

## 印旛広域都市圏

### 都市計画区域の整備、開発及び保全の方針の変更（千葉県決定）

印旛広域都市圏都市計画区域の整備、開発及び保全の方針を次のとおり変更する。

なお、印旛広域都市圏には、印西都市計画区域、成田都市計画区域、佐倉都市計画区域、四街道都市計画区域、下総大栄都市計画区域、八街都市計画区域が含まれる。

## 都市計画区域の整備、開発及び保全の方針変更理由書

### 変更理由

令和3年度の都市計画基礎調査の結果等に基づき、将来人口の見通しや土地利用、都市施設の整備など社会経済状況の変化、さらに、「都市計画見直しの基本方針」の「都市計画見直しの基本的な考え方」等を踏まえ、都市計画の目標、目標年次等に関連する変更を行うものである。

また、広域幹線道路の整備進展や生活・経済圏の拡大、自然災害の激甚化・頻発化など、県を取り巻く状況の変化に対応していくためには、広域的な枠組み（圏域）による都市計画を推進していくことが必要となっており、印西都市計画区域外5都市計画区域を印旛広域都市圏に位置付け、都市の将来像を明確にするとともに、都市計画の基本的な方向性を示すものとして、印旛広域都市圏都市計画区域の整備、開発及び保全の方針として策定するものである。

新	旧
<p style="text-align: center;"><u>印旛広域都市圏</u></p> <p>都市計画区域の整備、開発及び保全の方針</p> <p style="text-align: center;">〔  <u>印西都市計画区域の整備、開発及び保全の方針</u>  <u>成田都市計画区域の整備、開発及び保全の方針</u>  <u>佐倉都市計画区域の整備、開発及び保全の方針</u>  <u>四街道都市計画区域の整備、開発及び保全の方針</u>  <u>下総大栄都市計画区域の整備、開発及び保全の方針</u>  <u>八街都市計画区域の整備、開発及び保全の方針</u>          〕</p> <p style="text-align: right;">令和 年 月 日</p> <p style="text-align: right;">千葉県</p>	<p style="text-align: center;"><u>●●都市計画</u></p> <p>都市計画区域の整備、開発及び保全の方針</p> <p style="text-align: right;">千葉県</p>

新	旧
<p>印旛広域都市圏 都市計画区域の整備、開発及び保全の方針の変更</p> <p>印旛広域都市圏都市計画区域の整備、開発及び保全の方針を次のとおり変更する。 なお、印旛広域都市圏には、印西都市計画区域、成田都市計画区域、佐倉都市計画区域、<u>四街道都市計画区域</u>、<u>下総大栄都市計画区域</u>、<u>八街都市計画区域</u>が含まれる。</p>	<p>●●<u>都市計画都市計画区域</u>の整備、開発及び保全の方針の変更</p> <p><u>都市計画都市計画区域</u>の整備、開発及び保全の方針を次のように変更する。</p>

広域都市計画マスタープラン（印旛広域都市圏）

目次

§ 1 広域都市圏の都市づくりの目標

1 本県の都市づくりの基本理念・・・・・・・・・・・・・・・・・・ 1

(1) 基本理念・・・・・・・・・・・・・・・・・・ 1

(2) 広域都市圏の必要性・・・・・・・・・・・・・・・・・・ 2

(3) 広域都市圏の設定・・・・・・・・・・・・・・・・・・ 2

(4) 広域都市計画マスタープランの構成・・・・・・・・・・ 4

(5) 空港周辺地域の基本理念・・・・・・・・・・・・・・・・ 4

2 本広域都市圏の都市計画の目標・・・・・・・・・・・・・・・・ 6

(1) 本マスタープランの対象範囲・・・・・・・・・・・・ 6

(2) 目標年次・・・・・・・・・・・・・・・・・・ 6

(3) 現状と課題・・・・・・・・・・・・・・・・・・ 7

(4) 都市計画の目標・・・・・・・・・・・・・・・・・・ 9

3 区域区分の決定の有無及び区域区分を定める際の方針・・・・・・・・ 11

(1) 区域区分の決定の有無・・・・・・・・・・・・・・・・ 11

(2) 区域区分の方針・・・・・・・・・・・・・・・・・・ 13

4 本広域都市圏の主要な都市計画の決定の方針・・・・・・・・・・ 15

(1) 都市づくりの基本方針・・・・・・・・・・・・・・・・ 15

(2) 土地利用に関する主要な都市計画の決定の方針・・・・ 17

(3) 都市施設の整備に関する主要な都市計画の決定の方針・・ 18

(4) 市街地開発事業に関する主要な都市計画の決定の方針・・ 19

(5) 自然的環境の整備又は保全に関する都市計画の決定の方針・・ 20

§ 2 各都市計画区域の都市づくりの目標

【印西都市計画区域】・・・・・・・・・・・・・・・・・・ 21

1 都市計画の目標・・・・・・・・・・・・・・・・・・ 21

(1) 本区域の基本理念・・・・・・・・・・・・・・・・・・ 21

(2) 地域毎の市街地像・・・・・・・・・・・・・・・・・・ 24

2 主要な都市計画の決定の方針・・・・・・・・・・・・・・・・・・ 28

(1) 都市づくりの基本方針・・・・・・・・・・・・・・・・ 28

(2) 土地利用に関する主要な都市計画の決定の方針・・・・ 29

(3) 都市施設の整備に関する主要な都市計画の決定の方針・・ 33

(4) 市街地開発事業に関する主要な都市計画の決定の方針・・ 38

(5) 自然的環境の整備又は保全に関する都市計画の決定の方針・・ 38

【成田都市計画区域】・・・・・・・・・・・・・・・・・・ 42

1 都市計画の目標・・・・・・・・・・・・・・・・・・ 42

(1) 本区域の基本理念・・・・・・・・・・・・・・・・・・ 42

●印西都市計画区域の整備、開発及び保全の方針

1. 都市計画の目標・・・・・・・・・・・・・・・・・・ 21

1) 都市づくりの基本理念・・・・・・・・・・・・・・・・ 21

2) 地域毎の市街地像・・・・・・・・・・・・・・・・・・ 24

2. 区域区分の決定の有無及び区域区分を定める際のの方針・・・・ 27

1) 区域区分の決定の有無・・・・・・・・・・・・・・・・ 27

2) 区域区分の方針・・・・・・・・・・・・・・・・・・ 27

3. 主要な都市計画の決定の方針・・・・・・・・・・・・・・・・ 28

1) 都市づくりの基本方針・・・・・・・・・・・・・・・・ 28

2) 土地利用に関する主要な都市計画の決定の方針・・・・ 29

3) 都市施設の整備に関する主要な都市計画の決定の方針・・ 33

4) 市街地開発事業に関する主要な都市計画の決定の方針・・ 38

5) 自然的環境の整備又は保全に関する主要な都市計画の決定の方針・・ 38

●成田都市計画区域の整備、開発及び保全の方針

1. 都市計画の目標・・・・・・・・・・・・・・・・・・ 42

1) 都市づくりの基本理念・・・・・・・・・・・・・・・・ 42



新	旧
(2) 地域毎の市街地像	2) 地域毎の市街地像
2. 主要な都市計画の決定の方針	2. 区域区分の決定の有無及び区域区分を定める際の方針
(1) 都市づくりの基本方針	1. 区域区分の決定の有無
(2) 土地利用に関する主要な都市計画の決定の方針	3. 主要な都市計画の決定の方針
(3) 都市施設の整備に関する主要な都市計画の決定の方針	1) 都市づくりの基本方針
(4) 自然的環境の整備又は保全に関する都市計画の決定の方針	2) 土地利用に関する主要な都市計画の決定の方針
【八街都市計画区域】	4) 都市施設の整備に関する主要な都市計画の決定の方針
1 都市計画の目標	4) 自然的環境の整備又は保全に関する主要な都市計画の決定の方針
(1) 本区域の基本理念	●八街都市計画区域の整備、開発及び保全の方針
(2) 地域毎の市街地像	1. 都市計画の目標
2. 主要な都市計画の決定の方針	1) 都市づくりの基本理念
(1) 都市づくりの基本方針	2) 地域毎の市街地像
(2) 土地利用に関する主要な都市計画の決定の方針	2. 区域区分の決定の有無及び区域区分を定める際の方針
(3) 都市施設の整備に関する主要な都市計画の決定の方針	1) 区域区分の決定の有無
(4) 市街地開発事業に関する主要な都市計画の決定の方針	3. 主要な都市計画の決定の方針
(5) 自然的環境の整備又は保全に関する都市計画の決定の方針	1) 都市づくりの基本方針

**S 1 広域都市圏の都市づくりの目標**

**1 本県の都市づくりの基本理念**

**(1) 基本理念**

これまで本県では、人口の増加と産業の発展に伴う市街化の圧力に対し、都市計画による土地利用の整序や計画的な道路・公園・下水道等の都市基盤施設の整備による市街地開発を推進することで、産業や居住、レクリエーション等の都市機能を適切に誘導し、地域の発展に資するまちづくりを進めてきた。

しかしながら、人口については、令和2年をピークに総人口が年々減少するとともに急速な少子高齢化の進展が見込まれ、社会インフラの維持が課題となることが想定される一方、産業については、企業立地の受け皿となる産業用地は不足している状況となっているなど、都市計画は、大きな転換期を迎えている。

また、頻発化・激甚化する風水害・土砂災害や大規模地震、SDGsの推進、新型コロナウイルス感染症の感染拡大を契機とした新たなライフスタイルへの対応が必要となっている。

さらに、県民の生活圏、経済活動の拡大や、高速道路網、成田国際空港（以下「成田空港」という。）、港湾などの社会インフラが充実するなど、大きく変化している社会経済情勢に対応していくためには、都市計画においても、市町村の枠を超えた広域的な視点が求められている。

このため、今後の都市づくりにおいては、下記の基本理念に基づき、農林漁業との健全な調和を図りつつ、頻発化・激甚化する自然災害にも対応し、居住と都市機能の合理的な土地利用の規制・誘導と産業の受け皿の効率的な創出を目指すものとする。

**①広域的な視点に立ったマスタープランの策定**

生活圏、経済活動の拡大への対応や、広域幹線道路、公共交通などの社会インフラの効果的な活用を目指し、市町村の枠を超えた広域的なマスタープランにより拠点やネットワークを位置付け、合理的な土地利用の規制・誘導を図る。

**②人口減少に対応したコンパクトで効率的な都市構造への転換**

人口減少にも対応できる持続可能な都市経営・環境負荷の低減を目指し、公共交通等と連携したコンパクトな都市構造を構築する。

**③社会インフラ等を活用した多様な産業の受け皿の創出による地域振興**

成田空港の拡張事業や広域幹線道路の整備進展等による社会インフラの整備効果の最大化を目指し、農林漁業との調和や土地の合理的な規制・誘導を踏まえた産業の受け皿づくりや、鉄道駅周辺などの中心市街地等への新たな業務・研究機能の誘導により、地域の振興を図る。

**④頻発化・激甚化する自然災害への対応**

頻発化・激甚化する自然災害に対応するため、災害に強い安全な都市づくりに向けた土地利用の規制・誘導や市街地整備を図る。

**⑤ 自然的環境の保全と質の高い生活環境の整備**

森林・農地・公園等は、良好な自然的環境や景観の形成のみならず、防災・減災、カーボンニュートラルの実現、ウォーカーフレンドな生活環境の形成など多面的な機能を有することから、その整備・保全と活用を図る。

**(2) 広域都市圏の必要性**

広域幹線道路の整備進展や生活・経済圏の拡大、自然災害の頻発化・激甚化など、県を取り巻く状況の変化に対応していくためには、広域的な視点に立つて都市計画を推進していくことが必要となっている。

そこで、都市計画区域を超えた広域的な枠組みとして広域都市圏を設定し、広域都市圏ごとに「広域都市計画マスタープラン」を定め、広域的な視点から、都市づくりの方向性や方針を示すとともに、道路ネットワークや都市機能の集積を図る拠点等を明らかにするものとする。

**(3) 広域都市圏の設定**

広域都市圏は、県内の土地利用の状況及び見通し、地形等の自然条件、日常生活圏等を勘案し、県総合計画を踏まえた6圏域を設定する。

広域都市圏には、線引き都市計画区域、非線引き都市計画区域のほか、都市計画区域外の市町も含むものとし、各圏域に含まれる市町村は下表のとおりとする。

広域都市圏においては、新たな産業・地域づくりを推進することにより、本県経済をけん引していくことが期待される地域を「広域拠点」として位置付けるとともに、千葉駅周辺を中心として、高次都市機能や広域交通機能の集積を図るエリアを「中核拠点」、駅周辺など必要な都市機能の集積を図るエリアを「地域拠点」として位置付け、道路・交通ネットワークと連携し、土地の合理的な高度利用や都市機能の更新を図るものとする。

**表 広域都市圏に含まれる市町村**

広域都市圏	広域都市圏に含まれる市町村
東葛・湾岸	千葉市、市川市、船橋市、松戸市、野田市、習志野市、柏市、
広域都市圏	流山市、八千代市、我孫子市、鎌ケ谷市、浦安市
印旛	成田市、佐倉市、四街道市、八街市、印西市、白井市、富里市、
広域都市圏	酒々井町、栄町
香取・東総	銚子市、旭市、匝瑳市、香取市、神崎町、多古町、東庄町
広域都市圏	
九十九里	茂原市、東金市、山武市、大網白里市、九十九里町、芝山町、
広域都市圏	横芝光町、一宮町、睦沢町、長生村、白子町、長柄町、長南町
南房総・外房	館山市、勝浦市、鴨川市、南房総市、いすみ市、大多喜町、
広域都市圏	御宿町、鋸南町
内房	木更津市、市原市、君津市、富津市、袖ヶ浦市
広域都市圏	



**(4) 広域都市計画マスタープランの構成**

広域都市計画マスタープランは、広域都市圏ごと、都市計画区域外を含む県全域について定める。  
 このうち、指定都市を除く都市計画区域においては、都市計画法第6条の2に規定する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）として定め、広域都市計画マスタープランは、指定都市の都市計画区域マスタープランや都市計画区域外のまちづくりと連携するものとする。

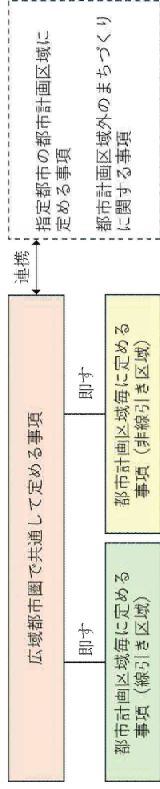


図 広域都市計画マスタープラン構成図

**(5) 空港周辺地域の基本理念**

日本の空の表玄関であり、日本最大の貿易港である成田空港は、我が国の国際競争力強化を図る上で重要な拠点となっている。成田空港では、年間発着枠 50 万回化に向けて、第 3 滑走路の供用開始等、「第二の開港」とも言うべき拡張事業が進められるなど、極めて重要なタイミングを迎えている。この拡張事業により、旅客数、貨物取扱量、空港内従業員数の大幅な増加が見込まれていることから、これらの効果を最大化し、空港周辺地域はもとより、県内全域へと波及させていくことで、県全体の発展につながるよう取組を進めていく必要がある。  
 このため、成田空港の拡張事業等に伴う波及効果の最大化を目指すものとする。

**●世界をリードする空港都市圏の形成**

日本から世界への玄関口であり、日本最大の貿易港でもある成田空港の周辺地域においては、空港から至近の高アクセス性や立地のポテンシャルを最大限に生かし、空港を核とした国際的な産業拠点の形成や、空港と周辺地域が有機的に連携した産業・居住・観光拠点の形成を図る。

また、「SORATO NRT エアポートシテイ構想」（以下「エアポートシテイ構想」という。）に基づき、5つのエアゾーンを中心として、地域の特徴を生かしたまちづくりを進め、それらが連動して世界をリードする空港都市圏の形成を目指す。

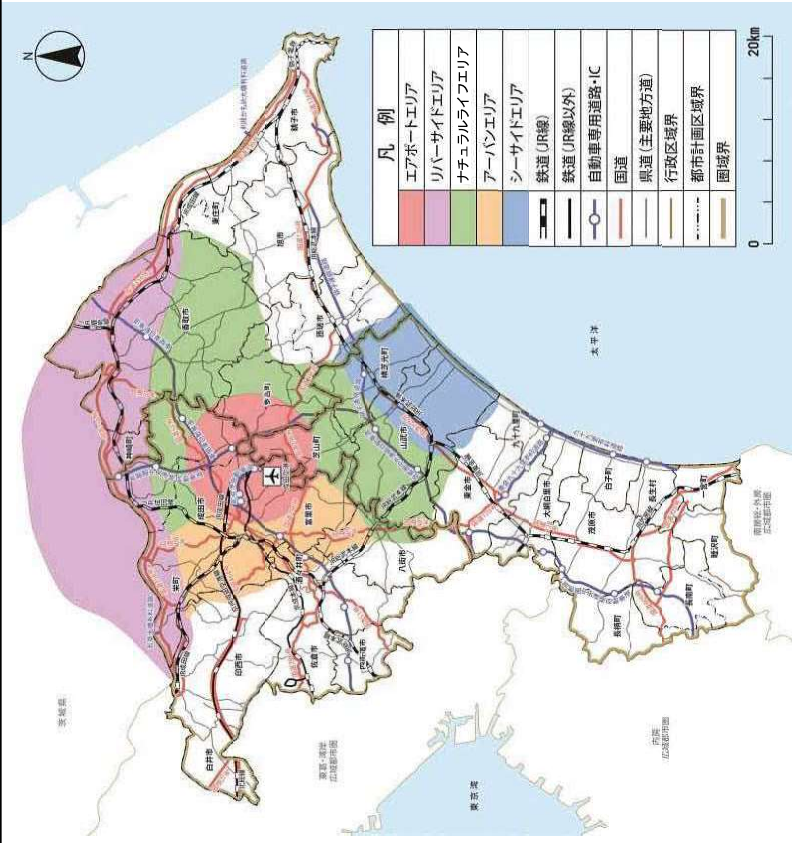


図 エアポートシティ構想におけるゾーニング

エアポート エリア	新しい成田空港を中心とする エアポートシティのコア	空港至近の立地特性を生かし、国際 産業・物流拠点として整備。高アク セス性を武器に、先端産業・人材・ 研究機関の集積を進める。
リバースайд エリア	歴史的な水運文化と醸造文化を 生かした産業・生活拠点	佐原の街並み、香取神宮、水辺の風 景、醸造文化などの歴史的な地域資 源を生かし、観光・交流・農業が共 存するエリアを実現。

ナチュララライフ エリア	自然と調和したエコロジカルな暮らしを実現する生活拠点	豊かな農産物と地域文化を軸に、自然と調和した健康でゆとりある暮らしを実現し、子育て環境にも恵まれた生活拠点を形成。
アーバン エリア	市街地再生と文化的資源の調和を目指す新たな経済交流拠点を	成田山新勝寺や既存商業地・住宅地などの地域資源を基盤に、都市機能の再編と観光・アクティビティ資源の融合を図る。
シーサイド エリア	海辺・水辺の文化を生かした新たな観光の推進拠点を	日本を代表する砂浜海岸である九十九里浜の景観や地域資源を生かすとともに、世界から注目される誘客施設の整備等、リゾート交流拠点としてブランド化を進める。

2 本広域都市圏の都市計画の目標  
(1) 本マスタープランの対象範囲

本マスタープランの対象範囲は、6つの広域都市圏のうち、印旛広域都市圏に含まれる次の都市計画区域とする。  
印西、成田、佐倉、四街道、下総大栄及び八街都市計画区域

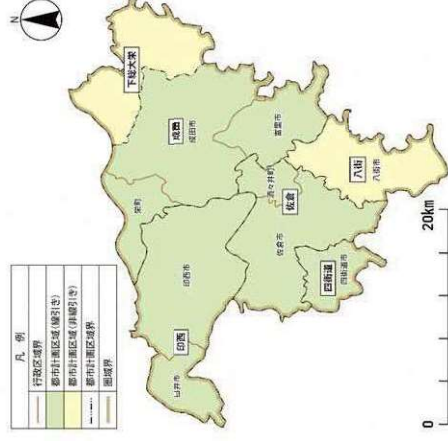


図 マスタープランの対象範囲

(2) 目標年次

本マスタープランの目標年次は、令和17年(2035年)とする。

### (3) 現状と課題

#### 《圏域全体》

本圏域は、鉄道や幹線道路の整備を背景とした東京への通勤圏の拡大とともに、鉄道沿線を中心に住宅地の開発が進んできた地域であり、千葉ニュータウンなど、計画的な整備により商業・業務が集積し良好な居住環境を有する市街地を形成している。

成田空港周辺地域については、今後、成田空港の拡張事業に伴い、空港内で新たに約3万人の雇用創出が見込まれていることから、地域に居住し、地域と空港の持続的な発展を支えるために必要な人材の確保と、地域の経済力を持続的に発展させる空港を生かした産業の発展を両輪とした取組が必要である。

産業面では、成田空港を擁し、空港内は多くの人の就業の場となっているほか、空港周辺や臨空工業団地を中心に、物流関係企業や空港関連産業の集積が進んでいる。また、佐倉工業団地、白井工業団地など、県内有数の内陸工業団地も整備されており、地域経済の拠点として大きな役割を果たしている。

今後、成田空港の拡張事業や首都圏中央連絡自動車道（以下「圏央道」という。）、北千葉道路といった広域的な交通網の整備による更なる利便性の向上が図られ、今後の千葉県を支える地域として期待される。

そこで、広域道路網の整備を見据え、地域ネットワークに貢献する空港周辺道路網の形成を図り、空港の拡張事業の効果を空港周辺の市町に波及させる必要がある。

また、歴史的経緯などにより、地域特性を生かした個性ある地域づくりが進められ、歴史的観光資源が多数存在することから、このような地域資源を生かし、地域の活性化につなげていくことも重要である。

災害に関しては、近年、自然災害が頻発化・激甚化するなか、「安全」の確保に対する県民の意識が高まっており、地域で安全に暮らせるまちづくりが必要である。

自然的環境に関しては、印旛沼や利根川などの豊かな水資源や平坦な土地に恵まれている。

近年、気候変動への対応や生物多様性の確保など地球規模の課題の解決や、人々のウェルビーイング（人々の満足度）の向上を図るため、グリーンインフラとして多様な機能を有している緑地を都市空間に、より一層確保することが重要となっている。

緑地の保全及び緑化は、公共空間はもとより、商業施設、工場敷地など、都市空間全体において推進することが重要であり、緑のネットワークを形成することで、さらによりその効果を高めることが期待できる。

#### 《居住》

本圏域は、県人口の11%に当たる約72万人が居住する地域となっている。

今後、人口は、印西市については当面増加が見込まれているが、圏域全体としては、今後減少していくものと予測されている。

将来的な人口減少や少子高齢化に対応するため、本圏域の広域的な連携を担う鉄道各線や高速バス、北千葉道路や国道51号などの道路・交通ネットワークと連携した、コンパクトなまちづくりが必要である。

また、コンパクトなまちづくりに合わせて、地域公共交通の維持・確保に向けた交通の再編やモード転換が必要であるとともに、自動運転等の新技術や新たなモビリティに対応した都市施設のあり方についても、一体となって検討することが必要である。

市街地について見ると、鉄道や幹線道路の整備を背景として東京への通勤圏が拡大し、鉄道沿線を中心に住宅地の開発が進んできた地域であり、千葉ニュータウンや成田ニュー

ータウンといった計画的で大規模な市街地をはじめ、もねの里、ユーカーリが丘、目吉台、安食台などの住宅地の整備が行われてきた。

また、成田市を中心とする成田商圏や印西市を中心とする印西商圏が形成され、大型店舗の立地が進むなど、広域的な拠点性を高めている。

今後は、成田空港周辺地域では、空港の拡張事業により新たな雇用創出が見込まれていることから、地域に居住する人のための生活環境やインフラの整備といった、暮らしの拠点となるまちづくりが必要である。

都市づくりの推進にあたっては、新型コロナウイルス感染症拡大を契機とした人々のライフスタイルの変化、都市におけるウェルビーイング向上の要請の高まりへの対応も重要である。

また、持続可能なまちづくりに向け、道路・上下水道等の都市施設について、長期的な視点による適正な配置・整備とともに、老朽化への適切な対応が必要である。

《産業》

本圏域では、成田空港周辺地域において、空港の拡張事業や広域的な幹線道路ネットワークの充実・強化が進み、様々な産業の受け皿となるポテンシャルが高まっている。本圏域には、佐倉工業団地、白井工業団地など、県内有数の内陸工業団地が整備されているほか、千葉ニュータウンでは、北千葉道路沿線を中心に、国内外の世界的企業のデータセンターやマルチテナント型の物流施設群などの立地が進んでいる。

また、インターチェンジ周辺では、首都圏や成田空港と近接する高い交通利便性を生かしたアウトレットなどの大規模商業施設や物流施設の立地が進んでいる。

成田空港周辺地域では、成田空港第3消走路の新設などを含む拡張事業の効果を、地域振興に結び付けるとともに、周辺地域と空港との共生・共栄を目指し、航空機騒音に配慮しつつ、生活環境の改善や公共施設などの地域整備を進める必要がある。

今後、圏央道をはじめとする道路網の充実・強化も相まって、空港周辺地域は、都心からの利便性や立地環境の優位性が飛躍的に高まることから、人・モノ・財の流れを生み出す広域的な幹線道路ネットワークの整備を促進するとともに、整備効果を地域に波及させるため、各拠点を結ぶ主要な国道・県道の整備を推進することが必要である。

あわせて、企業誘致の受け皿となる産業用地の創出に向けて、本県経済をけん引していくことが期待される成田空港周辺に加え、高速道路インターチェンジ周辺や主要幹線道路沿線等への産業用地整備を市町と連携しながら推進することが必要である。

また、本圏域には、年間約1,200万人の参詣客が訪れ、県内第2位の観光スポットとなっている成田山新勝寺をはじめ、佐倉城跡、武家屋敷群、県立房総のむらなどの観光資源が数多く存在していることから、既存の観光資源を生かし、地域の活性化につなげていくことも重要である。

《災害》

本圏域は、起伏に富む下総台地や利根川沿いの低地に市街地が形成されており、令和元年房総半島台風等の一連の災害や令和5年台風13号の接近に伴う大雨では、浸水や土砂災害など大きな被害が発生し、東日本大震災では、液状化などの被害も発生している。災害への対応として、救急救命活動や復旧支援活動を支えるため、災害に強い道路ネットワークの整備が必要である。

災害リスクの高い地域については、浸水対策や開発抑制など、地域に即した対策も重要

要である。

また、頻発化・激甚化するゲリラ豪雨などにより、浸水等の都市型水害のリスクが高まっており、多様な主体で連携して対応することが必要である。

#### 《自然的環境》

本圏域は、東京への通勤圏でありながら、水辺・里山などの豊かな自然的環境を有する地域である。台地と低地の境界部には斜面林が帯状に残り、この地域の特徴的な景観を形成している。

手賀沼・印旛沼周辺は、県立印旛手賀自然公園に指定され、自然環境が保全されている。また、住民に身近な自然的環境として、北総花の丘公園、印旛沼公園、四街道総合公園などの都市公園が整備されている。

快適で暮らしやすいまちづくりや地域の魅力向上のため、潤いと安らぎをもたらず緑地や水辺空間の保全、都市公園の整備等による緑の創出を推進することが重要である。

#### (4) 都市計画の目標

##### 《圏域全体》

成田空港周辺については、広域拠点として、「第二の開港」ともいうべき、成田空港の拡張事業や広域的な幹線道路ネットワークの整備進展等を生かし、国家戦略特区制度等を活用しながら、成田空港周辺のまちづくりや空港を核とした国際的な産業拠点の形成を進める。あわせて、成田空港の拡張事業等による地域での雇用増の受け皿として必要な居住の場の創出を図る。

社会インフラ等を活用した多様な産業の受け皿の創出に向けては、各種道路整備の進展の効果を生かして、企業誘致の受け皿となる新たな産業用地の創出を図る。

圏央道の県内唯一の未開通区間である大栄・横芝間の開通による圏央道と東京湾アークライン（以下「アークライン」という。）が一体となった広域的な幹線道路ネットワーク形成の効果を最大限活用し、生産性の向上、企業立地の促進及び防災力の強化等を図る。

あわせて、北千葉道路や、圏央道のインターチェンジへのアクセス道路である県道成田小見川鹿島港線、県道成田松尾線など成田空港周辺における国道・県道の整備、さらには、成田空港及び周辺地域と圏央道と圏央道を結ぶ新たなインターチェンジの実現により、本圏域の交流・連携機能の更なる向上を図る。

頻発化・激甚化する自然災害への対応に向けては、地震や風水害に備えて、平常時・災害時を問わない安定した人・モノの流れを確保するための災害に強い道路ネットワークの整備を進める。

また、台風・豪雨等の頻発化・激甚化を踏まえ、河川管理者等が主体となつて行う治水対策に加え、流域のあらゆる関係者が協働し、流域全体で水害を軽減させる治水対策、「流域治水」への転換を進める。

自然的環境の保全と質の高い生活環境の整備に向けては、地域に愛着を持つことができるよう、良好な景観の形成に取り組みとともに、都市における緑の保全・創出等、自然的環境の保全と再生等に取り組む。

##### 《居住》

コンパクトで効率的な都市構造への転換に向けて、鉄道駅周辺や富里バスターミナル周辺は、地域拠点として都市機能の集積を図る。

成田空港周辺地域では、成田空港の拡張事業に伴う人口増加の受け皿として、各市町それぞれの地域特性を生かした良好な住環境の整備・形成を図るとともに、空港と都市へのアクセス利便性を生かした住環境の整備やまちづくりと一体となった公共交通の実現を図る。

また、国道・県道とともに、佐倉都市計画道路3・4・20号岩富海隣寺線、八街都市計画道路3・4・3号八街神門線など各拠点をつなぐ道路の整備を推進し、利便性の高い道路ネットワークの構築を目指す。

あわせて、自動運転などの新たな交通モードの導入などにも的確に対応し、都市の魅力向上を図る。

市街地内においては、ライフスタイルの変化への対応や都市におけるウェルビーイング向上のため、居心地が良く歩きたくなくなる歩行者中心の空間づくりなど、魅力的な空間形成を図る。

優良な住宅地である既存のニュータウンについては、持続性の確保の検討を図る。

道路・上下水道等の都市施設については、コンパクトな都市構造の構築に即した適正な配置のもと地域の実情に応じた計画的な整備を推進するとともに、適切な維持管理と長寿命化等による持続可能なメンテナンスタンスサイクルの構築を図る。

#### 《産業》

成田空港周辺は、国際航空物流をはじめとして、精密機器関係分野、航空宇宙関係分野、健康医療関係分野、農業関係分野、観光関係分野といった空港の特徴や強みを生かせる産業などを集積し、成田空港を核とする国際的な産業拠点の形成を進めていく。

千葉ニュータウン周辺や既存の工業団地周辺、インターチェンジ周辺や幹線道路沿線では、成田空港の拡張事業や北千葉道路の整備の効果により、多様な産業集積の場としての魅力が高まっていくことから、高付加価値を生み出す企業などの立地誘導を図る。

また、県道成田小見川鹿島港線などの圏央道のインターチェンジなどにアクセスする道路の整備を推進するとともに、圏央道と空港を直接結ぶ道路の整備、成田空港及び周辺地域と圏央道を結ぶ新たなインターチェンジの実現に向けた取組を進める。

観光面では、多くの歴史的資源の活用などにより、国内はもとより、外国人観光客も意識した観光地づくりに取り組む。

#### 《災害》

災害時でも安定した人・モノの流れを確保し、緊急対策活動や物資輸送を円滑に実施できるよう、北千葉道路の整備、国道51号の4車線化の促進など災害に強い道路ネットワークの整備を促進する。

浸水ハザードエリアにおいて新たな市街地整備を行う場合は、安全確保のため地盤の嵩上げや避難路・避難場所の確保等の適切な対策を図る。

都市の緑地については、雨水の貯留・浸透による浸水被害の軽減、急傾斜地等における土砂災害防止など、多面的な機能を有するグリーンインフラとして保全・創出を図る。利根川流域などにおいては、流域治水プロジェクトの主旨に基づき、公共下水道の整備や適正な土地利用の規制・誘導などを進める。

また、大規模災害に備え、被災後、早期に的確な復興を実現するため、各市による事前復興まちづくり計画の策定を促進する。

#### 《自然的環境》

手賀沼・印旛沼や利根川周辺の豊かな水辺空間や都市緑地等については、ゆとりや潤いを与える資源として、保全・活用を図るとともに、環境負荷を抑えたカーボンニュートラルな都市づくりを推進する。グリーンインフラの取組を進めるため、引き続き緑地の保全、都市公園の整備等を推進する。

**3 区域区分の決定の有無及び区域区分を定める際の方針**

**(1) 区域区分の決定の有無**

本圏域に含まれる次の都市計画区域については、都市計画法第7条第1項第一号イに基づき、区域区分を定める。

印西、成田、佐倉及び四街道都市計画区域

上記以外の次の都市計画区域については、首都圏整備法による近郊整備地帯外に位置しており、人口が減少傾向にあり、急激かつ無秩序な市街化の進行は見込まないと判断されることから、区域区分を定めないとする。

下総大柴及び八街都市計画区域

また、区域区分を定めるとした根拠は、以下のとおりである。

首都圏整備法に基づく近郊整備地帯に位置する本広域都市圏に含まれる各区域は、区域区分を定めることが法的に義務付けられており、昭和44年に現行の都市計画法が施行されたことに伴い、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的環境との調和と保全を図るため、区域区分を定めてきた。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た。今後も区域区分を継続する都市計画区域ごとの根拠は以下のとおり。

都市計画区域	区域区分の決定の有無	区域区分の有無の根拠
印西	有	現在、人口、世帯数の増加傾向は続いており、北千葉道路の建設等の広域的な交通体系の整備の進展等により、今後も人口増加が見込まれる。また、少子高齢化、ライフスタイルの多様化に対応した市街地の質的充実と住宅・宅地の供給等の必要性も生じている。このような観点から、無秩序な市街化を抑制しつつ、本区域に残された貴重な緑地等自然環境の整備又は保全に配慮するため、今後とも区域区分を継続する。
成田	有	成田市（旧成田市の区域）においては、昭和44年に現行の都市計画法が施行されたことに伴い、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的環境との調和と保全を図るため、区域区分を定めてきた。

新	旧
<p>その後、昭和52年に栄町、昭和54年に富里市が本市計画区域編入と同時に、区域区分を定めた。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た。</p> <p>平成2年以降、人口増加率はやや落ち着いてきているものの、世帯数の増加傾向は続いている。</p> <p>また、今後は、成田空港の拡張事業に伴う新たな住宅地の需要や企業進出に対応する整備が求められている。さらに、圏央道や北千葉道路などの広域的な交通体系の整備進展や、ライフスタイルの多様化に対応した市街地の質的充実も求められている。</p> <p>一方で、本区域内には、豊かな水や緑に恵まれた自然的環境や優良農地が存在していることから、これらの整備又は保全も必要とされる。</p> <p>このような観点から、無秩序な市街化を防止しつつ、水と緑の環境や田園的環境の保全を図るため、今後とも区域区分を継続する。</p>	
<p>佐倉</p>	<p>有</p> <p>本区域は、東京に近接し早くから鉄道網が整備されるなどの立地条件にあったことから、高度経済成長等の影響を受け、昭和40年代以降急激な人口増加の傾向にあった。</p> <p>現在、人口は減少傾向に転じているが、世帯数の増加傾向は続いており、今後は鉄道駅を中心にまとまった都市構造の維持・強化を進める必要がある。更には、都市に残された貴重な自然的環境と田園環境の整備又は保全に配慮する必要がある。</p> <p>このような観点から、無秩序な市街化の防止と自然・田園環境の保全を図るため、今後とも区域区分を継続する。</p>
<p>四街道</p>	<p>有</p> <p>本区域は、昭和40年代からの都市化の波により、住宅団地の造成が始まり、首都圏のベッドタウンとして人口の増加に伴い、市街地の拡大をもたらした。</p> <p>近年は、人口増加率は小さくなりつつあるが、世帯数の増加傾向は続いていることから、谷津田や台地の斜面林等、都市に残された貴重な緑地等自然的環境の整備又は保全に配慮しつつ、無秩序な市街化を防ぐ必要があるため、今後とも区域区分を継続する。</p>
<p>下総大栄</p>	<p>無</p> <p>本区域は首都圏整備法による近郊整備地帯外に位置し、近年、人口は減少傾向に転じており、今後ともその減少傾向が継続するものと予測され、本区域における急激かつ無秩序な市街化の進行は見込まれないと判断されるが、今後、成田空港の拡張事業による人口増加が期待されている。</p> <p>なお、成田空港の拡張事業や圏央道の整備進展に伴</p>

八街	無	い、土地利用の活性化が予想されることから、地区計画の活用や特定用途制限地域の指定等により、優れた自然的環境や良好な居住環境を保全しつつ、合理的な土地利用を適正に誘導する。 以上のことから、本区域においては区域区分を定め ないものとする。 本区域は、首都圏整備法に基づく近郊整備地帯外に位置し、人口は近年減少傾向にあり、今後その傾向は継続するものと予測され、本区域における急激かつ無秩序な市街化の進行は見込まれないと判断される。 以上のことから、本区域においては区域区分を定め ないものとする。
----	---	---

**(2) 区域区分の方針**

**① おおむねの人口**

線引き都市計画区域の将来におけるおおむねの人口を次のとおり想定する。

都市計画区域	区分	令和2年	令和17年
印西	都市計画区域内人口	約 165 千人	おおむね 175 千人
	市街化区域人口	約 129 千人	おおむね 148 千人
	都市計画区域内人口	約 186 千人	おおむね 177 千人
	市街化区域人口	約 142 千人	おおむね 151 千人
佐倉	都市計画区域内人口	約 190 千人	おおむね 170 千人
	市街化区域人口	約 165 千人	おおむね 150 千人
四街道	都市計画区域内人口	約 94 千人	おおむね 95 千人
	市街化区域人口	約 84 千人	おおむね 84 千人

なお、令和17年においては、上表の外に千葉広域都市計画圏（指定都市の千葉都市計画区域を除く）で保留人口が想定されている。

(注) 千葉県では、無秩序な市街化を防止し、計画的な市街地整備を図るため、自然的・社会的・経済的な観点から総合的に判断し、県下線引き都市計画区域全体（指定都市の千葉都市計画区域を除く）を「千葉広域都市計画圏」として設定している。

<統計データベース 出典>

国勢調査（令和2年）、都市計画年報（令和2年）

**② 産業の規模**

線引き都市計画区域の将来における産業の規模を次の通り想定する。

**《生産規模》**

都市計画区域	区分	令和2年	令和17年
印西	工業出荷額	約 1,857 億円	おおむね 2,261 億円
	卸小売販売額	約 2,703 億円	おおむね 4,196 億円
成田	工業出荷額	約 3,837 億円	おおむね 5,499 億円
	卸小売販売額	約 4,457 億円	おおむね 5,631 億円

佐倉	工業出荷額	約 3,660 億円	おおむね 4,360 億円
	卸小売販売額	約 2,145 億円	おおむね 3,012 億円
四街道	工業出荷額	約 518 億円	おおむね 1,529 億円
	卸小売販売額	約 1,374 億円	おおむね 1,405 億円

工業出荷額は、製造業及び物流業の生産規模の合計を示す。  
 なお、令和17年においては、上表と合わせ千葉広域都市計画圏（指定都市の千葉都市計画区域を除く）で産業の規模が想定されている。

《就業構造》

都市計画区域	区分	令和2年	令和17年
印西	第一次産業	約 2.4 千人( 3.2%)	おおむね 1.6 千人( 2.1%)
	第二次産業	約 12.5 千人(16.9%)	おおむね 12.6 千人(16.9%)
	第三次産業	約 59.1 千人(79.9%)	おおむね 60.3 千人(80.9%)
成田	第一次産業	約 4.3 千人( 4.9%)	おおむね 2.9 千人( 3.6%)
	第二次産業	約 15.1 千人(17.3%)	おおむね 13.8 千人(17.3%)
	第三次産業	約 67.8 千人(77.8%)	おおむね 62.9 千人(79.0%)
佐倉	第一次産業	約 1.4 千人( 1.7%)	おおむね 1.2 千人( 1.8%)
	第二次産業	約 15.0 千人(18.4%)	おおむね 11.9 千人(18.3%)
	第三次産業	約 65.1 千人(79.9%)	おおむね 51.8 千人(79.8%)
四街道	第一次産業	約 0.4 千人( 1.1%)	おおむね 0.2 千人( 0.6%)
	第二次産業	約 7.0 千人(18.8%)	おおむね 5.9 千人(18.9%)
	第三次産業	約 29.9 千人(80.2%)	おおむね 25.1 千人(80.4%)

<統計データ出典>

国勢調査（令和2年）、経済産業省による工業統計、商業統計（令和2年）

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

線引き都市計画区域における人口、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17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通り想定する。

《市街化区域面積》

都市計画区域	令和17年	
印西	印西市	おおむね 1,907ha
	白井市	おおむね 845ha
	合計	おおむね 2,752ha
成田	成田市	おおむね 2,058ha
	栄町	おおむね 343ha
	富里市	おおむね 479ha
合計	おおむね 2,880ha	
佐倉	佐倉市	おおむね 2,425ha
	酒々井町	おおむね 367ha
	合計	おおむね 2,792ha

(注) 市街化区域面積は、令和17年時点における人口の保留フレームに対応する市街化区域面積を含まないものとする。

#### 4 本広域都市圏の主要な都市計画の決定の方針

##### (1) 都市づくりの基本方針

##### ①人口減少に対応したコンパクトで効率的な都市構造への転換に関する方針

広域的な視点により、人口減少・少子高齢化に対応するため、鉄道駅周辺やバスターミナル周辺等に、居住機能や商業・業務、医療・福祉等の都市機能の集積を図るとともに、広域的な幹線道路の整備促進や高速道路インターチェンジ等へのアクセス道路の整備推進、都市計画道路や生活道路の整備、自動運転技術などの新技術の導入検討も含めた道路・交通ネットワークの構築を図るなど、コンパクト・プラス・ネットワーク型の都市構造を目指す。

また、成田空港周辺地域では、空港の拡張事業に伴う人口増加の受け皿として、空港と都心へのアクセス利便性を生かし、各市町それぞれの地域特性を生かした、良好な住環境の整備を図る。

コンパクトな都市構造の構築に即して、道路・上下水道等の都市施設については、適正な配置のもと地域の実情に応じた計画的な整備を推進するとともに、適切な維持管理と長寿命化等による持続可能なメンテナンスサイクルの構築を図る。また、都市施設の耐震化等を進めることで防災機能の向上を目指す。

##### ②社会インフラ等を活用した多様な産業の受け皿の創出による地域振興に関する方針

成田空港周辺については、本県経済をけん引していくことが期待される地域として、国家戦略特区等も活用しながら、国際航空物流をはじめ、精密機器関係分野、航空宇宙関係分野、健康医療関係分野、農業関係分野、観光関係分野といった空港の特徴や強みを生かせる産業などを集積し、成田空港を核とする国際的な産業拠点の形成を進める。

成田空港の拡張事業や北千葉道路の整備進展、圏央道の県内唯一の未開通区間である大栄・蕨芝間の開通により、圏央道とアクアラインが一体となった広域的な幹線道路ネットワーク形成の効果を最大限活用し、インターチェンジ周辺や幹線道路沿線、千葉ニュータウンや既存工業団地に隣接した区域等において、新たな産業集積を促進する。

さらに、成田空港及び周辺地域と圏央道を結ぶ新たなインターチェンジの実現により、本広域都市圏の交流・連携機能の更なる向上を図る。

また、成田山新勝寺や房総のむらなどの歴史的な観光資源を生かしたまちづくりを進め、成田空港の拡張事業に伴うインパウンドも取り込んでいく。

##### ③頻発化・激甚化する自然災害への対応に関する方針

成田空港は、国内外の災害発生時には支援拠点としての機能を有しており、大規模災害発生時には緊急物資の空輸・集積・分配拠点としての活用が期待されることから、空港を核とした周辺地域で災害拠点としての整備を推進する。

台風・豪雨等の頻発化・激甚化を踏まえ、流域全体で水を軽減させる治水対策、「流域治水」への転換を目指し、利根川流域などにおいては、公共下水道の整備や適正な土地利用の規制・誘導など、流域治水プロジェクトの主旨に沿った、都市づくり

を進める。

地震や風水害に備えて、平常時・災害時を問わない安定した人・モノの流れを確保し、緊急対策活動や物資輸送を円滑に実施できるよう、北千葉道路の整備の促進、圏央道や国道51号の4車線化の促進など災害に強い道路ネットワークの整備を推進する。あわせて、延焼遮断帯や緊急車両の進入路・避難路として機能する街路の整備や延焼拡大防止や災害時の避難地等として機能する緑地の確保、都市公園の整備を推進する。

公共建築物や橋りょう、下水道等の都市施設については、災害による被害を最小限にし、災害時の支援・復旧活動を円滑に推進するため、耐震化及び老朽化対策を進め、避難路、緊急輸送道路沿道建築物の耐震化等の促進を図る。

また、土砂災害の恐れのある区域においては、開発行為や建築物の立地等の抑制に努めるとともに、急傾斜地崩壊対策の推進や斜面林の保全、避難体制の充実・強化を図る。

一方で、浸水ハザードエリアにおいて新たな市街地整備を行う場合は、安全確保のため地盤の高上げや避難路・避難場所の確保等の適切な対策を図ること、安心・安全に暮らせるまちづくりを目指す。

また、大規模災害に備え、被災後、早期に的確な復興を実現するため、各市町による事前復興まちづくり計画の策定を促進する。

#### ④自然的环境の保全と質の高い生活環境の整備に関する方針

都市の緑地は、雨水の貯留・浸透による浸水被害の軽減、急傾斜地等における土砂災害防止、カーボンニュートラル、生物多様性、レクリエーション、防災、景観への寄与など、多面的な機能を有するグリーンインフラとして保全・創出を目指す。

また、地域に愛着を持つことができよう、良好な景観の形成に取り組みとともに、地域特性に応じた都市公園の拡充や都市における緑の保全・創出等、自然的環境の保全と再生等を目指すとともに、手賀沼・印旛沼や利根川周辺などの豊かな水辺空間や都市緑地等は、ゆとりや潤いを与える資源として保全・活用を図る。

さらに、ライフスタイルの変化への対応や都市におけるウエルビーイングの向上のため、居心地がよく歩きたくなくなる歩行者中心の空間づくりなど、魅力的な空間形成に取り組みとともに、コンパクトで効率的な都市構造の構築や公共交通の利用促進による環境にやさしい移動手段への転換、再生可能エネルギーの活用や省エネルギー化、グリーンインフラの推進などにより、カーボンニュートラルの実現を目指す。

#### ⑤世界をリードする空港都市圏の形成に関する方針

日本最大の貿易港である成田空港の拡張事業によって、世界、アジアの活力を取り込み、周辺地域が本来から持つポテンシャルを最大化させ、誰もが輝き、世界と響きあう未来志向型のまちづくりを目指す。

成田空港周辺地域については、エアポートシティ構想を踏まえ、成田空港の特徴や強みを生かした産業分野の集積や空港の拡張事業に伴う人口増加の受け皿の確保、魅力的な居住環境や景観形成、パーク＆バスライドや自動運転など新たな交通モードの導入も視野に入れた効率的な公共交通や北千葉道路の整備など広域的な幹線道路ネットワークの形成、空港を核とした国際的な防災拠点の確立など世界をリードする空港都市圏の形成を図る。

本圏域では、新しい成田空港を中心とするエアポートシティのエアポートエ

リア、歴史的な水運文化と醸造文化を生かした産業・生活拠点のリバーサイドエリア、自然と調和したエコロジカルな暮らしを実現する生活拠点のナチュラライフエリア、市街地再生と文化的資源の調和を目指す新たな経済交流拠点のアーバンエリア、この4つのエリアゾーンを中心として、地域の特色を生かしたまちづくりを進める。

## (2) 土地利用に関する主要な都市計画の決定の方針

### ① 主要用途の配置の方針

市街地における土地利用は、都市計画マスタープラン（市町村の都市計画に関する基本的な方針）に示す都市の将来像を実現するため、以下を基本方針としつつ、地域の実情に応じて配置する。

- ・成田空港周辺地域においては、新たに県全域が指定された国家戦略特区等を活用しつつ、国際航空物流をはじめとして、精密機器関係分野、航空宇宙関係分野、健康医療関係分野といった空港の特徴や強みを生かせる産業などを集積し、成田空港を核とする国際的な産業拠点の形成を進める。
- ・人口減少や少子高齢化などの社会経済情勢の変化に適切に対応するため、立地適正化計画の策定を促進し、鉄道駅周辺やバスターミナル周辺などに医療・福祉・商業等の都市機能を誘導するとともに、居住は駅周辺などに、公共交通等により容易にアクセスすることができるとする区域へ誘導する。
- ・成田空港の拡張事業等による地域での雇用増の受け皿として必要な居住の場の創出を図る。
- ・インターチェンジ周辺や幹線道路沿線等のポテンシャルの高い地域や既存工業団地等に隣接した区域においては、地域の実情に応じて、産業系の土地利用などについで、適切な誘導を図る。

### ② 市街地の土地利用の方針

- ・主要な鉄道駅やバスターミナル周辺などの公共交通の利便性が高い地域においては、居住機能や商業・業務、医療・福祉等の都市機能を集積し、土地の高度利用を図る。
- ・土地の高度利用と都市機能の増進を図るべき区域においては、高度利用型地区計画や再開発促進区など、地域の状況に応じた地区計画の決定等により、計画的な市街地の再開発を誘導する。
- ・地域拠点に公共交通等により容易にアクセスすることのできる区域へ居住の誘導を図り、コンパクト・プラス・ネットワーク型の都市を形成する。
- ・ライフスタイルの変化への対応や都市におけるウェルビーイングの向上のため、居心地が良く歩きたくなる歩行者中心の空間づくりや公共施設跡地等の未利用地の活用による人々が集える場の創出など、魅力的な空間形成を図る。
- ・老朽・過密・木造市街地については、道路・公園等の都市基盤の整備及び敷地の共同化による公共空地の確保、並びに建築物の耐震化・不燃化の促進などを総合的に進め、市街地の防災性の向上と居住環境の改善を図る。
- ・空家等については、空家等対策の推進に関する特別措置法に基づき適正な管理や利活用を促進し、居住環境の改善や維持を図る。
- ・地域に愛着を持つことができよう、日本遺産の歴史的な町並みや良好な景観の維持・形成に取り組みとともに、地域特性に応じた都市公園の拡充や都市における緑の保全・創出を図る。
- ・都市の緑地は、雨水の貯留・浸透による浸水被害の軽減、急傾斜地等における土砂

災害防止など、多面的な機能を有することから、グリーンインフラとして保全・活用を図る。

### ③市街化調整区域の土地利用の方針

- ・農業基盤整備等が実施されている農地は、貴重な優良農地であるため、今後も農用地として保全を図る。
- ・急傾斜地など土砂災害の恐れのある区域については、土砂災害警戒区域、土砂災害特別警戒区域及び宅地造成等工事規制区域の指定により、開発行為の制限等を図り、安全性を確保する。
- ・インターチェンジ周辺や幹線道路沿線、空港周辺等のポテンシャルの高い地域や、既存工業団地等に隣接した区域においては、自然的環境や住宅環境との調和を図りつつ、産業系の土地利用について適切な誘導を図る。
- ・千葉県全体で、令和17年の人口フレームの一部が保留されている。については、計画的な市街地整備の見通しが明らかになった地区について、保留された人口フレームの範囲の中で、農林漁業等との必要な調整を図りつつ、市街化区域に編入する。

### ④非線引き都市計画区域の用途地域の指定のない区域の土地利用の方針

- ・農業基盤整備等が実施されている農地は、貴重な優良農地であるため、今後も農用地として保全を図る。
- ・急傾斜地など土砂災害の恐れのある区域については、土砂災害警戒区域、土砂災害特別警戒区域及び宅地造成等工事規制区域の指定により、開発行為の制限等を図り、安全性を確保する。
- ・インターチェンジ周辺や幹線道路沿線、鉄道駅周辺、空港周辺等のポテンシャルの高い地域においては、自然的環境や住宅環境との調和を図りつつ、産業系の土地利用について適切な誘導を図る。

## (3) 都市施設の整備に関する主要な都市計画の決定の方針

### ①交通施設の都市計画の決定の方針

- ア、交通体系の整備の方針
- 本圏域の道路網や交通網の状況、また将来の交通需要等を踏まえ、交通体系の整備の基本方針を次のように定める。
- ・成田空港の拡張事業の効果を県内全域に波及させる北千葉道路の整備や圏央道、国道51号の4車線化の実現など、広域的な幹線道路ネットワークの形成を促進する。
  - ・平常時・災害時を問わない安定した人・モノの流れを確保するための災害に強い道路ネットワークの構築を目指す。
  - ・広域通過交通と地域内交通との分離を図り、居住地域への通過車両の削減、歩行者の安全確保の努め、効率の良い道路ネットワークの実現を目指す。
  - ・環境負荷の問題を考慮しつつ、公共輸送機関の活用を図り、各種交通機関の適正な機能分担の下に総合的な体系化を図り、これに合わせた交通施設の整備に努める。
  - ・交通結節点の周辺においては、地域のニーズに応じ市町と連携してシェアサイクルのサイクルポートの設置を促進し、公共交通との連携による利便性の向上等を図り、自転車の利用促進と都市内交通の円滑化、渋滞解消による環境負荷の低減を図る。
  - ・市街地において歩行者や自転車や自転車が安全で快適に通行できる空間の創出のため、歩道のバリアフリー化や自転車通行空間の整備を推進し、ウォーカーブルな都市空間整備

新	旧
<p>に努める。</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・自動運転等の技術などの新たなニーズにも的確に対応し、より利便性・持続可能性の高い公共交通の再構築を図る。</li> <li>・道路等の都市交通施設について、コンパクトで効率的な都市構造の構築に即した適正な配置のもと計画的な整備を推進するとともに、適切な維持管理と長寿命化等による持続可能なメンテナンスサイクルの構築を図る。</li> <li>・長期未着手の都市計画道路は、社会情勢等の変化を踏まえて必要性や既存道路による機能代替の可能性等を検証し、見直しを行う。</li> </ul> <p>イ．整備水準の目標</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・交通体系の整備の方針に基づき、公共交通機関の充実、道路体系の整備に努める。</li> <li>・都市計画道路については、引き続き、交通体系の整備の方針に基づき、地域の実情に応じて効率的に整備を進める。</li> </ul> <p><b>②下水道及び河川の都市計画の決定の方針</b></p> <p>ア．下水道及び河川の整備の方針</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・本圏域では、流域別下水道整備総合計画等の各種計画に基づいて、今後の市街化の進展や土地利用動向等に対応し、公共用水域の水質保全、生活環境の改善を図り、健全で安全な都市環境の確保に努める。市街地においては、浸水対策の推進や地域の特性に応じた効率の増や大規模地震への備えなどの様々な課題に対応すべく、計画的な維持管理や整備を進めていく。</li> <li>・河川改修や調節池整備を推進するとともに、流域における雨水貯留浸透施設の設置など、流域治水としての取組を進めていく。</li> <li>・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、雨水貯留浸透施設の設置等の流出抑制策を講じ、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る。</li> </ul> <p>イ．整備水準の目標</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・汚水処理施設については「千葉県全域域汚水適正処理構想」に基づき施設の整備を進める。</li> <li>・本圏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する。</li> </ul> <p><b>③その他の都市施設の都市計画の決定の方針</b></p> <p>円滑な都市活動を確保するため、既存施設の長寿命化を図りつつ、新たな都市施設の整備にあたっては、循環型社会の形成や持続可能性の観点を念頭に、広域的な連携も検討し、整備を進める。</p>	<p><b>(4) 市街地開発事業に関する主要な都市計画の決定の方針</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・鉄道駅周辺やバスターミナル周辺、成田空港周辺地域などにおいては、市街地再開発事業や土地区画整理事業等により、良好な住宅地整備や商業・業務、産業、観光等の地域振興に寄与する土地利用の誘導など、都市構造の集約化・合理化を図る。</li> <li>・インターチェンジ周辺や幹線道路沿線などにおいては、農林漁業との健全な調和を図りつつ、土地区画整理事業等により、商業・業務、産業、観光等の地域振興に寄</li> </ul>

新	旧
<p>与する土地利用の誘導を図るなど、計画的な市街地整備を検討する。</p> <p><b>(5) 自然的環境の整備又は保全に関する都市計画の決定の方針</b></p> <p><b>①基本方針</b></p> <p>本圏域は、東京への通勤圏でありながら、利根川、手賀沼、印旛沼などの豊かな水辺空間が残された地域となっており、手賀沼・印旛沼周辺は、県立印旛手賀自然公園に指定されている。また、住民に身近な自然的環境として、北総花の丘公園、印旛沼公園などの都市公園が整備されている。</p> <p>こうした利根川、手賀沼、印旛沼などの豊かな水辺空間や都市緑地等は、ゆとりや潤いを与える資源として保全・活用し、都市公園の整備等を推進することで、自然的環境を生かした緑と水辺のネットワークを形成することを基本方針とする。</p> <p><b>②主要な緑地の配置の方針</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・樹林地や手賀沼、印旛沼の水辺空間等は、多様な動植物の生息・生育環境やカーボンニュートラルに寄与する貴重な緑地・水辺として保全・活用する。</li> <li>・公園・緑地は、雨水の貯留浸透機能、延焼防止機能、急斜面の崩壊防止機能及び災害時の一時避難地としての機能を有していることから、都市の防災性の向上を図るため、地域特性に応じて、適切に配置する。</li> <li>・公園・緑地は、地域の実情を踏まえ、適切に配置し、多様なレクリエーション需要に対応するため、公園施設の維持・充実に努める。</li> </ul> <p><b>③実現のための具体の都市計画制度の方針</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・都市公園などの施設緑地や風致地区、生産緑地地区などの地域制緑地を都市計画に位置付け、その整備・保全を促進する。</li> </ul>	

S 2 各都市計画区域の都市づくりの目標

【印西都市計画区域】

1 都市計画の目標

印西都市計画都市計画区域の整備、開発及び保全の方針

1. 都市計画の目標

1) 都市づくりの基本理念

① 千葉県の基本理念

本県では、人口減少や少子高齢化の進展、首都圏中央連絡自動車道（以下、「圏央道」という。）等の広域道路ネットワークの波及効果、防災性の向上、低炭素社会の構築、豊かな自然環境の保全等、都市を取り巻く社会経済情勢の変化や、それに伴う様々な課題に対応した都市計画の取組が必要となっている。

このような状況を踏まえ、本県の今後の都市づくりは、「人々が集まって住み、活力あるコミュニティのある街」「圏央道等の広域道路ネットワークの波及効果により活性化する街」「人々が安心して住み、災害に強い街」「豊かな自然を継承し、持続可能な街」の4つの基本的な方向を目指して進めていく。

「人々が集まって住み、活力あるコミュニティのある街」

低未利用地や既存ストック等を活用しながら、公共施設等の生活に必要な施設を駅周辺や地域拠点に集積させ、公共交通等によりアクセスしやすいコンパクトな集約型都市構造とし、地域コミュニティが活性化したまちづくりを目指す。

「圏央道等の広域道路ネットワークの波及効果により活性化する街」

広域道路ネットワークの整備を進めるとともに、インターチェンジ周辺等にふさわしい物流等の新たな産業集積を図り、雇用や定住の促進により、地域の活性化を目指す。

「人々が安心して住み、災害に強い街」

延焼火災を防ぎ緊急輸送路ともなる幹線道路、様々な災害に対応するための避難路や公園等のオープンスペース等の整備・確保、河川や都市下水道等の治水対策、密集市街地の解消等を進め、安全性、防災力を向上させた都市の形成を目指す。

「豊かな自然を継承し、持続可能な街」

身近な自然環境を保全・創出し、景観に配慮した良好な居住環境の形成や低炭素社会に配慮した持続可能なまちづくりを目指す。

(1) 本区域の基本理念

本区域は、印西市、白井市の2市により構成されている。千葉県北西部に位置し、東は成田市及び栄町、西は鎌倉谷市、柏市及び我孫子市、南は船橋市、八千代市、佐倉市及び酒々井町、北は利根川を隔てて茨城県に相對している。

本区域の沿革は、次のとおりである。

〔印西市〕

印西市は、北部を利根川、南東部を印旛沼、北西部を手賀沼に囲まれ、標高20～30m程の台地部と、湖沼周辺の低地部から構成されている。明治時代まで、利根川は東京への重要な物資輸送の動脈として利用され、川岸には宿場の要素を持つ幾つかの「河岸」

本区域の生い立ちは、次のとおりである。

〔印西市〕

印西市は、地形的に利根川沿いの低地部と中央部のなだらかな台地から構成されている。明治時代まで、利根川は江戸への重要な物資輸送の動脈として利用され、川岸には宿場の要素を持つ幾つかの「河岸」が形成されていた。本市においては、「木下河岸」

が形成されている。本区域においては、「木下河岸」が旅客輸送の拠点として長く明治の中頃になるまで賑わいを見せていたが、明治34年のJ.R成田線の開通によって、町の中心は次第に木下駅付近へと移っていった。

昭和29年12月1日町村合併促進法に基づき、印旛郡内2町2村（木下町・大森町・船穂村及び永治村の一部）が合併して印西町となり、平成8年4月1日に市制施行し、平成22年3月23日市町村の合併の特例等に関する法律に基づき、印旛村・本埜村と合併し、現在の印西市が誕生した。

〔白井市〕

白井市は標高20～30m程でおおむね平坦であるが、所々に丘陵の起伏をもつ北総台地に位置し、北には南部手賀沼に流入する金山落、市の中央には神崎川、そして南には二重川がある。これら河川に沿って帯状に水田が分布し、その両側に山林と畑が台地となっていて展開している。

鎌倉時代初期には、富谷郷・平塚郷が存在していたとされ、江戸時代には、銚子及び水郷から印西市木下を経て江戸に至る鹿嶋道の宿場町であった。明治22年の町村制施行によって、今日の基礎といべき白井村が誕生し、昭和29年12月1日町村合併促進法に基づき、永治村の一部を合併し、昭和39年9月に白井町となり、平成13年4月1日に市制施行し白井市が誕生した。

本区域においては、首都圏整備法に基づき近郊整備地帯に位置し、首都東京を中心とする過密地域からの人口流入に適切に対処し、良好な宅地を大量に供給する目的で、昭和44年度から平成25年度まで、千葉県及び独立行政法人都市再生機構の共同施行による新住宅市街地開発事業により、良好な居住環境を持つ住宅地や業務用地等の供給を目的とした整備が進められるとともに、昭和59年に住宅・都市整備公団鉄道千葉ニュータウン線（現在の北総線をいう。）、また、平成22年に成田空港に直結する京成成田空港線が開通し、新たな市街地が形成されてきた。

また、成田・千葉ニュータウン業務核都市としての整備が進められ、業務等諸機能の立地促進が図られたことにより、千葉県ひいては、首都圏という広域的観点から、本区域が受け持つべき役割は非常に大きなものがあると言える。

すなわち、

①北総地域の拠点都市及び首都圏における良好な宅地供給地として  
新住宅市街地開発事業により開発された千葉ニュータウンが首都圏での住宅・宅地需要に応えるとともに、北総地域の新しい拠点都市として無秩序な都市化に対処すべき役割を果たすこと。

②首都圏における広域連携拠点として

東京都心部方面と成田空港とを結ぶ骨格的交通軸である京成成田空港連絡線の向上や北千葉道路等の整備促進により、業務管理機能、先端的な研究開発機能や居住環境機能の一層の集積を図るとともに、成田市等との連携により、首都圏における広域

が旅客輸送の拠点として長く明治になるまで賑いを見せていたが、明治34年の東日本旅客鉄道成田線の開通によって、町の中心は次第に木下駅付近へと移っていった。その後、千葉ニュータウンとして、昭和44年度から平成25年度まで新住宅市街地開発事業により、良好な居住環境を持つ住宅地や業務用地等の供給を目的とした整備が進められるとともに、昭和59年に住宅・都市整備公団鉄道千葉ニュータウン線（現在の「北総鉄道北総線」をいう。）、また、平成22年に成田国際空港に直結する京成電鉄成田空港線（京成電鉄成田スカイアクセス線）が開通し、新たな市街地が形成されてきた。

昭和29年12月1日町村合併促進法に基づき、印旛郡内2町2村（木下町・大森町・船穂村及び永治村の一部）が合併して印西町となり、平成8年4月1日に市制施行し、平成22年3月23日市町村の合併の特例等に関する法律に基づき、印旛村・本埜村と合併し、現在の印西市が誕生した。

〔白井市〕

白井市は海抜20～30mでおおむね平坦であるが、所々に丘陵の起伏をもつ北総台地に位置し、北には南部手賀沼に流入する金山落、市の中央には神崎川、そして南には二重川がある。これら河川に沿って帯状に水田が分布し、その両側に山林と畑が台地となっていて展開している。

鎌倉時代初期には、すでに幾つかの農村集落が存在していたとされ、江戸時代には、銚子及び水郷から印西市木下を経て江戸に至る銚子街道の宿場町であった。大正2年の町村制施行によって、今日の基礎といべき白井村が誕生し、昭和29年12月1日町村合併促進法に基づき、永治村の一部を合併し、昭和39年9月に白井町となり、平成13年4月1日に市制施行し白井市が誕生した。

本区域においては、首都圏整備法に基づき近郊整備地帯に位置し、首都東京を中心とする過密地域からの人口流入に適切に対処し、良好な宅地を大量に供給する目的で、千葉県及び独立行政法人都市再生機構の共同施行による新住宅市街地開発事業により、千葉ニュータウンの開発が進められてきたが、平成25年度末をもって事業完了を迎えた。

また、成田・千葉ニュータウン業務核都市としての整備が進められ、業務等諸機能の立地促進が図られたことにより、千葉県あるいは、首都圏という広域的観点から、本区域が受け持つべき役割は非常に大きなものがあると言える。

すなわち、

①北総地域の拠点都市及び首都圏における良好な宅地供給地として  
新住宅市街地開発事業により開発された千葉ニュータウンが首都圏での住宅・宅地需要に応えるとともに、北総地域の新しい拠点都市として無秩序な都市化に対処すべき役割を果たすこと。

②首都圏における広域連携拠点として

東京都心部方面と成田国際空港とを結ぶ骨格的交通軸である京成電鉄成田空港線（京成電鉄成田スカイアクセス線）等の利用環境の向上や北千葉道路等の整備促進により、業務管理機能、先端的な研究開発機能や居住環境機能の一層の集積を図るとともに、成

新	甲
<p>運携拠点としての役割を果たすこと。</p> <p>③近郊レクリエーション拠点として            印旛沼及び手賀沼に代表される豊かな水系と北総台地上の樹林や斜面樹林及び谷津田等によって構成される自然をもち、長い歴史の中で培われた静かな田園景観等は、首都圏の身近なレクリエーションゾーンとしての役割を果たすこと。</p> <p>④立地優位性と地域資源を生かした拠点として            東京都心部方面と成田国際空港との中間的な立地条件や広域交通網の充実による立地優位性、豊かな自然や伝統文化等による地域資源を生かし、国内外から多くの来訪者を受け入れるまちとしての役割を果たすこと。</p> <p>これらの広域的な役割を受けとめつつ、印西都市計画区域を構成する2市における都市づくりの基本理念は次のとおりである。</p> <p>〔印西市〕  <u>将来都市像を「住みよさ実感都市 ずっと このまち いんざいで」とし、住民が安心して暮らし、多様なライフスタイルのもとでいきいきと活動し、生活のさまざまな面で住みよさを実感できるまち、そして、将来も住み続けたいと思えるまちを築いていく。</u></p> <p>〔白井市〕  <u>将来都市像を「世代を超えた 笑顔と豊かさを 未来へつなぐまち」とし、白井市に開わる全ての人々の幸せあふれる笑顔と、心とくらしの豊かさを守り、絶やさないように、未来へつなげていく挑戦をすることで、世代を超えた笑顔と豊かさが絶えず循環するまちを築いていく。</u></p> <p>また、基本理念を実現するため、都市づくりの目標を以下のとおりとする。</p> <p>①人口減少等に対応したコンパクトな都市づくりの促進            今後の人口減少や少子高齢化を踏まえ、公共交通の利便性の高い駅周辺や地域拠点に都市機能や居住機能を集約させ、すべての世代が暮らしやすい市街地となるよう誘導する。            また、駅周辺等の拠点において文化教育施設・福祉厚生施設等の公共公益施設の整備と各種福祉サービス充実等により生涯学習の推進を図り、子どもから高齢者までが安心して健康で明るく暮らせるまちづくりを進める。</p> <p>②都市基盤施設整備の促進・再整備            市街地の整備にあたっては、地域の実情に即した都市基盤施設整備の促進により秩序ある市街地の形成を図り、すべての人が安心・安全に暮らせるまちづくりや、快適で利便性の高い住民生活を営むことができるユニバーサルデザインのまちづくりを促進する。            また、既成市街地における未利用地や既存ストックを有効活用し、市街地の再整備を促進する。</p>	<p>田市との連携により、首都圏における広域運携拠点としての役割を果たすこと。</p> <p>③近郊レクリエーション拠点として            印旛沼及び手賀沼に代表される豊かな水系と北総台地上の樹林や斜面樹林及び谷津田などによって構成される自然をもち、長い歴史の中で培われた静かな田園景観等は、首都圏の身近なレクリエーションゾーンとしての役割を果たすこと。</p> <p>④立地優位性と地域資源を生かした拠点として            東京都心部方面と成田国際空港との中間的な立地条件や広域交通網の充実による立地優位性、豊かな自然や伝統文化等による地域資源を生かし、国内外から多くの来訪者を受け入れるまちとしての役割を果たすこと。</p> <p>これらの広域的な課題を受けとめつつ、印西都市計画区域を構成する2市における都市づくりの基本理念は次のとおりである。</p> <p>〔印西市〕  <u>将来都市像を「ひと まち 自然 笑顔が輝く いんざい」とし、豊かな自然環境と都市環境の調和の中で、市民一人ひとりが夢と希望を持っていきいきと活動し、ひとが輝き、まちが輝き、自然が輝き、子どもから高齢者まで、全ての市民の笑顔が輝く魅力ある“まち”「いんざい」を築いていく。</u></p> <p>〔白井市〕  <u>まちの特性を活かし、子どもから高齢者までだれもが暮らしに快適さを感じ、まちに活力があふれ、「住んでみたい」、「住んで良かった」、「住み続けたい」と思えるまちを創っていくことを目指し、「ときめきとみどりあふれる快活都市」を築いていく。</u></p> <p>また、基本理念を実現するため、都市づくりの目標を以下のとおりとする。</p> <p>①人口減少等に対応した集約型都市づくりの促進            今後の人口減少や少子高齢化を踏まえ、公共交通の利便性の高い駅周辺や地域拠点に都市機能や居住機能を集約させ、すべての世代が暮らしやすい市街地となるよう誘導する。            また、駅周辺等の拠点において文化教育施設・福祉厚生施設等の公共公益施設の整備と各種福祉サービス充実等により生涯学習の推進を図り、子どもから高齢者までが生きがいをもって、安心して健康で明るく暮らせるまちづくりを進める。</p> <p>②都市基盤施設整備の促進・再整備            市街地の整備にあたっては、地域の実情に即した都市基盤施設整備の促進により秩序ある市街地の形成を図り、すべての人が安心・安全に暮らせるまちづくりや、快適で利便性の高い住民生活を営むことができるユニバーサルデザインのまちづくりを促進する。            また、既成市街地における低未利用地や既存ストックを有効活用し、市街地の再整備を促進する。</p>

**③地域資源等を生かし多様な産業が集積する都市づくりの促進**

東京都心部方面と成田空港との中間的な立地条件、広域交通網の充実による立地優位性、豊かな自然や伝統文化等による地域資源を生かした産業集積のための受け皿の確保を目指す。また、経営基盤の強化や産業構造の変化に対応した新たな産業の誘致等に努め、時代の要求に対応できる産業が活発に展開できるまちづくりを促進する。

**④自然環境を守り育む都市づくりの促進**

樹林地の維持、自然的環境の保全、水資源の涵養等を進め、森林がもつ公益的機能の充実に努めるとともに、保健休養機能を含めた森林の総合利用を促進しながら、住民が自然に親しみ憩うことのできる場の確保に努める。

**⑤活力のある地域コミュニティの形成**

「計画的に創られた機能的・先進的な新市街地」と「歴史・文化的な資源を有する既存市街地」間の連携・交流を促進する体制づくりや取組を進め、健全で活力のある地域社会の形成を促進する。

**⑥交通ネットワークの充実による連携・交流の促進**

健全な都市生活や円滑な都市活動を支える都市基盤として、北千葉道路をはじめとする国県道の整備促進を図り、道路ネットワークの充実に努める。また、北総線及び京成成田空港線並びにJ・R成田線の利便性の向上や輸送力の増強を図るなど、公共交通の充実に努める。これらにより、首都圏や県西部地域、成田方面とのアクセス性を強化し、国内外との連携・交流と地域の活性化を促進する。

**⑦災害に強い安心・安全なまちづくりの推進**

頻発化・激甚化する風水害や巨大地震等の大規模な自然災害に備え、住民生活の安全を守り、災害時の防災・減災機能確保するため、最低限のエネルギー供給ができるような電源や熱源の多重化等に配慮した防災拠点の整備、住宅・建築物やライフラインの耐震化等のハード施策、的確な情報発信等のソフト施策を一体的に行い災害に強い安心・安全なまちづくりを推進する。

**⑧カーボンニュートラルに取り組み都市づくりの推進**

緑地保全・緑化推進、交通D・X・G・Xの推進、地域における省エネルギー化、再生可能エネルギーの導入・活用促進、既存エネルギーの高効率利用等により、二酸化炭素の吸収効果を高め、排出量を削減することで、カーボンニュートラルに取り組みまちづくりを促進する。  
また、コンパクト・プラス・ネットワーク型の都市構造の形成や公共交通の利用の促進により、都市レベルでエネルギー効率を高めるとともに環境負荷を抑制し、スマートなまちづくりを推進する。

**(2) 地域毎の市街地像**

〔印西市〕

a 木下・大森地域

**③産業の振興**

農林業・商業・工業等の産業に対して、適切な指導等を積極的に行うとともに、経営基盤の強化や産業構造の変化に対応した新たな産業の誘致等に努め、時代の要求に対応できる産業が活発に展開できるまちづくりを促進する。

**④自然環境の保全・活用**

樹林地の維持、自然的環境の保全、水資源の涵養などを進め、森林がもつ公益的機能の充実に努めるとともに、保健休養機能を含めた森林の総合利用を促進しながら、住民が自然に親しみ憩うことのできる場の確保に努める。

**⑤活力のある地域コミュニティの形成**

「計画的に創られた機能的・先進的な新市街地」と「歴史・文化的な資源を有する既存市街地」に、住民同士の協調が円滑に進むよう連帯意識の高揚に努めるとともに、地域間の連携・交流を促進する体制づくりや取組を進め、健全で活力のある地域社会の形成を促進する。

**⑥交通ネットワークの充実による連携・交流の促進**

健全な都市生活や円滑な都市活動を支えるものとして、国道464号（北千葉道路）等をはじめとする国県道の整備促進を図り、道路ネットワークの充実に努める。また、北総線及び京成電鉄成田空港線（京成電鉄成田スカイアクセス線）並びに東日本旅客鉄道成田線の利便性の向上や輸送力の増強を図るなど、公共交通の充実に努める。これらにより、首都圏北部や県西部地域、成田方面とのアクセス性を強化し、国内外との連携・交流と地域の活性化を促進する。

**⑦災害に強いまちづくりの推進**

巨大地震、台風、竜巻等の大規模な自然災害に備え、市民生活の安全を守り、災害時の防災・減災機能確保するため、最低限のエネルギー供給ができるような電源や熱源の多重化等に配慮した防災拠点の整備、住宅・建築物やライフライン対策等のハード施策、的確な情報発信等のソフト施策を一体的に行い、災害に強いまちづくりを推進する。

**⑧低炭素社会の構築**

緑地保全・緑化推進、地域公共交通の活性化、再生可能エネルギーの導入・利用促進、既存エネルギーの高効率利用、省エネルギー設備の整備等により、二酸化炭素の吸収効果を高め、排出量を削減することで、低炭素・循環型の持続可能な社会を実現する。

さらに、集約型都市構造の形成や公共交通の利用の促進により、都市レベルでエネルギー効率を高めるとともに環境負荷を抑制し、都市の低炭素化を推進する。

**(2) 地域毎の市街地像**

〔印西市〕

a 木下・大森地域

新	旧
<p>木下・大森地域は、木下駅周辺に位置し、特に古くから市街地が形成されているため、河川や街道をはじめとした地域の歴史・文化・街並みを生かすとともに、コンパクトな市街地を形成する良好な市街地づくりを進め、駅圏・都市交流拠点の形成を図る。</p> <p>また、土地区画整理事業によって整備された地域東側及び南側の住宅地は、良好な住宅地としての景観や環境の維持、増進を図る。</p> <p>b 小林地域 小林地域は、小林駅周辺に位置し、駅周辺の既存の商業・業務地が集積する地域を駅圏・都市交流副次拠点として整備・拡充を図る。</p> <p>また、既成市街地の周辺には計画的に開発整備された住宅市街地があり、良好な住宅地としての景観や環境の維持、増進を図る。</p> <p>c 工業団地地域 松崎工業団地は、主要地方道千葉竜ヶ崎線と主要地方道千葉臼井印西線の間位置し、千葉ニュータウンや成田国際空港とのアクセスが容易な立地条件等を備えた産業・業務の拠点であるため、広域的産業拠点との相互連携を図れるよう工業団地としての土地利用の促進を図る。</p> <p>d 千葉ニュータウン中央地域 千葉ニュータウン中央地域は、千葉ニュータウン中央駅周辺を駅圏・都市交流拠点として位置付け、暮らして位置付け、暮らしに必要となる様々な機能や環境が、計画的に整備された都市空間を保全し、居住者を完全に、居住者の地域への定着を促すことにより、都市としての成熟化を目指す。また、東京都心部方面や成田国際空港へのアクセスが容易な立地条件等を生かし、さらなる市の発展をリードする北総地域の玄関口にふさわしい都市機能を兼ね備えた市街地の形成を目指す。</p> <p>e 印西牧の原地域 印西牧の原地域は、印西牧の原駅周辺を駅圏・都市交流副次拠点として位置付け、広域的な集客や購買ニーズに対応した沿道型商業施設の集積と、東京都心部方面や成田国際空港にアクセスが容易な立地条件等を生かした事務所・研究所・研修施設等の適切な立地を促進するとともに、周辺の立地動向を踏まえ、生活関連施設の整備を進める。また、周辺の自然環境に調和した緑豊かな住宅地を形成するなど、千葉ニュータウン中央地域と連携した利便性の高い商業機能と暮らしの場が調和する新たな市街地の形成を目指す。</p> <p>f 印旛日本医大地域 印旛日本医大地域は、印旛日本医大駅周辺を駅圏・都市交流副次拠点として位置付け、良好な都市施設や基幹災害医療センターに指定されている日本医科大学千葉北総病院が立地する特性を有効に活用し、駅圏・都市交流副次拠点にふさわしい、健やかな暮らしのある市街地の形成を目指す。また、東京都心部方面や成田国際空港にアクセスが容易な立地条件等を生かした産業・業務機能の立地促進を図り、職住近接型の市街地の形成を目指す。</p> <p>g 印旛中央地域 印旛中央地域は、印旛日本医大駅の東部に位置し、千葉ニュータウン区域に隣接する</p>	<p>木下・大森地域は、木下駅周辺に位置し、特に古くから市街地が形成されているため、河川や街道をはじめとした地域の歴史・文化・街並みを生かすとともに、コンパクトな市街地形成及び「中心市街地活性化基本計画」に基づく良好な市街地づくりを進め、駅圏・都市交流拠点の形成を図る。</p> <p>また、地域東側及び南側にある土地区画整理事業によって整備された住宅地は、良好な住宅地としての景観や環境の維持、増進を図る。</p> <p>b 小林地域 小林地域は、小林駅周辺に位置し、駅周辺の既存の路線型近隣商業地域ゾーンを駅圏・都市交流副次拠点として整備・拡充を図る。</p> <p>また、既成市街地の周辺には計画的に開発整備された住宅市街地があり、良好な住宅地としての景観や環境の維持、増進を図る。</p> <p>c 工業団地地域 松崎工業団地は、主要地方道千葉竜ヶ崎線と千葉臼井印西線の間位置し、千葉ニュータウンや成田国際空港との近接性を備えた産業・業務の拠点であるため、広域的産業拠点との相互連携を図れるよう工業団地としての土地利用の促進を図る。</p> <p>d 千葉ニュータウン中央地域 千葉ニュータウン中央地域は、区域中央に駅圏・都市交流拠点として位置付け、暮らしに必要となる様々な機能や環境が、計画的に整備された都市空間を保全し、居住者の地域への定着を促すことにより、都市としての成熟化を目指す。また、東京都心部方面や成田国際空港への交通利便性を生かし、さらなる市の発展をリードする北総地域の玄関口にふさわしい都市機能を兼ね備えた市街地の形成を目指す。</p> <p>e 印西牧の原地域 印西牧の原地域は、市域中央に駅圏・都市交流副次拠点として位置付け、広域的な集客や購買ニーズに対応した沿道型商業施設の集積と、東京都心部方面や成田国際空港に近接する立地条件等を生かした事務所・研究所・研修施設等の適切な立地促進するとともに、周辺の立地動向を踏まえ、生活関連施設の整備を進める。また、周辺の自然環境に調和した緑豊かな住宅地を形成するなど、千葉ニュータウン中央地域と連携した利便性の高い商業機能と暮らしの場が調和する新たな市街地の形成を目指す。</p> <p>f 印旛日本医大地域 印旛日本医大地域は、市域東部に駅圏・都市交流副次拠点として位置付け、良好な都市施設や基幹災害医療センターに指定されている日本医科大学千葉北総病院が立地する特性を有効に活用し、駅圏・都市交流副次拠点にふさわしい、健やかな暮らしのある市街地の形成を目指す。また、東京都心部方面や成田国際空港に近接する立地条件などを生かした産業・業務機能の立地促進を図り、職住近接型の市街地の形成を目指す。</p> <p>g 印旛中央地域 印旛中央地域は、千葉ニュータウン駅周辺日本医大駅の東部に位置し、千葉ニュー</p>

新	旧
<p>市街地整備が予定されている地域であり、<u>東京都心部方面や成田空港にアクセスが容易な立地条件等を生かしながら、空港関連等の産業・業務機能と居住機能の集積を図る。</u></p> <p>h 平賀学園台地域 平賀学園台地域は、<u>市城南東部に位置し、地域拠点として位置付け、順天堂大学等の教育機関や良好な住宅地と周辺の自然環境の調和を図ることにより、水と緑に彩られた美しいまちの形成を目指す。</u></p> <p>〔白井市〕 a 白井地域 白井地域は、<u>国道16号と主要地方道市川印西線が地区の中心部で交差し、農村地域に囲まれた古くから形成されている市街地である。市街地内に分散してあるオーブンスペースを生かし、より生活しやすい、緑豊かな居住環境の形成を図る。</u></p> <p>b 富士地域 富士地域は、<u>主要地方道市川印西線と市道00-007号（風間街道）に囲まれ、京成電鉄戸線と北総線の2路線の電車が利用できる地域である。住宅等が密集する区域がみられるが、区画道路や歩道及び公園等の生活基盤整備を図り、<u>低層住宅を中心とした良好な居住環境の維持増進に努める。</u></u></p> <p>c 工業団地地域 白井工業団地が位置する工業団地地域は、<u>産業構造の変化等に対応するため、既存の工業・物流地区を中心とする工業地としての土地利用を進めるとともに、周辺の自然環境と共生した産業拠点として、適切な土地利用の誘導を図る地区とする。</u></p> <p>d 千葉ニュータウン地域（白井市） 千葉ニュータウン地域（白井市）は、<u>新住宅市街地開発事業により都市基盤施設が概ね整備され、平成25年度末、事業完了を迎えた。今後は、月日を重ねながら、より街並み並みの景観等に配慮した心地よい居住空間の維持向上や住民が安らげる空間の形成に向けたまちづくりを進める。また、都市のスポンジ化対策として、低未利用地や既存ストックの有効活用を図るとともに、医療・福祉・商業等の都市機能の集積を図る。さらに、白井駅・白井市役所周辺の地域では、<u>中心的な都市機能や交流機能等を集積した拠点の形成を図る。加えて、西白井駅周辺の地域では、利便性の高い商業機能等を集積した拠点の形成を図る。</u></u></p> <p>e 西白井地域 西白井地域は、<u>土地区画整理事業により都市基盤が整備され、平成15年度末の換地処分公告により事業は完了している。今後は、計画的に整備された良好な住宅地としての環境の維持、景観の向上を図る。</u></p> <p>以下、<u>千葉ニュータウン中央地域、印西牧の原地域、印旛日本医大地域及び千葉ニュータウン地域（白井市）で構成される一帯の地域を千葉ニュータウン地域という。</u></p>	<p>タウン区域に隣接する<u>新市街地であり、東京や成田国際空港に近い立地優位性を生かしながら、空港関連等の産業・業務機能と居住機能の集積を図る。</u></p> <p>h 平賀学園台地域 平賀学園台地域は、<u>市城南東部に位置し、地区拠点として位置付け、順天堂大学などの教育機関や良好な住宅地と周辺の自然環境の調和を図ることにより、水と緑に彩られた美しいまちの形成を目指す。</u></p> <p>〔白井市〕 a 白井地域 白井地域は、<u>国道16号と主要地方道市川印西線が地区の中心部で交差し、農村地域に囲まれた古くから形成されている市街地である。市街地内に分散してあるオーブンスペースをいかし、より生活しやすい、緑豊かな居住環境の形成を図る。</u></p> <p>b 富士地域 富士地域は、<u>主要地方道市川印西線と市道00-007号（風間街道）に囲まれ、新京成電鉄新京成線と北総鉄道北総線の2路線の電車が利用できる利便性を持っている地域である。住宅等が密集する区域がみられるが、区画道路や歩道及び公園等の生活基盤施設の整備を図り、<u>安心して暮らせる居住環境を創出する。</u></u></p> <p>c 工業団地地域 白井工業団地周辺を、<u>工業・物流地区としての土地利用を進めるとともに、周辺の自然環境と共生した産業拠点としての形成を図る。</u></p> <p>d 千葉ニュータウン地域（白井市） 千葉ニュータウン地域（白井市）は、<u>新住宅市街地開発事業により都市基盤が概ね整備され、平成25年度末、事業完了を迎えた。今後は、月日を重ねながら、より街並みの景観等に配慮した心地よい居住空間の維持向上や市民が安らげる空間の形成に向けたまちづくりを進める。</u></p> <p>e 西白井地域 西白井地域は、<u>土地区画整理事業により都市基盤が整備され、平成15年度末の換地処分公告により事業は完了している。今後は、計画的に整備された良好な住宅地としての環境の維持、景観の向上を図る。</u></p> <p>なお、<u>本区域での千葉ニュータウン地域とは、千葉ニュータウン中央地域、印西牧の原地域、印旛日本医大地域及び千葉ニュータウン地域（白井市）で構成されている。</u></p>

**2. 区域区分の決定の有無及び区域区分を定める際の方針**

**1) 区域区分の決定の有無**

本都市計画に区域区分を定める。なお、区域区分を定めるとした根拠は以下のとおりである。  
 首都圏整備法に基づく近郊整備地帯に位置する本区域は、区域区分を定めることが法的に義務づけられており、昭和44年に現行の都市計画法が施行されたことに伴い、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た。

平成12年以降、人口増加率は小さくなりつつあるが、人口、世帯数の増加傾向は続いており、京成電鉄成田空港線（京成電鉄成田スカイアクセス線）の開業や北千葉道路の建設などの広域的な交通体系の整備の進展等により、今後も人口増加が見込まれる。また、少子・高齢化、ライフスタイルの多様化に対応した市街地の質的充実と住宅・宅地の供給などの必要性も生じている。

このような観点から、無秩序な市街化を抑制しつつ、本区域に残された貴重な緑地等自然環境の整備又は保全に配慮するため、今後とも区域区分を継続する。

**2) 区域区分の方針**

**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通り想定する。

区分	平成22年	平成37年
都市計画区域内人口	約 149 千人	おおむね 158 千人
市街化区域内人口	約 114 千人	おおむね 122 千人

なお、平成37年においては、上表の外に千葉県全体で保留人口が想定されている。

**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する。

区分	平成22年	平成37年
生産規模		
工業出荷額	約 1,342 億円	おおむね 2,720 億円
卸小売販売額	約 2,010 億円	おおむね 2,980 億円
就業構造		
第一次産業	約 2.8 千人 (4.1%)	おおむね 3.6 千人 (4.8%)
第二次産業	約 12.1 千人 (17.6%)	おおむね 15.1 千人 (20.2%)
第三次産業	約 53.8 千人 (78.3%)	おおむね 56.1 千人 (75.0%)

なお、平成37年においては、上表と合わせ千葉県全体で産業の規模が想定されている。