑と水辺は、縄文の昔から続く本市の資源であり、将来にわたり保全していくとともに、これまで蓄積してきた緑と水辺のストック(財産)の質を高めつつ、新たに創出される緑と水辺の空間をも含めて、緑と水辺によって、もたらされる様々な効用を都市づくりに十分に活かしていきます。
- 全市レベルでは、緑と水辺の骨格上や骨格軸が交差する地点において、総合公園や運動公園などの大規模公園を配置してきており、こうしたすごしたくなる緑と水辺の11拠点においては、子どもだけでなく多世代が関われるように官民連携により公園の再整備や管理運営を進め、機能の充実を図ります。
- 近隣レベル地域のシンボルとなる公園においては、リノベーション²⁰を図るとともに、その他の身近な公園においては、公園間で機能分担を図り、特色を持たせ、多様な主体と連携して管理・運営の充実を図ります。
- 海辺、川辺、公園、街路樹、住宅・民間・公共施設、花の空間、空閑地、農地、谷津田・森林などを本市のグリーンインフラと捉えて、こうしたグリーンインフラの保全・創出、活用を図ります。

②水辺空間に関する方針

- 河川の改修・整備にあたっては、治水面での安全性を確保しながら、地域の暮らしや歴史・文化との調和にも配慮し、生き物の生息・生育・繁殖環境、河川の水質保全や川辺の景観保全・創出に資する多自然川づくりを引き続き推進します。
- 海辺での官民連携による魅力向上を継続するとともに、今後は海辺と内陸をつなぐ、川辺に関する施策の充実を図ることとし、川辺の良さを実感できるアクティビティの充実や川辺でリラックスして過ごすことができる環境づくりを進めます。

²⁰ リノベーション：既存の建物や公園などについて、大規模な改修工事を行い、用途や機能を変更して性能を向上させたり付加価値を与えることを指す。

③農地等に関する方針

- 本市の内陸部の優良農地の保全とともに、農とふれあえる環境の充実を図ります。
- 花見川、勝田川、鹿島川沿岸及び椎名崎地区などの土地改良事業区域内の農地並びに農用地区域に指定されている一団の優良農地は、今後ともその保全を図ります。
- 土気地区、泉地区及び誉田地区などの本区域東部の畑作地帯については、優良な農地として保全します。
- 市街化区域内の緑地や農地については、都市の貴重なオープンスペースとして、生産緑地地区などの活用により保全に努めるとともに、多様な機能を有する地域資源として積極的な活用を図り、魅力ある都市空間の創出を進めます。

④公園・緑地に関する方針

a 公園・緑地の整備・活用に関する方針

ア. 公園

- 緑と水辺の骨格上や骨格軸が交差する地点において、緑のネットワークの核となるよう総合公園や運動公園などを適切に配置します。
- 地域の実情を踏まえ、身近な運動や休養の場、災害時の避難地などとして、街区、近隣、地区公園などを適正に配置します。
- すごしたくなる緑と水辺の11拠点と身近な公園の充実を図ります。公園の活用にあたっては、地域の実情を踏まえた、訪れたい公園や災害時の際に役立つ公園への転換を図るため、身近な公園に特色を持たせ、公園間での機能分担やシンボルとなる公園のリノベーションを図ります。

イ. 緑地

- 首都圏レベルでは、本市の東部に位置する泉地区から土気地区にかけて、首都圏有数の良好な自然環境が残されており、首都圏近郊緑地保全区域に指定されています。こうした地域の緑の保全に努めます。
- 全市レベルでは、2放射・3環状からなる緑と水辺の骨格軸上に位置する緑について、自然環境や都市防災上重要であるだけでなく、都市景観を構成する貴重な環境資源であり、さらに谷津田などでは生物多様性保全上も重要であるため、こうした地域の緑の保全を図ります。
- 市街地周辺の良好な樹林地については、法令などによる保全を図ります。
- 旧海岸線沿いに残る防風保安林及び都川、花見川、鹿島川沿い一帯に広がる農用地区域は、環境保全上も重要であり、今後も関係法令により保全を図ります。また、市街化区域内の農地について、生産緑地の指定とともに、特定生産緑地への移行に努めます。
- 谷津田・森林については、全市レベルでの緑と水辺の骨格における緑地保全を推進し、適切な緑地管理を進めます。

緑被地の確保目標

緑被率	令和 5 年度(2023 年度)	令和 14 年度(2032 年度)(目標)
	48.6%	現状維持

b 主要な公園・緑地の確保目標

- おおむね10年以内に整備を予定する公園・緑地は、次のとおりとします。

ア. 公園緑地の施設緑地

【整備】

種 別	名 称 等
広域公園	・ 幕張海浜公園
総合公園	・ 都川総合親水公園
近隣公園	・ 検見川中央公園
墓園	・ 平和公園

【再整備】

種 別	名 称 等
広域公園	・ 幕張海浜公園
総合公園	・ 千葉公園
総合公園	・ 千葉北部総合公園
総合公園	・ 稲毛海浜公園

(注)おおむね10年以内に着手予定及び施行中の施設などを含むものとします。

2 環境配慮に関する方針



①基本方針

- 生物の生息環境となりうるような質の高い緑の空間の創出や既存の自然環境の保全を図ります。
- 鉄道、モノレール、路線バスなどの公共交通や自転車の利用しやすい環境整備を進めるとともに、公共交通の沿線に居住や都市機能の緩やかな集約化を図り、徒歩や公共交通を中心とした移動により、安心して暮らせるコンパクトな都市づくり・まちづくりを進め、二酸化炭素排出の削減を進めます。
- 都市づくりの分野においても、限りあるエネルギー、資源の有効活用や、再生可能エネルギー²¹の導入を促進します。
- 自動車から公共交通への利用の転換を促進し、走行環境の改善による自動車交通の整流化を進めます。
- 脱炭素社会に向け、建築物に対しては、エネルギー効率のよいシステムの導入や二酸化炭素の排出の抑制を図るとともに、良質な住宅ストックの形成や空き家対策の推進を図ります。また、多くの建築物の更新時期を迎えている都心部においては、脱炭素社会の実現に向けた施策展開を進めます。

²¹ 再生可能エネルギー：太陽光、風力、水力、地熱、太陽熱、大気中の熱、その他の自然界に存する熱、バイオマスなど、エネルギー源として持続的に利用することができるもの。

4 第2節 コンパクトで賑わいのある都市づくり・まちづくりに関する方針

1 土地利用に関する方針



①基本方針

- 各地域の資源や特性を活かすとともに、都市の活性化に資する商業・業務機能などの多様な都市機能の導入、良好な居住環境や自然環境の保全などを図るため、適切な土地利用の誘導を進め、快適でゆとりある質の高い都市空間の形成を図ります。
- [再掲]鉄道、モノレール、路線バスなどの公共交通や自転車の利用しやすい環境整備を進めるとともに、公共交通の沿線に居住や都市機能の緩やかな集約化を図り、徒歩や公共交通を中心とした移動により、安心して暮らせるコンパクトな都市づくり・まちづくりを進め、二酸化炭素排出の削減を進めます。
- 本ビジョンを踏まえた土地利用を誘導していくために、主要用途やエリアの特性に応じた土地利用の規制・誘導に係る基本的な考え方を土地利用誘導方針として定め、土地利用計画制度の適切な運用を図ります。

②土地利用(用途)の方針

a 商業・業務地

- 広域的な拠点である都心には、大型商業施設やオフィスビルなどの商業・業務機能などの都市機能の集積と土地の高度利用により、多様な機能が調和した複合的な土地利用を誘導します。
- 地域拠点である鉄道駅周辺などにおいては、日常生活サービスを支える商業機能などを配置し、地域の生活拠点の形成を図ります。

ア. 千葉都心

- 本市の中心的な拠点として、交通の利便性が高いことから、商業・業務機能、文化機能、行政機能などの複合的な都市機能の集積を図り、地域の歴史や文化資源などを活かし、県都の玄関口にふさわしい市街地の形成を進めます。
- 千葉駅周辺においては、容積率緩和制度の柔軟な運用により、商業・業務機能の一層の集積を図ります。

イ. 幕張新都心

- 商業機能、国際交流機能、国際的業務機能、研究開発機能、文教機能、スポーツ・レクリエーション機能などの複合的な都市機能の集積を進め、首都圏をけん引する広域的な拠点の形成を図ります。

ウ. 蘇我副都心

- 商業機能や臨海部の既存の研究開発機能などと連携した業務機能の集積やスポーツ・レクリエーション機能の充実を図り、海辺空間などの地域資源を活かし、副都心にふさわしい市街地の形成を進めます。

エ. 鉄道駅周辺等

- 鉄道駅周辺など(西千葉、稲毛、新検見川、幕張、幕張本郷、稲毛海岸、検見川浜、都賀、鎌取、誉田、土気、浜野、千城台)においては、日常生活の利便性を高める商業・サービス機能の適切な誘導を図り、市民生活を支える地域拠点の形成を図ります。
- 身近な生活圏で日常の生活サービスが受けられるよう、地域の特性に応じた商業・サービス機能の集積を図ります。また、国道14号などの幹線道路沿いには、沿道利用型の商業・サービス機能の集積を図ります。

ロ. 工業地

- 成田国際空港と東京国際空港の中間に位置し、全国有数の貨物取扱量を誇る千葉港を有しているなど、本市の立地特性を活かすとともに、産業振興の取組みと連携し、都市の活力や雇用の場の確保や定住を促進するため、先端技術などを活用した工業の高度化や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活力ある産業の集積を図ります。

ア. 臨海部の工業地

- 京葉臨海工業地帯の一翼を形成する臨海部の工業地においては、鉄鋼業や食品製造業などが集積しており、港湾機能や流通機能などの立地特性を活かした産業集積を進め、活力ある工業地として一層の機能充実を図ります。

イ. 内陸部の工業地

- 内陸部の既存の工業地は、周辺の住宅地などとの調和に十分留意しつつ、交通利便性の高い立地特性を活かし、今後も産業集積を図ります。

c 流通業務地

- 国際拠点港湾に指定されている千葉港の千葉地区については、首都圏の流通拠点として、さらには世界に開かれた国際港としての港湾機能の充実・強化を図り、近代的な港湾環境の整備を進めます。特に、千葉港・千葉地区のうち千葉中央地区については、今後も岸壁整備や埠頭用地の造成などによる港湾機能の強化を図り、流通業務地の形成を図ります。また、旅客船さん橋及びターミナルの活用により賑わい創出を図り、港湾振興に努めます。
- 市民の消費活動に重要な役割を担っている千葉市地方卸売市場は、今後も市場の活性化などに努め、千葉県の実質的拠点市場としての確立を目指します。

d 住宅地

- 良好な住環境の形成を図るため、商業・業務地との均衡を図り、鉄道駅周辺などの既成市街地や計画的な市街地整備が行われた地区や進められている地区に住宅地を配置します。
- 千葉都心においては、商業・業務機能などの都市機能とバランスがとれた適切な居住機能の誘導を図ります。
- 幕張新都心においては、計画的に整備された優れた景観と緑と水辺を活かし、多様なライフスタイルに対応した居住機能の導入を図ります。
- 蘇我副都心の蘇我臨海部には、既成市街地や公園緑地などとの近接性を活かした良好な住環境の形成を図ります。
- 今後の人口減少や脱炭素社会に対応するため、良質なストックの活用や空き家対策を進め、快適に住み続けられる住環境の形成を図ります。

e 用途転換、用途純化又は用途の複合化

- 工場移転などによる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、地域の特性に応じた土地利用を促進し、適切な用途の見直しを行います。
- 再開発等促進区を定める地区計画を定め、目指す市街地像が概成した地区においては、土地利用に相応しい用途への転換を図ります。

③建築物の密度に関する方針

a 商業・業務地

- 千葉都心、幕張新都心及び蘇我副都心については、鉄道駅周辺を中心に商業・業務機能などのさらなる集積・更新を図るため、都市基盤の整備状況などの立地特性を勘案し、高密度による土地利用と土地の合理的かつ健全な高度利用を図ります。
- 地域拠点である鉄道駅周辺などの商業地については、商業・業務機能を主体とした都市機能の導入を図る必要がある場合は、地域特性を踏まえ、適切な土地の高度利用を図ります。
- JR稲毛駅周辺の商業地については、地区の特性に応じた土地の有効活用を進めるため、高密度な土地利用を図ります。

b 工業・流通業務地

- 工業地・流通業務地については、周辺住宅地などへの影響に十分配慮しつつ、その用途に応じた適正な密度による土地利用を図ります。

c 住宅地

- 良好な居住環境を維持するため、低層住宅地及び中高層住宅地を適正に配置し、それぞれの地域特性に相応しい密度の利用を図ります。

④市街化調整区域の土地利用の方針

a 優良な農地との健全な調和

- [再掲]花見川、勝田川、鹿島川沿岸及び椎名崎地区などの土地改良事業区域内の農地並びに農用地区域に指定されている一団の優良農地は、今後ともその保全を図ります。
- [再掲]土気地区、泉地区及び誉田地区などの本区域東部の畑作地帯については、優良な農地として保全します。

b 災害防止の観点から必要な市街化の抑制

- 河川沿いの低地部などについては、浸水被害のおそれがあることから、市街化の抑制や適切な土地利用の誘導に努めます。
- 市街化調整区域の開発にあたっては、災害の防止の観点から浸水被害などの災害リスクがある区域を除外するなど、開発許可制度の適切な運用を図ります。

c 自然環境形成の観点から必要な保全

- 本市の東部に位置する泉地区から土気地区にかけては、首都圏有数の良好な自然環境が残されており、特に首都圏近郊緑地保全区域においては、広大な樹林地から構成された緑地が残されていることから、今後もその環境の保全に努めます。
- 本区域内の各地に存在する斜面緑地については、自然環境や都市防災上重要であるだけでなく、都市景観を構成する貴重な環境資源であることから、積極的にその保全を図ります。

d 秩序ある都市的土地利用の実現

- 市街化調整区域において、農林漁業との健全な調和を図られた産業集積の拠点など計画的な市街地の形成を進める必要がある場合は、市街化区域への編入を検討します。
- 東関東自動車道などのインターチェンジ周辺などにおいては、農林漁業との健全な調和を図り、開発許可制度や地区計画制度などを活用し、交通利便性を活かした流通業務地の形成を目指します。

2 都市交通ネットワークに関する方針



① 基本方針

a 交通体系の整備の方針

- 本区域は、JR千葉駅を中心として、県下の広域交通ネットワークが結節する交通の要衝の地となっており、鉄道網などについては、東京湾岸に沿ってJR総武線、JR京葉線、JR内房線、京成電鉄千葉線、内陸部へはJR外房線、JR総武本線、京成電鉄千原線、臨海部と内陸部を結ぶ千葉都市モノレールにより構成されています。
- 道路網については、高規格道路の東関東自動車道水戸線、館山自動車道、京葉道路及び千葉東金道路が整備されています。また、一般広域道路の国道14号、16号、51号、357号、及び浜野四街道長沼線及び千葉大網線などの主要地方道が周辺市町村との連絡機能を果たしています。
- バス交通網については、民営による路線バスが運行されており、市内の広範囲をカバーしているとともに、成田国際空港や東京国際空港、県内各地域を結ぶ高速バスが運行されています。
- 本市は、首都圏及び成田国際空港や東京国際空港への近接性を活かし、人や物の交流による多様な都市活動を支える広域的な交通ネットワークの強化や、鉄道や千葉都市モノレール及びバスなどの公共交通の効率化とともに、持続可能な交通サービスの実現が求められています。

このような状況を踏まえ、本区域の交通体系の基本方針を次のとおり定めます。

- 社会・経済活動の基盤である、人や物の交流・連携を支える広域道路ネットワークの効率的・重点的な整備を図ります。
- 本市は、首都圏における主要な拠点都市であることから、東京湾沿岸域の都市相互の広域的な連携を推進し、沿岸域の環状的な交通ネットワークの形成を推進します。
- 生活や都市活動を支え、都市構造の軸となる幹線道路の拡幅などの改善を行い、自動車交通の整流化に努めます。
- 公共交通のバリアフリー化の推進や鉄道・バスなどの交通結節点の機能強化を進めるとともに、テクノロジーの進展に伴う新たな移動手段やMaaSなどの新たな交通サービスを活用し、人々が自由に移動できる魅力的な移動環境を創出し、安全・安心で、地域の暮らしを支える持続可能な交通サービスの実現を図ります。

- [再掲]鉄道、モノレール、路線バスなどの公共交通や自転車の利用しやすい環境整備を進めるとともに、公共交通の沿線に居住や都市機能の緩やかな集約化を図り、徒歩や公共交通を中心とした移動により、安心して暮らせるコンパクトな都市づくり・まちづくりを進め、二酸化炭素排出の削減を進めます。
- 自転車を活用したまちづくりを推進するため、身近な移動手段である自転車の利用環境の整備を進めます。
- 誰もが安全かつ快適に共存できる環境を整備するため、交差点や歩道、自転車走行環境を整備するとともに、駐輪場の整備などの放置自転車対策を推進します。

b 整備水準の目標

- 令和4年(2022年)3月末現在、整備済み幹線街路の密度は約0.94km/km²です。今後は、交通体系の基本方針に基づき効率的な道路整備に努めます。

②主要な施設の配置の方針

a 道路

- 本区域の道路整備については、基本方針にある広域道路ネットワークと市内幹線道路ネットワークの整備を進めることにより、県都1時間構想を支え、市内拠点間30分構想の実現を図ります。
- 都市計画決定している道路のうち長期未着手になっている道路については、将来交通量やその他周辺の状況などを勘案し、必要に応じて、都市計画の見直しを検討します。

【高規格道路】

- 東関東自動車道水戸線、館山自動車道、千葉東金道路及び京葉道路に加え、東京都区部や首都圏各都市との連携強化を図るため、東京湾岸道路、第二東京湾岸道路や千葉東金道路、千葉環状道路などからなる広域道路ネットワークの形成を図ります。

【幹線道路】

- 本区域の幹線道路網は、都心部に至る一般国道及び主要地方道などから成る放射道路で構成されており、都心部に流入する交通を適切に分散させる千葉中環状道路などの整備を進め、交通の円滑化を図るとともに、近隣市町村との連絡を強化するネットワークの形成を図ります。
- 市内の拠点や交通結節点へのアクセスや地域間を結ぶ道路整備を行うとともに、道路空間における安全性の向上を図ります。

【主要駅前広場等】

- 交通結節点である鉄道等の各駅については、利用者の円滑な乗り継ぎを図るため、必要に応じて駅前広場などの整備により、交通結節機能の確保・拡充に努めます。

b 鉄道等

- 通勤・通学などの主要な交通手段となっている鉄道などの利便性を向上するため、交通結節点の機能の強化やバリアフリー化を推進し、身近な移動手段が充実した、安全・安心で、都市の魅力向上に資する持続可能な交通サービスの実現を進めます。
- 公共交通の維持・確保及び地域の実情に応じ、グリーンスローモビリティなどの地域の暮らしを支える柔軟な交通サービスの構築に努めます。
- 千葉都市モノレールについては、環境にやさしい持続可能な交通サービスとして、新型車両の更新や回生電力の有効活用に資する設備の導入を促進し、脱炭素化を進めます。

c 駐車場等

- 自動車駐車場については、「千葉市建築物における駐車施設の附置等に関する条例」により、建築物に対して適正な駐車施設の附置を進め、まちづくりと連携した駐車対策を推進します。
- 自転車駐車場については、地域の駐車実態を踏まえ、自転車駐車場の整備を進めるとともに、「千葉市自転車等の放置防止に関する条例」による自転車駐車場の設置や駅周辺における放置自転車対策を推進します。また、自転車を活用したまちづくりの推進するため、自転車の利用環境整備やシェアサイクルの推進を進め、自転車の活用と利用促進を図ります。

③主要な施設の整備目標

■ おおむね10年以内に整備を予定する施設などは、次のとおりとします。

主要な施設	名称等
道路 等	<p>【都市計画道路】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・ 都市計画道路3・3・8号 村田町線 ・ 都市計画道路3・3・15号 美浜長作町線 ・ 都市計画道路3・3・17号 貝塚町若松町線 ・ 都市計画道路3・3・24号 塩田町誉田町線 ・ 都市計画道路3・3・43号 磯辺茂呂町線 ・ 都市計画道路3・3・13号 誉田駅前線 ・ 都市計画道路3・5・14号 中央今井町線 ・ 都市計画道路3・3・22号 大膳野町誉田町線 ・ 都市計画道路3・4・30号 南町宮崎町線 ・ 都市計画道路3・4・130号 加曾利町大森町線 ・ 都市計画道路3・4・37号 幕張本郷松波線 ・ 都市計画道路3・4・131号 松波要町線 ・ 都市計画道路3・5・75号 新田町村田町線 ・ 都市計画道路3・6・88号 千葉港黒砂台線 ・ 都市計画道路3・4・80号 本町星久喜町線 ・ 都市計画道路3・4・29号 千葉寺町赤井町線 ・ 都市計画道路3・4・129号 大森台駅前線 ・ 都市計画道路3・4・50号 柏井町三角町線 ・ 都市計画道路3・6・87号 寒川町線 ・ 都市計画道路3・5・81号 幕張町稲毛町線 ・ 都市計画道路3・4・113号 検見川町花園町線 ・ 都市計画道路3・3・16号 幕張町武石町線 ・ 都市計画道路3・4・38号 新町若松町線 ・ 都市計画道路3・3・27号 越智町土気町線 ・ 都市計画道路3・4・34号 園生町柏井町線 ・ 都市計画道路7・5・3号 市場町亥鼻線 ・ 都市計画道路7・4・5号 萩台町1号線 ・ 都市計画道路3・1・2号 幕張町村田町線 等 <p>【駅前広場】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・ 東日本旅客鉄道誉田駅南口 ・ 東日本旅客鉄道千葉駅西口、東口 ・ 東日本旅客鉄道幕張駅北口 ・ 京成電鉄大森台駅 等

(注)おおむね10年以内に着手予定及び施行中の施設などを含むものとします。

3 下水道及び河川に関する方針



① 基本方針

a 下水道及び河川の整備の方針

【下水道】

下水道は、生活排水などの汚水処理や大雨などの雨水排除による「公衆衛生の向上」、「都市の健全な発達」、「公共用水域の水質保全」という下水道の役割を果たしていくため、「千葉市下水道中長期経営計画(令和3年度(2021年度)～令和14年度(2032年度))」で定めた3つの方針を基本方針とします。

- 安全・安心で快適な生活を支える下水道
 - ・雨水管きよや雨水浸透施設を整備し、大雨による浸水被害の軽減に努めます。
 - ・下水道施設の耐震化を行い、地震時においても下水道の機能を維持できるように努めます。
 - ・下水道ストックマネジメントの手法に基づいた効率的な維持管理と改築更新を行い、安定して下水道の機能を確保できるように努めます。
- 環境の保全と循環型社会を目指す下水道
 - ・これまでの放流水質の適正管理を行いながら、高度処理施設を整備し、東京湾への放流水の一層の水質向上に努めます。
 - ・省エネルギー設備や太陽光発電の導入を検討し、地球温暖化の要因である温室効果ガス排出量の削減に引き続き取り組んでいきます。
 - ・消化ガスの利用や下水汚泥の活用など、下水道資源の有効利用に努めます。
- 健全な経営に基づいた持続可能な下水道
 - ・官民連携を推進し、民間企業のノウハウを活用して効率的な運営に努めます。
 - ・長期的な視点と見通しに立って、財政運営と人材育成に取り組んでいきます。
 - ・広報などを通して、下水道の目的や役割など分かりやすい情報の発信に努めます。

【河川】

- 本区域を流れている河川には、一級河川印旛放水路(花見川)、鹿島川及び勝田川の一級河川並びに都川ほか8河川の二級河川、さらに準用河川である生実川があります。各河川は、本区域の雨水排水に重要な役割を果たしていますが、近年の人口増加さらには市街地の外延的拡大に伴い、治水安全度が相対的に低下してきています。このため、今後も河川改修事業を推進するとともに、治水の安全性を確保するため樹林地や農地等の保全などを図り、流域が本来有している保水、遊水機能の確保に努めます。
- 市街地の開発にあたっては、雨水貯留浸透施設の整備などの水循環に配慮した総合的な治水対策を講じつつ、地域特性に即した水辺環境整備を含めた河川の整備を進めることを基本方針とします。

b 整備水準の目標

【下水道】

- 浸水被害の軽減は、「千葉市雨水対策重点地区整備基本方針」に基づいた浸水リスクの高い「重点地区」を計画降雨65.1mm/hに引き上げて整備を実施します。
- 地震対策は、下水道施設の耐震化を進め、大規模地震発生時における下水道の流下・処理機能を確保します。

【河川】

- 本区域の河川の整備水準は、河川ごとに定められる計画規模に基づくものとします。

②主要な施設の配置の方針

a 下水道

- 浸水対策は、近年の局地的な大雨などに対して浸水被害を軽減するため、雨水対策重点地区整備基本方針に基づいた浸水リスクの高い「重点地区」、その他の「一般地区」において、雨水管きょや貯留槽の整備を進めます。
- 地震対策は、大規模地震発生時における下水道の機能を確保するため、下水道施設の耐震化を進めるとともに、マンホールトイレの設置を進めます。
- 老朽化対策は、下水道の適正な機能を維持するため、ストックマネジメント計画に基づき、下水道施設の改築を進めます。また、将来人口減少に伴う汚水量を考慮し、老朽化したポンプ場の統廃合を進めます。
- 資源有効利用は、南部浄化センターにおいて、老朽化が進んでいる污泥焼却炉の更新に合わせ、污泥有効利用施設の整備を進めます。

b 河川

- 本区域を流れる一級河川印旛放水路(花見川)、勝田川、二級河川都川、坂月川、支川都川、生実川及び準用河川生実川の河川改修整備を推進します。
- 新市街地の整備にあたっては、地区の有する従来の保水・遊水機能に配慮し雨水貯留施設の設置等の流出抑制策などを講じ、河川に対する流出量の軽減や流水の正常な機能の維持に努めます。
- 河川改修にあたっては、現在の自然環境などに十分配慮した改修を行います。

③主要な施設の整備目標

- おおむね10年以内に整備を予定する施設などは、次のとおりとします。

主要な施設	名称等
下水道	<ul style="list-style-type: none"> ・ 浸水対策 東寺山地区、東千葉地区、宮崎地区、都第1地区、黒砂地区、出洲地区、草野地区、原東・原西地区、高品地区、本町地区、中央地区、北部第1地区、寒川地区 ・ 地震対策 中央処理区、南部処理区、印旛処理区の汚水・雨水管きよ 南部浄化センター、ポンプ場 ・ 老朽化対策 中央処理区、南部処理区、印旛処理区の汚水・雨水管きよ 南部浄化センター、中央浄化センター、ポンプ場 ・ 資源有効利用 南部浄化センター 下水汚泥固形燃料化施設
河川	<ul style="list-style-type: none"> ・ 一級河川 印旛放水路(花見川) ・ 二級河川 都川 ・ 二級河川 支川都川 ・ 二級河川 生実川 ・ 準用河川 生実川

(注)おおむね10年以内に着手予定及び施行中の施設などを含むものとします。

4 その他の都市施設に関する方針



①基本方針

- 本市のもつ固有の資源と特性を活用するとともに、長期的な展望に立ち、都市機能の向上と良好な都市環境の保持を図るため、ごみ処理施設の整備などを進めます。

②主要な施設の配置方針

a ごみ処理施設

- 運用する清掃工場を3工場から2工場にすることで、効率的なごみ処理を行い、3用地で2清掃工場を運用するとともに、老朽化に合わせて計画的に代替施設の整備・改修を行います。
- リサイクル施設については、循環型社会の実現のため、より高度な資源化技術を導入し、資源の有効利用を推進するとともに、最終処分場については、長期的には新規の施設が必要となることから検討を進めます。

③主要な施設の整備目標

- おおむね10年以内に整備を予定する施設などは、次のとおりとします。

主要な施設	名称等
ごみ処理施設	<ul style="list-style-type: none"> ・ 新清掃工場(北谷津用地) ・ 新清掃工場(新港用地) ・ 次期リサイクルセンター

5 市街地整備に関する方針



①基本方針

- 少子高齢化や都市基盤の老朽化、ライフスタイル・ワークスタイルの変化など、多様かつ刻々と変化する都市課題に対応し、持続可能な発展を維持するため、市街地再開発事業などにより、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ります。
- 密集した市街地や都市基盤の整備が急務となっている市街地などにおいては、土地区画整理事業などにより、道路などの都市基盤の整備改善や良好な市街地形成による住環境整備、防災性の向上などを図ります。
- 都市計画決定後、長期にわたり事業化されていない土地区画整理事業の長期未着手地区については、事業の必要性や実現性などの検証を行い、必要に応じ、都市計画の見直しを行います。
- 具体的な市街地開発事業の方針や計画的な市街地開発事業を図るべき地区などについては、「都市再開発の方針」に定めます。

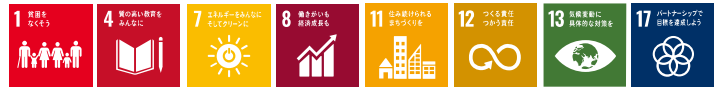
②市街地整備の目標

- おおむね10年以内に実施する予定の事業は、次のとおりとします。

事業名等	地区名称等
土地区画整理事業	・ 寒川第一地区 (約17.7ha)
	・ 検見川・稲毛地区 (約68.0ha)
	・ 東幕張地区 (約26.1ha)
市街地再開発事業	・ 新千葉2・3地区 (約0.3ha)

(注)おおむね10年以内に着手予定及び施行中の事業を含むものとします。

6 住環境の維持に関する方針



① 基本方針

- 今後の人口減少社会に対応するため、既存ストックの活用や日常生活に必要な身近なサービス機能の確保など、各地域の特性に応じた、快適に住み続けられる住環境の形成を図ります。
- 土地区画整理事業などにより計画的な整備が行われている地区や建築物が密集した市街地においては、それぞれの地区の特性に応じ、居住環境の改善を図るとともに、良好な市街地の形成を進めます。
- 良好な居住環境が形成されている市街地や土地区画整理事業などにより計画的に整備された市街地では、地区計画や建築協定などの制度を活用し、良好な居住環境の維持・保全を図ります。
- 住宅団地においては、道路・公園などのインフラや教育・公共公益施設などの既存ストックを活かした住環境の維持や、多様な世代が居住する居住環境の形成を図ります。

7 都市空間に関する方針



① 基本方針

- 計画的に整備された都市基盤や官民の遊休不動産などの既存資源を積極的に活用することで、都市のスポンジ化や地域コミュニティの醸成など、都市が抱える複合的課題に対応した持続可能な都市づくり・まちづくりを進めます。
- まちなかを自動車中心から多様な人々が集い交流するひと中心の空間に転換し、居心地が良く歩きたくなる都市空間の形成を図ります。また、官民連携により様々な人々が休む・憩う・交流することができる公共的な場の形成を進めます。
- 人々が、自宅や仕事場以外の、自分のための居場所としてのサードプレイス(一人でゆったりとたずめる場、自分らしくいられる場、仲間と楽しく語らったり趣味に興じたりすることができる場)をまちなかに見つけられるような都市空間の形成を進めます。
- その時々に応じて柔軟な使い方ができる「余白」となるような場をまちなかに設け、多様な活動が展開される都市空間の形成を進めます。
- 誰もが気軽にまちに出て、活用できるように、自然と触れ合える心地よい空間や、子どもも楽しめる空間、市民の誇りになるような空間など、人々にとって親しみや愛着が持てる空間の形成を進めます。ひと中心の豊かな都市空間の実現には、公共空間などを管理運営する新たな担い手が必要となることから、住民、地権者などの地域が主体となったエリアマネジメント活動の取組みを促進します。

8 都市景観に関する方針



① 基本方針

- 本市の貴重な財産である緑と水辺、歴史的資源を大切に守り育てることを基本とし、これらの要素を活かした良好な都市景観の形成を図ります。
- やすらぎやゆとり、あるいは賑わいや楽しさなど、市民が住まい、働き、憩うことに快適で、精神的な豊かさを享受できる景観の形成を図ります。
- 本市の新しい市民文化の向上と育成を目指し、市民の身近な視点を基本としながら、市民・事業者と市の協働による景観の形成を図ります。

4 第3節 安全・安心な都市づくり・まちづくりに関する方針

1 防災都市づくり・まちづくりに関する方針



①基本方針

- 首都直下地震の切迫性や風水害をはじめとした自然災害の頻発・激甚化を踏まえ、災害に強い都市づくり・まちづくりをハード、ソフトの両面から進めます。
- 発災時の様々な課題を乗り越えるために、防災・減災対策と並行して、平時から災害発生時を想定し、どのような被害が発生しても対応できるよう、復旧・復興の手順や体制を事前に準備します。
- 安全・安心な都市づくり・まちづくりを目指し、防災分野と連携を図り、市民との自助・共助の取り組みと合わせて、災害に強いまちづくりを推進します。

②市街地の防災性の向上に関する方針

- 市街地再開発事業や土地区画整理事業など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、倒壊などの集中的被害を防止します。
- 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・緑地などの地区ごとの計画的な配置などを進めます。
- 広域火災の発生を未然に防止する観点から、道路・鉄道・河川などの延焼遮断帯としての機能の強化・整備を進めます。
- [再掲]市街地の開発にあたっては、雨水貯留浸透施設の整備などの水循環に配慮した総合的な治水対策を講じつつ、地域特性に即した水辺環境整備を含めた河川の整備を進めることを基本方針とします。

③土砂災害・浸水対策に関する方針

- 急傾斜地の崩壊対策や雨水貯留施設・河川の整備などを進めるとともに、がけ地付近からの移転などを促進することにより、局地的な大雨や大型台風による被害を未然に防止します。
- 市街地の浸水被害の防止のために下水道整備や河川改修事業を推進します。
- 雨水対策としては、大雨時に床上浸水が発生するなどの浸水リスクが高く、被害が発生した場合に、経済的損失が大きい都市機能が集積している地区を重点地区として位置付け、整備水準の引き上げにより対策を強化していきます。
- [再掲]河川沿いの低地部などについては、浸水被害のおそれがあることから、市街化の抑制や適切な土地利用の誘導に努めます。
- [再掲]市街化調整区域の開発にあたっては、災害の防止の観点から浸水被害などの災害リスクがある区域を除外するなど、開発許可制度の適切な運用を図ります。

④インフラの整備・耐震化等に関する方針

- 橋梁・下水道施設などの耐震化、道路の無電柱化、道路などのインフラの長寿命化の推進により、持続可能な公共インフラを確保するとともに、住宅の耐震化を促進し、大規模地震などの災害時において交通基盤や市民生活を維持するための機能を強化します。
- 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、地域防災拠点となる小・中学校などの市施設、市役所・区役所・防災関係機関、鉄道駅、その他公共施設など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。

2 身近な安心の確保に関する方針



①基本方針

- 誰もが自分らしく生活し、社会で活躍できるよう、鉄道駅、歩道、建物、公園など日常生活において利用する施設や経路の、ユニバーサルデザインを踏まえた面的・一体的なバリアフリー化の促進を図ります。
- テクノロジーの進展に伴う新たな移動手段を踏まえた道路整備や生活に密着した道路の改善を図るなど、誰もが安全・安心に暮らせる環境の整備を図ります。
- 若い世代の流入促進や分譲マンション支援、多世代の交流を促進する拠点づくりへの支援などを通じ、住宅団地の活性化や再生を図るとともに、市営住宅の計画的な改修や再整備など、住宅セーフティネットの充実を図り、多様なニーズに合わせ、様々な世代の人が安心して暮らせる住宅の提供を推進します。また、効率的・効果的な行政サービスの提供や公共施設の計画的な保全により、暮らしの利便性向上を推進します。

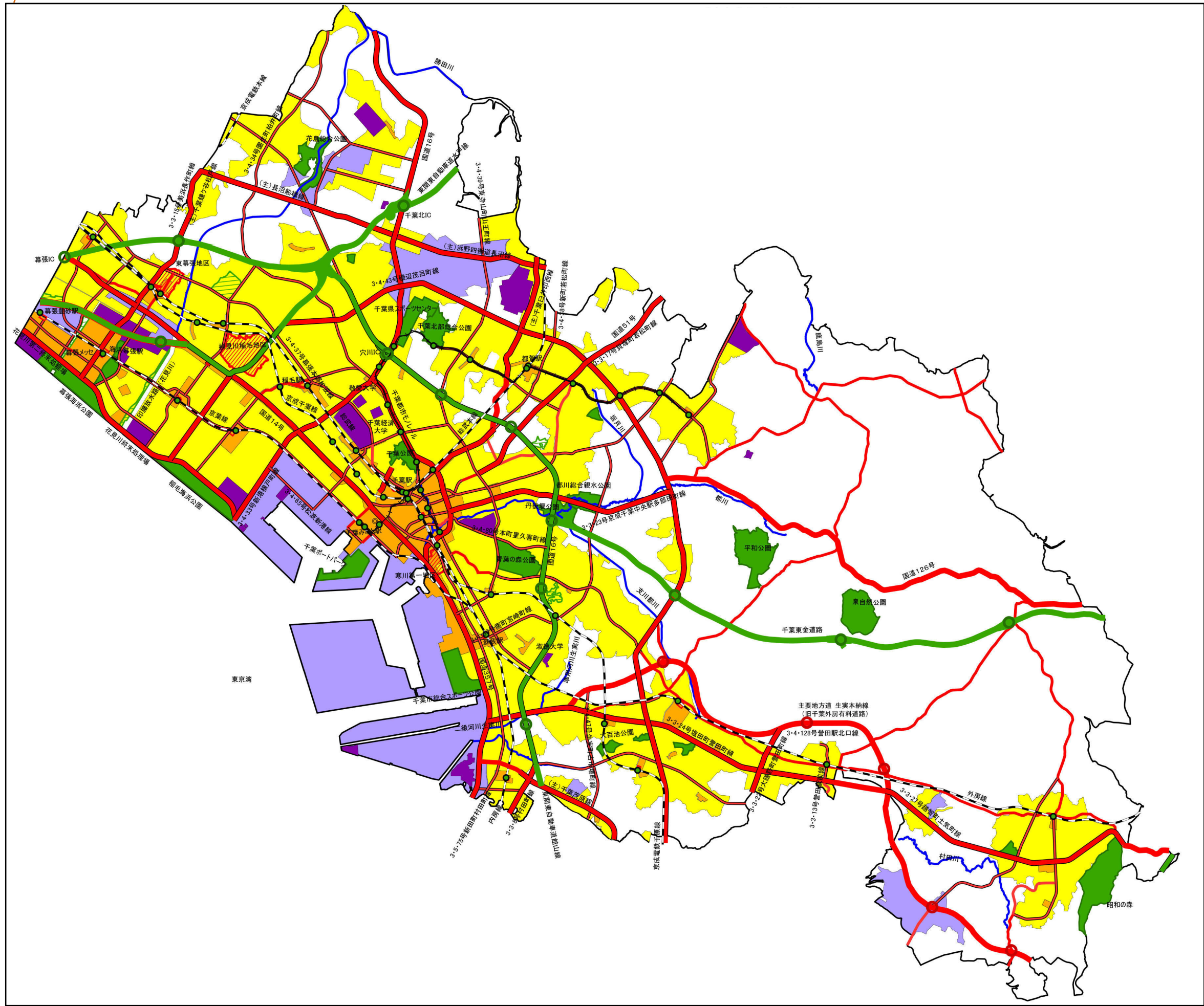
②安心して暮らせる環境整備に関する方針

- [再掲]公共交通のバリアフリー化の推進や鉄道・バスなどの交通結節点の機能強化を進めるとともに、テクノロジーの進展に伴う新たな移動手段やMaaSなどの新たな交通サービスを活用し、人々が自由に移動できる魅力的な移動環境を創出し、安全・安心で、地域の暮らしを支える持続可能な交通サービスの実現を図ります。
- 生活に密着した道路の改善を図るとともに、自転車を活用したまちづくりの推進による交通安全や防犯対策の取組み推進による地域防犯力の向上により、誰もが安全・安心に移動し、暮らすことができる環境の整備を図ります。
- [再掲]土地区画整理事業などにより計画的な整備が行われている地区や建築物が密集した市街地においては、それぞれの地区の特性に応じ、居住環境の改善を図るとともに、良好な市街地の形成を進めます。
- [再掲]良好な居住環境が形成されている市街地や土地区画整理事業などにより計画的に整備された市街地では、地区計画や建築協定などの制度を活用し、良好な居住環境の維持・保全を図ります。
- [再掲]住宅団地においては、道路・公園などのインフラや教育・公共公益施設などの既存ストックを活かした住環境の維持や、多様な世代が居住する居住環境の形成を図ります。
- 犯罪の未然防止と発生時には迅速に対応できる体制を構築するとともに、防犯パトロール隊の育成などにより市民主体の防犯活動を促進し、地域の防犯力を高めます。

③地域コミュニティの維持に関する方針

- 地域運営委員会をはじめ、地域の実情に応じたプラットフォームの構築や、地域活動のデジタル化、担い手の育成、市民のコミュニティ活動の場の充実、ボランティア体制の運営・発展などを通し、市民自治の基盤を強化するとともに、大学や民間企業、ボランティアなど多様な主体の連携により、活発な活動・交流が図られる、持続可能なまちづくりを進めます。
- デジタル技術を活用した新たな地域活動の立ち上げ支援などにより、地域活動の維持・強化を図ります。

4 第4節 千葉都市計画都市計画区域の整備、開発及び保全の方針付図



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

千葉都市計画区域

