

令和8年度 第1回四街道市都市計画審議会

会 議 次 第

日時：令和8年5月26日(火)

午後2時00分より

場所：四街道市企業庁舎2階会議室

1. 開 会

2. 市長挨拶

3. 委員紹介

4. 会長挨拶

5. 会議録署名人の指名

6. 議 事

(諮問第1号) 印旛広域都市圏都市計画区域の整備、開発及び
保全の方針（四街道都市計画区域の整備、開発及
び保全の方針）並びに四街道都市計画区域区分の
変更に対する市の意見について

7. その他

(報告事項1) 市街化調整区域における土地利用方針及び地区
計画ガイドライン（素案）について

8. 閉 会

印旛広域都市圏都市計画区域の整備、開発及び保全の方針
(四街道都市計画区域の整備、開発及び保全の方針) 並びに
四街道都市計画区域区分の変更に対する市の意見について

1. 諮問事項： 都市計画法第6条の2第1項の規定により千葉県が策定を進めている「印旛広域都市圏都市計画区域の整備、開発及び保全の方針（四街道都市計画区域の整備、開発及び保全の方針）」並びに「四街道都市計画区域区分」の変更に対する都市計画法第18条第1項に基づく市の意見について
2. 諮問内容：【別紙1】印旛広域都市圏都市計画区域の整備、開発及び保全の方針の変更に対する回答（案）

【別紙2】四街道都市計画区域区分の変更に対する回答（案）

(参考：手続きの流れ)

- ① 県による概要縦覧 【令和7年12月完了】
- ② 県による公聴会 【令和8年1月完了（未開催）】
- ③ 県による国との事前協議 【令和8年4月完了】
- ④ 県による法定縦覧 【令和8年5月完了】
 - ・縦覧期間：令和8年5月7日（木）から5月21日（木）まで
 - ・窓口縦覧者：0名
 - ・意見書の提出：~~あり~~・なし
- ⑤ 市による四街道市都市計画審議会へ諮問（令和8年度第1回、5月26日）
- ⑥ 県による千葉県都市計画審議会へ付議
- ⑦ 県による国との法定協議
- ⑧ 県による都市計画決定告示

印旛広域都市圏

都市計画区域の整備、開発及び保全の方針の変更（千葉県決定）

印旛広域都市圏都市計画区域の整備、開発及び保全の方針を次のとおり変更する。

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

都市計画区域の整備、開発及び保全の方針変更理由書

変更理由

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

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

【四街道都市計画区域】

1 都市計画の目標

(1) 本区域の基本理念

本区域は千葉県の北部で東京都心から 40 k m 圏内に位置し、首都圏整備法に基づく近郊整備地帯内にあり、千葉市及び佐倉市に接している。

明治 19 年に陸軍砲兵射的學校が設置されたこと等により商業も発展し、現在の四街道駅を中心に街並みが形成された。

昭和 30 年に千代田町と旭村の合併により四街道町が誕生し、昭和 40 年代からは、市内各地で大型団地の造成が始まり、新しい住民の受け入れが急速に進行した。

昭和 56 年には市制を施行し、その後の人口増加とともに現在の住宅都市の形成に至っている。

このような状況を踏まえ、本区域の基本理念を次のように定める。

「四街道らしさ」をさらに磨き上げ、持続可能なまちづくりをより前に進めるため、まちづくりの方向性を「幸せつなぐ 未来への道しるべ—Y o t s u k a i d o H a p p y R o a d—」とし、さまざまな年代や立場から見たそれぞれが想う幸せな未来へとつなぐため、四つのまちづくりの道、「未来を応援する道」、「ふるさとを誇れる道」、「こどもがまんなかの道」、「人によりそうやさしい道」を進めていく。

また、土地利用の考え方は次のとおりとする。

・地域経済が活発なにぎわいあふれる都市

本区域の未来へと続く持続的な発展のため、地域の特性に応じた魅力の向上や、日常生活に必要な商業・業務機能の誘導を図る。また、幹線道路の整備や各市街地間の交通アクセス強化に努め、地域の活性と交流を促進することで、地域経済が活発なにぎわいあふれる、コンパクトな都市を目指す。

・緑と調和する心やすらぐ都市

本区域は、豊かな自然に囲まれた住宅都市として発展してきており、今後も、良好な居住環境の維持・向上に努め、緑と調和する街並みの形成や豊かな自然の適切な保全と活用を図る。また、すべての人にやさしいまちづくりを進めることで、緑と調和する心やすらぐ、魅力的な都市を目指す。

(2) 地域毎の市街地像

本区域を生活圏のまとまりとして 5 地域に分け、それぞれの地域の特性を生かした都市づくりを進める。

a 四街道地域

四街道地域は、四街道駅南口に面しており、駅周辺から住宅地が計画的に整備され広がっている。住宅地に隣接して里山があり自然豊かな地域でもあることから、自然及び住環境を良好に維持しつつ四街道駅周辺の活性化を図る。

b 四街道北地域

四街道北地域は、四街道駅の北東側に商業・業務地が集積している。その周辺には住宅地が広がり、郊外には農地などのみどりも残されている地域であることから、中心核として多様な都市機能を有する商業・業務拠点の形成と、良好な居住環境の保全を図る。

c 四街道西地域

四街道西地域は、四街道駅北西側に中心市街地があり、住宅が集中している。郊外には農地や林などの里山が残された地域であることから、四街道駅を中心とする地区の利便性や、里山・農地や特産物等の地域特性を生かし、子どもから高齢者まで多様な世代の人々が交流できるような環境の促進を図る。

d 千代田地域

千代田地域は、既存集落と新住宅地が共存している。それぞれのライフスタイルを尊重した上で物井駅周辺を「周辺市街地の核」とし、生活サービス機能を集積させ、利便性を高め良好な居住環境の形成を図る。また、四街道インターチェンジを生かした産業拠点や、地域の産業と農産物の活用の形成を図る。

e 旭地域

旭地域は、農地や樹林地の中に住宅地や集落が分散しており、豊かな自然と調和した良好な居住環境の形成を図る。また、たかおの杜、鷹の台、国道 51 号周辺には物流施設や工場等が数多く立地していることから、広域交通を生かした産業拠点の形成を図る。

2 主要な都市計画の決定の方針

(1) 都市づくりの基本方針

①人口減少に対応したコンパクトで効率的な都市構造への転換に関する方針

超高齢社会や人口減少に対応し地域の活力の維持を図るため、鉄道駅や地域の拠点となる地区に商業、医療・福祉、行政等日常サービスの諸機能の集約を図り、拠点性の向上を図るとともに、駅と各拠点間の公共交通によるアクセスの充実を図ることにより、コンパクトでまとまりのある市街地の形成を目指す。

また、本区域の持続的な都市の形成を図るため、市街化区域内において低・未利用地を活用した土地利用の高度化や住民の生活に必要な都市機能の集積を図るとともに、住民の定住化に寄与する雇用の確保に向けて、本区域の地理的特性を踏まえ、産業用地の既存ストックを生かした産業集積を図る。

さらに、昭和 40 年代から 50 年代前半に整備された大型団地の高齢化した市街地については、地区計画制度等を活用しながら、良好な居住環境の維持・向上を図る。

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

東関東道水戸線や国道 51 号等の交通利便性を生かし、四街道インターチェンジ周辺等において、周辺道路への影響を含めて検討した上で、良好な居住環境の維持に配慮しながら、流通機能等の産業集積を図る。

③頻発化・激甚化する自然災害への対応に関する方針

本区域では、災害から住民の生命と財産を守るため、都市基盤施設や建築物の耐震化等、都市防災機能の強化を図るとともに、被害を低減するため、防災拠点となる公共施設の整備、ライフラインの整備等、防災の視点から都市基盤の強化を推進する。

また、都市型水害の発生を抑制するため、保水性や浸透性のある自然的な土地利用の保全を図るとともに、雨水抑制施設の整備を進める。

土砂災害が予想される区域においては、開発行為や建築物の立地等の抑制に努める。

④自然的環境の保全と質の高い生活環境の整備に関する方針

鉄道駅周辺への都市機能の集積や公共交通機関の利用促進を図るとともに、公共公益施設や民間施設の緑化、再生可能エネルギーの活用等により、環境負荷の低減及び温室効果ガスの削減を図り、脱炭素型都市の形成を推進する。

市街地内の生産緑地等の緑地や斜面林は、良好な居住環境や災害時の安全性の確保を図るため保全に努める。

(2) 土地利用に関する主要な都市計画の決定の方針

①主要用途の配置の方針

a 業務地

市役所を中心とする地区

四街道駅北部の市役所を中心とする地区は、官公庁施設が集積し、都市基盤施設の充足度も他の地区より高くなっており、今後も本区域の業務地として配置する。

b 商業地

ア. 四街道駅周辺地区

本区域の商業の中心的役割を果たしている地区であり、今後も都市の活性と商業活動の推進による住民サービスの向上を図るため、商業機能の充実を図る地区として配置する。

イ. めいわ地区、千代田地区及びもねの里地区

中心商業地区を補完し、地区住民等の日常購買を賄う地区の中心的な一般商業地区として配置する。

c 工業地

鷹の台地区、物井地区、たかおの杜地区

鷹の台地区については、緩衝緑地帯を設け、周辺の住宅地等の環境に十分配慮しながら、研究開発型工業地等として配置する。

物井地区、たかおの杜地区については、周辺環境に十分配慮しながら、その交通上良好な立地条件を生かした産業・業務機能等を備えた工業地として配置する。

d 流通業務地

四街道インターチェンジ、国道 51 号、たかおの杜地区

四街道インターチェンジ、国道 51 号、たかおの杜地区については、周辺環境に十分配慮しながら、その交通上良好な立地条件を生かした流通業務地として配置する。

e 住宅地

ア. 既成市街地

良好な居住環境の形成を図るため、都市施設の整備等に努め、今後も住宅地として配置する。

イ. 千代田地区、旭ヶ丘地区、みそら地区、鷹の台地区等

計画的に開発整備された地区については、今後も良好な居住環境を保全する住宅地として配置する。

ウ. 池花地区、美しが丘地区、めいわ地区、もねの里地区、たかおの杜地区等

土地区画整理事業で整備された地区については、今後も良好な居住環境を保全する住宅地として配置する。

エ. 物井新田地区、鹿渡南部地区

良好な宅地を供給するため、土地区画整理事業の進捗を図り、新規の住宅地として配置する。

②市街地における建築物の密度の構成に関する方針

a 商業・業務地

ア. 四街道駅周辺地区

中心核として育成を図る中心商業地、業務地とし、道路、広場施設等の整備状況を総合的に勘案し、他の地区と比較し高密度地区として、土地の高度利用を図る。

イ. めいわ地区、千代田地区及びもねの里地区

地区住民等の日常購買を賄う一般商業地とし、地区周辺住宅地の環境に配慮しながら、低密度地区として、土地利用を図り総合的な都市空間の形成に努める。

b 住宅地

快適でゆとりある居住環境の形成を図るため、戸建てを中心とした低層・低密度な土地利用を図る。

また、中高層住宅地においては、地区計画等の活用等により、住棟空間にゆとりのある優れた居住環境の形成を図る。

③市街地の土地利用の方針

ア. 土地の高度利用に関する方針

四街道駅周辺地区については、商業、業務、文化施設の都市機能の集約を促進するため都市基盤整備と合わせ、地区の特性に応じた高度利用を推進する。

イ. 居住環境の改善又は維持に関する方針

本区域内では、地区計画制度の積極的な活用や、開発許可制度の適切な運用等により、良好な居住環境の維持・形成を図る。

また、住居が密集した既成市街地については、生活道路の整備など公共空間の確保とともに、老朽住宅の建替え等を促進し、居住環境の改善を図る。

ウ. 市街化区域内の緑地又は都市の風致の維持に関する方針

良好な居住環境や、災害時の安全性の確保を図るため、市街地内の生産緑地等の緑地や斜面林の保全に努める。

エ. 用途転換、用途純化又は用途の複合化に関する方針

住工混在地区については、地域特性に配慮し、混在の解消、用途の純化、もしくは適正な共存を図り、良好な都市環境の確保を図る。

④市街化調整区域の土地利用の方針

ア. 優良な農地との健全な調和に関する方針

鹿島川左岸及び小名木雨水幹線に沿って水田が広がっており、また、大日及び鹿放ヶ丘地区には畑地が広がっている。これらの農地は、市街地に隣接した都市と農村を結ぶ貴重な交流空間でもあるため、今後とも既存集落の活性化及び優良農地の保全を図る。

イ. 災害防止の観点から必要な市街化の抑制に関する方針

土砂災害の恐れのある区域については、土砂災害警戒区域及び特別警戒区域の指定により、開発行為の制限等を図り、安全性を確保する。

ウ. 自然的環境形成の観点から必要な保全に関する方針

上野及び南波佐間地区は、市街地に近接した樹林地等、良好な自然的環境となっており、総合公園を中心として、今後もその保全に努める。

また、本区域の台地部周辺の斜面緑地は、防災の観点からも緑地保全に関する条例や協定を活用し、可能な限りその保全に努める。

エ. 秩序ある都市的土地利用の実現に関する方針

産業の発展のため、国道 51 号や和良比、四街道インターチェンジ及びたかおの杜周辺等は、交通利便性に優れるなど都市的土地利用のポテンシャルの高い地域であることから、産業施設の立地について、周辺環境との調和に配慮しながら計画的な誘導を図る。

千葉県全体で令和 17 年の人口フレームの一部が保留されている。

については、計画的な市街地整備の見通しが明らかになった地区について、保留

された人口フレームの範囲の中で農林漁業等との必要な調整を図りつつ市街化区域に編入する。

(3) 都市施設の整備に関する主要な都市計画の決定の方針

①交通施設の都市計画の決定の方針

a 基本方針

ア. 交通体系の整備の方針

本区域は、広域通過交通の増大や市街地開発事業等の進捗に伴う交通の増加が見込まれ、現在の交通体系では容量が不足し、交通環境の悪化をもたらすことが予想される。

このような状況を踏まえ、首都圏の骨格交通体系かつ地域間流動や業務核都市間の流動を処理する広域幹線道路網を形成する道路として、東関東道水戸線を位置付ける。また、広域幹線道路網を補完する主要幹線道路及び地域間の交通流動需要に対応する幹線道路網を形成する道路として、国道 51 号等を位置付ける。さらに、本区域内の市街地を結ぶ幹線道路網を形成し、機能強化を図る。

鉄道駅を中心とした交通結節点として駅前広場の保全を図る。

イ. 整備水準の目標

【道路】

都市計画道路については、現在、市街地面積に対し約 $1.8 \text{ km} / \text{km}^2$ (令和 2 年度末現在) が整備済みである。引き続き、交通体系の整備の方針に基づき、地域の実情に応じて効率的に整備を進める。

また、自転車通行空間の整備を図り利用者の安全性を確保する。

【鉄道、バス等】

四街道駅、物井駅の橋上駅舎自由通路の改修の際には、多様な利用者を考慮したユニバーサルデザインによる整備を促進する。

【駐車場】

駐車場については、既存施設の有効利用を図るとともに、駐車需要の高い商業地においては適正な配置に努める。

b 主要な施設の配置の方針

ア. 道路

本区域の道路網は、基本方針に基づき広域交通体系と調和のとれた交通網の拡充整備を図るため、国道 51 号の 4 車線化による機能強化や都市計画道路 3・3・1 号山梨臼井線等の整備を進める。

なお、都市計画道路の整備に関しては、歩行者・自転車空間において、バリアフリーやユニバーサルデザインに配慮し、安全性と利便性の向上を目指すものとする。また、景観に配慮した整備に努める。

四街道駅前広場については、駅南口と北口の一体的歩行者動線を確保した上で、市の玄関口として景観を維持しながら、ポテンシャルを生かしたウォークブルなまちづくりの形成や、効果的な利用の促進を図る。

イ. 鉄 道

鉄道利用者の安全性・利便性・快適性に配慮したサービスの充実を図るため、快速電車及び普通電車の増発、ダイヤの充実等を鉄道事業者に要望していく。また、誰もが利用しやすいよう、交通バリアフリー法に基づく駅舎等の整備を促進する。

ウ. 駐車場

四街道駅前地区については、自動車の違法駐車及び放置自転車による歩行環境の悪化や道路交通の障害を防ぐため、自動車駐車場及び自転車駐車場の整備を進め、利用者の利便を図るとともに交通結節点としての機能向上を目指すものとする。

ｃ 主要な施設の整備目標

おおむね 10 年以内に整備を予定する施設等は、次のとおりとする。

主要な施設	名称等
道 路・ 駅前広場	都市計画道路3・3・23号国道51号
	都市計画道路3・3・1号山梨臼井線
	都市計画道路3・4・7号南波佐間内黒田線

(注) おおむね 10 年以内に着手予定及び施行中の施設等を含むものとする。

②下水道及び河川の都市計画の決定の方針

ａ 基本方針

ア. 下水道及び河川の整備の方針

【下水道】

水質の保全、自然的環境の保全、公衆衛生の保持、浸水の防止及び生活様式の改善等の要請及び課題に対処し、健全な都市環境の確保を図るため、下水道施設の整備を積極的に行う。

公共下水道の污水施設に関しては「四街道市印旛沼流域関連公共下水道事業計画」及び「千葉県全域域污水適正処理構想」に合わせ、流域関連公共下水道として、その整備を行う。

また、都市化の動向や生活様式の改善等による雨水の流出傾向の変化に対応し、市街地等の浸水被害の軽減に向けて雨水排水施設の整備を進める。

【河 川】

生活雑排水の増量及び都市的な土地利用の進展に伴う保水、遊水機能の低下等に対処するため、河川改修を積極的に推進すると同時に樹林地や農地などの保全により流域が本来有している保水、遊水機能の確保に努める。

また、市街地開発事業等にあたっては、雨水貯留浸透施設の整備等、水循環に配慮した総合的な治水対策を講じつつ、地域特性に即した水辺環境整備を含めた河川の整備を進める。

イ. 整備水準の目標

【下水道】

目標年次の令和 17 年には、公共下水道の整備を計画している区域において管きよ整備を完了し、計画区域内全域で処理が可能となるような水準を目標とする。また、老朽化が進む管きよの状況を把握し、効果的な維持管理を行い、改築の際には耐震機能の確保に努める。

【河川】

本区域の河川の整備水準は、河川ごとに定められる計画規模に基づくものとする。

b 主要な施設の配置の方針

ア. 下水道

本区域の下水道は分流式とし、汚水については印旛沼流域関連公共下水道として整備を進める。公共下水道事業計画区域内については整備がほぼ完了しているが、引き続き未整備箇所の整備を進める。

雨水については、浸水被害の軽減に向け雨水幹線や調整池の整備を進める。

イ. 河川

本区域は、一級河川鹿島川の上流部に位置することから隣接する千葉市及び佐倉市等の関係機関と十分調整し、計画的な河川改修を促進する。また、当面は流域内の面的な開発に伴う雨水流出量の増加に対して、調整池等の設置を検討し、流出抑制対策を積極的に進める。

また、市街地開発事業等にあたっては、地区の有する従来の保水遊水機能に配慮し、雨水貯留浸透施設の設置等の流出抑制策を講じ、河川に対する流出量の軽減や流水の正常な機能の維持に努める。

c 主要な施設の整備目標

おおむね 10 年以内に整備を予定する施設等は、次のとおりとする。

都市施設	名称等
下水道	汚水（印旛沼流域関連公共下水道）
	四街道区域の管きよの建設
	雨水 四街道区域の管きよの建設

（注）おおむね 10 年以内に着手予定及び施行中の施設等を含むものとする。

③その他の都市施設の都市計画の決定の方針

a 基本方針

健康で文化的な都市活動と都市機能の向上、良好な生活環境の確保を図るため、人口の動向や市街化の状況に対応し、また長期的な展望に立ち、必要となるその他の施設について整備を図る。

b 主要な施設の配置の方針

ア. ごみ処理施設

ごみ処理については、製造、流通、消費、排出の各段階において、リデュース（発生抑制）、リユース（再使用）、リサイクル（再生利用）、リフューズ（発生回避）の 4R（フォーアール）を積極的に推進し、循環型社会の形成を目指す。また、これらの施策に併せた環境負荷の小さい中間処理施設の整備を推進する。

新たなごみ処理施設の整備については、広域化を含め、あらゆる可能性について検討する。

c 主要な施設の整備目標

おおむね 10 年以内に整備を予定する施設等は、次のとおりとする。

都市施設	名称等
ごみ処理施設	四街道市ごみ処理施設

（注）おおむね 10 年以内に着手予定及び施行中の施設等を含むものとする。

（4）市街地開発事業に関する主要な都市計画の決定の方針

①主要な市街地開発事業の決定の方針

ア. 鹿渡南部地区

土地区画整理事業により基盤整備を行い、戸建住宅を中心に共同住宅を含めた良好な住宅地の形成を図る。

イ. 物井新田地区

土地区画整理事業により基盤整備を行い、戸建住宅を中心に良好な住宅地の形成を図る。

②市街地整備の目標

おおむね 10 年以内に実施する予定の事業は、次のとおりとする。

事業名等	地区名称
土地区画整理事業	・ 鹿渡南部地区 ・ 物井新田地区

（注）おおむね 10 年以内に着手予定及び施行中の事業を含むものとする。

(5) 自然的環境の整備又は保全に関する都市計画の決定の方針

①基本方針

本区域は、下総台地の南端に位置し、中央部に入り込む帯状の谷津田を境に、北部は関東ローム層の洪積台地で起伏の少ない平坦な台地からなり、南部は起伏の多いみどり豊かな林野部となっている。また、本区域には戦後開拓者が防風林として植林した松林が残り、さらに農地も多く存在し、区域全体としてみどり豊かな田園都市景観を創出している。

しかし、これらの豊かなみどりも、都市化により次第に侵食されている。

このような状況を踏まえ、みどりを「守る」、「創る」、「育む」の三つを掲げ、「みどりの豊かさを誇れる自然的環境と都市機能が共生するまち」の実現を目指し、環境保全、レクリエーション、防災、景観構成の四つの観点から系統的な緑地の配置計画を行うことを基本方針とする。

- ・都市公園等の施設として整備すべき緑地の目標水準

国の基準である「概ね 20 年後に住民一人当たりの都市公園等面積を 20m²以上」確保する。

②主要な緑地の配置の方針

a 環境保全系統

ア. 市街化区域に隣接した斜面緑地、樹林地等は、貴重な田園都市景観として保全に努める。

イ. 本区域を二分する大規模な谷津田緑地は、都市の骨格形成をなす緑地として保全に努める。

ウ. 市街化区域内に存する斜面緑地、平地林等は、生活環境への負担の軽減の観点から保全に努める。

エ. 計画的に整備が進められている工業団地では、騒音等の都市公害から居住環境を保護する役割を果たす緑地として緩衝緑地帯の配置に努める。

オ. 植物の自生地、野生動物の生息地等を形成する樹林地、水辺地、農地等の保全に努める。

また、緑化された道路、河川、水辺地等によりみどりのネットワークの形成に努める。

カ. 歴史的風土を継承する社寺等と一体となった樹林地、防風林等の保全に努める。

b レクリエーション系統

ア. 週末及び日常的レクリエーション需要に対応するため、近隣公園や街区公園等の住区基幹公園の維持・管理に努める。

また、既存の公園においては、公園施設の改修及び更新に努める。

イ. 谷津田や社寺等と一体となった樹林地、市民の森等は、自然が豊かで、季節を感じる場、住民がふれあうレクリエーションの場として保全に努める。
また、身近に自然とふれあう場として市民農園等の維持に努める。

ウ. 広域的なレクリエーションの場として、自然的環境を保全しつつ、利便性等に配慮した総合公園の維持・管理に努める。

c 防災系統

ア. 水害の防止を図るため、住宅団地内における調整池の配置に努める。
また、住宅団地周辺の斜面緑地は、土砂崩壊や流出の防止等の自然災害に対処するための緑地として保全に努める。

イ. 本区域を南北に二分する大規模な谷津田並びに東関東道水戸線沿道に沿って存在する緑地及び市街化区域内に存在する帯状緑地は、延焼防止の機能を有する緑地として保全に努める。

ウ. 都市公園等は、避難地及び避難路の機能を有する緑地として維持・管理に努める。
また、避難地及び避難路は、安全性を高めるため、耐火性、防火性に優れた樹種による緑化の促進に努める。

d 景観構成系統

ア. 郷土景観である谷津田や、社寺境内と一体となった樹林地等の保全に努める。

イ. 大土手山等からの眺望景観や、シンボルである松並木通り等の保全に努める。

ウ. 市役所や四街道駅の周辺は、本区域の「顔」、「玄関口」として良好な都市景観の形成に努める。

エ. 計画的に開発整備が行われた住宅地は、緑地協定や地区計画制度を活用し、都市景観の形成に努める。
また、商業・業務地、工業地は、緑化を促進し、良好な都市景観の形成に努める。

オ. 鹿島川の河川沿い等の水辺地は、本区域の貴重な水辺景観として良好な景観の形成に努める。

③実現のための具体の都市計画制度の方針

a 公園緑地等の施設緑地

ア. 街区公園は、街区内に居住する者が容易に利用することができるように維持・管理に努める。

イ. 近隣公園は、近隣に居住する者が容易に利用することができるように維持・管理に努める。

ウ. 地区公園は、徒歩圏域内に居住する者が容易に利用することができるように維持・管理に努める。

エ. 総合公園は、四街道総合公園の維持・管理に努める。

オ. 都市緑地は、都市の自然的環境の保全・改善及び都市景観の向上に供する樹林地を主体に維持・管理に努める。

b 地域制緑地

ア. 生産緑地地区は、市街化区域内に残された貴重な緑地として、また、防災上有効な空地として維持するため保全を図る。

イ. その他、法令及び条例等により緑地保全措置を講ずべき区域の指定を検討する。

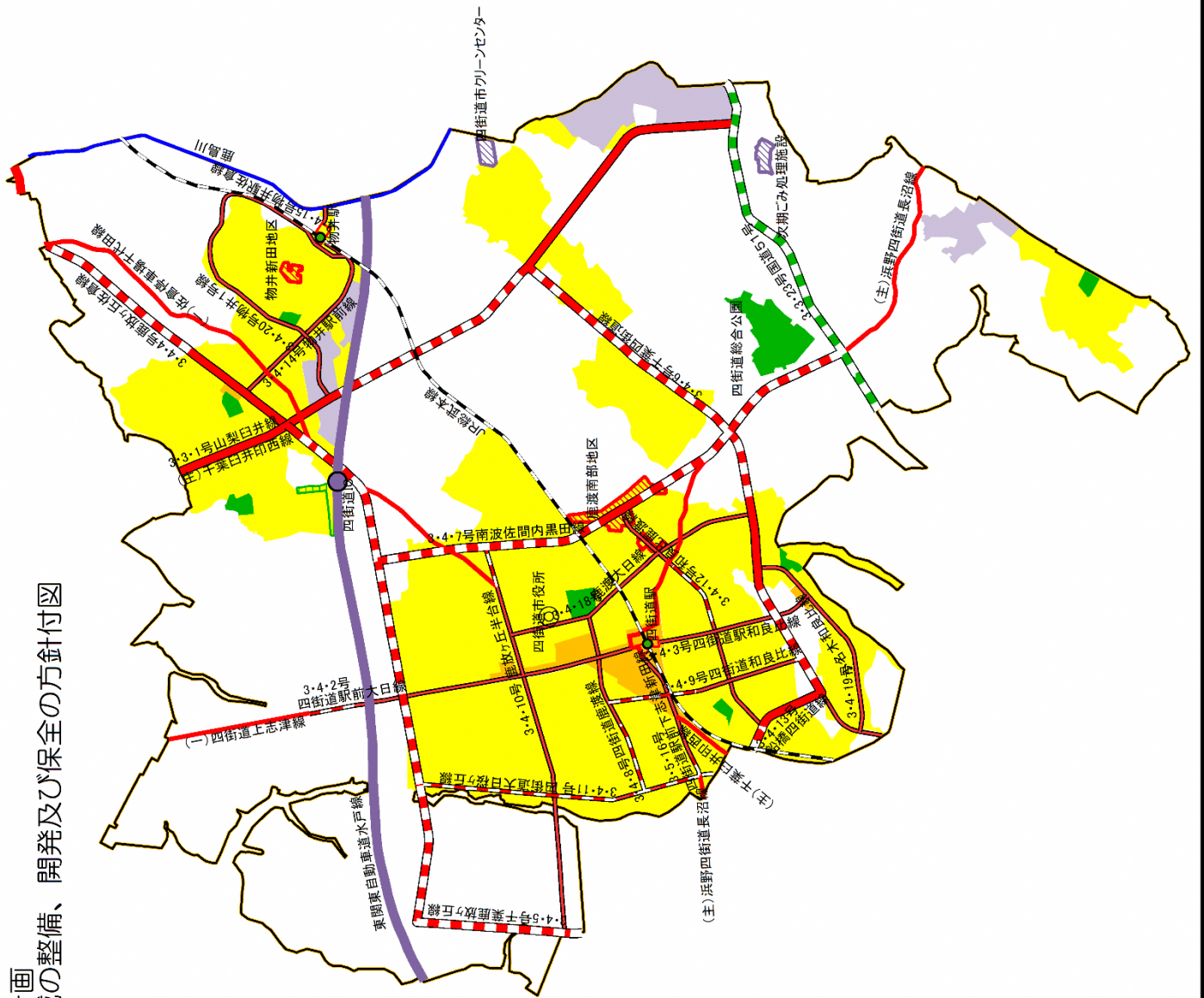


四街道都市計画
都市計画区域の整備、開発及び保全の方針付図

- 住宅地
- 商業・業務地
- 工業地
- 公園
- 緑地
- 土地区画整理事業
- 河川・湖沼
- 自動車専用道路・インターチェンジ
- 広域幹線道路
- 主要幹線道路
- 都市幹線道路
- 鉄道・駅
- 駅前広場
- 市役所
- 都市計画区域界
- 行政区区域界
- その他の都市施設

- (道路共通)
- 整備済・暫定供用中
 - 整備中・整備予定
 - 都計道

四街道都市計画区域



四街道都市計画区域区分の変更（千葉県決定）

都市計画区域区分を次のように変更する。

1. 区域区分

「変更なし」（総括図表示のとおり）

2. 人口フレーム

区分	年次	
	令和2年	令和17年
都市計画区域内人口	93.6千人	95.0千人
市街化区域内人口	84.3千人	84.0千人
配分する人口		84.0千人
保留する人口	—	—
(特定保留)	—	—
(一般保留)	—	—

※一般保留人口については、千葉広域都市計画圏における保留人口が想定されている

区域区分の変更理由書

変更理由

令和3年度の都市計画基礎調査の結果等に基づき、将来人口の見通しや土地利用、都市施設の整備など社会経済状況の変化を踏まえ、目標年次、人口フレームの変更を行うものである。

都計第 号
令和8年 月 日

千葉県知事 熊谷 俊人 様

四街道市長 鈴木 陽介

印旛広域都市圏都市計画区域の整備、開発及び保全の方針の変更について
(回答)

令和8年 月 日付け都計第 号で照会のありましたこのことについて、下記のとおり意見申し上げます。

記

1. 印旛広域都市圏都市計画区域の整備、開発及び保全についての意見

・【四街道都市計画区域】(85ページ)

1. 都市計画の目標

(1) 本区域の基本理念

に記載のある(17行目)

「また、土地利用の考え方は次のとおりとする。」

については、

「また、都市づくりの目標は次のとおり定める」

の表現が適当である。

以上

(案)

別紙 2

都計第 号
令和8年 月 日

千葉県知事 熊谷 俊人 様

四街道市長 鈴木 陽介

四街道都市計画区域区分の変更について (回答)

令和8年 月 日付け都計第 号で照会のありましたこのことについて、意見はありません

以上

印旛広域都市圏

都市計画区域の整備、開発及び保全の方針

印西都市計画区域の整備、開発及び保全の方針
成田都市計画区域の整備、開発及び保全の方針
佐倉都市計画区域の整備、開発及び保全の方針
四街道都市計画区域の整備、開発及び保全の方針
下総大栄都市計画区域の整備、開発及び保全の方針
八街都市計画区域の整備、開発及び保全の方針

令和 年 月 日

千葉県

印旛広域都市圏
都市計画区域の整備、開発及び保全の方針の変更

印旛広域都市圏都市計画区域の整備、開発及び保全の方針を次のとおり変更する。

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

広域都市計画マスタープラン（印旛広域都市圏）

目次

§ 1	広域都市圏の都市づくりの目標	
1	本県の都市づくりの基本理念	1
(1)	基本理念	1
(2)	広域都市圏の必要性	2
(3)	広域都市圏の設定	2
(4)	広域都市計画マスタープランの構成	3
(5)	空港周辺地域の基本理念	4
2	本広域都市圏の都市計画の目標	7
(1)	本マスタープランの対象範囲	7
(2)	目標年次	7
(3)	現状と課題	7
(4)	都市計画の目標	10
3	区域区分の決定の有無及び区域区分を定める際の方針	13
(1)	区域区分の決定の有無	13
(2)	区域区分の方針	15
4	本広域都市圏の主要な都市計画の決定の方針	17
(1)	都市づくりの基本方針	17
(2)	土地利用に関する主要な都市計画の決定の方針	19
(3)	都市施設の整備に関する主要な都市計画の決定の方針	20
(4)	市街地開発事業に関する主要な都市計画の決定の方針	22
(5)	自然的環境の整備又は保全に関する都市計画の決定の方針	22
§ 2	各都市計画区域の都市づくりの目標	
	【印西都市計画区域】	26
1	都市計画の目標	26
(1)	本区域の基本理念	26
(2)	地域毎の市街地像	29
2	主要な都市計画の決定の方針	31
(1)	都市づくりの基本方針	31
(2)	土地利用に関する主要な都市計画の決定の方針	32
(3)	都市施設の整備に関する主要な都市計画の決定の方針	36
(4)	市街地開発事業に関する主要な都市計画の決定の方針	41
(5)	自然的環境の整備又は保全に関する都市計画の決定の方針	41
	【成田都市計画区域】	46
1	都市計画の目標	46

(1) 本区域の基本理念	4 6
(2) 地域毎の市街地像	4 9
2 主要な都市計画の決定の方針	5 0
(1) 都市づくりの基本方針	5 0
(2) 土地利用に関する主要な都市計画の決定の方針	5 2
(3) 都市施設の整備に関する主要な都市計画の決定の方針	5 5
(4) 市街地開発事業に関する主要な都市計画の決定の方針	6 1
(5) 自然的環境の整備又は保全に関する都市計画の決定の方針	6 2
【佐倉都市計画区域】	6 7
1 都市計画の目標	6 7
(1) 本区域の基本理念	6 7
(2) 地域毎の市街地像	6 9
2 主要な都市計画の決定の方針	7 1
(1) 都市づくりの基本方針	7 1
(2) 土地利用に関する主要な都市計画の決定の方針	7 2
(3) 都市施設の整備に関する主要な都市計画の決定の方針	7 4
(4) 市街地開発事業に関する主要な都市計画の決定の方針	7 8
(5) 自然的環境の整備又は保全に関する都市計画の決定の方針	7 9
【四街道都市計画区域】	8 5
1 都市計画の目標	8 5
(1) 本区域の基本理念	8 5
(2) 地域毎の市街地像	8 5
2 主要な都市計画の決定の方針	8 6
(1) 都市づくりの基本方針	8 6
(2) 土地利用に関する主要な都市計画の決定の方針	8 7
(3) 都市施設の整備に関する主要な都市計画の決定の方針	9 0
(4) 市街地開発事業に関する主要な都市計画の決定の方針	9 3
(5) 自然的環境の整備又は保全に関する都市計画の決定の方針	9 4
【下総大栄都市計画区域】	9 8
1 都市計画の目標	9 8
(1) 本区域の基本理念	9 8
(2) 地域毎の市街地像	9 9
2 主要な都市計画の決定の方針	9 9
(1) 都市づくりの基本方針	9 9
(2) 土地利用に関する主要な都市計画の決定の方針	1 0 0
(3) 都市施設の整備に関する主要な都市計画の決定の方針	1 0 3
(4) 自然的環境の整備又は保全に関する都市計画の決定の方針	1 0 6

【八街都市計画区域】	110
1 都市計画の目標	110
(1) 本区域の基本理念	110
(2) 地域毎の市街地像	111
2 主要な都市計画の決定の方針	111
(1) 都市づくりの基本方針	111
(2) 土地利用に関する主要な都市計画の決定の方針	112
(3) 都市施設の整備に関する主要な都市計画の決定の方針	114
(4) 市街地開発事業に関する主要な都市計画の決定の方針	117
(5) 自然的環境の整備又は保全に関する都市計画の決定の方針	117

§ 1 広域都市圏の都市づくりの目標

1 本県の都市づくりの基本理念

(1) 基本理念

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

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

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

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

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

①広域的な視点に立ったマスタープランの策定

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

②人口減少に対応したコンパクトで効率的な都市構造への転換

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

③社会インフラ等を活用した多様な産業の受け皿の創出による地域振興

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

④頻発化・激甚化する自然災害への対応

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

⑤自然的環境の保全と質の高い生活環境の整備

森林・農地・公園等は、良好な自然的環境や景観の形成のみならず、防災・減

災、カーボンニュートラルの実現、ウォークアブルな生活環境の形成など多面的な機能を有することから、その整備・保全と活用を図る。

(2) 広域都市圏の必要性

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

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

(3) 広域都市圏の設定

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

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

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

表 広域都市圏に含まれる市町村

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

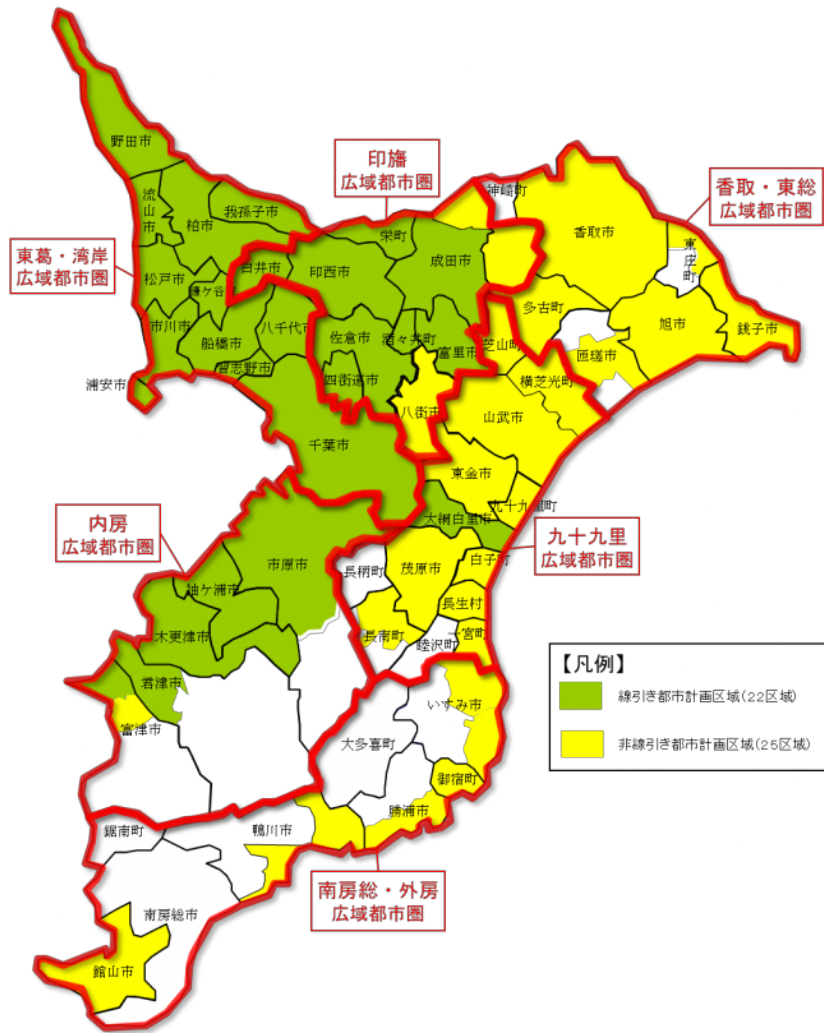


図 千葉県広域都市圏図

(4) 広域都市計画マスタープランの構成

広域都市計画マスタープランは、広域都市圏ごとに、都市計画区域外を含む県全域について定める。

このうち、指定都市を除く都市計画区域においては、都市計画法第6条の2に規定する都市計画区域の整備、開発及び保全の方針（都市計画区域マスタープラン）として定め、広域都市計画マスタープランは、指定都市の都市計画区域マスタープランや都市計画区域外のまちづくりと連携するものとする。

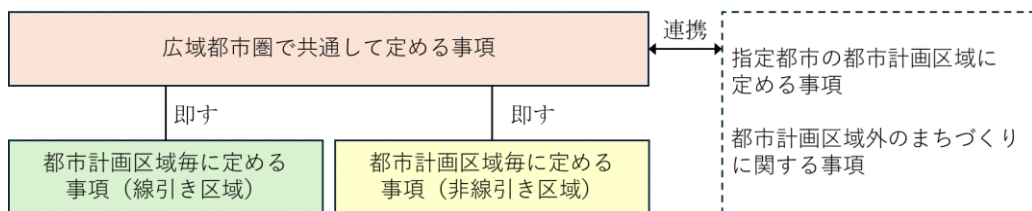


図 広域都市計画マスタープラン構成図

(5) 空港周辺地域の基本理念

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

このため、成田空港の拡張事業等に伴う波及効果の最大化を目指すものとする。

●世界をリードする空港都市圏の形成

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

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

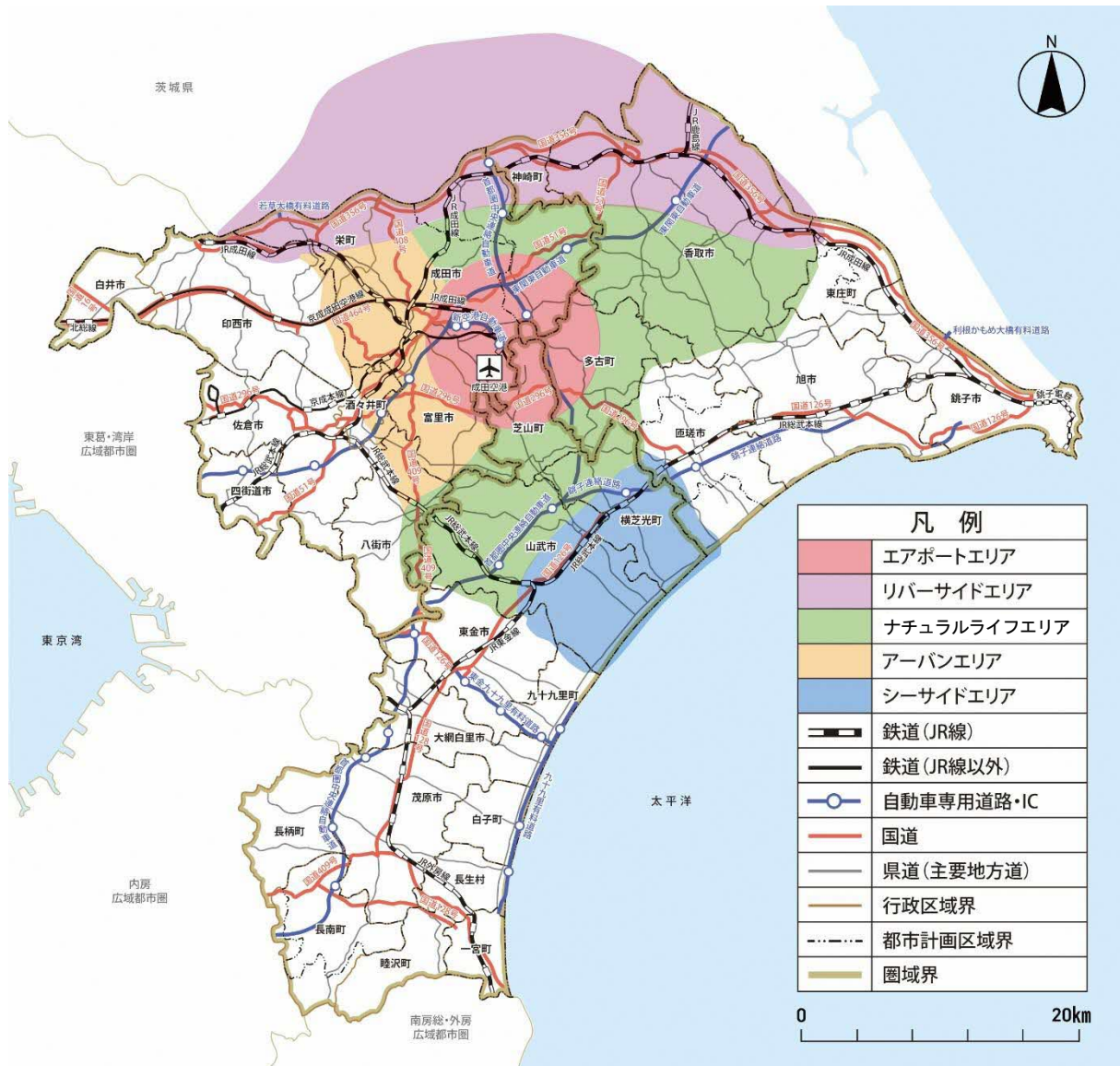


図 エアポートシティ構想におけるゾーニング

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

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

2 本広域都市圏の都市計画の目標

(1) 本マスタープランの対象範囲

本マスタープランの対象範囲は、6つの広域都市圏のうち、印旛広域都市圏に含まれる次の都市計画区域とする。

印西、成田、佐倉、四街道、下総大栄及び八街都市計画区域

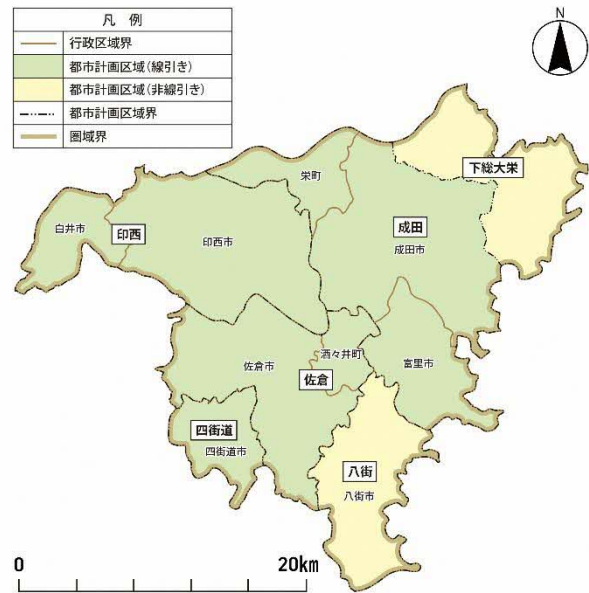


図 マスタープランの対象範囲

(2) 目標年次

本マスタープランの目標年次は、令和17年(2035年)とする。

(3) 現状と課題

《圏域全体》

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

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

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

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

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

また、歴史的経緯などにより、地域特性を生かした個性ある地域づくりが進められ、歴史的観光資源が多数存在することから、このような地域資源を生かし、

地域の活性化につなげていくことも重要である。

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

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

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

緑地の保全及び緑化は、公共空間はもとより、商業施設、工場敷地など、都市空間全体において推進することが重要であり、緑のネットワークを形成することで、さらに一層その効果を高めることが期待できる。

《居住》

本圏域は、県人口の11%に当たる約72万人が居住する地域となっている。

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

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

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

市街地について見ると、鉄道や幹線道路の整備を背景として東京への通勤圏が拡大し、鉄道沿線を中心に住宅地の開発が進んできた地域であり、千葉ニュータウンや成田ニュータウンといった計画的で大規模な市街地をはじめ、もねの里、ユーカリが丘、日吉台、安食台などの住宅地の整備が行われてきた。

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

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

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

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

《産業》

本圏域では、成田空港周辺地域において、空港の拡張事業や広域的な幹線道路ネットワークの充実・強化が進み、様々な産業の受け皿となるポテンシャルが高

まっている。

本圏域には、佐倉工業団地、白井工業団地など、県内有数の内陸工業団地が整備されているほか、千葉ニュータウンでは、北千葉道路沿線を中心に、国内外の世界的企業のデータセンターやマルチテナント型の物流施設群などの立地が進んでいる。

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

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

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

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

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

《災害》

本圏域は、起伏に富む下総台地や利根川沿いの低地に市街地が形成されており、令和元年房総半島台風等の一連の災害や令和5年台風13号の接近に伴う大雨では、浸水や土砂災害など大きな被害が発生し、東日本大震災では、液状化などの被害も発生している。

災害への対応として、救急救命活動や復旧支援活動を支えるため、災害に強い道路ネットワークの整備が必要である。

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

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

《自然的環境》

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

手賀沼・印旛沼周辺は、県立印旛手賀自然公園に指定され、自然的環境が保全されている。また、住民に身近な自然的環境として、北総花の丘公園、印旛沼公園、

四街道総合公園などの都市公園が整備されている。

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

(4) 都市計画の目標

《圏域全体》

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

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

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

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

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

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

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

《居住》

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

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

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

あわせて、自動運転などの新たな交通モードの導入などにも的確に対応し、都

市の魅力向上を図る。

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

優良な住宅地である既存のニュータウンについては、持続性の確保の検討を図る。

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

《産業》

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

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

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

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

《災害》

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

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

都市の緑地については、雨水の貯留・浸透による浸水被害の軽減、急傾斜地等における土砂災害防止など、多面的な機能を有するグリーンインフラとして保全・創出を図る。

利根川流域などにおいては、流域治水プロジェクトの主旨に基づき、公共下水道の整備や適正な土地利用の規制・誘導などを進める。

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

《自然的環境》

手賀沼・印旛沼や利根川周辺の豊かな水辺空間や都市緑地等については、ゆとりや潤いを与える資源として、保全・活用を図るとともに、

環境負荷を抑えたカーボンニュートラルな都市づくりを推進する。

グリーンインフラの取組を進めるため、引き続き緑地の保全、都市公園の整備等を推進する。

3 区域区分の決定の有無及び区域区分を定める際の方針

(1) 区域区分の決定の有無

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

印西、成田、佐倉及び四街道都市計画区域

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

下総大栄及び八街都市計画区域

また、区域区分を定めるとした根拠は、以下のとおりである。

首都圏整備法に基づく近郊整備地帯に位置する本広域都市圏に含まれる各区域は、区域区分を定めることが法的に義務付けられており、昭和44年に現行の都市計画法が施行されたことに伴い、無秩序な市街化を防止し、計画的な市街地の整備と農業や自然的環境との調和と保全を図るため、区域区分を定めてきた。この結果、その後の計画的な市街地整備の進展や良好な都市環境形成に大きな効果をもたらしてきた。

今後も区域区分を継続する都市計画区域ごとの根拠は以下のとおり。

都市計画区域	区域区分の決定の有無	根拠
印西	有	<p>現在、人口、世帯数の増加傾向は続いており、北千葉道路の建設等の広域的な交通体系の整備の進展等により、今後も人口増加が見込まれる。また、少子高齢化、ライフスタイルの多様化に対応した市街地の質的充実と住宅・宅地の供給等の必要性も生じている。</p> <p>このような観点から、無秩序な市街化を抑制しつつ、本区域に残された貴重な緑地等自然環境の整備又は保全に配慮するため、今後とも区域区分を継続する。</p>
成田	有	<p>成田市（旧成田市の区域）においては、昭和44年に現行の都市計画法が施行されたことに伴い、無秩序な市街化を防止し、計画的な市街地の整備と農業や自然的環境との調和と保全を図るため、区域区分を定めてきた。</p> <p>その後、昭和52年に栄町、昭和54年に富里市が本都市計画区域編入と同時に、区域区分を定めた。この結果、その後の計画的な市街地整備の進展や良好な都市環境形成に大きな効果をもたらしてきた。</p> <p>平成2年以降、人口増加率はやや落ち着いてきてはいるものの、世帯数の増加傾向は続いている。</p> <p>また、今後は、成田空港の拡張事業に伴う新たな住宅地の需要や企業進出に対応する整備が求められている。さらに、圏央道や北千葉道路などの広域的な交通体系の整備進展や、ライフスタイルの多様化に対応した市街地の質的充実も求められている。</p> <p>一方で、本区域内には、豊かな水や緑に恵まれた自然的環境や優良農地が存在していることから、これらの整備又は保</p>

		<p>全も必要とされる。</p> <p>このような観点から、無秩序な市街化を防止しつつ、水と緑の環境や田園的環境の保全を図るため、今後とも区域区分を継続する。</p>
佐倉	有	<p>本区域は、東京に近接し早くから鉄道網が整備されるなどの立地条件にあったことから、高度経済成長等の影響を受け、昭和40年代以降急激な人口増加の傾向にあった。</p> <p>現在、人口は減少傾向に転じているが、世帯数の増加傾向は続いており、今後は鉄道駅を中心にまとまった都市構造の維持・強化を進める必要がある。更には、都市に残された貴重な自然的環境と田園環境の整備又は保全に配慮する必要がある。</p> <p>このような観点から、無秩序な市街化の防止と自然・田園環境の保全を図るため、今後とも区域区分を継続する。</p>
四街道	有	<p>本区域は、昭和40年代からの都市化の波により、住宅団地の造成が始まり、首都圏のベッドタウンとして人口の増加に伴い、市街地の拡大をもたらした。</p> <p>近年は、人口増加率は小さくなりつつあるが、世帯数の増加傾向は続いていることから、谷津田や台地の斜面林等、都市に残された貴重な緑地等自然的環境の整備又は保全に配慮しつつ、無秩序な市街化を防ぐ必要があるため、今後とも区域区分を継続する。</p>
下総大栄	無	<p>本区域は首都圏整備法による近郊整備地帯外に位置し、近年、人口は減少傾向に転じており、今後もその減少傾向が継続するものと予測され、本区域における急激かつ無秩序な市街化の進行は見込まれないと判断されるが、今後、成田空港の拡張事業による人口増加が期待されている。</p> <p>なお、成田空港の拡張事業や圏央道の整備進展に伴い、土地利用の活性化が予想されることから、地区計画の活用や特定用途制限地域の指定等により、優れた自然的環境や良好な居住環境を保全しつつ、合理的な土地利用を適正に誘導する。</p> <p>以上のことから、本区域においては区域区分を定めないものとする。</p>
八街	無	<p>本区域は、首都圏整備法に基づく近郊整備地帯外に位置し、人口は近年減少傾向にあり、今後もその傾向は継続するものと予測され、本区域における急激かつ無秩序な市街化の進行は見込まれないと判断される。</p> <p>以上のことから、本区域においては区域区分を定めないものとする。</p>

(2) 区域区分の方針

① おおむねの人口

線引き都市計画区域の将来におけるおおむねの人口を次のとおり想定する。

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

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

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

<統計データ出典>

国勢調査（令和2年）、都市計画年報（令和2年）

② 産業の規模

線引き都市計画区域の将来における産業の規模を次の通り想定する。

《生産規模》

都市計画 区域	区分	令和2年	令和17年
印西	工業出荷額	約 1,857 億円	おおむね 2,261 億円
	卸小売販売額	約 2,703 億円	おおむね 4,196 億円
成田	工業出荷額	約 3,837 億円	おおむね 5,499 億円
	卸小売販売額	約 4,457 億円	おおむね 5,631 億円
佐倉	工業出荷額	約 3,660 億円	おおむね 4,360 億円
	卸小売販売額	約 2,145 億円	おおむね 3,012 億円
四街道	工業出荷額	約 518 億円	おおむね 1,529 億円
	卸小売販売額	約 1,374 億円	おおむね 1,405 億円

工業出荷額は、製造業及び物流業の生産規模の合計を示す。

なお、令和17年においては、上表と合わせ千葉広域都市計画圏（指定都市の千葉都市計画区域を除く）で産業の規模が想定されている。

《就業構造》

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

＜統計データ出典＞

国勢調査（令和 2 年）、経済産業省による工業統計、商業統計（令和 2 年）

③市街化区域のおおむねの規模及び現在市街化している区域との関係

線引き都市計画区域における人口、産業の見通しに基づき、かつ市街化の現況及び動向を勘案し、令和 17 年時点で市街化している区域及び当該区域に隣接し、おおむね 10 年以内に優先的かつ計画的に市街化を図るべき区域を市街化区域とすることとし、市街化区域のおおむねの規模を次の通り想定する。

《市街化区域面積》

都市計画区域	令和 17 年
印西	印西市 おおむね 1,907ha
	白井市 おおむね 845ha
	合 計 おおむね 2,752ha
成田	成田市 おおむね 2,058ha
	栄 町 おおむね 343ha
	富里市 おおむね 479ha
	合 計 おおむね 2,880ha
佐倉	佐倉市 おおむね 2,425ha
	酒々井町 おおむね 367ha
	合 計 おおむね 2,792ha
四街道	おおむね 1,245ha

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

4 本広域都市圏の主要な都市計画の決定の方針

(1) 都市づくりの基本方針

①人口減少に対応したコンパクトで効率的な都市構造への転換に関する方針

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

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

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

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

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

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

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

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

③頻発化・激甚化する自然災害への対応に関する方針

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

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

地震や風水害に備えて、平常時・災害時を問わない安定した人・モノの流れを確保し、緊急対策活動や物資輸送を円滑に実施できるよう、北千葉道路の整備の

促進、圏央道や国道 51 号の 4 車線化の促進など災害に強い道路ネットワークの整備を推進する。

あわせて、延焼遮断帯や緊急車両の進入路・避難路として機能する街路の整備や延焼拡大防止や災害時の避難地等として機能する緑地の確保、都市公園の整備を推進する。

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

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

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

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

④自然的環境の保全と質の高い生活環境の整備に関する方針

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

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

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

⑤世界をリードする空港都市圏の形成に関する方針

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

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

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

(2) 土地利用に関する主要な都市計画の決定の方針

①主要用途の配置の方針

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

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

②市街地の土地利用の方針

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

の維持・形成に取り組むとともに、地域特性に応じた都市公園の拡充や都市における緑の保全・創出を図る。

- ・都市の緑地は、雨水の貯留・浸透による浸水被害の軽減、急傾斜地等における土砂災害防止など、多面的な機能を有することから、グリーンインフラとして保全・活用を図る。

③市街化調整区域の土地利用の方針

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

④非線引き都市計画区域の用途地域の指定のない区域の土地利用の方針

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

(3) 都市施設の整備に関する主要な都市計画の決定の方針

①交通施設の都市計画の決定の方針

ア. 交通体系の整備の方針

本圏域の道路網や交通網の状況、また将来の交通需要等を踏まえ、交通体系の整備の基本方針を次のように定める。

- ・成田空港の拡張事業の効果を県内全域に波及させる北千葉道路の整備や圏央道、国道 51 号の 4 車線化の実現など、広域的な幹線道路ネットワークの形成を促進する。
- ・平常時・災害時を問わない安定した人・モノの流れを確保するための災害に強い道路ネットワークの構築を目指す。
- ・広域通過交通と地域内交通との分離を図り、居住地域への通過車両の削減、歩行者の安全確保の努め、効率の良い道路ネットワークの実現を目指す。
- ・環境負荷の問題を考慮しつつ、公共輸送機関の活用を図り、各種交通機関の適正な機能分担の下に総合的な体系化を図り、これに合わせた交通施設の整備に

努める。

- ・交通結節点の周辺においては、地域のニーズに応じ市町と連携してシェアサイクルのサイクルポートの設置を促進し、公共交通との連携による利便性の向上等を図り、自転車の利用促進と都市内交通の円滑化、渋滞解消による環境負荷の低減を図る。
- ・市街地において歩行者や自転車が安全で快適に通行できる空間の創出のため、歩道のバリアフリー化や自転車通行空間の整備を推進し、ウォークアブルな都市空間整備に努める。
- ・自動運転等の技術などの新たなニーズにも的確に対応し、より利便性・持続可能性の高い公共交通の再構築を図る。
- ・道路等の都市交通施設について、コンパクトで効率的な都市構造の構築に即した適正な配置のもと計画的な整備を推進するとともに、適切な維持管理と長寿命化等による持続可能なメンテナンスサイクルの構築を図る。
- ・長期未着手の都市計画道路は、社会情勢等の変化を踏まえて必要性や既存道路による機能代替の可能性等を検証し、見直しを行う。

イ. 整備水準の目標

- ・交通体系の整備の方針に基づき、公共交通機関の充実、道路体系の整備に努める。
- ・都市計画道路については、引き続き、交通体系の整備の方針に基づき、地域の实情に応じて効率的に整備を進める。

②下水道及び河川の都市計画の決定の方針

ア. 下水道及び河川の整備の方針

- ・本圏域では、流域別下水道整備総合計画等の各種計画に基づいて、今後の市街化の進展や土地利用動向等に対応し、公共用水域の水質保全、生活環境の改善を図り、健全で安全な都市環境の確保に努める。市街地においては、浸水対策の推進や地域の特性に応じた効率的・効果的な公共下水道等の整備を進めていくとともに、老朽化した施設の急増や大規模地震への備えなどの様々な課題に対応すべく、計画的な維持管理や整備を進めていく。
- ・河川改修や調節池整備を推進するとともに、流域における雨水貯留浸透施設の設置など、流域治水としての取組を進めていく。
- ・新市街地の整備にあたっては、地区の有する従来の保水遊水機能に配慮し、雨水貯留浸透施設の設置等の流出抑制策を講じ、河川に対する流出量の軽減や流水の正常な機能の維持に努める。

イ. 整備水準の目標

- ・汚水処理施設については「千葉県全県域汚水適正処理構想」に基づき施設の整備を進める。
- ・本圏域の河川の整備水準は、河川ごとに定められる計画規模に基づくものとする。

③その他の都市施設の都市計画の決定の方針

円滑な都市活動を確保するため、既存施設の長寿命化を図りつつ、新たな都市

施設の整備にあたっては、循環型社会の形成や持続可能性の観点を念頭に、広域的な連携も検討し、整備を進める。

(4) 市街地開発事業に関する主要な都市計画の決定の方針

- ・鉄道駅周辺やバスターミナル周辺、成田空港周辺地域などにおいては、市街地再開発事業や土地区画整理事業等により、良好な住宅地整備や商業・業務、産業、観光等の地域振興に寄与する土地利用の誘導など、都市構造の集約化・合理化を図る。
- ・インターチェンジ周辺や幹線道路沿線などにおいては、農林漁業との健全な調和を図りつつ、土地区画整理事業等により、商業・業務、産業、観光等の地域振興に寄与する土地利用の誘導を図るなど、計画的な市街地整備を検討する。

(5) 自然的環境の整備又は保全に関する都市計画の決定の方針

①基本方針

本圏域は、東京への通勤圏でありながら、利根川、手賀沼、印旛沼などの豊かな水辺空間が残された地域となっており、手賀沼・印旛沼周辺は、県立印旛手賀自然公園に指定されている。また、住民に身近な自然的環境として、北総花の丘公園、印旛沼公園などの都市公園が整備されている。

こうした利根川、手賀沼、印旛沼などの豊かな水辺空間や都市緑地等は、ゆとりや潤いを与える資源として保全・活用し、都市公園の整備等を推進することで、自然的環境を生かした緑と水辺のネットワークを形成することを基本方針とする。

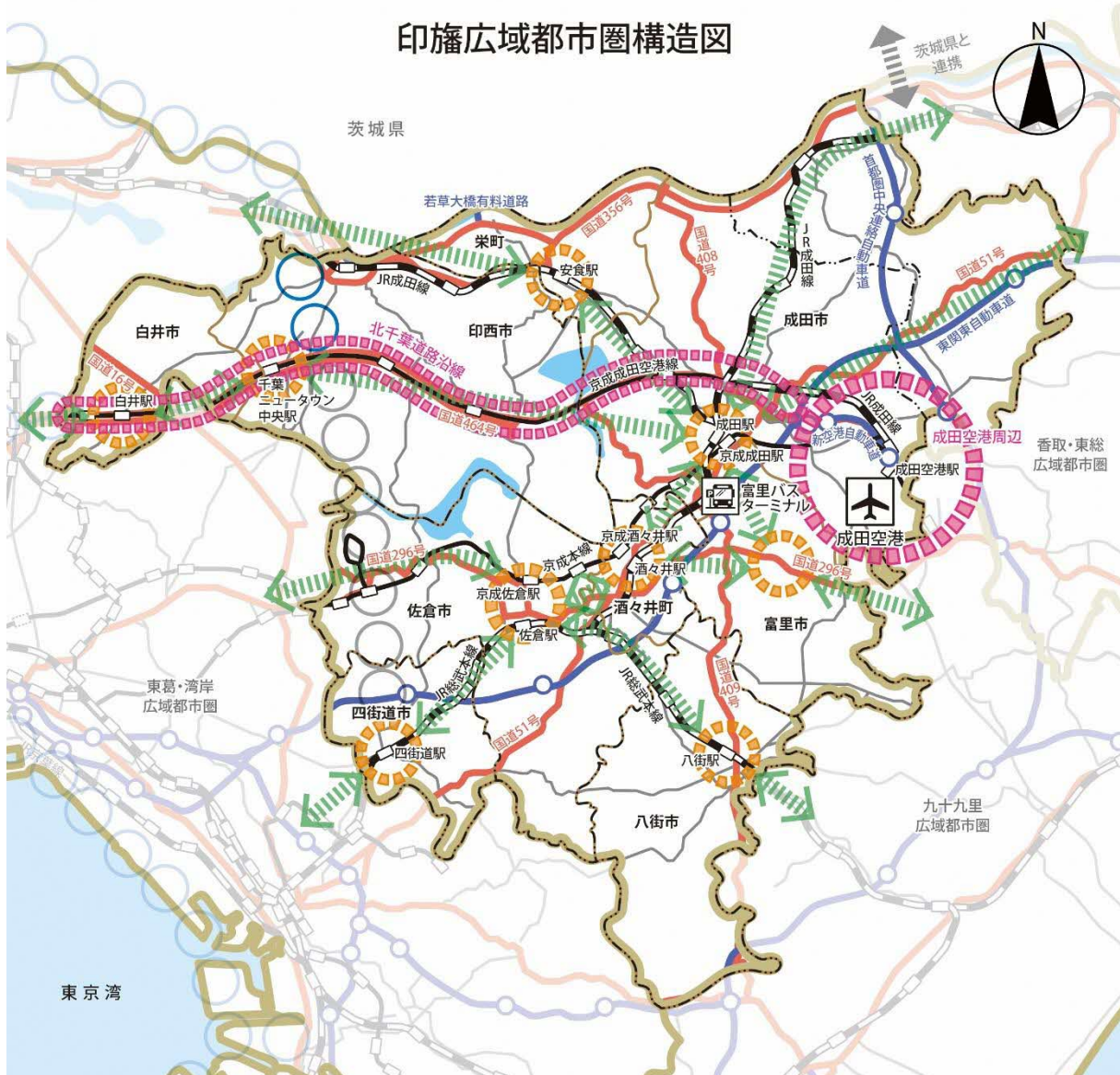
②主要な緑地の配置の方針

- ・樹林地や手賀沼、印旛沼の水辺空間等は、多様な動植物の生息・生育環境やカーボンニュートラルに寄与する貴重な緑地・水辺として保全・活用する。
- ・公園・緑地は、雨水の貯留浸透機能、延焼防止機能、急斜面の崩壊防止機能及び災害時の一時避難地としての機能を有していることから、都市の防災性の向上を図るため、地域特性に応じて、適切に配置する。
- ・公園・緑地は、地域の実情を踏まえ、適切に配置し、多様なレクリエーション需要に対応するため、公園施設の維持・充実を図る。

③実現のための具体の都市計画制度の方針

- ・都市公園などの施設緑地や風致地区、生産緑地地区などの地域制緑地を都市計画に位置付け、その整備・保全を促進する。

印旛広域都市圏構造図



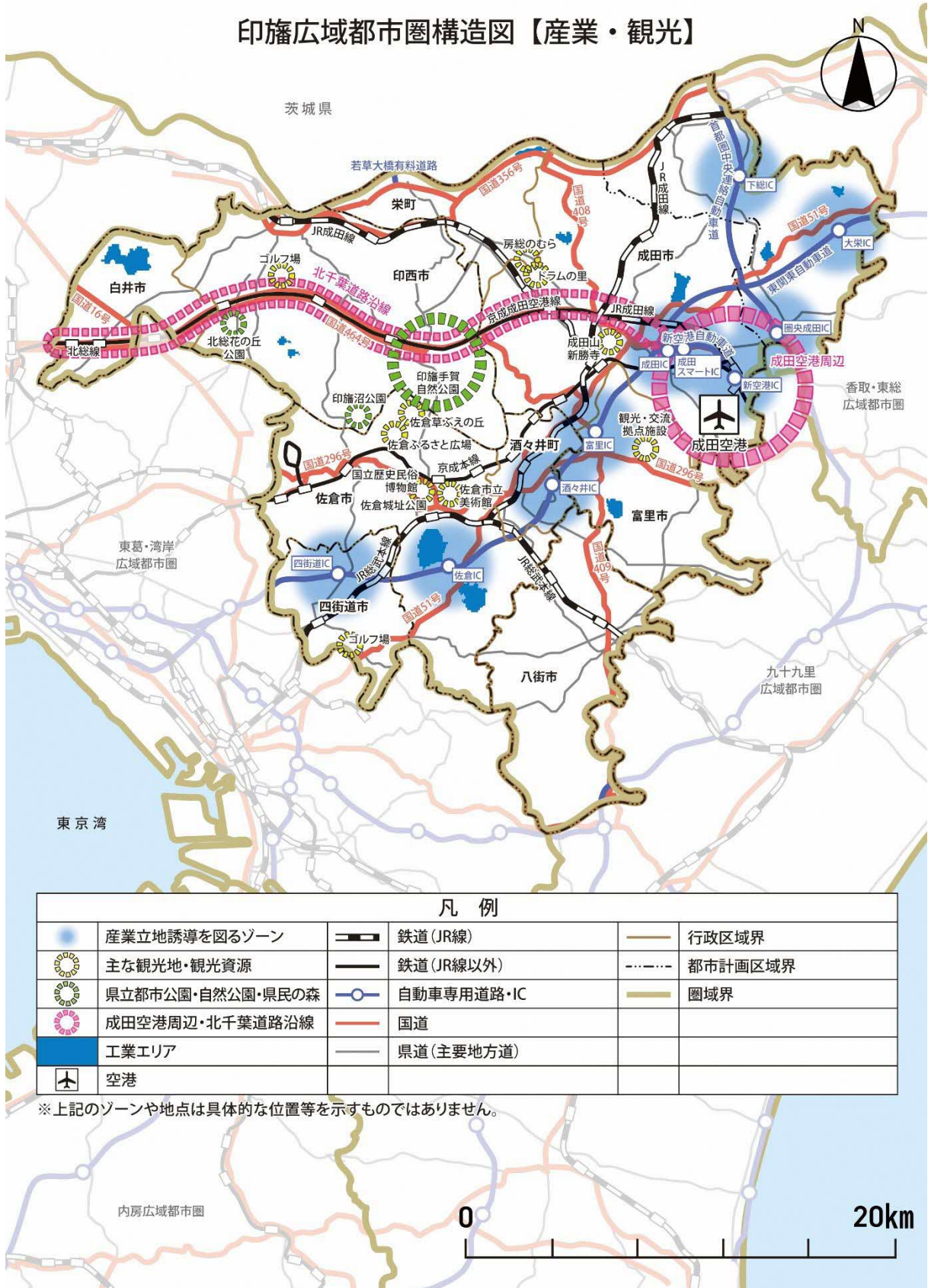
凡例

	広域拠点		鉄道 (JR線)		主要な河川・湖沼
	地域拠点		鉄道 (JR線以外)		行政区境界
	拠点を結ぶ道路・交通ネットワーク		自動車専用道路・IC		都市計画区域界
	空港		国道		圏域界
	バスターミナル		県道 (主要地方道)		
			調査中路線		
			構想道路		

※上記の拠点やネットワークは具体的な位置等を示すものではありません。



印旛広域都市圏構造図【産業・観光】



凡 例			
	産業立地誘導を図るゾーン		鉄道(JR線)
	主な観光地・観光資源		鉄道(JR線以外)
	県立都市公園・自然公園・県民の森		自動車専用道路・IC
	成田空港周辺・北千葉道路沿線		国道
	工業エリア		県道(主要地方道)
	空港		
			行政区境界
			都市計画区域界
			圏境界

※上記のゾーンや地点は具体的な位置等を示すものではありません。



表 拠点・ゾーンの区分

区分	位置付け・考え方
広域拠点	新たな産業・地域づくりを推進することにより、本県経済をけん引していくことが期待される地域（柏の葉、北千葉道路沿線、幕張新都心、成田空港周辺、アクアライン着岸地・かずさアカデミアパーク周辺）
地域拠点	各市域における代表的な拠点として、居住や都市機能等の集積を図る地域（鉄道駅、バスターミナル、役場周辺）
産業立地誘導を図るゾーン	産業立地のポテンシャルの高いインターチェンジ周辺や千葉港、木更津港周辺の区域

市街化調整区域における土地利用方針及び地区計画ガイドライン（素案） について

■構成内容（令和7年度作業）

1. 策定の目的と位置付け

- ① 現状と課題
- ② 策定の目的
- ③ 方針及びガイドラインの位置付け
- ④ 対象区域

令和7年度第1回都市計画審議会において
「策定の目的と位置付け」の概要を報告

2. 市街化調整区域における土地利用方針

- ① 土地利用方針（類型・対象地域）
- ② 現況と課題・対応策
- ③ 土地利用方針図

令和7年度第2回都市計画審議会において「市街化調整区域における土地利用方針（骨子案）及び地区計画ガイドラインの（イメージ案）を報告

3. 市街化調整区域における地区計画ガイドライン

- ① 地区計画（類型・基本的な考え方・地区整備計画の方針・対象地域）
- ② 類型別の運用基準
- ③ 手続きについて

■策定までのスケジュール

【令和7年度】

- (1) 現状把握・整理、課題抽出……………完了
- (2) 土地利用方針の検討・案作成（骨子案）……………完了
- (3) 地区計画ガイドラインの検討・案作成（イメージ案）…完了

【令和8年度】

- (1) 土地利用方針および地区計画ガイドラインの素案・原案・案の作成（4月から12月予定）
 - ①住民説明会用の素案の作成
 - ②パブリックコメント用の原案の作成
 - ③四街道市都市計画審議会諮問用の案の作成
- (2) 四街道市都市計画審議会に素案の報告（令和8年度第1回、5月26日）
- (3) 住民説明会の実施（7月予定）
- (4) 四街道市都市計画審議会に原案の報告（10月予定）
- (5) パブリックコメントの実施（12月予定）
- (5) 四街道市都市計画審議会に諮問（令和9年2月予定）
- (6) 市街化調整区域における土地利用方針及び地区計画ガイドラインの策定（令和9年3月予定）

(資料 1)

2026.04.28

四街道市市街化調整区域における土地利用方針及び 地区計画ガイドライン（素案）

<たたき台>

目次

第1章	策定の目的と位置付け.....	1
1.	策定の目的.....	1
2.	方針及びガイドラインの位置付け.....	1
3.	対象区域.....	2
第2章	市街化調整区域における土地利用方針.....	3
1.	市街化調整区域を取り巻く現状と課題.....	3
	(1) 地域の現状を踏まえた改善型の課題.....	3
	(2) 地域の持つポテンシャル活用型の課題.....	6
2.	市街化調整区域における土地利用方針.....	7
	(1) 基本的な考え方.....	7
	(2) 市街化調整区域のエリアの種類.....	8
	(3) エリアの特性を考慮した土地利用方針.....	9
第3章	市街化調整区域における地区計画ガイドライン.....	14
	(1) 地区計画ガイドラインの趣旨.....	14
	(2) 市街化調整区域における地区計画の基本的な考え方.....	14
	(3) 地区計画の種類と運用基準.....	16

第1章 策定の目的と位置付け

1. 策定の目的

本市では、都市計画法第18条の2に規定されている「市町村の都市計画に関する基本的な方針」として、2006（平成18）年12月に四街道市都市マスタープランを策定しました。その後、社会経済環境の変化、上位計画等の策定・見直しなどを踏まえ、2025（令和7）年に新たな「四街道市都市計画マスタープラン（以下「都市計画マスタープラン」という。）を策定し、持続可能な都市の形成に向け、都市全体の総合的かつ一体的なまちづくりを進めています。

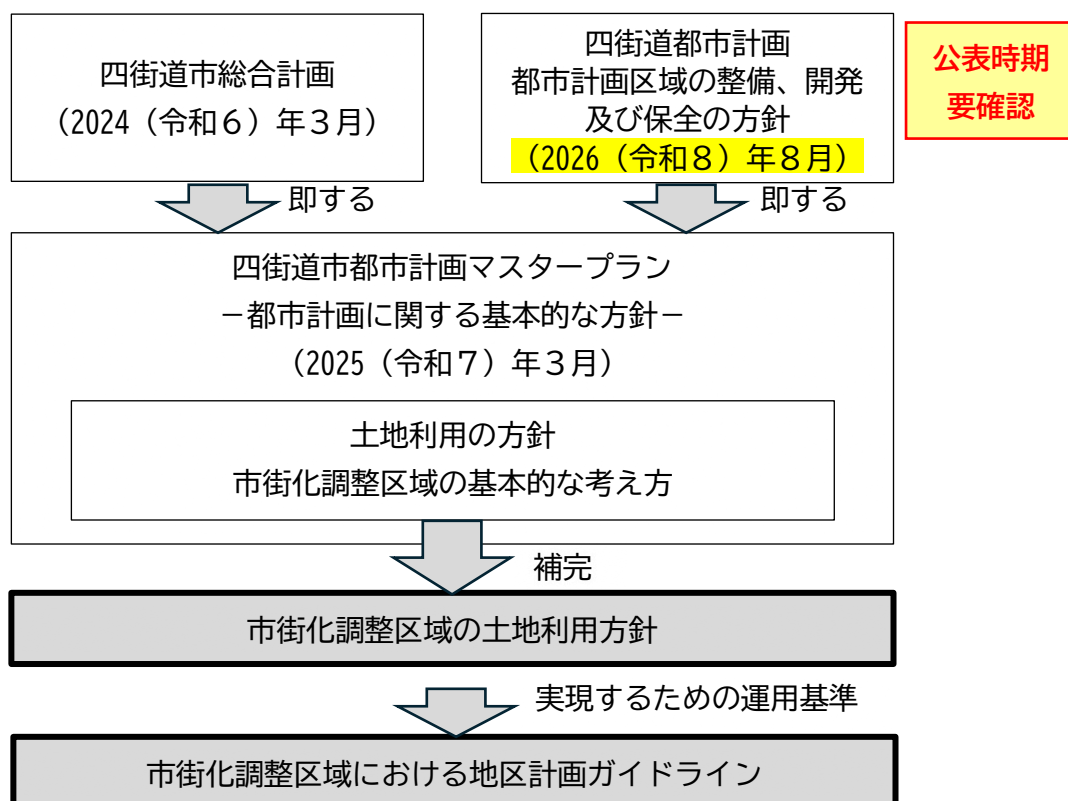
都市計画マスタープランでは、四街道市総合計画に定めるまちづくりの方向性『幸せつなぐ未来への道しるべ - Yotsukaido Happy Road -』の実現に向け、「都市の活力と豊かなみどりが調和した魅力あるまち」をまちづくりの理念として掲げています。

この「豊かなみどり」を内包する市街化調整区域は、原則として建築行為や開発行為は制限され、都市計画マスタープランの「めざすべき都市像」の実現に大きな役割を持っていますが、現在、無秩序な宅地化の進行により、農地や山林などの自然的土地利用が減少するなど、土地利用上の問題・課題が生じています。

そのため、土地利用の適正化を通じて課題を解決し、産業用地としてのポテンシャルを有する土地の有効活用による地域の活性化を図るなど、都市計画マスタープランに即した、持続可能なまちづくりを実現することを目的として、「市街化調整区域における土地利用方針」と「市街化調整区域における地区計画ガイドライン」を策定します。

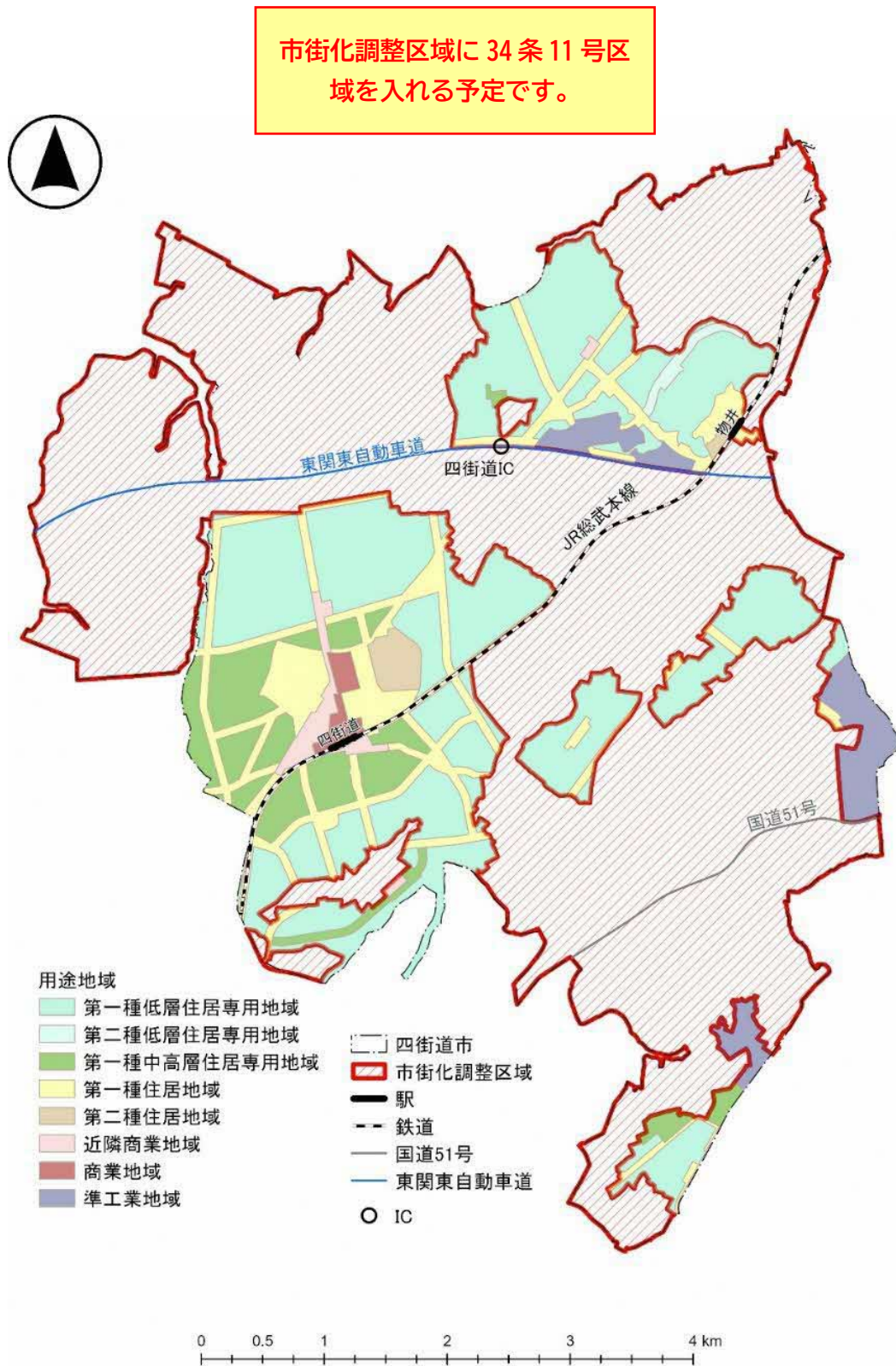
2. 方針及びガイドラインの位置付け

「市街化調整区域における土地利用方針」は、四街道市総合計画、都市計画マスタープランなどの上位計画に定められた土地利用の方針を補完するものであり、「市街化調整区域における地区計画ガイドライン」は、土地利用方針を実現するために、地区計画を導入する際の市の運用基準となります。



3. 対象区域

対象となる市街化調整区域の範囲は、下図のとおりです



第2章 市街化調整区域における土地利用方針

1. 市街化調整区域を取り巻く現状と課題

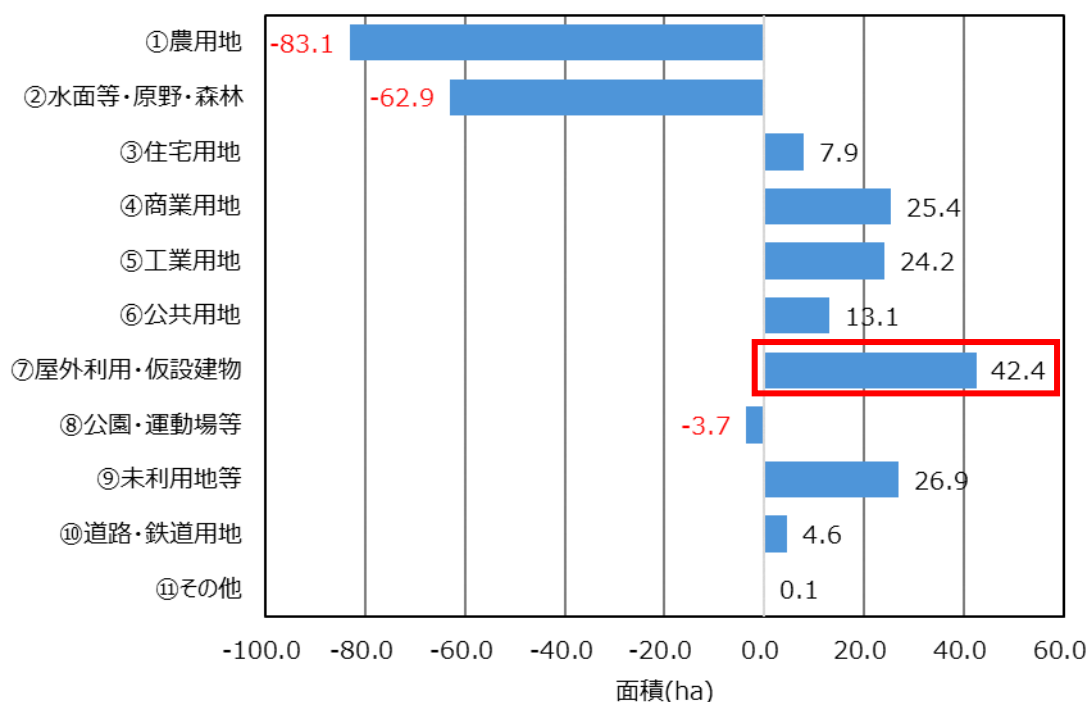
(1) 地域の現状を踏まえた改善型の課題

① スプロール化の防止

市街化調整区域内の土地利用区分別の面積は、平成 18(2006)年度から令和 3(2021)年度の 15 年間で、農用地や水面等・森林・原野といった自然的土地利用が減少する一方で、住宅用地や商業用地、工業用地といった都市的土地利用が増加しています。

特に屋外利用・仮設建物（太陽光発電、平面駐車場、屋外利用地（資材置き場等））では、千葉港や成田空港へのアクセス利便性が高い立地条件から、海外へ移送するための金属スクラップなどを保管・処理する、いわゆる「ヤード」としての土地利用が大きく増加しています。

こうした都市的土地利用の無秩序な増加は、自然的な土地利用の減少だけでなく、集落や里山の環境、景観にも大きな影響を及ぼすことから、豊かな自然や農地の維持・保全に向けて無秩序で拡散的な建築行為、開発行為を防止する必要があります。



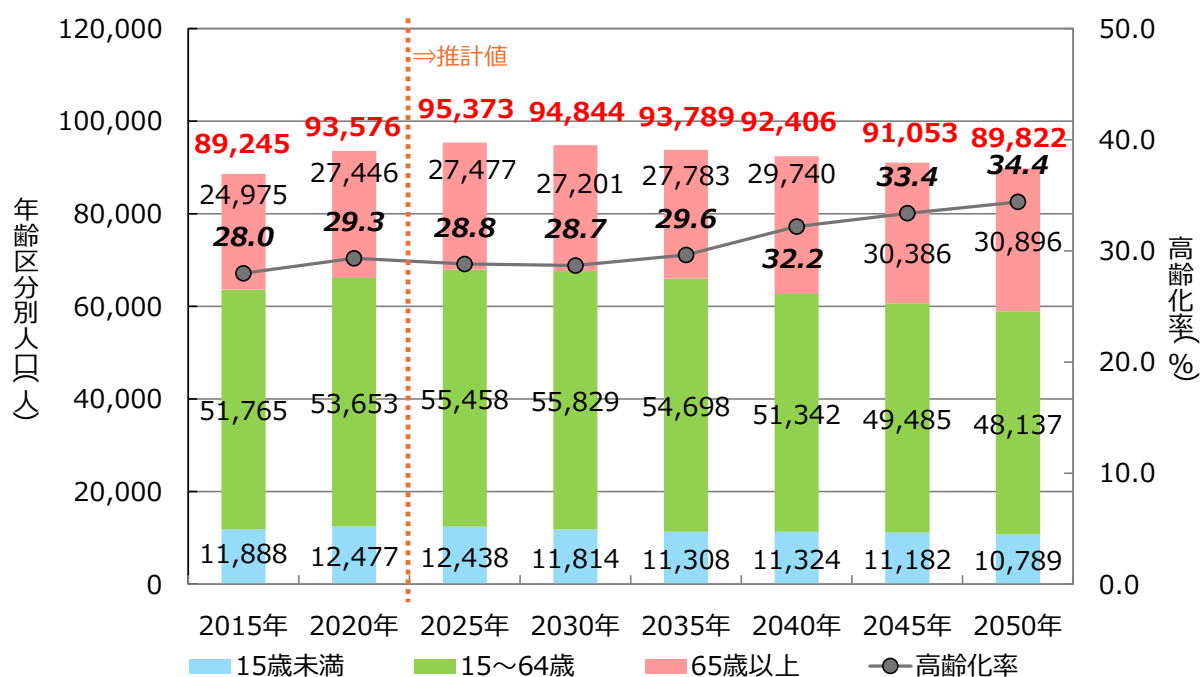
出典：四街道市 平成 18 年・令和 3 年都市計画基礎調査
土地利用区分別の増減面積（平成 18 年～令和 3 年）

②地域コミュニティの活力の維持

本市の令和2(2020)年時点の人口は93,576人で、平成27(2015)年から約5%増加しています。しかしながら、国の将来推計では、市全体の人口が令和7(2025)年をピークに減少に転じることが予測されており、これに連動して、市街化調整区域においても人口が減少することが想定されます。こうした傾向を背景に、大日エリアなどを中心に空き家の増加も予想されることから、地域の居住環境やコミュニティなどへの影響も懸念されます。

市街化調整区域に分布する既存集落などは、自然と共存した農業や暮らしを通じ、里山などの自然環境を維持管理・保全する役割を果たしてきました。そのため、本市が目指す「都市の活力と豊かなみどりが調和した魅力あるまち」の実現には、既存集落などのコミュニティの維持と活性化が不可欠です。

今後は、道路などの生活基盤の整備や周辺環境と調和した居住環境の維持・保全など、暮らしの場としての魅力を高めることで定住や空き家などの有効活用を促し、地域コミュニティの維持と活性化を図る必要があります。



出典：国立社会保障・人口問題研究所

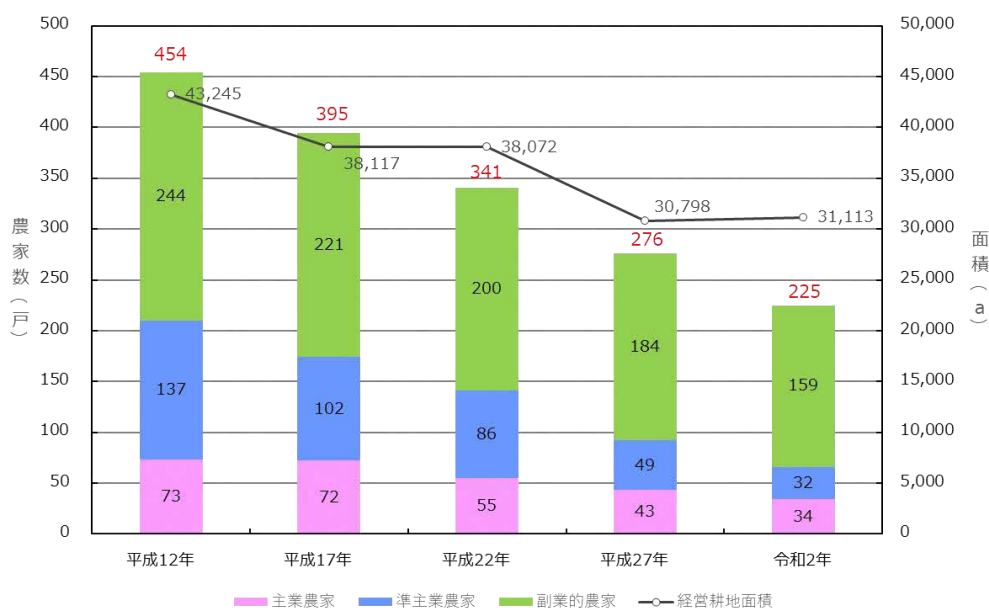
年齢3区分別人口の将来推計

③里山資源等の維持・保全と活用

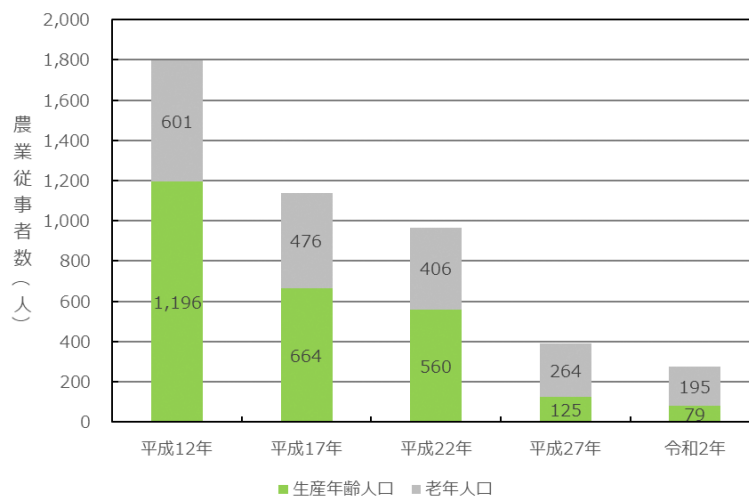
本市の自然は、谷津田と一体となった樹林や水路などからなる「里山」で占められており、ハイケボタルやオオタカ、クマガイソウなどの、里山に適応した希少な動植物の生息・生育が確認されています。この「里山」を主として構成される豊かな自然環境は、「都市の活力と豊かなみどりが調和した魅力あるまち」の実現に不可欠で重要な資源となっています。しがしながら、農業従事者の高齢化や担い手の不足に伴う経営耕地面積の減少などに起因し、耕作放棄地や手入れが行き届かない樹林が増えるなど、里山の質の低下がみられます。

里山を将来にわたり保全していくためには、農業従事者を主体とした担い手の確保が不可欠であり、安定的で魅力ある営農環境を確保していくことが重要です。

このため、農業の6次産業化や地産地消など、販路の拡大・安定化を通じた農業振興による地域活性化を、土地利用の側面から支援するとともに、緑豊かな里山景観など農村集落の魅力的な資源を保全・発掘し、活用する必要があります。



出典：「農業基本調査の結果概要」「農業センサス結果概要」「世界農林業センサス結果概要」
農家数及び経営耕地面積の推移



出典：農林業センサス結果報告

年齢区分別の農業従事者数

(2)地域の持つポテンシャル活用型の課題

①広域的なアクセス性の向上

市内には東関東自動車道の四街道 I Cが設置されており、我が国の玄関口の1つである成田空港や東京都心部などへの広域的なアクセス性に優れた立地条件にあります。

また、国道 51 号のほか、都市計画道路 3・3・1 山梨臼井線においても 1 工区が令和 4 年度に完成するなど、広域交通を担う幹線道路の整備が進展しています。しがしながら、沿道では住宅や既存の産業施設などが混在するなど、当該地が有するポテンシャルを十分に生かすことのできる土地利用とは必ずしもいえない状況となっています。

都市計画マスタープランにおいて、四街道 I Cの周辺やこれら幹線道路の沿道については、「広域交通機能を活用した産業施設の誘導により、交通機能と沿道サービス機能を備えた産業拠点を計画的に形成」する方向が示されています。

このため、既存の産業施設を適正に維持するとともに、企業立地による雇用の創出や税収増による都市の持続的な発展の視点から、土地需要が生じた場合は、新たな産業系施設の受け皿を確保するための手法を整備する必要があります。



完成した(都)3・3・1号山梨臼井線1工区

市 HP から引用

②市街地に隣接する未利用地の活用

和良比地区は、中心市街地に近接した位置にあり、千葉市側で流通業務施設が立地する産業系土地利用が図られた区域に隣接する未利用地となっています。

都市計画マスタープランにおいては、「都市的ポテンシャルの高い区域であるため、都市的土地利用を図る必要が生じた場合は、まちづくりの総合的な視点から十分検討し、地域の実情に応じた整備手法を導入することにより適切な土地利用を誘導」する方向が示されています。

このため、企業立地による雇用の創出や税収増による都市の持続的な発展の視点から、土地需要が生じた場合は、新たな産業系施設の受け皿を確保するための手法を整備する必要があります。

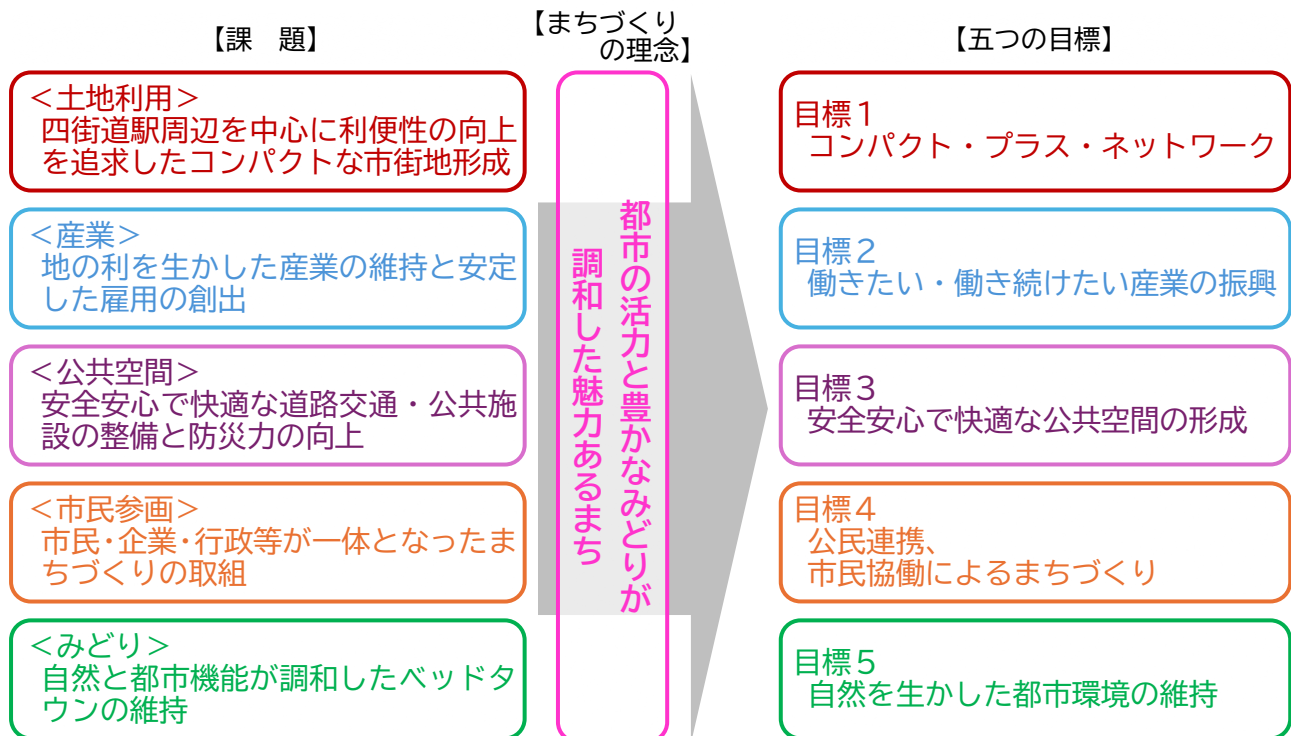


和良比地区周辺の状況

2. 市街化調整区域における土地利用方針

(1) 基本的な考え方

本市の都市づくりに関わる上位計画の「四街道市都市計画マスタープラン」においては、五つの分野毎の課題を踏まえ、四街道市総合計画に定めるまちづくりの方向性『幸せつなぐ 未来への道しるべ - Yotsukaido Happy Road -』の実現に向け、まちづくりの理念、及び五つの目標を定め、都市づくりを進めることとしています。

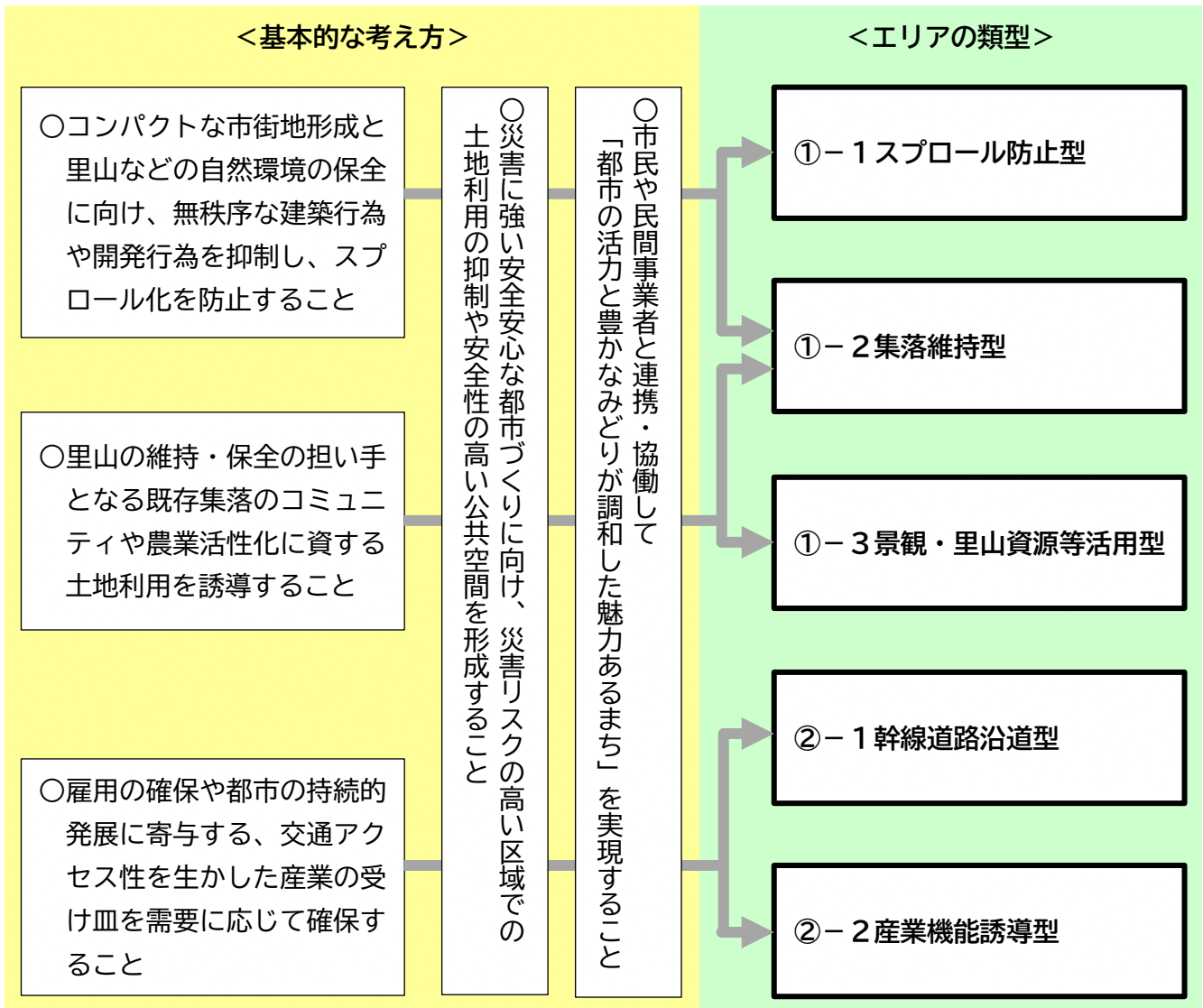


これらの都市づくりを進める上での課題や目標に加え、前述した「1. 市街化調整区域を取り巻く現状と課題」を踏まえ、土地の持つ特性を考慮し、次の基本的な考え方に基づきエリアを明確にし、市街化調整区域における土地利用方針を定めるものとします。

- コンパクトな市街地形成と里山などの自然環境の保全に向け、無秩序な建築行為や開発行為を抑制し、スプロール化を防止すること【目標1・5関連】
- 里山の維持・保全の担い手となる既存集落のコミュニティや農業活性化に資する土地利用を誘導すること【目標2・5関連】
- 雇用の確保や都市の持続的発展に寄与する、交通アクセス性を生かした産業の受け皿を需要に応じて確保すること【目標2関連】
- 災害に強い安全安心な都市づくりに向け、災害リスク高い区域での土地利用の抑制や安全性の高い公共空間を形成すること【目標3関連】
- 市民や民間事業者と連携・協働して「都市の活力と豊かなみどりが調和した魅力あるまち」を実現すること【目標4・5関連】

(2)市街化調整区域のエリアの類型

「土地の持つ特性を考慮し、エリア毎に土地利用の方針を明示すること」とした基本的な考え方にに基づき、市街化調整区域をそれぞれの特性・課題を踏まえ、以下のとおり類型化します。



(3) エリアの特性を考慮した土地利用方針

基本的な考え方を踏まえエリア毎の特性を考慮した土地利用方針（①課題改善型の方針、②ポテンシャル活用型の方針）は、次のとおりです。

①課題改善型の方針

①-1 スプロール防止型	
対象区域	○都市計画法第34条第11号区域外
都市計画マスタープランにおける位置づけ	農業環境や自然環境を保全するとともに、無秩序な建築行為や開発行為を抑制します。
特性	市街化区域縁辺部などにおいては、市街地のにじみ出しにより無秩序な宅地化の進行がみられ、また、農地や山林が荒れ地や耕作放棄地へと変化しているほか、いわゆる「ヤード」などの屋外利用・仮設建物などへの土地利用転換によって自然的土地利用が減少しています。こうした変化は、土地利用上の混在を招いているだけでなく、落ち着いたある農村・里山景観を損ねる要因となっています。
土地利用方針	低密度で拡散的な市街化・宅地化を防止するため、都市計画法第34条第11号に基づく千葉県条例による区域指定により、必要な公共施設水準の確保とコンパクトでまとまりのある市街地の形成を図る区域以外は、原則、建築行為や開発行為を抑制します。 また、「ヤード」などの屋外利用・仮設建物に関わる土地利用については、廃棄物関係法令などの運用やパトロールなどによる実態把握と指導により、適正な土地利用を誘導します。

①-2 集落維持型	
対象区域	○市街化調整区域全域
都市計画マスタープランにおける位置づけ	里山については、景観と農業の生活環境を保全するとともに、都市と農村の交流の場として、市民の協力を得ながら保全・活用を促進します。
特性	既存集落においては、将来的には人口減少が顕在化することが予想されます。こうした人口減少は、里山の維持・管理の担い手の減少につながることから、既存集落のコミュニティの維持は、豊かなみどりが調和した魅力あるまちの形成に不可欠です。
土地利用方針	空き家等対策を講じつつ、市民の発意による都市計画提案制度を活用した地区計画の策定により、狭あい道路の改善などの生活基盤の整備による居住環境の向上、緑豊かな環境に調和した建築物や住民の利便性を確保する生活サービス機能の維持と、集落景観・里山景観の形成に資する土地利用を図ります。

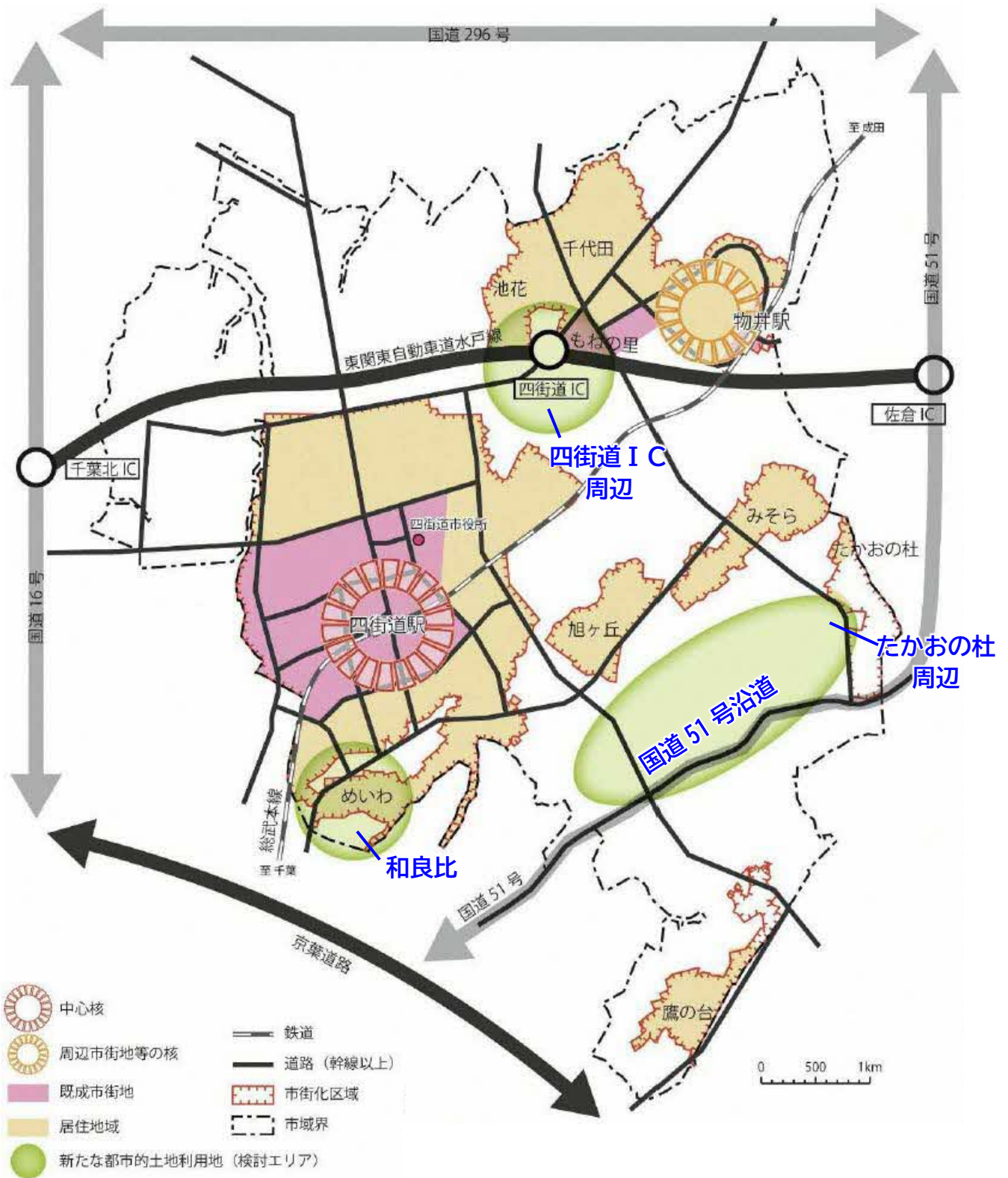
①-3 景観・里山資源等活用型	
対象区域	○市街化調整区域全域
都市計画マスタープランにおける位置づけ	里山については、景観と農業の生活環境を保全するとともに、都市と農村の交流の場として、市民の協力を得ながら保全・活用を促進します。
特性	<p>斜面林や谷津田などの里山を構成する緑や集落周辺の屋敷林が織りなす風景は、「豊かなみどりが調和した魅力あるまち」を象徴する、次世代に引き継ぐべき貴重な地域資源となっています。</p> <p>こうした風景は、農業を支える基盤として利用・維持管理されることで、これまで引き継がれてきたといえます。</p>
土地利用方針	都市と農村の交流の場として、里山資源や景観を保全・活用するとともに、その保全を支える農業の振興を図るため、農作物加工所や農家レストランなど、農業の6次産業化に寄与する建築物を誘導します。また、狭あい道路の改善などの生活基盤の向上など、地区計画制度の導入も含めた市民の発意による都市計画提案制度の活用により、緑豊かな環境に調和した建築物の誘導と集落景観・里山景観の形成に資する土地利用を図ります。

②ポテンシャル活用型の方針

②-1 幹線道路沿道型	
対象区域	<p>①国道 51 号沿道</p> <p>②四街道 I C 周辺</p> <p>③たかおの杜周辺（都市計画道路 3・3・1 号沿道）</p>
都市計画マスタープランにおける位置づけ	<p>①国道 51 号沿道 国道 51 号の 4 車線化による広域交通機能を活用した産業施設の誘導により、交通機能と沿道サービス機能を備えた産業拠点の計画的な形成を図ります。</p> <p>②四街道 I C 周辺 立地的に産業施設のニーズがあることから、産業振興を目的とした整備、交通機能の向上を図ります。</p> <p>③たかおの杜周辺（都市計画道路 3・3・1 号沿道） 都市的土地利用を図る必要が生じた場合は、まちづくりの総合的な視点から十分に検討し、地域の実情に応じた整備手法を導入します。</p>
特性	<p>雇用の確保や安定は、暮らしの場として選択する上での重要な要素であり、産業の振興は、安定的で持続可能な都市経営の視点から重要です。</p> <p>本市の市街化区域は、土地利用が飽和状態にあるため、産業立地の受け皿を確保することは困難となっています。このため、広域的なアクセス性に優れた市街化調整区域に産業の立地を求めることは、限りある市土を有効に活用する観点から合理的です。</p>
土地利用方針	<p>四街道 I C 周辺や高速道路のほか周辺都市に連絡する広域的な交通を処理する幹線道路の沿道においては、地区計画制度の導入により、その高いアクセス性を生かした工場、研究所、流通業務施設のほか、沿道サービス施設や生活利便施設など、雇用創出や税収増に寄与すると認められる施設が立地しやすい環境づくりを進めます。</p>

②-2 産業機能誘導型

対象区域	○和良比地区
都市計画マスタープランにおける位置づけ	都市的土地利用を図る必要が生じた場合は、まちづくりの総合的な視点から十分検討し、地域の実情に応じた整備手法を導入します。
特性	雇用の確保や安定は、暮らしの場として選択する上での重要な要素であり、産業の振興は、安定的で持続可能な都市経営の観点から重要です。本市の市街化区域は、土地利用が飽和状態にあるため、産業立地の受け皿を確保することは困難となっている中、それらを中心市街地に隣接し、高い都市的ポテンシャルを有する市街化調整区域の未利用地に求めることは、限りある市土を有効に活用する観点から合理的です。特に当該地区は、本市中心市街地に近接するとともに、千葉市側の流通業務施設が立地する産業系土地利用が図られた区域に接することから、一体的な土地利用を図ることに合理性があるといえます。
土地利用方針	和良比地区においては、土地利用需要に応じ、地区計画制度の導入により、中心市街地に近接する立地特性を生かすことができる産業施設など、雇用創出や税収増に寄与すると認められる施設が立地しやすい環境づくりを進めます。



参考図 都市計画マスタープラン 市街地整備の方針図

■参考) 都市計画マスタープラン 新たな都市的土地利用

市街化区域に隣接した和良比、たかおの杜やその周辺、四街道インターチェンジ周辺、国道51号の沿道などの市街化調整区域については、道路交通の利便性が高い地域です。このため、企業立地として都市的土地利用を図る必要が生じた場合には、まちづくりの総合的な視点から十分に検討し、地域の実情に応じた整備手法を導入し対応します。

第3章 市街化調整区域における地区計画ガイドライン

(1)地区計画ガイドラインの趣旨

市街化調整区域で許可できる開発行為は、都市計画法第34条各号に列挙されているものに限定されています。これにより、開発許可制度は、良好な宅地水準の確保とともに、市街化を抑制すべき区域である市街化調整区域（都市計画法第7条第3項）における適正な都市的土地利用を図る機能を担っています。

都市計画法第34条のうち第10号は、市街化調整区域においても、都市計画の手続きを経て定められた地区計画や集落地区計画の区域内（整備計画が定められている場合に限る。）で、当該地区計画などに適合する開発行為は許可の対象とすることができるとしています。

地区計画ガイドラインはこの規定に基づき、市街化調整区域における土地利用方針に沿った適正な土地利用の誘導・実現に資する一定規模以上の一団の土地の区域内で行われる開発行為について、同条第10号の規定による地区計画策定に際しての運用基準として定めるものです。

なお、流通業務施設など、土地利用方針の実現に資する建築物の建築などを目的とした開発行為については、都市計画法第34条第10号を除く各号の運用基準のほか、都市計画法第34条第14号及び都市計画法施行令第36条第1項第3号ホの規定に基づく開発審査会提案基準により立地を許容する手法もありますが、これらの基準では許可とならない開発行為については、地区計画制度により対応することも可能とします。

(2)市街化調整区域における地区計画の基本的な考え方

地区計画は、「市街化を抑制すべき区域」という市街化調整区域の基本理念を変えるものではありません。

地区計画の策定にあたっては、区域の周辺において市街化を促進することがないことに加え、地区計画により実現される土地利用が、公害などによる環境の悪化や市街化区域内の人口や産業の流出、商業衰退などを招かないものであることを前提とします。そのうえで、以下の考え方に基づき、導入を検討する必要があります。

①法令・上位計画などとの整合

地区計画ガイドラインに基づく地区計画は、都市計画法、都市計画運用指針など他法令、総合計画や都市計画マスタープラン、その他市の諸計画・施策に適合したものである必要があります。

②開発許可の技術的基準への準拠

地区計画の区域における道路、排水、緑地などの地区施設の整備基準は、都市計画法第33条に定める開発許可の技術基準、四街道市都市計画法に基づく開発許可の基準に関する条例及び四街道市開発行為指導要綱の基準を準用し、地区計画の原案の作成段階で市と十分に協議する必要があります。

③適切な規模の確保

地区計画の区域の面積については、地区計画が一体としての区域の特性にふさわしい整備などを行うための計画であることから、一定の広がりを持った区域として設けるものとし、一ないし二の建築敷地のみを対象とする地区計画を定めることはできません。

ただし、一つの建築敷地のみを対象とする場合であっても、地区計画の目的が達成できる見込みがあるものについてはこの限りではありません。

④定めることができない地域、地区

地区計画の区域には、原則として次に掲げる地域・地区などを含めないこととします。

- ・ 農業振興地域の農用地区域、集团的優良農用地、農業生産性の高い農用地又は土地基盤整備事業の完了、実施中若しくは計画中の受益区域内に含まれる農地
- ・ 農地法による農地転用が許可されないと見込まれる農用地
- ・ 集落地域整備法第3条に規定する集落地域
- ・ 保安林、保安施設地区、保安林予定森林、保安林施設予定地又は保安林整備計画において保安林の指定が計画されている土地の区域
- ・ 自然環境保全法の指定地域及び自然公園法の特別地域
- ・ 県立自然公園特別地域又は県自然環境保全地域
- ・ 災害危険区域、地すべり防止地区、急傾斜崩壊危険区域、土砂災害特別警戒区域、河川の氾濫区域、湛水、土砂流出、地すべりなどにより災害の危険が大きいと想定される区域
- ・ 近郊緑地保全区域、特別緑地保全地区、鳥獣保護区特別保護地区その他緑地として特に保全すべき土地
- ・ 国、県、市指定の史跡若しくは名勝、天然記念物に係る地域、県指定の旧跡又は選定重要遺跡に係る地域
- ・ 廃棄物最終処分地などの都市的土地利用不適地
- ・ その他、他法令による規制がされている地域で地区計画を定めることが適当でないと思われる区域

⑤地区計画など建築基準法条例の制定

必要に応じて、建築基準法第68条の2第1項の規定に基づく条例に位置づけることとします。

⑥都市計画提案制度による申出

本ガイドラインを適用した地区計画の原案は、都市計画法第21条の2の規定に基づく都市計画提案制度による申出によることを原則とします。

(3)地区計画の類型と運用基準

地区計画は、市街化調整区域におけるスプロールの防止、地域コミュニティの維持、地域の産業振興などに寄与するもので、以下のいずれかの類型に該当し、運用基準に準拠して定められるものとします。

①集落維持型

既存集落・住宅地において、住民の発意により、居住環境の維持や景観や周辺環境などに配慮したまちづくりを希望する場合、都市計画提案制度を活用して定めることのできる地区計画の類型です。

地区計画の類型		集落維持型	
決定できる区域		市街化調整区域全域	
決定に必要な規模、接道要件		規模は0.5ha以上とする。	
地区計画の目標・土地利用方針		建築物の用途や形態の制限、道路などの生活基盤を計画的に確保するとともに、周辺環境に配慮した景観を誘導することで、良好な既存集落・住宅地の環境の保全を図る。	
地区整備計画	地区施設	開発許可の技術的基準などに準じ、道路、公園、緑地、広場その他の地区施設を適切に定める。	
	建築物等に関する事項	建築物等の用途の制限	建築基準法別表第二(ろ)項に掲げる第二種低層住居専用地域内に建築ができる建築物とする。 良好な自然環境や居住環境を悪化させるおそれのある建築物の立地は規制する。
		容積率及び建蔽率の最高限度	容積率は100%以下の数値で適切に定める。 建蔽率は50%以下の数値で適切に定める。
		敷地面積の最低限度	一画地の面積は、原則として165㎡以上とする。
		壁面の位置の制限	1m以上
		壁面後退区域における工作物の設置の制限	必要に応じて適切に定める。
		建築物等の高さの最高限度	10mを最高限度とする。
		建築物等の形態・意匠の制限	周辺の景観に調和した色彩その他必要な制限を適切に定める。
		かき・柵の構造の制限	原則として、生垣、透視可能なフェンス、鉄柵その他これらに類するものとするが、地域の伝統的な設えがある場合は、その調和に配慮した構造を適切に定める。

②景観・里山資源等活用型

里山資源の活用や、農業活性化を目的とした6次産業化に向けて、住民の発意により、農作物加工所、農家レストランなどの立地を許容しつつ、景観や周辺環境などに配慮したまちづくりを希望する場合、都市計画提案制度を活用して定めることのできる地区計画の類型です。

地区計画の類型		景観・里山資源等活用型
決定できる区域		市街化調整区域全域
決定に必要な規模、接道要件		規模は0.5ha以上とする。
地区計画の目標・土地利用方針		農業活性化を目的とした6次産業化に寄与する建築物を許容するとともに、周辺環境に配慮した景観を誘導するための建築物の用途や形態の制限、道路などの生活基盤を計画的に確保することで、里山などの資源を活用したまちづくりを促進する。
地区整備計画	地区施設	開発許可の技術的基準などに準じ、道路、公園、緑地、広場その他の地区施設を適切に定める。
	建築物等の用途の制限	<p>既存の住宅のほか、農業活性化を目的とした6次産業化に寄与する建築物として次の建築物を誘導する。</p> <p>①以下の農業活性化施設</p> <p>ア 建築基準法別表第二（ち）項第二号から第五号の建築物</p> <p>イ 宿泊施設（千葉県開発審査会提案基準「地域再生のための用途変更等」に規定の「古民家再生宿泊施設」又は「地域再生宿泊施設」若しくは「空家再生宿泊施設」に限る。）</p> <p>②地区計画決定時に既に住宅の用に供していた建築物の建替、増築及び改築</p> <p>③①の農業活性化施設の所有者や営業の権利を有するものの居住に供する住宅</p> <p>④①の農業活性化施設を兼ねる住宅</p> <p>⑤①から④の建築物に附属するもの（建築基準法施行令第130条の5で定めるものを除く。）</p>
	容積率及び建蔽率の最高限度	容積率は100%以下の数値で適切に定める。 建蔽率は50%以下の数値で適切に定める。
	敷地面積の最低限度	一画地の面積は、原則として165㎡以上とする。
	壁面の位置の制限	1m以上
	壁面後退区域における工作物の設置の制限	必要に応じて適切に定める。
	建築物等の高さの最高限度	10mを最高限度とする。
建築物等の形態・意匠の制限	周辺の景観に調和した色彩その他必要な制限を適切に定める。	

	かき・柵の構造の制限	原則として、生垣、透視可能なフェンス、鉄柵その他これらに類するものとするが、地域の伝統的な設えがある場合は、その調和や連続性に配慮した構造を適切に定める。
--	------------	---

③幹線道路沿道型

広域的なアクセス性が高い I C 周辺や幹線道路沿道において、雇用の創出や税収増など、都市の持続的な発展に寄与する産業系施設の立地を誘導するため、都市計画法第 34 条第 12 号により建築できる場合など、あらゆる手法を検討した上で、必要に応じて定めることができる地区計画の類型です。

地区計画の類型		幹線道路沿道型
決定できる区域		①国道 51 号沿道 ②四街道 I C 周辺 ③たかおの杜周辺（都市計画道路 3・3・1 号沿道）
決定に必要な規模、接道要件		規模は 1 ha 以上とする。 接道要件は以下を満たすものとする。 ア 国道 51 号沿道は、国道 51 号に区域の外周の 10 分の 1 以上又は 100m 以上に接道すること。 イ 四街道 I C 周辺は、幅員 9 m 以上の道路に接道すること。 ウ たかおの杜周辺は、都市計画道路 3・3・1 号に区域の外周の 10 分の 1 以上又は 100m 以上接道すること。
地区計画の目標・土地利用方針		広域的なアクセス性が高い特性を生かし雇用の創出や税収増など、都市の持続的な発展に寄与することが期待される流通業務施設や沿道施設・新たな産業施設などの集積を図るため、住居系用途の建築物を制限するとともに、周辺環境との調和に配慮した建築物を誘導する。
地区整備計画	地区施設	接道要件を満たさない敷地が生じるなど、必要に応じて道路その他の地区施設を適切に定める。 住居系用途地域に接する場合は、緩衝となる緑地を定める。
	建築物等の用途の制限	国道 51 号沿道及びたかおの杜周辺は、工場、研究所、流通業務施設及び都市計画法第 34 条第 9 号に定められる沿道サービス施設を基本として、適切な用途を定める。 四街道 I C 周辺は、工場、研究所、流通業務施設を基本として、適切な用途を定める。 < 3 区域共通 > 住宅及び共同住宅を除外する。 廃棄物処理施設、危険物処理施設などの周辺環境を悪化させる施設の立地は規制する。
	容積率及び建蔽率の最高限度	容積率は 200% 以下の数値で適切に定める。 建蔽率は 60% 以下の数値で適切に定める。
	敷地面積の最低限度	500 m ² 以上
	壁面の位置の制限	建築物の外壁面又はこれに代わる柱の面から道路境界線及び隣地境界線までの距離は、3 m 以上で適切な数値を定める。

	壁面後退区域における 工作物の設置の制限	必要に応じて適切に定める。
	建築物等の高さの最高限度	周辺環境に十分配慮した数値を適切に定める。
	建築物等の形態・意匠の 制限	周辺の景観に調和した色彩その他必要な制限を適切に定める。
	かき・柵の構造の制限	原則として、生垣、透視可能なフェンス、鉄柵その他これらに類するものとし、適切な構造を定める。

④産業機能誘導型

中心市街地に近接する市街化調整区域において、雇用の創出や税収増など、都市の持続的な発展に寄与する産業系施設の立地を誘導するため、都市計画法第 34 条第 12 号により建築できる場合など、あらゆる手法を検討した上で、必要に応じて定めることができる地区計画の類型です。

地区計画の類型		産業機能誘導型
決定できる区域		和良比地区
決定に必要な規模、接道要件		規模は 1 ha 以上とする。 接道要件は幅員 9 m 以上の道路に接道することとする。
地区計画の目標・土地利用方針		中心市街地に近接する立地特性を生かし、周辺環境との調和に配慮した上で、住居系用途の建築物を制限しつつ、雇用の創出や税収増など、都市の持続的な発展に寄与することが期待される流通業務施設などの新たな産業施設の立地を誘導する。
地区整備計画	地区施設	接道要件を満たさない敷地が生じるなど、必要に応じて道路その他の地区施設を適切に定める。 住居系用途地域に接する場合は、緩衝となる緑地を定める。
	建築物等の用途の制限	工場、研究所、流通業務施設を基本として、適切な用途を定める。 住宅及び共同住宅を除外する。 廃棄物処理施設、危険物処理施設などの周辺環境を悪化させる施設の立地は規制する。
	容積率及び建蔽率の最高限度	容積率は 200% 以下の数値で適切に定める。 建蔽率は 60% 以下の数値で適切に定める。
	敷地面積の最低限度	500 m ² 以上
	壁面の位置の制限	建築物の外壁面又はこれに代わる柱の面から道路境界線及び隣地境界線までの距離は、3 m 以上で適切な数値を定める。
	壁面後退区域における工作物の設置の制限	必要に応じて適切に定める。
	建築物等の高さの最高限度	周辺環境に十分配慮した数値を適切に定める。
	建築物等の形態・意匠の制限	周辺の景観に調和した色彩その他必要な制限を適切に定める。
	かき・柵の構造の制限	原則として、生垣、透視可能なフェンス、鉄柵その他これらに類するものとし、適切な構造を定める。