

市原市都市計画マスタープラン

— 市原市の都市計画に関する基本的な考え方 —

2018年3月
市原市



将来を見据えたまちづくり

市原市は、古くから養老川が育んだ自然の恵みのもと、先人たちの英知と努力によって上総の国の中心地として悠久の歴史と伝統を築き上げてきました。また、市の転換期となる昭和30年代以降は、市北部の臨海部は埋め立てが進み、漁村から工業地帯へと大きく変貌を遂げました。

市内は、高度経済成長に伴う企業の進出等による急速な人口増加に対応するため市街地を拡大してきましたが、現在は少子高齢化の進行により、生産年齢人口を含む総人口が減少し始めており、都市の低密度化が進むことが予測されています。



このような状況が続くと、一定の人口密度に支えられてきた医療・福祉・子育て・商業等の生活サービスの提供が、将来的に困難になりかねない状況にあるほか、公共施設の老朽化も進んでおり、厳しい財政状況の下、施設の長寿命化への対応も求められています。

今後は、これまでの右肩上がりを前提としたまちづくりのあり方を根本的に見直し、いつまでも持続可能なまちづくりを進める必要があることから、中長期的な視点に立ち、本市の目指す都市の将来像と、その実現に向けた道筋を明確にするため、本計画の見直しを行いました。

私は、この度の見直しを契機に、「変革と創造」の基本理念のもと、地域が相互に結びつき、市原市という集合体となってひとつの大きな力を発揮する新たなまちづくりに挑戦し、活力ある地域社会の維持と、子や孫の世代まで住み続けられるまちの実現に取り組んでまいります。

結びに、都市計画マスタープランの見直しにあたり、貴重な御意見を賜りました多くの皆様に、心から感謝を申し上げますとともに、持続可能なまちづくりの実現に向け、今後とも一層の御支援と御協力をお願い申し上げます。

2018年 3月

市原市長 小出 譲治

目 次

序 章 計画の概要	1
1 計画見直しの背景	2
2 計画の概要	4
(1) 都市計画マスタープランの位置づけ	4
(2) 目標年次及び目標人口	5
(3) 対象区域	5
(4) 計画の構成	6
第1章 まちづくりの理念と目標	7
1 まちづくりの理念	8
2 まちづくりの基本目標	8
(1) 総合計画が掲げる将来像	8
(2) 都市計画が目指すまちづくりの目標	10
(3) 目標の実現に向けた 5 つの戦略	14
第2章 全体構想	17
1 現況	18
(1) 概況	18
(2) 人口・世帯	19
(3) 土地利用	22
(4) 交通	25
(5) 産業	28
(6) 防災・防犯・交通安全	30
(7) 財政	32
(8) 地域資源	34
2 主要課題と対応方向	36
(1) 人口動向	36
(2) 土地利用	36
(3) 交通環境	37
(4) 都市環境	37

3 土地利用の基本方針	39
(1) 基本方針	39
(2) 基本的な考え方	39
(3) 施策の方針	40
(4) 市街化調整区域の土地利用方針	43
(5) エリア区分別土地利用方針	46
4 交通体系の整備方針	51
(1) 基本方針	51
(2) 基本的な考え方	51
(3) 施策の方針	52
5 環境（自然環境・都市環境）の方針	61
(1) 基本方針	61
(2) 基本的な考え方	61
(3) 施策の方針	62
6 都市防災の方針	67
(1) 基本方針	67
(2) 基本的な考え方	67
(3) 施策の方針	68
7 景観形成の方針	71
(1) 基本方針	71
(2) 基本的な考え方	71
(3) 施策の方針	72
第3章 地域別構想	75
1 地域別構想の概要	76
(1) 基本的な考え方	76
(2) 対象となる拠点地域の設定	77
2 五井駅周辺（広域交流拠点・IC 周辺拠点）	78
(1) 拠点地域の現況と課題	79
(2) 拠点づくりの将来像	80
(3) 施策の方針	80
3 市役所周辺（行政・文化拠点）	84
(1) 拠点地域の現況と課題	84
(2) 拠点づくりの将来像	86
(3) 施策の方針	86

4 八幡宿駅周辺（都市拠点）	90
(1) 拠点地域の現況と課題	90
(2) 拠点づくりの将来像	92
(3) 施策の方針	92
5 姉ヶ崎駅周辺（都市拠点）	96
(1) 拠点地域の現況と課題	96
(2) 拠点づくりの将来像	98
(3) 施策の方針	98
6 ちはら台駅周辺（地域拠点）	102
(1) 拠点地域の現況と課題	102
(2) 拠点づくりの将来像	104
(3) 施策の方針	104
7 上総牛久駅周辺（地域拠点）	108
(1) 拠点地域の現況と課題	108
(2) 拠点づくりの将来像	110
(3) 施策の方針	110
8 辰巳台／うるいど南（生活拠点Ⅰ）	115
(1) 拠点地域の現況と課題	115
(2) 拠点づくりの将来像	116
(3) 施策の方針	116
9 主な日常生活圏（生活拠点Ⅱ）	120
第4章 まちづくりの実現に向けて	121
1 これからのまちづくりにおける基本的な考え方	122
2 まちづくりの実現化方策	123
(1) 地域主体のまちづくり	123
(2) 効率的・効果的なまちづくり	124
(3) 実効性の高いまちづくり	125
参考資料	129
1 都市計画審議会（諮問・答申）	130
2 策定経過	132
3 用語解説	133
4 前計画の評価 ～5つの戦略ごとの評価分析～	139

序章 計画の概要

- 1 計画見直しの背景
- 2 計画の概要



序章 計画の概要

1 計画見直しの背景

本市では、2008年3月に当時の改訂市原市総合計画に即した「市原市都市計画マスタープラン」を策定し、これまでの成長・拡大型の都市づくりから、少子高齢化の進展を見据えた“集約型都市構造への転換”を掲げ、まちづくりの様々な施策を展開してきました。

しかし、計画策定以降、人口減少が予想を上回る速さで進行しており、行財政運営の逼迫、地域コミュニティの衰退など、様々な課題が顕在化してきたことから、その対応に向けた新たな取組が必要となっています。

2017年3月に本市のまちづくりの羅針盤であり最上位計画である「市原市総合計画」が策定され、併せて各分野別計画の改定も進んでいます。更に国土政策の方向性を示す「国土形成計画（全国計画）」や都市計画区域の基本方針を定める「市原都市計画区域マスタープラン」などの見直しも行われており、これらの計画に即した見直しが求められています。

これまで右肩上がりの発展・成長を遂げてきた本市ですが、近年の全国的な少子高齢化の潮流を受け、人口も減少に転じています。また、高度成長期に建設した多くの公共施設は老朽化が進み更新時期を迎えています。また、社会保障関連経費等の増大による厳しい財政状況が予想される中、全ての施設を維持管理・更新することは困難です。こうした社会の変化の中、これからも市民が安心・安全に暮らすことができる持続可能な都市であり続けるためには、従来の成長拡大型の都市づくりから、新しい成熟型の都市づくりへの転換が求められます。

こうした背景を踏まえ、これからのまちづくりの指針として、上位計画に即した新たな都市の将来像の具現化と、社会経済情勢を見据えた実効性のあるまちづくりを進めるため、計画の見直しを行うものです。



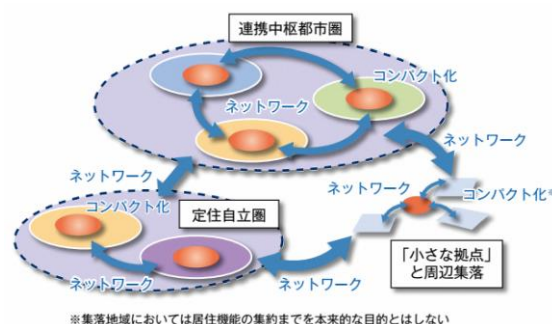
○ 国・県の動向

国は、2014年8月に「都市再生特別措置法等の一部を改正する法律」を施行し、コンパクト・プラス・ネットワークを基軸においたまちづくりの促進に向けた『立地適正化計画制度』を創設するとともに、2015年8月には、本格的な人口減少社会に正面から取り組む国土計画として、“重層的かつ強靱な「コンパクト+ネットワーク」”を実現する新たな『国土形成計画（全国計画）』を閣議決定しています。

千葉県では、2014年7月に『都市計画見直しの基本方針』を示し、集約型都市構造やIC周辺等への産業集積、防災力を向上させる都市づくり、低炭素社会に配慮した持続可能なまちづくりなどを示しています。また、千葉県総合計画に即し2016年3月に改定された「市原都市計画区域マスタープラン」の中でも都市づくりの基本方針として、歩いて暮らせる利便性の高いコンパクトなまちの創出や、整備が進む圏央道等の広域ネットワークを踏まえた戦略的な企業誘致等、総合的・計画的なまちづくりの必要性を示しています。

このように、国・県では、人口減少・少子高齢社会の進展や都市の低密度化に伴う都市機能の低下、公共施設の維持更新費用の増大が懸念される中、厳しい財政状況下においても持続可能な都市経営を可能にするため、集約型都市構造（コンパクトシティ）の形成を一層推進する必要性を示しています。

■ 重層的かつ強靱な「コンパクト+ネットワーク」



出典：「新たな国土形成計画（全国計画）」リーフレットより

○ ゾーンから拠点へ

これまで本市の都市計画マスタープランは、市域を総合計画で位置づけた4つのゾーンに区分し、ゾーンごとに将来像と目標、その実現に向けたまちづくりの各種方針を位置づけ、施策に取り組んできました。

併せて都市交流核・地域核・日常生活圏等への適正な都市機能の集積を推進し、本市の特性を踏まえた集約型都市構造への転換を図ってきました。

その成果として、地域特性の強化や地域間ネットワークの進展など、各ゾーンにおけるまちづくりについては、一定の成果はあるものの、集約型都市構造の核として位置づけた拠点地域においては、拠点性を高める事業の実施・誘導が十分ではなく、各ゾーンの掲げる将来像の実現には至っていません。

こうした評価を踏まえ、これまでの成果を活かし、地域特性の強化とネットワーク化により、より拠点性を重視した居住と都市機能の誘導による集約型都市構造の推進が求められます。



五井駅周辺の市街地



ちはら台の商業地

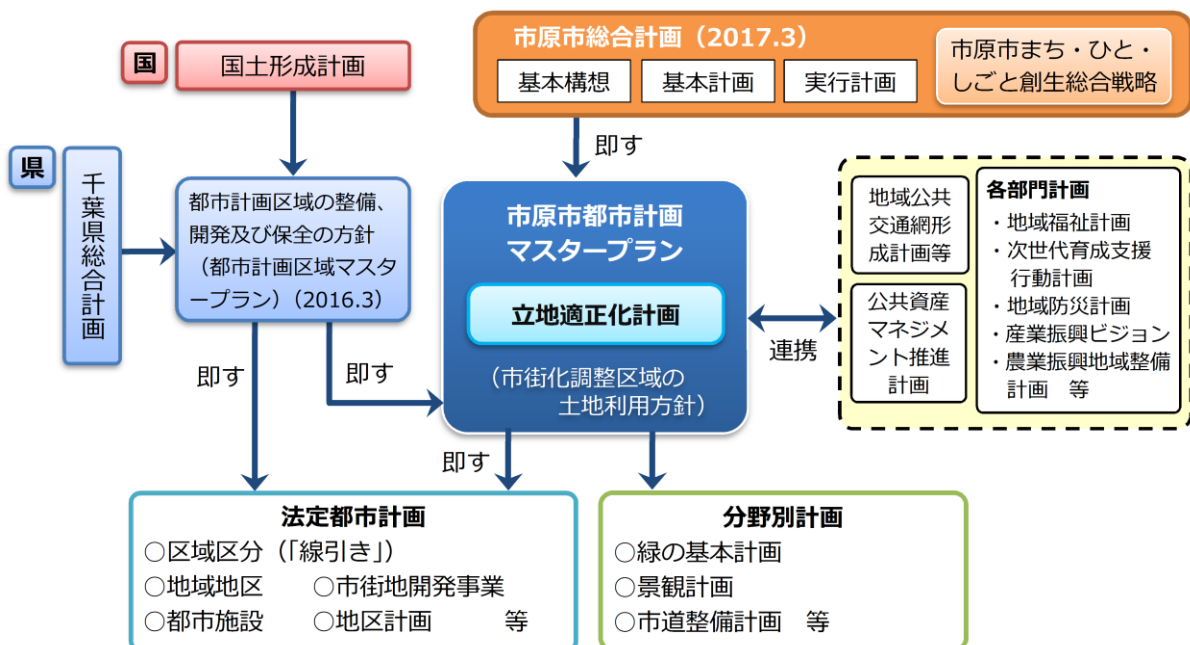
2 計画の概要

(1) 都市計画マスタープランの位置づけ

都市計画マスタープランは、都市計画法第 18 条の 2 に基づき市町村が定める、都市計画の基本的な方針であり、以下のような役割を担っています。

- 中長期的な視点に立った都市の将来像を市原市総合計画基本構想に即して明確にすること。
- 具体的な都市計画や事業計画の決定・変更の指針となること。
- まちづくりに係る個別計画相互の調整を図ること。
- 住民の都市計画に対する理解とまちづくりへの主体的な取組を促すこと。

■ 市原市都市計画マスタープランと諸計画との関係



○ 立地適正化計画

国・県の動向を踏まえ、本市の特性に合わせたコンパクト・プラス・ネットワークを一層推進するため、“都市計画マスタープランの高度化版”として新たに制度化された、「立地適正化計画」(都市再生特別措置法第 81 条第 1 項)を策定し、集約型都市構造の更なる推進を図ります。

○ 市街化調整区域の土地利用方針

都市計画区域の 7 割以上を占める市街化調整区域については、保全・活用の両面から計画的な土地利用を検討する必要があることから、駅や IC 周辺など、市全体の活力創出に資するポテンシャルの高い地区の活用の検討や、農業生産の主な担い手である既存集落のコミュニティを維持するため、計画の中に「市街化調整区域の土地利用方針」を位置づけます。

(2) 目標年次及び目標人口

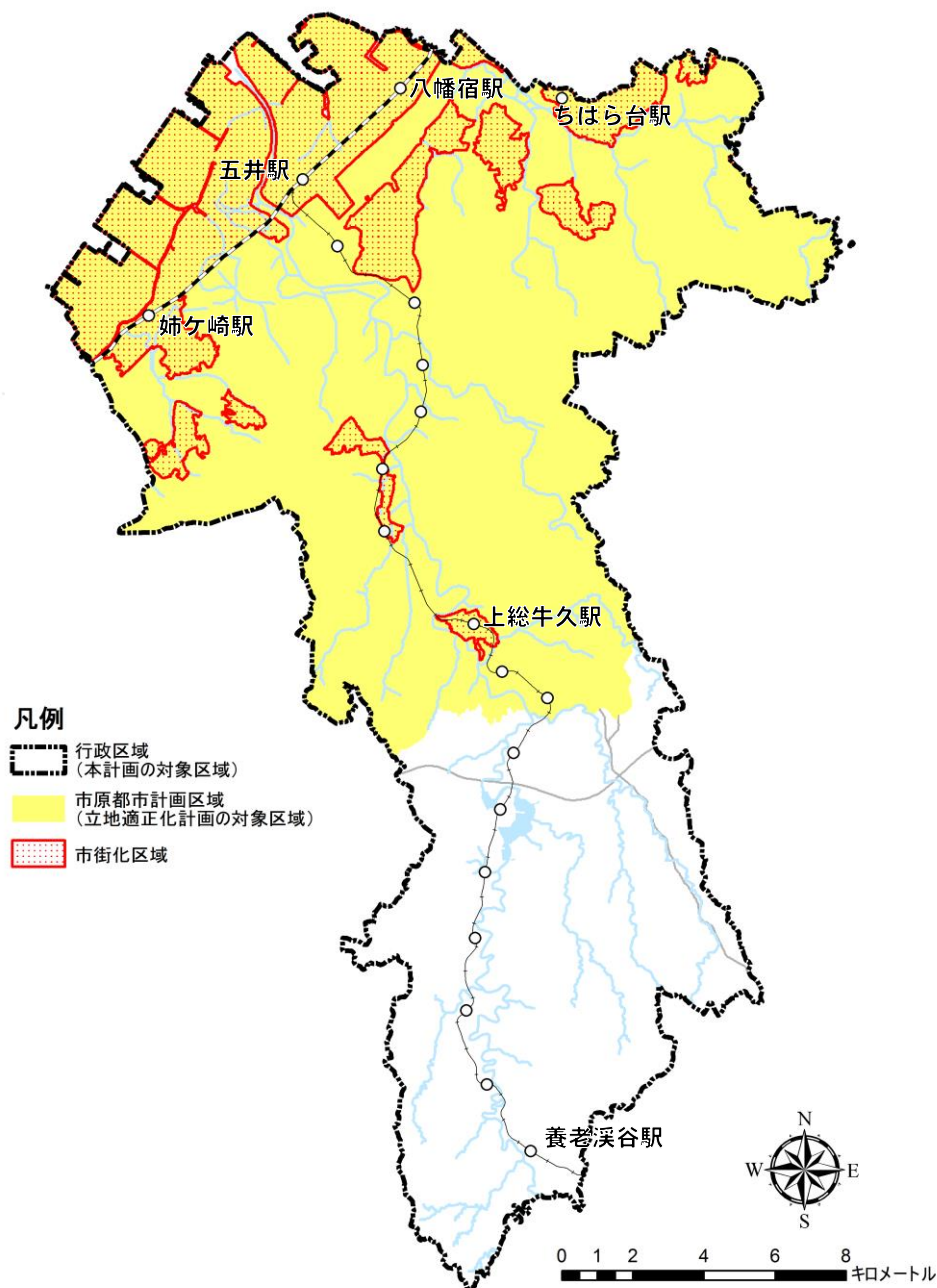
計画の目標年次及び目標人口は、上位計画（『市原市総合計画』、『市原都市計画区域マスタープラン』）と整合を図り、目標年次を2026年、目標人口を27万人とします。

また、定期的に評価を行うとともに、社会情勢等の変化に応じた見直しや、総合計画と整合を図った見直しを行うこととします。

但し、まちづくりは長期的展望のもと継続的に進める必要があることから、目標年次を超える中長期的な考え方についても含めます。

(3) 対象区域

都市計画を定める範囲は、都市計画区域となりますが、市域の一体的なまちづくりを進めるため、市域全体を対象とします。



(4) 計画の構成

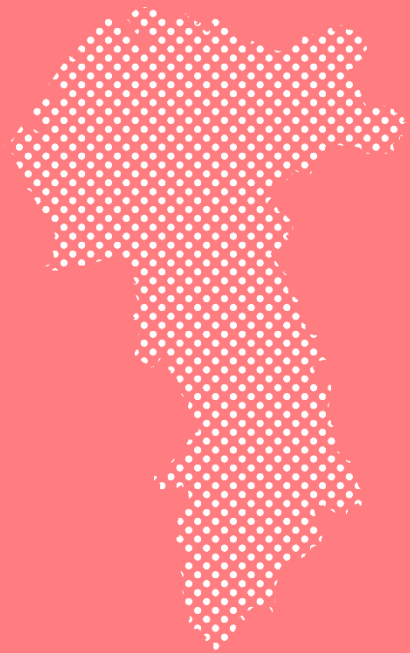
本計画は、まちづくりの将来像や基本目標を定める「まちづくりの理念と目標」と、理念に基づき市全体のまちづくり方針を定める「全体構想」、拠点地域の方針を定める「地域別構想」、構想に掲げる各方針の実現化に向けた「まちづくりの実現に向けて」の4つの章立てで構成します。

■市原市都市計画マスタープランの構成



第1章 まちづくりの理念と目標

- 1 まちづくりの理念
- 2 まちづくりの基本目標



第1章 まちづくりの理念と目標

1 まちづくりの理念

「変革と創造」で 新たな未来を切り拓くまちづくり

本市の人口は 2003 年にピークを迎え、以後、人口減少が進んでいます。本市の基幹産業である石油化学産業では、全国的な人口減少や国際競争の激化などを捉えた産業構造の再編が進みつつあります。

市の財政面では、社会保障関連経費の増大や、高度経済成長期に数多く建築された公共施設が今後集中的に更新時期を迎えるなど、今後の財政運営に大きな課題を抱えています。

一方、悠久の歴史や豊かな自然、市民の強い行動力と団結力など、多くの資源があります。

このような時代だからこそ、未来をしっかりと見据え、さまざまな資源を活用しながら、市民や事業者、市議会、行政などあらゆる力を結集し、これまでの延長線上ではない「変革と創造」による新たな未来を切り拓くまちづくりに、果敢に挑戦します。

(市原市総合計画「基本構想」から引用)

2 まちづくりの基本目標

(1) 総合計画が掲げる都市像

上位計画であり、本市のまちづくりの指針である市原市総合計画基本構想（以下「基本構想」）では、『夢つなぎ ひときらめく 未来創造都市 いちはら ~ひとの活躍が新たな誇りを創るまちへ~』を将来の都市像に掲げ、計画期間の 2026 年までに、『人口 27 万人の維持』と『500 万人の交流人口』の実現を目指しています。

また、6 町 1 村の合併により誕生した本市の特徴を活かし、目指す都市構造を、「個性輝く地域が集合体となって 大きな力を発揮する色彩豊かな都市の創生」とし、千葉市をはじめ、首都圏を見据えた多くの自治体と市域を越えた連携強化と広域的な協力体制の構築により、190 万人圏域の大きなポテンシャルを活かした、地域全体の発展を目指します。

更に「産業と交流の好循環が新たな価値を創るまちへ」、「つながりと支え合いがひとと地域を健康にするまちへ」、「ひとの活躍と豊かな生活を支える安心・安全なまちへ」、「子どもたちの輝き・若者の夢・いちはらの文化を育むまちへ」、「ひとが環境を守り活かすまちへ」の 5 つのまちづくりの目標の下、実現に向けた 44 の施策を挙げています。

(2) 都市計画が目指すまちづくりの目標

① まちづくりの目標

これまで取り組んできたまちづくりの成果を活かし、「基本構想」における将来像を実現するため、地域特性の強化とネットワーク化を進め、より拠点性を重視した集約型都市構造の充実を目指し、『都市の賑わい・交流、市民が安心できる生活の実現に向けた 持続可能なまちづくり』をまちづくりの目標に掲げ、それぞれの地域が持つ特性や資源をこれまで以上に活かしながら、地域が相互に結びつき、市原市という集合体となってひとつの大きな力を発揮する、新たなまちづくりを進めます。

まちづくりの目標

都市の賑わい・交流、

市民が安心できる生活の実現に向けた 持続可能なまちづくり

② 目指すべき将来都市構造

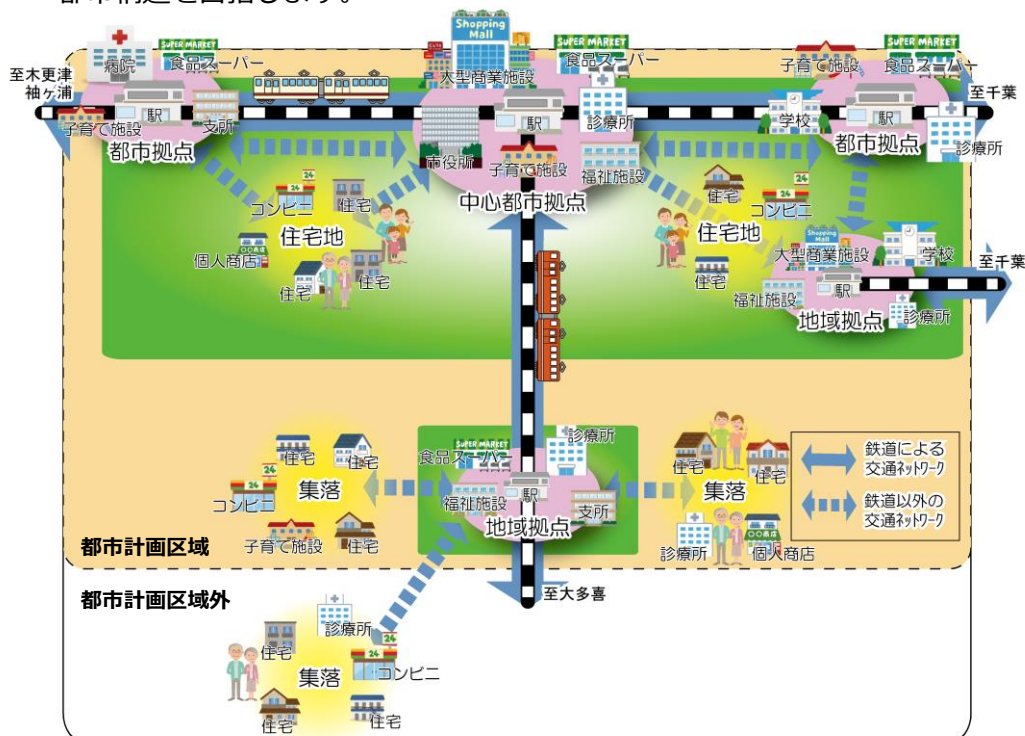
基本構想に掲げる都市構造と、まちづくりの目標を実現するため、本計画の目指すべき将来都市構造を『コンパクト・プラス・ネットワーク』とします。

目指すべき将来都市構造

コンパクト・プラス・ネットワーク








■コンパクト・プラス・ネットワークの考え方

各拠点の機能を高めるとともに、拠点間や周辺市街地・集落との交通ネットワークの強化により、都市全体として機能の充実した生活利便性の高い都市構造を目指します。




「目指すべき将来都市構造」の実現に向けた、都市の骨格は、「拠点」、「軸」、「土地利用」の3つの要素により構成されます。

■拠点（都市の核として都市機能や人口密度の向上を図るエリア）

中心都市拠点	○ 都市活動の中心的な役割を果たす拠点	
広域交流拠点	○ 市の玄関口としての強みを生かし、人口密度及び就業者密度が極めて高く、商業・医療・教育・娯楽・交流など多様でかつ生活に身近なサービスから広域的なサービスまで、広範な都市機能が集積し、市民や来訪者が行き交う拠点	
行政・文化拠点	○ 人口密度が高く、行政・商業・業務・芸術文化・交流など多様なサービスを楽しむことができる拠点	
都市拠点	○ 中心都市拠点の都市機能を補完する、副次的な拠点 ○ JR 内房線や平成通りを活かしたアクセスを有し、人口密度や就業者密度が高く、商業・業務・福祉等の都市機能が比較的高く集積し、日用品の購入や医療等の日常的な生活がほぼ満たされる拠点	
地域拠点	○ 中心都市拠点及び都市拠点の都市機能を補完する、より周辺住民の生活に密着した拠点 ○ 人口密度が高く、周辺地域の日常生活を支える商業・業務・福祉等の都市機能が一定程度集積し、かつ、圏域内で不足する医療等のサービスも他の拠点への容易なアクセスにより、享受できる拠点	
IC 周辺拠点	○ 広域連携の要衝となる IC 周辺にある、都市や地域の活力創出に資する新たな土地の利活用を検討する拠点	
生活拠点 I	○ 一定の人口密度のもと日常生活を支えるスーパー等の他、特色のある都市機能を有し、圏域内で不足するサービスも他の拠点への容易なアクセスにより享受できる拠点	
生活拠点 II	○ 一定の人口密度のもと日常生活を支えるスーパー等の利便施設を有し、圏域内で不足する商業、医療等のサービスも他の拠点への容易なアクセスにより享受できる居住系の土地利用を主体とした拠点	

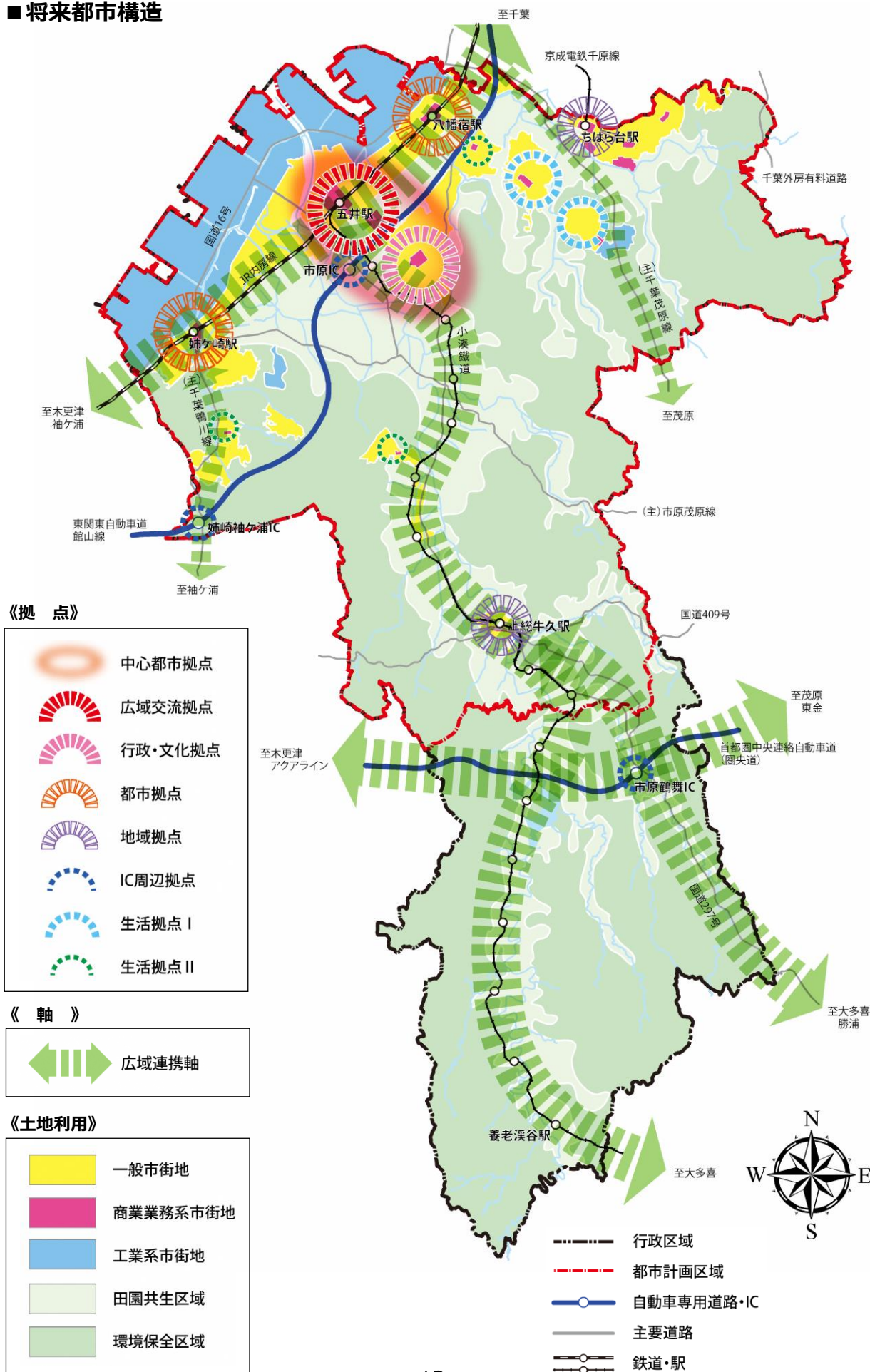
■ 軸（人やモノの円滑な移動を確保する主要な動線）

<p>広域連携軸</p>	<p>○ 総合計画に掲げる、市域を越えた連携で190万人圏域の大きなポテンシャルを活かす、鉄道・高速道路・国道・主要地方道などによる骨格的な交通網であり、都市内外を連絡し、都心部や周辺都市との広域性を高める交通ネットワーク軸</p>	
--------------	--	---

■ 土地利用（同じ特性・役割を有する連続した土地の利用を面的に誘導する）

<p>一般市街地</p>	<p>○ 市民の安心・安全、快適な居住環境の確保に資する、住宅を中心とした複合的な土地利用を誘導する市街地</p>	
<p>商業業務系市街地</p>	<p>○ 都市の魅力・活力、利便性の確保に資する、商業業務系土地利用を誘導する市街地</p>	
<p>工業系市街地</p>	<p>○ 市の産業を支える工業系土地利用（物流を含む）を誘導する市街地</p>	
<p>田園共生区域</p>	<p>○ 優良農地の管理・保全と既存集落の維持・活性化に配慮した土地利用を誘導する区域</p>	
<p>環境保全区域</p>	<p>○ 自然林・丘陵地・里山などの優良な自然環境の管理・保全と豊かな自然を活かした交流・レクリエーションの場として適正な土地利用を誘導する区域</p>	

■ 将来都市構造



《拠点》

- 中心都市拠点
- 広域交流拠点
- 行政・文化拠点
- 都市拠点
- 地域拠点
- IC周辺拠点
- 生活拠点Ⅰ
- 生活拠点Ⅱ

《軸》

- 広域連携軸

《土地利用》

- 一般市街地
- 商業業務系市街地
- 工業系市街地
- 田園共生区域
- 環境保全区域

- 行政区画
- 都市計画区域
- 自動車専用道路・IC
- 主要道路
- 鉄道・駅

(3) 目標の実現に向けた5つの戦略

「まちづくりの目標」及び「目指すべき将来都市構造」の実現に向けて、市原都市計画区域マスタープランを踏まえ、今後のまちづくりを進めていくうえでの5つの戦略を示します。

戦略1 都市の活力を生み出す拠点の形成

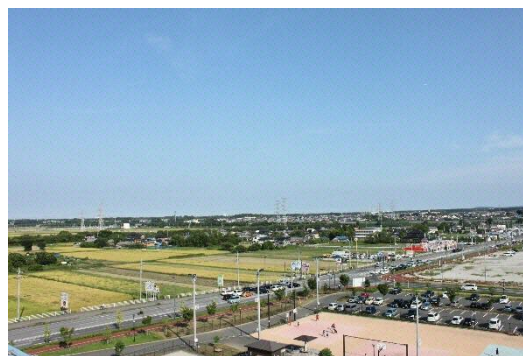
- 人口減少・少子高齢社会にあっても、様々な都市機能の利便性を維持・向上させていくため、本計画の高度化版となる立地適正化計画を活用しながら、各拠点の果たすべき役割を明確化し、都市機能誘導区域の設定による拠点地域への都市機能の集約を図ります。



五井駅西口

戦略2 地域特性を活かした市原版コンパクトシティの形成

- 立地適正化計画において居住誘導区域を設定することにより、無秩序なスプロール化を抑制しつつ、市街地人口密度の適正化を図り、安心して歩いて暮らせる利便性の高い都市を構築するとともに、都市の環境負荷の低減や自然環境の保全を図ります。
- 市街化調整区域内においても既存コミュニティの維持や IC 周辺の活性化に向けた計画的な土地利用を進めます。



市街地と田園の共生

戦略3 パートナーシップによるまちづくりの推進

- 住民や民間事業者等の多様な主体による、地域主体のまちづくりを促進することにより、地域特性を活かし、多様なニーズや価値観を踏まえた個性ある都市の創出を目指します。



市民との協働

戦略4 市民の生活を支える交通ネットワークの構築

- 超高齢社会の到来や環境意識の高まりを念頭に、JR 3 駅と京成ちはら台駅、上総牛久駅を拠点とし、鉄道とバス等の相互連携を図り、拠点間、地域間を繋ぐ公共交通体系の構築を目指します。
- 道路網については、広域幹線道路の整備促進と市民生活を支える主要な幹線道路の整備を推進します。



通勤通学時間帯の五井駅

戦略5 ふるさとの資源の継承と活用

- ふるさとの原風景である多様な自然・歴史・文化資源などを保全するとともに、これらの資源を活かし、周辺環境と調和したまちづくりを推進することで、人々がいつまでも愛着を持って暮らし続けられるまちの景観形成と次世代への継承を目指します。



石神の菜の花畑



上総更級公園上空から五井地区市街地を臨む

第2章 全体構想

- 1 現況
- 2 主要課題と対応方向
- 3 土地利用の基本方針
- 4 交通体系の整備方針
- 5 環境（自然環境・都市環境）の方針
- 6 都市防災の方針
- 7 景観形成の方針

第2章 全体構想

全体構想は、第1章で掲げる『目指すべき将来都市構造』の実現に向けた5つの戦略を踏まえ、今後のまちづくりに反映すべき基本的な方針を示します。具体的には、『本市を取り巻く現況』から主要課題を抽出し、「土地利用」「交通体系」「環境（都市環境・自然環境）」「都市防災」「景観」の都市計画に係る5つの分野で解決に向けた施策を整理します。

1 現況

(1) 概況

本市は、東京都心から50km圏内の千葉県ほぼ中央部に位置し、北は千葉市、東は茂原市、長柄町、長南町、南は大多喜町、君津市、西は木更津市、袖ヶ浦市の5市3町と接しています。

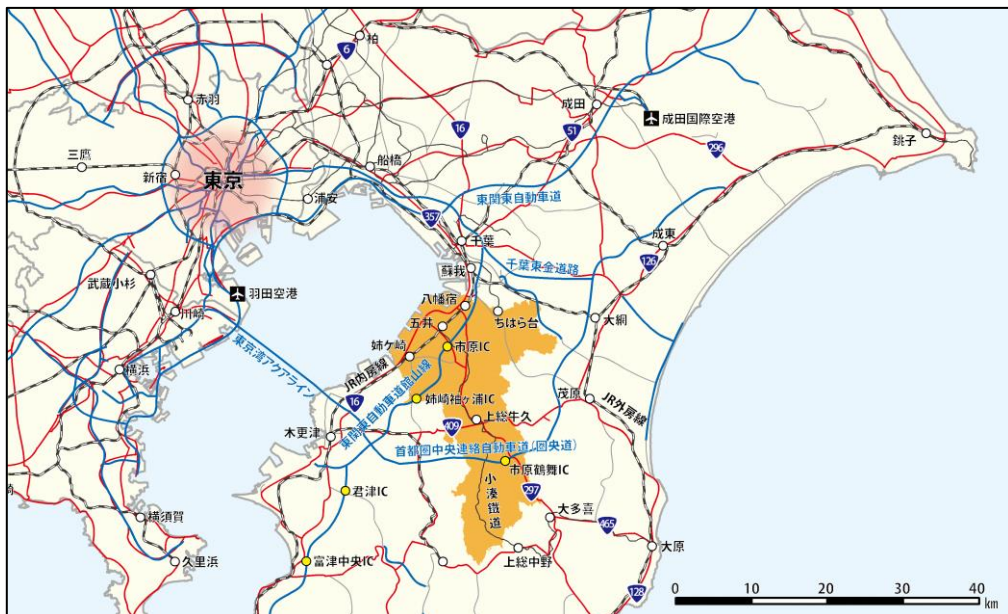
南北方向に長く、北部は東京湾に面した臨海部になります。中央を南から北へ養老川が縦断し、臨海部や養老川中下流域などに平坦地が多く、内陸部は緩やかな丘陵や山間地域で、豊かな自然資源に覆われています。

古くは上総国の国府が置かれ、上総国分寺と上総国分尼寺が建立されるなど、政治や文化の中心として栄えました。

現代に入ると、昭和26年に策定された「千葉県総合開発計画」以後、千葉市から木更津市を結ぶ海岸部に工場郡が建設され、京葉臨海工業地帯として世界有数の工業地帯に成長しました。市原市臨海部の埋立地はその中核をなし、敷地面積10万㎡を超える大企業が多数立地する中、本市の人口は急増し、住宅地や道路等のインフラ整備も進みました。

また、急激な人口増加に伴い、道路、教育施設の整備など数多くの事業を遂行するため広域的な行政が必要となり、昭和38年5月に北部の市原・五井・姉崎・市津・三和の5町の合併により市原市が誕生しました。更に昭和42年10月には、南部の南総町、加茂村の1町1村を加え、旧市原郡全域を1市とする広域都市となり現在に至ります。

■ 広域位置図



(2) 人口

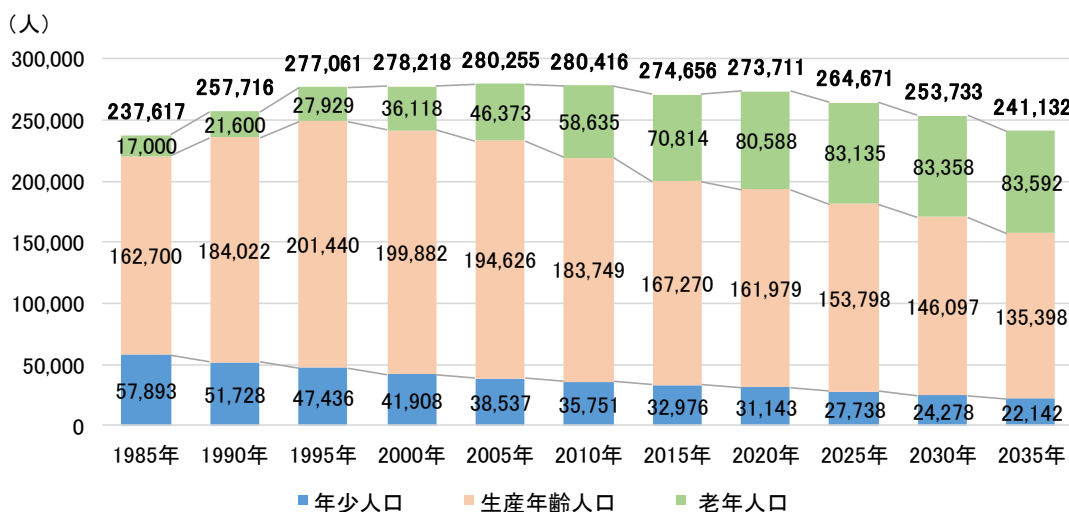
① 人口動向

2015年国勢調査の人口は274,656人です。2010年をピークに減少に転じており（住民基本台帳では2003年の281,173人がピーク）、2035年には241,132人と3万人以上減少すると推計されています。

0～14歳の年少人口は1985年から減少傾向にあり、15～64歳の生産年齢人口も1995年をピークに減少傾向に転じました。一方、65歳以上の老年人口は大幅に増加しており、2015年の高齢化率は25.8%と、超高齢社会に突入しています。

転入を転出が上回る転出超過が続いており、特に女性の転出が多くみられます。

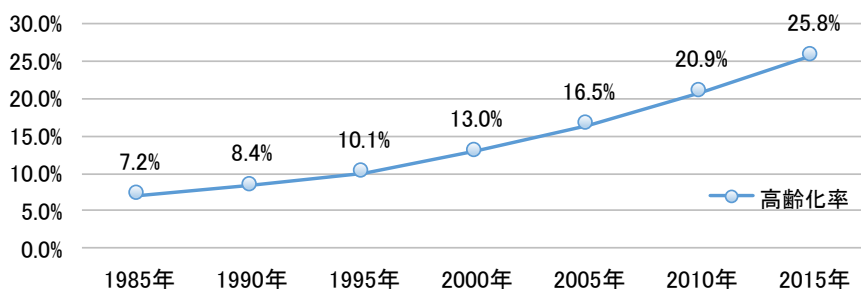
■人口の推移・推計



※合計は年齢不詳を含む

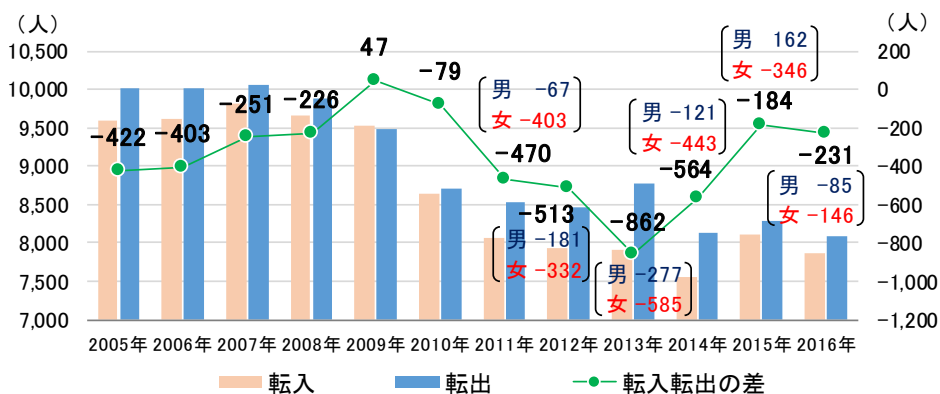
出典：国勢調査及び市原市人口ビジョン

■高齢化率の推移



出典：国勢調査

■転入・転出の推移



※2009年までは住民基本台帳、2010年からは住民基本台帳移動報告（総務省）より

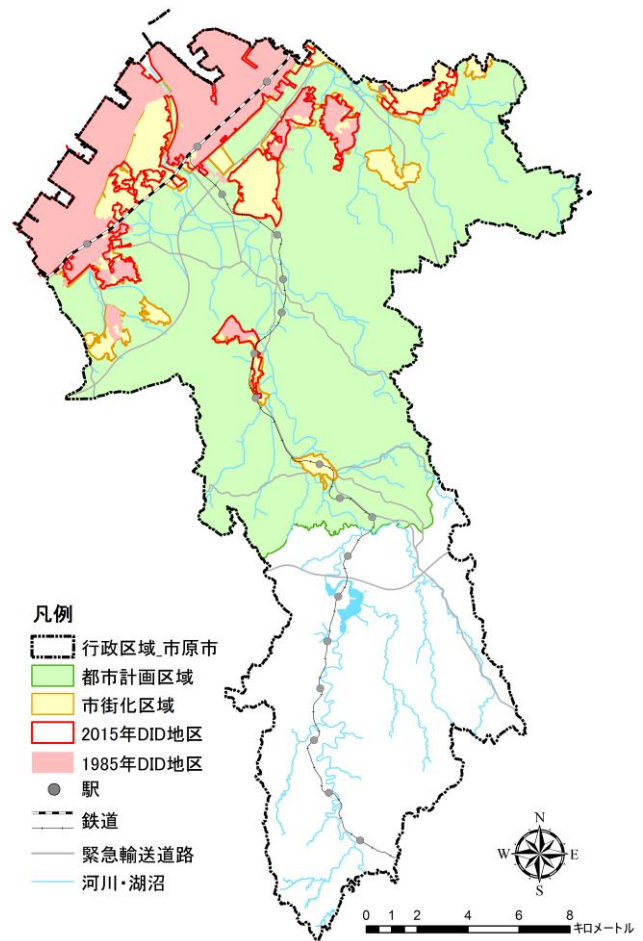
② 人口集中地区 (DID) の推移

1985年と2015年で比較すると、人口集中地区 (DID) の面積は約 1.3 倍となっています。五井駅、八幡宿駅、姉ヶ崎駅の周辺から市街地が形成され、内陸部における住宅地の形成とともに区域が拡大しています。

DID 人口密度は 1985 年から 2015 年の間に 26.0 人/ha から 33.0 人/ha まで拡大しています。住居を建築できない工業専用地域を除いた部分の人口密度は 50 人/ha を超えており、高密度な市街地が形成されています。

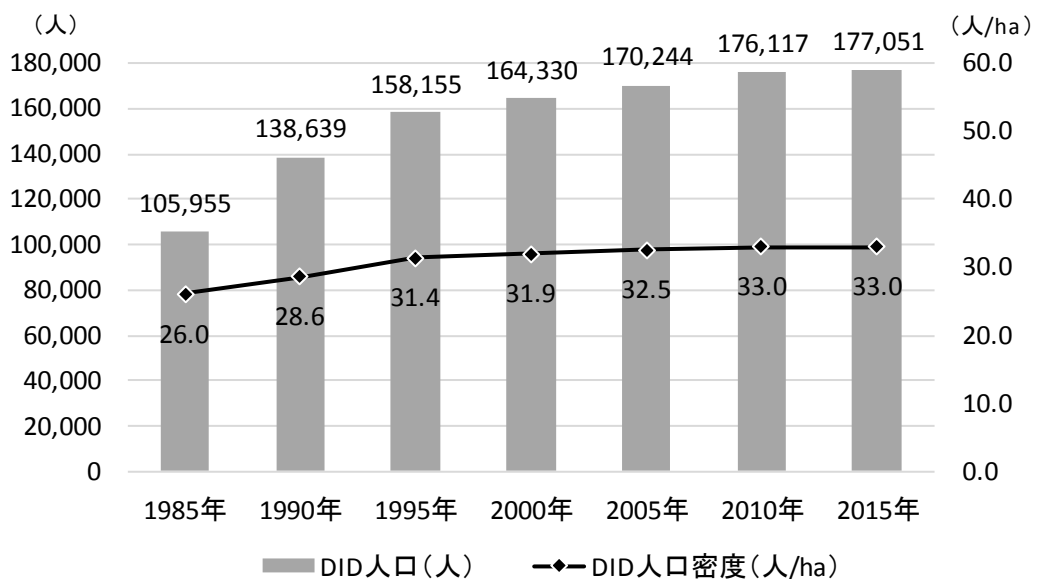
一方で、将来的には人口減少に伴う既存市街地の低密度化も懸念されます。

■人口集中地区の区域図 (1985年、2015年)



出典：国土数値情報より作成

■人口集中地区の人口密度の推移



出典：国勢調査

③ 地域別の人口動向

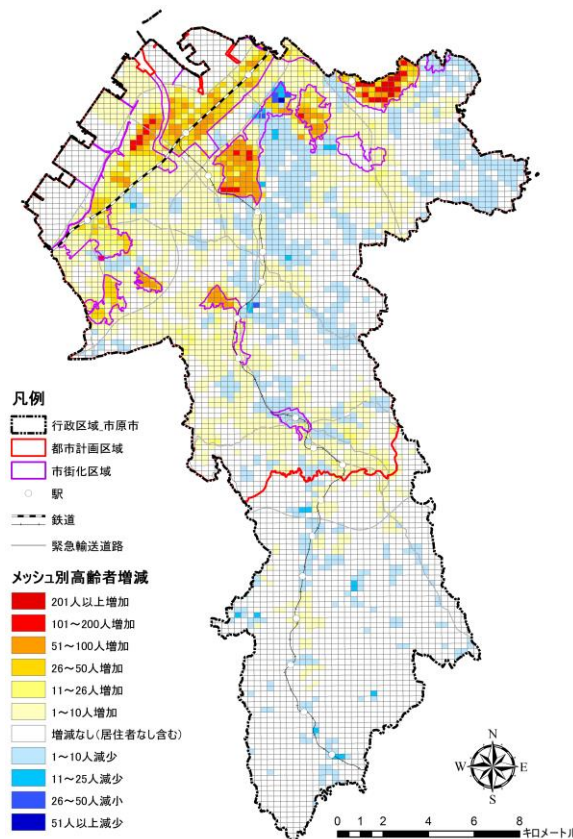
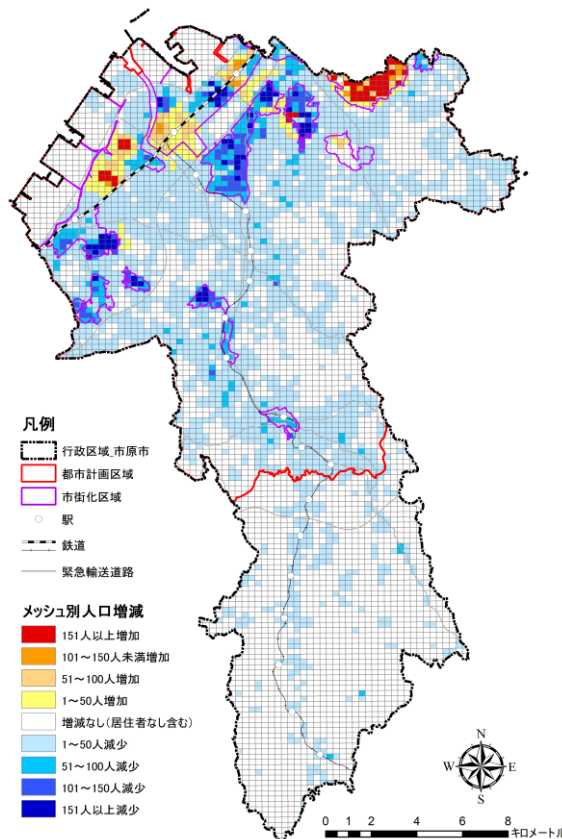
2005年と2010年の人口増減をみると、市街化区域内でも鉄道駅周辺では増加しています。一方、市街化調整区域や都市計画区域外においては、ほとんどの地域で減少しています

高齢者人口は市街化区域と市街化調整区域のいずれでも増加しています。また、人口が減少しているにもかかわらず、高齢者が増加している地区が多数存在します。

都市計画の区分別にみると、市街化区域内の人口は増加しているものの、市街化調整区域では人口減少が顕著となっています。

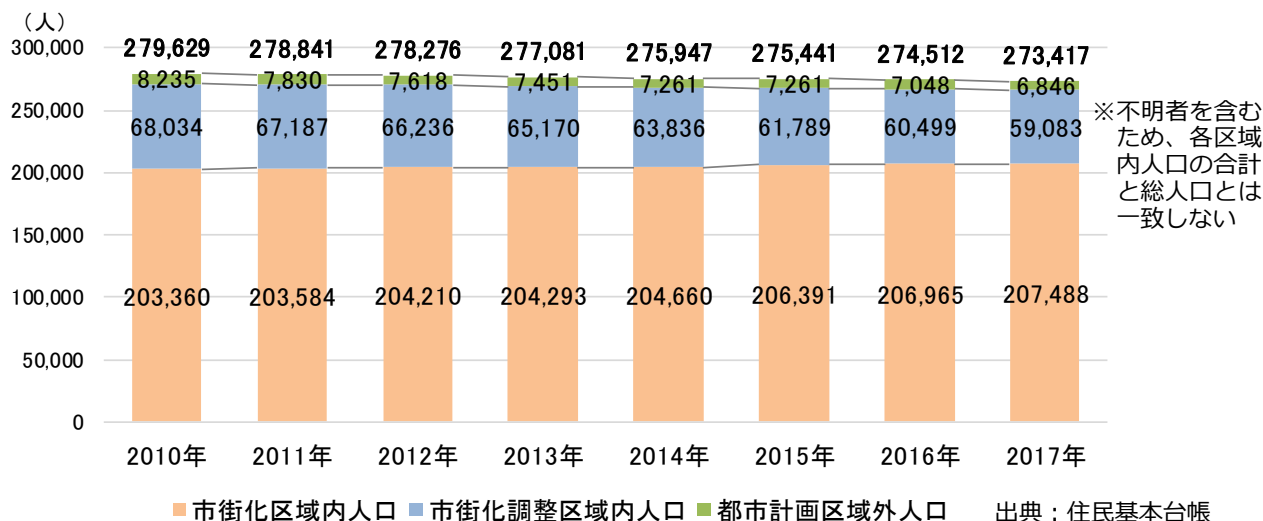
■人口増減の状況（2005年、2010年）

■高齢者人口増減の状況（2005年、2010年）



出典：国勢調査より作成

■都市計画区分別人口の推移



(3) 土地利用

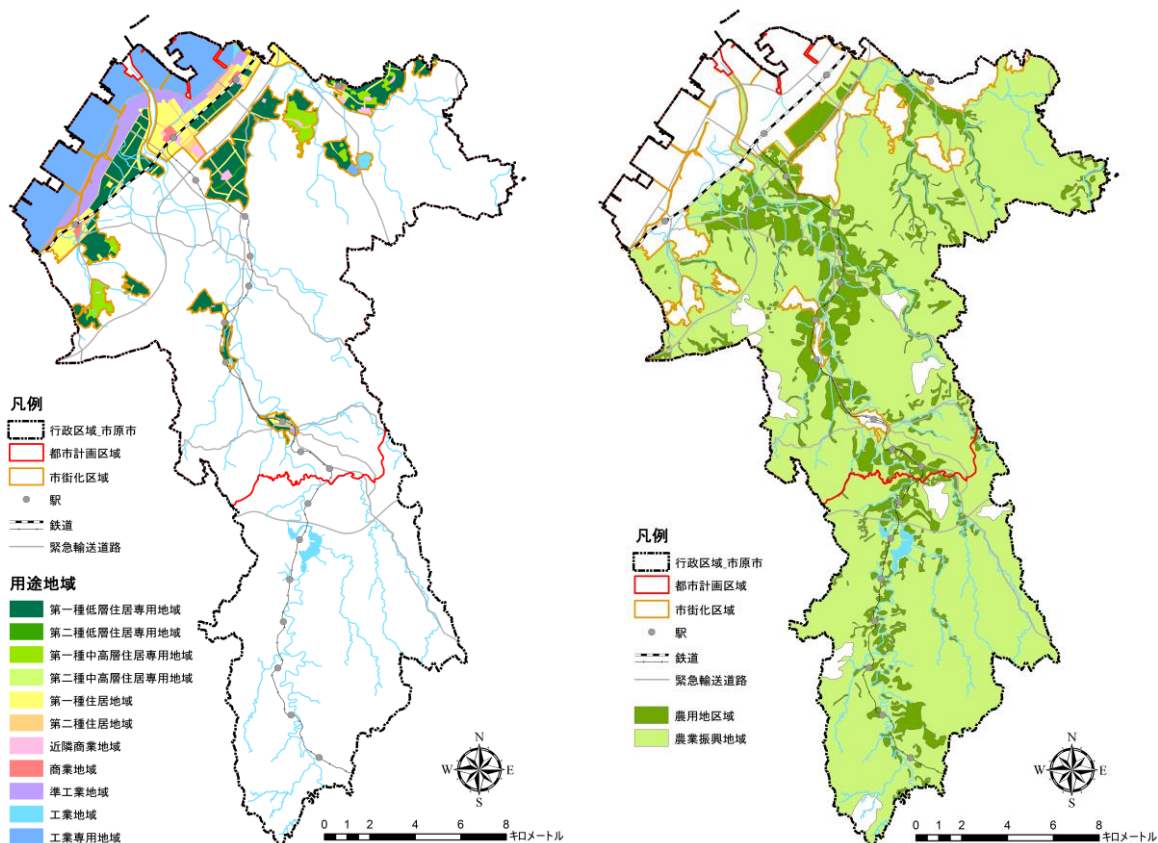
① 土地利用規制

市街化区域は市北部を中心に指定されており、そのうち、海岸部は工業系用途地域、その内陸部は住宅系用途地域、五井駅・八幡宿駅・姉ヶ崎駅周辺は商業系用途地域となっています。

市街化調整区域と都市計画区域外のほとんどを農業振興地域に指定しており、特に小湊鐵道沿線の地域、五井駅、八幡宿駅の駅勢圏や市原 IC 周辺を含む東関東自動車道北側の地域を農用地区域に指定しています。

■市街化区域・用途地域

■農業振興地域・農用地区域



出典：国土数値情報より作成

■用途地域の指定状況（2017年12月時点）

区分	建ぺい率 (%)	容積率 (%)	面積 (ha)
都市計画区域	—	—	約 25,623
市街化区域	—	—	約 6,131
第一種低層住居専用地域	30	50	約 395
第二種低層住居専用地域	50	100	約 1,478
第一種中高層住居専用地域	50	100	約 14
第二種中高層住居専用地域	60	200	約 366
第一種住居地域	60	200	約 19
第二種住居地域	60	200	約 764
近隣商業地域	60	200	約 229
商業地域	80	200	約 130
準工業地域	80	400	約 73
工業地域	60	200	約 609
工業専用地域	60	200	約 79
工業専用地域	60	200	約 1,975
市街化調整区域	60	100	約 19,492

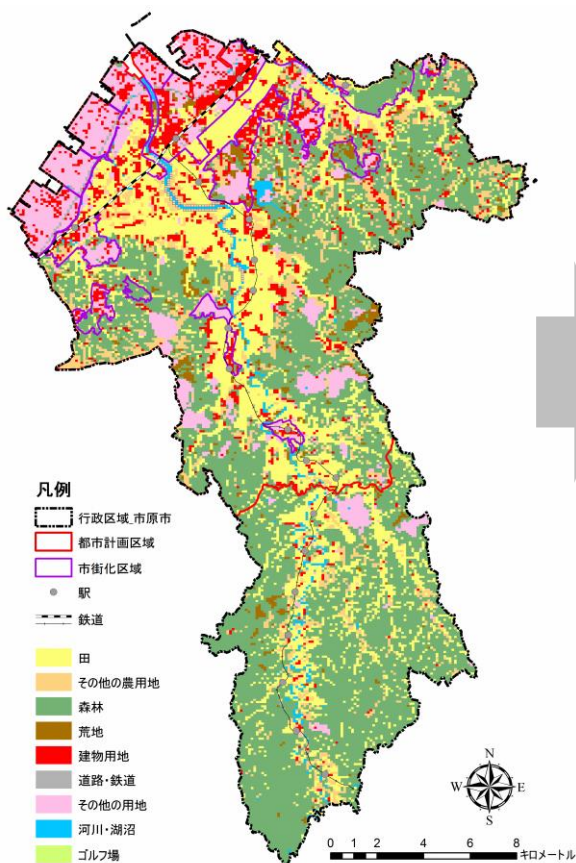
② 土地利用動向

1976年と2014年の土地利用を比較すると、市北部の海岸部は田んぼなどのその他用地から建物用地へ転換され、市街地が拡大しています。

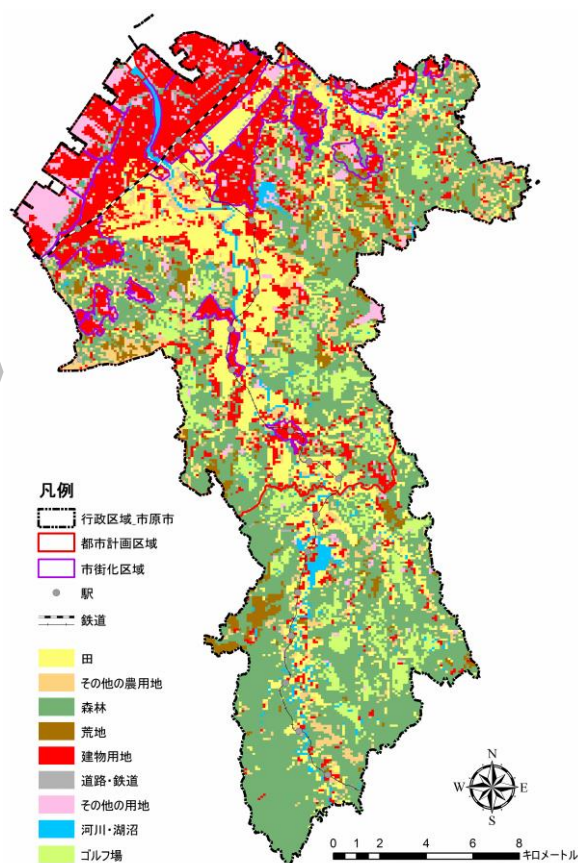
国分寺台やちはら台においては、住宅地の形成により農地や森林が建物用地になっており、自然的土地利用から都市的土地利用の範囲が広がっています。

■土地利用の動向（1976年、2014年）

【1976年】



【2014年】



※都市計画区域界、市街化区域界は2017年時点

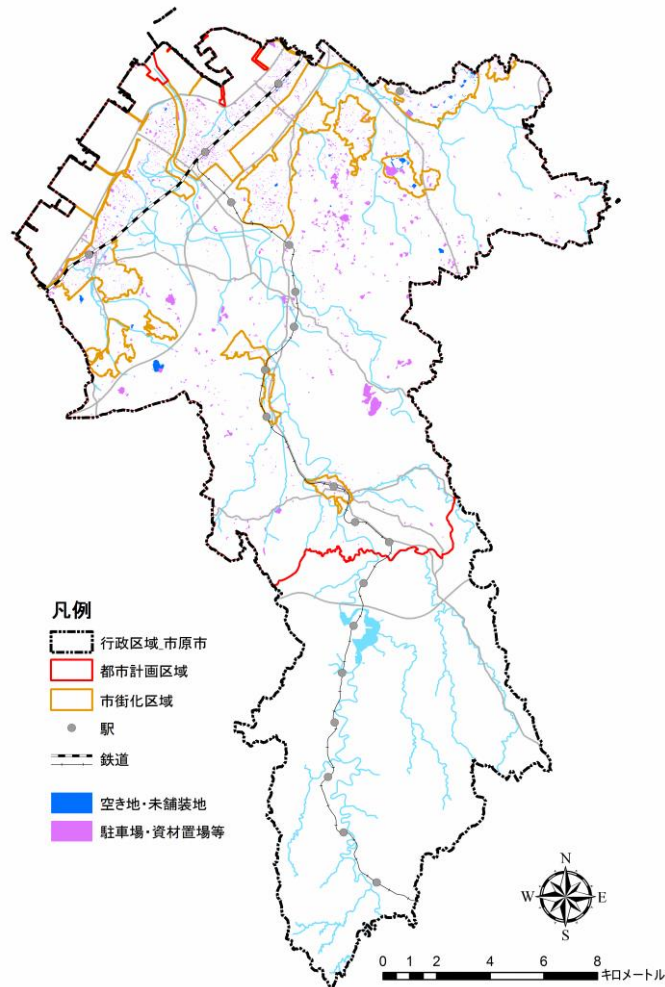
出典：国土数値情報より作成

③ 空き地・空き家の状況

市街化区域内には小規模な空き地や駐車場が点在しているとともに、ちはら台などの住宅団地で大規模な空き地が存在します。

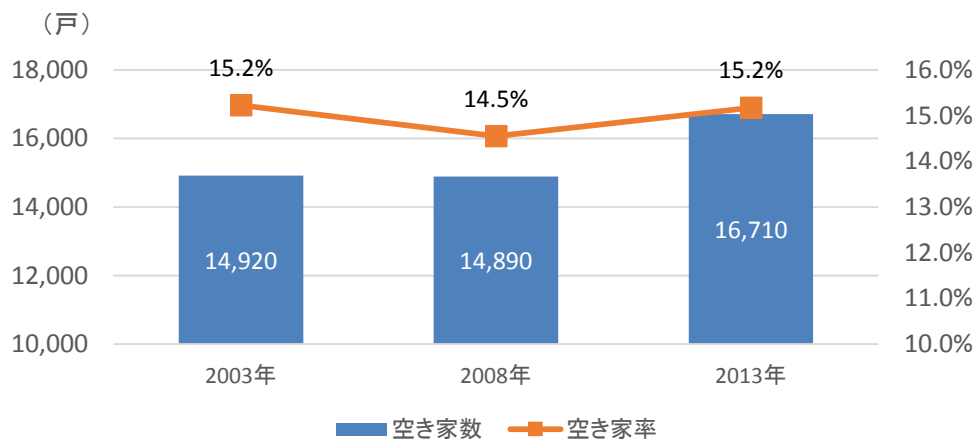
空き家数は2013年に16,710戸で、2003年以降のこの10年で2,000戸程度増加していますが、空き家率は横ばいの15.2%となっています。

■ 空き地の分布



出典：2016 都市計画基礎調査より作成

■ 空き家の推移



出典：住宅土地統計調査

(4) 交通

① 道路

市内の道路状況は、東関東自動車道館山線（以下「館山道」）と首都圏中央連絡自動車道（以下「圏央道」）をはじめ、国道16号、297号、409号、県道市原茂原線、千葉鴨川線、市原天津小湊線、都市計画道路八幡椎津線（平成通り）などの主要幹線道路が都市の骨格を形成しています。県外からのアクセス路は、館山道の市原IC、姉崎袖ヶ浦ICと圏央道の市原鶴舞ICがあります。

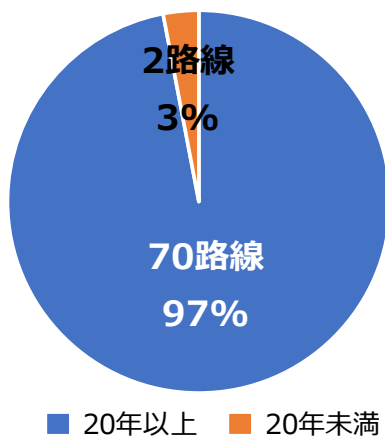
都市計画道路の計画は、未整備区間の大部分が都市計画決定後20年以上経過していることから、交通量の見通しや代替路線の有無等、周辺の道路状況も踏まえ廃止を含めた見直しと、必要路線については早期の開通が求められます。

なお、将来自動車交通量の2008年実績値と2030年推計値を比較すると、県全体では微減であるものの、市原地域は微増と推計されています（出典：2012.7 千葉県交通量需要推計）。

■ 都市計画道路延長・路線数の推移



■ 都市計画決定経過年数の割合



② 公共交通

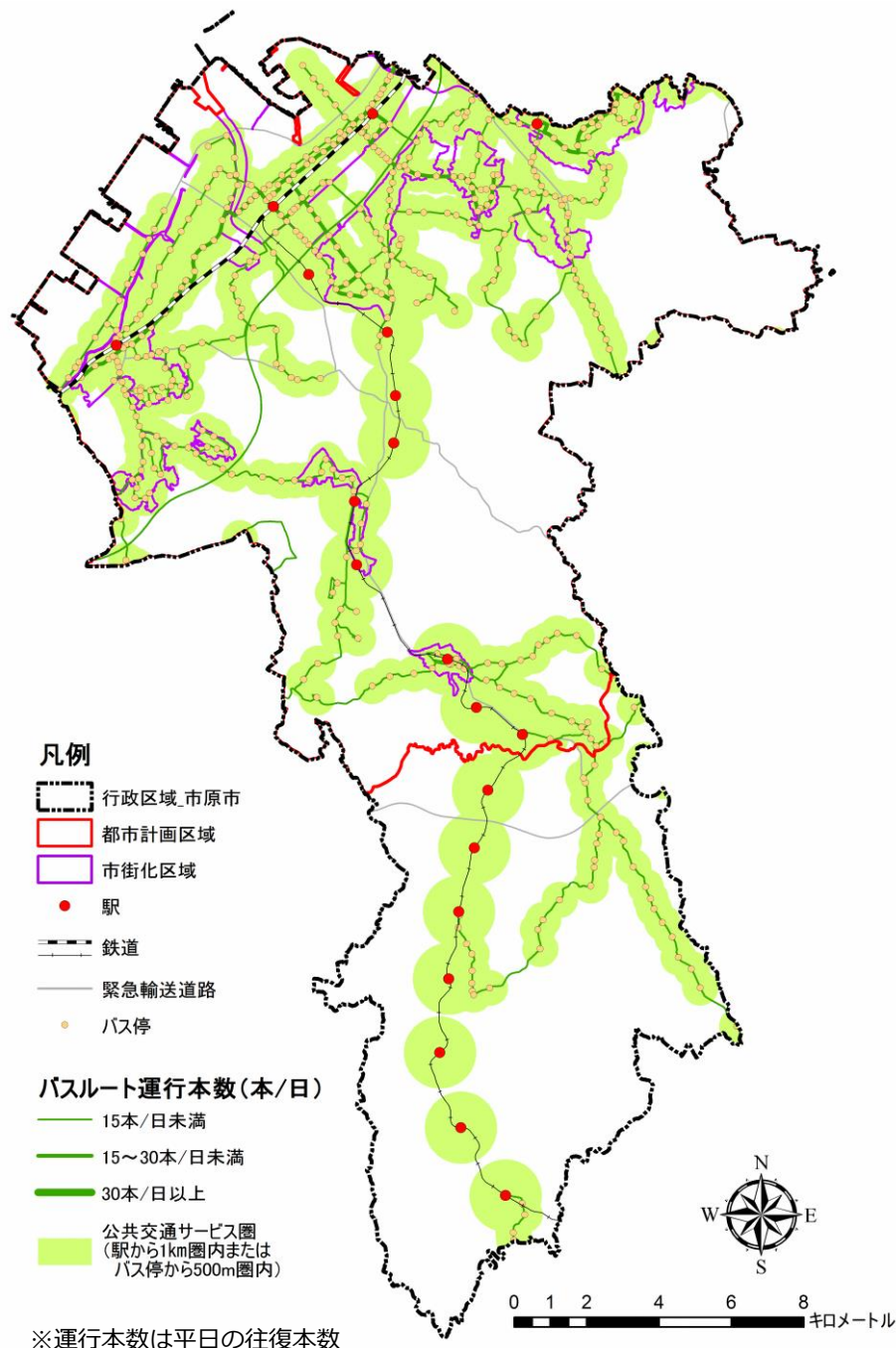
i. 公共交通ネットワーク

本市は、JR 内房線、京成電鉄千原線、小湊鐵道の3つの鉄道が整備されており、JR 五井駅、八幡宿駅、姉ヶ崎駅と京成ちはら台駅を結節点とする路線バス網により、内陸部の各拠点を結んでいます。

工業系用途地域を除く市街化区域内は、駅やバス停などに近接している「公共交通サービス圏」で概ねカバーされています。

一方、南部の市街化調整区域や都市計画区域外は、小湊鐵道を中心に市街地とのネットワークが形成されていますが、便数は非常に少ない状況です。

■鉄道・路線バスのネットワークと公共交通サービス圏



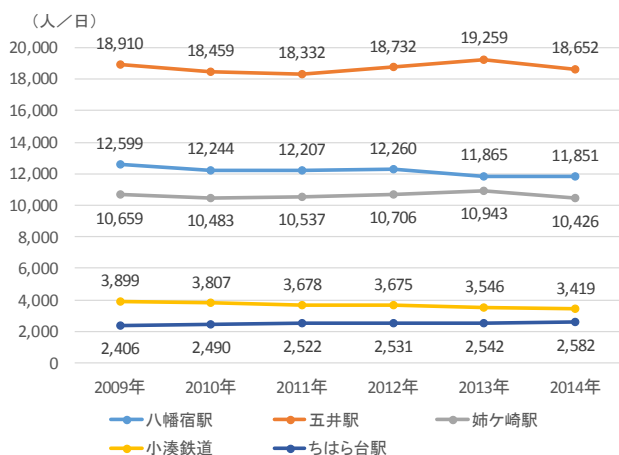
出典：国土数値情報より作成

ii. 公共交通の利用状況

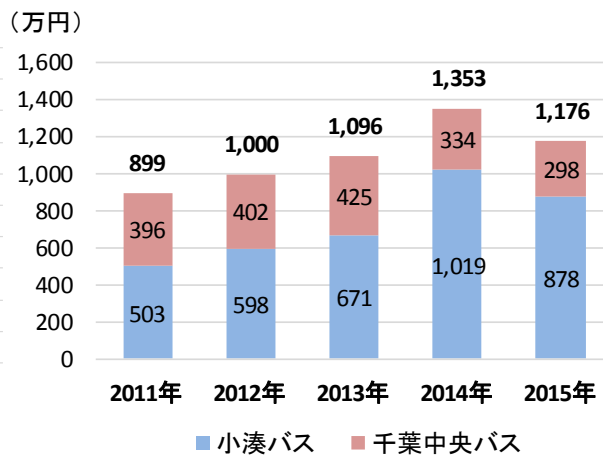
鉄道の利用者は、五井駅が最も多いものの、利用者は減少傾向にあり、八幡宿駅、姉ヶ崎駅、小湊鐵道でも同様の傾向がみられます。唯一、京成ちはら台駅では利用者が微増傾向にあります。

路線バスは、赤字路線の拡大等に伴い、その補助額が増加する傾向にあり、住民の利用促進等、公共交通ネットワークを維持するための取組が必要です。

■鉄道利用者の推移



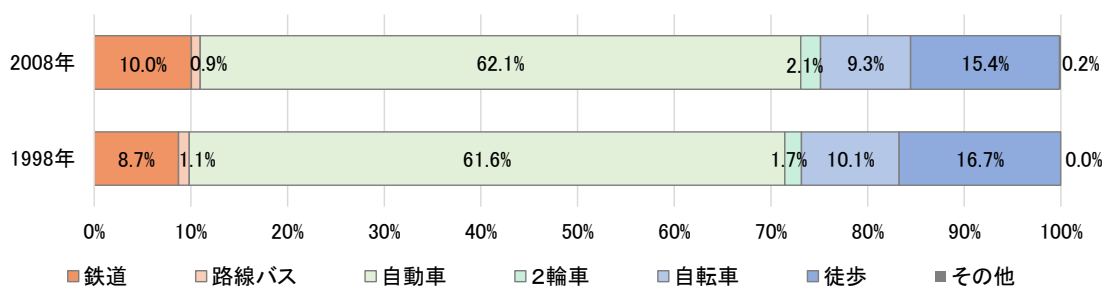
■市内運行路線への補助額の推移



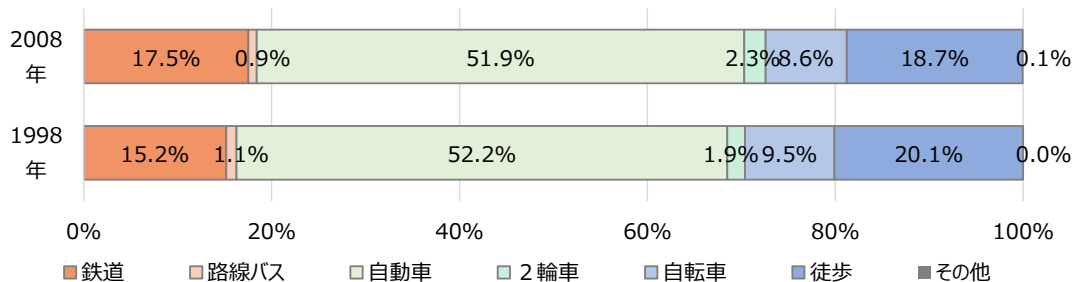
iii. 交通手段分担率

交通手段分担率は、全目的、通勤目的ともに自動車の分担率が多く、全目的では自動車が62.1%を占めています。1998年から2008年の10年間で、自動車や鉄道の分担率が増え、徒歩が減少しています。

■交通手段分担率の推移（全目的）



■交通手段分担率の推移（通勤目的）



出典：2008年 東京都市圏パーソントリップ調査・1998年度 東京都市圏交通実態調査

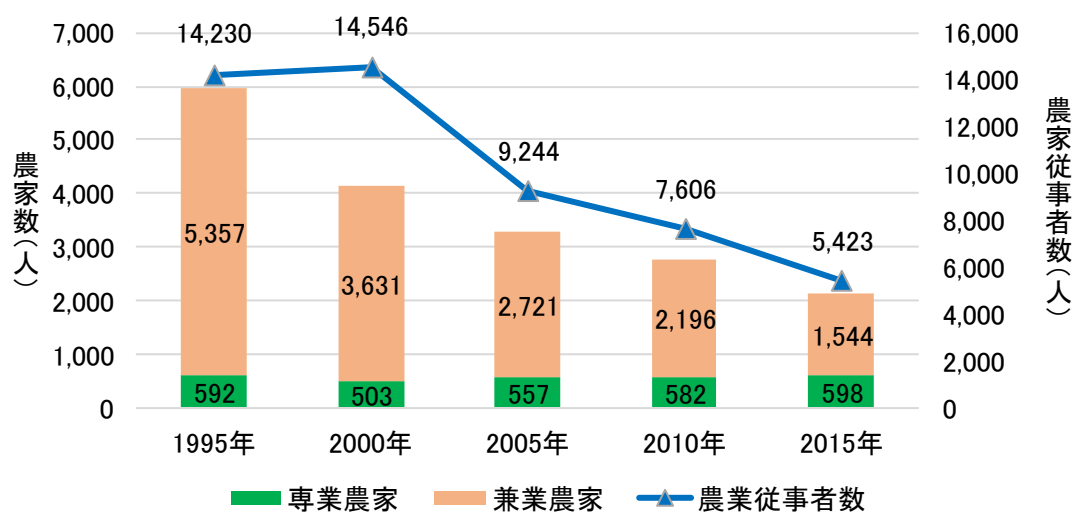
(5) 産業

① 農業の動向

内陸部に、県内第7位となる2,809haの経営耕地が広がり、米・畜産・露地野菜・果樹などの農業が営まれています。しかし、農業従事者数は減少傾向にあり、2015年には5,423人まで減少しました。

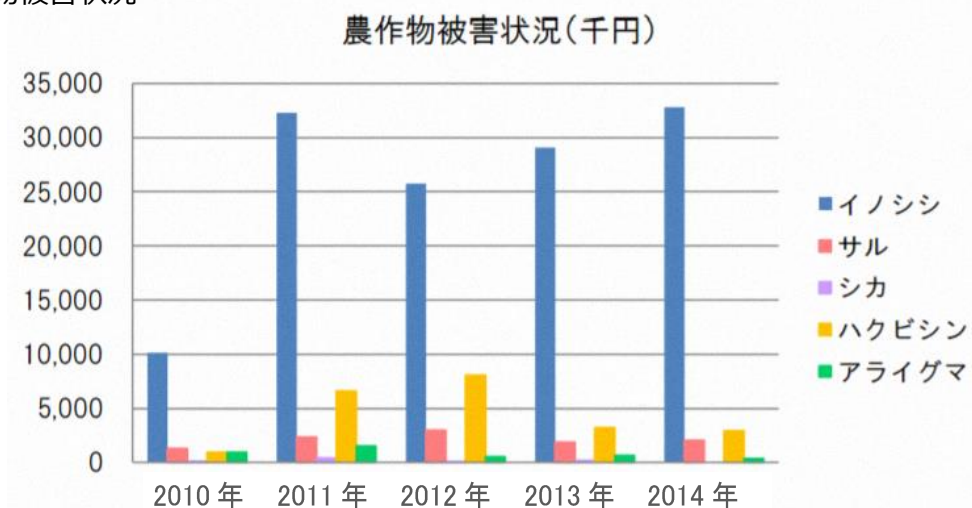
従事者数の減少や後継者不足などに伴い、耕作放棄地の増加や里山の荒廃、有害獣の増加が進行しています。耕作放棄地は県内ワーストの1,446haに達し、2014年には約3,500万円の有害獣による農業被害を受けており、農業被害の拡大は新たな離農者を生むという悪循環に陥っています。

■ 農家数等の推移



出典：農林業センサス

■ 農作物被害状況



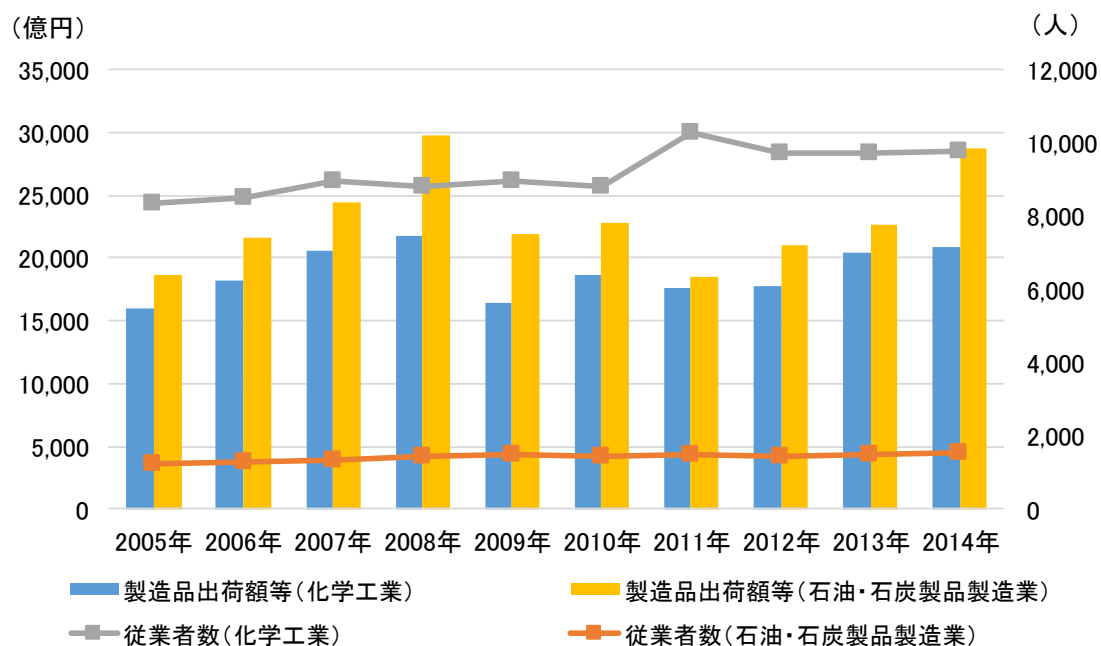
出典：総合計画及び農林業センサス

② 工業の動向

主産業である化学工業及び石油製品・石炭製品製造業は、2008年まで製造品出荷額等が順調に伸びてきました。2008年の世界的な経済不況の影響によって2009年は大幅に減少しましたが、近年では再び増加基調となっています。

従業者数をみると、化学工業は微増傾向、石油・石炭製品製造業はほぼ横ばいとなっています。

■化学工業及び石油・石炭製品製造業の従業者数及び製造品出荷額等の推移

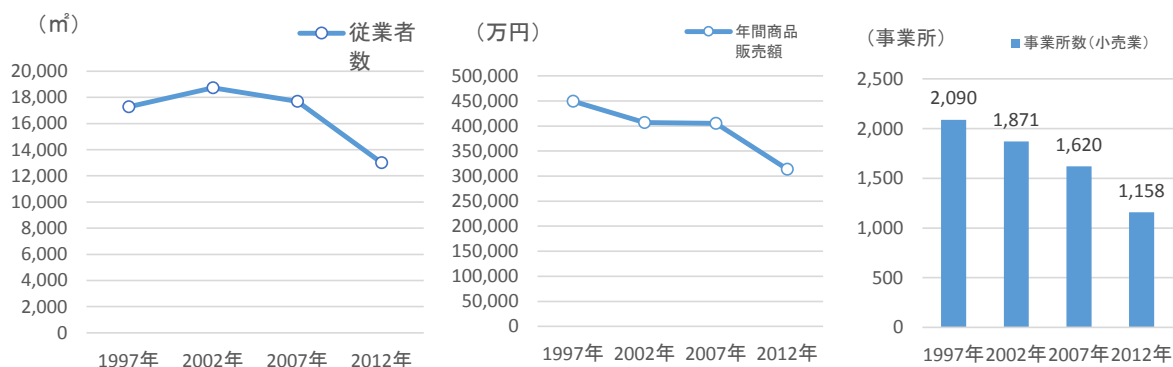


出典：工業統計

③ 商業の動向

事業所の従業員数、年間商品販売額ともに減少傾向にあり、特に小売業の事業所数は1997年の2,090から2012年の1,158へ、約45%と大幅に減少しました。

■事業所の従業員数と年間商品販売額の推移



出典：商業統計調査及び経済センサス

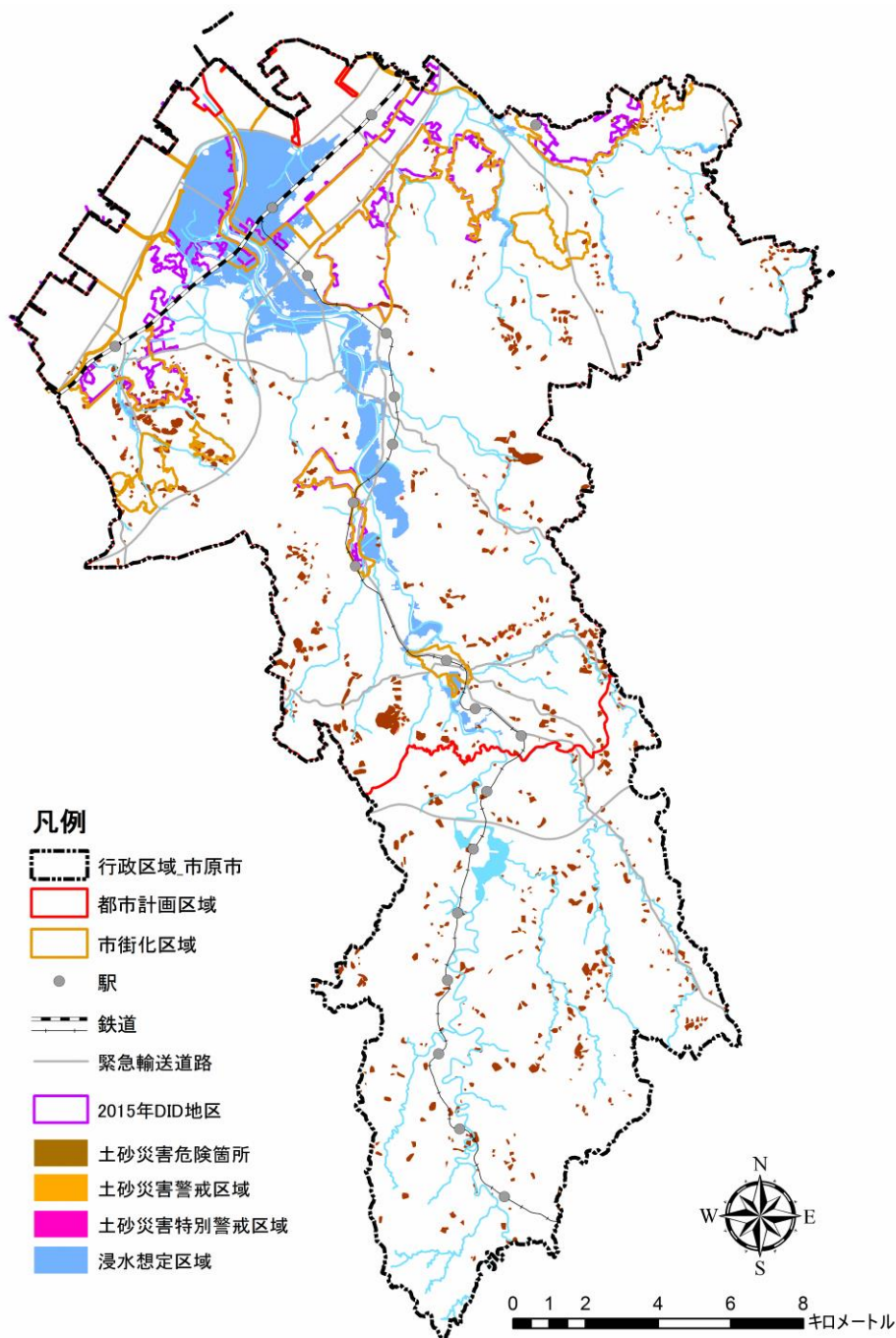
(6) 防災・防犯・交通安全

① 自然災害

養老川周辺は、大雨による増水により、堤防が決壊した場合の浸水想定区域とされている反面、DID 区域の広がりが見られ、居住者の安全確保が求められます。

市街化調整区域や都市計画区域外では、土砂災害特別警戒区域や土砂災害警戒区域に指定されている区域が散見されます。

■ 浸水想定区域等の分布



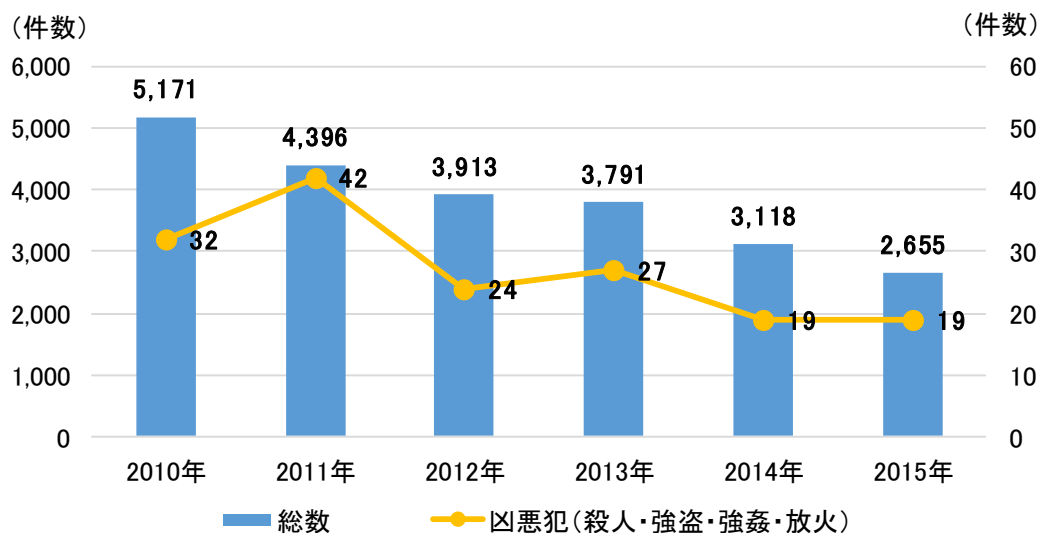
※浸水想定区域は、養老川流域は 100 年、村田川、椎津川流域は 50 年の確率で想定されたもの

出典：国土数値情報より作成

② 犯罪

犯罪認知件数は減少傾向にあり、2015年は2,655件となっています。また、凶悪犯の認知件数は、増減はあるものの全体として減少傾向にあります。

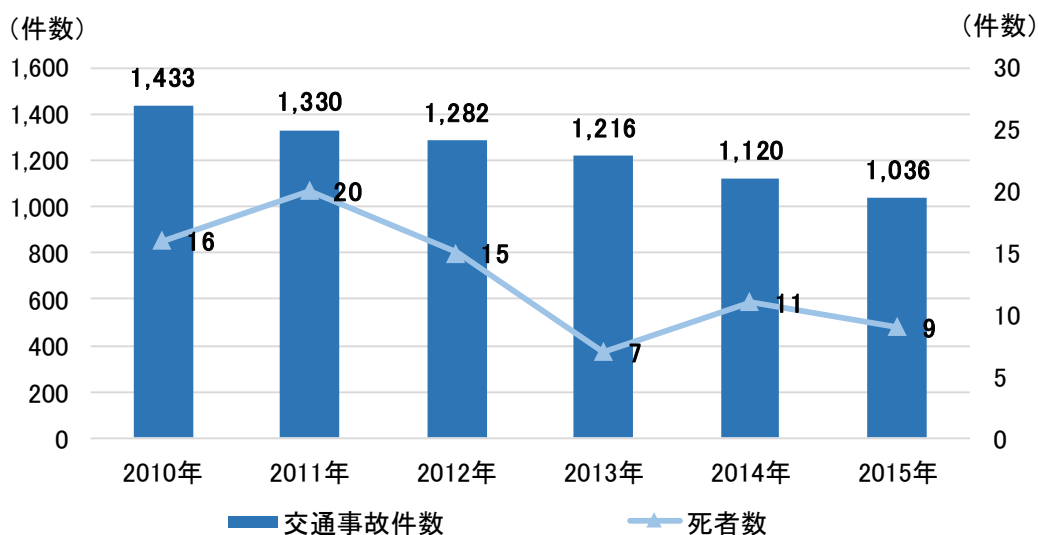
■ 犯罪認知件数の推移



③ 交通安全

交通事故の発生件数は微減傾向にあり、2015年は1,036件です。

■ 交通事故発生件数の推移

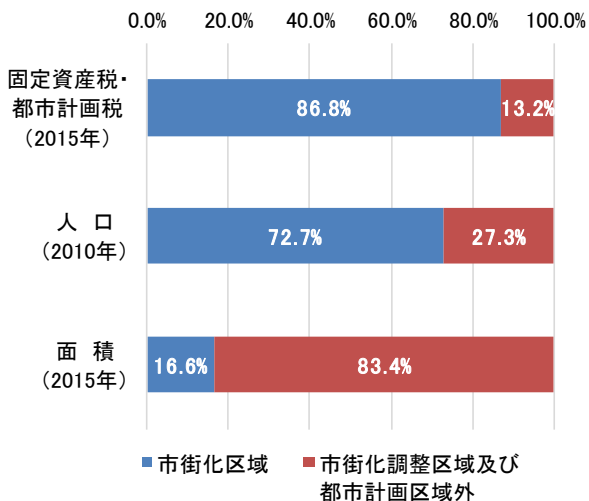


① 固定資産税・都市計画税収

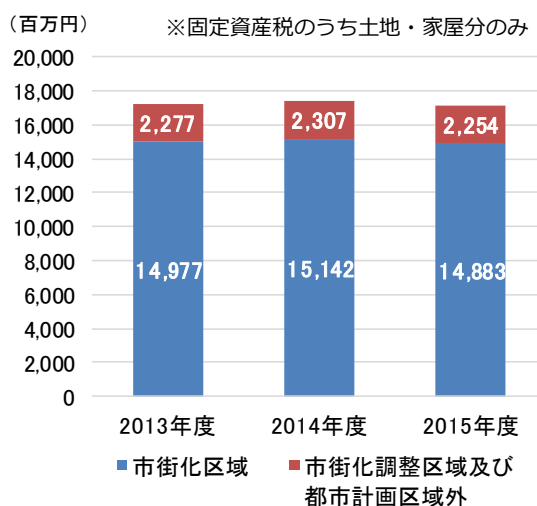
税収のうち固定資産税と都市計画税が横ばいで推移する中、市街化区域内での税収は86.8%を占め、人口・面積と比較して、多くを占めています。

人口減少が見込まれる中、今後は、市街化区域内の人口・建物を維持することで、税収を確保する必要があります。

■ 固定資産税・都市計画税、人口、面積の比率



■ 固定資産税+都市計画税の推移

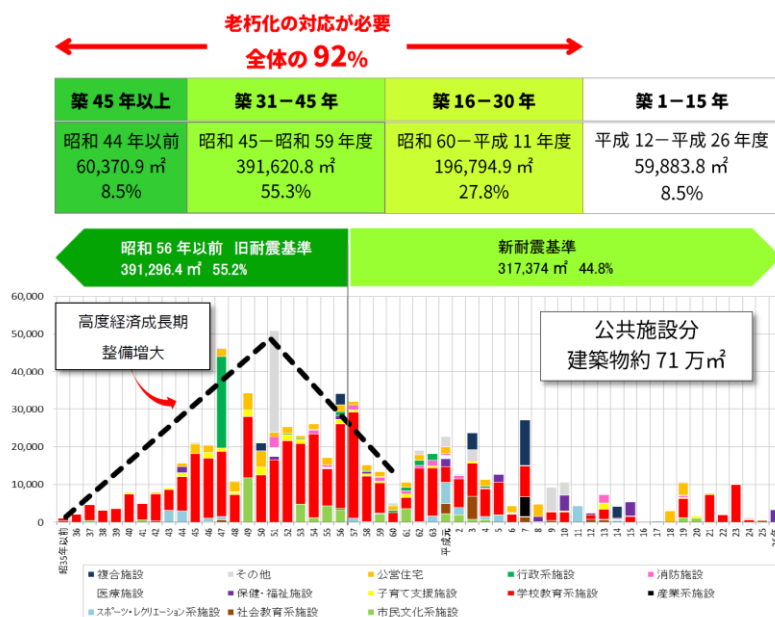


② 公共施設の状況

大規模な改修や建替え（以下「更新等」）の必要性が高い「築31年以上」の公共施設が、全体の64%を占め、今後、なんらかの大規模改修が必要となる「築16年以上30年以下」の施設も28%を占めています。

これらを合わせると、今後10年程度の間には全体の92%もの施設が老朽化への対応が必要となり、更新等のための費用が発生することが予想されます。

■ 公共施設の築年、分類別延床面積



出典：公共資産マネジメント推進計画

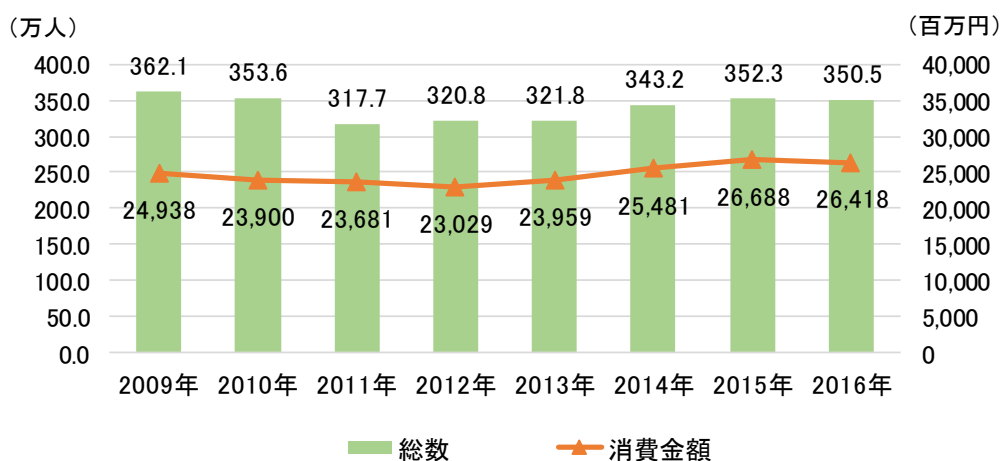
(8) 地域資源

① 観光

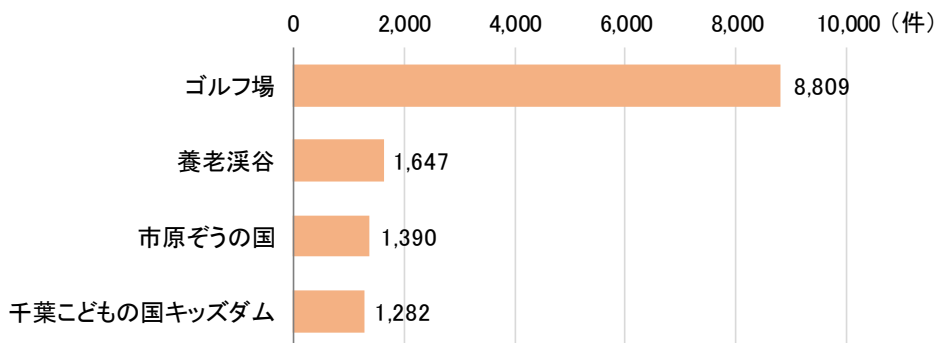
2012年まで観光客は減少傾向でしたが、近年は増加傾向にあり、2016年には約350万人まで回復しています。また、消費金額も2012年以降、増加傾向にあります。

インターネット等で利用される経路検案件数(2015年の休日を対象)から、注目度の高い観光施設をみると、数多くのゴルフ場を有する本市の特徴から、ゴルフ場の検案件数が非常に多くなっており、次いで、養老溪谷や市原ぞうの国、千葉こどもの国キッズダムなどの観光施設が多く検索されています。

■観光客入込み状況



■目的地検案件数(2015年・休日)



出典：RESAS(株式会社ナビタイムジャパン「経路検索条件データ」)

② 景観

養老溪谷や高滝湖などの水辺空間、養老川沿いに広がる田園地帯や里山などの豊かな自然、更には上総国分寺跡地、板塀や長屋門など時代を感じさせる風情ある街並みなど、貴重な歴史的・文化的な景観を有しています。

今後も保全と活用により広域的な交流の展開が求められます。



里山を走る小湊鐵道



市原湖畔美術館

2 本市が抱える主要課題と対応方向

(1) 人口動向

- 少子高齢化により市全体の人口が減少傾向にあります。
- 若年世代の転出超過が顕在化しており、将来にわたって住み続けたいと思えるような、魅力ある居住環境の形成が求められます。
- 市街化区域内でも低密度な市街地が発生しており、既存の都市機能や都市基盤が活かされない非効率的な都市経営や生活の質の低下が懸念されます。
- 五井地区やちはら台地区など、都市機能が集積しているエリアでは、今後も人口の増加が見込まれることから、多くの人々が集う利便性の高い拠点地域として、その機能の維持・向上が求められます。
- 市街化調整区域では、人口減少等に伴って地域コミュニティの維持が困難になるおそれがあり、地域の魅力低下が懸念されます。

【課題解決に向けた対応の方向性】

- ☑ 地域の**魅力創出による定住促進**
- ☑ **超高齢社会に対応**したまちづくりの促進
- ☑ **都市機能の集約**による利便性の高い拠点の形成
- ☑ **住み続けられる居住環境**の形成

(2) 土地利用

- JR3 駅周辺を中心に拠点となる市街地が形成されていますが、人口減少による低密度化が懸念されます。
- これまでゾーン別のまちづくりと拠点地域への都市機能の集約を進めてきましたが、更なる都市機能の集約が求められます。
- 飛び地の市街化区域である既存住宅団地は、住民の転出や高齢化に伴う衰退が懸念されます。
- 土地区画整理事業が遅れており、都市的土地利用による活力創出に影響を及ぼしています。
- 臨海部工業地については、引き続き良好な操業環境の維持と更なる発展が求められます。
- 市街化調整区域においては、既存の居住環境の保全と郊外へのスプロールの抑制に向けた取組が求められます。
- 市街化調整区域内に位置する鉄道駅・IC 周辺は、ポテンシャルを活かし、市や地域の活力創出に資する土地利用の検討が求められます。
- 観光資源である山間部の豊かな自然環境の適正管理や空き家の活用が求められます。

【課題解決に向けた対応の方向性】

- ☑ **区域区分・用途地域**を基調とした土地利用誘導
- ☑ 立地適正化計画の推進による**拠点形成**と市街化区域における**人口密度の適正化**
- ☑ **都市構造再編や魅力創出**に資する土地利用見直し
- ☑ 地域特性に応じた**市街化調整区域における適切な土地利用誘導**

(3) 交通環境

- 幹線道路によるネットワーク化が進められていますが、未整備区間も残されていることから、引き続き、計画的な道路整備が求められます。
- 市街化区域外の公共交通ネットワークは、運行本数が少なく、利便性が高いとは言い難い状況です。
- 自家用車による移動への依存により、公共交通の利用が停滞した地域では、運行本数の減少や路線の廃止など、公共交通機能の低下が懸念されます。
- 公共交通の発達していない地域では、自家用車による移動に頼らざるを得ない状況です。
- 小湊鐵道は市民の足、観光資源として活用されていますが、将来にわたり持続的に維持していくためには、更なる利用促進が求められます。

【課題解決に向けた対応の方向性】

- ☑ **拠点間の連携強化**に資する交通ネットワークの形成
- ☑ **道路ネットワークの計画的な整備**と長期未整備都市計画道路の見直し
- ☑ **超高齢社会に対応した公共交通網**の拡充

(4) 都市環境

- JR3 駅、京成ちはら台駅、上総牛久駅、市役所周辺には都市機能が集約しており、拠点としての役割が求められます。
- 公園・緑地は概ね一定の量を有していますが、適正管理が課題となっています。
- 人口減少に伴い行財政運営がひっ迫化する中で、老朽化する公共施設やインフラ施設を、いかに効果的・効率的に整備・再編していくかが課題となります。
- 市街化区域の汚水処理施設については、公共下水道や合併処理浄化槽により、引き続き計画的な整備や普及促進が求められます。
- 一部の住宅地周辺では、浸水想定区域や土砂災害特別警戒区域に指定されているエリアがあることから、災害に配慮した居住環境の形成が求められます。
- 多くの人々が集う活力ある都市づくりに向けて、観光振興・魅力創出に資する都市の景観づくりが求められます。

【課題解決に向けた対応の方向性】

- ☑ 賑わいと魅力創出に向けた**拠点への都市機能集約**
- ☑ **行財政運営の効率化や市民の利便性向上**に向けた**公共施設の再編**
- ☑ ブランド力向上と活力創出に資する**景観づくり**
- ☑ **安心・安全のまちづくり**の推進



臨海部の工業地帯

3 土地利用の基本方針

(1) 基本方針

都市の魅力と賑わいを創出し
誰もが快適に住み続けられる持続可能な土地利用

(2) 基本的な考え方

本市は、臨海部の連続的な市街地、内陸部のまとまりある農地や大規模開発によって創出された住宅団地、南部の丘陵地や谷津などによって構成されています。

市街地については、これまで内陸部に住宅系市街地が分散する形で拡大してきたことから、駅周辺の既存市街地では人口密度の低下や中心市街地の賑わいの喪失などが課題となっています。

少子高齢化による人口減少が進行する中で、都市の魅力と賑わいを創出し、新たな定住人口を確保していくためには、JR3 駅や京成ちはら台駅などを中心とした拠点市街地に公共施設や医療施設、大規模店舗等の都市機能を集約し、拠点としての魅力と機能の向上を図るとともに、住宅地の利便性確保と、各拠点への円滑な移動を可能とする交通ネットワークの構築による、集約型都市構造への転換を加速化させていくことが必要です。

また、豊かな農地や里山、丘陵地などの自然環境は、集約型都市構造への転換の加速化により、無秩序な市街地の拡大を抑制し、適切な管理による保全と積極的な活用が期待されます。

一方、市街化調整区域をはじめ、郊外に形成されている既存集落については、地域の経済活動を支えるとともに、周辺農地や森林の適正な保全を図る上でも重要な役割を果たしていることから、今後もコミュニティの維持を図るため、周辺環境と調和した快適に住み続けることのできる環境維持への取組が求められます。

こうした状況を踏まえ、少子高齢・人口減少社会においても、誰もが快適に住み続けることができる都市を目指し、地域特性に配慮した拠点地域への都市機能の集約、既存居住地の維持、自然的土地利用の保全を可能とする、集約型都市構造を実現する土地利用を誘導します。



五井地区の市街地



郊外の田園地帯

(3) 施策の方針

集約型都市構造への転換の加速化

立地適正化計画を活用した拠点地域への都市機能の集約

- 本計画の高度化版であり、その具体計画である「市原市立地適正化計画」を活用し、本計画で位置づける土地利用方針に即した施策を展開します。
- 鉄道駅を中心に、集約型都市構造を構築するため、都市機能の集積具合に応じた特色ある拠点形成を図ります。
- まちの賑わいと活力を生み出す若者を呼び込む施設の誘導について検討します。
- 子育て世代の定住を促進する都市機能の誘導に取り組みます。
- 拠点に位置づけるエリアは、立地適正化計画において「都市機能誘導区域」（医療・福祉・商業等の都市機能を都市の中心拠点や生活拠点に誘導し集約することにより、これらの各種サービスの効率的な提供を図る区域）に設定します。（生活拠点Ⅱは除く）

市街地人口密度の適正化

- 市街化区域のうち、将来人口や公共交通網の整備状況、災害リスク等を勘案し、立地適正化計画において「居住誘導区域」（人口が減少しても一定エリアにおいて人口密度を維持することにより、日常生活のサービスや公共交通、また地域コミュニティが持続的に確保されるよう居住を誘導すべき区域）に設定した区域は、将来にわたり適正な人口密度の確保を目指します。

超高齢社会に対応した歩いて暮らせるまちづくり

- 拠点地域においては、誰もが歩いて多くのサービスを楽しむことができるよう、立地適正化計画で設定する都市機能誘導区域に、商業・医療・行政・コミュニティなどの都市機能を集約・充実させます。
- 拠点地域と居住地を繋ぐ公共交通ネットワークの拡充を図るとともに、歩行者・自転車空間の充実、施設のバリアフリー化、一方通行の導入検討など、多様な施策に取り組みます。

質の高い居住環境の形成

まちづくりの促進

- 住民の高齢化やそれに伴う空き家の増加、コミュニティの停滞が課題となっていることから、新たな定住人口の確保に向け、住民の合意に基づく建築協定や地区計画などの導入について検討します。
- 既成市街地内においても、まちづくりに対する住民理解を深めながら、地域の課題解決と利便性や魅力の向上に資する制度の導入に向けて、必要に応じた支援を行います。



青葉台団地

既成市街地内の未整備区域の検討

- 土地区画整理事業の計画予定区域として、建ぺい率 30%、容積率 50%を指定している未整備地区のうち、将来的な事業進捗が困難なエリアについては、地域の特性に応じた都市計画の見直しを検討します。

空き家・空き地の適正管理と活用

- 市街地や集落内の空き家・空き地は、防災、防犯、景観、生活環境の観点から、多様な主体との協働により実態把握に努めるとともに、適切な管理・活用を促進します。
- 空き家・空き地は、所有者等による管理を促進し、所有者や住民に対する継続的な意向調査を行いながら、管理・活用にあたっては、行政の立場から必要に応じた支援を行います。
- 既存ストックを活かした地域コミュニティの維持・活性化の視点から、多様な居住ニーズを把握し、「空き家バンク制度」などの活用により、空き家を有効利用した住み替えを促進します。

地域特性を活かしたメリハリある土地利用の展開

区域区分に基づくメリハリある土地利用

- 市街化区域内は、都市的土地利用による利便性の高い高密度な市街地形成を図るとともに、市街化区域外においては、無秩序な都市的土地利用の拡大を抑制し、良好な自然的土地利用を図ります。
- ただし、市街化調整区域においては、既存集落におけるコミュニティの保全や、都市基盤の整備進捗に伴う開発需要への対応など、本市の活力創出と誰もが住み続けられる持続可能な土地利用の実現に向けて、「市街化調整区域の土地利用方針」を定め、実情に応じた土地利用の誘導を目指します。
- 人口減少社会に応じた、長期的な都市の縮退のあり方について検討します。

用途地域に応じた土地利用の整序

- 市街化区域内においては、用途地域に基づく建物用途の整序に取り組みます。特に、住居系用途地域内において、移転等に伴う大規模用地の発生が想定される場合は、周辺の土地利用状況や目指すべき都市構造への影響を勘案したうえで、適正な土地利用転換が図られるよう、必要に応じて用途地域の見直しを行います。
- 鉄道駅周辺を中心に指定している商業系用途地域は、都市機能の誘導・集約を支える重要な役割を担うことから、高度利用を促進するとともに、必要に応じて用途地域の見直しも行います。
- 臨海部を中心に指定している工業系用途地域は、操業環境の維持・改善に努めます。

ポテンシャルを活かした土地利用の検討

- 市の玄関口となる鉄道駅や IC 周辺については、多くの人々が往来し、交通利便性も高いことから、観光や産業などの開発ポテンシャルを有するエリアとして、本市の目指す将来都市構造や周辺への影響等を考慮したうえで、必要に応じ、土地利用の展開に向けた環境整備に取り組みます。



市原 IC 周辺エリア

豊かな自然環境の適正管理と活用

関係法令に基づく管理・保全

- 農地や里山・丘陵地の森林、養老川をはじめとする水辺環境など豊かな自然については、引き続き、都市計画法、農業振興地域の整備に関する法律、森林法、自然公園法などの関係法令による保全を図ります。
- 養老川流域等に広がる優良な集团的農用地については、維持・保全に努めるとともに、更なる農業生産基盤の拡充を図ります。
- 市街地における貴重な緑地空間となる生産緑地については、緑の基本計画と連携し、適正な利活用と保全に努めます。



市街化区域内の生産緑地

多様な主体との協働による管理・保全

- 自然的土地利用は、農業生産やレクリエーションの場であるとともに、水資源の貯留や水質の浄化、洪水緩和による災害抑制など、多面的な機能を有する貴重な資源であることから、多様な主体との協働による管理・保全を促進します。

観光振興に向けた活用促進

- 観光資源を活用した、関係機関との連携・人材育成・PR 等による振興策を推進し、地域の活性化や交流の創出を図ります。
- 圏央道市原鶴舞 IC などの基盤整備に伴い、新たな観光・交流拠点や観光ルートの創出も期待されることから、周辺環境との調和や拠点間のアクセス確保に配慮した観光振興に資する土地利用を促進します。
- 中房総・内房地域の中核的都市として周辺自治体と広域的な連携を図り、相互の資源や強みを活かした圏域一帯の活性化に取り組みます。



高滝湖

(4) 市街化調整区域の土地利用方針

区域区分制度は、道路・公園・下水道などの基盤整備についての公共投資を効率的に行いつつ、良質な市街地の形成を図ることを目的として、都市計画区域を市街化を促進すべき「市街化区域」と市街化を抑制すべき「市街化調整区域」とに区分する制度です。

本市においても、市街化区域では、臨海部工業地帯の形成や首都圏への人口集中に伴って急増する人口を受け入れるために計画的な市街地整備を進め、市街化調整区域では、農業を支える田園地域として優良農地や里山の適正な管理・保全を図るなど、都市づくりの根幹を成す制度として大きな役割を果たしています。

しかし、近年の少子高齢化に伴う急激な人口減少により、市街化調整区域の既存集落では地域コミュニティの維持が困難になるといった課題を有しています。また、社会経済情勢の低迷など、本市を取り巻く状況が大きく変化する中、規制によりポテンシャルを活かせていない鉄道駅やIC周辺については、拠点地域の活性化に寄与する土地利用が求められます。

こうした状況を踏まえ、市原市総合計画及び市原都市計画区域マスタープランをはじめとする上位計画で掲げる土地利用方針を補完する方針として、実情に応じた市街化調整区域の土地利用方針を定めるものとします。

鉄道駅周辺における拠点市街地の形成

【対象エリア】

JR 内房線の五井駅及び八幡宿駅の徒歩圏域（鉄道駅から概ね 1.5 km 圏内）に位置し、一定の公共公益施設が集積しているエリア《駅勢圏活性化検討エリア》



五井駅周辺の対象エリア

【土地利用誘導の方針】

コンパクト・プラス・ネットワークを実現していくため、公共交通の結節点となる鉄道駅周辺は、市民や来訪者の拠点となる都市機能が集積する利便性の高い市街地の形成が求められます。

そのため、地区計画の導入等、個別開発による虫食的な土地利用を避け、既存市街地と一体的な土地利用による駅周辺の都市拠点の形成に資する土地利用について検討します。



八幡宿駅周辺の対象エリア

【具体的な土地利用イメージ】

駅周辺の拠点性を高めるエリアとして、既存の公共公益施設の集約等による新たな魅力創出に資する交流施設等の誘導について、農業振興地域整備計画の見直しを含め検討します。

IC 周辺における土地活用の推進

【対象エリア】

館山道の市原 IC 及び姉崎袖ヶ浦 IC の周辺エリア
《IC 周辺開発誘導エリア》

【土地利用誘導の方針】

自動車移動の玄関口である IC 周辺は、その高い交通利便性から、産業用地として本市の活力創出に資するポテンシャルを有しています。

今後は、開発需要の動向を見極めながら、開発許可の適正な運用による土地利用を図るとともに、面的な土地利用が必要となる開発については、地区計画を導入し、産業誘導や多様な交流を生み出す拠点の創出を図ります。

【具体的な土地利用イメージ】

恵まれた広域交通利便性を活かし、本市及び地域の活力創出に資する産業・流通業務施設等の立地誘導を、農業振興地域整備計画の見直しを含め検討します。

また、市の玄関口として、魅力ある景観づくりにも取り組みます。



市原 IC 周辺



姉崎袖ヶ浦 IC 周辺

大規模な既存コミュニティの維持

【対象エリア】

昭和 62 年 4 月 1 日に大規模既存集落に指定された集落内を基本とした範囲及び五井駅を除く小湊鐵道の駅から 500m 以内で公共施設が配された居住利便性が高い集落を基本とした範囲《コミュニティ活性化エリア》



対象となる大規模集落

【土地利用誘導の方針】

広大な市街化調整区域に存する既存集落の中には、都市形成の経緯から都市基盤や公共公益施設の整備が計画的に行われた集落も存在します。そうした大規模な既存集落は本市全体の人口確保に資する、多様な生活スタイルを受け入れる地区としての役割も果たしています。

公共公益施設の集積する良好な住環境が形成されている既存集落については、最低限の生活道路の整備、生活利便施設の立地が必要となることから、都市計画提案制度を活用した地区計画を導入することで、計画的に住環境の保全を図り、無秩序な開発を抑制します。

【具体的な土地利用イメージ】

既存集落のコミュニティの維持に必要となる土地利用や生活利便施設の立地を誘導します。

なお、無秩序なスプロールを抑制するため、地区計画の提案可能な範囲を主要な集落等に限定します。

田園地帯に点在する小さな集落の維持

【対象エリア】

市街化調整区域内において、主に平地に広がる農地や各地に点在する既存集落によって構成されるエリア《田園共生エリアの一部の区域》

【土地利用誘導の方針】

市街化調整区域の既存集落は、周辺の優良農地や里山環境の管理・保全を担うとともに、多様な生活スタイルを受け入れる地区としての役割も果たしています。

今後は、スプロールの抑制と人口流入の許容の両面から、関係機関との協議・調整を図りながら、開発許可の制度設計について検討します。



郊外の小規模集落

【具体的な土地利用イメージ】

既存集落の維持・活性化を促進するため、空き家の活用等を検討し、コミュニティの維持を図ります。

公的資産の利活用の検討

【対象】

公的資産

【土地利用誘導の方針】

本市及び地域の活力を創出し、魅力を向上させるポテンシャルを有するエリアは、関係法令や本市土地利用方針への適合を前提とし、民間の活用を検討するとともに、都市計画提案制度の活用や地区計画の導入により、地域特性に応じた土地利用や資産活用を図ります。



公的資産

【具体的な土地利用イメージ】

新たな活力創出に資する物流施設、観光・交流施設、農業振興施設、再生可能エネルギー施設等を計画的に誘導します。

(5) エリア区分別土地利用方針

居住市街地エリア

【対象エリア】

- 市街化区域内において「第一種低層住居専用地域」「第二種低層住居専用地域」「第一種中高層住居専用地域」及び「第二種中高層住居専用地域」を指定するエリアのうち、大規模開発等により計画的な住宅環境が形成されているエリア。

【土地利用方針】

- 計画的に創出された住宅地として、本市を支える市民の主要な居住地です。また、若年層をはじめとする子育て世代を受け入れるエリアとしての役割が期待されることから、住民が主体となったまちづくりの促進により、コミュニティ活動の活性化や空き家・空き地の適正な管理・活用などに積極的に取り組み、質の高い良好な住環境の維持・保全を図ります。



複合市街地エリア

【対象エリア】

- 市街化区域内において「第一種住居地域」「第二種住居地域」及び「準工業地域」を指定するエリア。

【土地利用方針】

- 住宅や一定規模の店舗、工業施設などが混在し、住民や幹線道路利用者の利便性を支える複合的な市街地として、引き続き、周辺の居住環境との調和を前提に、拠点地域の都市機能を補完する沿道型店舗や公共公益施設等の計画的な立地を図ります。また、エリア内の土地利用動向を踏まえ、必要に応じ、指定用途地域の見直しを行います。



未整備市街地エリア

【対象エリア】

- 市街化区域において「第一種低層住居専用地域」が指定されたエリアのうち、土地区画整理事業等の計画予定区域として、建ぺい率 30%、容積率 50%を指定するエリア。

【土地利用方針】

- 土地区画整理事業の計画予定区域として、将来的な事業進捗の状況を勘案したうえで、地域の特性に応じた都市計画の見直しを検討します。



商業業務市街地エリア

【対象エリア】

- 市街化区域内において「近隣商業地域」及び「商業地域」を指定するエリア。

【土地利用方針】

- 本市の商業・業務機能の中心を担う拠点エリアとして、都市機能の誘導・集積や土地の高度利用を促進し、多様な交流と活力あふれる賑わいのあるまちづくりを進めます。都市機能の集積にあたっては、立地適正化計画を活用しながら、各拠点の性格に応じた適切な地域地区の設定により、施設を誘導します。



工業地エリア

【対象エリア】

- 市街化区域内において「工業地域」及び「工業専用地域」を指定するエリア。

【土地利用方針】

- 大規模工場が立地している臨海部においては、高度な技術を有する企業が集積していることから、引き続き、操業環境の維持・改善に努めるとともに災害対策の充実に努めます。内陸部では、臨海部の工業地区との関連性の高い産業や研究開発施設、広域交通網を活かした物流施設など、地域経済への波及効果が高く、環境負荷の少ない産業を誘導し、産業の高度化・重層化を図ります。



駅勢圏活性化検討エリア

【対象エリア】

- 市街化調整区域のうち、JR 内房線の五井駅及び八幡宿駅の徒歩圏域（鉄道駅から概ね 1.5 km 圏内）に位置し、一定の公共公益施設が立地・集積しているエリア。

【土地利用方針】

- 市民や来訪者の拠点となる都市機能が集積した利便性の高い市街地の形成に向け、拠点と一体となった活力創出に資する取組を検討します。



IC 周辺開発誘導エリア

【対象エリア】

- 市街化調整区域のうち、館山道の市原 IC 及び姉崎袖ヶ浦 IC 並びに圏央道の市原鶴舞 IC の周辺エリア。

【土地利用方針】

- 開発需要の動向を見極めながら、開発許可の適正な運用による土地利用転換を図るとともに、一体的な土地利用転換が必要となる開発については、市街化調整区域における地区計画を導入し、計画的な産業用地の創出を図ります。
- 市原鶴舞 IC 周辺は、市南部の活性化に向けた産業誘導や観光をはじめとする交流促進に向けた拠点の形成を図ります。



コミュニティ活性化エリア

【対象エリア】

- 市街化調整区域のうち、昭和 62 年 4 月 1 日に大規模既存集落に指定された集落内を基本とした範囲及び五井駅を除く小湊鐵道の駅から 500m 以内で公共施設が配された居住利便性が高い集落を基本とするエリア。

【土地利用方針】

- 居住環境の改善に向けて、市街化調整区域における都市計画提案制度を活用した地区計画を導入し、良好なコミュニティの維持を図ります。



田園共生エリア

【対象エリア】

- 市街化区域外のうち、主に平地に広がる農地や各地に点在する既存集落によって構成されるエリア。

【土地利用方針】

- 本市の農業を支え、良好な田園環境の管理・保全を担うエリアとして、空き家の活用等を検討し、コミュニティの維持を図ります。また、適正な開発許可制度の運用による無秩序なスプロールを抑制するとともに、周辺の田園環境との調和を前提に、開発許可制度の見直しを検討し、既存集落の維持にも配慮した土地利用を図ります。



環境保全エリア

【対象エリア】

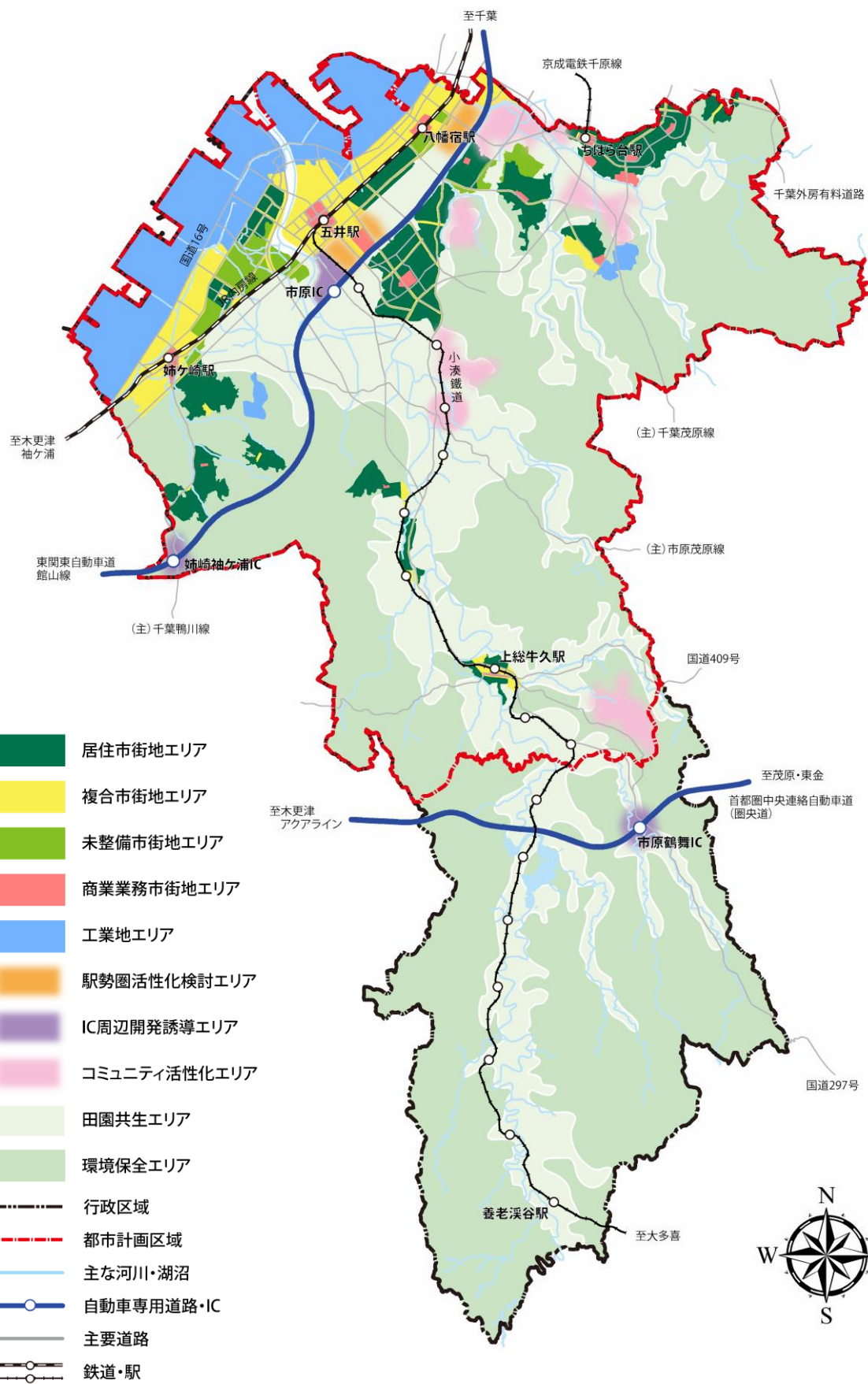
- 市街化区域外の、主に自然林・丘陵地・里山などの自然的土地利用やそれを活かした観光・レクリエーション施設によって構成されるエリア。

【土地利用方針】

- 関係法令の適切な運用により、美しい自然環境の管理・保全を図るとともに、観光・交流の拠点エリアとして、自然環境との調和に配慮した、観光・レクリエーションの場として機能の充実に図ります。



土地利用方針図



4 交通体系の整備方針

(1) 基本方針

コンパクト・プラス・ネットワークを実現する 交通ネットワークの構築

(2) 基本的な考え方

本市の主要な交通網は、市を東西に横断する JR 内房線、館山道、圏央道、国道 16 号、国道 409 号、南北に縦貫する小湊鐵道、国道 297 号、近隣市と結ぶ京成電鉄千原線、主要地方道市原天津小湊線、主要地方道千葉鴨川線などから構成されています。

市域が広域であることに加え、公共交通網が十分に構築されていない本市は、自家用車が主要な交通手段となっており、優先度の高い道路から整備を進める必要があります。

そして、持続可能な地域社会を形成するためには、「コンパクト・プラス・ネットワーク」のまちづくりを進めていくことが重要であり、拠点間・地域間を繋ぐ交通の果たす役割はこれまで以上に大きくなります。また、超高齢社会へ移行する中、自家用車以外の交通手段の必要性はますます高まることが予想されます。

一方、公共交通サービス圏外である交通空白地域において、地域住民が主体となり、コミュニティバスが 2 地区、デマンドタクシーが 3 地区で運行されています。今後は、自家用車と公共交通の併用による総合的な交通システムを構築し、誰もが利用しやすく、人にやさしい交通環境を形成することにより、都市の活力向上と快適で暮らしやすいまちの創出を目指します。

特に、路線バスをはじめとする公共交通や自家用車による移動を支える道路網については、都市の「ネットワーク」を構築する重要な都市基盤となることから、引き続き、市道整備計画に基づく重要路線の計画的かつ円滑な整備を推進するとともに、既存路線や生活道路の適正な維持・管理を図り、子どもから高齢者まで、誰もが容易に移動できる、利便性の高いネットワークの構築を進めます。



五井駅東口



国道 16 号

(3) 施策の方針

① 交通体系の整備方針

都市の活力と利便性を高めるバランスのとれた交通網の構築

広域交通網の機能強化

- 東京湾アクアラインをはじめとする、広域幹線道路網を活用した高速バス路線の充実を促進し、主要都市とのアクセスの強化を図ります。
- 本市の骨格を形成する圏央道や国道 297 号等の広域幹線道路については、都市間の交流が一層図られるよう、関係機関と連携し整備を促進します。
- JR 内房線は市内の各拠点を繋ぐとともに、本市と都心部を繋ぐ重要な路線であることから、運行ダイヤの改善等について交通事業者へ継続的に要望を行い、通勤、通学者、観光客などの駅利用者の利便性の向上を図ります。
- ちはら台地区は、都市機能を集積し、居住を誘導する拠点であることから、京成電鉄千原線の利便性向上などについて、関係機関と調整を行い、他都市との連携強化による生活利便性の向上を図ります。
- 都市計画道路八幡椎津線（平成通り）は、地域の発展や災害時の対応の強化に資することから、最重要路線として整備に取り組みます。



高速バス



JR 内房線



平成通り

拠点間の連携強化

- コンパクトシティを形成するためには、拠点間を結ぶネットワークはもとより、都市全体としての機能の向上が必要不可欠であることから、交通利便性の向上に資する道路ネットワークの構築を図ります。
- 特に五井駅及び市役所周辺は、市全体の活力向上に寄与する中心都市拠点であることから、各拠点とのネットワークの更なる強化を図ります。
- 小湊鐵道は、北部地域と中部、南部地域を繋ぐ重要な路線であることから、運行ダイヤの改善等を交通事業者へ要望し、住民の生活利便性の向上を図ります。

都市計画道路の再構築

- 長期にわたり未整備の都市計画道路については、その必要性について検討し、廃止も含めた見直しを行い、既存の道路ストックの更なる有効活用を図ります。

人にやさしい交通環境の形成

公共交通の乗り継ぎ環境の向上

- 鉄道駅のうち、特に JR 3 駅（五井駅、八幡宿駅、姉ヶ崎駅）周辺については、円滑な接続ダイヤの設定促進や、施設のバリアフリー化など、ソフト・ハードの両面から公共交通の更なる利便性の向上に取り組みます。

バリアフリー化の推進

- 歩行空間については、段差の解消、スロープや点字ブロックの設置など、誰もが安心して通行できるように、バリアフリー化やユニバーサルデザイン化など福祉面にも配慮した取組を推進します。



五井駅東口自由通路

自動車と公共交通の賢い利用に向けた環境整備

拠点と居住地を繋ぐ公共交通網の強化

- 歩いて暮らせるまちの実現に向け、都市機能の集積する拠点と居住地を結ぶ公共交通の利用を促進するため、鉄道、路線バスのネットワークの再編や定時性の向上を図ります。

モビリティ・マネジメントによる公共交通の利用促進

- 過度に自家用車に頼る状態から公共交通や自転車などを「賢く」使う方向への自発的な転換を目指し、多様な交通施策を検討します。

サイクルアンドライド等の環境の整備

- JR 内房線や京成電鉄千原線を利用し都心部へ通勤・通学する住民が多いことから、自家用車や自転車など市民の移動手段と公共交通による総合的な交通システムの構築に向け、関係機関と連携し、低未利用地を利用したサイクルアンドライドなど、利用環境の整備を検討します。

交通空白地域等への対応

- 交通空白地域については、住民主体の交通への取組支援や戸田地区や養老地区のデマンドタクシーの様な取組を検討します。



デマンドタクシー



コミュニティバス

② 道路別の整備方針

広域・都市間幹線道路

【対象となる幹線道路】

- 広域幹線道路とは、広域的な移動交通を大量に処理するため、高水準の規格を備え、高い交通容量を有する幹線道路であり、高規格幹線道路・地域高規格道路・国道が該当します。
- 都市間幹線道路とは、県内市町村間の移動交通を処理するとともに、市内の地域間交通を受け持つ幹線道路であり、主要地方道や都市計画道路八幡椎津線（平成通り）が該当します。

【整備方針】

- 都市間及び拠点間連携には円滑な交通処理が求められることから、今後も関係機関との連携を図りながら、本市の主要路線となる広域幹線道路及び都市幹線道路の整備を促進します。特に、都市計画道路八幡椎津線（平成通り）については、最重要路線として整備を推進します。

地区・補助幹線道路

【対象となる幹線道路】

- 地区幹線道路とは、市内の地域間交通を受け持つとともに、広域幹線道路・都市間幹線道路と一体となって本市の骨格を形成する幹線道路であり、一般県道や市道が該当します。
- 補助幹線道路とは、市内各地域と広域幹線道路・都市間幹線道路・地区幹線道路との連絡を受け持つ幹線道路であり、市道が該当します。

【整備方針】

- 安全で良好な生活空間を形成する役割を担う道路として、引き続き効率的な整備を図り、交通の円滑化や利便性の向上に努めます。

《広域幹線道路》



圏央道市原鶴舞 IC

《都市間幹線道路》



国道 16 号

【参考】

■ 広域幹線道路

分類	道路名
高規格幹線道路	東関東自動車道館山線（館山道） 首都圏中央連絡自動車道（圏央道）
地域高規格道路	東京湾岸道路、第二東京湾岸道路など
その他の一般国道	国道 16 号、国道 297 号、国道 409 号

■ 都市間幹線道路

分類	道路名
主要地方道	千葉茂原線、五井本納線、市原茂原線、 千葉鴨川線、市原天津小湊線、大多喜君津線、 生実本納線（千葉外房有料道路）
市道	都市計画道路八幡椎津線（平成通り）

■ 地区幹線道路

分類	道路名
県道	八幡菊間線、南総姉崎線など
市道	都市計画道路川岸西広線（市役所通り）、 市道 51 号線外（うぐいすライン）など

■ 補助幹線道路

分類	道路名
市道	市道 40 号線、市道 143 号線など

《地区幹線道路》



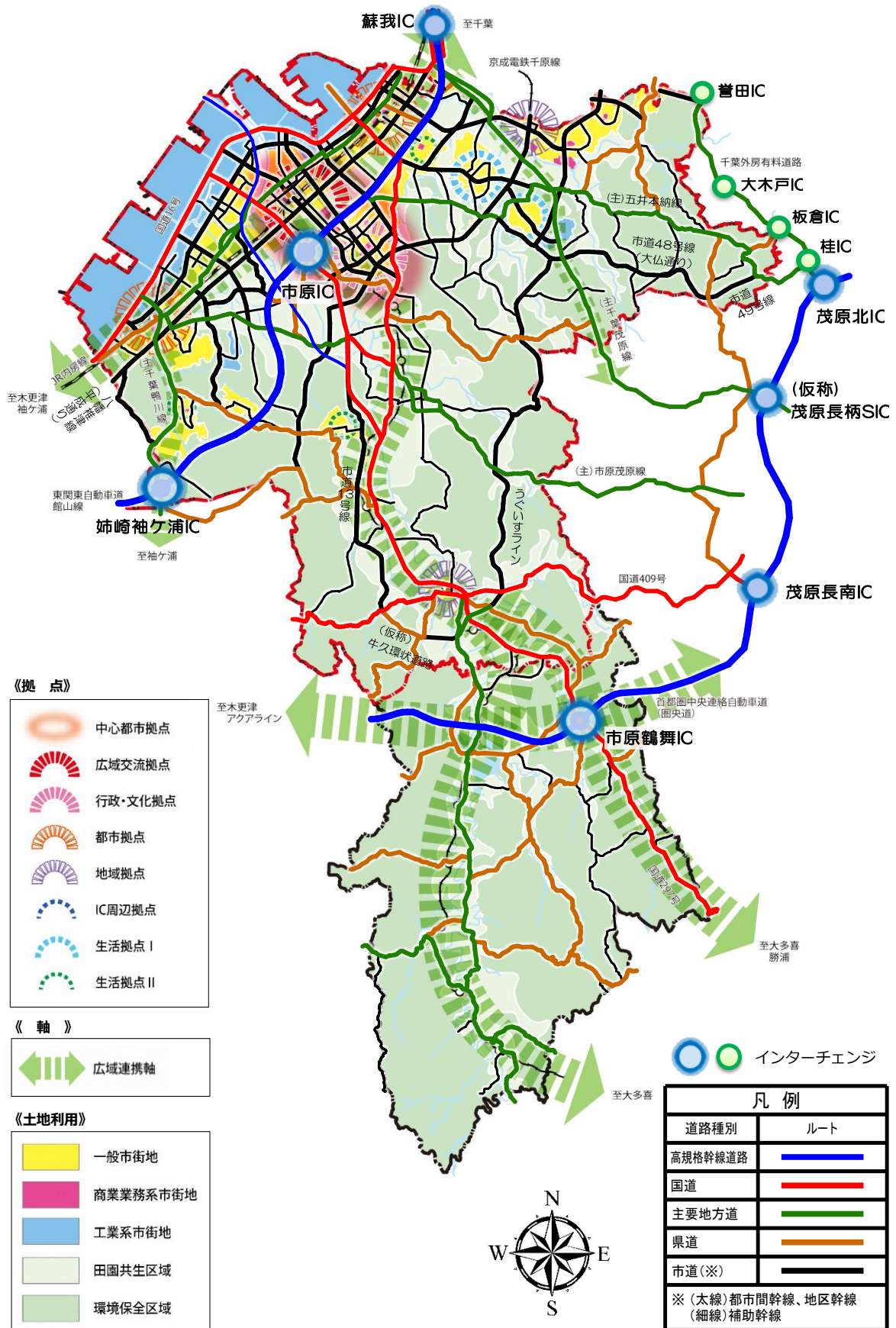
都市計画道路川岸西広線（市役所通り）

《補助幹線道路》



市道 40 号線

道路体系イメージ図





都市計画道路青柳海保線



都市計画道路川岸西広線（市役所通り）

交通体系イメージ図

- 幹線バス
- 支線バス
- デマンドタクシー
- コミュニティバス
- 交通結節点

- 《拠点》
- 中心都市拠点
 - 広域交流拠点
 - 行政・文化拠点
 - 都市拠点
 - 地域拠点
 - IC周辺拠点
 - 生活拠点Ⅰ
 - 生活拠点Ⅱ

- 《軸》
- 広域連携軸

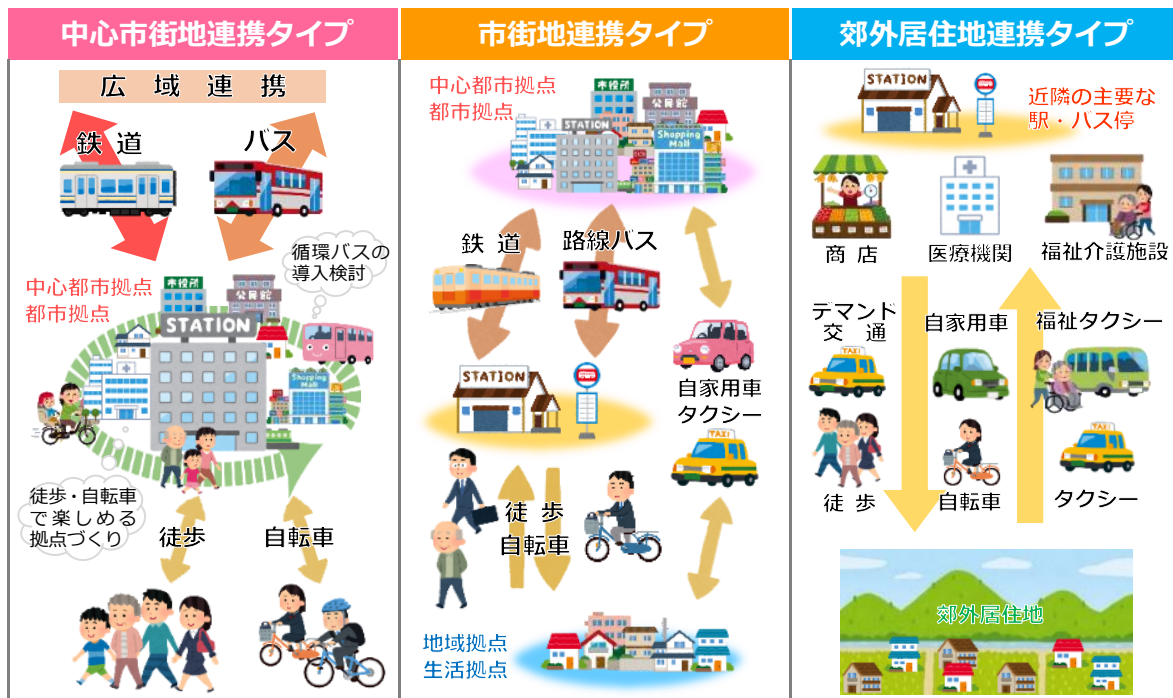
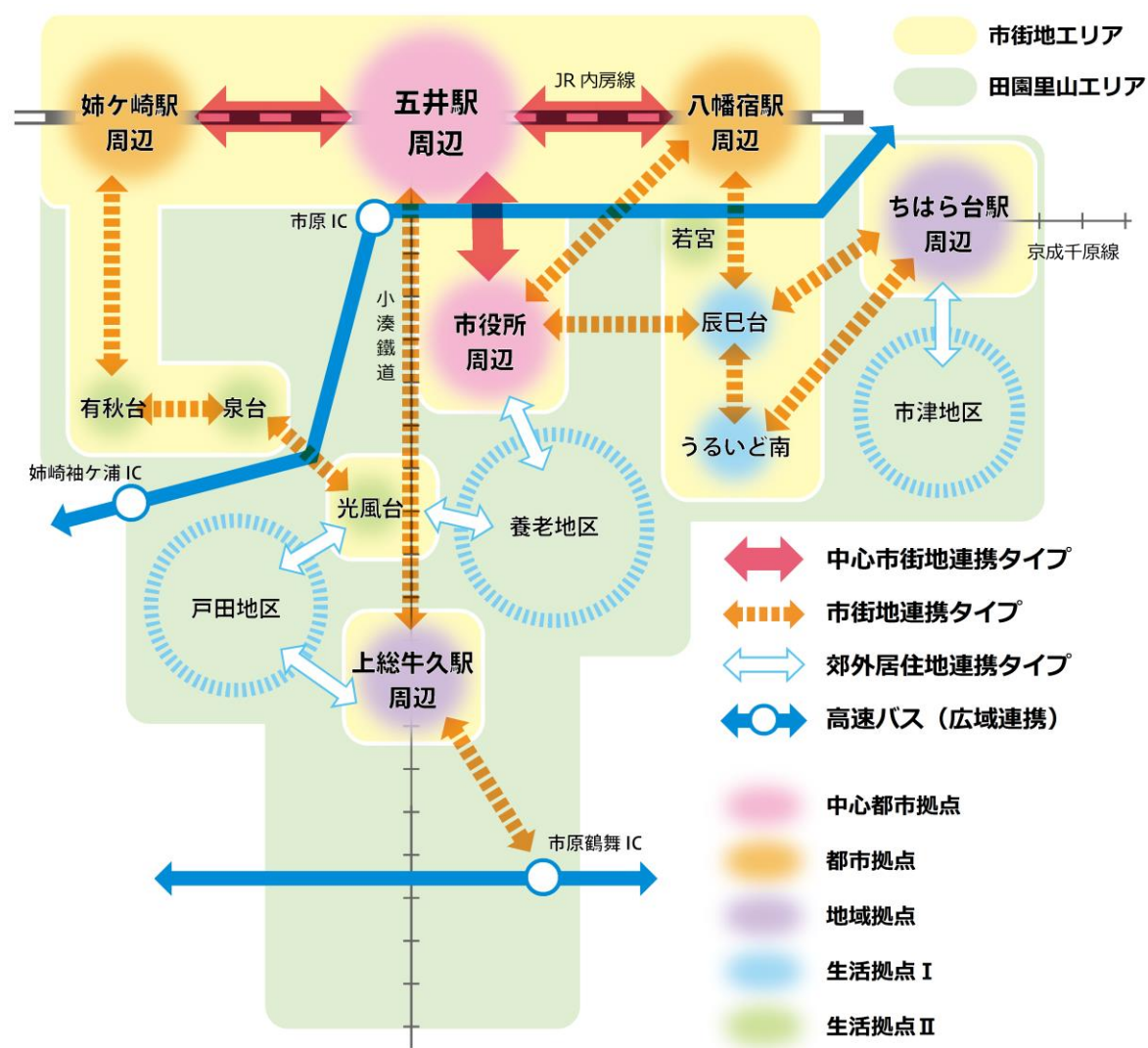
- 《土地利用》
- 一般市街地
 - 商業業務系市街地
 - 工業系市街地
 - 田園共生区域
 - 環境保全区域



- 行政区域
- 都市計画区域
- 自動車専用道路・IC
- 主要道路
- 鉄道・駅



公共交通ネットワーク図





小湊鐵道 上総大久保駅

5 環境（自然環境・都市環境）の方針

（1）基本方針

自然と調和した質の高い市街地の創出と
環境負荷の少ない持続可能なまちづくり

（2）基本的な考え方

本市は、養老川、高滝湖、大福山などの良好な水辺・緑地空間やふるさとの原風景を感じさせる良好な農地・里山などの豊かな自然環境を有していますが、近年は、モータリゼーションの進行や市街地の拡大等の影響により、良好な自然環境が減少しています。

また、少子高齢化等に伴い、緑地や農地・里山などの日常的な管理・保全活動が停滞することにより、耕作放棄地や手入れの行き届かない荒地の増加が懸念されるなど、自然環境の質的な低下も課題となっています。

更には、世界的に喫緊の課題である、地球温暖化をはじめとする環境問題への対応として、温室効果ガスの排出を削減する取組も求められており、自然環境の量的・質的な保全とともに、低炭素型まちづくりを見据えた都市への転換に取り組んでいく必要があります。

一方、これからも市民が快適に暮らしていくために必要となる道路・橋梁、公園、下水道等の都市基盤については、引き続き、計画的な整備・管理と効率的な行財政運営に資する長寿命化や再編に向けた取組が求められます。

また、犯罪の多様化等が進む中、人口減少に伴い犯罪の温床にもなる空き家や荒地等が増加しており、防犯力の向上が求められています。

こうした状況の中、引き続き快適な都市環境の創出に努めるとともに、自然環境への負荷の少ない集約型都市構造への移行を推進し、自然と都市が共生する持続可能なまちづくりに取り組みます。



大福山からの眺望



上総更級公園

(3) 施策の方針

低炭素型まちづくりの推進

集約型都市構造への移行

- 本市の特性や市民の生活スタイル等を踏まえながら、引き続き、地域特性を活かした集約型都市構造への移行を推進する各種施策を展開します。

公共交通の利用促進

- 温室効果ガスの排出抑制に向けて、自家用車への過度な依存を改善するため、鉄道や路線バスなど、拠点間、地域間を繋ぐ公共交通ネットワークの充実を図ります。
- 公共交通の利用を促進するため、乗換拠点となる鉄道駅やバス停周辺施設のユニバーサルデザイン化や接続ダイヤの見直しなど、ハード・ソフト両面から円滑な乗換に資する環境整備を進めます。

自然エネルギー等の利用促進

- 温室効果ガスの排出抑制や災害時における有効利用を見据え、太陽光発電など自然エネルギーの利用促進や熱供給システム・高効率機器の導入により、エネルギーの有効利用や自然環境に配慮したまちづくりに取り組みます。



市内に設置された太陽光パネル

良好な自然環境の管理・保全・活用

- 渓谷、谷津、樹林地、里山などの本市の豊かな自然環境は、温室効果ガスの吸収や水資源の貯留、水質の浄化や洪水緩和、生態系の保全など多様な機能を有していることから、引き続き、自然公園、自然環境保全地域、樹林保全地区等の多様な制度の活用により、適切な管理・保全及び活用を図ります。
- 身近に自然を感じることができる養老川、村田川、椎津川などの主要河川は、貴重な親水空間であることから、関係機関との連携により、河川公園や遊歩道、サイクリングロード等の整備を促進するとともに、公共下水道等の普及により、水質の保全・改善を図ります。
- 自然環境を適正に管理・保全・活用することにより、観光・レクリエーション、景観、生態系の保全機能の充実や、自然災害の発生リスクの抑制・被害軽減など、自然環境の有する多様な機能性の複合的な活用を目指します。



養老川

地域の特性を活かした魅力ある都市環境の形成

地域が主体となったまちづくりの推進

- 土地区画整理事業の計画予定区域については、必要に応じ都市計画の見直しや、良好な市街地環境の創出に向けた多様な手法の活用についても検討します。
- 五井駅などの鉄道駅周辺は、拠点地域として都市機能の集約・充実を図るとともに、更に人の集まる魅力を創出するため、多様な主体との協働により、市街地の質的向上を図ります。
- 鉄道駅周辺や主要幹線道路沿道、都市公園等においては、住民や愛護団体、事業者などの多様な主体との協働により、日常的な清掃活動や草花の植栽などによる良好な市街地環境を創出します。



植栽された五井駅のロータリー

市街地内の緑地確保

- 緑の基本計画等と連携し、生産緑地等の都市農地や民有林、都市公園の管理・保全・整備を推進するとともに、既成市街地における緑地空間の確保に努めます。
- 幹線道路等の街路樹は、都市に潤いを与える貴重な緑地として、街路樹管理計画に基づき適正に管理するとともに、継続的に維持されるよう、多様な主体との協働により地域特性に応じた方策を検討します。



ちはら台の街路樹

里山の魅力向上と交流促進

- 市南部に広がる里山エリアは、養老溪谷をはじめとする景勝地や観光施設など、魅力ある交流機能を数多く有していることから、引き続き、観光交流の拠点エリアとして、機能の維持・保全と更なる魅力の創出に努めます。
- 広域的なアクセス拠点となる鉄道駅や IC 周辺部は、利便性を活かし、地域の魅力向上や活力創出、公共交通の乗換拠点としての利便性向上に努め、更なる交流の促進を図ります。



観音橋

都市施設の効率的な整備と管理

上下水道施設の計画的な整備と更新

- 水需要の減少を背景に、上水道施設は規模の見直しや統廃合が求められていることから、表流水系施設を現在の能力内で運用しつつ、水質や水量が良好な地下水系施設は、可能な限り継続利用を図る前提で更新を進めます。
- 汚水処理は、汚水処理整備構想による公共下水道の整備、合併処理浄化槽の設置補助等を推進することにより、公共用水域の水質保全と生活環境の改善に努めます。また、雨水排除では、公共下水道の整備を推進するとともに、開発行為における雨水の流出抑制を指導し、浸水被害の軽減に努めます。更に、公共下水道施設については、既存施設の適正管理と長寿命化を図ります。



下水道施設

公共施設の再配置・長寿命化

- 公共施設は、老朽化の進行や人口減少等に伴う利用状況の変化、厳しい行財政運営等を背景に、複合化や集約化、廃止等を含めた再配置が求められていることから、将来の人口分布状況や拠点のあり方などに配慮したうえで、集約型都市構造の実現に向けて都市機能が適切な地域に誘導されるよう調整を図ります。
- 公共施設は、立地適正化計画に基づき、様々な支援策等を活用しながら、民間活力の導入も含め、円滑な再編を推進するとともに、効率的な行財政運営に向けた施設の長寿命化を推進します。

公園・緑地の質的向上

- 都市公園や緑地は、市民の憩いの場であるとともに、防災やレクリエーションなど多様な機能を有していることから、引き続き適正な管理・保全に努めます。
- 都市公園の量的な水準は概ね満たしていることから、今後は日常的な管理の充実や利用状況を踏まえた公園機能の更新・見直しなど、質的向上に資する取組を推進します。なお、土地区画整理事業や地区計画等によって計画されている新たな都市公園については、計画的な整備を推進します。

都市基盤の老朽化への対応

- 道路や橋梁など、都市基盤の老朽化が進行していることから、各施設の点検調査を進めるとともに、必要に応じて長寿命化に向けた修繕・更新を行います。



橋梁の点検

安心・安全な都市環境の形成

防犯力の高い都市環境づくり

- 犯罪の温床になり得る空き家や荒地等については、状況を把握するとともに、適正に管理・活用が図られるよう、住民や所有者、地権者等の意向把握と必要に応じた支援を行います。
- 通学路などへの防犯灯の設置や市内すべての防犯灯のLED化を推進するとともに、日常的な防犯パトロールや清掃活動の実施など、コミュニティ活動の活性化を図り、地域との連携による防犯力の向上に努めます。
- 市街地内において死角となりやすい住宅地については、視認性の高い生垣や透過性の高い柵への転換などを進め、視認性の向上による防犯力の高い市街地づくりを促進します。
- 上総更級公園内に警察官OBを配置した防犯ボックスを設置し、同所を拠点に警察、行政、地域住民が一体となった見守りや、パトロール活動などの地域安全活動を推進し、地域の防犯力の向上を図ります。



住民による清掃活動



視認性の高い住宅地

交通安全に配慮した都市環境づくり

- 誰もが安全に歩いて暮らすことができるように、関係機関と連携を図り、交通安全対策を推進します。
- 道路の整備にあたっては、線形や交差点の形状、歩行者等の安全性に配慮します。また、歩行者等の安全を確保するため、歩道やガードレールなど交通安全施設の整備に努めます。



市原緑地運動公園上空から臨海部を臨む

6 都市防災の方針

(1) 基本方針

防災・減災を重視した 安心・安全に暮らせるまちづくり

(2) 基本的な考え方

JR 内房線沿線や郊外大規模住宅地など人口が集積する市街地、臨海部の大規模な石油化学コンビナート、市南部の養老溪谷に代表される里山エリアなど、多様な特性を有している本市では、それぞれの地域特性に応じて、様々な防災対策が求められます。

政府の地震調査委員会が発表した「全国地震予測地図」によると、今後震度6弱以上の地震の発生確率が高い状況です。

また、近年は台風や集中豪雨などにより、これまでの想定を超える短時間で膨大な雨量が記録されており、浸水や土砂災害など、生活に支障をきたす問題が発生しています。

こうした状況から、本市では震災や風水害等に対応した防災・減災対策に取り組み、誰もが安心・安全に暮らすことができるまちを目指します。

■ 市原市における災害年表（昭和以降の主なもの）

年号	種別	概要
昭和 45 年(1970)	集中豪雨	(7月)房総半島を襲った局地的な集中豪雨。家屋の全半壊 20 戸
昭和 46 年(1971)	秋雨前線及び台風 25 号	(9月)水田流失 109ha・道路決壊 105 箇所・家屋半壊 1 戸
昭和 54 年(1979)	台風 20 号	(10月)家屋全壊 1 戸・半壊 7 戸・道路決壊 90 箇所
昭和 58 年(1983)	降雹(ひょう)・突風	7月 27 日・住家破損 25 戸
昭和 62 年(1987)	地震(千葉県東方沖地震)	12月 17 日午前 11 時 08 分に起こる。震源地は一宮沖 20km・震源の深さ 58km と推定される。(マグニチュード 6.7)震度 6・家屋全壊 10 棟・半壊 4 棟・屋根瓦損壊 11,000 棟・死者 1 名
平成元年(1989)	台風 12 号	(8月)家屋全壊 1 戸・水田流失 1,400ha・道路決壊 357 箇所
平成 3 年(1991)	台風 21 号	(10月)家屋全壊 1 戸・床上浸水 29 戸・土砂崩落 91 箇所・道路決壊 36 箇所
平成 8 年(1996)	台風 17 号	(9月)死者 1 名・床上浸水 140 戸・床下浸水 228 戸・がけ崩れ 13 箇所
平成 23 年(2011)	地震(東北地方太平洋沖地震)	3月 11 日午後 14 時 46 分に起こる。震源位置：三陸沖(北緯 38 度 06.2 分、東経 142 度 51.6 分、深さ 24km)。マグニチュード 9・市内震度 5 弱・家屋半壊 1 棟・災害対策本部設置(3月 11 日 15 時 00 分から 3月 12 日 12 時 30 分まで)・五井地区へ避難勧告発令
平成 25 年(2013)	台風 26 号	(10月)床上浸水 46 戸・床下浸水 112 戸・がけ崩れ 304 箇所

(3) 施策の方針

災害に備えたまちづくり

自然災害等への対策

【地震・火災】

- 住宅をはじめ建築物の耐震診断や耐震改修を促進し、地震に強いまちづくりを推進します。
- 商業地域が指定され、市内外から多くの人々が集まる鉄道駅周辺などの拠点地域については、防火・準防火地域の指定・見直しにより、耐火性能を有する建築物への転換を促進し、火災に強い市街地化を更に推進します。
- 地震や火災に強いまちづくりへの転換を図るため、建築協定や地区計画などを活用し、災害発生時に倒壊が懸念されるブロック塀等の設置制限や、避難路となる生活道路の拡幅等に取り組みます。
- 災害時の延焼防止機能や避難路機能を有する都市計画道路は、防災・減災機能にも配慮しながら、効率的かつ効果的な整備を推進します。



地区計画により拡幅された道路

【津波】

- 引き続き、関係機関との調整を図りながら、防潮堤や防潮水門などの施設の計画的な管理・運用により、津波被害の軽減に努めます。
- 五井地区の一部エリアにおいて、津波による浸水被害が想定される場合は、当該地域の住民や従業者、来訪者等を安全な場所に避難させるために、最寄りの避難場所や津波避難ビルまでの避難路を確保するとともに、発災時でも円滑な避難誘導が行えるよう、日常的な避難訓練を実施するなど、ハード・ソフト両面から津波対策を充実させます。
- 津波からの避難については、千葉県が実施した津波シミュレーションに基づく「市原市津波ハザードマップ」の周知に努めるとともに、「市原市津波避難計画」に基づく被害想定地域の表示板や、避難場所・津波避難ビルまでの誘導看板の設置などを推進します。



防潮堤・防潮水門



津波避難ビル

【風水害】

- 河川改修により治水能力の向上を図るとともに、河川流域の森林や農地などの自然環境の保全により、流域の保水能力の維持を図ります。
- 養老川をはじめとする主要河川を対象とした「市原市洪水ハザードマップ」の周知に努め、地域での自助・共助に基づく防災意識の向上に努めます。
- 大雨や台風などによる雨水排水対策として、引き続き、公共下水道や排水路等の整備を推進し、浸水冠水被害の軽減に努めます。

【土砂災害】

- 大雨や台風などで、急傾斜地の崩壊や土石流による被害を受けるおそれのある区域については、県などの関係機関との協議・調整を図りながら、ハード面での土砂災害対策を推進するとともに、避難訓練により住民の防災意識の向上を図ります。
- 土砂災害警戒区域を示した「市原市土砂災害ハザードマップ」の周知に努めるとともに、危険性の高い地域（土砂災害特別警戒区域）については、建築・開発行為の制限による土砂災害の防止を図ります。
- 土砂災害防止の役割を果たしている斜面緑地については、引き続き適正に管理・保全されるよう努め、土砂災害の防止に取り組みます。

石油化学コンビナートの防災対策

- 東日本大震災の教訓を活かし、石油化学コンビナート災害に対応するための防災資機材等の充実や関係機関との連携強化、防災訓練の実施により、自衛・共同防災組織の技術の向上など、将来の発生が予想されている首都圏での大規模地震に備えた積極的な取組を推進します。
- 東日本大震災時に発生した緊急輸送路である国道16号線の通行止めによる混乱を教訓に、都市計画道路八幡椎津線（平成通り）の整備による、国道16号とのダブルネットワーク化を図ります。
- 災害発生時に周辺市街地への被害拡大を防止するため、緩衝帯となる緑地や幹線道路、公園緑地を適切に管理・保全します。



工業地の緩衝帯となる緑地

防災活動拠点の適正配置と機能強化

- 災害時の活動拠点となる第1庁舎（防災庁舎）や、避難場所となる都市公園等の公共公益施設については、防災拠点にふさわしい機能の強化に努めるとともに、拠点地域内に医療施設を誘導します。



ドラゴンハイパー



第1庁舎（防災庁舎）

ライフラインの確保

- 将来的に発生が予想されている首都圏での大規模地震等の災害に備え、上下水道、電気、ガス、通信、道路・橋梁などライフラインの被害軽減を図るため、各施設の耐震化を推進するとともに、防災用井戸やソーラーパネルの設置など、代替機能の確保に努めます。

多様な主体との協働による安心なまちづくり

ハザード情報の共有

- 津波・洪水・土砂災害など、多様な自然災害に備え、シミュレーションに基づくハザードマップを作成し、市民や事業者等に地域の災害リスクを解り易く提供するとともに、関係機関と情報共有を図りながら、必要に応じて適宜更新・見直しを行うことで、新しい情報を共有できる体制を構築します。
- 行政から提供するハザード情報を地域・企業内で共有し、避難計画の検討や避難訓練など、災害発生時における取組を促進します。



養老川洪水ハザードマップ

自助・共助・公助の推進

- 東日本大震災の教訓を踏まえ、「自助(自分の身は自分で守る)」、「共助(共に助け合う)」、「公助(行政が支援する)」の考え方にに基づき、市民・事業者・行政などの各主体が継続的な防災活動に取り組み、防災意識を高めることで、災害時における被害の拡大防止と早期の復旧を目指します。
- 継続的な防災訓練や啓発等による防災意識の向上に努めるとともに、町会や自治会における自主防災組織の結成支援と既存組織の強化により、多様な主体との協働による防災体制づくりを推進します。
- 地勢に多様性がある本市に対応した防災対策を図るため、地域が主体となった共助を促進し、地域の実情に即した地区防災計画の策定に取り組み、防災を自分事として捉える地域主体の防災活動を推進します。



防災訓練の様子

7 景観形成の方針

(1) 基本方針

地域の資源や個性を活かした 美しいふるさとづくりと魅力創出

(2) 基本的な考え方

本市は、溪谷や谷津、里山、田園などの美しい自然的景観をはじめ、歴史的建造物である上総国分尼寺跡や飯香岡八幡宮、歴史的景観である旧街道沿いの街並みなど、魅力的な景観資源を数多く有しています。

これらの多様な景観資源は、ふるさとへの誇りや愛着を感じられる本市の原風景であり、市民共有の財産として、次世代へと引き継いでいくことが求められます。

また、土地区画整理事業や大規模開発等によって創出された統一感のある都市景観の保全とともに、玄関口となる五井駅周辺においては、本市を印象付けるシンボリックな景観の形成が望まれています。

景観づくりについては、1994年に「都市景観基本計画」、1999年に「都市景観条例」、2009年には景観法に基づく「景観計画」を策定するなど、積極的に取り組んできました。引き続き、良好な景観形成に取り組むとともに、周辺環境との調和に影響を与えるような建築物や屋外広告物の規制、美しい自然景観を構成する森林・農地等の管理・保全、多様な主体との協働による景観形成活動の推進など、地域特性を活かした“市原ならではの”景観の創出を目指します。



小湊鐵道と菜の花畑



上総国分尼寺跡

(3) 施策の方針

魅力ある都市景観の形成

鉄道駅周辺の景観づくり

- 主要な玄関口である JR 五井駅周辺は、市内外から多くの人々が訪れることから、本市を印象付けるような魅力ある景観づくりに取り組みます。
- 養老溪谷をはじめ、観光・交流資源への玄関口となる小湊鐵道の各駅周辺においては、自然環境との調和を図りつつ、来訪者に地域の歴史・文化を感じさせるような、魅力ある景観形成を図ります。



上総大路

住宅地の価値を高める景観づくり

- 土地区画整理事業や大規模開発等によって創出された住宅地については、地区計画等の活用により統一感のある調和のとれた街並みの形成を促進するとともに、周辺の斜面緑地や屋敷林等の保全・活用を図り、やすらぎのある景観を創出します。



泉台団地の街並み

いちはらの原風景の維持・継承

自然資源の管理・保全による自然景観の継承

- 養老溪谷や大福山などの森林・溪谷、田園や谷津、里山などの自然環境は、ふるさとの原風景でもあることから、適切な管理・保全による美しい自然景観の維持・継承に努めます。
- 養老川流域などの連続した水と緑の環境については、潤いを感じられる空間として、安全面に配慮した水辺景観の保全・創出を図ります。

歴史的景観資源の保全・活用

- 上総国分尼寺跡や飯香岡八幡宮、板塀や長屋門など時代を感じさせる風情ある街並みなどの歴史的景観資源については、本市ならではの風土を構成し、ふるさとへの誇りや愛着を育む市民共有の財産として、適正な管理・保全を図り、次世代への継承に努めます。
- 歴史的景観は、市民のみならず来訪者にとっても魅力ある貴重な資源であり、交流促進に資する観光資源となることから、質の高い景観の保全に努めます。



長屋門

多様な主体との協働に基づく景観形成

景観計画に基づくまちづくり

- 本計画で位置づけた景観形成の方針とともに、景観計画の基本方針に基づき、景観法を活用した取組や推進方策の実施を推進し、本市ならではの魅力ある景観の保全・創出に積極的に取り組みます。

協働による景観形成の促進

- 住民や愛護団体等によって実施されている、鉄道駅前や道路、公園等における清掃活動や植栽による景観形成活動は、地域の質と魅力を高める重要な取組であることから、引き続き支援の充実を図るとともに、実施団体の拡大や活動内容の充実を促進します。
- 景観の重要性について、市民への継続的な情報発信による意識醸成を行い、建築協定や地区計画など、協働によるまちづくりを導入し、質の高い市街地環境の形成を目指します。



地区計画が指定された
ちはら台の住宅地



日高邸跡の紅葉

第3章 地域別構想

- 1 地域別構想の概要
- 2 五井駅周辺（広域交流拠点・IC周辺拠点）
- 3 市役所周辺（行政・文化拠点）
- 4 八幡宿駅周辺（都市拠点）
- 5 姉ヶ崎駅周辺（都市拠点）
- 6 ちはら台駅周辺（地域拠点）
- 7 上総牛久駅周辺（地域拠点）
- 8 辰巳台／うるいど南（生活拠点Ⅰ）
- 9 主な日常生活圏（生活拠点Ⅱ）



第3章 地域別構想

1 地域別構想の概要

(1) 基本的な考え方

「ゾーン別構想」から「拠点別構想」へ
～ 各拠点の機能高度化に資する将来構想 ～

これまで市原市都市計画マスタープランの地域別構想では、市域を4つのゾーンに区分し、ゾーンごとに設定した将来像の実現に向け、適宜施策の進捗に取り組んできました。

その結果、地域特性の強化や地域間ネットワークの進展により、各ゾーンにおけるまちづくりのベースとなる用途地域や地区計画などの設定や都市基盤整備については、一定の成果を得ており、集約型都市構造への移行も徐々に進行しつつあります。

一方で、核として位置づけた拠点地域においては、拠点性を高める高度利用や民間活力との連携など、都市の更なる利便性向上に資する事業化の実現・誘導が停滞しており、各ゾーンが掲げた将来像や機能集約の実現性が担保できていないという課題も有しています。

こうした中、国では急激な人口減少・少子高齢化の進行を受け、人口減少社会に正面から取り組む国土計画となる「新たな国土形成計画（全国計画）」を2015年8月に策定し、「コンパクト」にまとめ「ネットワーク」でつながる都市機能集約型の都市構造への移行を強く打ち出しています。

本市においても、人口減少社会の中、効率的で利便性の高い都市経営を実現するためには、『コンパクト・プラス・ネットワーク』の考え方にに基づき、都市の核となる拠点地域内への都市機能の集約・誘導を進め、魅力的で利便性の高い拠点市街地を形成するとともに、拠点間及び居住地をネットワークで結ぶことが何よりも重要となります。

そのため、地域別構想では、従来のゾーン別構想から、都市構造上の核となる拠点地域を対象とした将来構想へと移行し、具体的な施策の方針を示します。

なお、各拠点地域の将来構想をより実効性の高い計画として運用していくため、本計画の高度化版となる「市原市立地適正化計画」において、拠点づくりのターゲットや誘導すべき都市機能を設定するものとします。

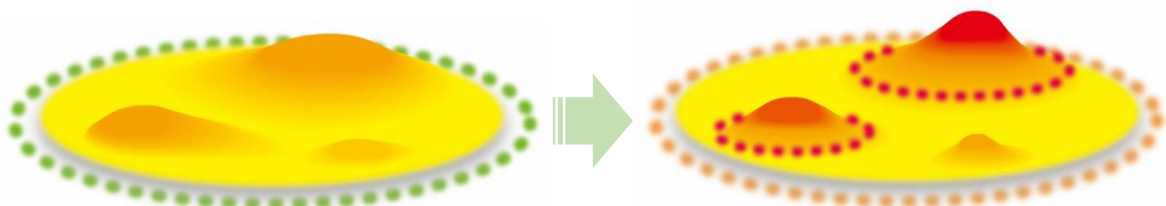
■ゾーンから拠点への移行イメージ

【ゾーン別構想】

“地域の均衡ある発展”
地域全体の利便性確保に資するまちづくり

【拠点別構想】

“拠点市街地の機能とネットワークの強化”
拠点の活性化が全体に波及するまちづくり

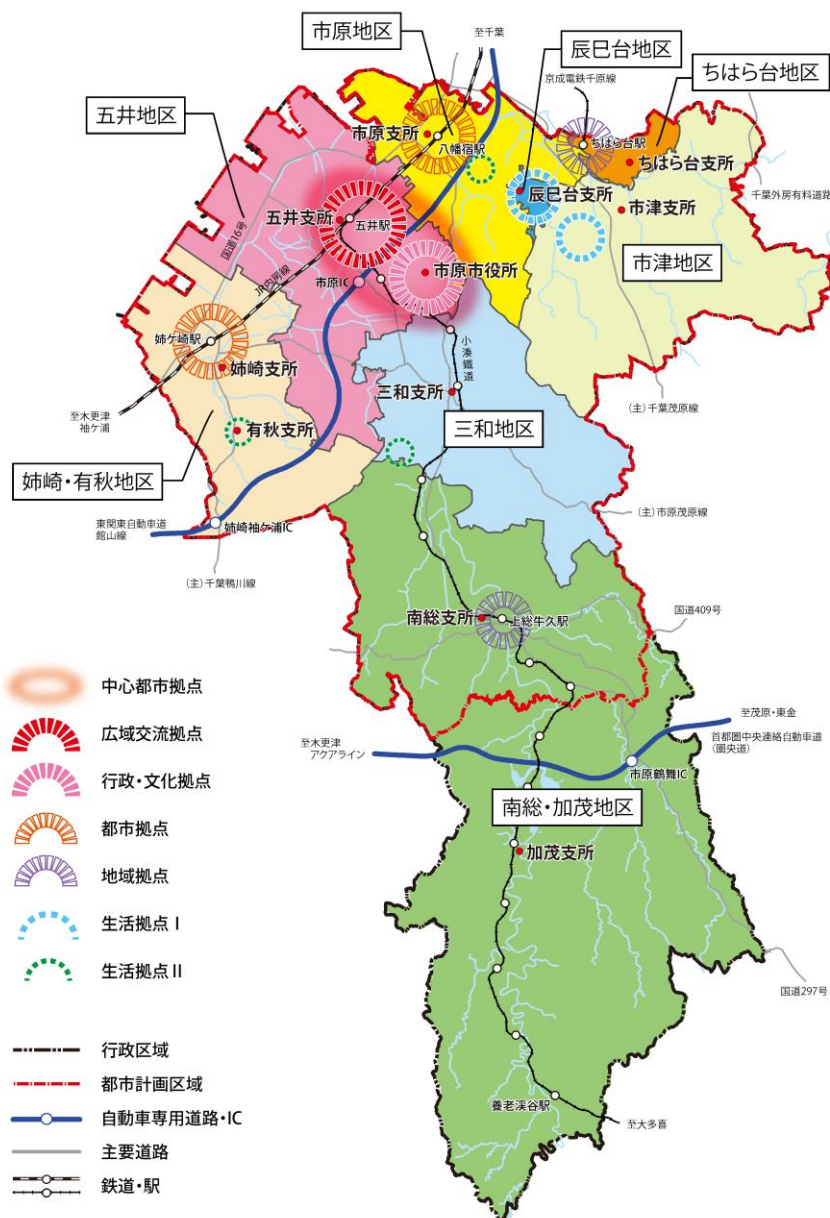


(2) 対象となる拠点地域の設定

地域別構想の対象は、本計画の将来都市構造で掲げる「拠点」のうち、「中心都市拠点」、「都市拠点」、「地域拠点」として位置づけられた6つの拠点地域に、居住者の中心的な役割を担う2つの拠点地域「生活拠点Ⅰ」を加えた8地域とします。

将来都市構造等での位置づけ		対象拠点地域	
都市機能	中心都市拠点	広域交流拠点	①五井駅周辺
		行政・文化拠点	②市役所周辺
	都市拠点	③八幡宿駅周辺 ④姉ヶ崎駅周辺	
	地域拠点	⑤ちはら台駅周辺 ⑥上総牛久駅周辺	
	生活拠点Ⅰ	⑦辰巳台 ⑧うるいど南	
生活拠点Ⅱ		有秋台、光風台、若宮等	

■ 将来都市構造等で設定した拠点



2 五井駅周辺（広域交流拠点・IC周辺拠点）

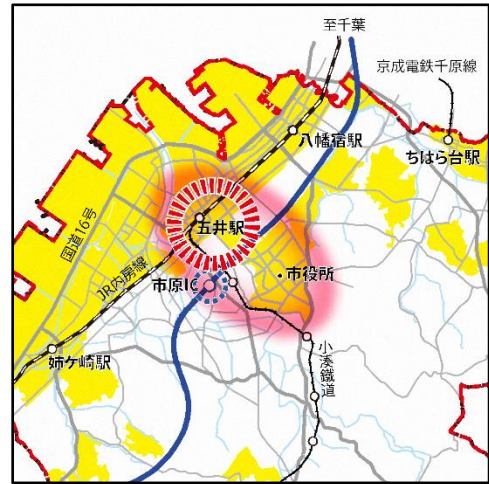
（1）拠点地域の現況と課題

① 位置と概況

五井駅周辺の拠点地域は、市北部中央に位置し、将来都市構造で位置づけた中心都市拠点のうち、五井駅周辺の「広域交流拠点」と市原 IC 周辺の「IC 周辺拠点」によって構成されます。

本市の玄関口となる五井駅前を中心に商業・業務地が形成されており、その後背地には低層住宅地が広がっています。また、土地区画整理事業によって創出された新市街地も大規模商業地としての土地利用が展開されています。

市街化調整区域に位置している館山道の市原 IC 周辺には農地が広がり、その中に既存集落や公共施設が点在しています。

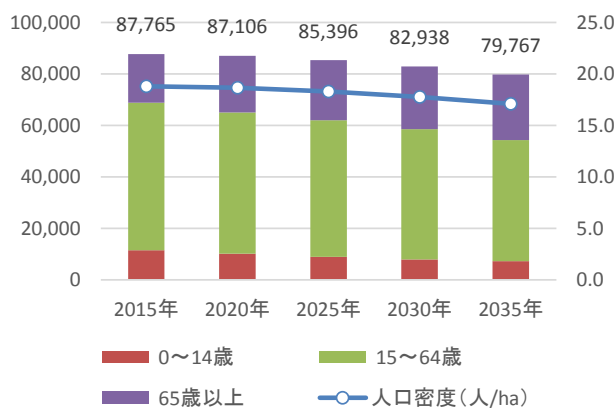


② 人口動向

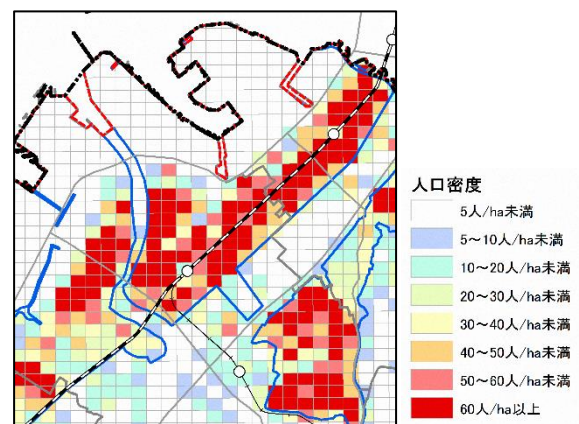
本地域が位置する五井地区の人口は、2015年時点で総人口の30.5%を占めていますが、将来的には微減傾向に推移し、低密度化するものと推計されます。年少人口・生産年齢人口は減少し、老年人口は増加することが予想されます。

一方、2025年時点の人口密度（推計）をみると、商業・業務地を除く住宅地においては60人/ha以上の高い人口密度を維持することが予想されます。

■ 五井地区人口推計（年齢3区分別）



■ 2025年時点の人口密度（推計値）



③ 都市機能の立地状況

地域内には、「サンプラザ市原」、「五井会館」、「勤労会館」などの公共施設、「中央図書館」、「五井小学校」、「五井認定こども園」、「子育てネウボラセンター」等の文教施設や子育て施設、市の「急病センター」、「保健センター」のほか民間の医療・福祉施設が多数立地しています。本市の中心拠点及び玄関口として、多様な市民、来訪者の交流の場として活用するとともに、充実した子育て・医療環境を活かし、若年層や高齢者が持続的に定住できる場としての活用が求められます。

広域的な商業・業務拠点として、更級地区には大規模商業施設が集積しており、駅前には飲食店を中心とする店舗が立地していますが、若年層や女性を呼び込める機能・魅力が不足しており、持続的な賑わいを創出することが課題となっています。

五井駅は、本市の公共交通の軸となる JR 内房線と南部にアクセスする小湊鐵道の結節点となるとともに、市内各地域への路線バスが 16 路線、都心方面への高速バスが 3 路線運行しており、比較的利便性の高い公共交通網が形成されています。今後も、各地域への交通拠点として機能の維持・向上が求められます。

④ 都市計画の状況

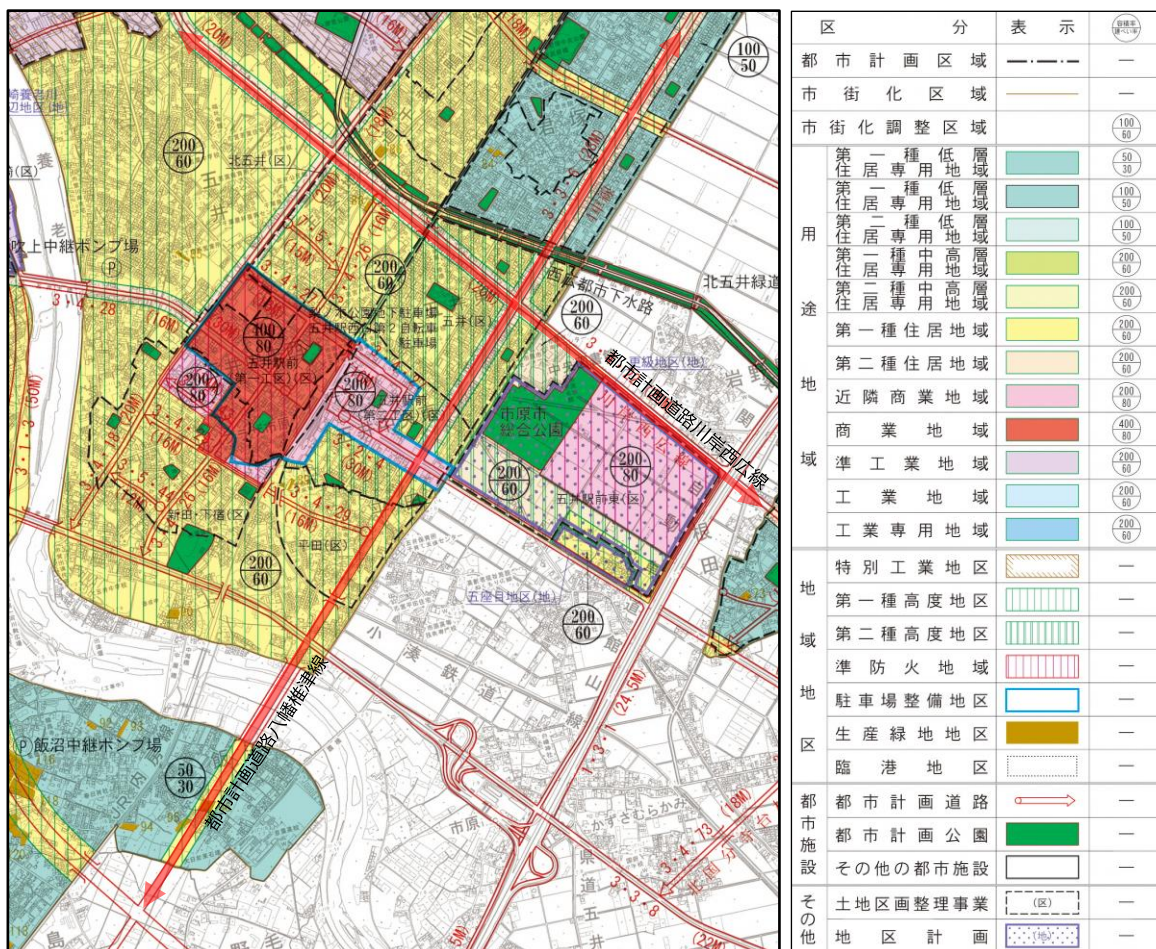
五井駅周辺は商業系用途地域を指定しており、西口の「商業地域」は「準防火地域」を指定しています。商業地の後背に広がる住宅地は「第一種住居地域」を指定しており、内房線西側は「第一種高度地区」、東側は「第二種高度地区」を指定しています。本地域の主要な交通軸となる都市計画道路八幡椎津線（平成通り）、川岸西広線（市役所通り）の沿道は「第二種住居地域」を指定しています。また、「市原市総合公園（上総更級公園）」をはじめ、都市公園も多数整備しています。

五井駅前東土地区画整理事業地を含む地区は「更級地区地区計画」及び「五座目地区地区計画」を指定しており、計画に沿った商業地及び複合市街地が形成されています。

一方、土地区画整理事業が長期にわたり事業化されていない平田地区については、都市的土地利用の活性化に向けた取組が求められます。

市原 IC 周辺は、市街化調整区域のため都市的土地利用が制限されています。

■ 五井駅周辺における都市計画指定状況



(2) 拠点づくりの将来像

市の玄関口となる五井駅周辺の賑わいと 市全体の魅力の向上に向けた拠点づくり

本地域は、市の中心拠点及び玄関口として、多様な市民・来訪者が交流し、市全体の活力向上につながるまちづくりが求められます。

そのため、拠点にふさわしい都市機能を集積・充実することにより拠点機能の高度化を進め、住民の定住を支えるとともに、若者から高齢者まで多く人が集い、常に賑わいであふれる魅力ある拠点空間の創出を目指します。

また、各拠点や広域圏への円滑な移動を支える交通結節点として、公共交通を軸とした交通環境の充実を図ります。

(3) 施策の方針

市の玄関口として市全域からの利用と市全体の活力につながる拠点づくり

拠点機能の高度化に資する都市機能の再編

- 本地域は、基本構想において「中心都市拠点」として位置づけ、また、立地適正化計画においても、一部地域を「五井駅周辺都市機能誘導区域」に設定していることから、医療・福祉・商業等の高次都市機能を集約し、各種サービスの効率的な提供を図ります。
- 本地域に集積する多様な公共公益施設と民間施設の維持・充実を前提とし、更なる機能の高度化や行財政運営の効率化に資する機能の再編に取り組みます。
- 都市機能の再編にあたっては、民間の活用を図り、立地適正化計画に基づき市で保有する公有財産の戦略的な活用を検討します。また、機能が重複・類似する公共施設は、統合による機能の充実を図るとともに、新たな都市機能を誘導する公有地の創出など、施設の再編・高度化を推進します。
- 多様な都市機能を有する市役所周辺の行政・文化拠点とのネットワーク強化により、一体的な活用を図ります。

交通結節機能の強化による駅利用の促進

- 五井駅は、鉄道やバス、タクシーなどの交通機能が集積する結節点であることから、駅舎やペデストリアンデッキ、駅前交通広場のユニバーサルデザイン化といったハード面の整備とともに、接続ダイヤの見直しなど、駅利用を促進するソフト面の整備についても、関係機関と協議し機能強化を図ります。
- 交通ネットワークの軸となる都市計画道路八幡椎津線（平成通り）をはじめ、拠点間連携を支える道路については、未整備区間の整備を推進し、更なる交通利便性の向上を図ります。



五井駅東口ロータリー

既存施設を活かした交流機能の検討

- 上総更級公園や中央図書館、北五井緑道といった既存施設を有機的に繋ぎ、市街化調整区域についても公共施設の集積を活かした交流機能の創出を検討します。
- 市街化調整区域における地区計画の導入や都市計画の見直し等、多様な手法から最適な手法の導入を検討します。



中央図書館

市原 IC 周辺における交流・物流機能の創出

- 自動車による玄関口のひとつである市原 IC 周辺は、高い交通利便性を有していることから、ポテンシャルを活かした産業誘導や多様な交流機能の創出を検討します。
- 都心部、成田・羽田方面への円滑なアクセスを有する立地特性を活かした物流機能等の創出を目指します。

五井駅周辺の魅力を高め若者等が来訪し賑わいあふれる拠点づくり

魅力向上と賑わい創出に資する都市機能の誘導促進

- まちの賑わいと活力を生み出す若者を呼び込む教育文化施設の誘致について検討します。
- 民間企業による商業施設等の立地促進により、若者が日常的に集まるまちの形成を目指します。

歩いて楽しめる市街地環境の整備

- まちの賑わいづくりのため、安全な歩行空間の確保や一方通行の導入による自動車流入の規制など、歩いて楽しめる市街地環境の整備をソフト・ハード両面から関係機関と協議・検討します。
- 自動車による来訪者が地域内を歩いて移動できるよう、街なかの路外駐車場の立地誘導や、駐車場の再編に資する立地適正化計画の「駐車場配置適正化区域」の導入を検討します。

魅力ある市街地景観の形成

- 市の玄関口として、「景観計画」と整合を図りながら、来訪者に好印象を与える魅力的な都市景観の形成を図ります。
- 特に、上総更級公園と上総大路（市道 222 号線の広幅員区間）は、景観計画の「景観重要公共施設」として位置づけていることから、関係機関との協働の下、地域のシンボルとなる魅力的な景観の保全に努めます。



上総大路

少子高齢化に対応し高齢者・子育て世代等が持続的に定住できるまちづくり

若年層の定住促進に資する子育て機能の充実

- 地域の持続的な発展を支える若年層の定住を促進するため、公共施設の再編と併せ、民間活用による保育所や認定こども園などの子育て支援機能の維持・充実、病児保育事業など新たな施策を誘導します。

超高齢社会等に対応した医療・福祉機能の充実

- 高齢者が安心して暮らせるよう、既存の医療・福祉施設の維持やサービスの充実を図ります。
- 子供から高齢者、障がい者の誰もが安全に歩いて生活できるよう、地域内のバリアフリー化やユニバーサルデザイン化を進めるとともに、駅やバス停から医療・福祉施設までの円滑なアクセスの確保を目指します。



五井駅東口のスロープ

安心・安全な市街地環境の整備

- 道路や公園、公共下水道などの都市基盤の計画的な整備と適切な管理を推進し、安心・安全な市街地環境の形成に取り組みます。また、大雨等により浸水被害のあるエリアでは、被害の軽減に向けた改修工事等を推進します。
- 都市に潤いを与え、住民の憩いの場や災害時の避難場所など、多様な役割を果たす都市公園については、既存公園の質的向上に資する取組を推進するとともに、土地区画整理事業や地区計画などの進捗に応じて、新たな公園についても計画的な整備を行います。

土地区画整理事業の長期未着手地区における都市的土地利用の活性化

- 駅近辺であるものの、土地区画整理事業が長期にわたり事業化されていない平田地区は、都市計画法第53条の建築制限により土地活用が規制され、都市基盤整備も遅れており、都市的土地利用が停滞しています。今後は、多種多様な市街地整備手法を検討し、都市的土地利用の活性化を図ります。

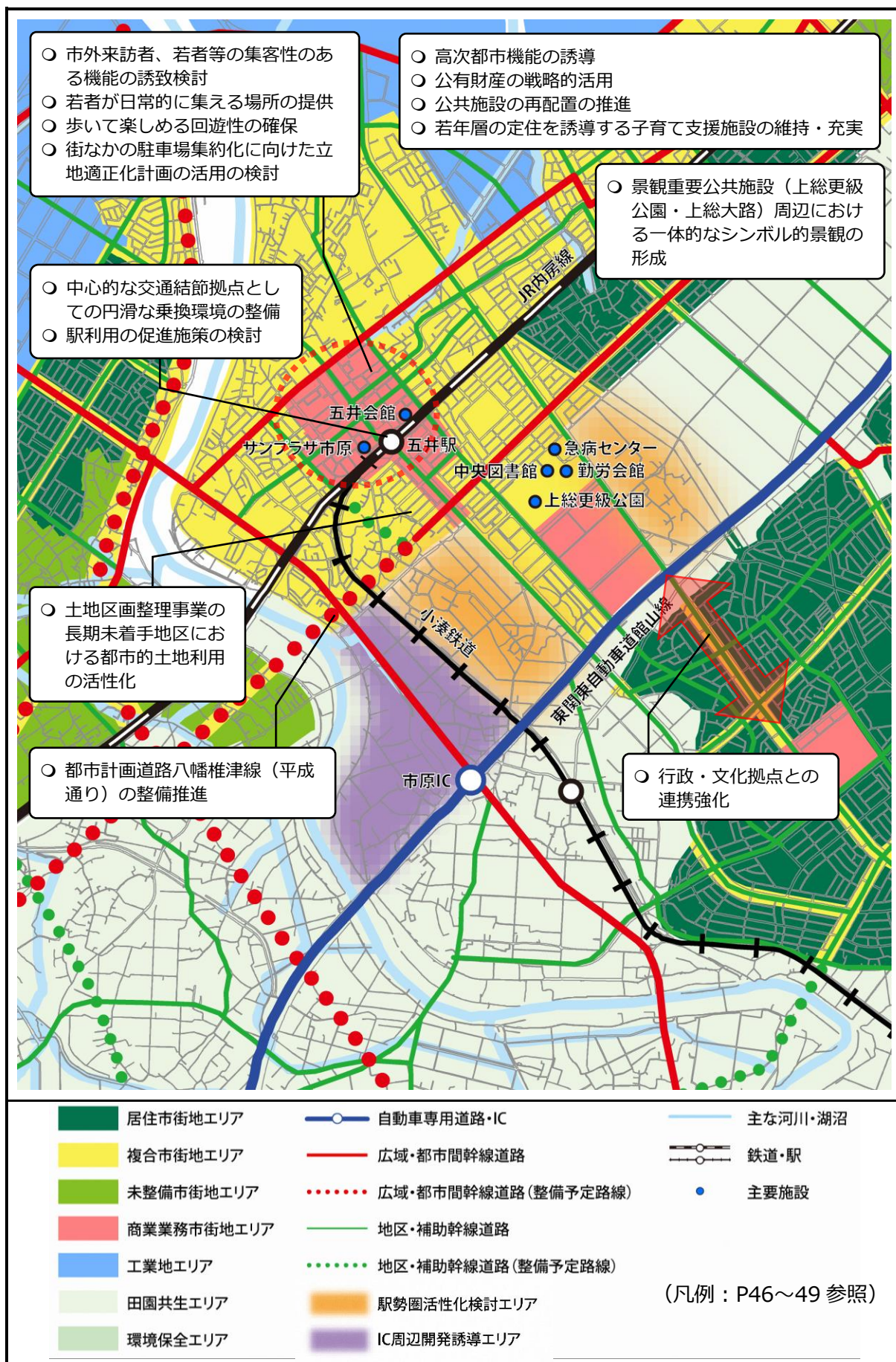


平田地区

既存集落の再生に資するまちづくり

- 本地域の駅勢圏活性化検討エリアは、五井駅や市原 IC に近接し、周辺の都市機能も享受できる高い都市的利便性を有しています。今後は、地域内の少子高齢化やコミュニティの活力低下など、地域の課題解決や既存集落の再生に向けて、都市計画及び農業振興の観点から関係機関と調整し、新たな活力創出に資する土地利用の誘導を図ります。
- 市街化調整区域における地区計画の導入や都市計画の見直しなど、既存集落の再生に向けた手法について検討します。

■ 五井駅周辺拠点づくり構想図



3 市役所周辺（行政・文化拠点）

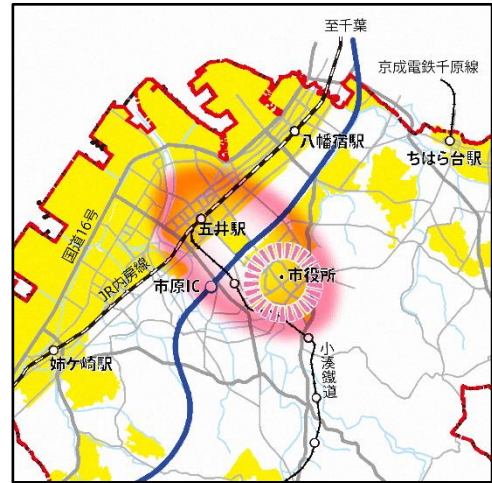
（1）拠点地域の現況と課題

① 位置と概況

市役所周辺の拠点地域は、市北部中央に位置しており、将来都市構造で位置づけた中心都市拠点のうち、市役所周辺の「行政・文化拠点」によって構成されます。

行政の中心地となる市役所周辺には、市民会館や国分寺公民館などの公共施設が集積しており、それを囲むように低層住宅地が広がっています。

本地域の主要な交通軸となる市役所通りの沿道には、市民生活を支える店舗が立地しています。

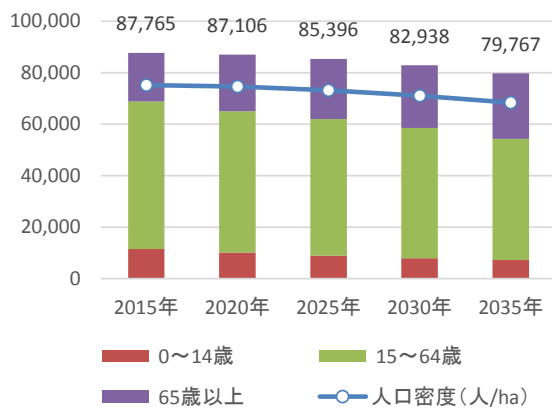


② 人口動向

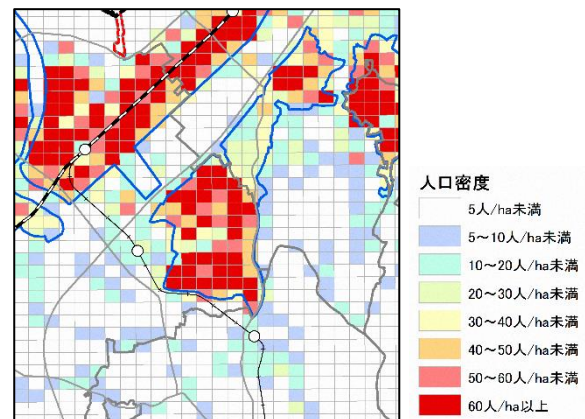
本地域が位置する五井地区の人口は、2015年時点で総人口の30.5%を占めていますが、将来的には微減傾向に推移し、低密度化するものと推計されます。年少人口・生産年齢人口は減少し、老年人口は微増することが予想されます。

一方、2025年時点の人口密度（推計）をみると、60人/ha以上の高い人口密度を維持することが予想されます。

■ 五井地区人口推計（年齢3区分別）



■ 2025年時点の人口密度（推計値）



③ 都市機能の立地状況

地域内には、本市行政の中心となる「市役所」や1,500以上の席数を誇る「市民会館」、「消防局（中央消防署）」、「史跡上総国分尼寺跡（展示館）」、「老人福祉センター」、「国分寺公民館」などの公共施設、「国分寺台小学校」、「国分寺台中学校」などの文教施設、民間の子育て施設や福祉施設が多数立地しています。

市役所通り及び国分寺中通りの沿道には、市民生活を支える商業施設が集積しており、住民や道路利用者の利便性を支えています。

本地域は、行政機能をはじめ生活に必要な多様な都市機能が充実しており、若年層から高齢者まで、多様な世代が定住する場としての機能維持が求められます。

市役所前バス停は、五井駅や八幡宿駅、京成ちはら台駅方面へのネットワークとなる路線バスが8路線、新宿までの高速バスが1路線運行しており、バスによる交通網が形成されています。今後も、運行路線の維持と市内の他地域との連携強化が求められます。

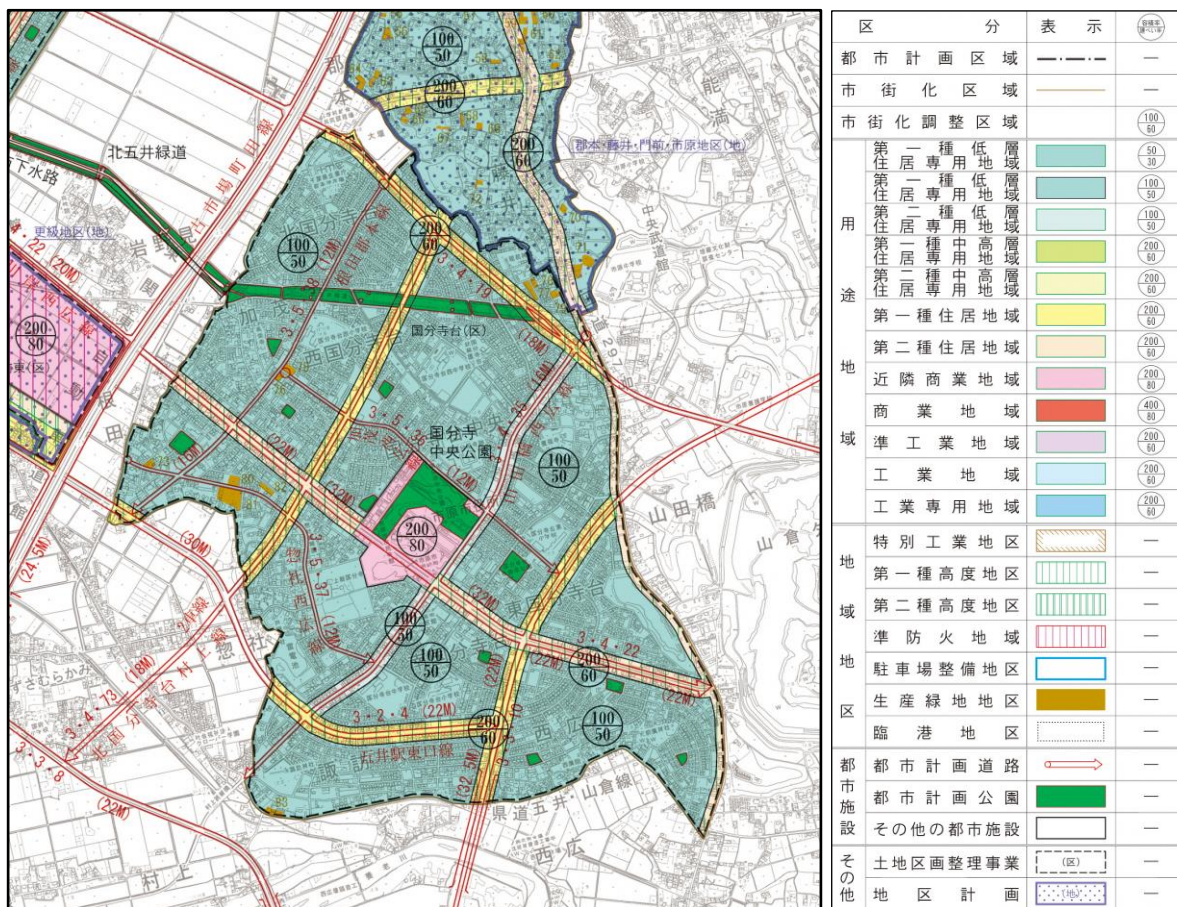
④ 都市計画の状況

市役所周辺の公共施設が集積したエリアには「近隣商業地域」を指定しています。本地域に整備されている都市計画道路川岸西広線の沿道には「第二種住居地域」、北国分寺台村上線、五井駅東口線、草刈西広線の沿道には「第一種住居地域」を指定しており、併せて各路線沿道には「第一種高度地区」を指定しています。

都市計画道路山田橋西広線の沿道には「第二種低層住居専用地域」、それ以外の住宅地には「第一種低層住居専用地域」を指定しており、良好な居住環境が形成されています。

また、地域内には「国分寺中央公園」などを適正に維持管理しつつ、整備・拡充を図ります。

■ 市役所周辺における都市計画指定状況



(2) 拠点づくりの将来像

市の行政サービス・文化交流が集積した 生活利便性が高い拠点づくり

市役所周辺は、多くの来訪者が集う行政・文化の中心拠点として、生活利便性の高い多様な機能を活かしたまちづくりが求められます。

そのため、拠点にふさわしい既存機能と交通環境の充実により、地域内での定住を支える利便性の高い拠点づくりを目指します。

(3) 施策の方針

行政・文化の拠点として多様な市民が交流できる拠点づくり

第1庁舎（防災庁舎）の整備と第2庁舎（本庁舎）の活用の推進

- 第2庁舎（本庁舎）は、竣工以来40年以上が経過し、耐震性や設備の老朽化などの問題点が指摘されており、災害対策本部機能や復興機能等を併せ持つ第1庁舎（防災庁舎）を整備したところで、今後は、新たな行政機能の中心施設として、適切な維持・管理と積極的な活用を図ります。
- 第2庁舎（本庁舎）については、中長期的な視点で今後の対応策を検討します。



第1庁舎（防災庁舎）

歴史文化施設の適正管理と活用

- 上総国分寺や上総国分尼寺跡（展示館）は、独自の歴史文化を伝える貴重な地域資源として、本市の風土を形成し、市民の誇りの創生にも重要な役割を果たす施設です。今後も、適正な管理と機能の充実を図るとともに、周辺環境と一体となった景観形成を検討します。



上総国分寺

多様な施設が集積した住宅地として誰もが暮らしやすい拠点づくり

生活利便施設の維持・誘導

- 公共施設や店舗、医療・福祉施設など、多様な都市機能を有する本地域は、住民の生活利便性を支える既存機能の維持を図りながら、更なる利便性向上に資する機能の集積や誘導を図ります。
- 多様な都市機能を有する広域交流拠点と一体的な活用を図ります。



生活利便施設

若年層の定住促進に資する都市機能誘導

- 地域の持続的な発展を支える若年層の定住を促進するため、公共施設の再編と併せて、民間活力の活用による保育所や認定こども園などの子育て支援機能の充実、病児保育事業など新たな施策を展開します。
- モビリティ・マネジメントの展開により、主要なバス交通の利用を促進し、通勤・通学時の交通利便性の向上を図ります。



路線バス

地域の高齢化に対応したまちづくり

歩いて暮らせる市街地環境の整備

- 誰もが歩いて暮らせるよう、安全な歩行空間の確保や交通安全対策、施設のユニバーサルデザイン化など、ソフト・ハード両面から市街地環境の整備を進めます。
- 健康寿命の延伸や低炭素型のまちづくりの観点から、過度に自家用車に頼らない移動を促進します。

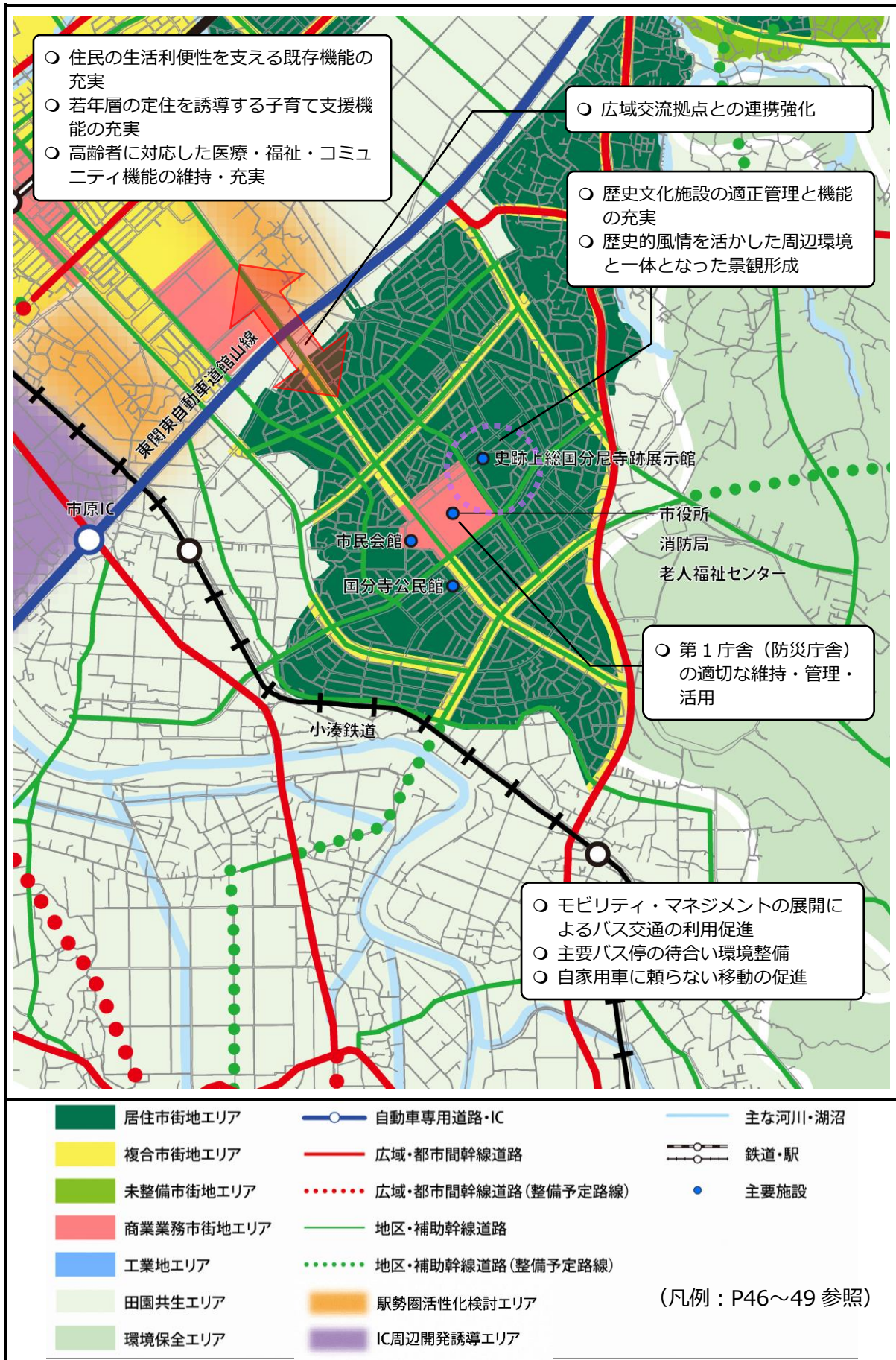


第1庁舎（防災庁舎）の
バリアフリー

高齢社会に対応した都市機能の充実

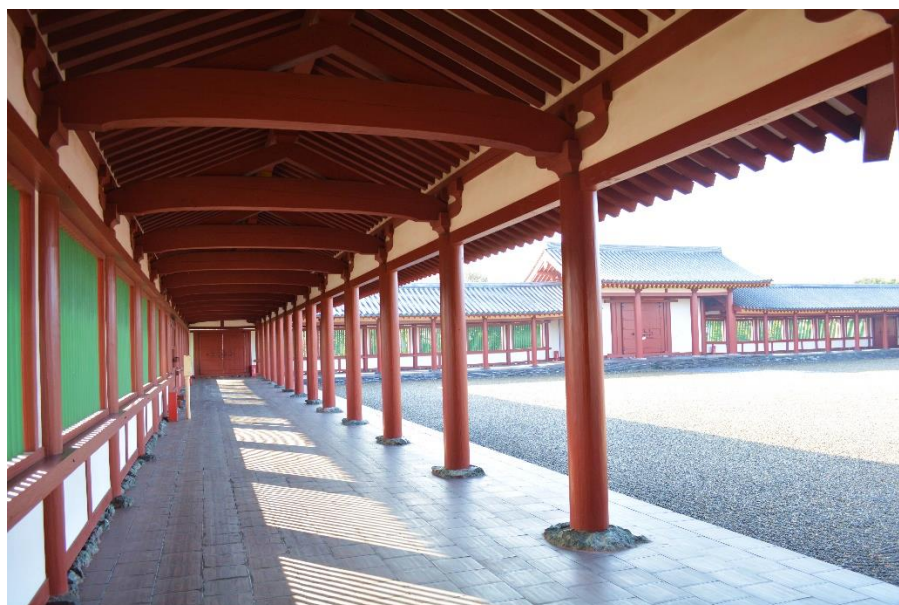
- 高齢者が安心して暮らせるよう、既存の医療・福祉施設の維持やサービスの充実を促進するとともに、生きがいを持って生活できるよう、サークル活動や生涯学習の場となるコミュニティ機能の充実を図ります。
- コミュニティ機能の充実にあたっては、既存公共施設への機能移転、統合による利便性の向上を図ります。
- 高齢者が地域外の目的地に円滑かつ快適にアクセスができるよう、バス事業者等との協働による主要バス停の待合い環境の改善など、交通環境の整備を図ります。

■ 市役所周辺拠点づくり構想図





市民会館



上総国分尼寺

4 八幡宿駅周辺（都市拠点）

（1）拠点地域の現況と課題

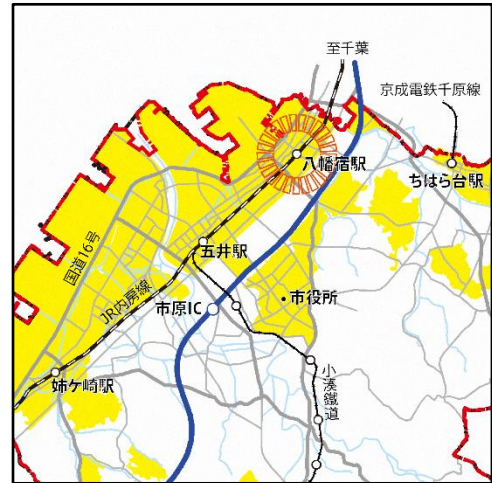
① 位置と概況

八幡宿駅周辺の拠点地域は、市北部に位置し、将来都市構造で位置づけた「都市拠点」によって構成されます。

八幡宿駅前の商業地には、民間の店舗や医療・福祉施設が立地し、幹線道路沿いに市民生活を支える店舗や公共施設が集積しています。

駅東口は土地区画整理事業が施行中で、一部の予定地では事業が停滞していますが、計画的な市街地形成が進められています。

市街化調整区域のエリアには、文教施設を中心とした公共施設が点在しています。

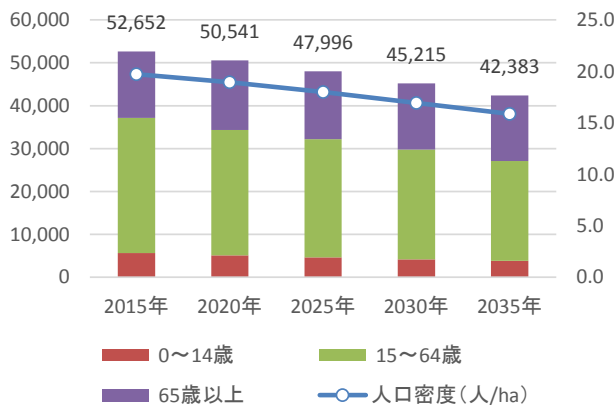


② 人口動向

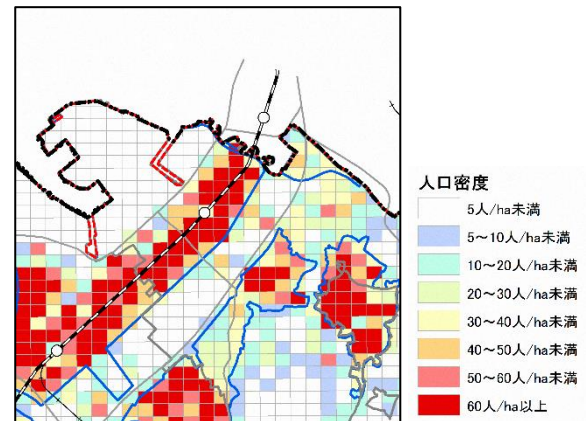
八幡宿駅が位置する市原地区の人口は、2015年時点で総人口の19.0%を占めていますが、今後は人口減少とともに、低密度化する傾向にあります。老年人口はほぼ横ばいで推移し、年少人口・生産年齢人口は減少することが予想されます。

一方、2025年時点の人口密度（推計）をみると、商業・業務地を除く住宅地においては引き続き60人/ha以上の高い人口密度を維持することが予想されます。

■ 市原地区人口推計（年齢3区分別）



■ 2025年時点の人口密度（推計値）



③ 都市機能の立地状況

地域内には、市原地区の行政窓口となる「市原支所」や「八幡公民館」、「市原青年会館」などの公共施設、「八幡認定こども園」、「八幡小学校」、「八幡中学校」などの子育て施設や文教施設、民間の医療・福祉施設が多数立地しています。

平成通り及び白金通りの沿道には、市民生活を支える商業施設が集積しており、住民や道路利用者の利便性を支えています。

本地域は、市北部の中心として多様な都市機能を有しており、周辺地域の都市機能を補完する拠点として、既存機能の充実が求められます。

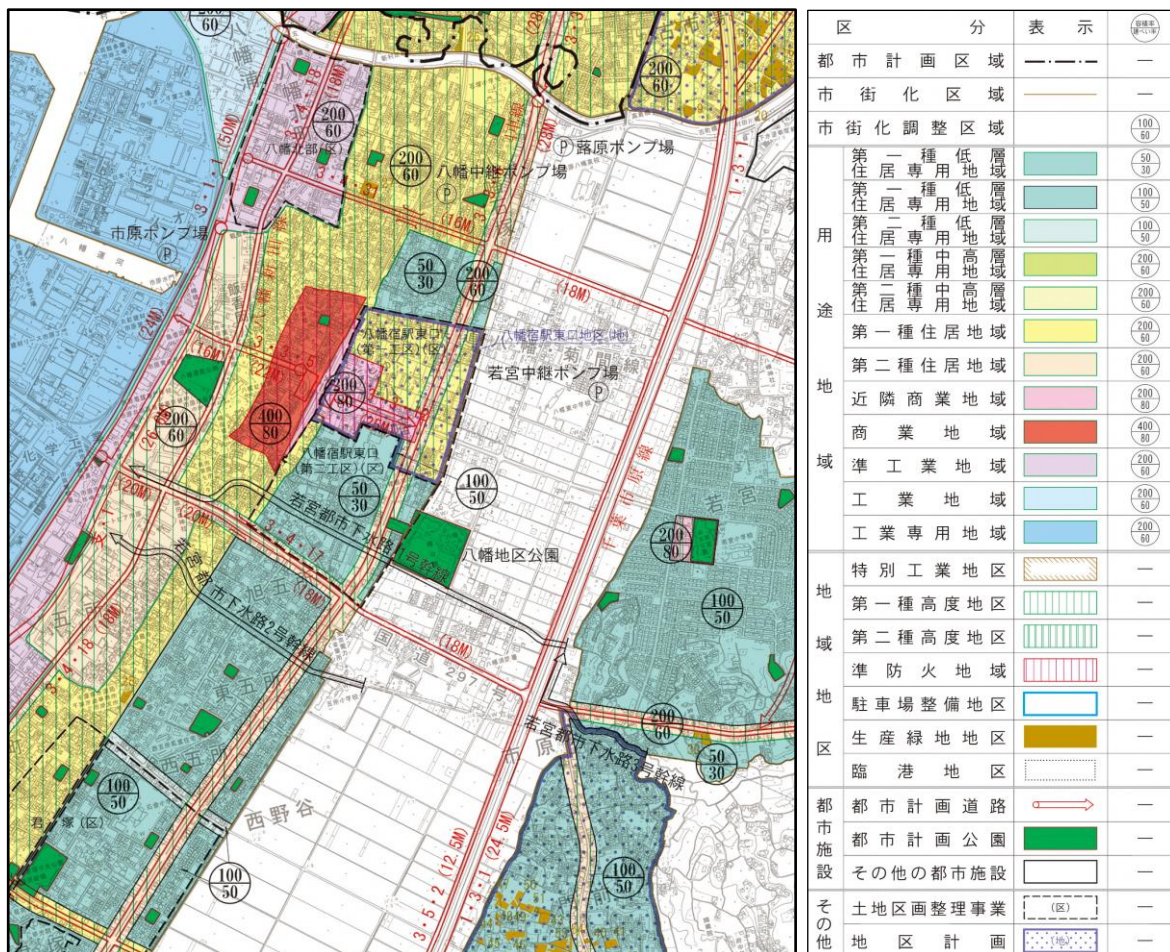
八幡宿駅は、本市の公共交通の軸となる JR 内房線と、臨海部の工業地や辰巳台、ちはら台などの住宅地、千葉市方面へのネットワークとなる路線バスが 18 路線運行しており、周辺地域の中心的な交通結節点となっています。今後も、運行路線の充実が求められます。

④ 都市計画の状況

八幡宿駅の西口は「商業地域」、東口は「近隣商業地域」を指定しており、ともに「準防火地域」を指定しています。また、都市計画道路八幡椎津線（平成通り）、八幡新田線及び市原辰巳台線の沿道は「第二種住居地域」、それ以外の市街地は「第一種低層住居専用地域」及び「第一種住居地域」を指定しており、第一種低層住居専用地域以外の地域は併せて「第一種高度地区」を指定しています。

八幡宿駅の東口では土地区画整理事業を実施しており、施行中の第一工区は「八幡宿駅東口地区地区計画」を指定しています。土地区画整理事業が長期にわたって事業化されていない八幡宿駅東口第二工区については、都市的土地利用の活性化に向けた取組が求められます。

■ 八幡宿駅周辺における都市計画指定状況



(2) 拠点づくりの将来像

広域的なアクセス性を活かし 定住・交流につながる拠点づくり

本地域は、市北部の中心拠点として周辺地域の都市機能を補完する役割を担うとともに、駅東口の土地区画整理事業等による住環境や東京・千葉方面への広域アクセスを活かしたまちづくりが求められます。

そのため、多様な都市機能の充実を図るとともに、広域的なアクセス性を活かした、新たな定住や交流につながる市街地環境の整備を目指します。

(3) 施策の方針

八幡宿駅を拠点とした交通利便性を活かした拠点づくり

若年層が将来にわたって住みたいと思える都市機能の維持・誘導

- JR 内房線によって広域的な交通利便性が確保されている本地域は、千葉・東京方面へ通勤・通学する子育て世代や若者たちが、将来にわたって住みたいと思えるよう、生活利便施設の誘導を図ります。
- 幹線道路沿道に立地している既存店舗を維持するとともに、駅前に更なる商業・業務系施設を誘導し、駅前環境の魅力向上を図ります。
- 機能が類似する公共施設が近接していることから、施設の再編や高度化など、管理の効率化を検討します。また、再編によって新たに生み出した公有財産については、戦略的な活用を検討します。



八幡宿駅前の市街地



幹線道路沿道の既存店舗

中心都市拠点との連携強化による都市機能の補完

- 市の中心都市拠点となる五井駅周辺及び市役所周辺とのネットワーク強化を図り、不足する都市機能を補完するものとします。
- 八幡宿駅～市役所周辺間の公共交通ネットワークは不足していることから、既存道路と計画道路の整備状況等を勘案し、バス路線のあり方を検討します。



八幡宿駅東口のロータリー

土地区画整理事業の長期未着手地区における都市的土地利用の活性化

- 駅近辺であるものの、土地区画整理事業が長期にわたり事業化されていない八幡宿駅東口第二工区は、都市計画法第53条の建築制限により土地活用が規制され、都市基盤整備も遅れており、都市的土地利用が停滞しています。今後は、多種多様な市街地整備手法を検討し、都市的土地利用の活性化を図ります。



八幡宿駅東口第二工区

新たな定住・交流の場となる市街地の創出検討

- 土地区画整理事業など、今後も若年層を中心とする新たな定住人口を受け入れる計画的な住宅地の整備を推進します。
- 八幡宿駅の徒歩圏に位置し、都市的土地利用を制限されている館山道側の市街化調整区域は、駅周辺との一体的な拠点の形成に資する土地利用のあり方を検討します。
- 市街化調整区域に位置する県有地については、「市原スポレクパーク」や「消防学校」として活用が進められています。未利用地については、新たな交流機能の誘導に向け、関係機関と調整を図ります。



市原スポレクパーク

交通ネットワークの拠点と多様な機能集積を活かした拠点づくり

市北部の中心拠点にふさわしい多様な都市機能の集積

- 市北部の中心拠点として、拠点地域外の住民が必要な都市機能を享受できるよう、機能の集積を図ります。
- 行政サービスの窓口となる支所機能や日常的な交流の場となるコミュニティ機能、日用品の買い物の場となる商業機能等の更なる充実を目指します。
- 都市に潤いを与え、住民の憩いの場や災害時の避難場所として、多様な役割を果たす都市公園については、既存施設の質的向上に資する取組を推進するとともに、土地区画整理事業や地区計画などの進捗に応じ、新たな整備に取り組みます。
- 飯香岡八幡宮などの、寺社・街道等の歴史文化資源、自然と調和した市街地など、多様な資源を活かしたまちづくりを進めます。



市原支所



飯香岡八幡宮

本地域と周辺地域とを繋ぐネットワークの構築

- 周辺地域の中心拠点としての機能を果たすため、八幡宿駅を中心とするバス路線を維持するとともに、モビリティ・マネジメントの展開によるバス交通の利用促進を図り、運行本数の増加など、更なるネットワークの強化に取り組みます。
- 本市と千葉市を結ぶ都市計画道路八幡椎津線（平成通り）は、千葉市と連携し、未整備区間の整備に取り組みます。

地域の高齢化に対応したまちづくり

歩いて暮らせる市街地環境の整備

- 誰もが安全に歩いて暮らせるよう、歩行空間の確保や交通安全対策、地域内のバリアフリー化やユニバーサルデザイン化など、ソフト・ハード両面から市街地環境の整備を進めます。
- 駅の周辺に商業機能や医療機能等の立地を誘導し、駅前を中心に歩いて暮らせる環境づくりに取り組みます。

超高齢社会に対応した都市機能の充実

- 高齢者が安心して暮らすことができるよう、医療・福祉施設の維持やサービスの充実を促進します。
- 生きがいを持って生活できるよう、サークル活動や生涯学習の場となる既存公共施設の再配置と併せて、コミュニティ機能の充実と利便性の向上を図ります。

周辺地域における既存住宅団地の再生

- 本地域の都市機能を利用する若宮団地などは、住民の高齢化や建物の老朽化に伴い、空き家の増加や地域コミュニティの活力低下といった諸課題が顕在化しています。課題解決には、子育て世代をはじめとする新たな定住人口の流入が不可欠となることから、既存ストックを活かした空き家への住み替え促進や、拠点地域との公共交通ネットワークの構築・強化など、拠点地域と一体的な活力づくりを図ります。
- また、八幡宿駅と若宮団地を繋ぐ都市計画道路八幡宿駅東口線と市道 45 号線については、本地域を印象付けるシンボルロードとして、住民や関係機関と協議しながら、魅力的な沿道の形成を検討します。

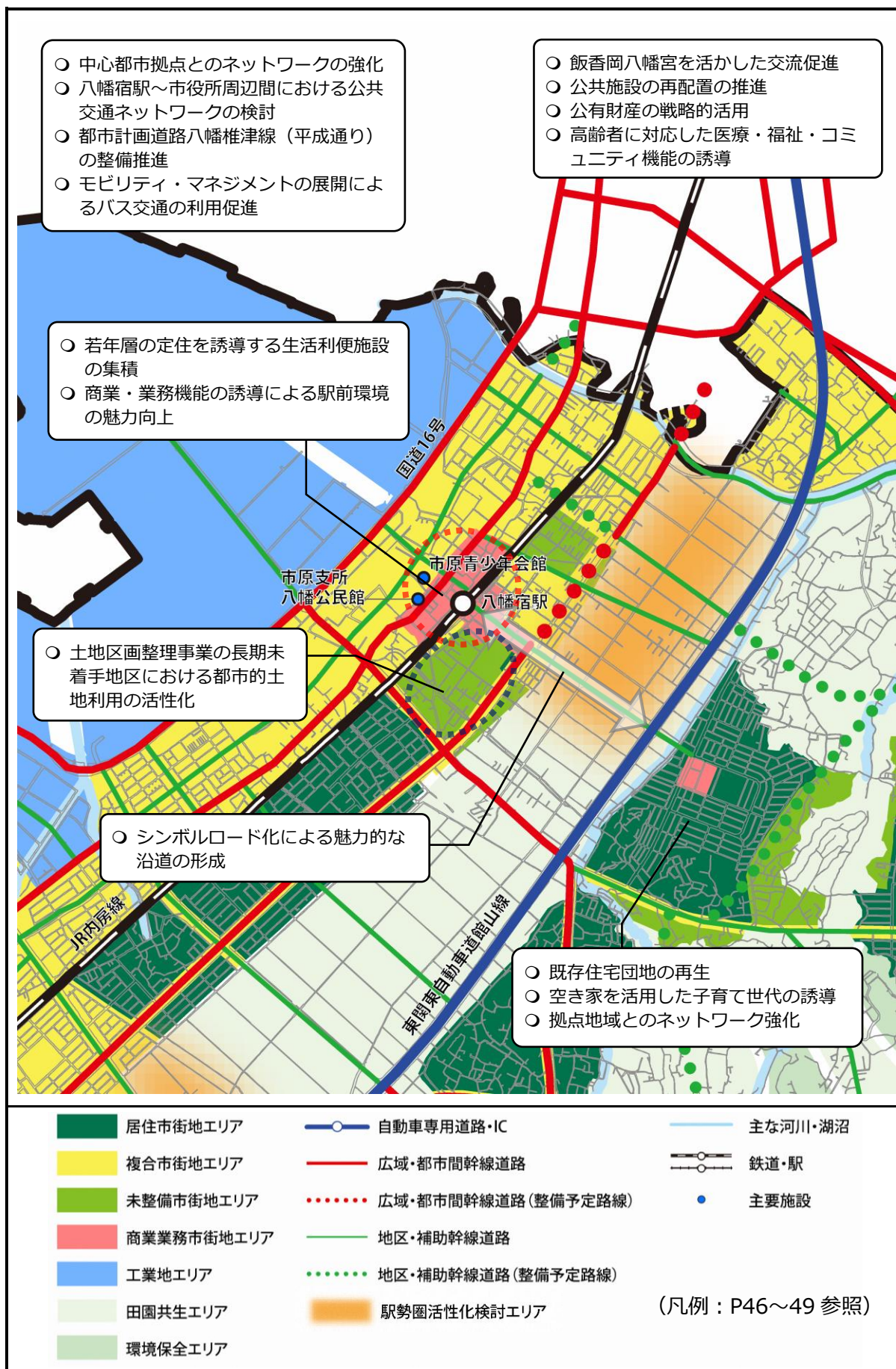


若宮団地



市道 45 号線

■八幡宿駅周辺拠点づくり構想図



5 姉ヶ崎駅周辺（都市拠点）

（1）拠点地域の現況と課題

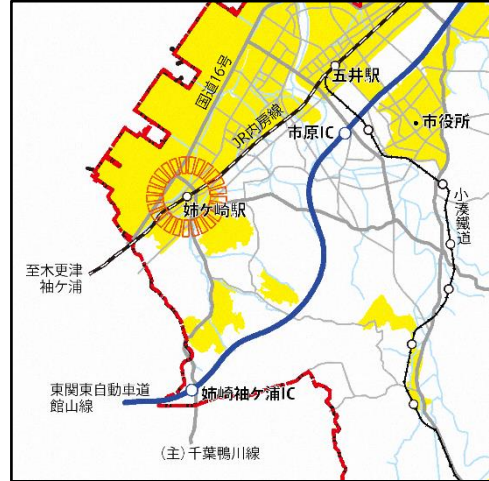
① 位置と概況

姉ヶ崎駅周辺は、市北西部に位置し、将来都市構造で位置づけた「都市拠点」によって構成されます。

駅前を中心に商業・業務地が形成されていますが、賑わいを創出する土地利用が十分に展開されておらず、大規模店舗等は幹線道路沿道に集積しています。

商業・業務地の後背は、低層住宅地が広がっており、南部の住居専用地域内に公共施設が集積しています。

地域の北部は、臨海部の工業地帯に接しており、一部エリアは住商工が混在する複合的な土地利用が展開されています。

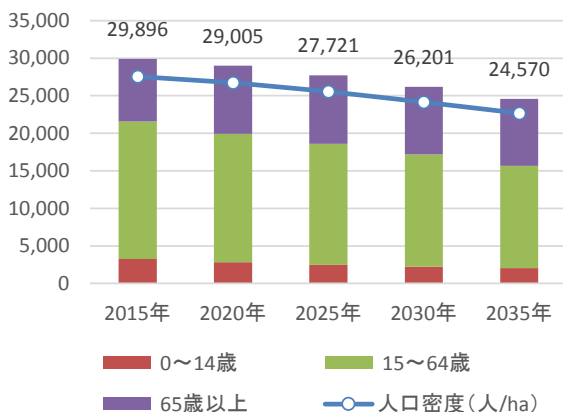


② 人口動向

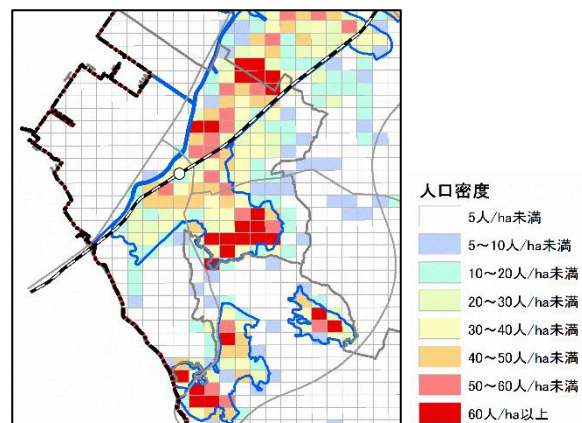
姉ヶ崎駅周辺が位置する姉ヶ崎地区の人口は、2015年時点で総人口の11.0%を占めていますが、今後は人口減少とともに、低密度化する傾向にあります。老年人口はほぼ横ばいで推移し、年少人口・生産年齢人口は減少することが予想されます。加えて、JR 3 駅の中で最も人口減少が著しく、特に少子高齢化に対応したまちづくりが求められます。

2025年時点の人口密度（推計）は、他の中心都市拠点や都市拠点と比較すると低い傾向にあり、30～50人/ha程度の人口密度になると予想されます。市北西部の中心拠点にふさわしい高密度な市街地形成が求められます。

■ 姉ヶ崎地区人口推計（年齢3区分別）



■ 2025年時点の人口密度（推計値）



③ 都市機能の立地状況

地域内には、姉崎地区の行政窓口となる「姉崎支所」や「姉崎公民館」、「姉崎保健福祉センター」、「姉崎認定こども園」などの公共施設が立地するとともに、救命救急センターに指定されている帝京大学ちば総合医療センターをはじめ、民間の医療施設が多数立地しています。

県道千葉鴨川線の沿道には、商業施設が立地しており、住民や道路利用者の利便性を支えています。

市北西部の中心として、既存機能の維持だけでなく、更なる充実が求められます。

姉ヶ崎駅を中心に公共交通の軸となる JR 内房線と、臨海部の工業地、有秋台や青葉台などの住宅地、五井方面へのネットワークとなる路線バスが 25 路線運行しており、周辺地域の中心的な交通結節点となっています。

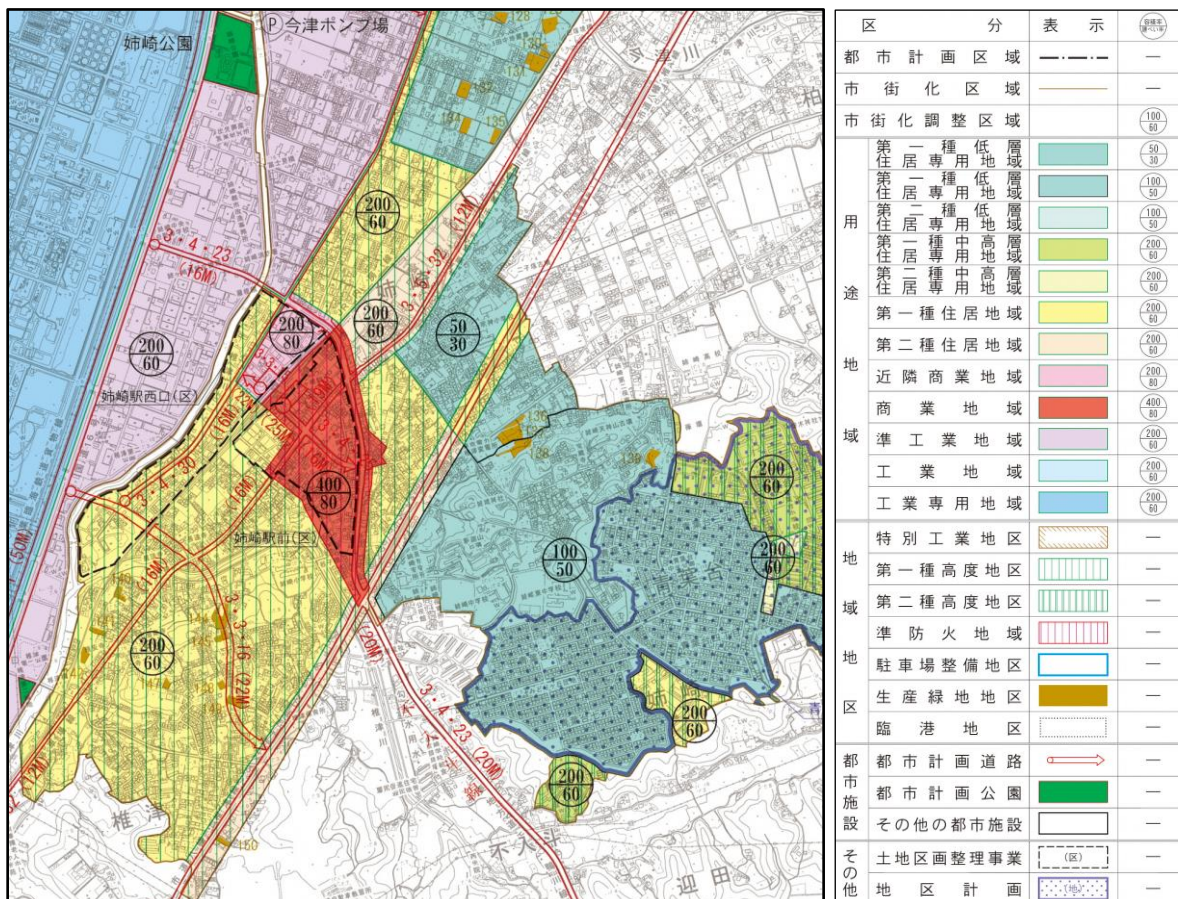
④ 都市計画の状況

姉ヶ崎駅周辺の東西口は、土地区画整理事業によって計画的な市街地形成がなされており、西口は「近隣商業地域」、東口は「商業地域」と「準防火地域」を指定しています。また、都市計画道路八幡椎津線及び島野椎津線の沿道は「第二種住居地域」を指定しています。

駅周辺の住居系用途地域は、主に「第一種住居地域」を指定しており、地域東部の一部は「第一種低層住居専用地域」を指定しています。

駅前の商業系用途地域と第一種低層住居専用地域を除くエリアは「第一種高度地区」を指定しています。

■ 姉ヶ崎駅周辺における都市計画指定状況



(2) 拠点づくりの将来像

子育て世代の定住と 高齢者にやさしい拠点づくり

本地域は、市北西部の中心拠点としての役割を担っていますが、JR 3 駅の中で最も人口減少が著しく、子育て世代の定住と高齢者にやさしいまちづくりが求められます。

そのため、子育て世代の定住を促進する都市機能の誘導に取り組むとともに、高齢者が安心して暮らすことができるよう、医療・福祉機能の維持・充実や街なかの環境整備を図り、併せて周辺地域の都市機能を補完する多様な市街地環境の整備を目指します。

(3) 施策の方針

新たな定住人口の受け入れに向けたまちづくり

若年層の定住促進に資する都市機能の誘導

- 若年層の定住促進を重点施策に位置づけ、子育て世代が将来にわたって住み続けたいと思えるよう、公共施設の再配置や公有地の活用等による民間活力の導入を図りながら、幼稚園や保育所、認定こども園等、都市機能の誘導を図ります。
- 若年層の求める賑わいと活力のある魅力的な駅前環境の形成に向け、多様な主体と連携しながら、魅力的な店舗や賑わいの創出につながる仕掛けづくりなど、地域が主体となった魅力づくり活動を支援します。



姉ヶ崎駅周辺の市街地

新たな定住人口・都市機能を受け入れるエリアの確保

- 駅前の土地区画整理事業区域は、事業計画に基づく土地利用を促進し、新たな定住人口や都市機能を受け入れるエリアとして活用を図ります。
- 駅前に広がる商業地には、駐車場を中心として比較的多くの低未利用地が残されています。点在する駐車場の集約化を促進し、新たな土地活用による都市機能の充実や魅力の創出に向けて、立地適正化計画の「駐車場配置適正化区域」の導入を検討します。



土地区画整理事業区域

中心都市拠点との連携強化による都市機能の補完

- 市の中心都市拠点と連携強化を図り、当該拠点において不足する都市機能の補完を図ります。

交通ネットワークと多様な機能集積を活かした拠点づくり

市北西部の中心拠点にふさわしい多様な都市機能の集積

- 郊外団地などに居住する拠点地域外の住民が、享受できるよう、多様な都市機能の集積を図ります。
- 今後も充実した医療・福祉機能を維持し、併せて支所、コミュニティ、商業機能の更なる充実を目指します。
- 不足する都市機能は、施設の再配置による創出を検討し、併せて施設の高度化と施設管理の効率化を図ります。
- 都市に潤いを与え、住民の憩いの場や災害時の避難場所として、多様な役割を果たす都市公園については、既存施設の質的向上に資する取組を推進するとともに、土地区画整理事業や地区計画などの進捗に応じ、新たな整備に取り組みます。



姉崎支所



姉崎保健福祉センター

本地域と周辺地域とを繋ぐネットワークの構築

- 姉ヶ崎駅を中心とした路線バスのネットワークを維持するとともに、モビリティ・マネジメントの展開によるバス交通の利用を促進し、更なる強化に取り組みます。
- 都市間幹線道路である都市計画道路八幡椎津線（平成通り）や、地区幹線道路である姉崎海岸椎津台線については、未整備区間の整備を推進します。



姉ヶ崎駅東口

周辺の住宅団地や地域の高齢化に対応したまちづくり

高齢者の円滑な移動を支える環境づくり

- 誰もが歩いて暮らせるよう、安全な歩行空間の確保や交通安全対策、地域内のバリアフリー化やユニバーサルデザイン化など、ソフト・ハード両面から市街地環境の整備を進めます。
- 郊外の住宅団地に居住する高齢者が本地域へ円滑にアクセスできるよう、バス事業者との協働による主要バス停の待合い環境の改善や、地域が主体となった乗り合いタクシーの導入検討など、交通環境の整備に取り組みます。



姉ヶ崎駅東口のバス停

高齢社会に対応した都市機能の充実

- 近接する帝京大学ちば総合医療センターとのネットワークの強化など、本地域の強みである充実した医療機能の維持を図るとともに、駅やバス停からの徒歩圏に福祉施設の誘導を図ります。
- 高齢者の健康寿命の延伸や生きがいづくりのため、公共施設の再配置による機能移転や統合等を検討し、サークル活動や生涯学習の場となるコミュニティ機能の充実を図り、併せて、利便性の向上と施設管理の効率化を図ります。



帝京大学ちば総合医療センター

周辺地域における既存住宅団地の再生

- 本地域の都市機能を利用する有秋台団地や青葉台団地などの既存住宅団地は、コミュニティの活性化に向け、若年層を中心とする新たな定住人口を誘導し、賑わいのある団地として、再生や活性化に向けた取組を支援します。
- 既存住宅団地においては、計画的に整備されたゆとりある良好な居住環境を活かし、空き家を活用した子育て世代の住み替え促進、清掃や植栽管理などのコミュニティ活動の継続、拠点地域との円滑なネットワークの構築など、再生に向けた取組を支援します。

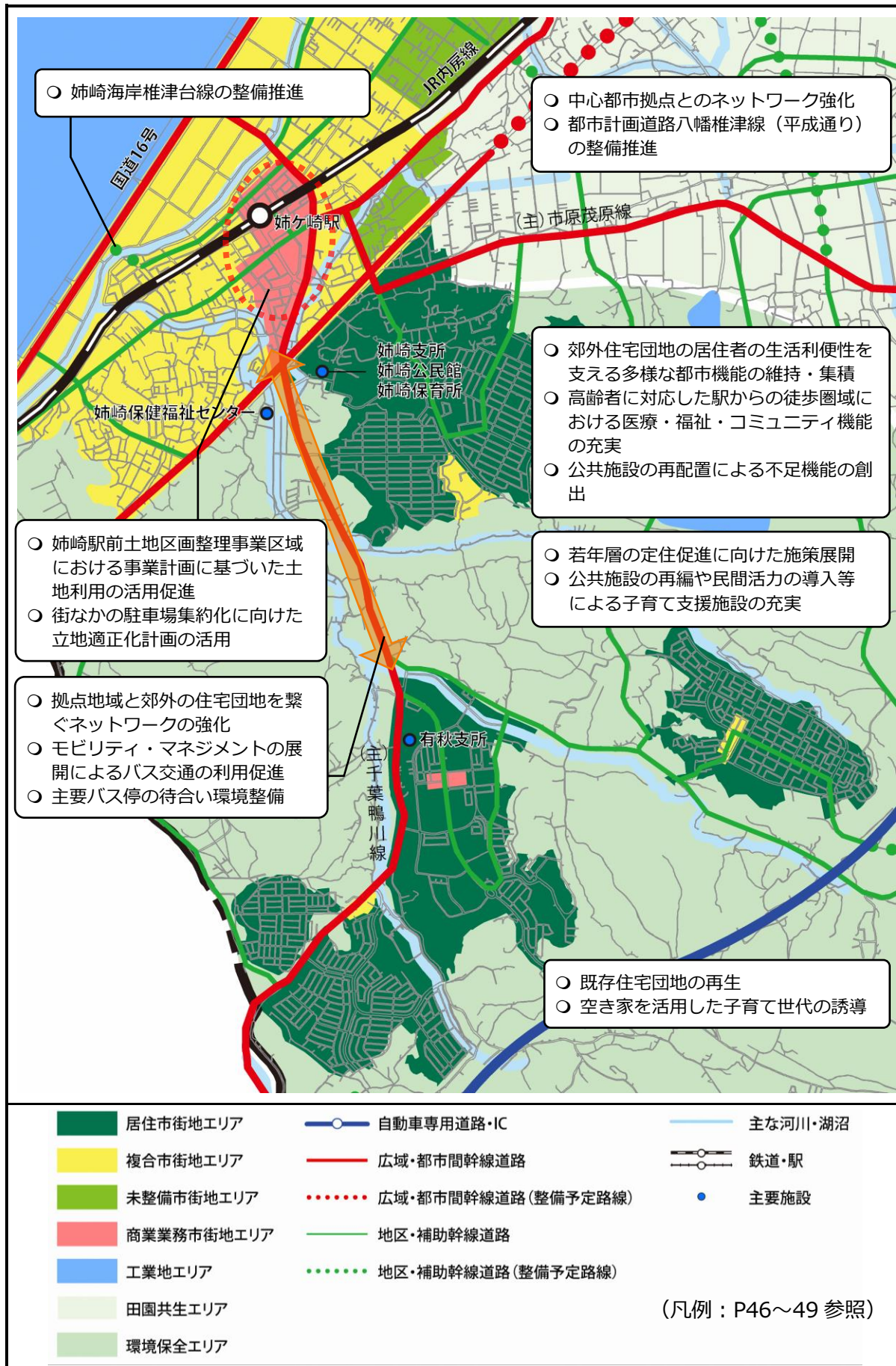


有秋台団地



青葉台団地

■ 姉ヶ崎駅周辺拠点づくり構想図



6 ちはら台駅周辺（地域拠点）

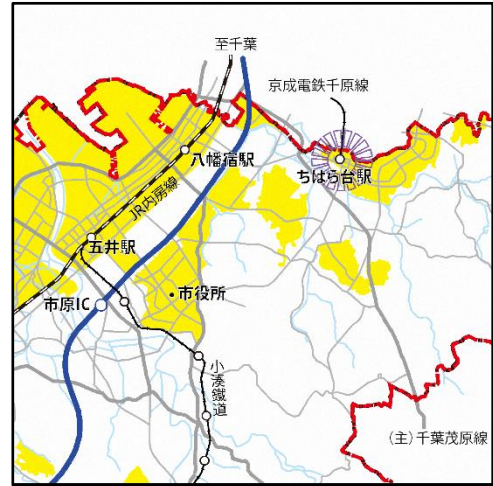
（1）拠点地域の現況と課題

① 位置と概況

ちはら台駅周辺の拠点地域は、千葉市に隣接する市北東部に位置し、将来都市構造で位置づけた「地域拠点」によって構成されます。

本地域は、ちはら台駅を中心とした一体的な大規模開発によって整備された住宅団地であり、地域内には商業施設や医療施設、福祉施設などの多様な機能が点在し、その周囲には中低層の住宅地が広がっています。

今後も宅地分譲や都市機能の創出などによる成長が見込まれます。

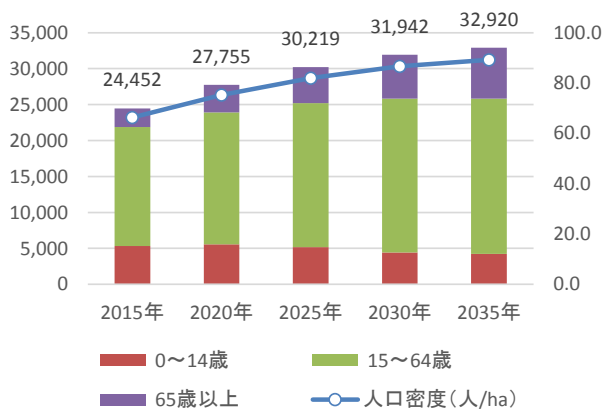


② 人口動向

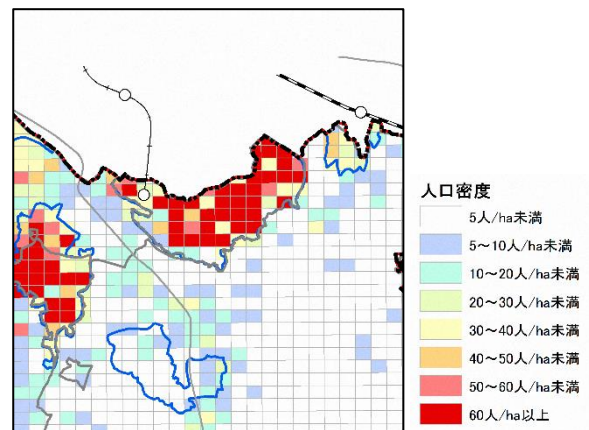
本拠点が位置するちはら台地区の人口は、2015年時点で総人口の8.7%を占めており、今後も人口は増加する傾向にあります。年少人口は減少しますが、生産年齢人口、老年人口は増加傾向に推移することが予想されます。

2025年時点の人口密度（推計）をみると、住宅地においては60人/ha以上の高い人口密度を保つことが予想され、引き続き拠点にふさわしい高密度・高機能な市街地形成が求められます。

■ ちはら台地区人口推計（年齢3区分別）



■ 2025年時点の人口密度（推計値）



③ 都市機能の立地状況

地域内には、支所機能やコミュニティセンター機能を有する「ちはら台支所・コミュニティセンター」などの公共施設をはじめ、商業・医療・福祉施設が各地に多数立地しています。また、駅前の商業・業務地には、まだ多くの未利用地が残されていることから、今後新たな都市機能の誘導・立地が期待されます。

充実した既存都市機能を活かしながら、新たな若年層の定住を誘導する子育て支援機能や文教機能などの誘導が求められます。

京成ちはら台駅は、千葉市へアクセスする京成千原線と五井方面や千葉市方面へのネットワークとなる路線バスが5路線運行しています。今後も、中心都市拠点となる五井駅や千葉市方面との交通結節点として機能の維持・向上が求められます。

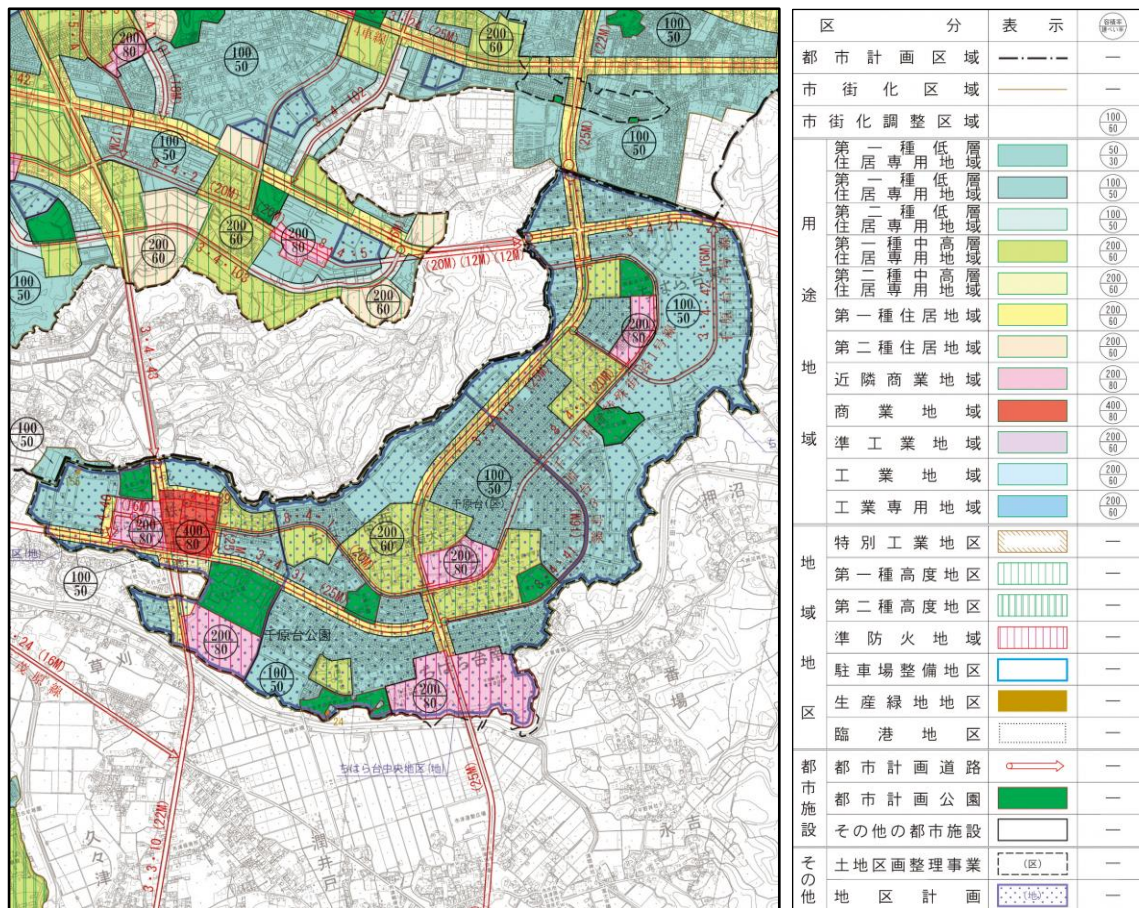
④ 都市計画の状況

京成ちはら台駅の東口は「商業地域」、駅西口や地域南部及び東部は「近隣商業地域」を指定しており、その全てに「準防火地域」を指定しています。商業地の周囲に広がる住宅地は「第一種低層住居専用地域」及び「第二種中高層住居専用地域」を指定し、「第一種高度地区」を指定しています。

ちはら台地区は、「ちはら台西地区地区計画」、「ちはら台中央地区地区計画」、「ちはら台東地区地区計画」の3つの地区計画を指定しており、計画的な市街地形成が進められています。

また、「ちはら台公園」をはじめ、多くの都市公園を有しています。

■ ちはら台駅周辺における都市計画指定状況



(2) 拠点づくりの将来像

子どもから高齢者まで 多様な世代で賑わう拠点づくり

本地域は、今後も人口増加が見込まれる地域として、子どもから高齢者まで多様な世代で賑わうまちづくりが求められます。

そのため、それぞれの世代が求める都市機能の誘導や大学など既存機能の活用、地区計画に基づく利便性の高い魅力的な市街地の形成、千葉市へのアクセスを活かしたまちづくり等により、活力ある拠点空間の創出を目指します。

(3) 施策の方針

更なる人口増加に対応したまちづくり

生活利便性及び魅力向上に資する駅周辺への都市機能の誘導

- 拠点の核となる駅周辺は、今後の人口動向を踏まえ、商業施設や診療所など、住民の生活利便性を向上させる新たな都市機能の誘導を図ります。
- まちの賑わいを生むため、千葉市へのアクセス利便性を活かし、若者が住みたくくなるような子育て・教育機能等の誘導を図ります。



ちはら台の低未利用地

未利用地を活用した計画的な都市機能の集積と定住人口の誘導

- 現在運用している地区計画をはじめ、立地適正化計画に基づく計画的な都市機能の集積及び定住人口の誘導を図るため、必要に応じ用途地域の見直しを行います。

大学との交流による地域活性化

- 帝京平成大学が開設されている強みを活かし、様々な分野で相互の資源活用を図り、地域全体の活性化を図ります。



帝京平成大学

拠点間ネットワークの確保

- モビリティ・マネジメントの展開による路線バス利用客の増進を促進し、千葉市を含む周辺拠点とのバス路線の充実により、拠点の有する高次機能も享受できる環境の形成を図ります。
- 拠点間ネットワークを確保するため、都市計画道路画八幡草刈線と押沼安須線の整備を推進します。



都市計画道路八幡草刈線



都市計画道路押沼安須線

高齢社会に対応した人に優しい都市環境の形成

- 駅周辺等においてバリアフリー化やユニバーサルデザイン化に取り組み安全な歩行環境の形成を推進し、誰もが利用しやすい都市環境の形成を目指します。
- 今後の人口増加を見込み、引き続き医療・福祉施設の維持と新規の誘導を図り、高齢者が歩いて暮らすことができるよう、更なる医療・福祉機能の充実を目指します。

良好な住環境の形成

- 地区計画の適正な運用により良好な住環境の形成を図るとともに、必要性に応じ、多様な主体と協働の下、適切な見直しを行います。
- 住宅地の内部は、緑の連続性を意識し、主要道路沿道の街路樹などと併せて、緑の軸の形成と適正な管理を図ります。また、地区計画に基づき、調和のとれた潤いある街並みを形成し、誰もが住みたく魅力的な居住景観づくりを促進します。



地区計画が指定された住宅地



生活道路の街路樹

住宅団地に点在する多様な機能を活かしたまちづくり

歩いて暮らせるまちなか環境の形成

- 誰もが歩いて暮らせるよう、生活道路や歩行者空間の安全性を確保するとともに、高齢化を見据えたスロープの設置など、更なる利便性向上に向けた取組を推進します。

公園緑地機能の維持・管理・更新

- 公園緑地は、市民が身近に利用できる交流の場として、また災害時の避難場所として、引き続き、安心・安全に利用できる様、適切な維持・管理を継続します。
- ちはら台地区は都市公園を十分に有しており、量的な水準は満たしていることから、今後は人口構成、利用状況を踏まえた公園機能の更新・見直しなど、質的な向上に取り組みます。



ちはら台公園

自然環境の保全

- 村田川は市民が憩いの場として活用できる良好な水辺環境であることから、引き続き適正な管理を促進するとともに、愛護団体等による美化活動を支援します。

京成線による千葉市へのアクセス利便性を活かしたまちづくり

広域連携による施設整備

- 本地域の有する都市機能の千葉市民との相互利用を見込み、千葉市と連携した各種機能の共同整備の可能性を検討します。
- 若年層の定住を誘導するため、保育所や認定こども園など子育て支援機能の共同整備を検討します。

千葉市への交通ネットワークの維持・拡充

- 京成電鉄千原線や路線バスによる千葉市への交通ネットワークを維持するとともに、関係機関との調整による、生活利便性の向上を目指します。

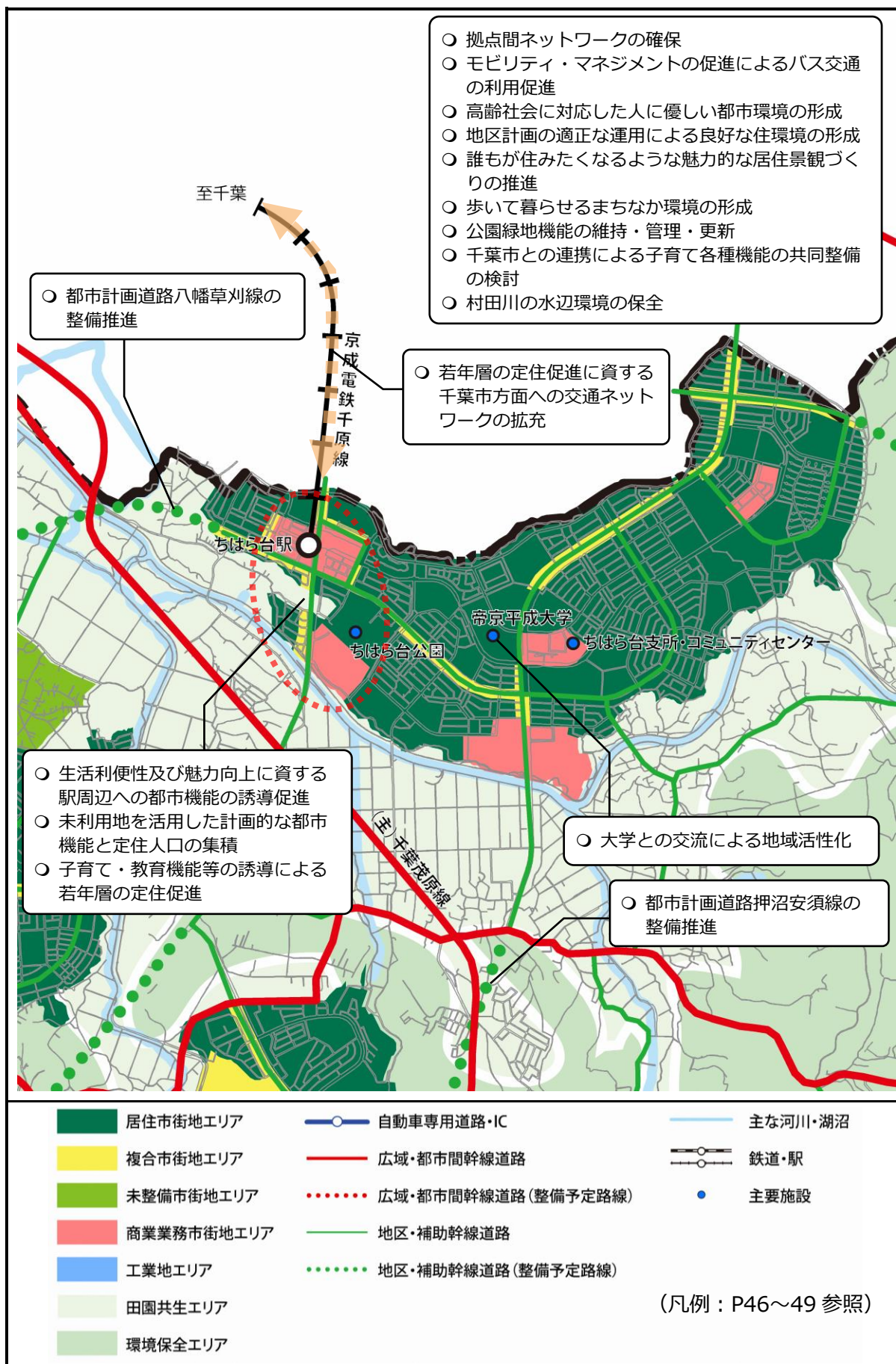


路線バス



京成電鉄千原線

■ ちはら台駅周辺拠点づくり構想図



7 上総牛久駅周辺（地域拠点）

（1）拠点地域の現況と課題

① 位置と概況

上総牛久駅周辺は、市中央部に位置し、将来都市構造で位置づけた「地域拠点」によって構成されます。

本地域は、市南部の拠点地域として、コンパクトな市街地を形成しています。駅前には商業・業務地が形成されており、地域を東西に通過する幹線道路沿道には店舗が立地するなど、住民の生活を支えています。また、商業・業務地の後背には、低層住宅地が広がっており、地域西部の住居専用地域内に公共施設が集積しています。

養老溪谷をはじめ本市南部の観光資源への入口でもあり、観光拠点としての役割も担っています。

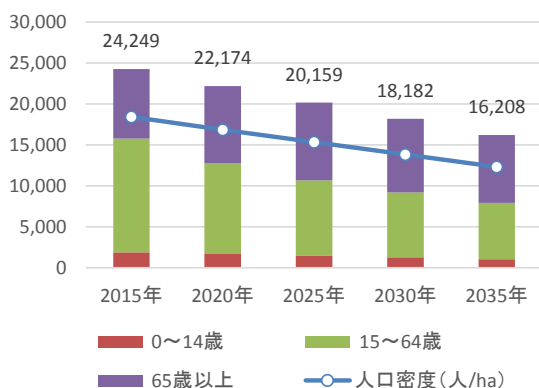


② 人口動向

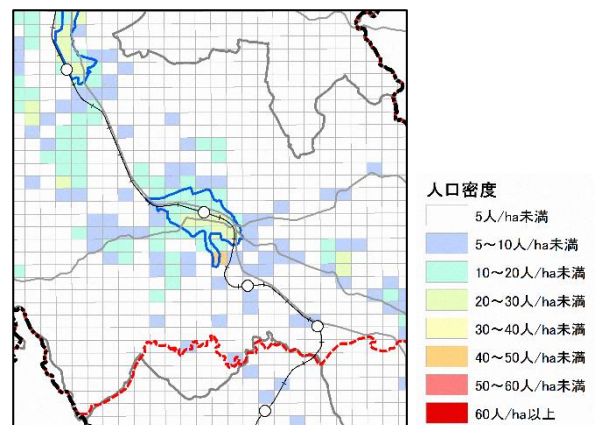
上総牛久駅周辺が位置する南総地区の人口は、2015年時点で総人口の8.7%となっており、人口減少とともに、低密度化する傾向にあります。今後、老年人口はほぼ横ばい、年少人口、生産年齢人口は減少傾向に推移し、将来は高齢化率が約50%になることが予想されます。

2025年時点の人口密度（推計）をみても、他の拠点と比較すると著しく低い傾向にあり、10～30人/ha程度の人口密度が予想されます。市南部の拠点としての役割も担うことから、一定の密度を有する市街地形成が求められます。

■ 南総地区人口推計（年齢3区分別）



■ 2025年時点の人口密度（推計値）



③ 都市機能の立地状況

市南部地域（南総・加茂地区）の行政窓口となる「南総支所・南部土木事務所」や「南総公民館」などの公共施設が立地しているほか、民間の医療・福祉施設が立地しています。

主要幹線道路となる国道297号の沿道には、商業施設が立地しており、住民や道路利用者の利便性を支えています。

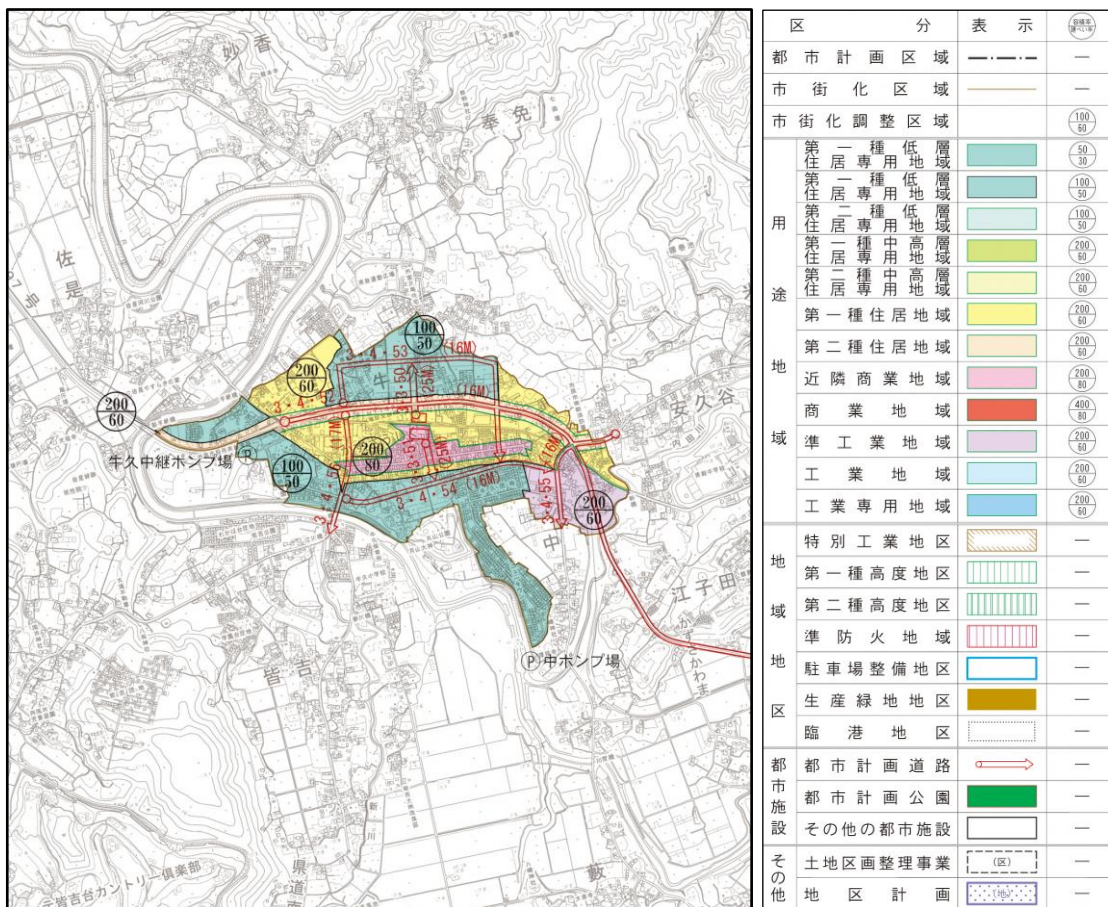
本地域は、市南部の中心として一定の都市機能が必要であることから、既存機能の維持と更なる充実が求められます。

上総牛久駅を中心に南北を結ぶ小湊鐵道と、市原鶴舞バスターミナルや茂原方面、大多喜方面、長南方面への路線バスが6路線、更に光風台駅、馬立駅、千葉県循環器病センター等を繋ぐコミュニティバスが運行されており、市南部の中心的な交通結節点となっています。今後も、各拠点地域を繋ぐ運行路線の維持・充実が求められます。

④ 都市計画の状況

上総牛久駅前の都市計画道路牛久南線沿いの商業・業務地は「近隣商業地域」、都市計画道路牛久田尾線の沿道は「第二種住居地域」を指定しています。それ以外の住宅地は「第一種住居地域」を指定しており、複合的な土地利用が展開されています。

■ 上総牛久駅周辺における都市計画指定状況



(2) 拠点づくりの将来像

地域コミュニティを維持し 住み続けられる南部の拠点づくり

本地域は、市南部の中心拠点としての役割を担っており、集積する都市機能を活かし、住民の生活とコミュニティを支える拠点づくりが求められます。

そのため、豊かな自然環境に囲まれた本地域の特性を活かし、住民が住み続けるために必要な生活利便性の確保を図り、多様な居住ニーズに対応した定住促進や交流機能の充実による賑わいの創出に取り組み、将来にわたって持続可能な地域コミュニティの形成を目指します。

(3) 施策の方針

市南部の拠点として地域の活性化につながるまちづくり

市南部の中心拠点にふさわしい都市機能の集積

- 周辺集落の住民が必要な都市機能を利用できるよう、多様な都市機能の集積を図ります。
- 高齢者の多い地域特性から、支所、コミュニティ、商業機能の維持を図るとともに、医療・福祉機能の更なる充実を目指します。
- 重複・類似する施設の複合化等による新規機能の創出などを検討し、施設の再配置・高度化と管理の効率化を図ります。



南部保健福祉センター

豊かな自然環境と情緒を活かした交流機能の充実

- 養老溪谷をはじめとする市南部の観光地への入口として、多くの来訪者が行き来する賑わいや活力を地域全体の活性化につなげるため、交流機能の創出を図ります。
- 都心部と本地域を繋ぐ小湊鐵道、市原鶴舞 IC 及び市原鶴舞バスターミナルは、広域的なアクセスを支える交通拠点であり、来訪者にとっては本市の玄関口となることから、本地域とのアクセス向上を図るとともに、周辺環境と調和した景観形成など、魅力づくりに取り組みます。



上総牛久駅前の案内板



市原鶴舞バスターミナル

人口減少を抑制し移住・定住による持続的な生活が実現するまちづくり

既存住民の流出抑制に資する生活利便性の確保と魅力の創出

- 地域コミュニティを維持するため、地域に住む若年層が将来にわたって住み続けたいと思えるよう、生活利便施設の充実を図ります。
- 日常生活を送るうえで必要となる都市機能の充実を図るため、市原商工会議所など多様な主体と連携しながら、魅力的な店舗や賑わいの創出につながる仕掛けづくりなど、地域が主体となった魅力づくり活動を支援します。



上総牛久駅周辺市街地

新規住民の定住促進に資する多様なニーズに応える居住環境の整備

- 自然に囲まれたゆとりある環境での居住を希望する都市住民や子育て世帯など、多様化する居住ニーズに応え、新規定住者の迎え入れによる持続可能な地域コミュニティの維持を図ります。
- 新たな定住者の受け入れにあたっては、市が運用する「空き家バンク制度」などを活用します。
- U I J ターンを希望する若者や子育て世代の受け入れに向けて、学校などの文教施設や保育所、認定こども園などの子育て支援施設など、必要な都市機能の充実を図ります。



国道 297 号沿道の商業施設

中心都市拠点との連携強化による都市機能の補完

- 市の中心都市拠点となる五井駅周辺及び市役所周辺とのネットワークの強化を図り、不足する機能の補完を図ります。
- 中心都市拠点への主要な移動手段となる小湊鐵道は、将来にわたって持続的に運行されるよう、モビリティ・マネジメントの展開による利用促進を図り、運行本数の増加など、利便性の向上を図ります。



上総牛久駅

高齢者に優しいまちづくり

高齢者の円滑な移動を支える環境づくり

- 誰もが歩いて暮らせるよう、安全な歩行空間の確保や交通安全対策など、市街地環境の向上を図ります。
- 他の拠点等へ円滑にアクセスすることができるよう、鉄道やバスなど交通事業者との協議や、待合い環境の改善、地域が主体となった乗り合いタクシーの導入検討など、移動環境の向上を図ります。

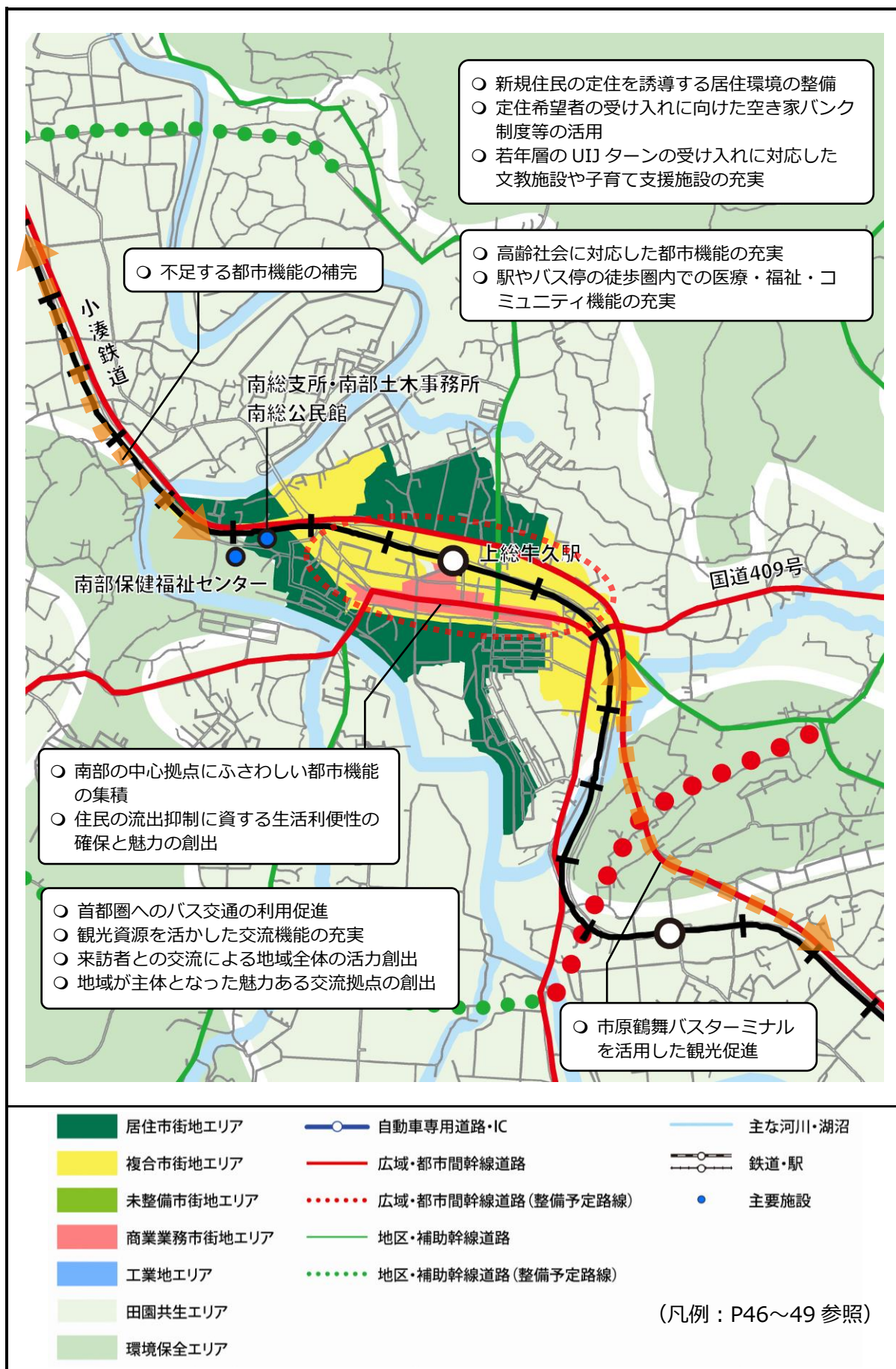
超高齢社会に対応した都市機能の充実

- 駅からの徒歩圏に医療・福祉機能を維持・誘導するとともに、千葉県循環器病センターとの公共交通ネットワークの充実を図ります。
- 既存公共施設の再配置等によるコミュニティ機能の充実を検討し、利便性の向上と施設管理の効率化を図ります。



千葉県循環器病センター

■ 上総牛久駅周辺拠点づくり構想図





里山トロッコ列車と菜の花畑

8 辰巳台 / うるいど南 (生活拠点I)

(1) 拠点地域の現況と課題

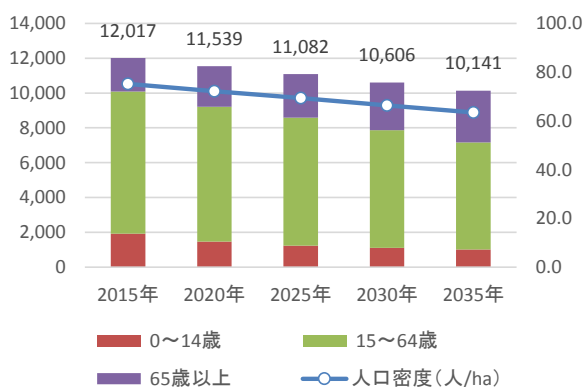
都市拠点や地域拠点の周辺には大規模な住宅団地が点在しており、住民の生活利便性を支える一定の都市機能を有する「生活拠点I」として役割を果たしています。

都市拠点の八幡宿駅周辺と地域拠点のちはら台駅周辺に位置する「辰巳台」及び「うるいど南」がその役割を担っており、大規模開発による充実した都市基盤を有する住宅系市街地として、商業施設とともに、支所や大学など、特色ある都市機能を有する生活拠点となっています。

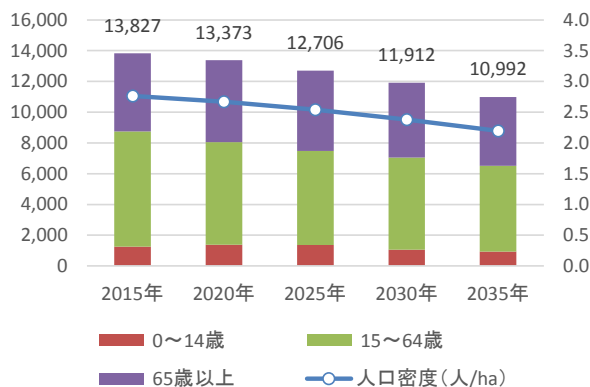
辰巳台は、本市初の大規模団地として整備され、行政機能や商業機能、医療・福祉機能など、周辺住民の日常生活を支える都市機能が集積しています。しかし、竣工から50年以上が経過し、今後は少子高齢化に伴う低密度化が懸念されます。

うるいど南は、土地区画整理事業による市街地開発が行われ、「うるいど南地区地区計画」を全域に指定しています。地区内には帝京平成大学や商業施設が立地し、新たな住宅団地の整備も進められるなど、今後も、居住者の増加が期待される地域となっています。

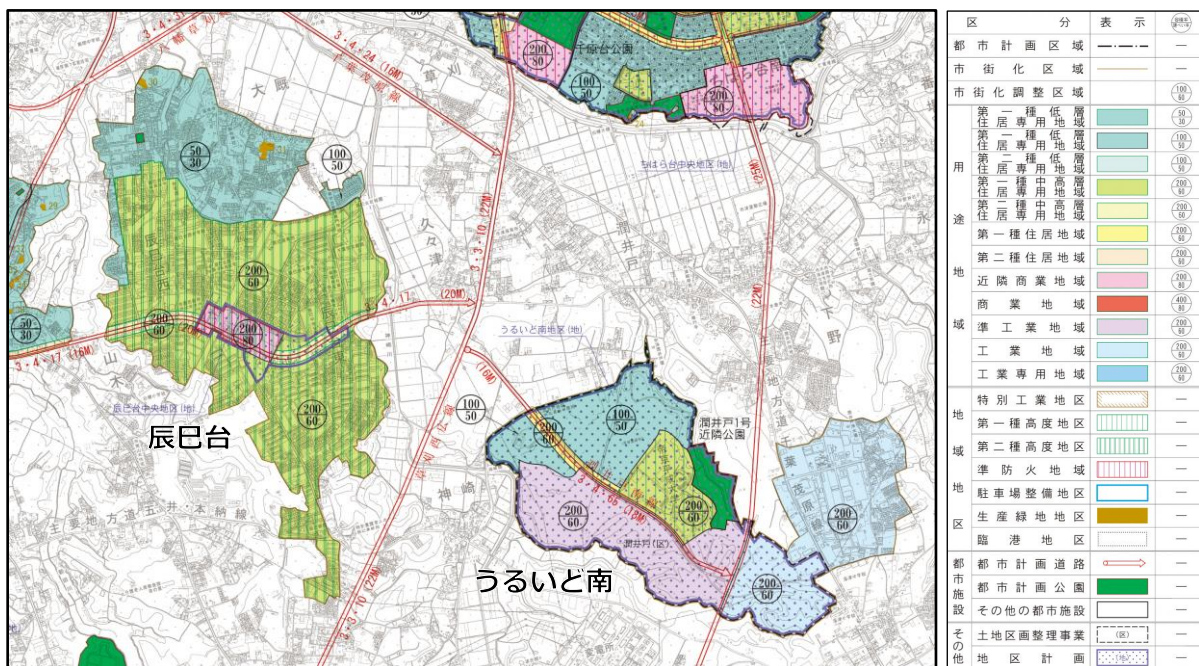
■辰巳台地区人口推計 (年齢3区分別)



■市津地区人口推計 (年齢3区分別)



■辰巳台及びうるいど南における都市計画指定状況



(2) 拠点づくりの将来像

辰巳台・うるいど南の両地域は、大規模開発で整備された住宅地であり、今後も、ゆとりある戸建て住宅地を中心とした生活拠点として、日常生活の利便性確保を目指します。

《辰巳台》

居住と日常生活が一体となった 住み続けられる拠点づくり

地域内に生活サービス機能が確保されている辰巳台においては、住民の高齢化を見据え、地域コミュニティの充実と、高齢者等が安心して暮らせるまちづくりを目指します。

《うるいど南》

ゆとりある住宅地としての 今後の発展を見越した活力ある拠点づくり

住宅団地の整備により、今後の発展が期待されるうるいど南においては、大学との連携や今後の人口流入に伴う発展を見据えた活力あるまちづくりを目指します。

(3) 施策の方針

辰巳台 ～誰もが安心して住み続けられるまちづくり

生活拠点に必要な都市機能の充実

- 多くの住民が居住する大規模住宅地として、引き続き、商業施設や医療・福祉施設など、既存機能の充実を図ります。
- 支所や公民館など、公共施設については、利便性の向上と施設管理の効率化を図ります。



辰巳台の商業施設

誰もが安心して居住できる生活環境の形成

- 誰もが安心して住み続けることができるよう、医療・福祉施設の維持やサービスの充実を促進するとともに、生きがいを持って生活できるよう、サークル活動や生涯学習の場となるコミュニティ機能の充実を図ります。



千葉労災病院

団地の再生・活性化に向けた取組の推進

- 良好な市街地環境を将来にわたって適正に維持するため、八幡宿駅やちはら台駅周辺など、拠点地域との円滑なネットワークの強化を図り、若年層をはじめとする新たな定住人口を誘導し、子育て世代等、様々な世代が居住するにぎわいのある団地として、再生・活性化に向けた取組を支援します。



辰巳台の住宅地

うるいど南 ～これからの発展に向けたまちづくり

地区計画に基づいた魅力的な生活環境づくり

- 帝京平成大学が開設されている強みを活かし、地区計画に基づく商業・業務、産業機能を備えた利便性の高い魅力的な市街地の形成を進めます。
- 低層住宅地は、若年層をはじめとする新たな定住人口を受け入れるエリアとして、日常生活を支える都市機能の充実を促進しながら、ゆとりと潤いのある良好な住宅地の形成を図ります。



帝京平成大学

既存都市機能を活用した特色あるまちづくり

- 商業・業務施設の立地誘導を促進し、地域全体の利便性の向上と活性化を図ります。
- 隣接する潤井戸工業団地は、周辺環境と調和した操業環境の維持に努めるとともに、大学や産業系施設の集積する強みを活かし、多様な機能を有する特色あるまちづくりを進めます。

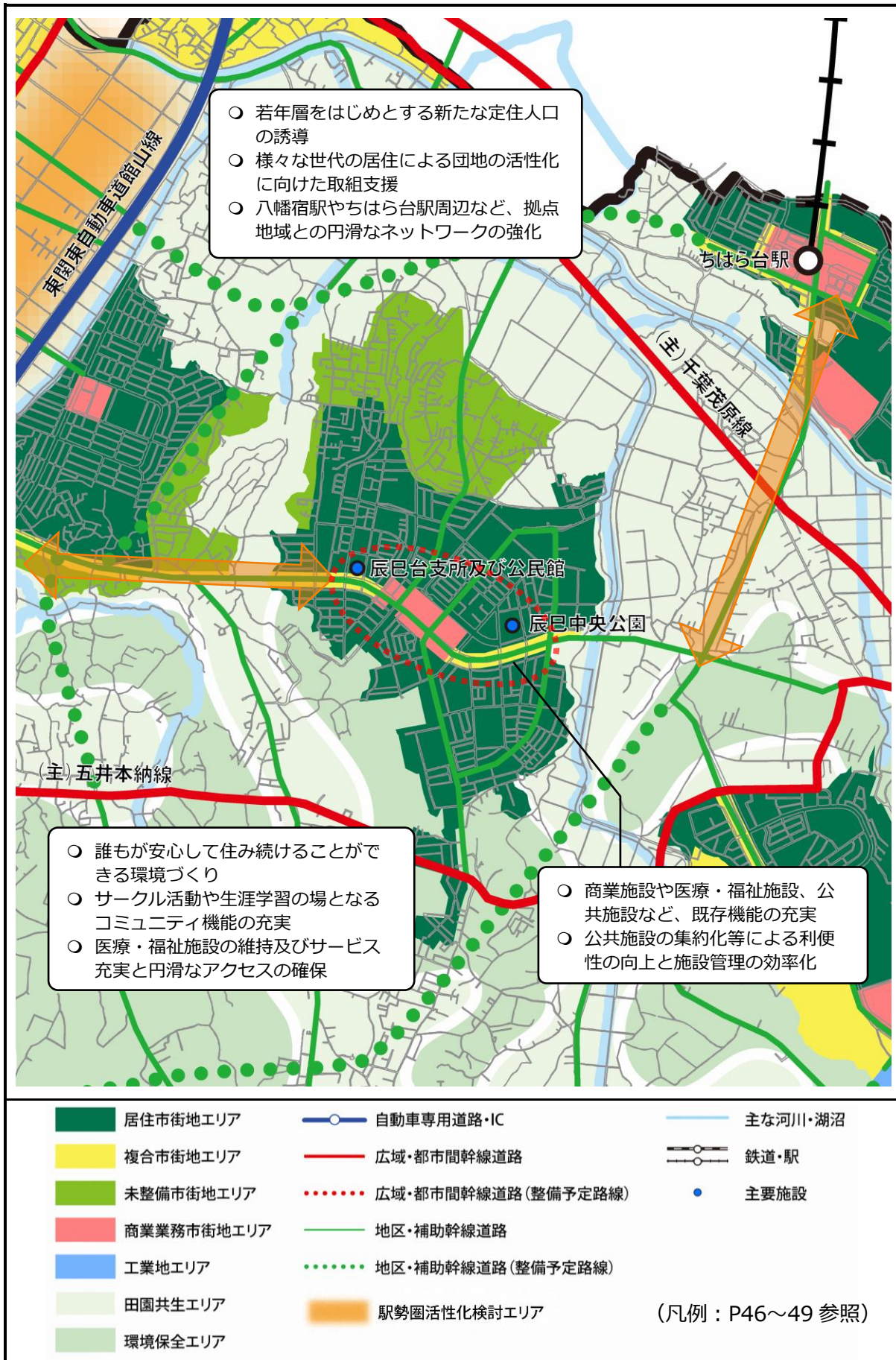


潤井戸工業団地

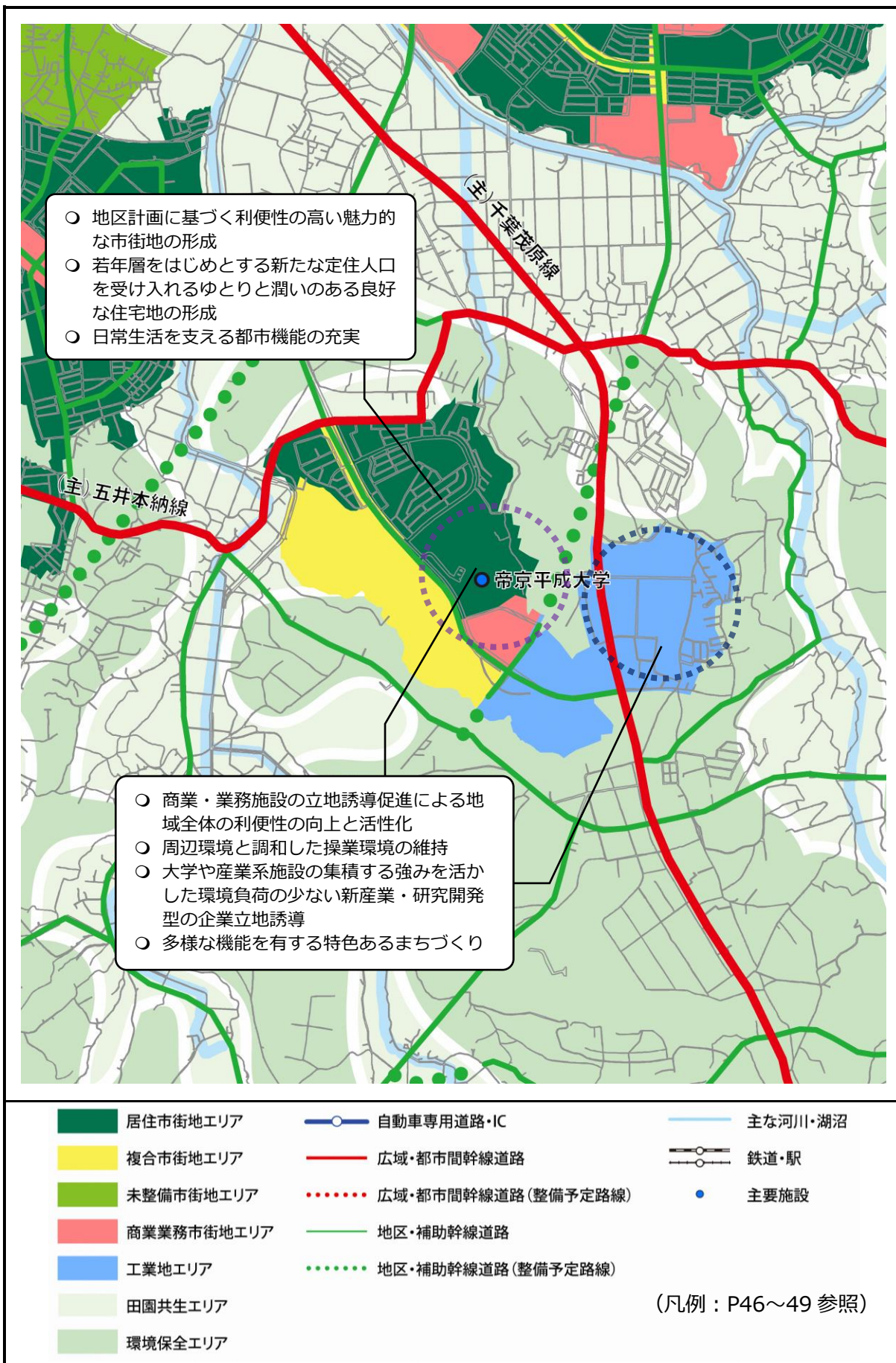


地区内の商業施設

■辰巳台拠点づくり構想図



■うるいど南拠点づくり構想図



9 主な日常生活圏域（生活拠点Ⅱ）

有秋台地区

- 臨海部工業地帯に立地する企業の社宅を中心に整備された住宅地として、良好な都市基盤と商業、医療、行政など充実した都市機能を有していますが、住民の高齢化等により人口減少が進行しています。今後は、良好な居住環境を活かし、社宅から戸建て住宅への転換促進や他の拠点地域との円滑なネットワークの強化など、子育て世代をはじめとする新たな世代の誘導に向けた取組を支援します。



有秋台団地

光風台地区

- 大規模開発により整備された住宅団地として、良好な都市基盤と住民の生活利便性を支える商業機能を有していますが、人口減少による既存機能の維持が困難になることが懸念されます。今後は、良好な居住環境を維持するため、空き家を活用した子育て世代の住み替え促進、住宅地として質を高める継続的なコミュニティ活動の実施、拠点地域との円滑なネットワークの強化など、団地再生に向けた取組を支援します。



光風台団地

若宮地区

- 八幡宿駅周辺の都市拠点と連携し、充実した都市基盤を有する住宅団地が形成されていますが、住民の高齢化や建物の老朽化に伴う空き家の増加や地域コミュニティの活力低下といった諸課題が顕在化しています。今後は、若年層をはじめとする新たな定住人口の誘導に向け、子育て世代に適したゆとりある空き家への住み替え促進や拠点地域との円滑なネットワークの構築・強化など、団地再生に向けた取組を支援します。



若宮団地

立地適正化計画において居住誘導を設定した区域及び都市計画制度を導入した地区

- 基盤整備の整った地区は、既存ストックを活用しながら、コミュニティの活性化に向けた取組を支援します。



泉台団地

第4章 まちづくりの実現に向けて

- 1 これからのまちづくりにおける
基本的な考え方
- 2 まちづくりの実現化方策



第4章 まちづくりの実現に向けて

1 これからのまちづくりにおける基本的な考え方

これからのまちづくりは、市原市総合計画基本構想で掲げた将来像『夢つなぎ ひときらめく 未来創造都市 いちはら ~ひとの活躍が新たな誇りを創るまちへ~』の実現に向けて、都市計画をはじめ、産業、医療・福祉、教育、歴史・文化など、まちづくりに係る各分野が、相互に連携を図りながら多様な施策を展開して進んでいくこととなります。

都市計画の基本方針となる本計画では、この将来像を共有したうえで、まちづくりの目標として『都市の賑わい・交流、市民が安心できる 生活の実現に向けた持続可能なまちづくり』を掲げ、全体構想及び地域別構想の中で基本的な考え方とともに、その実現に向けた施策を掲げています。今後は本計画の実現化を目指し各種施策・事業計画を以下の3つの考え方により個別に作成し、具体的な取組を展開するものとします。

1 地域主体のまちづくり

- 本市では、これまでも多様な主体との「協働」に基づき、様々なまちづくり活動に取り組んできました。これからは更に一歩前進させ、地域のニーズをよく知る住民等が地域特性を踏まえ、自分たちの手で地域を良いものにしようとする、「地域が主体のまちづくり」を支援します。

2 効率的・効果的なまちづくり

- 本市のポテンシャルを活かした新たな魅力の創出を図るとともに、将来にわたり質の高い都市環境とサービスを提供できるよう、行財政の適正化や利便性の向上に資する、効率的かつ効果的なまちづくりに取り組みます。

3 実効性の高いまちづくり

- 計画の進捗を把握するための成果指標を設定し、PDCA に基づく計画の適正な進行管理と見直しを行いながら、実効性の高いまちづくりに取り組みます。
- 行政の役割は市民や事業者と共に考え、まちづくり活動への支援を中心とします。
- これらの考えを、まちづくりを進めるうえでの大前提とします。

2 まちづくりの実現化方策

(1) 地域主体のまちづくり

各主体の役割

住民・市民団体・NPOの役割

- まちづくりへの参加は、まちの主役である住民の“権利”であるとともに、“責務”でもあることから、自らが主体となった積極的なまちづくり活動を推進するものとします。
- 生活に密着したまちづくりの担い手として、市の抱える課題や目指すべき将来像を共有し、まちづくり方針を踏まえた土地利用や公共交通の利用促進、まちづくりイベントへの参加など、一人ひとりの意識や心掛けによって実施可能な取組へ積極的参画をするものとします。
- 行政や住民、事業者が継続的に取り組むことが困難な分野やより充実すべき分野においては、市民団体やNPO等の持つ専門性を活かした、まちづくり活動を推進するものとします。



公園の愛護活動



市民団体等による植栽

事業者・大学等の役割

- まちの受益者であり、まちづくりを担う地域社会の一員である事業者等には、日常の事業活動を通じて、市や周辺地域の利便性や魅力の向上、活力創出への貢献をするものとします。
- 市の将来像を共有し、まちづくり方針に配慮した土地利用やCSR活動による自然環境の保全、住民や行政が進めるまちづくり活動への積極的な参加など、企業や研究機関ならではの独自性・専門性を活かした取組を推進するものとします。

行政の役割

- 将来像の実現に向けて、まちづくりのベースとなる都市計画制度の導入や都市基盤整備など、広域的かつ根幹的な施策展開を計画的に進めるとともに、住民の意向を踏まえた総合的なまちづくりに取り組みます。
- 多様な主体との協働によるまちづくりのまとめ役として、積極的な情報発信や意識啓発等に努めるとともに、各主体の育成や自主的な取組に対する支援の充実を図ります。



第1庁舎と第2庁舎

- 本計画の実現化を目指し各種事業計画を作成し、具体的な取組を展開するものとします。

計画名称（仮称）	計画期間	計画の目的・内容
立地適正化計画	～2026	・ 地域特性の強化とネットワーク化の推進 ・ より拠点性を重視した集約型都市構造の充実
地域公共交通網形成計画	～2026	・ 多極ネットワーク型都市を支える公共交通ネットワークの再構築の推進
バリアフリー基本構想	～2026	・ 誰もが自立した社会生活が営めるまちづくりの推進
緑の基本計画	～2026	・ 市街地での豊かな都市環境をつくる緑の創出と保全 ・ 郊外部での地域特性や地域資源に応じた緑の保全
市道整備計画	～2026	・ 円滑な自動車交通の確保による活力あるまちづくりの推進
下水道基本計画	～2046	・ 生活環境の改善 ・ 公共用水域の水質の保全 ・ 生活環境の改善
地域防災計画	—	・ 防災・減災に取り組み、誰もが安心・安全に暮らすことができるまちづくりの推進

協働型まちづくりの推進

多様な主体によるまちづくり推進体制の充実

- 個別課題を有する地域においては「まちづくり支援要綱」による、住民主体で策定したまちづくり構想をベースとした地区計画のように、協働による課題解決型のまちづくりに取組むとともに、専門的なアドバイスや活動に対する補助など、更なる支援体制の充実を図ります。
- 地域が主体となったまちづくりを根付かせていくためには、従来のように行政が主導し管理する活動体系から、それぞれの主体が自ら取組むまちづくり活動の進行・管理までを担う、より“自立”した活動体系への転換が必要です。行政は各主体の自立的運営の促進に向けて、専門的なアドバイスや活動に対する補助など、更なる支援・サポート体制の充実を図ります。
- それぞれの主体が課題解決に向けた取組みを自主的に行うとともに、達成に向けたプロセス管理にも積極的に参加することとで、効率的なまちづくりを推進します。



地区まちづくり構想

都市計画提案制度の活用

- 住民や事業者等が主体となるまちづくりの手法である「都市計画提案制度」の活用促進と提案内容への助言等により、多様な主体との協働によるまちづくりの実現を目指します。

民間誘導によるまちづくりの推進

- 行財政の効率化や多様化する市民ニーズに対応するため、市民や企業などが行政と連携して新たな公共サービスの提供を行う PPP・PFI の活用や、将来的な公共施設の再編に伴い発生する公的不動産の戦略的活用 (PRE 戦略) について検討し、民間活力の誘導によるまちづくりを推進します。
- 立地適正化計画を活用し、都市機能誘導区域と誘導施設の設定により、補助や税制優遇など民間施設の整備に対する支援し、民間による各拠点に求められる都市機能の立地誘導を図ります。

(2) 効率的・効果的なまちづくり

コンパクト・プラス・ネットワークの実現

立地適正化計画の活用による都市機能と居住機能の誘導

- 立地適正化計画で設定した「都市機能誘導区域」に商業、医療・福祉などの都市機能を集積するとともに、「居住誘導区域」への段階的な居住の誘導により、利便性の高い拠点地域と質の高い居住地の形成、都市基盤整備や市民サービスの提供などに係る都市経営コストの適正化を図ります。

地域公共交通網形成計画の策定

- コンパクト・プラス・ネットワークを支える公共交通ネットワークの再編に向け、「市原市地域公共交通網形成計画」を策定し、拠点間の連携状況や地域の需要に応じた公共交通ネットワークの再編を行い、日常生活における円滑で利便性の高い交通手段の確保を目指します。

更なる発展に向けた環境整備

都市計画の見直し

- 首都圏に近接し、広域的な交通ネットワークや豊かな自然環境と地域資源を有するポテンシャルを活かし、新たな定住人口の獲得や観光交流による地域活性化など、更なる発展に資する土地利用展開が図れるよう、環境整備に取り組みます。
- 特に、「駅勢圏活性化検討エリア」については、市民や来訪者の集う区域として、既存市街地と一体的な土地利用計画を検討します。

市街化調整区域における地区計画の運用

- 市街化調整区域のうち、駅勢圏や IC 周辺など開発ポテンシャルの高い区域や、未活用の公的資産を有する区域など、本市及び地域の活力・魅力の創出に資する区域においては、関係法令や本市土地利用方針への適合を前提に、多様な主体による都市計画提案制度の活用や市街化調整区域における地区計画の導入により、適切な土地利用誘導を図ります。

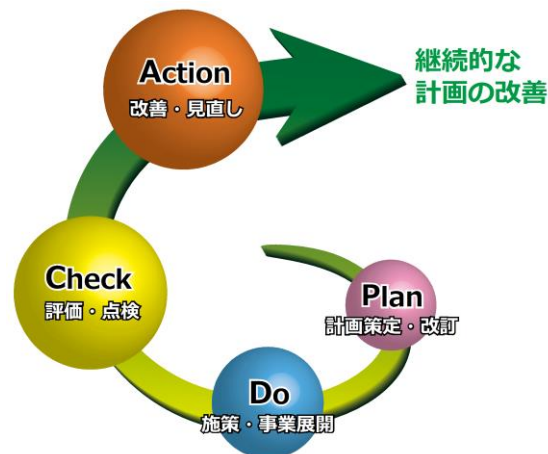
(3) 実効性の高いまちづくり

都市計画マスタープランの適正な進行管理

PDCA サイクルによる計画管理

- これからのまちづくりは、本計画で位置づけた各方針に基づく施策により進められることから、それぞれの進捗状況については、計画（Plan）を実行（Do）に移し、その効果・成果を点検・評価（Check）し、必要な改善策（Action）を講じながら、計画の質的向上につなげる「PDCA サイクル」による進行管理を行います。
- 効果・成果の点検・評価の結果については、適宜、付属機関である「市原市都市計画審議会」へ報告するとともに、市ホームページを通じて住民・事業者等に公表するものとします。

■ PDCA サイクルのイメージ



柔軟な計画の見直し

- 本計画は 2026 年を目標年次とした長期的な計画となります。そのため、PDCA サイクルに基づく計画の見直しと併せ、関係法制度や上位計画の変更・見直し等、社会経済情勢に大きな変化が生じた場合には、柔軟な見直しを行います。

成果指標による進捗管理

成果指標の設定

- 計画の進捗状況を客観的に評価するため、本計画で位置づけた「目標の実現に向けた5つの戦略」ごとに、関連する施策の進捗状況を量る成果指標を設定します。今後は、この成果指標に基づき、各施策の進捗状況を点検・評価するものとします。
(市原市総合計画から引用)

戦略 1 都市の活力を生み出す拠点の形成

成果指標	基準値	目標値 (2026年)
中心都市拠点の人口密度【五井駅周辺】	59.2 人/ha (2015年)	62.8 人/ha を超過
都市拠点の人口密度【八幡宿駅周辺】	75.6 人/ha (2015年)	76.8 人/ha を超過
都市拠点の人口密度【姉ヶ崎駅周辺】	56.9 人/ha (2015年)	53.6 人/ha を超過
地域拠点の人口密度【ちはら台駅周辺】	50.2 人/ha (2015年)	62.4 人/ha を超過
地域拠点の人口密度【上総牛久駅周辺】	33.2 人/ha (2015年)	27.1 人/ha を超過
駅周辺活性化に取り組む事業者数	31 事業者 (2015年)	60 事業者

戦略2 地域特性を活かした市原版コンパクトシティの形成

成果指標	基準値	目標値（2026年）
居住誘導区域の人口密度	52人/ha (2016年)	52人/ha
IC周辺等内陸部への新規企業立地件数	－	3件

戦略3 パートナーシップによるまちづくりの推進

成果指標	基準値	目標値（2026年）
市民公益活動支援補助事業新規採択数 (累計)	0件 (2016年)	60件
市民活動を行うNPO・ボランティア団体数	280団体 (2016年)	380団体
地域おこし協力隊及び地域活動団体による新規事業化数	－	7件
愛護団体数（道路、河川、公園）	209団体 (2015年)	250団体
町会の自主防災組織設置率	85.9% (2016年)	100%

戦略4 市民の生活を支える交通ネットワークの構築

成果指標	基準値	目標値（2026年）
都市計画道路整備済延長	160.9km (2016年)	164.7km
JR3駅、京成ちはら台駅、上総牛久駅を 発車する路線バスの便数	597便 (2016年)	維持
JR3駅（八幡宿・五井・姉ヶ崎）の 利用者数	82,148人 (2015年)	維持
交通空白・不便地域世帯数	18,937世帯 (2016年)	維持

戦略5 ふるさとの資源の継承と活用

成果指標	基準値	目標値（2026年）
空き家バンク利用者数	17人 (2015年)	50人
大規模農業者数（認定農業者）	103戸 (2016年)	140戸
小湊鐵道利用客数（1日フリー乗車券、 房総横断鉄道乗車券、観光列車乗車人 数）の合計	4.1万人 (2015年)	8万人
ゴルフ場利用者数	167万人 (2015年)	180万人



上総更級公園のボランティアグループによる花壇の管理

参 考 資 料

- 1 都市計画審議会（諮問・答申）
- 2 策定経過
- 3 用語解説
- 4 前計画の評価
～5つの戦略ごとの評価分析～

1. 都市計画審議会（諮問・答申）

市都計第1945号
平成30年2月6日

市原市都市計画審議会
会長 芦沢 哲蔵 様

市原市長 小出 譲治

市原市都市計画マスタープラン（案）について（諮問）

このことについて、市原市都市計画審議会条例第2条の規定により諮問します。

市 都 計 審 第 5 号

平成30年2月6日

市原市長 小出 譲治 様

市原市都市計画審議会

会長 芦沢 哲蔵

市原市都市計画マスタープラン（案）について（答申）

平成30年2月6日付け市都計第1945号で諮問のあったこのことについて、妥当と認め、意見はありません。

2. 策定経過

日 時	内 容
平成 28 年 8 月 10 日 (水)	第 1 回 市原市都市再生協議会
平成 28 年 10 月 27 日 (木)	第 2 回 市原市都市再生協議会
平成 29 年 1 月 25 日 (水)	第 3 回 市原市都市再生協議会
平成 29 年 8 月 2 日 (水)	第 4 回 市原市都市再生協議会
平成 29 年 10 月 5 日 (木)	第 90 回 都市計画審議会 (素案たたき台の報告)
平成 29 年 11 月 2 日 (木)	住民説明会 (南総地域)
平成 29 年 11 月 5 日 (日)	住民説明会 (五井地域・姉崎地域)
平成 29 年 11 月 7 日 (火)	住民説明会 (辰巳台地域)
平成 29 年 11 月 9 日 (木)	住民説明会 (三和地域)
平成 29 年 11 月 11 日 (土)	住民説明会 (ちはら台・八幡宿地域)
平成 29 年 12 月 15 日 (金) ～平成 30 年 1 月 15 日 (月)	パブリックコメント
平成 30 年 2 月 6 日 (火)	第 91 回 都市計画審議会 (案の諮問・答申)



都市計画審議会



住民説明会



都市再生協議会

3. 用語解説

あ 行

愛護団体

道路や河川の清掃や植樹の管理など、身近なみどりを守り育てるボランティアなどの任意団体。

アクセス

車、バス、鉄道、徒歩など、特定の場所へ到達するための手段。

IC（インターチェンジ）

複数の道路を連結路で接続する立体交差部分の施設で、主に一般道と高速道路とを繋ぐ出入り口を指す。

市原市総合計画

市の将来の姿を明確に示し、まちづくりの総合的な指針となる最上位の計画。市が目指す将来の姿を示す「基本構想」、まちづくりに係る施策の方向性を体系的に示す「基本計画」、具体的な事業を示す「実行計画」をもって構成する。

市原市地域公共交通網形成計画

地域公共交通の活性化及び再生に向けて、行政をはじめとする交通に関わる様々な主体が相互に協力し、地域公共交通網を持続可能なかたちで形成していくことを目的とした計画。

駅勢圏

駅の勢力圏＝その駅を利用する人の比率が高いエリア。

NPO（NonProfit Organizaition）

様々な社会貢献活動を行い、団体の構成員に対して収益を分配することを目的としない団体の総称。NPOのうち、特定非営利活動促進法に基づいて特定非営利活動を行うことを主たる目的とし、同法の定めるところにより設立された法人のことをNPO法人という。

か 行

開発許可制度

無秩序な市街化を防止し、計画的な市街化を図るため、都市計画区域内で宅地造成をする場合などに、一定の水準を確保し、造成に伴う災害や公害を防ぐことで、開発区域及びその周辺の良好な住環境を確保する制度。

合併処理浄化槽

台所や風呂の生活雑排水を、し尿とあわせて処理できる浄化槽のこと。人口密度の比較的低い地域では公共下水道と比べて設置費が安く、短期間で設置できるため投資効果が確保し易い。（単独浄化槽は、水洗トイレの排水だけを処理する浄化槽。）

緩衝帯

工業地域と住宅地域、商業地域等を分離するために設置される緑地等の施設。大気の浄化作用や騒音、振動を軽減するほか、産業災害等から周辺住民の安全を守る機能を持つ。

既存ストック

既に整備されている道路、上下水道などの都市基盤施設や公共施設、建築物など。

近隣商業地域

用途地域のうち、まわりの住民が日用品の買物などをするための地域。住宅や店舗のほかに小規模の工場も建てられる。

区域区分

都市計画区域内に設定する、市街化区域と市街化調整区域の区分。

協働

市民、事業者、NPO等の各種団体、行政などが各々の目的の実現にあたり、共通する取組や事業について、対等な立場で役割や責任などを分担し、協力して推進すること。

建築協定

住宅地としての環境または、商店街としての利便を高度に維持増進するなどのため、土地所有者等の全員の合意によって、建築基準法に決められた最低限の基準に加え、それ以上のきめ細かい基準を定めて、互いに守りあっていくことを約束する制度。

建ぺい率

建築基準法に基づく建築物の形態制限のひとつで、建築物の建築面積の敷地面積に対する割合を指す。敷地内における空地の量を確保し、建築物の過密化を防ぐことによる市街地環境の保全と、防火上の安全性の向上などを図るための規制となる。

交通安全施設

交通の安全と円滑、交通公害の防止等を目指して、都道府県警察（公安委員会）が整備するもの（交通管制センター、信号機、車両感知器、交通情報板、道路標識、道路標示等）と、市町村などの道路管理者が整備するもの（街路照明灯、カーブミラー、街路柵、車止めポール等）がある。

交通空白地域

JR 内房線、京成電鉄千原線、小湊鐵道線の各鉄道駅から1 km以遠、バス停留所から500m以遠の地域で、人口集積のある地域。

高度地区

千葉県では、日照、通風、採光等の条件を保護し、都市における良好な住環境を確保するため、「最高限度の高さを定める高度地区」として、第1種高度地区と第2種高度地区を定めている。市原市では、第一種中高層住居専用地域、第二種中高層住居専用地域、第一種住居地域、第二種住居地域、近隣商業地域の各用途地域の一部に、第一種高度地区、第二種高度地区を定めており、高度地区が定められている区域では、北側隣地境界線からの距離に応じて、建築物の高さの制限が生じる。

コミュニティバス

既存のバスサービスだけではカバーしきれないニーズに対応する乗合バスであり、交通空白地域等の解消、公共施設等の利用を容易にすることなど、住民福祉の向上や地域の活性化などを目的に運行されるバス。

コンパクト・プラス・ネットワーク

国が進める重点施策で、人口減少・高齢化が進む中、特に地方都市においては、地域の活力を維持するとともに、医療・福祉・商業等の生活機能を確保し、高齢者が安心して暮らせるよう、地域公共交通と連携した、コンパクトなまちづくりへの転換が求められている。

さ行

サイクルアンドライド

自宅から最寄りの駅やバス停まで自転車で行き、駐輪場に停めてから、公共交通機関に乗り換えて目的地へ向かう方式のこと。

里山

都市部と原生的自然との中間に位置し、様々な人間の働きかけを通じて環境が形成されてきた地域。人里近くにおいて人々の生活と結びついた山・森林のこと。

CSR 活動 (Corporate Social Responsibility)

民間事業者が社会に対して責任を果たし、社会とともに発展していくための活動。

市街化区域

都市計画法に基づく都市計画区域のうち、市街地として積極的に開発・整備する区域。具体的には、既に市街地を形成している区域、及び概ね10年以内に優先的かつ計画的に市街化を図るべき区域。

市街化調整区域

都市計画法に基づく都市計画区域のうち、市街化を抑制すべき区域。

市街地再開発事業

都市再開発法に基づき市街地の土地の合理的かつ健全な高度利用と都市機能の更新を図るために、建築物及び建築敷地の整備と合わせて公共施設の整備を行う事業。

自然エネルギー

太陽光、風力、小水力、バイオマス、潮・波力、地熱などの再生可能なエネルギー。繰り返し使えて化石燃料のように枯渇することがない、環境への影響が少ないという特徴を持ち、循環型社会を支えるエネルギーのこと。

自然公園法

優れた自然の風景地を保護するとともに、その利用の増進を図ることにより、国民の保健、休養及び教化に資するとともに、生物の多様性の確保に寄与することを目的に定められた法律であり、国立・国定公園区域の指定をはじめ、特別地域の指定や公園事業の決定などが位置づけられている。

自然的土地利用

農地、山林、水面、河川敷などの自然地。

集約型都市構造

都市の無秩序な拡散を抑制し、都市機能の集積を促進する集約拠点とその他の地域を公共交通ネットワークで有機的に連携させる都市構造。集約型都市構造に転換することで、にぎわいのある歩いて暮らせるコンパクトなまちづくりや、環境負荷低減型の都市活動、効率的かつ効果的な都市整備の実現が期待される。

準工業地域

用途地域のうち、主に軽工業の工場やサービス施設等が立地する地域。危険性、環境悪化が大きい工場以外は、ほとんどの建物が建てられる。

商業地域

用途地域のうち、銀行、映画館、飲食店、百貨店などが集まる地域。住宅や小規模の工場も建てられる。

親水空間

河川、湖沼などへの接近性(近づき易さ)を高め、水に触れる、眺める、接するなどの人々が水辺の景観や自然などに親しめる機能をもった空間。

森林法

森林計画、保安林その他の森林に関する基本的事項を定めて、森林の保続培養と森林生産力の増進とを図り、国土の保全と国民経済の発展とに資することを目的に定められた法律であり、森林保護や保安林の指定などが位置づけられている。

スプロール

主に市街化調整区域をはじめとする郊外部において、十分な基盤整備がされないまま無秩序な開発が行われ、市街地が拡大していくこと。

生活利便施設

銀行、郵便局、病院、スーパーマーケット、商店街など、住宅の周辺にある生活に必要な諸々の施設。

生産緑地

市街化区域内の農地などのうち、公害や災害防止など良好な生活環境の確保に相当の効用があり、かつ、公園・緑地など公共施設などの敷地の用に供する土地として適しているものを生産緑地法に基づき都市計画として指定した地区。

た 行

第一種住居地域

用途地域のうち、住居の環境を守るための地域。3,000㎡までの店舗、事務所、ホテルなどが建てられる。

第一種中高層住居専用地域

用途地域のうち、中高層住宅のための地域。病院、大学、500㎡までの一定のお店などが建てられる。

第一種低層住居専用地域

用途地域のうち、低層住宅のための地域。小規模なお店や事務所をかねた住宅や、小中学校などが建てられる。

第二種住居地域

用途地域のうち、主に住居の環境を守るための地域。店舗、事務所、ホテル、カラオケボックスなどが建てられる。

第二種中高層住居専用地域

用途地域のうち、主に中高層住宅のための地域。病院、大学などのほか、1,500㎡までの一定のお店や事務所など必要な利便施設が建てられる。

地域地区

都市計画法に基づく都市計画の種類のひとつで、都市計画区域内の土地をその利用目的によって区分し、建築物などについての必要な制限を課すことにより、地域又は地区を単位として一体的かつ合理的な土地利用を実現しようとするもの。

地区計画

住民の生活に身近な地区を単位として、安全で快適な街並みの形成や良好な環境の保全などを目的に、住民の意向を反映しながら、地区単位の整備目標、土地利用、地区施設、建築物等の整備に関する方針や計画を、都市計画法に基づいて定めるもの。

津波避難ビル

時間的猶予や地形的条件等の理由により、津波からの避難が特に困難と想定される地域における、緊急的・一時的な避難をする為の鉄筋コンクリート 3 階建以上の施設。

低炭素型まちづくり

低炭素・循環型社会の構築を図り、持続可能で活力ある国土づくりを推進する観点から、多くの温室効果ガスが排出されている都市において、マイカー移動から公共交通への転換や自然エネルギーの活用など、低炭素化の促進に配慮したまちづくりを進めること。

デマンドタクシー

交通空白地域において、民間のタクシーを利用して、予約方式により、乗車区域から目的地まで送迎する交通システム。

都市機能

人々が暮らすうえで必要となる、政治・行政機能、商業機能、交通・通信機能、教育・文化・娯楽機能、医療・福祉機能など。

都市基盤

道路や公園、上下水道など、都市の骨格を形成し、円滑な都市活動を確保し、良好な都市環境を保持するための施設の総称。

都市計画区域

健康で文化的な都市生活と機能的な都市活動を確保するという都市計画の基本理念を達成するために、都市計画法その他の法令の規制を受けるべき土地として都道府県が指定した区域。

都市計画区域マスタープラン

市町村を超える広域的見地から、県が都市計画法に基づいて策定するもので、都市計画の目標や土地利用、主要な都市計画の決定の方針等を体系的、総合的に示す計画。

都市計画審議会

都市計画に関する事項を調査・審議するために設置された附属機関の総称。都道府県と市町村の2種類がある。

都市計画道路

都市計画において定められる都市施設の一つで、自動車専用道路、幹線道路、区画街路、特殊街路の4種類がある。

都市公園

住民の利用に供する身近なものから広域的な利用に供するものまで様々な規模、種類のものがあり、その機能、目的、利用対象等によって住区基幹公園（街区公園、近隣公園、地区公園）、都市基幹公園（総合公園、運動公園）、大規模公園（広域公園、レクリエーション都市）、国営公園、特殊公園、緩衝緑地、都市緑地、緑道に区分される。

都市施設

都市の骨組みになる施設のことで、道路・駐車場などの交通施設、公園・緑地・広場などの公共空地、水道・電気供給施設・下水道などの供給施設・処理施設等を指す。都市施設のうち、特に重要なものは、あらかじめその位置を都市計画で定めておくことができる。

都市的土地利用

住宅用地、商業用地、工業用地、運輸施設用地、公共公益用地、オープンスペース（公園緑地、ゴルフ場など）、その他の空地（駐車場、資材置場、造成用地など）、交通用地（道路用地、鉄道用地など）。

土砂災害警戒区域

急傾斜地の崩壊等が発生した場合に、住民等の生命又は身体に危害が生じるおそれがあると認められる区域であり、危険の周知、警戒避難体制の整備が行われる。

土砂災害特別警戒区域

急傾斜地の崩壊等が発生した場合に、建築物に損壊が生じ住民等の生命又は身体に著しい危害が生ずるおそれがあると認められる区域で、特定の開発行為に対する許可制、建築物の構造規制等が行われる。

土地区画整理事業

既成市街地などにおいて、公共施設の整備改善と宅地の利用増進を目的として、換地手法を用いて、土地の区画形質を整え、道路・公園等の公共施設の新設・改良を行い、健全な市街地の形成や良好な宅地の供給を行う事業。

な行

農業集落排水事業

農業用排水の水質保全や農業用排水施設の機能維持、農村の生活環境を改善するため、農村集落のし尿や生活雑排水を処理する管路や汚水処理施設などの整備を行う事業。

農業振興地域

農業振興地域の整備に関する法律に基づいて都道府県知事が定めるもので、自然的、経済的、社会的諸条件を考慮して一体として農業の振興を図ることが相当であると認められる地域。

農業振興地域整備計画

農業振興地域の整備に関する法律に基づき、各市町村が定める計画で、地域の農業をどのように発展させていくべきかが記載されている。併せて市町村の中で、将来にわたって農業のために利用していくべき土地を「農用地区域」として定める。

農業振興地域の整備に関する法律

自然的・経済的・社会的諸条件を考慮して、総合的に農業の振興を図ることが必要であると認められる地域について、その地域の整備に関し必要な施策を計画的に推進するための措置を講ずることにより、農業の健全な発展と国土資源の合理的な利用に寄与することを目的として制定された法律で、都道府県知事による農業振興地域の指定や市町村による農業振興地域整備計画の策定などが位置づけられている。

は行

ハザードマップ

津波や浸水被害、土砂災害等の災害に対して、各地域が有する危険性を地図上に表示したもの。

バリアフリー化

高齢者や障がい者などが生活や活動をするうえで障害となっている、道路や建物内の段差など、障壁を取り除き、生活しやすくすること。

避難所

災害の危険性があり避難した住民等を、災害の危険性がなくなるまでに必要な間滞在させ、または災害により家に戻れなくなった住民等を一時的に滞在させるための施設。

防火地域・準防火地域

市街地における火災の危険を防ぐため、容積率の高い地域や住宅と工場の混在する地域などに指定される地域。一定規模以上の建築物は耐火建築物とすることが義務付けられるため、延焼防止など地域の防災性向上が図られる。防火地域は、主として商業地域等の高密度の土地利用が行われる市街地、準防火地域は、主として木造建築物の密集した市街地に指定される。

ポテンシャル

開発等に伴い、都市活力が創出される「可能性のある」「潜在性のある」という意味。

ま 行

未整備地区

本市では、市街化区域のうち、第一種低層住居専用地域で建ぺい率 30%、容積率 50%の地区で、都市基盤が未整備な地区を「未整備地区」と位置づけている。

モータリゼーション

自動車が大衆に広く普及し、生活必需品化することをいう。英語で「動力化」「自動車化」を意味する言葉。狭い意味では自家用乗用車の普及という意味でいわれることが多い。

モビリティ・マネジメント

1人1人のモビリティ（移動）が、社会的にも個人的にも望ましい方向（過度な自動車利用から公共交通等を適切に利用する等）に変化することを促す、コミュニケーションを中心とした交通政策。

や 行

UIターン

「Uターン」は、出身地から転出し再度出身地に住むこと。「Iターン」は、出身地に関係ない地域に住むこと。「Jターン」は、出身地から転出し、出身地の近隣都市や街に住むこと。

ユニバーサルデザイン化

高齢者や身体障がい者という特定の人に限定せず、また、あらゆる体格、年齢、障がいの度合いに関係なく、できるだけ多くの人々が利用可能であるように製品、建物、空間等をデザインすること。

容積率

建築基準法に基づく建築物の形態制限のひとつで、建築物の延べ面積の敷地面積に対する割合を指す。建築物の密度規制を行うことにより、道路などの公共施設の整備状況に見合った密度に抑えるための規制となる。

用途地域

都市計画法に基づく地域地区の一種で、建築物の無秩序な混在を防ぎ、良好な市街地環境の形成や、都市内における住居、商業、工業などの適正な配置による機能的な都市活動の確保を目的として、建築物の用途、建ぺい率、容積率、高さなどの規制、誘導をする制度。

ら 行

ライフライン

生活・生命を維持するための水道・電気・ガス・通信など。

4. 前計画の評価 ～5つの戦略ごとの評価分析～

【戦略1】都市の活力を生み出す拠点の形成	
<p>☑ 都市交流核、地域核、都市活動軸沿線などの機能分担や連携に配慮した都市機能の強化や人口の集積等を推進し、賑わいと交流のある拠点の形成と多様な地域等との連携による活力ある都市の構築を目指します。</p>	
主な施策	<ul style="list-style-type: none"> ○ 都市交流核・地域核への都市機能誘導 ○ 計画市街地の早期整備 ○ 拠点間と日常生活圏の連携強化 ○ 都市交流核における質の高い都市空間の整備 ○ 拠点地域等における特色ある景観づくり
全体評価	<ul style="list-style-type: none"> ● 本市では JR 3 駅及び市役所周辺エリアにおいて土地区画整理事業等により都市基盤整備が進められているが、現状では土地の高度利用や民間誘導が十分行われておらず、拠点形成を推進するためのまちづくり手法や計画的・戦略的な機能誘導が展開されていない。 ● 特定事業区域については、バリアフリー化の進展がみられるが、道路や公共施設等を中心に一層のバリアフリー化を図る必要がある。 ● サンプラザ市原、中央図書館や公営駐車場など公共公益施設の利用者の停滞・減少や観光客の減少など、既存の基盤・機能が十分に活用されていない状況も見受けられることから、今後は既存施設の活用や機能充実を図るべく、利用促進策や魅力づくりに向けた取組を拡充し、拠点形成や活力創出を推進していく必要がある。
見直しにあたっての留意点	<ul style="list-style-type: none"> ● まちづくり手法の導入について検討しながら、将来都市像の実現に資する計画的・戦略的な拠点形成へと移行する必要がある。 ● 公共施設等の利用者の減少は人口減少の影響も大きいことから、立地適正化計画の都市機能誘導区域及び居住誘導区域の設定状況や公共施設再配置計画との整合を図った一体的な再編により、利便性・効率性の向上、拠点性の強化が求められる。 ● 人口減少の中で年間商品販売額を維持増進していくためには、都市交流核や都市活動軸沿線への更なる都市機能集約を図り、拠点性・利便性を高めることで、市民のみならず周辺都市の住民も対象とした生活圏域や商圈の形成を図る。 ● IC 利用者数が増加しているものの、観光入込客の獲得には繋がっていないことから、拠点市街地や郊外観光拠点における更なる魅力づくりが必要となる（IC 周辺地域における新たな拠点創出の検討も含む）。

《参考》前計画の目標指標の達成状況

戦略1：都市の活力を生み出す拠点の形成					
	指 標	基準値	挑戦値(H27)	実績値(H26)	到達レベル
①	地域の商店街や駅前に活気があると思う人の割合	14.9 %	30.0 %	14.4 %	C
②	年間商品販売額(小売業)	2,526 億円	2,695 億円	2,365 億円	C
③	市営駐車場の利用台数	72,674 台	80,000 台	69,191 台	C
④	区画整理事業区域内の宅地が有効利用されている割合	52.5 %	70.0 %	81.1 %	A
⑤	公共施設(勤労会館・サンプラザ市原・図書館)の利用者数	82 万人	90 万人	81 万人	C
⑥	市内高速道路ICの年間利用者数	535 万台	620 万台	639 万台	A
⑦	車椅子の方や心身に障がいのある方が楽に出歩ける環境にあると思う人の割合	7.0 %	15.0 %	13.1 %	B
⑧	観光入込客総数	374 万人	450 万人	343 万人	C

A	挑戦値達成
B	基準値より向上
C	基準値以下

【戦略2】 いちはらの特性を踏まえた集約型都市構造への転換

☑ 本市の市街地や集落、鉄道駅の配置などの特性を踏まえた集約型都市構造への転換を目指し、駅勢圏への公共施設や人口の集約等による歩いて暮らせる利便性の高い都市を構築するとともに、都市の環境負荷の軽減や自然環境の保全を図ります。

主な施策	<ul style="list-style-type: none"> ○ 都市交流核・地域核等への都市機能集約 ○ 歩いて暮らせるコンパクトなまちづくり ○ 社会経済情勢の変化等に応じた土地利用の維持・転換 ○ 公共交通機関の強化と歩行者・自転車空間の充実 ○ 環境負荷の少ないまちづくり
全体評価	<ul style="list-style-type: none"> ● JR 鉄道駅を中心とした拠点市街地においては、土地区画整理事業を中心とした市街地整備事業の進展により、アクセス性の向上や人口の集積、土地利用の増進等がみられる。引き続き、都市機能の維持・拡充に必要な人口の確保・集約を見据えながら、集約型都市構造への移行を進めていく必要がある。 ● その一方で、拠点性を高める事業の実施・誘導等が不十分で、市街地における活力不足・魅力不足が課題となっていることから、戦略1と同様、魅力づくりに向けた土地活用手法やまちづくり施策を拡充し、拠点における活力創出を推進していく必要がある。 ● 市街化調整区域に位置する小湊鐵道の駅周辺の都市的土地利用は停滞している。 ● 生涯学習の機会充実に対する満足度等、高齢者の外出機会の創出に係る指標は微増にとどまっている。
見直しにあたっての留意点	<ul style="list-style-type: none"> ● 拠点地域における定住人口や都市機能の確保・集約など、集約型都市構造への移行を更に推進していくために、立地適正化計画の都市機能誘導区域及び居住誘導区域の指定と整合した土地利用・交通等の方針設定・施策展開が必要となる。 ● 小湊鐵道の駅周辺については、土地利用のあり方について再検討が必要である。 ● 今後更なる高齢化により生涯学習に対するニーズが高まる見込みであることから、立地適正化計画及び公共施設再配置計画を踏まえた一体的な再編による利便性の確保・向上が必要となる。

《参考》 前計画の目標指標の達成状況

戦略2: いちはらの特性を踏まえた集約型都市構造への転換					
指 標		基準値	挑戦値(H27)	実績値(H26)	到達レベル
①	都市交流核・地域核の人口の伸び率	%	10.0 %	4.4 %	B
②	地域の商店街や駅前に活気があると思う人の割合 【再掲】	14.9 %	30.0 %	14.4 %	C
③	区画整理事業区域内の宅地が有効利用されている割合 【再掲】	52.5 %	70.0 %	81.1 %	A
④	小湊鉄道駅(村上駅など)周辺の住宅の新築件数	68 件	100 件	29 件	C
⑤	公共交通機関利便性の満足度	27.6 %	42.0 %	35.6 %	B
⑥	市内を車で移動する時にスムーズだと感じる人の割合	40.4 %	60.0 %	59.9 %	B
⑦	公園や街路樹などの緑に対する満足度	54.0 %	67.0 %	59.2 %	B
⑧	生涯学習の機会が充実していると思う人の割合	19.6 %	39.0 %	20.8 %	B
⑨	近所の人と気軽に集まれる場や近所付き合いに対する満足度	54.6 %	70.0 %	58.2 %	B

A	挑戦値達成
B	基準値より向上
C	基準値以下

【戦略3】パートナーシップによるまちづくりの推進	
<p>☑ 市民等とのパートナーシップにより、地域の特性を活かしたまちづくりを推進し、多様なニーズや価値観を踏まえた個性ある都市の創出を目指します。</p>	
主な施策	<ul style="list-style-type: none"> ○ 協働による地域のまちづくりへの体制づくり ○ 協働による道路環境の向上 ○ 自主防災・防犯組織の強化、地域活動との連携 ○ 緑化の推進や美化などの取組への支援 ○ 景観への意識の醸成と景観形成のためのルールづくり
全体評価	<ul style="list-style-type: none"> ● 市民や企業、NPO等の多様な主体との協働により、良好な都市環境の形成を進めていこうという機運が高まっており、本市においてもパートナーシップによるまちづくりの推進は概ね進捗している。これは高齢化に伴って日常的にまちづくり活動に係ることのできる年代の市民が増加していることも一因と考えられる。 ● 本戦略においては、概ね目標指標の進捗がみられている中で、自主防災組織への加入世帯割合だけがマイナスとなっている。その要因として、市内大学に通学する学生や世帯分離等によって増加している若年世帯や高齢化に伴う高齢・単身世帯等において、自治会等への地域コミュニティ活動への参加が進んでいない状況が想定される。
見直しにあたっての留意点	<ul style="list-style-type: none"> ● 引き続き、市民・NPO・企業等がより主体的にまちづくり活動に取り組むことができる体制・システムの構築を進めるとともに、より若い世代との連携・協働に向けた取組を充実していく必要がある。 ● 将来にわたって継続的なまちづくり活動を維持していくためには、自治会への加入促進や地域コミュニティ活動の活性化など、現在の協働まちづくりを支えている元気な高齢者層から若い世代へとその活動を継承し、更に発展させていくことが求められる。そのため、若い世代に対し“自らもまちづくりの当事者である”との意識啓発・醸成を図り、主体的に活動に取り組んでもらえるような、長期的な育成支援が必要となる。

《参考》前計画の目標指標の達成状況

戦略3：パートナーシップによるまちづくりの推進					
	指 標	基準値	挑戦値(H27)	実績値(H26)	到達レベル
①	市民と行政の協働によりまちづくりのルールを定めた地区の面積割合	0.0 %	32.0 %	20.0 %	B
②	愛護団体数(道路・河川・公園)	56 団体	251 団体	275 団体	A
③	コミュニティバス等交通運行事業実施数	0 事業	5 事業	4 事業	B
④	景観形成促進団体の認定数	2 団体	6 団体	4 団体	B
⑤	自主防災組織への加入世帯の割合	62.0 %	70.0 %	57.5 %	C
⑥	自主防犯活動団体数	115 団体	338 団体	345 団体	A
⑦	不法投棄住民監視活動団体数	1 団体	5 団体	1 団体	C
⑧	過去一年間に社会貢献活動をした人の割合	42.3 %	60.0 %	57.9 %	B

A	挑戦値達成
B	基準値より向上
C	基準値以下

【戦略4】市民の生活を支える交通システムの構築

☑ 超高齢社会の到来や環境への意識の高まりを念頭に、本市の広域性や市街地の配置等を踏まえた、公共交通、自動車交通、自転車、徒歩などによる総合的な交通システムの構築を目指します。

主な施策	<ul style="list-style-type: none"> ○ 広域交通網の機能強化 ○ 拠点間と日常生活圏の連携強化 ○ 公共交通機関の強化と歩行者・自転車空間の充実 ○ 人にやさしい移動環境の創出 ○ 交通空白地域等の解消
全体評価	<ul style="list-style-type: none"> ● 本市の交通システムについては、円滑な移動に資する道路整備をはじめ、バス・鉄道等の交通事業者との協働による利用環境の向上に向けた取組がなされている。また、市民との協働による交通不便地域におけるコミュニティバスの導入、高速バスターミナルの整備など、利便性の高い交通環境の確保・形成に向けた様々な施策が展開されており、全般的に進捗している状況にある。 ● 利便性の満足度等の成果指標は依然として低い水準にあるため、引き続き、関係機関・団体との協働を強化し、利用者増加や利便性の向上に努める必要がある。
見直しにあたっての留意点	<ul style="list-style-type: none"> ● 今後は更なる人口減少が見込まれることから、立地適正化計画における都市機能誘導区域及び居住誘導区域の指定状況との整合・調整を図りながら、拠点となる市街地や都市機能施設と居住地を効率的かつ効果的に繋ぐ公共交通ネットワークのあり方について、一体的な検討を進めていくことが求められる。 ● 路線バスや小湊鐵道については、住民の積極的な利用を促すことで、既存公共交通体系の維持・確保に努める。 ● 従来と同様自家用車による移動の円滑化を図るとともに、今後は公共交通へのシフトや自転車、徒歩移動等を含めた、総合的な交通体系の再構築が求められる。

《参考》前計画の目標指標の達成状況

戦略4：市民の生活を支える交通システムの構築					
指 標	基準値	挑戦値(H27)	実績値(H26)	到達レベル	
① 公共交通機関利便性の満足度【再掲】	27.6 %	42.0 %	35.6 %	B	
② 市内を車で移動する時にスムーズだと感じる人の割合【再掲】	40.4 %	60.0 %	59.9 %	B	
③ 交通空白地域において何らかの交通手段が確保できた割合	0 %	20 %	19.6 %	B	
④ 歩道の整備延長	251,187 m	260,387 m	267,100 m	A	
⑤ 市内高速道路ICの年間利用者数【再掲】	535 万台	620 万台	639 万台	A	
⑥ 車椅子の方や心身に障がいのある方が楽に出歩ける環境にあると思う人の割合【再掲】	7.0 %	15.0 %	13.1 %	B	
⑦ コミュニティバス等交通運行事業実施数【再掲】	0 事業	5 事業	4 事業	B	

A	挑戦値達成
B	基準値より向上
C	基準値以下

【戦略5】ふるさとの資源の継承と活用

☑ 人々がいつまでもまちに愛着を持って暮らし続けられるよう、ふるさとの原風景である多様な自然・歴史・文化などの保全とこれらの資源を活かしたまちづくりの推進等により、ふるさとを感じられる貴重な資源の次世代への継承と活用を目指します。

主な施策	<ul style="list-style-type: none"> ○ 優良な農地・谷津・樹林地・里山等の保全・活用 ○ 地域特性を活かした協働による環境形成 ○ 主要河川における親水空間の活用・整備と水質の改善 ○ ふるさとを感じられる自然や歴史的景観等の保全と活用 ○ 日常生活圏におけるやすらぎのある身近な景観づくり
全体評価	<ul style="list-style-type: none"> ● 森林や農地、河川、海など、多様で豊富な自然資源を有する本市においては、自然環境の量的な管理・保全に資する取組に対しては着実な進捗がみられるものの、それらを活用し地域の活性化や魅力向上につなげる取組については停滞・後退している状況にある。 ● 引き続き、自然環境の管理・保全をベースとしながら、地域資源を活用した魅力創出に関わる施策の充実を図り、活性化や地域の特性を生かしたまちづくりに取り組む必要がある。
見直しにあたっての留意点	<ul style="list-style-type: none"> ● 住民が主体となった景観形成に向けたルールづくりや土地利用方策の検討など、エリアマネジメント（建築協定、地区計画、景観地区など）による市街地環境の質的向上に努める。 ● 自然・歴史・文化に配慮した利便性の高い居住地空間の維持・管理について、制度の面からも担保していくことが必要である。 ● 市街化調整区域においては、自然環境との調和を図りつつ、本市の新たな活力や魅力付けに資する土地利用のあり方についても検討していく。

《参考》前計画の目標指標の達成状況

戦略5：ふるさとの資源の継承と活用		基準値	挑戦値(H27)	実績値(H26)	到達レベル
指	標				
①	生活排水を適正に処理している人の割合	58.9 %	75.4 %	74.6 %	B
②	近くに水と親しめる安全できれいな川や池などがあると思う人の割合	11.2 %	21.0 %	12.9 %	B
③	観光資源の活用が図られていると思う人の割合	28.6 %	50.0 %	25.5 %	C
④	農業生産者と消費者の交流人数	5,900 人	20,000 人	9,156 人	B
⑤	自然の緑に対する満足度	65.0 %	76.0 %	65.3 %	B
⑥	まちなみや住宅地の美しさの満足度	43.3 %	65.0 %	47.0 %	B
⑦	文化財が活用されていると思う人の割合	23.7 %	33.0 %	21.3 %	C
⑧	景観形成促進団体の認定数【再掲】	2 団体	6 団体	4 団体	B

A	挑戦値達成
B	基準値より向上
C	基準値以下

市原市都市計画マスタープラン

2018年3月発行

発行：市原市 都市部 都市計画課

〒290-8501 市原市国分寺台中央1丁目1番地1
第1庁舎（防災庁舎）3階

☎ 0436-23-9838 / FAX 0436-21-1478



市原市

Ichihara City