

八千代市都市マスタープラン 全体構想（案）

令和4年2月
八千代市都市計画課

目次

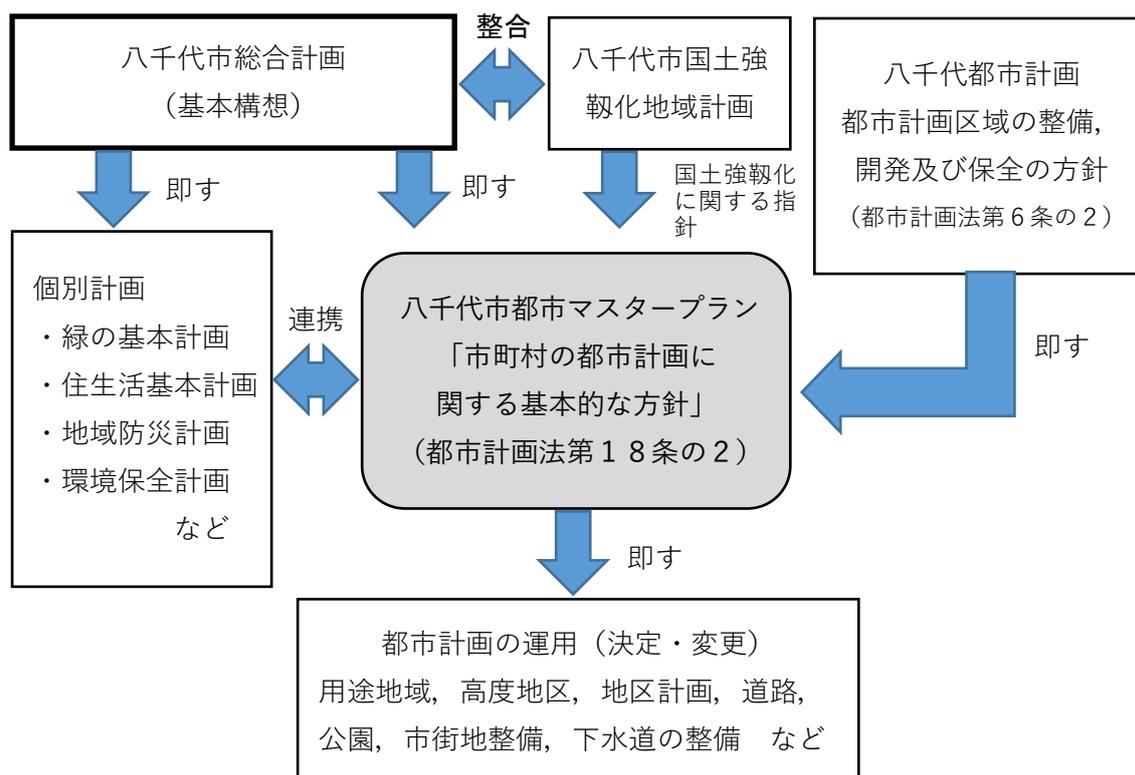
序章 八千代市都市マスタープランの概要	4
序-1 都市マスタープランとその位置づけ.....	4
序-2 都市マスタープランの役割.....	4
序-3 都市マスタープランの背景.....	5
序-4 都市マスタープランの目標年次.....	5
序-5 都市マスタープランの構成.....	5
第1章 現況と課題	6
1-1 都市の現況.....	6
1-2 市民の意向.....	22
1-3 都市計画を取り巻く社会経済情勢.....	24
1-4 本市の課題.....	26
1-5 都市づくりの方向性.....	30
第2章 まちづくりの目標	33
2-1 将来都市像と基本理念.....	33
2-2 都市計画の考え方と目標.....	34
2-2-1 これからの都市計画の考え方.....	34
2-2-2 都市計画の目標.....	34
2-3 目指すべき将来都市構造.....	36
第3章 分野別方針	41
3-1 土地利用の方針.....	41
3-1-1 市街化区域の方針.....	41
3-1-2 市街化調整区域の方針.....	42
3-1-3 市街地整備及び再生の方針.....	45
3-2 交通環境の方針.....	47
3-2-1 交通施設の方針.....	47
3-2-2 公共交通の方針.....	51
3-3 都市防災の方針.....	52
3-3-1 防災性の向上の方針.....	52
3-3-2 災害リスクへの対応方針.....	52
3-4 都市環境形成の方針.....	55
3-4-1 快適な暮らしに関する方針.....	55
3-4-2 環境負荷の少ない都市づくりの方針.....	56
3-5 緑と景観の方針.....	60
3-5-1 緑と水の方針.....	60
3-5-2 都市景観形成の方針.....	62
第4章 地域別構想	
第5章 まちづくり推進の方策	

序章 八千代市都市マスタープランの概要

序－１ 都市マスタープランとその位置づけ

都市マスタープランは、都市計画法第18条の2に規定する「市町村の都市計画に関する基本的な方針」であり、将来の都市づくりの基本理念や目標のほか、土地利用を始めとする分野別の方針など、将来の見通しや目標を明らかにするものです。将来のまちをどのようにしていきたいかを具体化するため、八千代市総合計画（基本構想）や千葉県が定める「八千代都市計画 都市計画区域の整備、開発及び保全の方針」に即して定めるものです。

本市の都市計画は、この都市マスタープランに即して決定・変更されることとなります。



序－２ 都市マスタープランの役割

都市計画は、その目的の実現には時間を要するものであることから、本来的に中長期的な見通しをもって定められる必要があります。

また、個々の都市計画の決定に当たっては、その必然性、妥当性が説明される必要がありますが、これが総体としての都市計画の一部を構成するものである以上、将来の目指すべき都市像との関係を踏まえ、総合性・一体性の観点から検証していかなければなりません。

このため、都市マスタープランは、市民に理解しやすい形であらかじめ中長期的な視点に立った都市の将来像を明確にし、その実現に向けての大きな道筋を明らかにしておくことが重要です。

また、都市マスタープランにおいて、都市をどのような方針の下に実現しようとするのかを示すことにより、市民と都市の将来像について考え、都市づくりの方向性について合意形成が促進され、都市計画が円滑に決定される効果も期待できます。このことから、都市マスタープランの持つ役割は以下のようになります。

①中長期的な見通しについて

基本構想と連携・調整をとりつつ特に土地利用部門について、中長期的な見通しのもと、都市全体、地域ごとにその将来像を明らかにします。

②個別具体の都市計画の実現について

都市の将来像や都市づくりの方向性などを示す計画として、今後の地域地区や都市施設、市街化調整区域の在り方等について、本計画を基本に具現化を図ります。

③市民参加の促進について

都市の将来像や都市づくりの方向性などを示すことで、市民のまちづくりへの理解と参加を促進します。

序－3 都市マスタープランの背景

これまでの「八千代市都市マスタープラン（以下「都市マスタープラン」とします）」は、平成34年度（令和4年度）を目標年度として平成14年3月に策定し、上位計画である第4次総合計画（基本構想）との整合を図るため、平成26年3月に改定を行いました。この間、全国的には人口減少・少子高齢化の進行や各地で大規模自然災害が発生するなど、社会経済情勢に大きな変化が生じており、それらに対応した持続可能なまちづくりや安全なまちづくりなど、都市に求められる機能も多様化しています。

このことから、社会経済情勢の変化に対応した都市づくりを進めるとともに、第5次総合計画（基本構想）との整合を図り、次期都市マスタープランを策定することとします。

序－4 都市マスタープランの目標年次

目標年度は2042年度とします。また、人口減少・少子高齢化の進行や社会経済情勢の変化に柔軟に対応するため、上位計画の改定等に併せて、必要に応じて見直すものとします。

序－5 都市マスタープランの構成

第1章 現況と課題

本市の現況と課題を整理します。

第2章 まちづくりの目標

本市の目指すべき将来都市像を示します。

第3章 分野別方針

まちづくりの目標を踏まえた分野ごとの方針を示します。

第4章 地域別構想

市内を3地域に分け、地域ごとにまちづくりの方針を示します。

第5章 まちづくり推進の方策

計画の推進に向けた進行管理等の考え方について示します。

第1章 現況と課題

1-1 都市の現況

(1) 位置・特性

- ・千葉県北西部に位置し、東京都心から東に約31km、成田国際空港から約26kmの距離にあります。
- ・東京を中心とすると、柏市、我孫子市、野田市、春日部市、所沢市、立川市、日野市、町田市、横浜市などと、同程度の距離(±3km)に位置しています。
- ・東は佐倉市、西は船橋市、南は習志野市と千葉市、北は印西市と白井市にそれぞれ隣接しています。
- ・面積は51.39km²であり、千葉県37市の中では、8番目に小さい(小さい順に、浦安市、習志野市、鎌ヶ谷市、四街道市、流山市、白井市、我孫子市、八千代市の順)規模となっています。
- ・鉄道2線7駅を有し、東京都心や周辺都市へのアクセス性に優れています。
- ・昭和30年代以降、京成本線を交通軸に八千代台・勝田台・米本・高津・村上の各団地が相次いで整備され、その後も東葉高速鉄道沿線の開発が進み、住宅都市として発展しています。

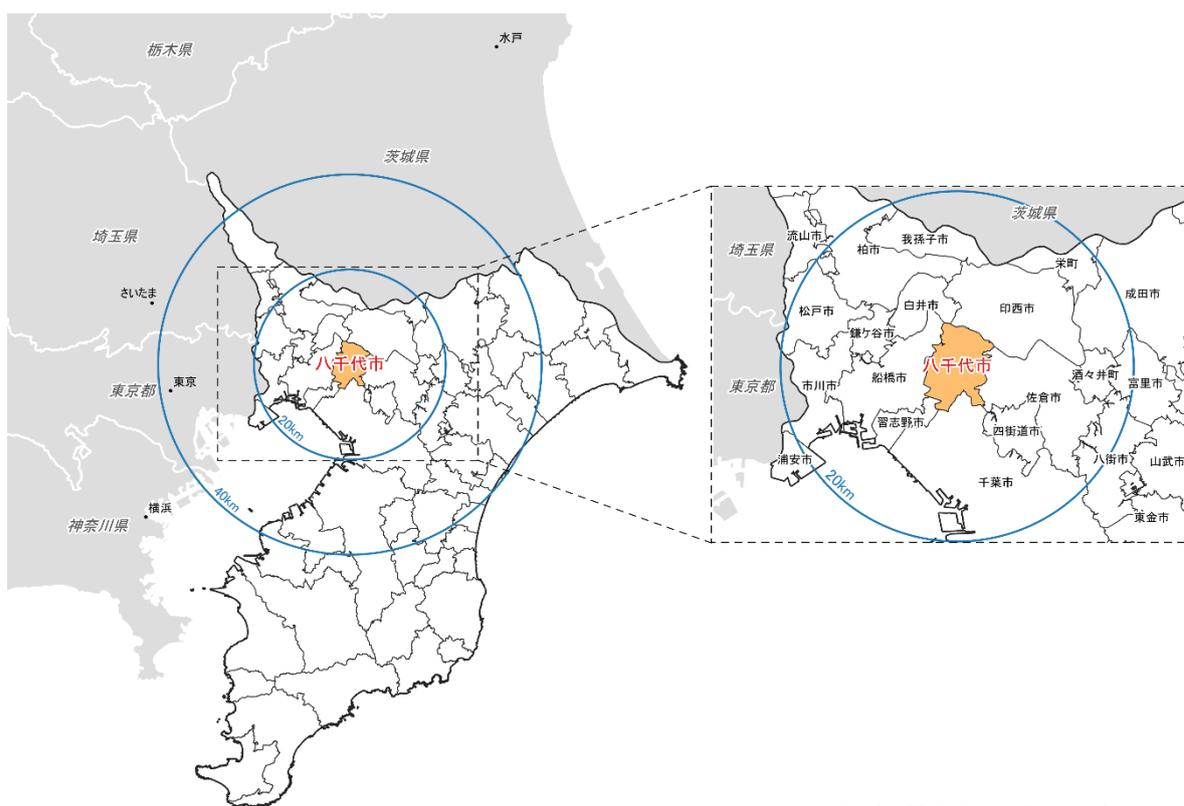


図 位置概要

(2) これまでの都市づくり

- ・昭和30(1955)年以前は主に農村でしたが、昭和32(1957)年に、八千代台団地が完成し、日本の大規模住宅団地発祥の地となりました。
- ・昭和43(1968)年に勝田台団地、昭和45(1970)年に米本団地、昭和47(1972)年に高津団地、昭和51(1976)年に村上団地が入居を開始し、京成本線を交通軸に、多くの新住民を迎え入れる住宅都市として急激に発展し、昭和55(1980)年頃から人口の増加は安定期に入りました。
- ・その後、平成8(1996)年4月に東葉高速線が開通し、市内に新設された4駅を中心に土地区画整理事業が行われ、令和2(2020)年3月には20万人都市となりました。

表 八千代市のあゆみ

大正 15 (1926) 年	京成電鉄成田線開通、大和田駅が開業
昭和 29 (1954) 年	「八千代町誕生」千葉郡大和田町と睦村が合併、八千代町が生まれる。同年9月印旛郡阿蘇村を合併、人口15,618人
昭和 31 (1956) 年	京成八千代台駅開業
昭和 32 (1957) 年	日本初の大規模住宅団地、八千代台団地完成
昭和 42 (1967) 年	「市制施行」人口41,574人で市制施行。千葉郡の名がなくなる
昭和 43 (1968) 年	国道16号、米本～島田間開通。京成勝田台駅開業。勝田台団地入居開始
昭和 45 (1970) 年	千葉県内陸鉄道促進期成同盟が発足(東葉線の原点)。県道船橋～佐倉線「成田街道」が国道296号となる。国道16号、米本～辺田前間開通。国勢調査で県内トップの人口増加率。米本団地入居開始
昭和 47 (1972) 年	高津団地入居開始
昭和 48 (1973) 年	人口10万人を越す
昭和 50 (1975) 年	人口10万人以上の市で全国一の人口増加率
昭和 51 (1976) 年	初の市民の森、八千代台西にオープン。村上団地入居開始
昭和 58 (1983) 年	「潤いのある街づくり」で自治大臣表彰
昭和 59 (1984) 年	新川大橋、なかよし橋開通
昭和 62 (1987) 年	市制施行20周年を迎える。緑の都市宣言。平和都市宣言。ゆりのき台団地入居開始。財団法人・八千代花と緑の基金設立
平成 3 (1991) 年	人口15万人を越す
平成 4 (1992) 年	新川・桑納川が建設省の「ふるさとの川モデル河川」に指定
平成 8 (1996) 年	東葉高速鉄道開業
平成 9 (1997) 年	八千代ふるさとステーションがオープン
平成 10 (1998) 年	市内公共施設循環バス「ぐるっと号」運行開始。市民憲章制定
平成 11 (1999) 年	健康都市宣言。環境基本条例施行
平成 13 (2001) 年	新川千本桜植栽事業がスタート。
平成 24 (2012) 年	市制施行45周年を迎える。市のイメージキャラクター「やっち」誕生
平成 25 (2013) 年	やちよ農業交流センターがオープン
平成 26 (2014) 年	空き家等の適正管理に関する条例施行。黒沢池近隣公園、総合グラウンドオープン
平成 27 (2015) 年	中央図書館・市民ギャラリーオープン
平成 28 (2016) 年	東葉高速鉄道開業20周年。
平成 29 (2017) 年	市制施行50周年を迎え、記念式典を開催。独立行政法人都市再生機構(以下「UR都市機構」とします)、PIAZZA株式会社とまちづくり及びコミュニティ形成に関する協定を締結
令和 2 (2020) 年	人口20万人を越す。八千代台駅西口にエレベーター完成

※名称等は原則として当時のものを記載

(3) 人口の動向と今後の見通し



- ・人口・世帯数とも現在も緩やかに増加を続けており、令和2（2020）年には20万人都市となっています。



図 人口及び世帯数の推移

資料：住民基本台帳

・令和2（2020）年3月に改定した、八千代市人口ビジョン(以下、「人口ビジョン」とします)における将来人口推計において、本市の総人口は、令和7（2025）年までは増加を続け、これをピークとして以後は全国の傾向と同様、減少に転じ、令和12（2030）年には20万3千人、令和22（2040）年には約19万5千人、令和42（2060）年には約17万3千人にまで減少すると予想しています。また、国立社会保障・人口問題研究所(以下、「社人研」とします)の推計では、令和12（2030）年には18万9千人、令和22（2040）年には約18万1千人と推計されています。本計画の目標年度は2042年度であり、人口ビジョンでは目標年次の想定人口を約19万2千人としています。

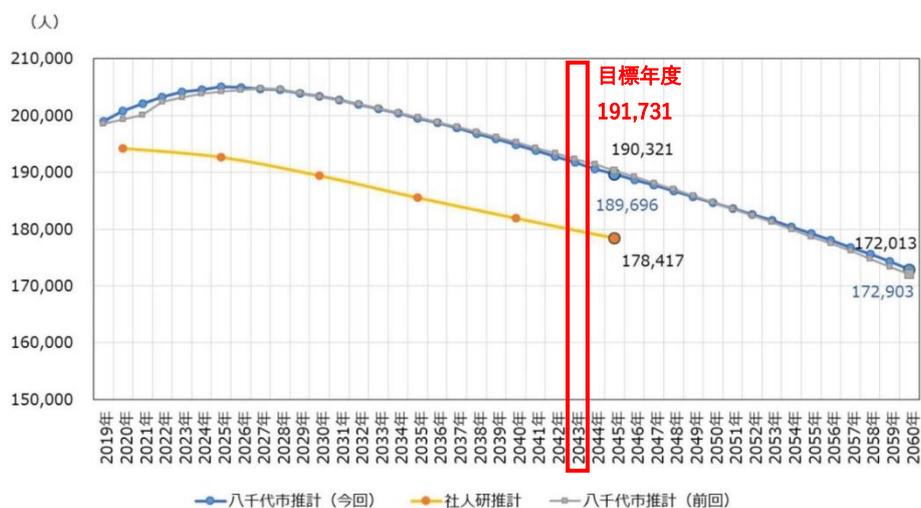
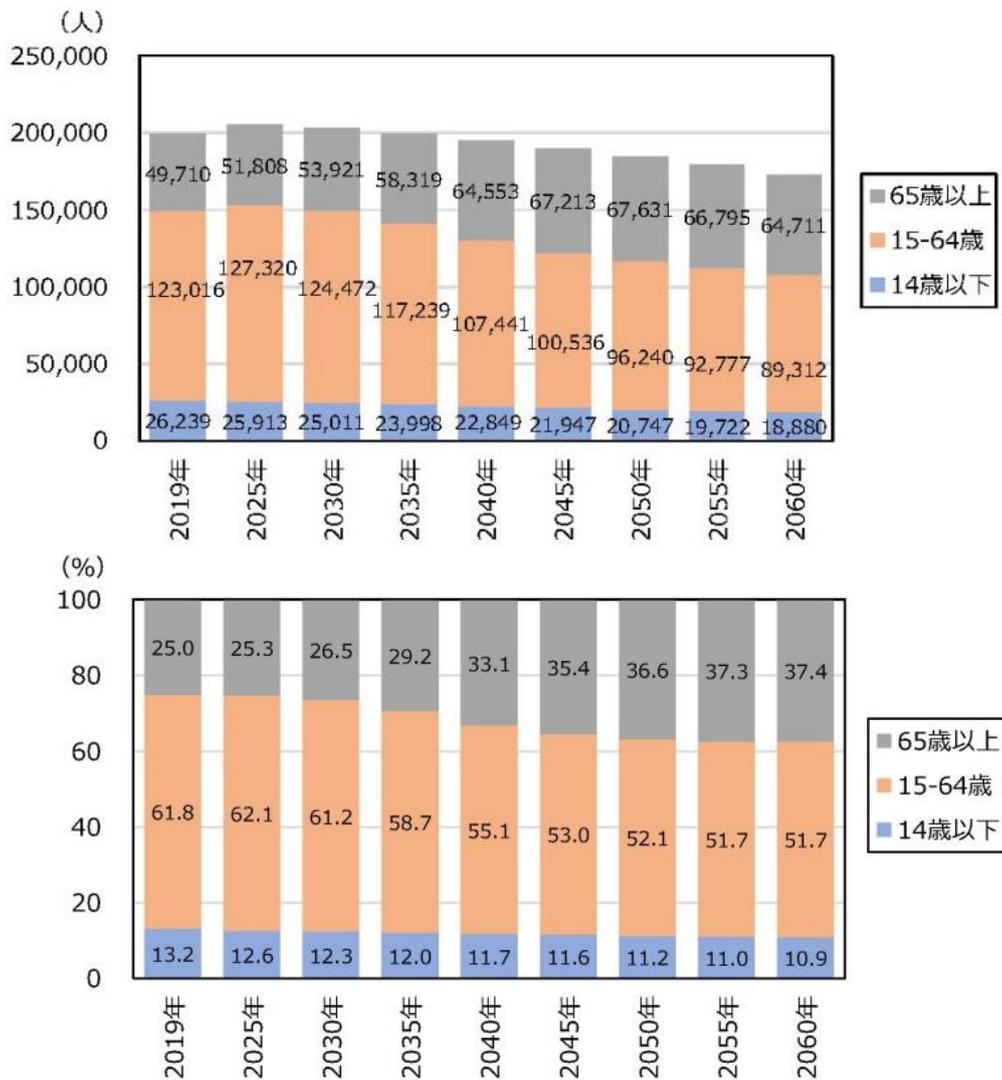


図 八千代市将来人口推計

出典：八千代市人口ビジョン(R2.3)

- ・人口ビジョンでは、将来の年齢3区分別人口(年少人口(14歳以下)、生産年齢人口(15～64歳)、老年人口(65歳以上))について、年少人口は一貫して減少傾向、生産年齢人口は令和7(2025)年以降で減少、老年人口は令和32(2050)年まで増加し、以後は緩やかに減少に転ずると推計しています。
- ・このうち、高齢化率(65歳以上の人口割合)は、現状の25%程度から、令和12(2030)年には26.5%、令和22(2040)年33.1%、令和42(2060)年には37.4%に上昇すると推計しています。



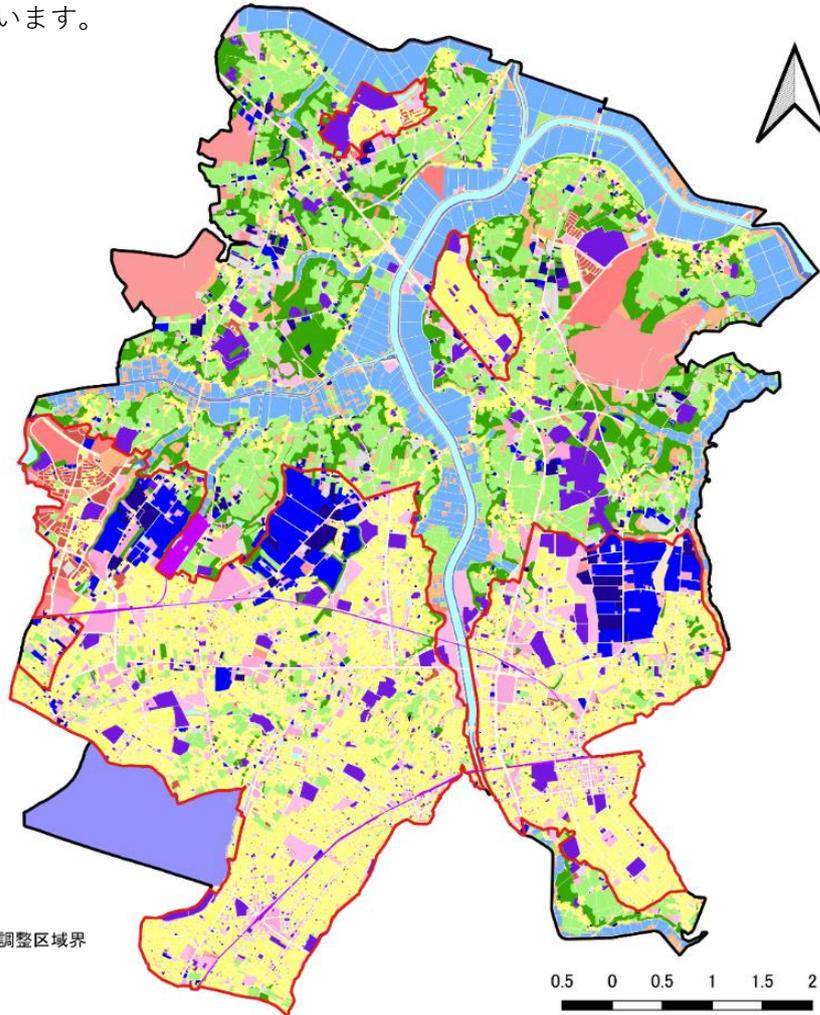
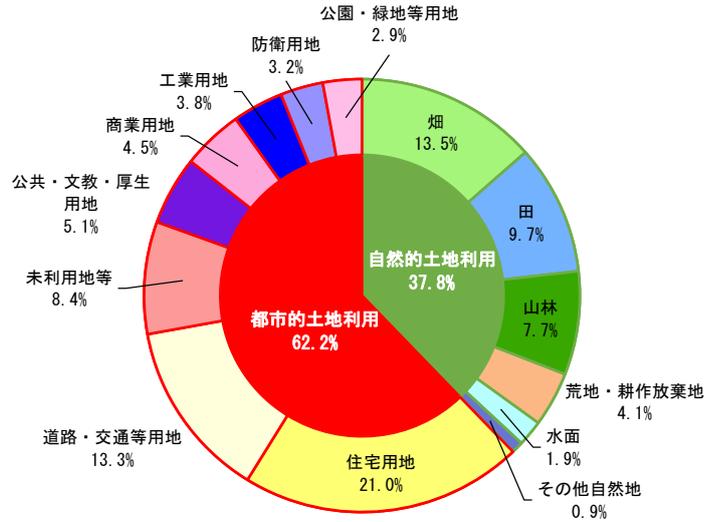
出典：八千代市人口ビジョン(R2.3)

図 将来の年齢3区分別人口

(4) 土地利用

■土地利用の現況

- ・本市の土地利用は、中南部に人口の多くが集中する市街地があります。北部は市域の半分を占める農村地帯で多くの緑が残され、里山、谷津等が見られる自然豊かな地域です。
- ・田・畑・山林等の自然的土地利用は全体の37.8%、住宅等の都市的土地利用は全体の62.2%を占めています。
- ・平成27(2015)年からの地目別土地面積の推移では、田・畑・山林等の面積は減少する一方、宅地やその他等の面積が増加しています。



凡例

市街化区域・調整区域界

土地利用区分

田	水面	公共施設用地	その他の空き地(屋外利用地)
畑	その他の自然地	文教・厚生用地	防衛用地
採草放牧地	住宅用地	オープンスペースA	道路用地
荒地、耕作放棄地、低湿地	商業用地	オープンスペースB	交通機関用地
山林	工業用地	その他の空き地(未建築宅地)	
	運輸施設用地	その他の空き地(用途改変中)	

オープンスペース A…公園・緑地、広場、運動場、墓園

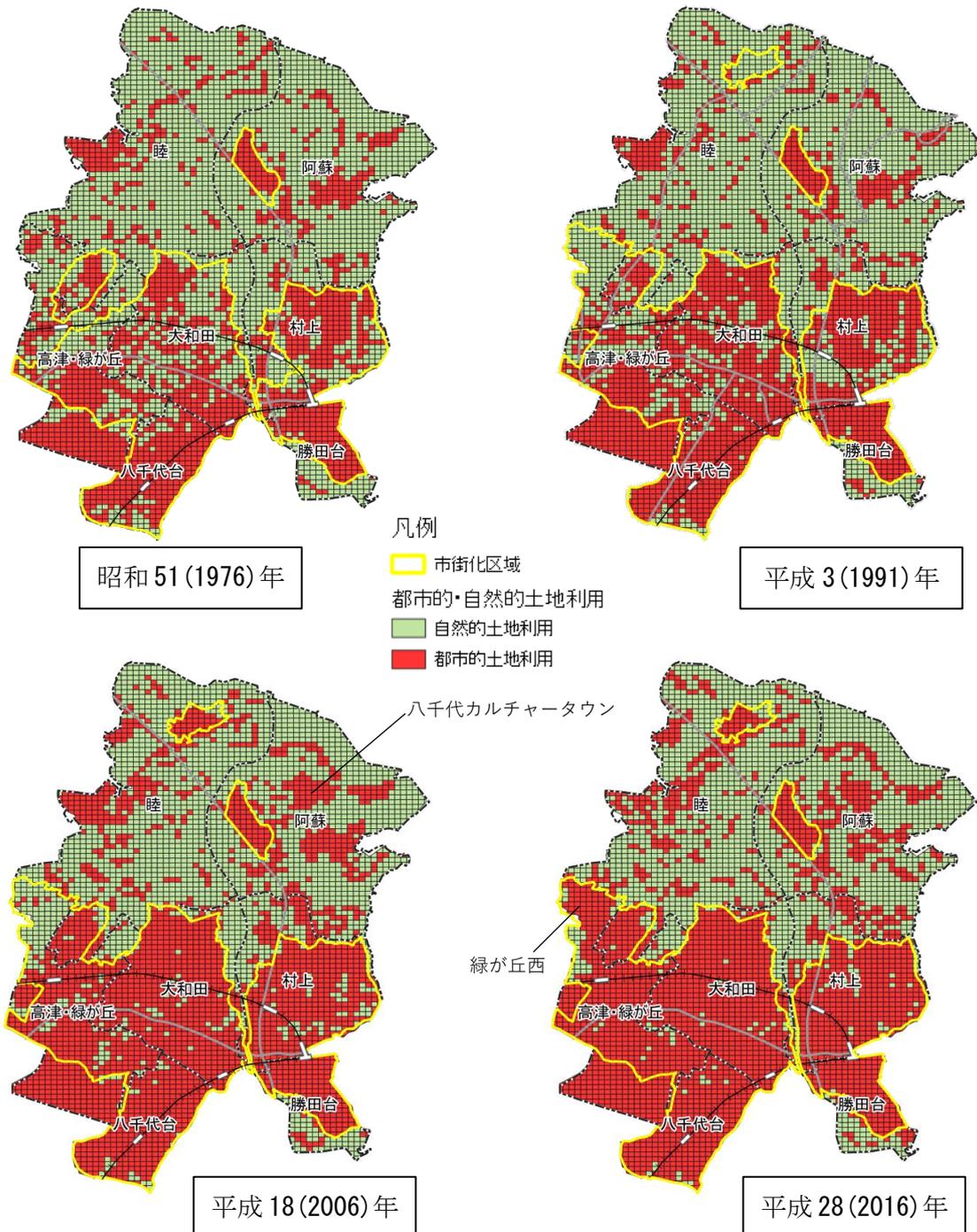
オープンスペース B…未利用地(建物跡地等、都市的状況の未利用地)、ゴルフ場等のレクリエーション施設用地

図 土地利用現況

資料：H28年度都市計画基礎調査

■土地利用の推移

- ・国土数値情報の細分メッシュ(100mメッシュ)土地利用から、都市的土地利用と自然的土地利用の推移をみると、昭和51(1976)年には、住宅団地や工業団地のほか、京成線沿いを中心に都市的土地利用が形成されていました。平成8(1996)年の東葉高速線開通以降、沿線の市街化が急速に進み、平成28(2016)年には緑が丘西も市街化され、市街化区域内はほぼ都市的土地利用で占められました。市街化調整区域で都市的土地利用の大きな増加となったのは、大規模な開発が行われている八千代カルチャータウン地区周辺など限定的となっています。



資料：国土数値情報 土地利用細分メッシュデータ

図 都市的土地利用と自然的土地利用の推移(昭和51,平成3,18,28年)

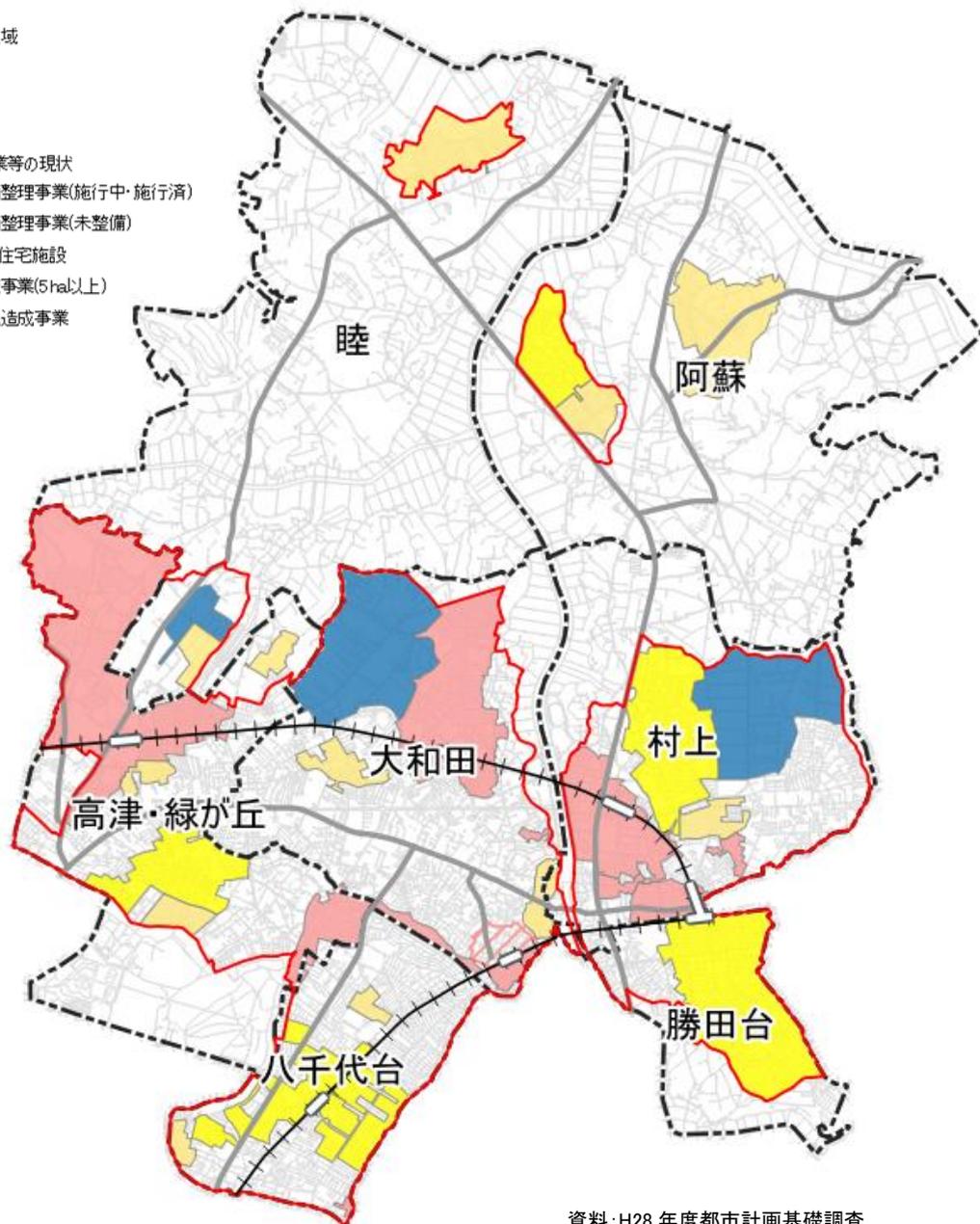
※位置がわかるよう地図データ(鉄道,主要道路,地域名)は全ての年で同様のものを利用しています

(5) 市街地整備

- ・本市においては、都市的土地利用の形成は市街地開発事業を中心に進められてきました。
- ・昭和32年(1957年)に、八千代台団地が完成し、昭和43年(1968年)に勝田台団地が整備され、昭和45年(1970年)に米本団地、昭和47年(1972年)に高津団地、昭和51年(1976年)に村上団地が入居を開始し、京成本線沿線を中心に、住宅都市として市街地の形成が進みました。
- ・平成8年(1996年)4月に東葉高速線が開通し、市内に新設された4駅を中心に土地区画整理事業が行われ、新たな市街地が形成されました。
- ・市街地開発事業等の完了・施工中の面積は1,229.1haであり、市全域の24%、市街化区域面積の55%が市街地開発事業等により形成されています。

凡例

-  地域界
-  市街化区域
-  国・県道
-  駅
-  鉄道
- 市街地開発事業等の現状
-  土地区画整理事業(施工中・施行済)
-  土地区画整理事業(未整備)
-  一団地の住宅施設
-  宅地開発事業(5ha以上)
-  工業団地造成事業



資料：H28年度都市計画基礎調査
国土数値情報をもとに作成・加工

図 市街地開発事業等の状況

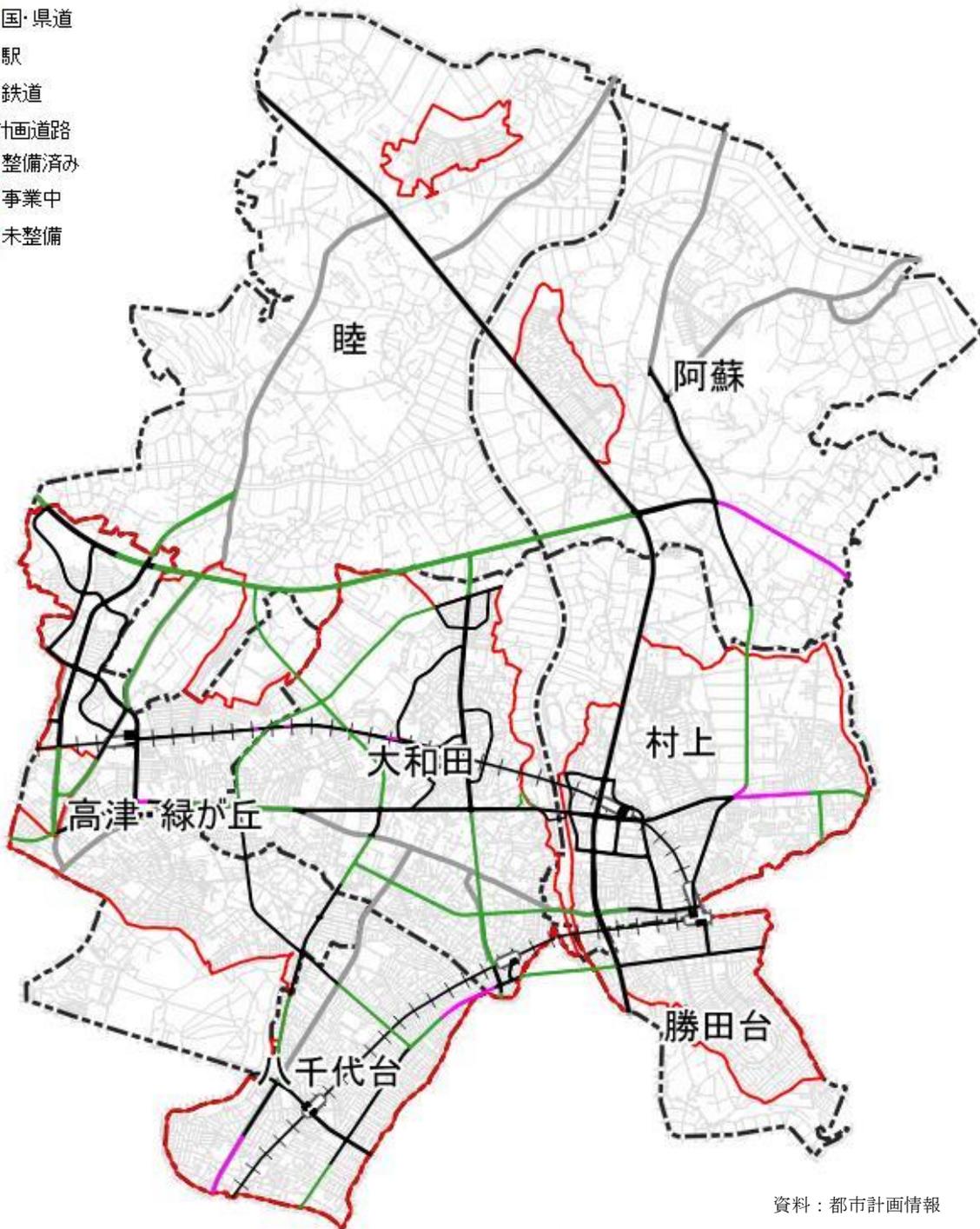
(6) 交通体系

■都市計画道路の状況

- ・都市計画道路は、本市では令和3年(2021)3月末現在、都市計画道路を33路線、約73.9kmを都市計画決定し、約45.5km(約61.6%)が整備済となっています。

凡例

- 地域界
- 市街化区域
- 国・県道
- 駅
- ++ 鉄道
- 都市計画道路
 - 整備済み
 - 事業中
 - 未整備



資料：都市計画情報

図 都市計画道路整備状況
(令和3(2021)年3月31日時点)

都市計画道路一覧

路線番号	名 称 路線名	代表幅員 (m)	延長 (m)	路線番号	名 称 路線名	代表幅員 (m)	延長 (m)
3・4・1	新木戸上高野原線	20	約 7,300	3・4・18	勝田台北口駅前線	16	約 20
3・4・2	東京環状線	21	約 9,100	3・3・19	八千代緑が丘駅前線	25	約 1,820
3・4・3	八千代台東駅前線	20	約 580	3・4・20	大和田南駅前線	16	約 120
3・4・4	勝田台駅前線	18	約 240	3・4・21	勝田台村上線	16	約 760
3・4・5	八千代台駅前線	16	約 550	3・4・22	辺田前1号線	16	約 600
3・4・6	八千代台花輪線	16	約 5,820	3・5・23	辺田前2号線	12.5	約 650
3・3・7	大和田駅前萱田線	25	約 3,750	3・4・24	辺田前3号線	16	約 270
3・4・8	大和田新田下市場線	16	約 2,870	3・5・25	辺田前4号線	12	約 410
3・4・9	上高野工業団地線	16	約 4,920	3・5・26	辺田前5号線	12	約 460
3・4・10	上高野佐倉線	16	約 380	3・3・27	八千代西部線	25	約 3,460
3・5・11	新木戸吉橋線	12	約 2,250	3・4・28	西八千代1号線	16	約 970
3・4・12	八千代台南勝田台線	16	約 4,420	3・4・29	西八千代2号線	16	約 80
3・5・13	八千代台東萱田線	12	約 5,700	3・5・30	西八千代3号線	13	約 2,550
3・5・14	萱田1号線	12	約 1,570	8・7・1	萱田町村上線	3	約 640
3・6・15	萱田2号線	10	約 890	8・7・2	西八千代向山線	6.8	約 2,180
3・6・16	萱田3号線	10	約 780	8・6・3	市役所総合運動公園線	10	約 620
3・2・17	八千代中央線	30	約 7,200	計 全33路線 約73.9km			



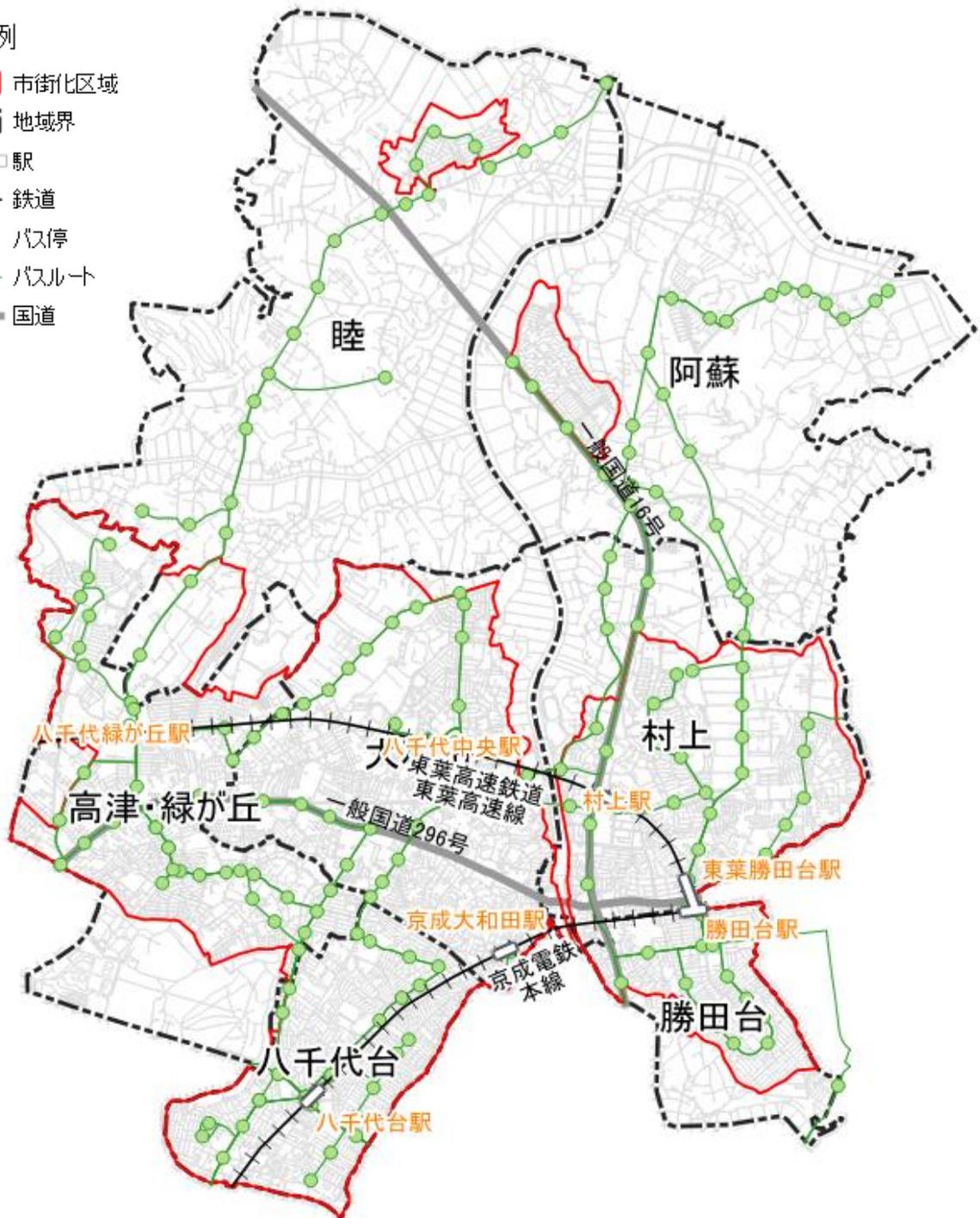
図 都市計画道路の整備率

■公共交通の状況

- ・鉄道は、京成本線は八千代台駅、京成大和田駅、勝田台駅の3駅が、東葉高速線は八千代緑が丘駅、八千代中央駅、村上駅、東葉勝田台駅の4駅があり、乗降客数が最も多いのは勝田台駅となっています。
- ・バスは、東洋バスや京成バスを中心とした市内の路線網があり、市域外を結ぶ路線も整備されています。

凡例

- 市街化区域
- 地域界
- 駅
- 鉄道
- バス停
- バスルート
- 国道



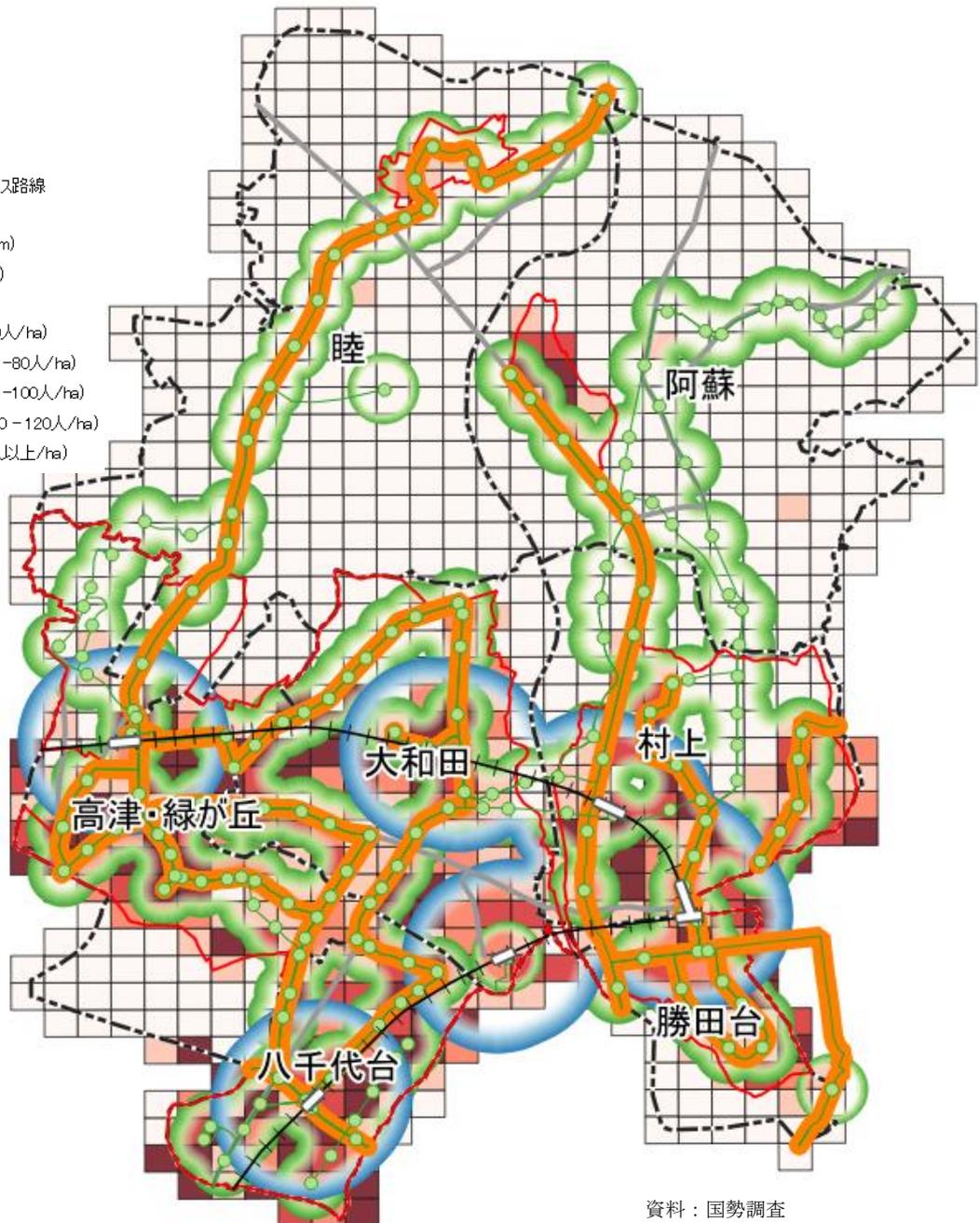
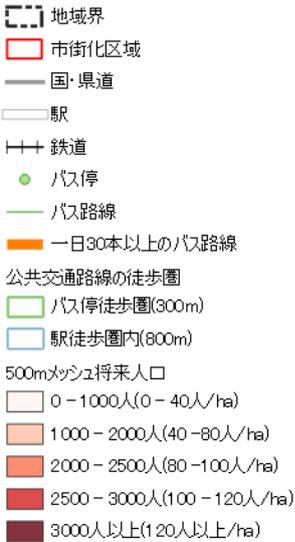
資料：バス路線は国土数値情報の一部修正

図 公共交通現況

■公共交通からの誘致圏

- ・最も標準的な徒歩圏である、駅から800mまたはバス停から300mの誘致距離では、人口カバー率92.9%、面積カバー率59.7%と人口の9割が公共交通でカバーされています。
- ・将来人口からみた、公共交通の人口カバー率(駅から800mまたはバス停から300m)は令和22(2040)年86.7%で、平成27(2015)年の85.7%*と大きく変わりませんが、将来的にバス路線が維持できなくなった場合、カバー率も下がることも懸念されます。

※注:平成27(2015)年の数値は、将来人口データの関係上、500mメッシュ取得値のため、250mメッシュ取得値とは人口カバー率等が異なります。

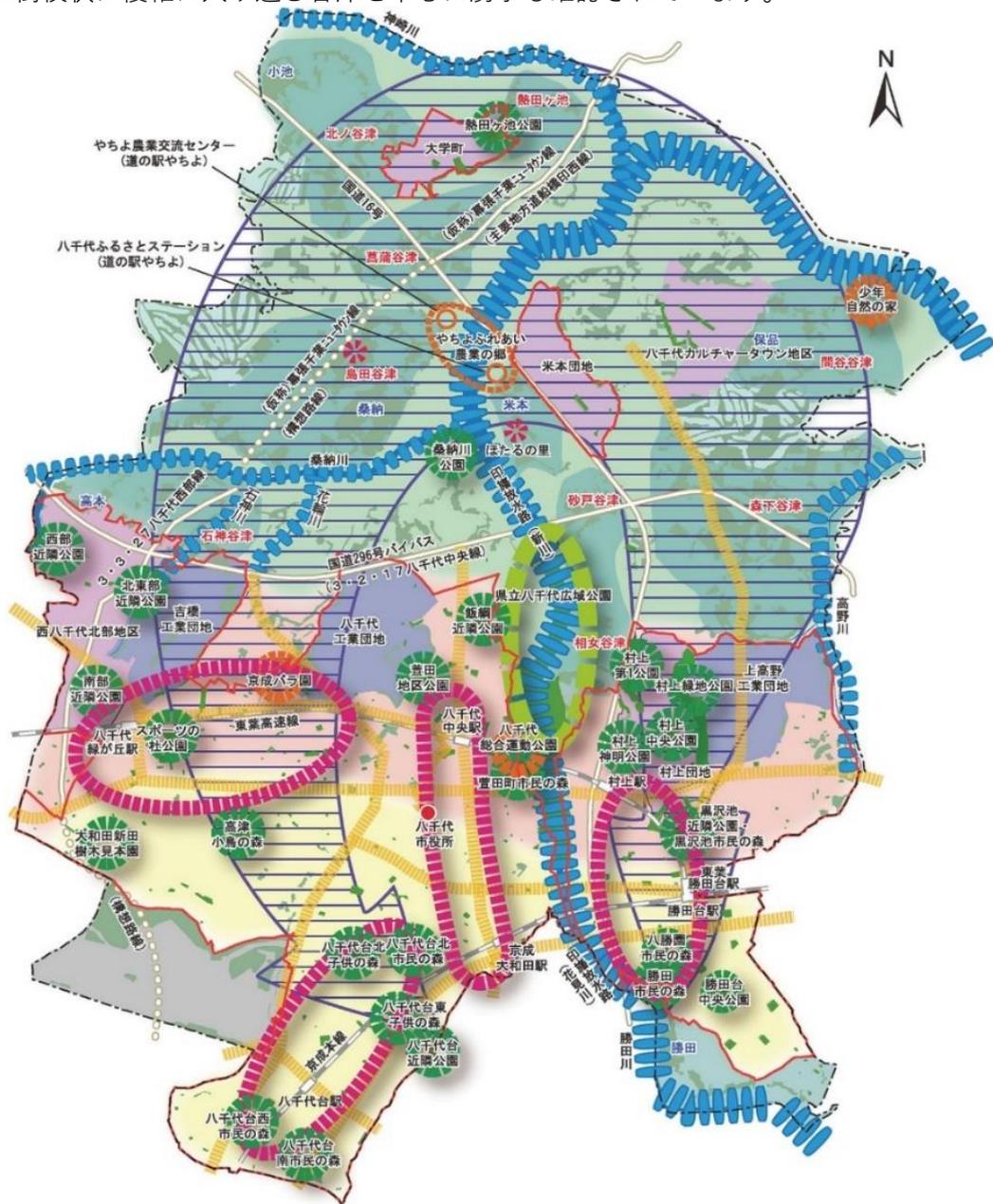


資料：国勢調査
 バス路線は国土数値情報を基に修正，バスの運行頻度は国土数値情報をもとに加筆

図 バスの運行回数並びに駅から800m、バス停から300mの公共交通路線の徒歩圏人口

(7) 緑と水

- 本市の平成29（2017）年3月現在の緑地の総量は2,242.34haで、都市公園は広域公園1ヶ所、都市基幹公園として総合公園と運動公園各1ヶ所、住区基幹公園として街区公園253ヶ所、近隣公園11ヶ所、地区公園1ヶ所が供用され、これら含めて施設緑地は583.34haが整備されています。また、地域制緑地は1,662.86haが指定されています。
- 本市を流れる河川は新川、桑納川、勝田川、石神川、神崎川、高野川、花輪川があり、台地に樹枝状に複雑に入り込む谷津を中心に湧水も確認されています。



凡例

ゾーン区分	エリア区分	拠点の配置	軸の配置	その他
自然環境保全ゾーン	谷津・里山エリア	広域緑の拠点	水と緑の骨格軸	公園緑地
新市街地ゾーン	住宅団地エリア	谷津・里山の拠点	緑のシンボル軸	樹林地
	工業団地エリア	まちなか緑の拠点	広域道路軸	市街化区域
既成市街地ゾーン	ゴルフ場	花と緑の拠点	エコジカルネットワーク軸	行政界
	陸上自衛隊用地	緑の活動の拠点		

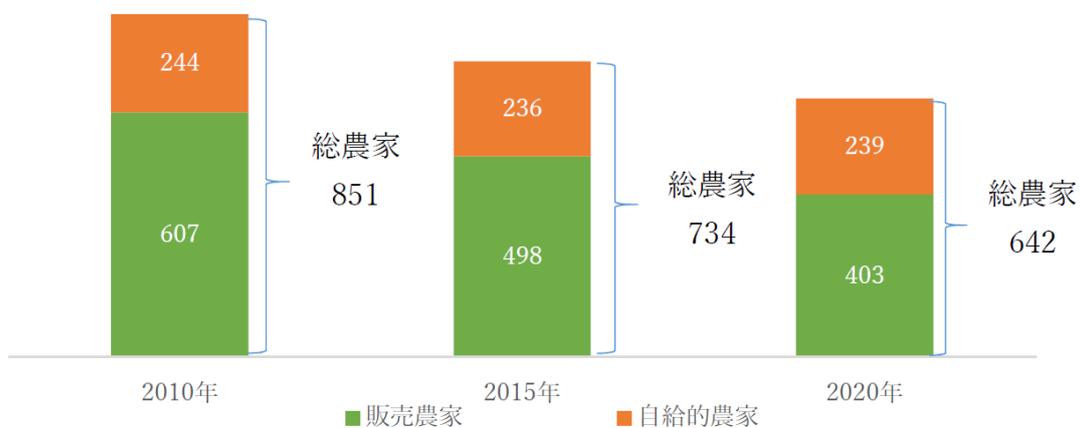
図 緑の将来構造

出典：八千代市緑の基本計画【改定版】平成30年3月

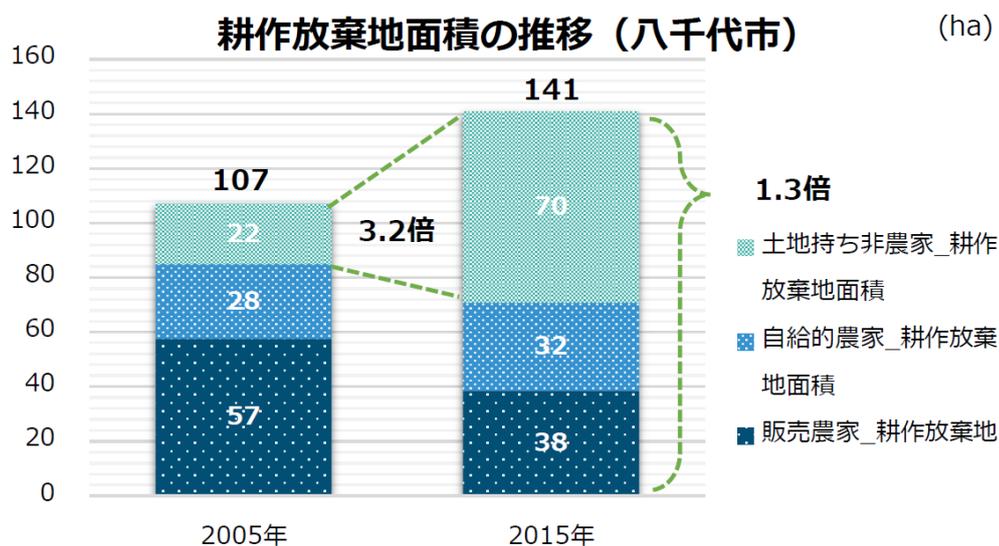
(8) 産業

■ 農業

- ・農業をとりまく環境は、農業従事者の高齢化・担い手の不足、耕作放棄地の増加など厳しい状況にあります。一方で、都市農業が果たしてきた新鮮で安全な農産物の供給に加えて、防災、景観形成等の多面的機能が評価されています。
- ・本市には平成27（2015）年時点で、141haの耕作放棄地が存在しており、平成17（2005）年以降の10年間で1.3倍に増加しました。耕作放棄地が増加している背景は、農業者の高齢化や後継者不足により農業就業人口が減少している点等が考えられます。



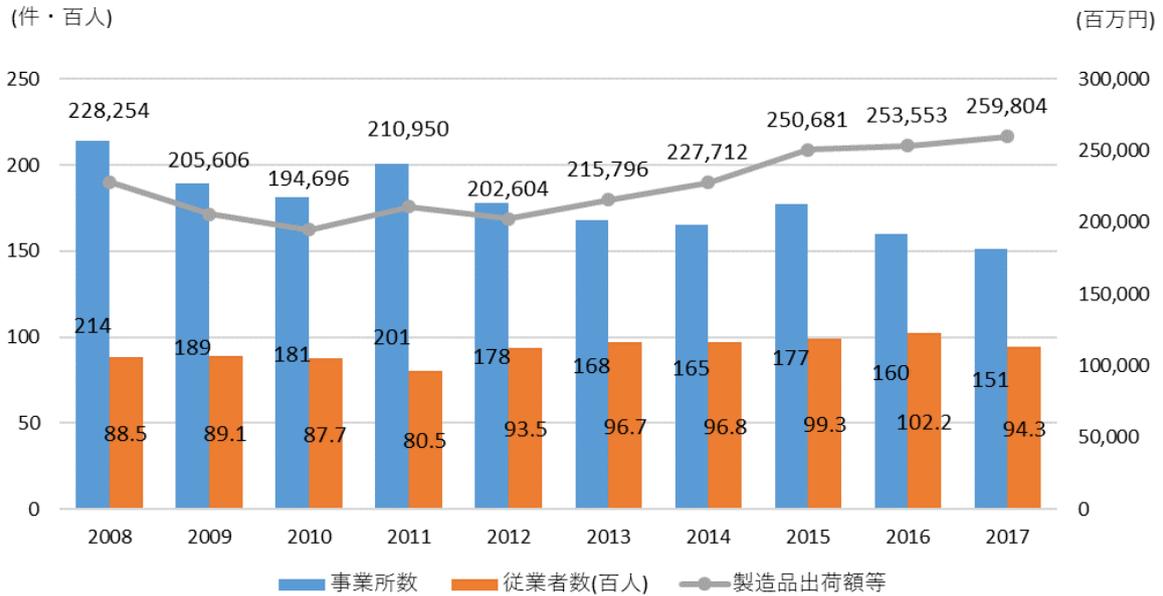
資料：農林業センサス



資料：農林業センサス

■工業

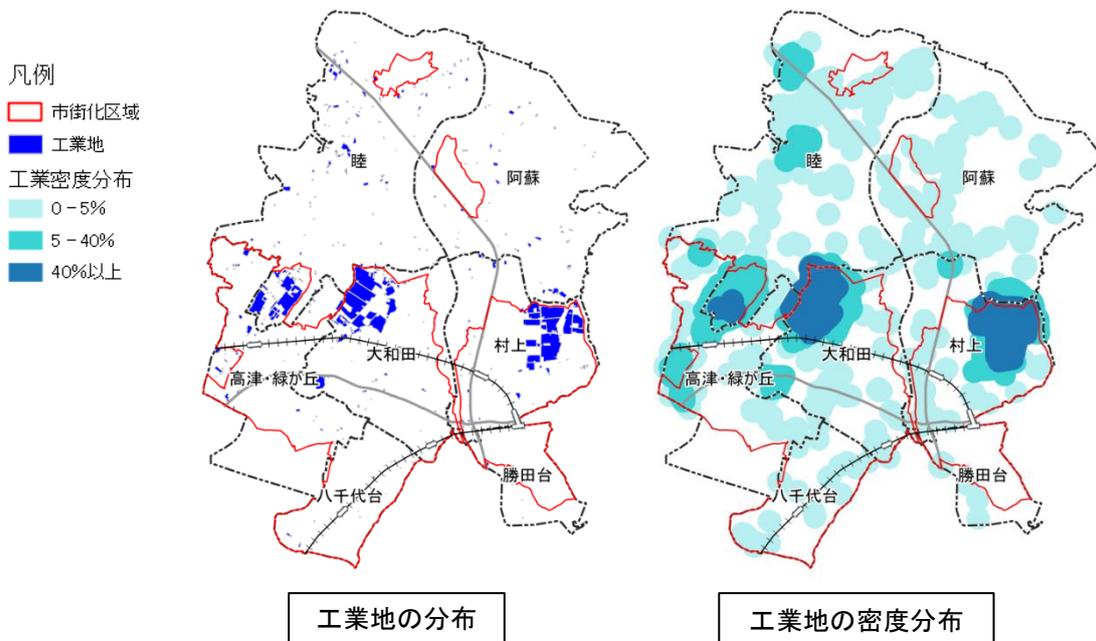
・市内には、昭和39（1964）年に八千代工業団地、昭和47（1972）年に上高野工業団地、昭和51（1976）年には吉橋工業団地が造成分譲されており、この3つの工業団地が工業の中心となっています。



資料：経済産業省「工業統計調査」再編加工，
総務省・経済産業省「経済センサス活動調査」再編加工，
総務省「住民基本台帳に基づく人口、人口動態及び世帯数調査」

図 工業の推移

・工業地密度分布状況をGISにより解析した結果、工業地密度は、八千代・上高野・吉橋の各工業団地へ集積されています。

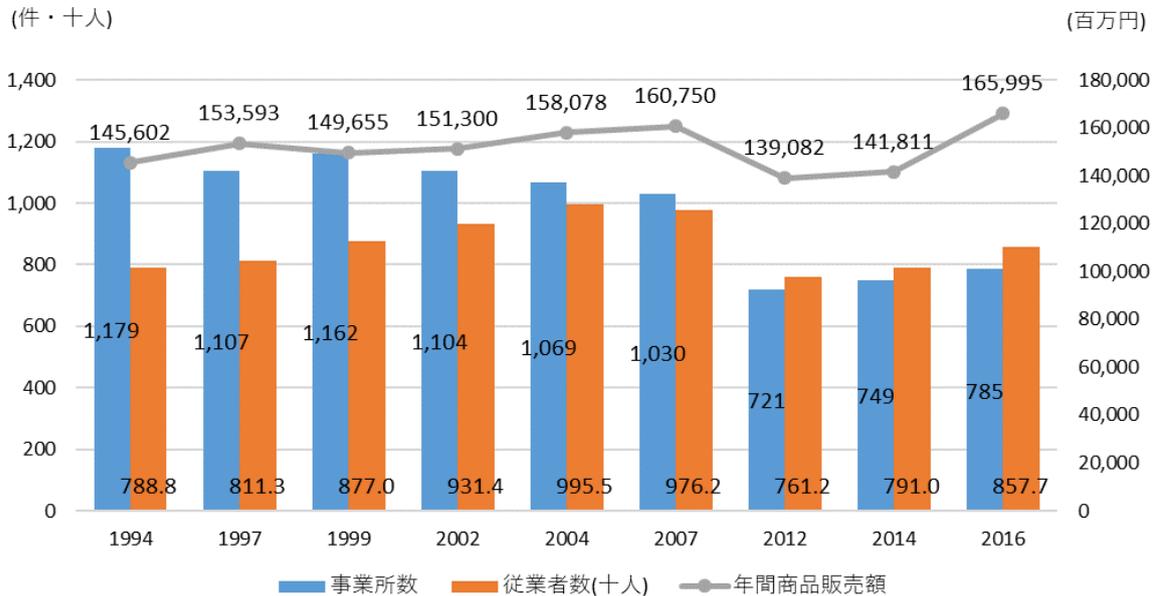


資料：H28年度都市計画基礎調査

図 工業地の密度分布状況

■商業

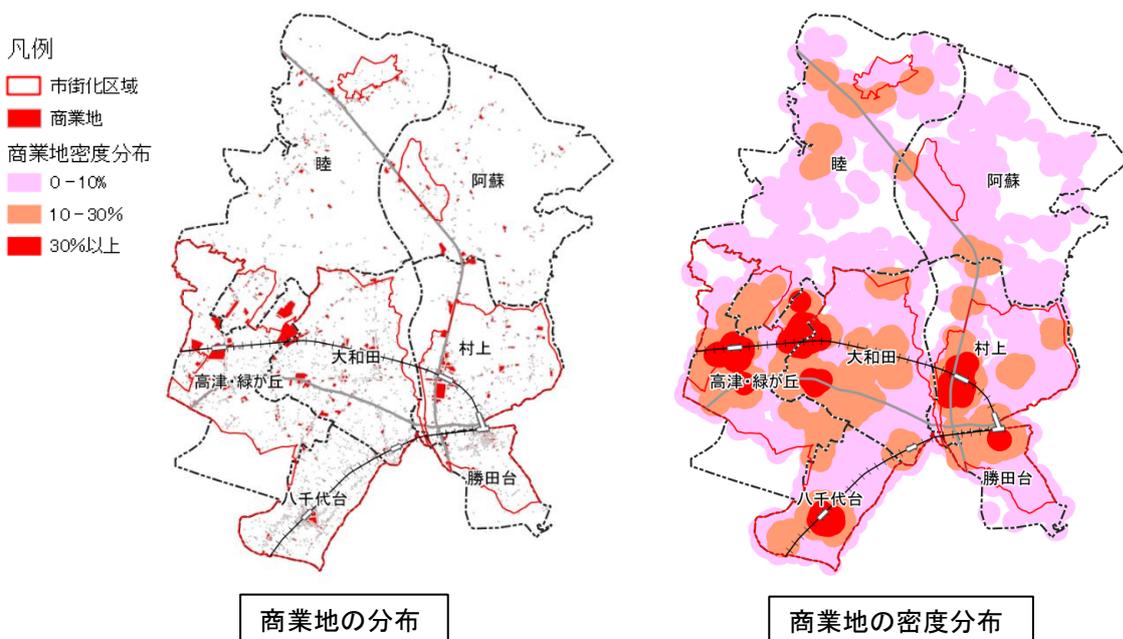
・京成本線沿線において、市街地の形成と歩みを合わせて昭和40～50年代に商店街が形成され、その後、大規模店舗の出店が進みました。平成に入ると、国道16号や国道296号などに沿道型商業施設の立地も進みました。



資料：経済産業省「商業統計調査」

図 商業の推移

・商業地密度分布状況をGISにより解析した結果、商業地密度は、八千代緑が丘駅、村上駅、勝田台駅、八千代台駅の各駅周辺、高津団地、京成バラ園付近、大和田新田の国道296号沿道が、特に高くなっています。



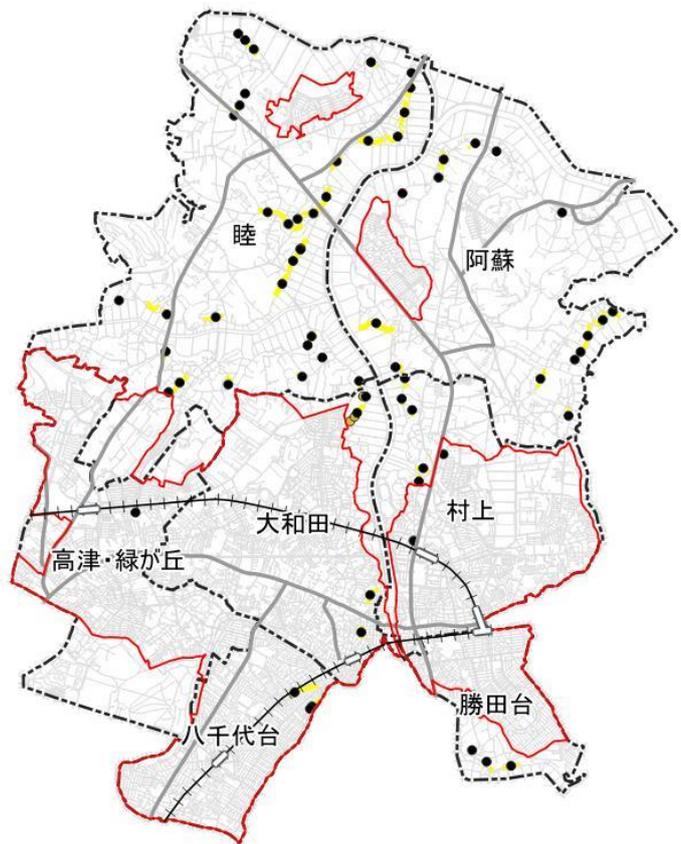
資料：H28年度都市計画基礎調査

図 商業地の密度分布状況

(9) 防災

■土砂災害警戒区域等の状況

- ・睦地域・阿蘇地域の市街化調整区域内の河岸段丘を中心に土砂災害警戒区域・土砂災害特別警戒区域が指定されています。
- ・市街化区域内には上記土砂災害警戒区域等が数か所指定されています。

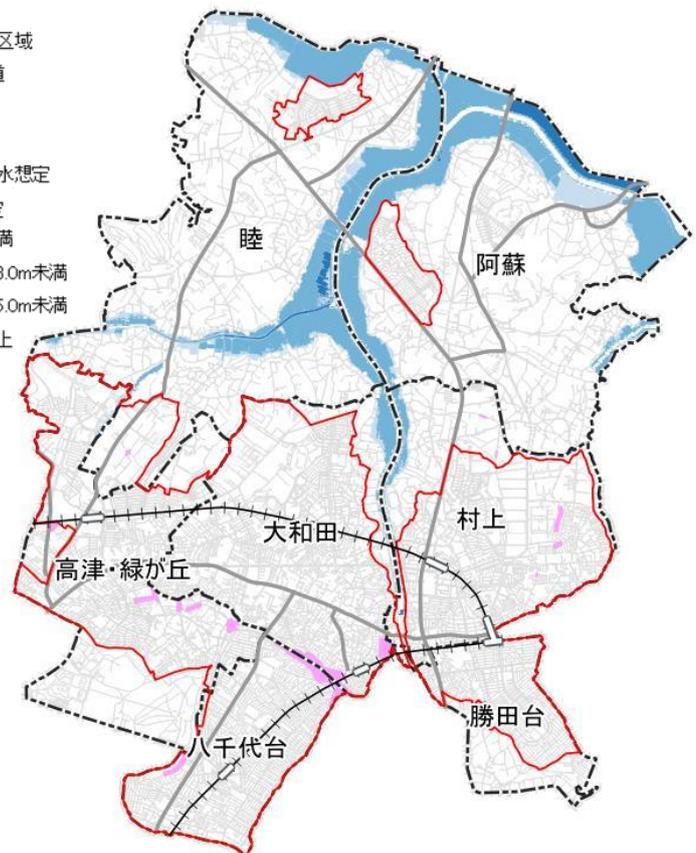


資料：八千代 HP
国土数値情報，危機管理課資料をもとに作成・加工

図 土砂災害警戒区域指定状況及び災害発生状況

■浸水想定区域の状況

- ・市街化区域内では，八千代台，高津，大和田にかけて，内水被害が発生したこともあり，内水浸水想定区域となっています。
- ・市街化調整区域内では，新川，桑納川，神崎川沿いが洪水浸水想定区域となっています。
- ・土砂災害を含む各ハザードエリアについては，今後の土地利用を図るうえで建築物の建築を抑制するよう十分留意が必要です。



資料：危機管理課資料をもとに作成・加工

図 洪水及び内水浸水想定区域の状況

1-2 市民の意向

(1) アンケート調査の実施概要

■市民アンケート

- 実施対象: 18歳以上の市民2,000人
- 調査方法: 郵便による配布,郵便による返送及び二次元コードによるWEB回答の選択式
- 調査期間: 令和2(2020)年9月上旬~10月16日
- 回収結果:

配布数 (a)	2,000票
回収票数 (b)	932票
回収率 (b) / (a)	46.6%

■高校生アンケート

- 実施対象: 千葉県立八千代高等学校,千葉県立八千代東高等学校,千葉県立八千代西高等学校,千葉英和高等学校,八千代松陰高等学校,秀明大学学校教師学部附属秀明八千代高等学校
- 調査方法: 各学校へ配布,回答は二次元コードによるWEB回答(一部紙による回答あり)
- 調査期間: 令和2(2020)年9月上旬~10月16日
- 回収結果: 2,879票

(2) アンケート調査結果によるまちづくりの方向性

市民アンケート及び高校生アンケートの結果及び結果からの地域の課題とまちづくりの方向性を,以下のように整理した。

①地域の課題

項目	アンケート調査結果からみた地域の課題
地域の土地利用・建物について	⇒住宅地の空洞化,住宅の狭小化等地域の環境悪化を地域の課題と感じている
地域の道路・交通について	⇒幹線道路の渋滞とともに,歩道の狭さ,自転車の通行などについても地域の課題と感じている
地域の公園・緑地・環境について	⇒公共施設の維持管理や,自然が減少していくことについて地域の課題と感じている
地域の公共施設等について	⇒高齢者,障がい者施設や,学習やレクリエーション施設等が不足している点を地域の課題と感じている
地域の防災について	⇒避難場所への誘導サイン,自主防災の仕組みがわからない点を地域の課題と感じている

②これからのまちづくり

項目	アンケート調査結果からみた方向性
住み続けられるまちづくり	⇒住み続けられるために、幹線道路等の整備、公共施設の統廃合等、自然災害対策を優先すべきと考えている
高齢化社会に向けたまちづくりについて	⇒高齢化社会に向け、地域医療・福祉の体制充実、公共交通の利便性向上、歩行者や自転車が利用しやすい道路ネットワーク整備等を優先すべきと考えている
若い世代や子育て世代が住みたくなるまちづくりについて	⇒若い世代等が住みたくなるために、子育ての支援環境、保育関連施設の拡充、無線通信環境の向上等を優先すべきと考えている
活力ある工業・産業・商業に向けたまちづくりについて	⇒産業等の活力のために、駅周辺の商業地の活性化、農産物を活用した新しい産業の創出、商店街等の保全・育成等を優先すべきと考えている

③今後の交通・道路

項目	アンケート調査結果からみた方向性
現在の交通手段と将来の交通手段	⇒現状自動車利用が多く、若い世代も今後自動車利用を指向しており、道路の必要性はあるが、公共交通や歩行者や自転車が利用しやすい道路ネットワークへの対応も必要と考えている
道路整備について	⇒今後の道路整備について、歩行者や高齢者等の安全を重視しながらも、幹線道路の整備を望んでいる。

④今後の生活環境

項目	アンケート調査結果からみた方向性
まちの景観について	⇒今後の景観形成について、谷津などの自然景観や新川などの水辺景観の保全とともに、駅前の都市景観の改善を望んでいる。
都市の防災対策について	⇒今後の都市防災について、復旧・復興に係る市の体制強化、避難所や避難路の整備、建物の耐震化促進を望んでいる。

⑤まちづくりへの関わり方

項目	アンケート調査結果からみた方向性
まちづくりへの関わり方について	⇒まちづくりへの関わりについて、直接的な関わりは難しいものの、アンケートや情報提供など間接的なものを望んでいるほか、参加したいがどうしたらいいかわからないとも感じている。

⑥将来の八千代市のイメージ

項目	アンケート調査結果及び方向付け
八千代市の将来イメージについて	⇒八千代市の将来イメージについて、安心・安全、医療・福祉の充実、子育て・教育環境の充実を望んでいる。

1-3 都市計画を取り巻く社会経済情勢

近年の社会経済情勢の変化とこれに伴う各種関連法規及び本計画との関連性について整理します。

(1) 人口減少・少子高齢化の進展

我が国の総人口は平成20（2008）年頃をピークに減少に転じ、また、首都圏の人口についても、人口減少の時代が本格化するものと見込まれています。一方、人口減少と併行し、高齢者（65歳以上）人口の割合が急速に増加することが予想されています。

こうした中、福祉や交通なども含めて都市全体の構造を見直す、『コンパクト・プラス・ネットワーク』の考え方について、本計画でも取り組んでいきます。

また、「空家等対策の推進に関する特別措置法」が平成27（2015）年5月26日に全面施行され、本市でも取り組みが求められています。

(2) 産業・経済構造の転換

第4次産業革命と呼ばれる近年のイノベーションを加速し、社会実装を進め、経済成長や国民生活の豊かさにつなげることが求められており、まちづくりと公共交通・新技術活用等の連携による持続可能なまちづくりについて、将来的に検討していくことが求められています。

また、平成27（2015）年には都市農業振興基本法が成立し、都市農地を都市に「あるべきもの」ととらえることを明確にしており、本計画でも取り組んでいきます。

(3) 都市インフラの維持管理

高度経済成長期に集中的に整備され、一斉に老朽化するインフラを戦略的に維持管理・更新することが求められています。様々な社会資本の管理者が一丸となって、維持管理のメンテナンスサイクルを構築するとともに、維持管理・更新等に係るトータルコストの縮減や、予算の平準化に取り組んでいきます。

(4) 地球温暖化の進行と脱炭素社会への転換

地球温暖化の影響から、日本の年平均気温は、100年当たり1.21℃の割合で上昇しており、我が国も令和2（2020）年10月に令和32（2050）年カーボンニュートラル、脱炭素社会の実現を宣言しました。本市でも令和2年（2020年）に「ゼロカーボンシティ」を宣言しており、環境負荷の少ない都市づくりについて取り組んでいきます。

(5) 大規模災害への危機意識の高まり

近年の水災害の激甚化や水災害リスクの増大を踏まえ、国は令和3（2021）年5月に「水災害リスクを踏まえた防災まちづくりのガイドライン」を公表しており、本市でも取り組みが求められています。

また、平成23（2011）年3月11日に発生した東日本大震災後、国は「国土強靱化基本計画」を策定し、想定外の災害等から人命を守り、強さとしなやかさを備えた国土を目指しています。本市でも八千代市国土強靱化地域計画を策定しており、本計画でも連携が求

められます。

また、国は令和3（2021）年「関東ブロック 新広域道路交通計画」を策定し、道の駅やちよを、大規模災害時等の広域的な復旧・復興活動拠点となる「防災道の駅」として指定しており、その機能充実が期待されています。

（6）官民連携によるまちづくりの進展

都市再生特別措置法において、まちづくりに取り組む団体を支援する制度や、道路や公園等の公共空間を活用してにぎわいのあるまちづくりを実現する制度等、官民連携のまちづくりを推進する制度が新しく創設されています。地域の特性に応じたまちの賑わいや、都市の魅力向上等の面からも有効な官民連携によるまちづくりに取り組んでいきます。

（7）新型コロナ危機を契機としたまちづくりの方向性

令和2年に新型コロナウイルス感染症の流行が世界規模で拡大しました。コロナ禍を契機とした生活様式や働き方の変化は、暮らし方や生き方そのものについて新たな価値観をもたらしました。

今後都市政策を進める方向性として、テレワークの進展等による職住近接のまちづくりやゆとりあるみどりのまちづくり、環境変化に対応した住宅施策の展開など、新型コロナ危機を契機として生じた変化に対応したまちづくりが求められています。

（8）SDGs達成に向けた取り組みの推進

国連は、人間、地球及び繁栄のための行動計画として、17の目標と169のターゲットからなる「持続可能な開発目標（SDGs）」を掲げています。

本市でも全市的に取り組みが進められており、第5次総合計画前期基本計画の部門別計画では、“関連するSDGs”を示しています。



出典：国際連合広報センター

（9）その他のまちづくりの方向性

ユニバーサル社会実現推進法の公布・施行を背景に、高齢者、障害者等の移動等の円滑化の促進に関する法律(バリアフリー法)が、令和2～3（2020～1）年に相次いで改正され、全ての人に利用しやすい社会の実現を図ることが求められています。

1-4 本市の課題

〈都市整備上の課題への対応〉

■市街化調整区域の計画的な土地利用の推進

- ・市街化調整区域の土地利用については、「市街化調整区域における土地利用方針」により、「市街化区域周辺でのスプロールの防止」「既存集落の生活環境の保全」「幹線道路沿道への産業施設の立地誘導」「大学等の公共公益施設と一体となって整備される住居及び地域の産業振興等と一体的に整備を図るもの」「公共公益施設に資する土地利用」の5つの視点から土地利用方針が定められています。上位計画や現状に合わせた内容に見直した上で、都市マスタープランに位置づけ、将来を見据えた土地利用を図る必要があります。

■市街地整備の推進

- ・京成大和田駅北側地区では土地区画整理事業が計画されていますが、事業の実施が困難なため、土地所有者等と整備手法等を検討する必要があります。また、西八千代南部地区については、既に虫食い状に宅地化が進んでおり、良好な市街地環境を整備・保全していくための方策を検討するとともに、市街化区域への編入について検討する必要があります。

〈八千代市の抱える都市問題への対応〉

■高齢化、人口減少、空家増加などの社会情勢を踏まえた市街地整備の検討

- ・市民アンケートによると、住宅地の空洞化、住宅の狭小化等地域の環境悪化を地域の課題と感じており、その点への配慮が求められます。
- ・人口ビジョンでは、令和7（2025）年までは人口が増加し、その後減少に転じることが想定されており、これを意識したまちづくりの方向性を検討する必要があります。
- ・一方で、緑が丘西地区で人口が増加しており、保育施設や小中学校の教室等の不足が課題となっています。
- ・市街化区域内で市が把握する空家は令和2（2020）年時点で511件あり、八千代台、大和田、勝田台といった京成本線沿線の地区で多く、今後も空家の増加が懸念されるため、空家対策の適切な推進や、空き地の活用などが求められています。
- ・今後のまちづくりは、医療・福祉施設、商業施設や住居等がまとまって立地し、高齢者をはじめとする住民が公共交通によりこれらの生活利便施設等にアクセスできる『コンパクト・プラス・ネットワーク』の考えを進めていくことが重要となります。
- ・少子高齢化が進行しており、北部の市街化調整区域や、米本・高津・村上のUR団地、八千代台・大和田・勝田台の京成本線沿線地域でその傾向が高く、500mメッシュあたりの将来の推計高齢化率^{*}でも、その傾向は続くことが想定され、対策が課題となっています。
- ・500mメッシュあたりの将来の推計人口^{*}では、緑が丘西、村上の一部等で人口増が見込まれる反面、市街化調整区域のほか、米本・高津・村上のUR団地、八千代台・大和田・勝田台で減少傾向が想定され、人口減少対策が課題となっています。

※平成27年国勢調査の結果は地域メッシュ別（緯度・経度に基づき地域を隙間なく網の目（メッシュ）の区域に分け、約1km四方、約500m四方、約250m四方）に編成し集計した「地域メッシュ統計」が整備されており、500mメッシュに区分した地域の将来の高齢化率や人口の推計が明らかになっています。

■市内鉄道沿線の活性化

- ・京成本線沿線を中心とした大和田・八千代台・勝田台などの既成市街地は、まちの成熟とともに、老朽化した建物や空家が増加しています。また、更新が必要な社会インフラが多数存在し、駅周辺の求心力の低下が懸念されています。このため、地域住民や事業者等と連携して駅周辺における都市機能の再構築を踏まえたビジョンを検討し、地域資源を活かした取組を促進することによって地域のにぎわいを創出するなど、地域の活性化を推進する必要があります。
- ・東葉高速線沿線についても、今後まちの成熟が進む中で、京成本線沿線同様の課題が生じることが懸念されることから、同様に検討する必要があります。

〈交通ネットワークの確保〉

■「都市計画道路整備プログラム」を踏まえた道路ネットワークの方針の検討

- ・長期未着手都市計画道路については、「都市計画道路整備プログラム」により、整備の必要性を再評価していますが、廃止・変更候補とされている路線については、広域幹線道路の整備等が条件となっているため、都市計画変更するに当たっては、条件整理が必要となります。
- ・「都市計画道路整備プログラム」で事業の優先度評価を行いました。路線の整備は課題が多く、優先度の高い路線であっても、事業化の目途が立っていない路線があることから、事業化に向け、千葉県等との調整を図る必要があります。一方で、「都市計画道路整備プログラム」については、定期的に路線の必要性や機能代替の可能性等を検証し、路線の廃止や変更を検討する必要があります。

■公共交通に関する課題の解消

- ・コミュニティバスについては、平成26（2014）年に6コースを廃止し、八千代台コースのみとなりましたが、八千代台コースについては、利用者や収支率が上昇しており、交通に係る課題の解消にもつながっています。このようなコミュニティバスの状況を踏まえ、今後の公共交通のあり方を検討する必要があります。
- ・将来人口からみた、公共交通のカバー率（駅から800mまたはバス停から300m）は令和22（2040）年86.7%で、平成27（2015）年の85.7%と大きく変わりませんが、将来的にバス路線が維持できなくなった場合、カバー率の低下が懸念されます。
- ・市域全体の方向性と地域の特性を考慮した八千代市版の地域公共交通計画について検討する必要があります。

■歩きやすいまちづくりの推進

- ・市民アンケートによると、幹線道路の渋滞とともに、歩道の狭さ、自転車の通行など歩行者や自転車が利用しやすい道路ネットワーク整備についても地域の課題と感じています。
- ・街路空間を車中心から人間中心の空間へと再構築し、居心地がよく歩きたくなるまちづくりを進めていくため、京成本線3駅を中心に、ウォークアブルな都市空間整備を検討する必要があります。

〈自然環境の保全とグリーンインフラとしての活用〉

■環境負荷の低減と都市農地の保全と活用

- ・環境負荷の軽減・脱炭素化(ゼロカーボン)への取り組みの推進による持続可能なまちづくりの展開が求められています。
- ・「八千代市谷津・里山保全計画」において保全地域を設定し、これを統合した「八千代市第3次環境保全計画」に基づき、里山活動団体やその他環境団体と連携・協働を進めており、この点を都市づくりに生かしていくことが求められています。
- ・都市農業振興基本法の成立により、都市農地が「宅地化すべきもの」から「都市にあるべきもの」へと変わったことから、都市農業のまちづくりへの活用が求められています。また、社会情勢の変化に対応し、関係団体がそれぞれの役割を担い、協力・連携して農業の振興を進めていく必要があります。

■緑を都市のインフラととらえるグリーンインフラを活用したまちづくりの検討

- ・地球環境へ配慮したまちづくりが求められており、多様な主体と連携・協働し、緑を都市のインフラととらえるグリーンインフラを活用したまちづくりが望まれています。
- ・印旛沼流域かわまちづくり計画については、整備の必要性等から、令和4年度までとなっている計画期間の延長について関係自治体と協議する必要があります。
- ・平成30(2018)年策定の八千代市緑の基本計画では、目標実現に向け、緑の将来構造を示しています。緑の保全・創出の方向性に応じて、ゾーン、エリア、拠点、軸を定めており、本計画でも一体的な取り組みが求められます。

〈安心・安全の確保〉

■あらゆる災害に対応した都市の強靱化

- ・市民アンケートによると、八千代市の将来イメージについては「安全で安心して暮らせるまち」への回答が一番多く、今後のまちづくりにもこの点に配慮する必要があります。
- ・八千代市地域防災計画で定められた市緊急輸送道路のうち、八千代市耐震改修促進計画に「沿道の建築物の耐震化を図ることが必要な道路」として位置づけた道路については、現状把握を行い、県指定の5路線とあわせて、補助制度創設の検討を行う必要があります。
- ・市街化区域内には土砂災害警戒区域等が数か所指定され、土砂災害危険箇所も点在していることから、都市づくりの際も配慮が求められます。
- ・土砂災害を含む各ハザードエリアについては、今後の土地利用を図るうえで市街化を抑制するよう十分留意する必要があります。
- ・震災や水災害などのリスク評価に基づき、効果的に災害リスクを軽減する方策の検討が求められています。
- ・市民は避難場所への誘導サイン、自主防災の仕組みがわからない点を地域の課題と感じています。
- ・国の「関東ブロック 新広域道路交通計画」において、道の駅やちよは、防災道の駅として、位置付けられ、大規模災害時等の広域的な復旧・復興活動拠点として、機能強化が求められています。

〈快適な暮らしの確保〉

■働き方や生活様式の変化に対応した職住近接のまちづくりやゆとりあるみどりのまちづくりの展開

- ・新型コロナ危機を踏まえて、国土交通省が示す論点整理では、今後都市政策を進める方向

性として、テレワークの進展等による職住近接のまちづくりやゆとりあるみどりのまちづくりの展開、環境変化に対応した住宅施策の推進が望まれています。

- ・八千代市緑の基本計画が平成30（2018）年に策定され、目標実現に向け、緑の将来構造を示しており、本計画でもその方向性を盛り込むことが求められています。
- ・観光は新型コロナウイルス感染症と共存する「新しい生活様式」に順応することが求められます。

■ユニバーサルデザインの推進

- ・障害のあるなしにかかわらず誰もが利用しやすいユニバーサルデザインによるまちづくりの推進が求められています。また、高齢者、障害者等の移動等の円滑化の促進に関する法律(バリアフリー法)により、公共施設及び道路施設等へのバリアフリー化の推進が求められています。

■公共施設等の老朽化等への対応

- ・現在、国、地方公共団体を問わず、道路や上下水道等を含む公共施設等の老朽化が大きな社会問題となっています。本市の公共施設等についても、1970年代の急激な人口増加に併せて集中的に整備してきた経緯から、公共施設等の老朽化等に対応し、計画的な維持管理が必須となっています。

■新技術を活用した持続可能なまちづくりの推進

- ・都市の抱える諸課題に対して、新技術を活用しつつ、マネジメント（計画、整備、管理・運営等）が行われ、全体最適化が図られる持続可能な「スマートシティ」について、全国で取り組みが始まっており、本市でも将来的に検討していくことが求められています。

〈産業の活性化〉

■産業を支える土地利用の検討

- ・商業密度は八千代緑が丘駅、村上駅、勝田台駅、八千代台駅の各駅周辺、高津団地、京成バラ園付近、大和田新田の国道296号沿道で高く、一方、八千代中央駅周辺については、商業集積が低く、今後の商業集積が課題となります。
- ・インターチェンジ周辺地域や幹線道路沿道地域等で企業の立地ニーズが高まっていますが、工業団地内には余剰地がないことから、新たな産業用地の確保が課題となっており、市北部国道16号沿線の土地利用について検討が求められます。また、工業団地内において、工場と住宅が混在している地区については、共存が図られるよう努めるとともに、混在の見られない地区については、工業生産環境の維持・保全について検討する必要があります。

〈公民連携・市民協働〉

■公民連携・市民協働の体制整備

- ・民間活力の活用の観点から公民連携への積極的な取り組みが必要となります。
- ・市民アンケートによると、市民参加したいが“どうしたらいいかわからない”という市民が多かったことから、その参加を促すことが求められています。

1-5 都市づくりの方向性

都市づくりの課題と方向付け

都市づくりの課題

(1) 都市構造分析からみた八千代市の課題の整理

(2) 現行計画の施策の評価と課題

都市づくりの方向付け

(3) 社会潮流や上位関連計画からの方向づけ

(4) 市民意向からの方向づけ

都市づくりの方向性

(1) 都市整備上の課題への対応

- ・市街化調整区域の計画的な土地利用の推進
→“市街化区域周辺でのスプロールの防止”“既存集落の生活環境の保全”“幹線道路沿道への産業施設の立地誘導”“大学等の公共公益施設と一体となって整備される住居及び地域の産業振興等と一体的に整備を図るもの”“公共公益施設に資する土地利用”の5つの視点から定められた「市街化調整区域における土地利用方針」の見直しと、本計画への位置づけ
- ・市街地の整備の推進
→京成大和田駅北側地区の整備手法等や西八千代南部地区の市街地環境の整備・保全を図るための施策の検討

(2) 八千代市の抱える都市問題への対応

- ・高齢化、人口減少、空家増加などの社会情勢を踏まえた市街地整備
→医療・福祉施設、商業施設や住居等がまとまって立地し、高齢者をはじめとする住民が公共交通によりこれらの生活利便施設等にアクセスできる『コンパクト・プラス・ネットワーク』の推進
→高齢化の現状を把握し、関係部署と連携し高齢化対策を推進
- ・市内鉄道沿線の活性化
→京成本線駅周辺における都市機能の再構築を検討し、地域の活性化を推進。東葉高速線沿線についても同様の取り組みを検討

(3) 交通ネットワークの確保

- ・「都市計画道路整備プログラム」を踏まえた道路ネットワークの構築
→優先度の高い路線の事業化に向けた千葉県等との調整や、定期的な路線の必要性や機能代替の可能性等の検証による、路線の廃止や変更の検討
- ・公共交通に関する課題の解消
→コミュニティバスを含む、今後の公共交通のあり方の検討
- ・歩きやすいまちづくりの推進
→歩きやすい歩行者空間とネットワークの充実、ウォークアブルな都市空間整備の検討

(4) 自然環境の保全とグリーンインフラとしての活用

- ・環境負荷の低減と都市農地の保全と活用
→環境負荷の軽減・脱炭素化への取り組みの推進,「八千代市第3次環境保全計画」に基づいた谷津・里山等の自然環境の活用や,都市農業のまちづくりへの活用
- ・緑を都市のインフラととらえるグリーンインフラを活用したまちづくり
→グリーンインフラを活用したまちづくり
→「印旛沼流域かわまちづくり計画」「八千代市緑の基本計画」との連携

(5) 安心・安全の確保

- ・あらゆる災害に対応した都市の強靱化
→「八千代市国土強靱化地域計画」との連携や,「八千代市地域防災計画」等への位置づけのある道路沿道の現状把握と補助制度の創設の検討,効果的に災害リスクを軽減する方策の検討や,防災道の駅と位置付けられた道の駅やちよの防災機能強化の推進

(6) 快適な暮らしの確保

- ・働き方や生活様式の変化に対応したまちづくりやゆとりあるみどりのまちづくりの展開
→新しい生活様式への順応など働き方や生活様式の変化に対応したまちづくりの推進,環境変化に対応した住宅施策の推進
- ・ユニバーサルデザインの推進
→障害のあるなしにかかわらず誰もが利用しやすいユニバーサルデザインによるまちづくりの推進,バリアフリー法の改正への対応
- ・公共施設等の老朽化等への対応
→公共施設等の老朽化等に対応し,計画的な維持管理を図る
- ・新技術を活用した持続可能なまちづくりの推進
→新技術を活用しつつ,マネジメント(計画,整備,管理・運営等)が行われ,全体最適化が図られる持続可能な「スマートシティ」の取り組み

(7) 産業の活性化

- ・産業を支える土地利用の検討
→今後の駅周辺への商業集積及び市北部国道16号沿線の土地利用について検討

(8) 公民連携・市民協働

- ・公民連携・市民協働の体制整備
→公民連携への積極的な取り組みを図るとともに,“参加したいがどうしたらいいかわからない”市民の参加の促進

第2章 まちづくりの目標

2-1 将来都市像と基本理念

八千代市第5次総合計画の基本構想では、本市が目指すまちの姿を示し、今後のまちづくりの基本目標となるものとして「将来都市像」を定めています。また、市民憲章の精神のもと本市がまちづくりを推進するに当たって根底となる「基本理念」を定めています。本計画においても、共通の将来都市像・基本理念として掲げ、実現に向けた都市づくりを進めます。

将来都市像

人がつながり 未来につなぐ

緑豊かな 笑顔あふれるまち やちよ

基本理念

『誇りと愛着』

市民の誰もがこのまちを愛し、誇りを持ってこのまちに暮らしたい、住んでいたいと思う、そんな魅力あふれるまちづくりを推進します。

『共生と自立』

市民やコミュニティの自主的活動を促進し、市民と行政が互いにパートナーとして共に支え合うまち、自立するまちづくりを推進します。

『安心と安全』

市民の誰もが生涯にわたって、いきいきと安心して暮らすことができるまち、快適で安全な生活が送れる持続可能なまちづくりを推進します。

2-2 都市計画の考え方と目標

2-2-1 これからの都市計画の考え方

近年、本市を取り巻く状況は劇的に変化しており、特に全国的な少子高齢化を背景としたコンパクト・プラス・ネットワークによる集約型都市構造への転換は、将来の都市づくりの考え方に大きな影響を与えています。また、コロナ禍を契機とした生活様式や働き方の急激な変化は、暮らし方や生き方そのものについて新たな価値観をもたらしています。

そうした背景を踏まえつつ、将来都市像と基本理念の考え方や、都市づくりの方向性から得られた“これからの都市計画の考え方”を以下のとおり設定します。

- ①八千代市の都市整備上の課題や、高齢化、人口減少、空き家増加などの社会情勢を踏まえた市街地の整備や、市街化調整区域の適切な土地利用の誘導を図りつつ、交通ネットワークの確保による、**「快適に暮らせる都市づくり」**を目指します。
- ②あらゆる災害に対応した都市の強靱化などにより、安心・安全の確保を図るとともに、働き方や生活様式の変化に対応したまちづくりや、ユニバーサルデザインの推進など人に優しいまちづくりにより、**「安心・安全で持続可能な都市づくり」**を目指します。
- ③産業を支える土地利用の検討と都市農業のまちづくりへの活用を進め、**「産業を活かした活力ある都市づくり」**を目指します。
- ④谷津・里山などの八千代市の豊かな自然環境の保全や、グリーンインフラを活用したまちづくりを進め、**「自然と調和した都市づくり」**を目指します。

2-2-2 都市計画の目標

将来都市像を実現するために、これからの都市計画の目標を以下のとおり設定します。

(1) 快適に暮らせる都市づくり

誰もが快適に暮らせる都市を目指し、南部の市街地では、鉄道駅を中心に商業・業務、医療・福祉、行政等の都市機能や居住機能の集積を進めコンパクトでまとまりのある市街地の形成を図るとともに、北部では豊かな自然環境の保全を図るなど、地域の特性を活かした土地利用の誘導を図ります。

また、地域の実情に即した交通手段の確保と公共交通機関や交通結節点の利便性向上を図るほか、市民やコミュニティの自主的活動を促進することで、持続可能な交通ネットワークの機能向上を図ります。

これらの取り組みにより、鉄道駅を中心とした集約型都市構造の形成を図り、快適に暮らせる都市づくりを進めます。

(2) 安心・安全で持続可能な都市づくり

安心・安全で持続可能な都市を目指し、激甚化する大規模自然災害への備えなど、都市の強靱化を図るとともに、市民・地域・行政の連携強化による地域防災力の向上を図ります。

また、持続可能な開発目標（SDGs）の達成に向けた取り組みを進めるとともに、医療・福祉の充実を考慮した少子高齢社会の都市づくりや、新型コロナウイルス危機を契機とした働き方や生活様式の変化への対応、ユニバーサルデザインに配慮した都市づくりを進めます。

(3) 産業を活かした活力ある都市づくり

産業を活かした活力ある都市を目指し、産業振興の強化を進めます。また、都市農業のまちづくりへの活用や地域経済の活性化とあわせて、それらを支える基盤となる広域幹線道路の整備及び沿道の利活用を図ります。

(4) 自然と調和した都市づくり

自然と調和した都市を目指し、豊かな田園風景と谷津・里山の保全を図るとともに、地域のほぼ中央を南北に貫流する新川などの水辺の活用、公園・緑地の整備・保全に努め、緑の豊かさを身近に感じられる都市づくりを進めます。

また、市民・事業者・行政が環境負荷の低減の意識を高め、環境保全や地球温暖化防止の推進を図ります。

2-3 目指すべき将来都市構造

将来都市構造は、将来都市像及び都市計画の目標を実現するための、目指すべき都市の骨格構造であり、以下のとおり、「ゾーン」「拠点」「軸」により示します。

(1) ゾーン

本市の特性である都市と自然の調和のとれたまちづくりを進めるため、市域南部に「市街地ゾーン」を、市域北部に「自然環境保全ゾーン」を位置づけます。

①市街地ゾーン

本市で形成されている集約型の都市構造をさらに促進し、良好な住環境を維持・保全するため、都市機能の再構築や商工業の発展に資するまちづくりを図ります。

市街地ゾーンはさらに京成本線沿線を中心とした既成市街地エリアと東葉高速線沿線を中心とした複合市街地エリアに区分します。

◆既成市街地エリア

既成市街地エリアは、市街地形成後、相当の期間が経過しているため、総合的な居住環境や都市機能などの質的向上が求められているエリアです。本エリアについては、鉄道駅周辺の再生と活性化を基本とした市街地づくりを進めるとともに、都市拠点の形成と、拠点を結ぶ交通ネットワークにより、コンパクトで利便性の高い良好な市街地の形成を図ります。

◆複合市街地エリア

複合市街地エリアは、東葉高速線沿線での開発や土地区画整理事業により整備された住宅系の地区、駅周辺を中心とした商業系の地区、既存の工業団地が立地する工業系の地区、自然が残されている市街化調整区域が配置されるエリアです。

本エリアについては、鉄道駅周辺の都市拠点や、工業拠点、計画的に整備された良好な市街地、新たに市街地形成を図る区域など、多様な都市機能を交通ネットワークにより結び、コンパクトで利便性の高い、良好な市街地の形成を図ります。

②自然環境保全ゾーン

水田や畑、谷津・里山などの豊かな自然環境を保全するため、無秩序な市街地の拡大を抑制するなど、市街地と自然との調和を図るとともに、広域幹線道路沿道については、その特性を活かした土地利用の誘導を目指します。

(2) 拠点

集約型都市構造を更に促進するため、医療・福祉・子育て支援・商業、行政等の都市機能や居住機能を公共交通の利便性の高い「都市拠点」に集約します。工業、地域振興、緑については、「産業や緑の拠点」として位置づけ、その機能の維持・集積を図ります。

◆都市拠点

京成本線及び東葉高速線の鉄道駅7駅の周辺を都市拠点として位置づけ、地域の実情に応じ、交通結節点としての機能を強化するとともに、都市機能や居住機能の集積を図ります。

≪産業や緑の拠点≫

◆工業拠点

八千代・上高野・吉橋の各工業団地については、地域経済の発展や雇用を支える役割を担う工業拠点として位置づけ、工業生産環境の維持・保全を図ります。

◆地域振興・防災拠点

道の駅やちよについては、国道16号に面する利便性を活かしながら、本市の農業や酪農の魅力に、多くの市民や来訪者が集う地域振興拠点として位置づけ、地域振興とともに、市民と農業生産者のふれあい・交流の場の形成を図ります。

加えて、大規模災害時等の広域的な復旧・復興活動拠点となる防災道の駅として、機能強化を図ります。

◆広域緑の拠点

県立八千代広域公園は、広域緑の拠点として、本市のシンボリック的存在である新川（印旛放水路）の水と緑を活かしつつ、広域からも多くの人を惹きつける空間の形成を図ります。また、都市環境・景観・レクリエーション・生物多様性など、緑の持つ多様な機能の維持・拡充を図ります。

(3) 軸

都市間や市内の各拠点を結ぶ軸として、「鉄道・広域幹線道路」「都市幹線道路」を位置づけ、産業誘導を図る軸として、「産業誘導軸」を位置づけます。また、水と緑を使った広域的なネットワークとして、「ふれあいネットワーク軸」を位置づけ、その機能の維持・集積を図ります。

◆鉄道・広域幹線道路

鉄道（京成本線、東葉高速線）及び広域幹線道路（国道16号、国道296号バイパス（3・2・17号八千代中央線）、（仮称）幕張千葉ニュータウン線（3・3・27号八千代西部線及び構想路線））を、都市間や高速道路インターチェンジと都市を結び、人・物の移動や交流を支える軸として位置づけ、拠点の機能や広域的な連携・交流の強化を図ります。

◆都市幹線道路

都市幹線道路を市内の各拠点や地域、広域幹線道路間を結び人・物の移動や交流を支える軸として位置づけ、拠点の機能や相互の連携の強化を図ります。

◆産業誘導軸

国道16号は、首都圏の環状道路として東京湾沿岸部と内陸部の業務核都市(千葉市、さいたま市など)を結ぶほか、本市の近隣においては、整備が進む北千葉道路や東関東自動車道、京葉道路と交わります。本市は、こうした恵まれた交通ネットワークの中に位置することから、広域幹線道路としての特性や幹線道路ネットワークによる交通利便性を活かすため、国道16号を産業誘導軸として位置づけます。また、将来、広域幹線道路となる国道296号バイパスを産業誘導軸(構想)として位置づけ、広域幹線道路としての特性を活かした土地利用の誘導を図ります。

◆ふれあいネットワーク軸

本市のほぼ中央を南北に貫く新川及び桑納川周辺の水と緑の空間の貴重な自然を保全・活用し、次代に引き継いでいく軸線をふれあいネットワーク軸として位置づけ、多様な主体と連携・協働しながら、本市南北を結ぶ主要なグリーンインフラとして保全・活用を図ります。

(4) 将来都市構造



【ゾーン】

- 市街地ゾーン
- 自然環境安全ゾーン
- 既成市街地エリア
- 複合市街地エリア

【拠点】

- 都市拠点
- 工業拠点
- 地域振興・防災拠点
- 広域緑の拠点

【軸】

- 広域幹線道路
- 構想路線 (広域幹線)
- 都市幹線道路
- 構想路線 (都市幹線)
- その他の主要な道路
- 鉄道
- ふれあいネットワーク軸
- 産業誘導軸
- 産業誘導軸 (構想)
- 千葉北西連絡道路延伸

【区域区分】

- 市街化区域
- 市街化区域 (予定)
- 市街化調整区域

第3章 分野別方針

全国的な人口減少・少子高齢化を背景としたコンパクト・プラス・ネットワークによる集約型都市構造への転換は将来の都市づくりの考え方に大きな影響を与え、コロナ禍を契機とした生活様式や働き方の急激な変化は、暮らし方や生き方そのものについて新たな価値観をもたらしています。

これらを背景に、まちづくりの目標で定めた、将来都市像と基本理念、都市計画の考え方や目標、目指すべき将来都市構造を具現化するため、都市計画に係る各分野別の方針を定めます。

3-1 土地利用の方針

■土地利用の基本的考え方

誰もが快適に暮らせる都市を目指し、目指すべき将来都市構造で示す配置を基本に、南部を中心に市街化区域を、北部を中心に市街化調整区域を配置し、都市と田園の調和のとれた土地利用を図ります。

また、都市計画制限の見直し等により、誰もが安心して快適に暮らせるまちづくりを推進するとともに、魅力的な地域の形成を図るなど、本市の人口の将来展望に資する持続可能な土地利用の誘導を図ります。

市街化区域では、鉄道駅を中心に都市機能や居住機能の集積を進めコンパクトでまとまりのある市街地の形成を図ります。

市街化調整区域では豊かな自然環境の保全を図りつつ、地域の特性を活かした土地利用の誘導を図ります。

土地利用の方針と併せて、市街地整備及び再生の方針において、市街地の整備や老朽化の進む団地の再生等の考え方を示します。

3-1-1 市街化区域の方針

鉄道駅を中心としたコンパクトでまとまりのある市街地の形成を促進し、良好な住環境の形成や維持を図るため、都市機能の再構築や商工業の発展に資するまちづくりを図る「市街化区域」における土地利用の方針を示します。

(1) 住宅地

①低層戸建住宅地

低層の戸建住宅を中心としたゆとりある土地利用を基本とし、地区計画などにより良好な居住環境の形成・維持を図ります。

②低層・中高層複合住宅地

低層の戸建住宅や中高層の共同住宅などの共存を基本とし、高度地区や地区計画などにより、居住環境（日照・通風）の障害が生じないように留意しながら、地域の特性に応じた土地利用の誘導を図ります。

③中高層住宅地

鉄道各駅に近接し交通利便性の高い地区や、計画的に整備された中高層住宅地については、高度地区や地区計画などにより、良好な中高層住宅地の維持・形成を図ります。

米本団地・高津団地・村上団地などの老朽化が進んでいる住宅団地については、人口減少社会を踏まえ、関係機関等と連携しながら、良好な居住環境の維持・向上を図ります。

(2) 商業・業務地

①駅前商業・業務地及び周辺地区

本市には7つの鉄道駅があり、街の玄関口となっています。駅前地区は、地域の実情に応じ、交通結節点としての機能を強化するとともに、地域の生活を支える商業地として、地区計画等により駅ごとに個性を活かした商業・業務地の形成とその活性化を図ります。また、周辺地区を含め、地域拠点として集合住宅等を誘導するとともに、公共サービス施設、保育園、病院、高齢者福祉施設など多様な世代のニーズに対応した都市機能の集積を図り、集約型都市構造の形成を図ります。

②身近な商業地

駅周辺の主要な道路沿いや団地内に形成された商店街は、最寄品の販売など利便性を提供していますが、大型店舗の進出や消費者ニーズの多様化等により、衰退傾向にあります。

今後、人口減少・少子高齢化の進行により、徒歩圏内の商業施設の重要性がますます高まることが想定されることから、UR都市機構や関係機関との連携などを含めた、様々な活性化方策を講じながら、身近な商業地の維持・保全を図ります。

(3) 工業・流通業務地

八千代、上高野、吉橋の3つの既存工業団地は、工業生産環境の維持・保全を図るための手法を検討するとともに、既存企業の活性化に取り組みます。

一方、既成市街地内、市街化調整区域内に住宅と混在するその他の中小の工業、流通業務企業についても、隣接する住宅地の居住環境への影響を最小限に留め、共存が図られるよう努めます。

3-1-2 市街化調整区域の方針

市北部を中心に広がる水田や畑、谷津・里山などの豊かな自然環境を保全するため、無秩序な市街地の拡散を抑制するなど、市街地と自然との調和を図るとともに、広域幹線道路沿道などについては、その特性を活かした土地利用の誘導を目指す「市街化調整区域」における土地利用の方針を示します。

(1) 都市的土地利用

都市的土地利用については、洪水や土砂災害に係るハザードエリアが新たに都市的土地利用とならないように留意しつつ、地域の特性に合わせた土地利用を図ることを基本とします。

また、第34条第11号の区域指定制度により、一定の条件を満たす建築物の建築が認められてきましたが、市街地拡散の助長につながるおそれや、人口減少に伴い市街地における人口密度の低下が懸念されることから、第34条第11号の区域指定制度の廃止を含めた制

度の見直しを進めます。

①既存集落地

既存集落では、産業構造の変化や、居住者の高齢化と人口減少により活力の低下が課題となっています。このため、年齢構成の偏りや人口の自然減少も考慮し、既存集落の維持に必要な範囲内で、自己居住用住宅の建築を可能とするなど、既存集落の生活環境の保全を図ります。

②沿道産業誘導地

国道16号沿道については、広域幹線道路の特性を活かし、大規模流通業務施設や沿道施設等の立地を誘導することで、広域幹線道路の沿道にふさわしい土地利用を図ります。

また、将来的に広域幹線道路となる国道296号バイパスについても、その整備に合わせて広域幹線道路の沿道利用を考慮した土地利用の誘導を検討します。

③計画的市街化編入地

既に市街地を形成している区域及び優先的かつ計画的に市街化を図るべき区域については、良好な市街地の整備・保全を図るとともに、今後も良好な市街地を維持するため、土地利用上必要とする区域について、市街化区域に編入します。

(2) 自然的土地利用

自然的土地利用については、現在形成されている自然的環境の保全を図ることを基本とします。

①農地・山林

農地は、第2次農業振興計画に基づき農業振興を進め、保全と活用を図ります。また、新川（印旛放水路）、神崎川、桑納川、勝田川及び高野川周辺で土地改良事業により基盤整備がなされている水田及び陸地区、阿蘇地区の一団性のある農地は農産物の供給のみならず、洪水の防止や良好な景観の形成等の多面的機能を有する地区として、整備・保全を図ります。

斜面緑地や樹林地については、自然環境、土砂災害防止、良好な都市景観形成等の機能を有する地区として維持・保全を図ります。

②河川及び公園

ふれあいネットワーク軸として位置付けられ、優れた自然の風景を有する新川（印旛放水路）及び桑納川周辺については、広域緑の拠点として位置付けられている県立八千代広域公園を中心に、点在する各種施設や、多様な主体との連携・協働を図りながら、一体的な整備、保全を図ります。

- 市街化区域
- 地域界
- 駅
- 国道
- 鉄道

《市街化区域》

住宅地

- 低層戸建住宅地
- 低層中高層複合住宅地
- 中高層住宅地

商業・業務地

- 駅前商業業務地及び周辺地区
- 身近な商業地

工業・流通業務地

- 工業・流通業務地

文教・大規模施設用地

- 文教・大規模施設用地

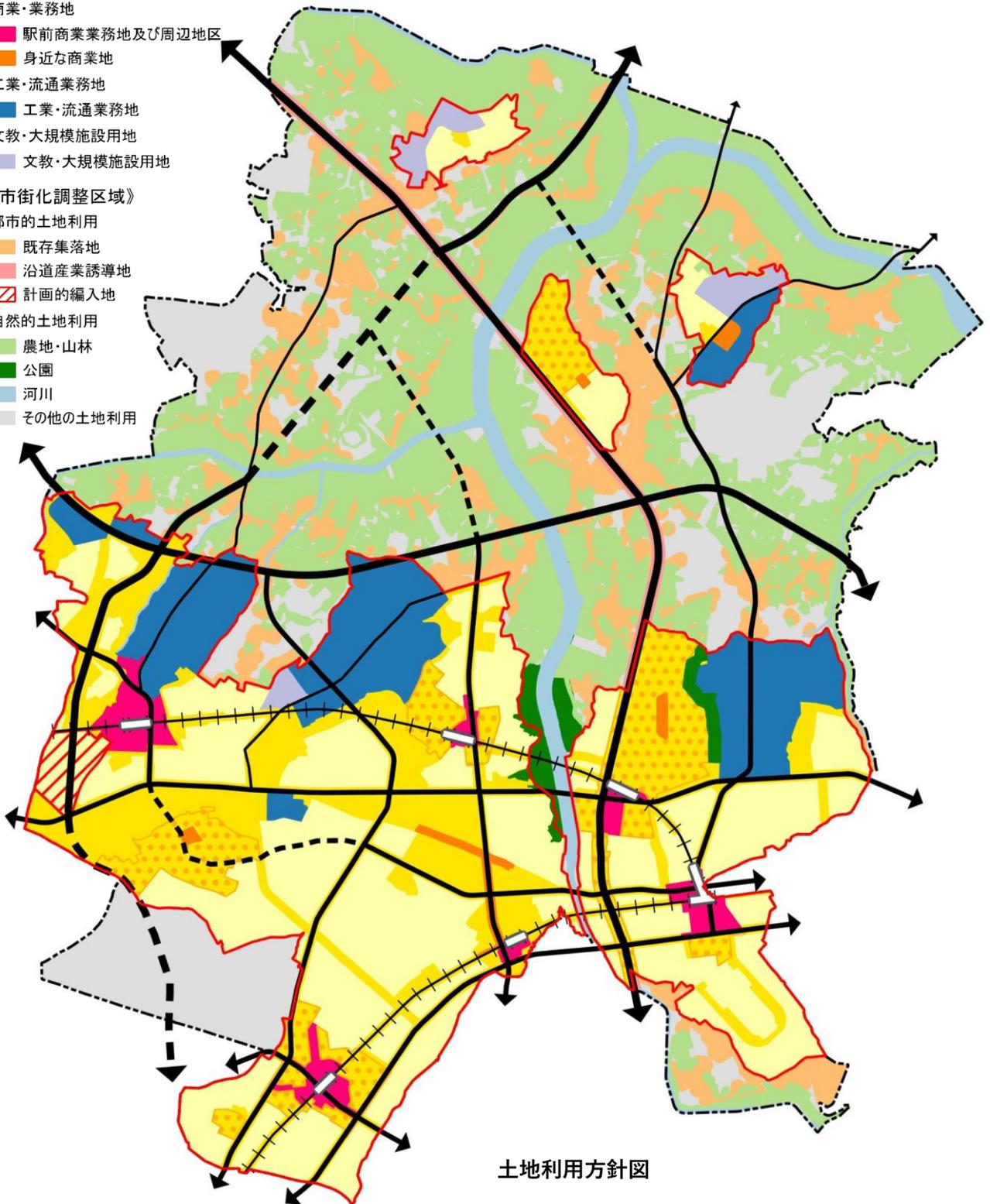
《市街化調整区域》

都市的土地利用

- 既存集落地
- 沿道産業誘導地
- 計画的編入地

自然的土地利用

- 農地・山林
- 公園
- 河川
- その他の土地利用



土地利用方針図

3-1-3 市街地整備及び再生の方針

今後市街地整備を予定している地区の市街地整備の方針を示すとともに、住宅団地等の再生の検討を進め、今後の円滑な市街地整備事業の展開を図ります。

(1) 市街地整備の方針

①事業化を進める地区

大和田駅北側地区については、整備手法等の検討と検討内容について土地所有者等の合意形成を図りつつ、事業化を目指します。

西八千代南部地区については、市街化調整区域であるものの八千代緑が丘駅に近接し主要地方道が通過するなど、交通アクセスに恵まれた条件や、周囲が市街化区域となっていることから、現に市街化が進行しつつあります。このため、都市計画道路及び下水道の整備、区画道路の改善を進めていくとともに地区計画等により良好な市街地の形成と保全を図ります。

(2) 市街地再生の方針

①京成本線沿線地域の活性化

京成本線沿線地域については、地域住民や事業者等と連携して駅周辺における都市機能の再構築を踏まえた整備方針を検討し、地域資源を活かした取り組みを促進することによって地域のにぎわいを創出することに加え、空家の利活用等を促進し人口の流入を図るなど、活性化を推進します。

②住宅団地の再生の検討

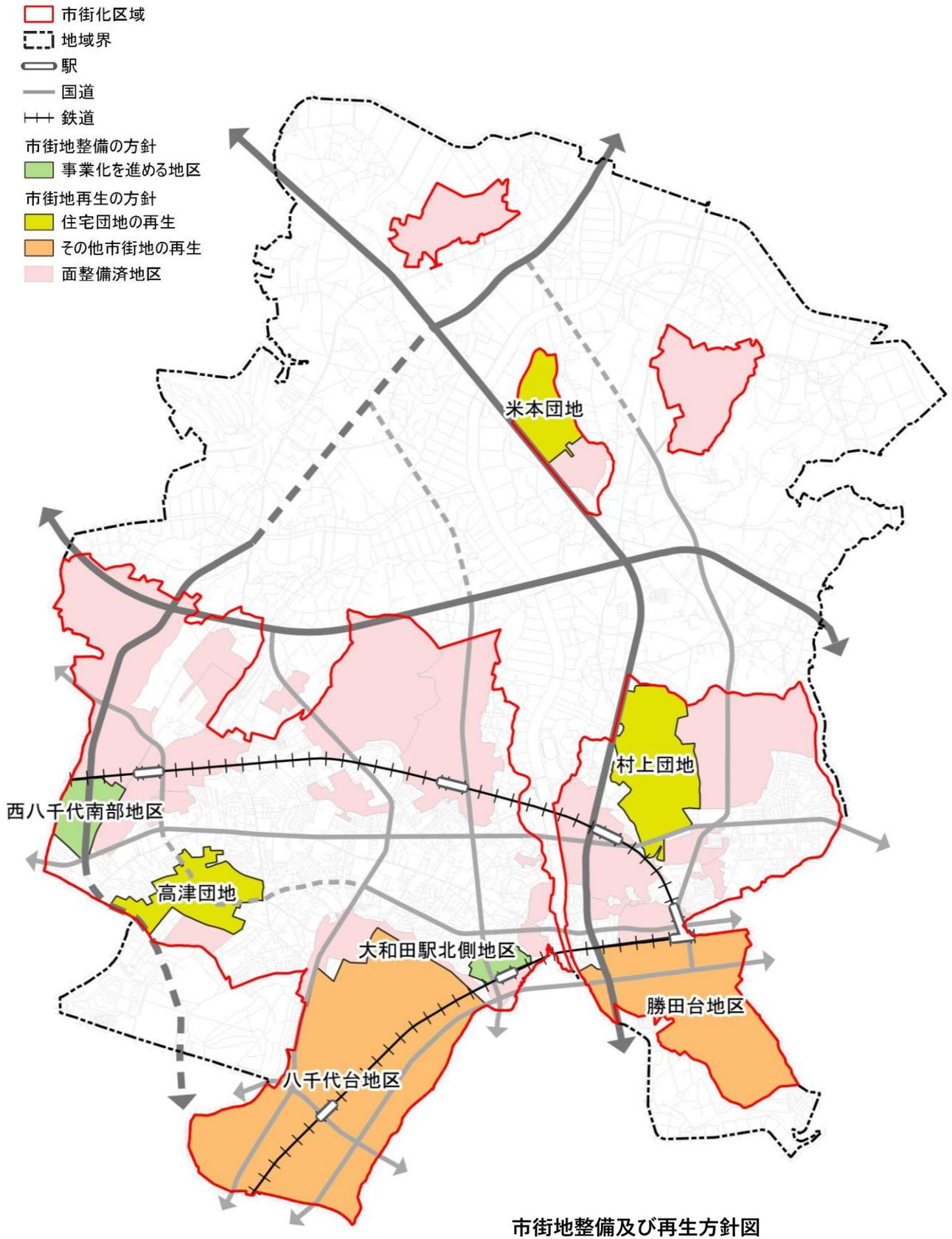
UR 都市機構は「UR 賃貸住宅ストック活用・再生ビジョン(平成30(2018)年12月)」を策定し、米本、高津、村上の各団地を「ストック再生」に位置づけ、今後、建替え・集約・用途転換・改善の4つの手法の中から、地域や団地の特性に応じた再生を地方公共団体等と連携しながら進める方針を示しています。

これらの団地については UR 都市機構との協定等に基づき、UR 都市機構や関係機関と連携しながら、適切な団地の活性化と団地再生を検討します。

③その他市街地の再生

京成本線沿線地区を含め、整備から時間が経過している住宅市街地については、地区計画等の活用等により、住環境の向上を図りながら、適切な再生方法を検討します。

また、一団の住宅市街地については、時代の変化等によって生じる土地利用のニーズを考慮した上で、都市計画制限の見直しも含め、再生方法を検討します。



3-2 交通環境の方針

■交通環境の基本的考え方

コンパクト・プラス・ネットワークによる集約型都市構造の骨格となる重要な施設として、目指すべき将来都市構造で示す配置を基本に交通施設を配置するとともに、そのネットワークを生かした、公共交通機関及び交通結節点の利便性向上による、持続可能な交通ネットワークの形成を図ります。

3-2-1 交通施設の方針

人・物の移動や交流を支える軸となる広域幹線道路をはじめ、地域の実情に即した持続可能な交通ネットワークの形成を図ります。

また、居心地がよく歩きたくなるまちづくりを進めるため、歩行者や自転車が利用しやすい道路ネットワークの形成を推進します。

(1) 幹線道路の整備方針

幹線道路は、その機能に応じ、広域幹線道路、都市幹線道路、地区幹線道路を位置づけます。交通量に対応した体系的な道路ネットワークを形成し、交通渋滞の解消を図ります。

整備にあたっては、道路ネットワークや都市計画道路整備プログラムを踏まえ、計画的に整備を進めます。また、整備済の区間については計画的で適切な維持管理を図ります。

長期未着手の都市計画道路については、その必要性や既存道路による機能代替の可能性等を再検証し、周辺の道路の整備状況を考慮しながら見直しを行います。

① 広域幹線道路

広域幹線道路は、近隣都市間や高速道路インターチェンジと都市を結ぶことにより、広域の自動車交通を円滑に処理する役割を担います。

国道16号については、計画的な二次改良等を関係機関に要請します。また、国道16号に集中する交通負荷を分散するため、構想路線である千葉北西連絡道路延伸の具体化について関係機関に要請します。

国道296号バイパスについては、国道296号の慢性的な交通渋滞を解消するため、早期完成を県に要請します。

(仮称)幕張千葉ニュータウン線については、沿線地域の人口増加に伴い、交通量の増加が予想されることから、都市計画決定区間の整備を県に要請するとともに、関係機関と調整を図るなど、構想区間の具体化について検討します。

国道16号(都市計画道路3・4・2号東京環状線)

国道296号バイパス(都市計画道路3・2・17号八千代中央線)

(仮称)幕張千葉ニュータウン線(都市計画道路3・3・27号八千代西部線を中軸とした構想路線)

千葉北西連絡道路延伸(構想路線)

②都市幹線道路

都市幹線道路は、八千代市全体の骨格を形成する幹線道路で、各拠点同士、あるいは、南部の市街地ゾーンと北部の自然環境保全ゾーンを結び、相互の連携を図る役割を担います。また、沿道の土地利用を誘導し、市民の暮らしを担う役割も有しています。

本市においては、以降に示す路線について位置づけます。

都市計画道路 3・3・7号大和田駅前萱田線及び構想路線

都市計画道路 3・4・1号新木戸上高野原線

都市計画道路 3・4・12号八千代台南勝田台線

都市計画道路 3・4・3号八千代台東駅前線及び 3・4・5号八千代台駅前線

都市計画道路 3・4・4号勝田台駅前線及び 3・4・9号上高野工業団地線及び構想路線

都市計画道路 3・4・8号大和田新田下市場線、都市計画道路 3・3・19号八千代緑が丘駅前線及び構想路線

都市計画道路 3・4・6号八千代台花輪線

③その他の主要な道路

その他の主要な道路は、八千代市内及び周辺都市とを連絡する主要道路で、広域幹線道路や都市幹線道路を補完する道路です。

本市においては、国道296号及び県道、広域幹線道路や都市幹線道路以外のその他の都市計画道路を位置付けます。

国道296号及び県道については、計画的な二次改良を関係機関に要請します。

国道296号(現道)

主要地方道船橋印西線、主要地方道千葉竜ヶ崎線、一般県道八千代宗像線などの県道
その他の都市計画道路

④幹線道路の橋梁等の維持管理方針

橋梁・横断歩道橋の長寿命化及び耐震化を推進するにあたり、維持管理コストの縮減を図りつつ、効率的な整備・維持修繕等を実施します。

□ 地域界

○ 駅

— 国道

++ 鉄道

市街化区域

市街化区域

市街化区域(予定)

→ 広域幹線道路

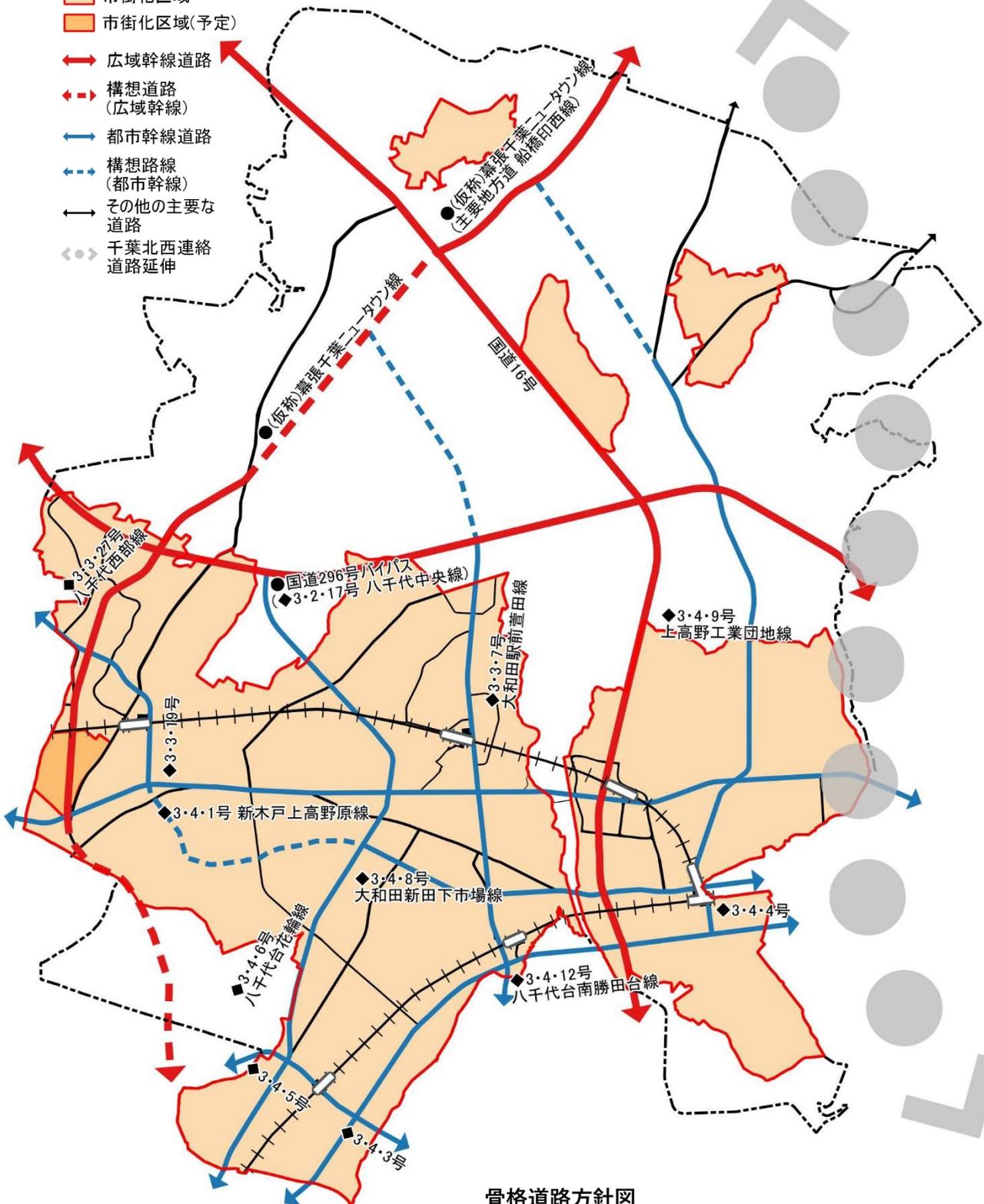
→ 構想道路
(広域幹線)

→ 都市幹線道路

→ 構想路線
(都市幹線)

→ その他の主要な
道路

→ 千葉北西連絡
道路延伸



骨格道路方針図

(2) 生活道路・区画道路等の整備方針

①生活道路

生活道路は、幹線道路から住宅街の区画道路に入るための道路です。

このため、生活道路としての役割、居住環境や街並みの形成、防災上の公共空間としての機能に配慮しつつ、安全かつ円滑な交通の確保と歩行者が安全・快適に移動できる道路の整備を推進します。また、バリアフリーを考慮した道路改良、交通安全施設の整備を進めます。

通学路については、子どもたちが安全に利用できるよう、教育委員会と連携して、安全対策を行います。

②区画道路等

土地区画整理事業などの面整備に際しては、住宅地では安全な自動車のすれ違い、災害時の通行などを考慮して6m以上、商業地においては、買物などさまざまな人々が行き交うことから余裕なども考慮して8m以上を目標として、区画道路の整備を図ります。

開発行為の際には、八千代市開発事業技術指針等に基づき、区画道路等が確保されるよう指導を行います。

(3) 駅前広場等の整備方針

市内各駅前広場は、駅周辺の土地利用の高度化や都市機能の再構築等、地域の特性に応じた方策に合わせて、交通結節機能を高めるなど、誰もが利用しやすく、移動の自由度が高い快適な交通ネットワークの整備に努めます。

このうち、八千代台駅、大和田駅北側、勝田台駅については、老朽化等による再整備を検討し、地域の個性に即した整備、民間事業者の誘導を行うため、周辺の様々な団体によるエリアプラットフォーム*の形成を図ります。

*エリアプラットフォーム：まちなか再生に向けたビジョン実現のために 一体となって取り組む人材の集積の場

(4) 歩行者や自転車が利用しやすい道路の整備方針

①歩行者専用道路(都市計画道路)

歩行者専用道路については、八千代中央駅から市役所を結ぶ都市計画道路8・6・3号市役所総合運動公園園線(愛称ハミングロード)については、適切な維持管理に努めます。

また、総合運動公園付近の都市計画道路8・7・1号萱田町村上線及び、東葉高速線沿いから京成バラ園等を結ぶ都市計画道路8・7・2号西八千代向山線については、整備済区間の適切な維持管理を図るとともに、未整備区間については、周辺の状況を考慮しながら整備を検討します。

②その他の道路

河津桜に代表される新川千本桜が植樹され、サイクリングやウォーキングができる新川遊歩道や市の花バラが植栽された緑道など、居心地がよく歩きたくなるまちづくりを、市民や市民団体、民間事業者との協働により進めます。

また、今後京成線3駅を中心に各駅の整備方針に合わせて、ウォークアブルな都市空間整備について検討します。

その他の地域についても、歩行者・自転車利用者の安全確保を図るため、歩道を含む歩

行者や自転車が利用しやすい道路の整備を進めます。また、バリアフリーを考慮した道路改良、交通安全施設の整備を進めます。

3-2-2 公共交通の方針

交通施設のネットワーク基盤を活用し、公共交通機関及び交通結節点の利便性向上による、持続可能な交通ネットワークの機能向上を図ります。

(1) 鉄道の方針

①鉄道の利便性の向上

京成本線については、利用者の利便性の向上に向けた取り組みを働きかけるとともに、京成本線沿線地域の活性化に向けた取り組みを進めます。また、交差する各都市計画道路の整備を推進します。

東葉高速線については、経営安定を図るため、関係自治体による支援を行います。また、運賃の低減をはじめ、利用者の利便性の向上に向けた取組を働きかけるとともに、事業の検討を進めます。

②鉄道の安全性の向上

災害時における、鉄道利用者等の安全確保及び輸送機能の維持など安全性の向上を図るため、鉄道施設の安全対策事業の促進を図ります。

(2) バス含む地域公共交通の方針

①地域公共交通計画の策定・推進

地域の移動手段を確保するため、地域公共交通のあり方、地域住民・交通事業者・行政の役割を定める地域公共交通計画を策定します。また、地域の実情に応じて、多様な交通手段を検討していきます。

②バス等の移動手段の充実

ノンステップバスの普及及び運行情報システムの整備を引き続き促進します。また、通勤・通学者の利便性など、市民の日常生活に対応した移動手段を検討していきます。

3-3 都市防災の方針

■都市防災の基本的な考え方

安心・安全で持続可能な都市を目指し、激甚化する大規模自然災害への備えなど、都市の強靱化を図るとともに、市民・地域・行政の連携強化による地域防災力の向上を図ります。

このため、都市計画として取り組むべき市街地の防災性の向上、災害リスクへの対応を示していきます。

3-3-1 防災性の向上の方針

① 道の駅の機能強化

国道16号沿いに立地する、道の駅やちよについては、大規模災害時等の広域的な復旧・復興活動拠点となる防災道の駅として、関係機関と連携しながら機能強化を図ります。

② 避難所の充実

災害時の避難所等となる学校教育施設は、校舎、屋内運動場の耐震化が終了していますが、外壁などの非構造部材等も含め、計画的に施設の改善や修繕を実施します。

避難生活等を送るために必要となる、非常用電源をはじめとした設備や、感染症対策としての備品、Wi-Fiなどの通信環境など、整備・充実を図ります。

3-3-2 災害リスクへの対応方針

【地震・火災リスクへの対応】

① 地域地区等による防災対策

商業系の用途地域に指定される防火地域または準防火地域の指定を維持していくとともに、地域の状況などを考慮して、それらの追加指定を検討します。

道路が狭く、木造の住宅等が密集している市街地においては、地区単位で地区計画などの活用を検討し、オープンスペースの確保などの防災機能の向上に努めます。

② ライフライン等の耐震化

八千代市道路舗装維持管理計画及び八千代市橋梁長寿命化修繕計画に基づき、道路や橋梁・横断歩道橋等のライフライン等の耐震性の強化を図ります。

また、避難路に面した危険コンクリートブロック塀等の撤去や1次・2次緊急輸送道路など重要な道路の無電柱化を促進します。

一時避難場所や延焼防止等の機能を担う公園・緑地などの防災機能の強化に努めます。

「八千代市水道施設再構築基本計画」及び「八千代市水道管路施設耐震化計画」に基づき、災害発生時に水道施設の被害を最小限にとどめ、速やかに復旧し、水道の機能確保を図るため、管路の耐震化や施設の計画的な更新、適切な維持管理を実施します。

また、電力やガス、燃料等のライフライン事業者との連携を強化するとともに、施設の耐震性の確保を求めています。

③ 建築物の耐震化

八千代市耐震改修促進計画に基づき、防災拠点施設や緊急輸送道路沿道の建築物等の特定建築物の耐震化の促進及び、住宅（戸建住宅・共同住宅）の耐震性の確保に向けた取り組み

支援を継続します。

【水害・土砂災害リスクへの対応】

④水災害リスクを踏まえた防災まちづくり

水災害リスクを踏まえた防災まちづくりのガイドラインに基づき、災害ハザード情報の充実に努めるとともに、地域ごとに災害リスクの可視化や分析による水災害リスクの評価を行い、当該リスクを軽減又は回避する対策を、総合的・多層的に検討していきます。また、利根川・江戸川流域治水プロジェクトに基づき、ハード・ソフト一体となった事前防災対策を関係機関と連携して推進します。

⑤洪水・浸水・内水対策

集中豪雨等による災害の危険性を少なくするため、雨水排水施設の整備・改修に努めるとともに、一級河川の治水対策を国・県に要請します。

防災ハザードマップの周知を図り、市民に災害に関する意識啓発を図ります。

都市型水害対策として、八千代市雨水排水施設整備指導指針に基づき、貯留施設、浸透施設などの設置の促進及び指導を行います。

⑥土砂災害等への対応

土砂災害の発生及び被害を最小限に抑えるため、急傾斜地崩壊対策整備を県と連携して推進します。また、大規模盛土造成地や土砂災害警戒区域等、市民への情報提供を推進し、土砂災害からの被害軽減を図ります。

災害リスクの高いエリアにおける開発行為の抑制や、防災指針の作成等による防災対策の強化を検討します。

凡例

- 市街化区域
- 地域界
- 駅
- 鉄道
- 都市幹線道路
- 構想路線(都市幹線)
- 広域幹線道路
- 構想道路(広域幹線)
- 緊急輸送道路
- 市街化区域
- 市街化区域(将来)
- 準防火地域
- 防火地域
- 災害発生状況
- 内水被害区域
- 土砂災害特別警戒区域
- 土砂災害警戒区域
- 内水被害箇所
- 土砂災害発生日点
- 土砂災害危険箇所
- 浸水想定区域
- 0.5m未満
- 0.5m～3.0m未満
- 3.0m～5.0m未満
- 5.0m以上
- 八千代市避難場所
- ◆ 一時避難場所
- ★ 広域避難場所



都市防災の方針図

3-4 都市環境形成の方針

■都市環境形成の基本的考え方

人口減少・少子高齢化の進展や、新型コロナ危機を契機とした新しい生活様式等、居住環境の変化を踏まえた、住環境整備のあり方を示すとともに、誰もが利用しやすいユニバーサルデザインのまちづくりを進めることにより、誰もが暮らしやすい良好な居住環境の形成を図ります。また、環境負荷の少ない都市づくりを目指すため、脱炭素社会を目指す取り組みを進めるとともに、環境汚染対策の充実や、下水道、衛生施設等による環境衛生の充実を図ります。

これらの取り組みにより、誰もが快適に暮らせる、安心・安全で持続可能な都市環境の形成を図ります。

3-4-1 快適な暮らしに関する方針

人口減少・少子高齢化や新しい生活様式への対応を踏まえ、良好な居住環境の形成を図るため住環境整備のあり方を示します。

また、障害のあるなしにかかわらず誰もが利用しやすいユニバーサルデザインによるまちづくりを目指します。

(1) 環境変化に対応した住宅の整備方針

人口減少・少子高齢化の進展による住生活の安定の確保と向上の促進のため、本市の特性である都心に近接した豊かな自然を有する環境を活かしながら、市民と行政をはじめ、多様な主体と連携しつつ、誰もがいつまでも住み続けることのできる住環境づくりを目指して、多岐にわたる分野と連携した住宅施策を展開します。

加えて、社会環境の大きな変化や人々の価値観の多様化が進むことが予想されるポストコロナについても考慮し、これからの本市における住宅整備の方針を設定します。

①環境に配慮した住宅の整備促進

住宅の建設・改修にあたっては、長期にわたって良質で安全に住み続けられる長期優良住宅やエネルギー消費性能に配慮した住宅の整備促進を図ります。

②地域特性に即した住宅の誘導と適切な維持管理の促進

地区計画等、地域のまちづくりのルールに沿った住宅の誘導及び維持管理を促進します。また、誘導居住面積水準が、「住生活基本計画（全国計画）」に定められており、本市においても、この水準を目指すため地区計画等の見直しを含めた検討を進めます。

③多様な世帯が安心して住み続けることのできる住環境の実現

子育て世帯、高齢者世帯、障がい者世帯、ポストコロナにおけるライフスタイルやライフステージの変化など、様々な世帯の状況に対応し、誰もが「住み続けられる」住宅・住環境の形成を目指します。

また、住宅（戸建・共同住宅）の耐震性の確保に向けた取り組みを支援します。具体的には、高齢者に対する住宅支援や生活支援、また、住宅確保が困難な世帯に対する公営住宅の提供や民間事業者と連携した賃貸住宅の供給、耐震改修に対する支援、働き方や生活様式の変化

に応じた都市計画制限等の見直しなど、安心して暮らすことのできる住環境づくりを推進します。

④既存住宅ストックの有効活用や土地利用転換の促進

持続可能な地域社会の形成に向けて、空家の有効活用の促進を図ります。また老朽化が進んだ空家については、利活用や市場への流通等による土地利用転換を誘導する事で地域における生活環境の保全や安全性の向上を図ります。

⑤安心、快適に暮らせる地域コミュニティの再生

地域活動に協力して取り組み、地域で支えあいながら暮らすことができるなど、「住んで良かった」と思えるまちの形成を目指します。

具体的には、地域で取り組む防災活動や防犯活動への連携・支援、地域で生活する多様な住人どうしの交流の促進やコミュニティづくりを行います。

⑥自然と地域の魅力を活かした親しみの持てる住環境の創出

八千代市の豊かな自然環境や多様な地域資源を活かし、市民に親しまれ、守っていききたいと思えるような住環境の創出を目指します。

具体的には、市のシンボリック的存在である新川を中心とした豊かな環境の利活用を推進するとともに、バリアフリー化の推進等による市街地における利便性の向上、地域の多様な主体と連携したまちづくりや住教育の推進を行います。

(2) ユニバーサルデザインの方針

ユニバーサル社会実現推進法の公布・施行を背景に、高齢者、障害者等の移動等の円滑化の促進に関する法律(バリアフリー法)が、令和2～3年に相次いで改正され、市内の各施設では、障害のあるなしにかかわらず利用しやすい環境づくりを目指して建設や改修の時期に合わせてバリアフリー化を行うなど、実行できる部分から改修を進めています。

今後は、面的・一体的なバリアフリー化の方針「移動等円滑化促進方針(マスタープラン)」の策定を検討し、高齢者、障害者、妊産婦等が、自立した日常生活及び社会生活を確保するため、公共交通機関やささまざまな施設を不便なく利用できる「バリアフリー」、「ユニバーサルデザイン」のまちづくりを目指します。

3-4-2 環境負荷の少ない都市づくりの方針

本市は2050年までに二酸化炭素排出量実質ゼロを目指す「ゼロカーボンシティ」を令和2年(2020年)に宣言しており、環境負荷の少ない都市づくりを目指します。また、環境汚染対策の充実や下水道、ごみ、し尿等の処理施設の適正な維持管理等による、環境衛生の充実を図ります。

(1) 脱炭素社会を目指した都市づくりの方針

持続可能な脱炭素型社会の構築に向け、地域特性に応じたまちの機能の集約によるエネルギー効率の高いまちづくり、歩きやすい道路等の環境整備、エネルギー消費の少ない建築物

の普及を進めます。

併せて環境負荷の少ない公共交通機関の利用促進や、二酸化炭素の吸収源としての緑の利活用のため自然の働きを活かしたまちづくりを推進するなど、脱炭素社会を目指した様々な取り組みを進めます。

①地球温暖化防止対策の総合的推進

ゼロカーボンシティ宣言に基づき、市域の温室効果ガスの排出削減を確実に進めるために、「八千代市地球温暖化対策実行計画（区域施策編）」に基づく取り組みを進めます。また、国や県が取り組む省エネルギー対策などの啓発キャンペーンに協力し、地球温暖化防止活動の推進を図ります。

②再生可能エネルギー等の活用

太陽光や太陽熱などの再生可能エネルギーや、廃棄物由来のバイオマス資源などの都市の未利用エネルギー、次世代エネルギーとしての活用が期待される水素エネルギーの導入を推進すると同時に、災害対応等を想定した自立分散エネルギー供給システムの整備を進め、これらのエネルギーの活用を促進します。

③脱炭素型建築物の普及促進

環境負荷の低減に対応するため、省エネルギー性能を有した環境に配慮した建築物の普及に努めます。建物・設備の省エネルギー化の取り組みを通じて、エネルギー消費が正味ゼロまたはマイナスになるZ E H（ネット・ゼロ・エネルギー・ハウス）やZ E B（ネット・ゼロ・エネルギー・ビルディング）の普及に努めます。

④環境にやさしいまち・交通への転換

歩きやすい道路等の環境整備、電気自動車などの環境に配慮した自動車の導入、公共交通機関など環境負荷の小さい交通手段の利用促進などにより、温室効果ガスの排出を低減するまちを目指します。

（２）生活環境保全の方針

千葉県などと連携し、水質、大気など各種環境状況の把握に努め、生活環境の保全に必要な指導や対策を実施するとともに、不法投棄のパトロールや監視カメラの設置などによる監視の強化により、早期対応・未然防止を図ります。

①道路沿道環境

ア. 主要幹線道路沿道における環境対策

主要幹線道路に面する市街地においては、今後とも通過交通により沿道の居住環境が損なわれないための配慮が必要です。

このため、市街地内の主要幹線道路の整備にあたっては、計画的な土地利用により沿道施設の立地を誘導するなど、背後に位置する住宅の居住環境の保全に努めます。

また、交通量の多い国道16号や国道296号など幹線道路において騒音・振動の状況を

調査し、必要に応じて千葉県公安委員会に道路交通法による措置等を要請します。

イ. 市街地内交通量の削減

幹線道路の交通量の増加に伴い、住宅地内の生活道路に通過車両が進入するなど、市民生活の安全性の確保などが大きな課題となっています。

都市計画道路を計画的に整備することによって、体系的な道路ネットワークの形成に努め、また、交通管理者と協議し、交通規制を含めた市街地内、特に住宅市街地内の通過交通の削減対策を検討します。

②工場などの環境保全対策

本市の主要な工業施設は3つの工業団地に集約されています。環境保全の基本となる大気、水質などの環境状況の把握に努め、事業場との協定などを通じて、公害の未然防止を図ります。また、既存の緩衝緑地の保全を促進するとともに、新規の開発時には緑化協定等を締結し、緩衝緑地や接道部へ植栽を指導するなど、周辺環境の保全に努めます。

③大気汚染の移動発生源対策

市民・事業者に対して、自動車の利用の自粛、自転車利用促進などの協力、低公害・低燃費車への転換やエコドライブの徹底などを促します。

また市では、電気自動車等を公用車に率先導入するとともに、市民・事業者への普及を促進します。

(3) 下水道等の方針

公共下水道、污水施設、雨水施設について、計画的な管渠整備及び既存施設の改築更新を進めるなど、快適で安心した生活を守ります。

①公共下水道

公共下水道事業の健全経営を図るため、八千代市公共下水道事業経営戦略に基づき、投資の合理化を進めるとともに、経費節減や業務の効率化を進めます。

また、下水道ストックマネジメント計画を推進し、計画的かつ効率的に、老朽化した下水道施設の改築更新を進めます。

②污水施設

八千代市污水適正処理構想に基づき、衛生環境の向上や水質汚濁の防止を図るため、公共下水道計画区域内の住宅地（主に市街化区域）においては、公共下水道の整備を進め、公共下水道計画区域外（主に市街化調整区域）については、合併浄化槽の設置を推進し、印旛放水路や河川、農業用水の水質保全に努めます。

③雨水施設

都市化の進展に伴う雨水流出量の増加や集中豪雨による浸水被害等を防止するため、管渠などの雨水施設の整備を進めます。

また、住宅等の整備に合わせた、雨水浸透柵、浸透管の設置の推進を図ります。

(4) 衛生施設の方針

ごみ処理施設、し尿処理施設について、安全かつ安定した処理体制を維持するとともに、適正な施設整備を行い、衛生的な生活環境を確保します。

①ごみ処理施設

ごみ処理施設を適正に運営・維持管理し、ごみの減量化や資源化を推進し、適正な処理に努めます。

一般廃棄物処理施設整備基本構想及び八千代市一般廃棄物処理施設整備に関する方針に基づき、計画的にごみ処理施設の施設整備を推進します。

②し尿処理施設

沈殿槽や受入槽等の定期的な清掃、放流水の水質調査や焼却炉の排出ガス調査等を行い、適正な管理運営に努めます。

一般廃棄物処理施設整備基本構想及び八千代市一般廃棄物処理施設整備に関する方針に基づき、施設の老朽化に対応するため、定期的な検査・補修を行い適正な管理運営を行います。また、下水道を含む汚水処理の持続性の確保に向け、し尿処理施設等の整備方針や、し尿等の処理の広域化・共同化について検討し、適正なし尿等の処理に努めます。

3-5 緑と景観の方針

■緑と景観の基本的な考え方

快適に暮らせる、自然と調和した都市づくりを実現するため、公園・緑地の整備・管理を進めるとともに、新川を中心としたふれあいネットワーク軸や谷津・里山など自然系緑地の保全・整備、河川の整備を推進します。

また、計画的な市街地景観の形成、緑化の推進や自然景観の保全を推進し、良好な都市景観の形成を図ります。

3-5-1 緑と水の方針

(1) 公園・緑地の整備・管理方針

公園緑地の整備については、八千代市緑の基本計画に基づき、その規模や種別に応じて整備を図ります。

①都市基幹公園・広域公園

ア. 都市基幹公園の整備

市民の休息、散歩、運動など総合的な利用に供する総合公園である村上緑地公園は、役割や維持管理のあり方などについて検討し、施設の充実を図ります。

スポーツ・レクリエーション活動に供する運動公園である八千代総合運動公園については、施設の充実とその維持管理を図るとともに、広域公園との一体的な利用を図ります。

イ. 広域公園の整備促進

本計画で広域緑の拠点として位置づけられる、県立八千代広域公園は、新川の流れと連続する斜面樹林による郷土景観と一体化した市民の憩いやスポーツ・レクリエーション活動の場としての、需要にこたえる施設整備を県に要請していきます。

②住区基幹公園

生活に密着した身近な公園・住区基幹公園に位置付けられる街区公園・近隣公園・地区公園については、子どもや高齢者、障害者の利用に配慮したユニバーサルデザインの導入を推進するとともに、整備・改修を図ります。

このうち、街区公園は、地域住民の身近な憩いの場となるよう地域住民と協働し、整備及び維持管理に努めるとともに、公園不足地域においては、開発行為に合わせた公園の確保や他の施設の有効活用、市民緑地認定制度の活用などにより、機能の補完に努めます。

③市民の森・都市緑地等

市民の憩いの場である市街地内の市民の森等の永続的な土地の確保に努めます。

都市緑地や環境保全林や保存樹木等の市街地内の樹林の保護など、それぞれの機能の維持・充実に努めます。

④公園・緑地の管理方針

公園パトロールや遊具・施設点検、既存施設の改修を適宜行い、安全かつ適切に公園・緑

地の機能を維持します。

環境美化ボランティア制度による市民との協働管理を進めるとともに、指定管理者制度を活用するなど民間活力を活かし、公園の魅力を高める取り組みを推進します。

街区公園については、予防保全型管理を図り、既存公園の有効活用及び整備費の削減、安全確保を重視した公園のリニューアルや、老木化や大木化した公園などの樹木の計画的な維持・再生について検討します。

(2) 自然系緑地の保全・整備方針

自然系緑地の保全・整備方針については、八千代市緑の基本計画及び八千代市第3次環境保全計画等に基づき、保全・整備を図ります。

①ふれあいネットワーク軸

新川、桑納川周辺は、水と緑の骨格とし、本市南北を結ぶ主要なグリーンインフラとして位置付け、川沿いの遊歩道と、各所に配置する拠点施設とのネットワーク化を目指します。また、交流人口の増加に向け、新川千本桜や周辺の観光資源を活用するとともに、道の駅やちよの集客力向上に努めます。また、併せて施設間の移動手段について検討します。広域的には、印旛沼流域の市町及び千葉県と連携し、新川周辺の活性化に取り組みます。

小河川については、市内の重要なエコロジカルネットワークとなることから、自然性を重視した多自然川づくりに努め、また、維持管理にあたっては市民及び市民団体による活動を支援します。

②谷津・里山

市内の谷津・里山については、緑の基本計画及び八千代市第3次環境保全計画に基づき、市民、土地所有者、事業者、市が協働して保全・再生する事業を進めるとともに、谷津・里山の持つ多面的な機能や価値を活用する事業を実施します。

また、市内に残る希少な生物の生育場所である、ほたるの里等を環境学習の場として活用を図ります。

自然環境学習など身近な自然とふれあう活動を通じ、生物多様性の重要性、自然保護意識の高揚を図ります。

③農地・生産緑地地区

ア.郊外の農地

八千代市第2次農業振興計画をはじめとする農業政策に基づいて、農地の保全、耕作放棄地の増加抑制、担い手への農地集積、良好な景観形成の保持を図ります。

また、自然環境の保全、農業用廃棄物の適正な処理や循環を図るなど、環境への負荷を低減し、新鮮で安全な農産物供給を向上させて、農業の長期的な継続・発展を図ります。

農業生産者と都市住民との交流を促進するため、八千代ふるさとステーション及びやちよ農業交流センターの施設の在り方を見直し、機能強化を図るとともに有効活用に努めます。

斜面樹林と水田により形成される田園風景や集落地景観を保全し、美しい農村景観の形成に努めます。

イ.生産緑地地区

生産緑地地区については、農業と調和した良好な都市環境の形成に資するよう、農業従事者の意向を踏まえつつ、今後とも継続的な保全が図られるよう、特定生産緑地の指定を促進するとともに、柔軟な運用に努めます。

また、農産物等直売所など都市農業に親しむ空間づくりや、都市住民が農業を体験・実践できる場として活用するなど、都市農業の新たな展開を図る場として、法や制度改正の動向を踏まえつつ活用の仕組みづくりを検討します。

(3) 河川の整備方針

①河川の整備・維持管理の推進

本市の主要な河川としては、一級河川として新川（印旛放水路）、神崎川、桑納川、石神川、勝田川の5河川があります。河川の氾濫による災害を未然に防止するため、これら一級河川の治水対策を国・県に要請します。

また、勝田川の溢水対策として、千葉市・佐倉市・四街道市・八千代市の4市で設立した勝田川改修協議会により河川改修を行います。

また、準用河川である高野川や花輪川の改修や維持管理を図ります。

②河川の観光資源としての活用

新川及びその周辺については、水と緑豊かな原風景を活かしつつ、点在する各種施設の有機的な連携や近隣自治体との地域間連携等を図りながら、本市の重要な観光資源となるよう整備・活用を推進します。

3-5-2 都市景観形成の方針

良好な市街地景観の形成と市民・企業・行政が一体となった緑化の推進及び自然景観の保全を推進し、八千代市らしい都市景観の形成を図ります。

①市街地景観の形成

公共施設のデザインの工夫等による景観形成を図るとともに、地区計画制度の活用や屋外広告物表示・設置の適正化の推進により、良好な市街地景観の形成を図ります。

②緑化の推進

市民・企業・行政が一体となって都市緑化を推進します。

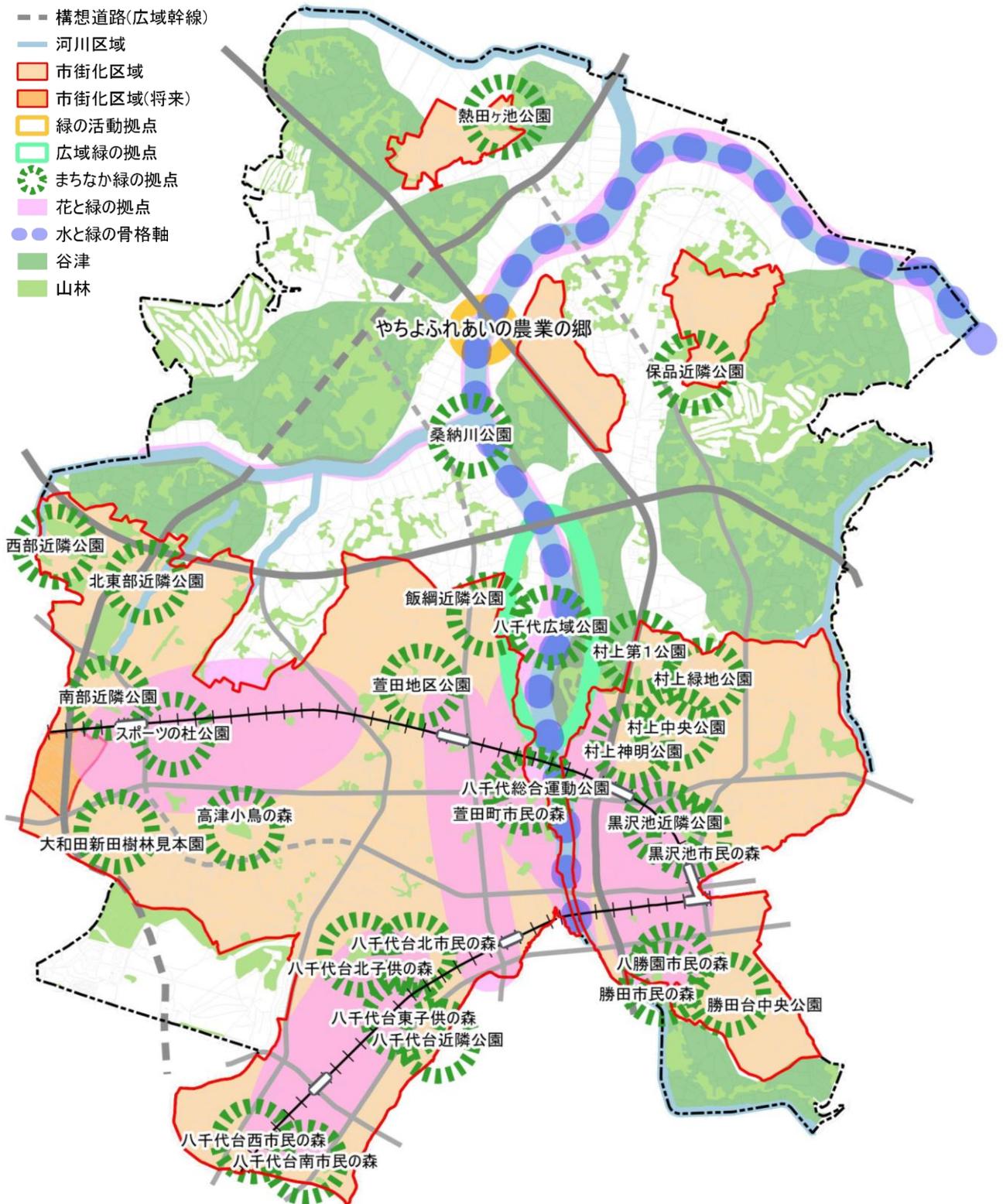
八千代市の魅力を高めるため、市の花「バラ」及び市の木「ツツジ」、新川千本桜などによる花のまちづくり、緑地・緑化協定の締結による住宅地・商業地・工業地の緑化の推進、道路・河川・学校などの公共施設への植栽の推進を図ります。

特に、緑の基本計画で緑化重点地区に位置付けられた、新川周辺、桑納川周辺、八千代台周辺、勝田台・村上周辺、高津・緑が丘周辺の各地区については、地区の状況に応じて緑化を重点的に進めます。このうち、京成バラ園については、バラのまちを象徴する観光資源として、連携の強化を図ります。

③自然景観保全の方針

自然環境保全ゾーンを中心に、河川、水田や畑、樹林地が広がるほか、谷津・里山などの多くの自然景観が残されており、その保全・活用に努めます。

- 市街化区域
- 地域界
- 駅
- 国道
- ++ 鉄道
- 都市幹線道路
- 構想路線(都市幹線)
- 広域幹線道路
- 構想道路(広域幹線)
- 河川区域
- 市街化区域
- 市街化区域(将来)
- 緑の活動拠点
- 広域緑の拠点
- まちなか緑の拠点
- 花と緑の拠点
- 水と緑の骨格軸
- 谷津
- 山林



緑と景観の方針図