

# 第2章

## 全体構想



## 第2章 全体構想

### 1. 都市の将来像

#### 1) まちづくりの基本的な方向

本市の総合計画の将来都市像である「ひかりあふれ 笑顔が<sup>あす</sup>明日をつむぐまち」の実現に向け、これからの都市づくりの課題を認識し、将来の都市づくりに対する視点を踏まえ、本市の緑豊かな自然環境と調和した住環境を活かした将来像を次のとおり設定します。

#### これからの都市づくりに向けて

##### 四街道市の広域的な役割

###### 広域的結節点の役割と新産業の創出

本市は、千葉業務核都市と連携する都市として、成田・千葉ニュータウン業務核都市郡市や東葛地域の業務核都市などの広域的結節点の役割、広域連携拠点としての新産業の創出が期待されています。

###### 自然環境と共生した住宅都市

自然環境と共生した良好な居住環境を備えた住宅都市としての役割が求められています。

##### 社会環境変化を踏まえた四街道市のまちづくりの課題

###### 安定熟成期への対応

本市は、少子高齢化の進行や都市への人口集中の沈静化が見られ、転入人口の鈍化から人口減少の兆しも伺えるなど安定熟成期を迎えようとしていることから、定住化のための住環境整備、持続可能な経済活動の活性化、少子高齢化に対応した市街地の形成が求められています。

###### 農地の維持・保全と歴史的文化資源の活用

農家数の減少に伴う四街道らしさを構成する重要な要因である農地の維持・保全と、それとの連携による歴史的文化資源の活用が求められています。

###### 市街地中心部の交通問題への対応

広域的交通の結節点であることから多くの交通が集中し、さらに都市の成長による交通量の増加に伴う市街地中心部の交通問題への対応が求められています。

###### 中心商業地の魅力づくりと産業拠点の充実

中心商業地の魅力づくりや雇用の場の確保のため、産業拠点の充実が求められています。

###### 協働のまちづくりと情報公開

身近なまちづくりへの市民自らの参加や情報の公開が求められています。

## 都市づくりの視点

「これからの都市づくりに向けて」における本市の役割と課題を認識し、特に歩いて暮らせるコンパクトな市街地の形成を念頭に、次の5つを本市の「都市づくりの視点」として設定します。

### (1) 自然環境と共生する都市づくり

本市の市民の多くが地域の魅力として感じている、農地、山林といった身近な自然環境と市街地の一体的な環境を、将来にわたり維持していくことをこれからの都市づくりの視点とします。

### (2) 経済活動等を活性化する都市づくり

本市の日常的な交通渋滞等を解消する交通体系を確立し、市民の交流や日常活動を含めて、経済活動を活性化する都市づくりを視点とします。

### (3) 安全と安心の都市づくり

本市の中心市街地における交通渋滞の解消と公共交通機関の活用による安全性の確保とあわせ、高齢社会、人口減少社会に対応した、徒歩圏で日常的な活動が可能な、健康に安心して暮らせる都市づくりを視点とします。

### (4) 市民と協働の都市づくり

市民が日常的に活動しやすい都市の空間整備、基盤整備を進め、そこを舞台として市民の活動により本市の文化が育まれる仕組みを、これからの都市づくりの視点とします。

### (5) 広域的な交通結節を活かした都市づくり

将来の都市間交通の円滑化を目指す広域交通の整備促進とあわせた、広域交通の結節点を活かした日常生活の諸機能の向上に寄与する都市づくりを視点とします。

これからの本市の都市づくりは、以上の都市づくりの視点を踏まえ、高齢者や障害者、子育て中の人や子どもなど、多様な世代が、豊かにいきいきと暮らすことのできる生活環境の整備や景観、環境に配慮することが求められています。

そのため、自宅から徒歩・自転車で行ける範囲、いわゆる「徒歩生活圏」に、商店、医療・福祉、行政など日常サービスの諸機能を配置し、コンパクトな市街地の形成を図る必要があります。

また、鉄道駅を中心とした市街地への機能集積や拠点性の向上を図るとともに、駅と各々の「徒歩生活圏」の公共交通アクセスの充実を図ることも必要と考えます。

## 2) 都市の将来像

## 四街道市の都市の将来像

「四街道市都市マスタープラン」においては、現在の自然と住宅地が共生した環境の重要性を認識し、将来の都市づくりの視点を踏まえ、都市の将来像を次のとおりとします。

## ひとびとが継承する自然環境

本市固有の農業と一体的な自然環境を、市独自の仕組みで将来に継承するとともに緑を創出しながら現在の緑の量を継承する都市

## ひとびとで賑わう市街地の形成

拠点的市街地の交通渋滞の解消と公共交通の整備により、経済活動の活性化や市民活動の安全性の確保を図り高齢者も安心して暮らせる賑わいのあるコンパクトな市街地を形成する都市

## ひとびとの暮らしを支える新産業の振興

人口減少期に対応し、市民の定住化に寄与する雇用の確保と施策実施のための税源のかん養のため、本市の地理的特性と産業地の既存ストックを活かした新たな産業を振興する都市

## ひとびとと出会う交通体系の形成

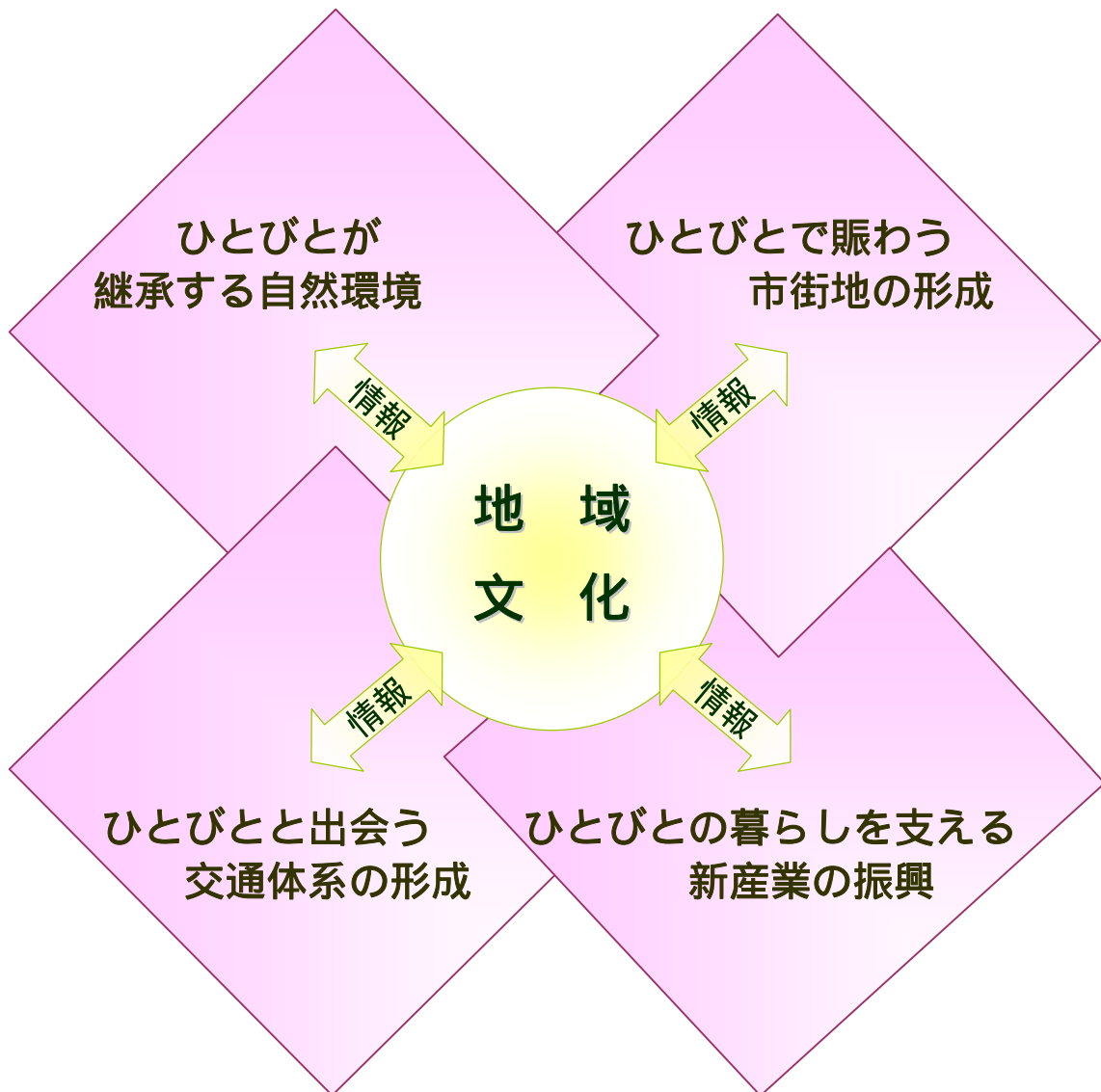
自然環境への負荷の軽減に配慮した広域的交通と市内交通が有機的に結節することで、拠点的市街地間の交通アクセスの向上による新しい交流を生み出す都市

以上の都市像を総括した都市の将来像は、これらの都市像を達成することによって、将来においても、現在の緑の量を継承した都市環境において、くらし、働き、学び、出会いなどひとびとの健康的な活動と、それらの情報の交流が連動し、地域文化の育まれた姿として次のとおりとします。

**ひとびとの健康的な活動と自然環境の共生する都市**

都市の将来像の概念図

ひとびとの健康的な活動と自然環境の共生する都市



### 3) 将来都市構造

#### 基本的な考え方

##### (1) 広域的な視点からの構造

本市は、次の広域的な交通軸を活用し、周辺都市との連携を図り、人々の活動の活性化を支援します。

公共交通軸：JR 総武本線（四街道駅、物井駅）

広域交通軸：東関東自動車道水戸線（四街道インターチェンジ）

国道 16 号

国道 51 号

国道 296 号

千葉外環状道路（千葉都市計画道路 3・4・43）

##### (2) 地域特性を活かした構造

本市の特性である農業と一体的な自然環境を維持・保全し、住宅都市として、今後の人口減少や少子高齢化の進展した都市型社会に対応したコンパクトな市街地と共生した都市環境の形成を図ります。

#### 都市構造

##### (1) 市街地の構成

- 拠点市街地：四街道駅北側、四街道駅南側、物井駅周辺
- 郊外的市街地：千代田・池花、旭ヶ丘・みそら、鷹の台、成台中

##### (2) 環境の形成

- 里山環境ゾーン（平地林、集落、水田で構成されたゾーン）：  
上手繰川の東側で、物井駅周辺、千代田・池花、旭ヶ丘・みそら、鷹の台、成台中を包み込むゾーン
- 緑園環境ゾーン（樹林地、集落、畑地で構成されたゾーン）：  
上手繰川の西側のゾーン

##### (3) 交通体系

- 鉄道：JR 総武本線（四街道駅、物井駅）
- 広域幹線道路：東関東自動車道水戸線（四街道インターチェンジ）、国道 51 号
- 地域幹線道路：都市計画道路 3・3・1 号山梨臼井線、  
都市計画道路 3・4・4 号鹿放ヶ丘佐倉線

##### (4) 都市核等

- 都市核：四街道駅周辺
- 地域核：物井駅周辺
- 産業拠点：成台中、四街道工業団地、鷹の台(御成台研究学園都市)
- 交流拠点：国道 51 号の沿道地域
- 拠点連携交通軸：都市核、地域核、産業拠点を連携する交通軸

## 第2章 全体構想

- 都市核外環状軸：都市核の外側の四街道駅周辺地域を環状する軸
- シンボル軸：松並木シンボルロード沿道

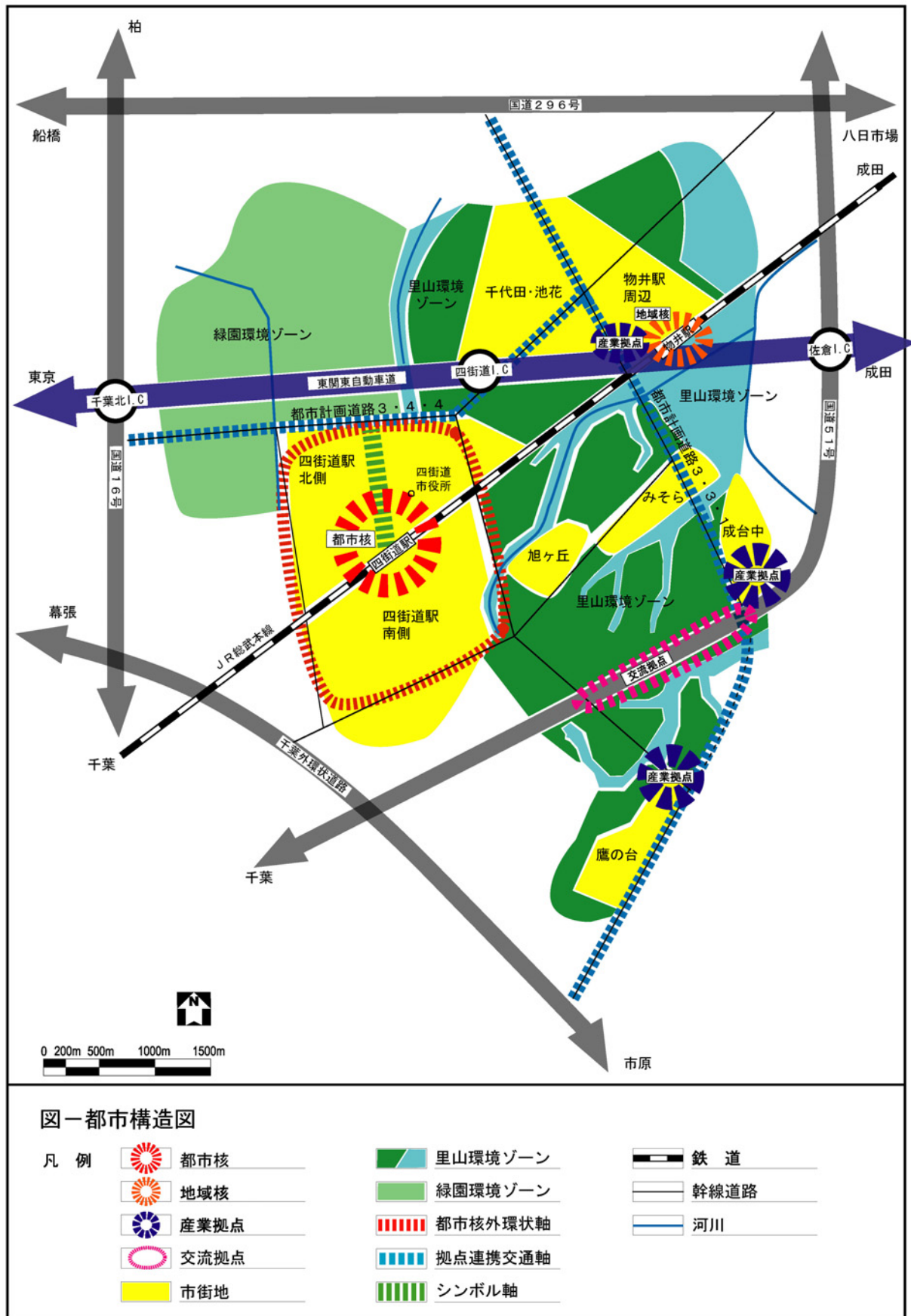


図 2-1 都市構造図



#### 4) 将来フレーム

本市がめざす将来都市像を実現するため、本市の将来の人口を以下のように想定します。

本市は、昭和 40 年代から 50 年代にかけて宅地開発などによる急激な人口増加を遂げました。

今後は、本市の活力を高めしていくため、少子化対策や若年層の定住促進策を推進するとともに、新たに良質な住宅地の整備を図り、引き続き人口増加基調を維持していきます。

こうしたことから、四街道市総合計画は目標年度である平成 35 年度（2023 年度）末の本市の総人口を 10 万人と想定しています。

都市計画においては、「都市計画区域の整備、開発及び保全の方針」の目標年次と整合を図ることで、今後の効率的な都市計画の運用を考慮していくものとしたうえで、四街道市総合計画の考え方に即して平成 27 年、平成 37 年の将来人口フレームを設定します。

これらの将来フレームを次頁の表にまとめます。





表 2-1 フレームの総括表

区 分	平成 12 年		平成 27 年		平成 37 年	
	人数	割合	人数	割合	人数	割合
人 口	82,515 人	100.0%	96,000 人	100.0%	100,000 人	100.0%
0～14 歳	11,575 人	14.0%	13,200 人	13.7%	10,800 人	10.8%
15～64 歳	60,487 人	73.4%	56,100 人	58.5%	59,300 人	59.3%
65 歳以上	10,453 人	12.6%	26,700 人	27.8%	29,900 人	29.9%
就業人口	40,892 人	100.0%	38,000 人	100.0%	40,000 人	100.0%
第 1 次産業	703 人	1.7%	470 人	1.2%	450 人	1.1%
第 2 次産業	9,632 人	23.6%	8,100 人	21.3%	7,600 人	19.0%
第 3 次産業	30,190 人	74.7%	29,430 人	77.5%	31,950 人	79.9%
従業人口	24,509 人	100.0%	21,000 人	100.0%	22,100 人	100.0%
第 1 次産業	727 人	2.9%	470 人	2.2%	450 人	2.0%
第 2 次産業	6,584 人	27.0%	5,900 人	28.2%	6,200 人	28.1%
第 3 次産業	17,198 人	70.1%	14,630 人	69.6%	15,450 人	69.9%
就従比	0.599		0.552		0.552	
製造業出荷額等	1,437 百万円		4,959 百万円		5,212 百万円	
卸小売販売額	10,562 百万円		10,506 百万円		11,092 百万円	
市街化区域内人口	75,469 人		89,000 人		93,000 人	

平成 12 年欄の卸小売販売額は、平成 14 年商業統計の数値

## 2. 土地利用の方針

### 1) 市街化区域の方針

本市の拠点的市街地である四街道駅周辺、物井駅周辺、郊外的市街地である千代田・池花、旭ヶ丘・みそら、鷹の台、成台中の既定の市街化区域を基本とし、都市型社会に対応したコンパクトな市街地とするため、次の土地利用の形成を図ります。

#### 低層系住宅地

豊かな自然環境を身近に感じられ、閑静で良好な居住環境を維持する低層住居系の土地利用を配置します。

#### 都市型住宅地

四街道駅周辺の商業・業務地に隣接する地区で、良好な住環境を維持しながら都市的なサービスを身近に享受でき、周辺環境に配慮して公共空間の確保とあわせた高度利用を許容する住居系土地利用を配置します。

#### 商業・業務地

商業・業務地は、多様な消費者ニーズや消費動向に応えられる商業・業務、都心居住を進める住宅といった複合的な機能を備えた商業系土地利用を配置します。

四街道駅周辺は、本市の中心市街地として、都市核やシンボルロード沿道と一体的に、魅力と活力にあふれる商業・業務地の形成を図ります。

地域核を含む物井駅周辺は、快速電車停車駅への機能強化も踏まえ、高付加価値型で成長性の高い産業を誘致するため、新たな市街地形成を促進し、商業・業務機能等を育成する土地利用を配置します。

#### 新産業地

成台中は、周辺環境とのバランスに配慮しながらサービス産業や流通産業をはじめ産業構造の変化に対応した 21 世紀型の成長産業の誘導を進め、多世代が就労できる新たな産業・交流拠点として育成する土地利用を配置します。

四街道工業団地、鷹の台(御成台研究学園都市)は、企業と連携し既存の産業機能の維持に努めるため、時代に即した高度化を図る工業系土地利用を配置します。

## 2) 市街化調整区域の方針

斜面林や谷津田など、視認性の高い緑に加えて、集落周辺の屋敷林、河川や水路など、次世代に引き継ぐべき貴重な自然環境が残されています。これらの自然環境を無秩序な開発から守るため、基本的に市街化を抑制する市街化調整区域とします。

### 緑園環境の保全

平地林に包まれた集落や畑地で形成される緑園環境については、農業の生産環境を保全するとともに、都市と農村の交流の場として、地権者の理解のもとに、市民の協力を得ながら保全・活用を促進します。

### 里山環境の保全

鹿島川、小名木川、上手繰川沿いなどに広がる水田と周辺の樹林地及び集落で形成される里山環境については、農業振興と連携して都市と農村の交流の場として、地権者の理解のもとに、市民の協力を得ながら保全・活用を促進します。

### 市街化調整区域の開発への対応

市街化調整区域については、無秩序な開発を防止し、農業環境や自然環境を保全するため、開発許可制度を活用します。あわせて、コンパクトな市街地形成を目指して、市街化調整区域に及ぶ開発圧力を規制し市街化区域に誘導する「土地利用に関する総合的な制度」<sup>注1</sup>について検討します。また、集落地については、道路等の生活基盤施設の整備を図ります。

なお、和良比、物井駅東口、交流拠点及び四街道インターチェンジ周辺などは、現段階では具体的な動きがないものの、交通基盤等から産業系など新たな都市機能の整備や地域整備の高まりにより、都市的土地利用を図る必要が生じた場合は、雇用の場の創出、都市づくりへの寄与度など、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します。

### 交流拠点の形成

千葉市中心部と佐倉・成田市方面を連絡する幹線道路である国道 51 号の沿道地域（成台中を含む）は、国道 51 号の 4 車線化の整備により都市間交流が円滑化すると想定され、こうした広域交通機能を活用した地場産品販売施設や民間による交流施設の誘導などにより、交流機能と沿道サービス機能を備えた交流拠点を計画的に形成します。

---

注1 「土地利用に関する総合的な制度」とは、土地利用の調整、市民参加、環境保全に関して相互に連携させた総合的な制度のイメージです。この方針内容については、「第4章 「四街道市都市マスタープラン」の実現に向けて」(P.73)を参照してください。

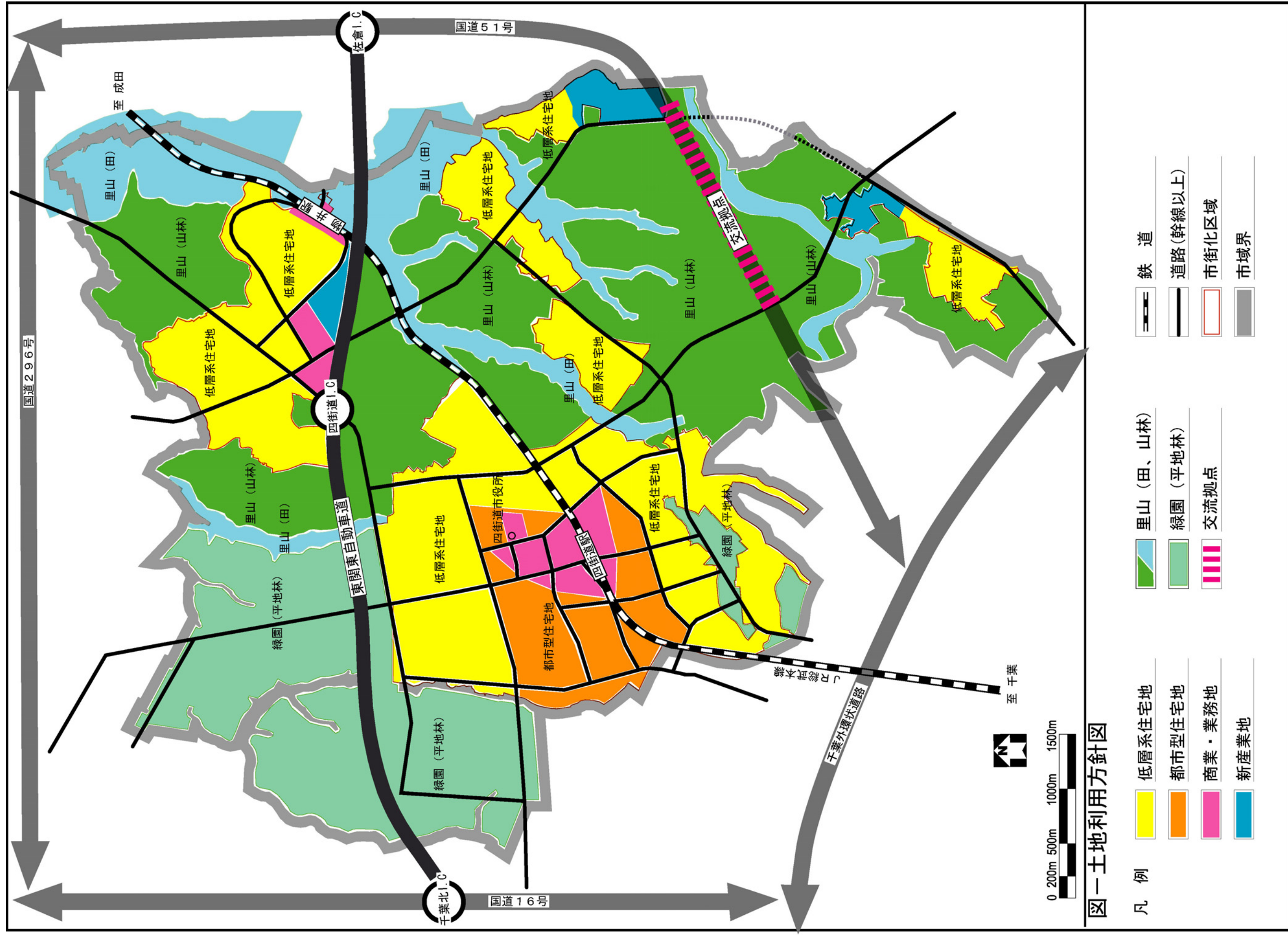


图 2-2 土地利用方針図

### 3. 市街地整備の方針

市街地整備は、土地区画整理事業や地区計画制度、道路のネットワーク整備等の活用により、安全性や利便性を向上し、ゆとりと景観に優れた美しい街並みづくりを促進します。

また、市街地の拡大となる市街地開発は、農業振興や自然環境に十分配慮し、少子高齢化による人口減少時代を迎えることを視野に入れて、慎重に対応します。

なお、市街地整備の計画や整備にあたっては、パブリックコメントなどを導入し市民の意見を反映します。

#### 新市街地の計画的な形成

物井、成台中は、土地区画整理事業を促進するとともに、地区計画の導入により、良好な居住環境を有した新市街地の計画的な形成を図ります。

#### 都市核と地域核の整備

都市核（四街道駅周辺）の整備にあたっては、本市の顔にふさわしい、シンボル性を有した街並みの形成と景観の創出を図るため、四街道都市核北において土地区画整理事業を推進し、四街道駅南口において市街地再開発事業を促進します。これらの地区では、さらに地区計画の導入により、地区にふさわしい市街地環境及び都市景観の形成に努めます。

地域核（物井駅周辺）の整備にあたっては、物井特定土地区画整理事業を促進するとともに地区計画の導入により、都市機能を備えた新しい市街地形成を図ります。

#### 既成市街地の整備

四街道駅周辺の既成市街地では、安定成熟期に対応するため、歩いて暮らせるコンパクトな市街地形成を目指し、都市再生型の市街地整備事業等の導入を検討します。これとともに、歩行者に配慮した道路や雨水排水施設の整備、緑地空間の創出などにより市街地の安全性、利便性を高める事業を導入することが望まれることから、要整備地区の抽出や地域の実情にあった整備手法について検討します。

また、計画的に整備された30年以上経過した住宅市街地の人口減少、少子高齢化による空き家や空き地の増加に対応するため、市街地の整備手法及びNPO等と連携したソフト政策について検討します。

#### 居住環境の維持

四街道駅南側、物井駅周辺、千代田・池花、旭ヶ丘・みそら及び鷹の台の計画的に開発、整備された市街地は、地区計画等の導入により、良好な居住環境の維持・向上に努め、定住化を促進します。



## 市街化区域内未利用地の活用

市街化区域内の未利用地等については、周辺環境に配慮した宅地化の誘導や小公園（ポケットパーク）などの公共空間の確保に努めます。

## 新たな市街地の検討

市街化区域に隣接した利便性の高い和良比、物井駅東口、交流拠点及び四街道インターチェンジ周辺などの市街化調整区域については、現段階では具体的な動きがないものの、交通基盤等から産業系など新たな都市機能の整備や地域整備の要請の高まりにより、都市的土地利用を図る必要が生じた場合は、雇用の場の創出、都市づくりへの寄与度など、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対応します。

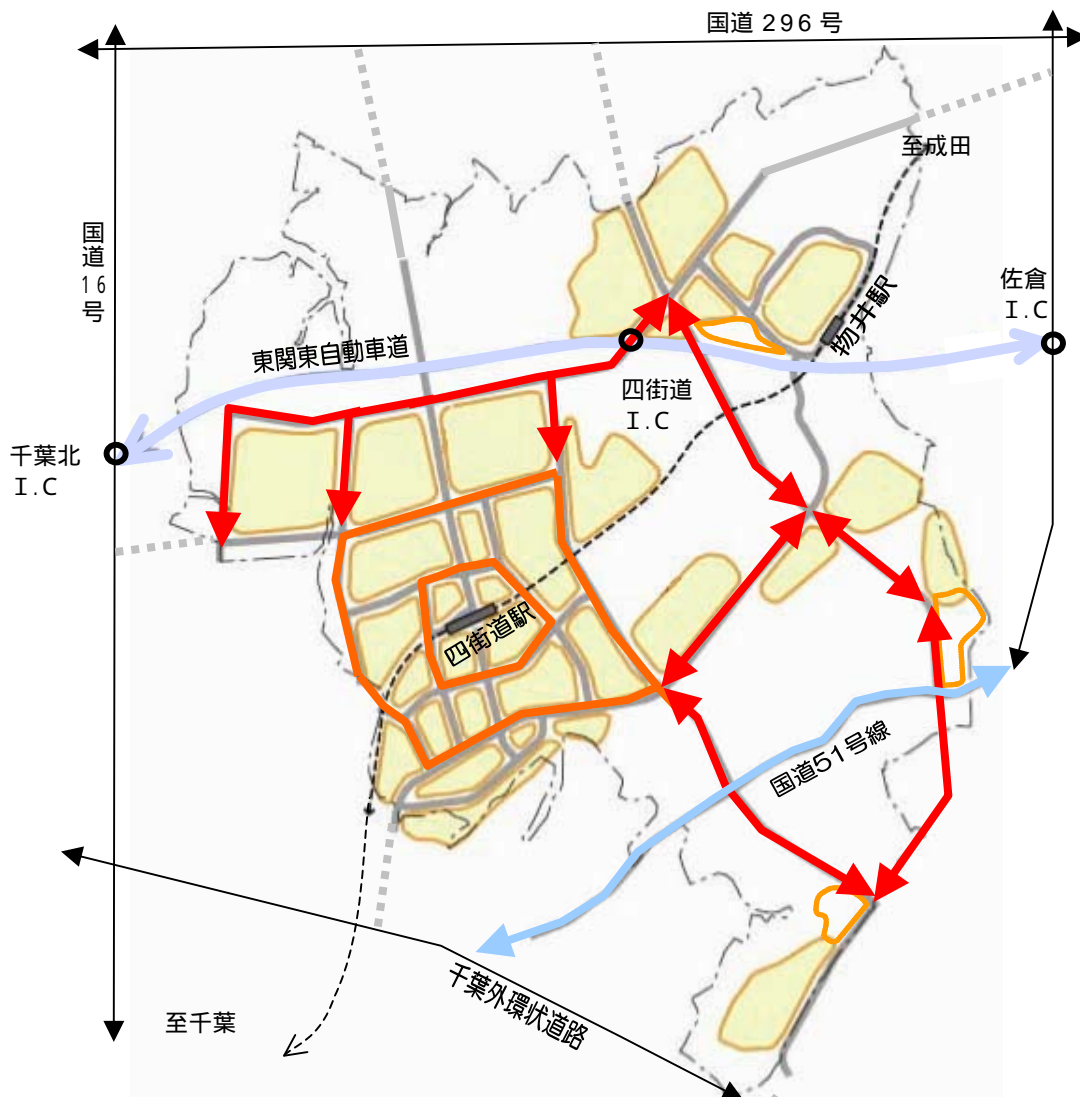
## 4. 都市施設の整備方針

### 1) 交通体系の整備方針

#### 交通ネットワークの基本的な考え方

本市の交通ネットワークは、公共交通軸（JR総武本線）と広域交通軸（東関東自動車道水戸線、国道51号）の広域交通と連携し、次の3つの基本的な考え方によって形成する道路ネットワークで構成します。

- a. 市街地の南北を連絡することで市街地中心部の混雑を緩和し、市街地の骨格となる環状ネットワークを形成します。
- b. 分散する市街地を連絡するとともに、四街道インターチェンジにアクセスするネットワークを形成します。
- c. 上記ネットワークと連携し、補完するネットワークを形成します。



a		市街地の南北を連絡することで市街地中心部の混雑を緩和し、市街地の骨格となる環状ネットワーク
b		分散する市街地を連絡するとともに、四街道インターチェンジにアクセスするネットワーク
c		上記ネットワークと連携し、補完するネットワーク

図 2-3 基本的な交通ネットワーク図

## 道路体系の方針

交通ネットワークの基本的な考え方を踏まえ、道路の段階構成と機能を次のとおりとします。

表 2-2 道路体系の方針(1)

区分	道路名称	道路機能
自動車専用道路	東関東自動車道水戸線	東京都心と成田空港、鹿島臨海工業地域方面を連絡する自動車専用道路です。
主要幹線道路	国道51号	千葉市方面と成田市方面を結ぶ広域的な道路で、通過交通処理及び産業道路としての機能があります。
	主要地方道 浜野・四街道・長沼線	国道51号交差点から南側の吉岡、鷹の台と千葉市方面を連絡する道路で、市内では都市計画道路3・4・7と接続し、四街道駅周辺市街地と市南部を連絡します。
	都市計画道路 3・3・1 山梨臼井線	千代田・池花とみそら、国道51号を結ぶ道路で、千代田・池花から北側は主要地方道千葉・臼井・印西線を経て佐倉市臼井方面を結び、国道51号に接続します。
	都市計画道路 3・4・4 鹿放ヶ丘佐倉線	本市北部の市街地と佐倉駅方面を結び、物井、千代田・池花の住宅地のアクセス機能を有する道路です。
	都市計画道路 3・4・5 千葉鹿放ヶ丘線	本市西部の骨格となる道路であり、千葉市の都市計画道路3・4・39に接続して千葉市の中心部と連絡します。
	都市計画道路 3・4・6 千葉四街道線	四街道駅南側の市街地と旭ヶ丘・みそらを連絡する道路で、西側は千葉市の都市計画道路3・4・38に接続し、四街道駅周辺市街地の環状ネットワークを構成します。
	都市計画道路 3・4・7 南波佐間内黒田線	国道51号と主要地方道浜野・四街道・長沼線の交差点から都市計画道路3・4・4の四街道インターチェンジ付近に接続し、四街道駅周辺の中心市街地東側に位置する道路で、四街道駅周辺市街地の環状ネットワークを構成します。
	都市計画道路 3・4・13 船橋四街道線	四街道駅南側の市街地から千葉市の都市計画道路3・4・59に接続して国道16号と連絡する道路で、四街道駅周辺市街地の環状ネットワークを構成します。

表 2-3 道路体系の方針(2)

区分	道路名称	道路機能
幹線道路	都市計画道路 3・4・2 四街道駅前大日線	本市北部の市街地から四街道駅へのアクセス道路としての機能を有しており、四街道駅から都市核北土地地区画整理事業区域までの間は、現在の松並木の街路景観を重視したシンボリックな道路として進めています。また、佐倉市の都市計画道路3・4・17と接続し、四街道駅と京成ユーカリが丘駅、東葉高速鉄道勝田台駅方面と連絡します。
	都市計画道路 3・4・3 四街道駅和良比線	四街道駅南側の市街地において、四街道駅から都市計画道路3・4・19まで南北に連絡する道路です。
	都市計画道路 3・4・8 四街道鹿渡線	四街道駅北側から東側へ伸びて都市計画道路3・4・6に接続する道路で、市街地中心部の環状ネットワークを構成します。
	都市計画道路 3・4・9 四街道和良比線	四街道駅北側と南側の市街地を連絡する道路で、市街地中心部の環状ネットワークを構成します。
	都市計画道路 3・4・10 鹿放ヶ丘半台線	四街道駅北側の市街地を栗山から鹿放ヶ丘を経て、国道16号に接続する道路で、四街道駅周辺市街地の環状ネットワークを構成します。
	都市計画道路 3・4・11 四街道大日桜ヶ丘線	本市西部の骨格道路で、千葉市の都市計画道路3・4・64に接続して都賀駅方面を連絡し、四街道駅周辺市街地の環状ネットワークを構成します。
	都市計画道路 3・4・12 和良比鹿渡線	四街道駅南側の市街地をJR総武本線と平行に東西に連絡する道路で、市街地中心部の環状ネットワークを構成します。
	都市計画道路 3・4・14 物井駅前線	物井駅西側から都市計画道路3・4・4に接続し、物井駅周辺の市街地から物井駅へのアクセス機能を有する道路です。
	都市計画道路 3・4・15 物井駅佐倉線	物井駅東側から佐倉市の都市計画道路3・4・16に接続し、佐倉市山王から物井駅へのアクセス機能を有する道路です。
	都市計画道路 3・5・16 四街道駅前下志津新田線	四街道駅北側から主要地方道浜野・四街道・長沼線により、国道16号に連絡する道路です。
	都市計画道路 3・4・18 鹿渡大日線	都市核北土地地区画整理事業区域と四街道市役所の間に位置し、市街地中心部の環状道路と四街道駅周辺市街地の環状道路に接続する道路です。
補助幹線道路	幹線道路を補完し、市街地の道路網を充実させる道路です。	

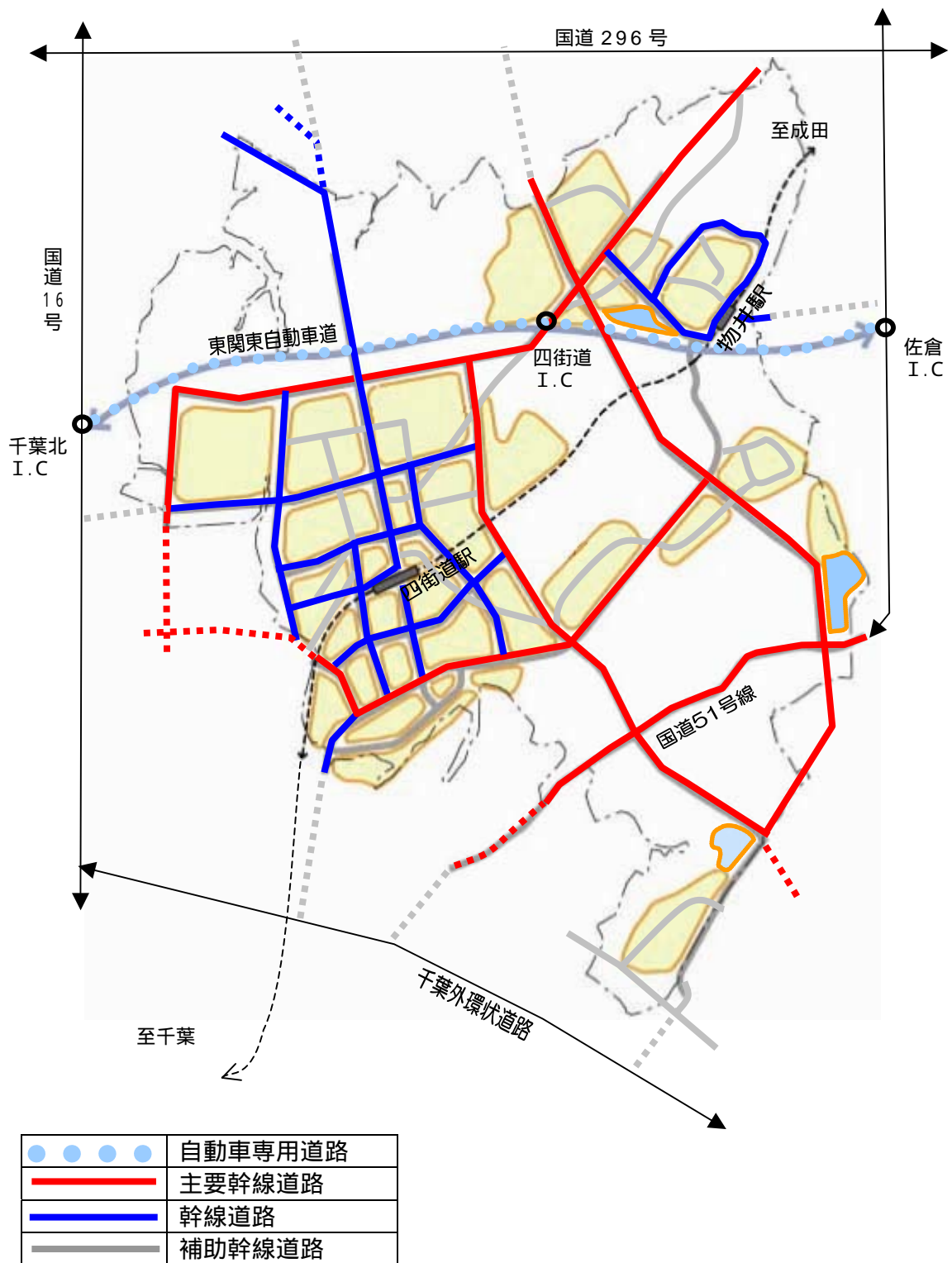


図 2-4 道路の体系概要図



## 道路の整備方針

道路の整備方針は、次のとおりとします。

四街道駅周辺の円滑な交通処理と市のシンボルとなる個性ある道路づくりを行うため、主要地方道千葉・臼井・印西線の四街道駅前松並木通りの整備を推進します。また、物井駅周辺への接続を強化するための道路整備を検討します。

国道 51 号、都市計画道路 3・3・1 山梨臼井線、都市計画道路 3・4・4 鹿放ヶ丘佐倉線については 4 車線化の整備を図ります。

事業中の都市計画道路の早期完成や未整備の都市計画道路の早期着手を目指します。

路線的な整備のほかに、日常的に渋滞をおこしている交差点については、右折車線の設置を推進します。

都市計画道路の整備にあたっては、自動車の安全で円滑な交通処理を目指し、歩行者・自転車の交通空間においては、ユニバーサルデザインに配慮し、市民の安全性と利便性の向上を目指します。また、道路空間は、市民の共有空間でもあることから、地域にふさわしい景観の形成に努めます。

道路の計画、整備にあたっては、パブリックコメントなどにより、市民の意見を反映しながら進めます。

## 公共交通の充実に伴う整備方針

鉄道のサービス強化と連携して、四街道駅、物井駅の交通バリアフリー法に基づく駅舎等の整備促進や、駅前広場の整備を推進します。

四街道駅の利便性を向上するため、四街道駅南口駅前広場の整備を図ります。

バス路線については、JR 総武本線との接続の円滑化、新市街地への連絡、物井駅への接続の拡充を促進します。

バス運行の充実に連携して、駅前広場や道路にバスパーズを適宜整備します。



市内循環バス「ヨッピー」



物井駅



都市計画道路 3.4.18

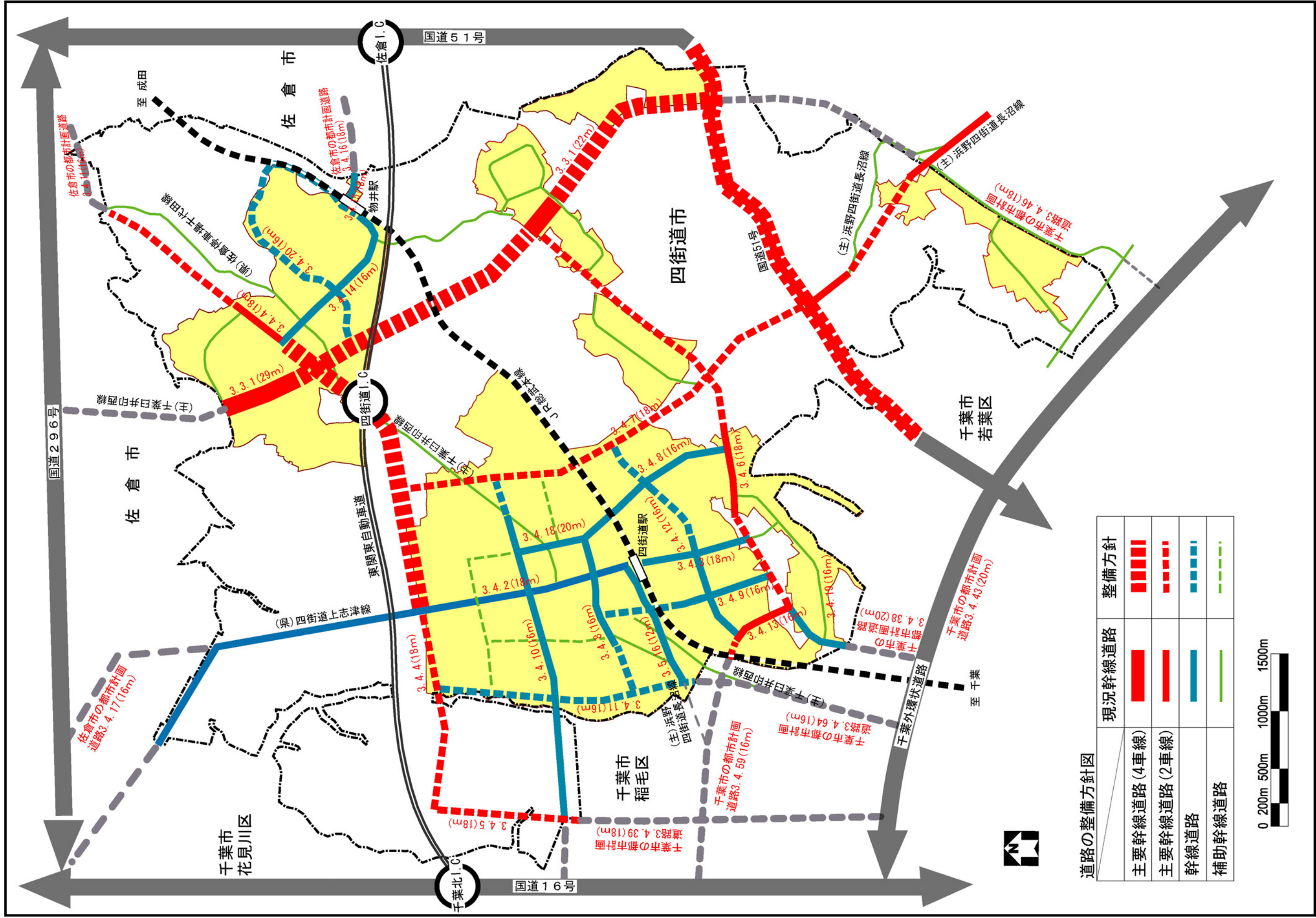


図 2-5 道路の整備方針図

## 2) 公園・緑地の整備方針

市民がスポーツ・レクリエーションを楽しみ、また、身近に緑と親しむことができる公園・緑地の整備方針を次のとおりとします。

少子高齢化に対応したユニバーサルデザインに配慮するとともに、都市防災の方針と連携した整備や市民の憩いの場が、犯罪などに利用されないよう都市の死角を作らない計画・整備を図ります。

また、計画や整備にあたっては、パブリックコメントなどにより市民の意見を反映するとともに、市民と協働の公園の管理を推進します。

### 公園・緑地の整備

#### (1) 総合公園の充実

四街道総合公園は、市民の多様なスポーツやレクリエーションの需要に対応するとともに、自然の豊かな緑にも触れることができる公園として周辺の自然環境との調和・連携に配慮し整備されました。今後は、市民ニーズに対応した機能の充実を図ります。

#### (2) 身近な公園の再整備

計画開発市街地ゾーンの計画的に整備された既存の身近な公園や既成市街地ゾーンの既存の身近な公園については、地域のニーズに対応した機能の再整備を図り、長く親しまれる公園として整備を推進します。

#### (3) 身近な公園の創出

物井に住区基幹公園を整備します。

また、四街道駅北側地域の既成市街地ゾーンでは、街区公園は概ね設置されているものの、近隣公園などの規模の大きい公園が未整備なことから、市街化区域内の農地等の空間を利用して借地公園や立体都市公園の制度を活用した整備を図ります。

### 緑化の推進

#### (1) 緑のネットワークの形成

都市公園、郷土の森、市民の森など緑の拠点や地域の公園を緑化された道路や河川、都市下水路の管理用道路を活用し、歩行系の緑のネットワークを形成します。

#### (2) 緑化の推進と支援

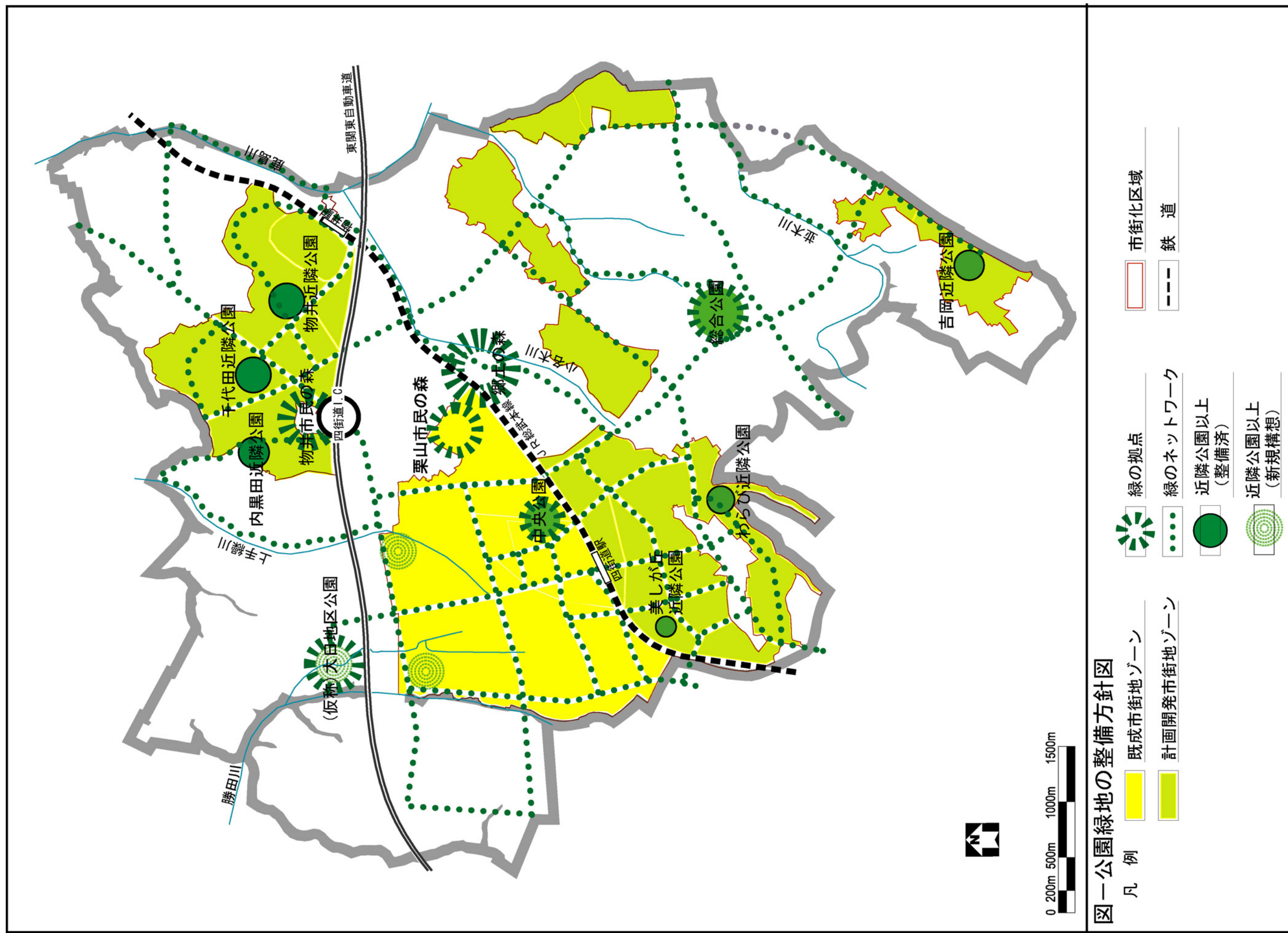
都市計画道路の整備にあたっては、街路樹の整備により緑地の連続性を確保し、公共施設の敷地内の緑地を確保します。

一方、大規模敷地の建築物を対象とした緑化地域の指定の検討や施設の生垣の設置への支援を行い、住宅地の緑の拡大を図ります。あわせて、緑の保全及び緑化を進めるため、「花と緑の基金」の効果的な活用を図ります。

#### (3) 緑化の啓発

市民参加による草花植栽事業、ガーデニング教室、緑化講習会など、緑化に関するイベントをNPO等と連携し開催します。





図一公園緑地の整備方針図

凡例  
 既成市街地ゾーン  
 計画開発市街地ゾーン

緑の拠点  
 緑のネットワーク  
 近隣公園以上 (整備済)  
 近隣公園以上 (新規構想)

市街化区域  
 鉄道

図 2-6 公園緑地の整備方針図

### 3) その他の都市施設の整備方針

降雨災害の防止や雨水の涵養、公共用水域の水質保全、生活環境の向上を図るため、河川及び下水道の整備方針、供給処理施設の整備方針は次のとおりです。

#### 河川

本市には、一級河川である鹿島川や上手繰川、勝田川があり、市域内やその上流部から発生する雨水排水は、各排水施設を通じてこれらの河川に流れています。

近年は、市街地内における公共下水道（污水）整備の進展により生活排水が減量し、河川の水質は徐々に改善していますが、一方で舗装の普及に伴う地下浸透性の低下や、大都市圏特有の局所的な豪雨の発生などにより、都市型災害の危険が増しつつあります。

このようなことから、市内の浸水や溢水を防止するため、道路改修においては透水性の舗装の推進や、勝田川などの河川の改修整備を推進するとともに、樹林地や農地などの保全により、治水・保水機能の確保に努めます。

一方、河川については、市街地や里山環境の水辺空間としての役割を担うことから、開発行為における水循環の効果的な誘導を行い、平常時においては、河川管理道路と歩行者ネットワークの連携や調整池を公園広場等に活用できる整備を推進します。

#### 下水道

本市の公共下水道は、印旛沼流域関連公共下水道として污水、雨水を区別する分流式による整備を推進しています。

污水については、下水道の使用を昭和 50 年 11 月に開始して以来その積極的な整備を推進してきたことにより、市街化区域においてはほぼ事業を完了しました。

今後は、未整備区域の整備を推進するとともに、市街化調整区域における適正処理を実施します。

また、雨水については、都市内における雨水排除を安全、かつ、迅速に行うため下流河川改修との調整を図りつつ、周辺環境との調和に配慮した雨水幹線の整備を推進します。

#### 供給処理施設

市民の日常生活から排出されるごみを処理し、清潔で、住みよい環境とするごみ処理施設については、次期用地を取得し、早期の施設稼働に向けて、施設整備を推進します。



## 5. 都市景観の形成方針

道路、都市公園等のオープンスペースなどは市民が共有するスペースとして、低層系住宅地においては閑静で緑豊かな景観形成、都市型住宅地では建築物の色やデザインに配慮した景観形成、商業・業務地では活気あふれる景観形成に努めるため、景観条例の制定とあわせて景観地区の指定について検討します。

各地域の特性にあわせて景観形成が図れるよう屋外広告物条例の適用や地区計画の策定について、パブリックコメントなど活用して市民の意見を反映して誘導します。

### 市街地ゾーンの景観

#### (1) 魅力ある景観の形成

本市の顔となる個性的な通りの形成に向けて、ちば街路樹十景の一つに指定された松並木通りの整備を推進します。

地区計画や建築協定を促進し、市民主導による住環境の向上に努めます。

#### (2) 公共施設の景観

公共施設の建設や改修にあたっては、周辺の景観や環境と調和するよう、その意匠や形態、色彩などに配慮していきます。

都市核北の整備にあたっては、本市の顔としてふさわしい景観の形成に努めます。景観に配慮した公共サインの整備を推進します。

### 里山環境ゾーンや緑園環境ゾーンの景観

里山環境及び緑園環境では、それぞれの自然的環境に形成される里山などの景観を維持、再生するため、農地や森林の保全、再生及び管理を推進します。

優れた歴史文化や自然環境を広く市民に伝えるため、周辺環境に配慮したサイン計画を検討します。

### 景観活動への支援

NPOやボランティアなど、市民自らの手による景観の形成活動に対し、情報提供や啓発、相談などを支援します。

市民の景観づくりに向け、景観条例の制定とあわせて景観協議会や景観整備機構等の設置などの取り組みを検討します。

## 6. 都市防災の方針

### 市街地の整備

災害に強い都市基盤づくりを推進するため、既成市街地内で木造家屋が無秩序に密集している地域、公共施設が不足している地域など構造的に脆弱な地域について調査し、都市再生区画整理事業などの市街地開発事業等による整備を検討します。

一方、壁面線の指定等とあわせて建ぺい率制限の緩和を行うことで、密集市街地等に老朽建築物の建て替えを促進し、公共施設や壁面後退区域の工作物等の制限による防災空間や避難路の確保を検討します。

また、建築物の不燃化の促進を図るため、建ぺい率の高い地域では防火地域、準防火地域の指定をあわせて行うよう努めます。

### 市街地の傾斜地における災害防止

傾斜地にある宅地の擁壁の老朽化については、所有者に注意を喚起し、災害の防止を促進します。

### 都市空間の保全と創出

災害時における避難者等の安全確保を図るため、公園などのオープンスペースの確保とあわせて避難路となる道路整備を推進します。

公園、緑地、農地等のオープンスペースについては、延焼遮断帯、救護活動・物資集積等の拠点、ガレキ集積場所、ヘリコプターの臨時離発着場、応急仮設住宅の建設場所等に供されるよう充実に努めます。

### 工作物等の倒壊防止対策

ブロック塀、石塀の倒壊については、人的被害とともに道路閉鎖の原因となり、救助、復旧活動の障害となることから、地区計画等により、かき・柵の高さの制限や生垣設置の普及にむけて、助成制度を活かして推進します。

### 道路・橋梁の整備

道路・橋梁については、災害時において避難経路及び緊急輸送道路として救援・救護、消防活動等の動脈となり、また火災の延焼を防止するオープンスペースとなるなど、多様な機能を有しているため、防災効果の高い幹線道路（都市計画道路）等の重点的な整備に努めます。

## 7. 自然環境の保全の方針

本市には、谷津田や斜面林など、視認性の高い緑に加えて、古木や巨木、集落周辺の防風林、湧水地、河川や水路に生息する昆虫類、鳥類、植物など、次代に引き継ぐべき貴重な自然が残されています。

これらの自然環境を保全する地域は、「公園緑地の整備方針」と連携し、農業の振興、自然環境の保全を図るとともに、良好な生態系や地域の特性を有する地域を環境観察モデル地区や市民が緑の中で自然の恵みを実感できる郷土の森など、自然とのふれあいの場として活用を推進します。

### 計画的な緑のまちづくり計画の推進

本市の貴重な資源については、市民と連携しながら緑豊かで歴史を感じる自然環境の保全や保護を図るため、緑や生態系などの自然環境の調査や計画の策定を行います。

### 樹木等の保存

古木や巨木、本市らしさを感じさせる樹木などについては、保存樹木等として選定を行い緑の保全に努めます。また、地権者の理解と協力により指定した樹木などを公表し、貴重な樹木の大切さを周知します。

### 貴重な動植物の保護

本市に生息する動物や昆虫、植物などについては、その生態を把握するとともに、市民と連携しながら、その保護に努めます。

### 里山環境ゾーンの保全

谷津田、河川、斜面林などの要素が一体となって形成される里山環境については、農用地域や地域森林計画対象民有林の指定の継続を促進し、あわせて、農業振興により谷津田や貴重な樹林地を保全します。また、河川改修においては多自然型の整備を推進し、自然環境の維持保全に努めます。

### 緑園環境ゾーンの保全

畑作地と平地林（防風林）により形成される緑園環境については、地域森林計画対象民有林の指定の継続を促進し、あわせて、農業振興により農地と平地林の一体的な保全を促進し、地域固有の緑の保全に努めます。

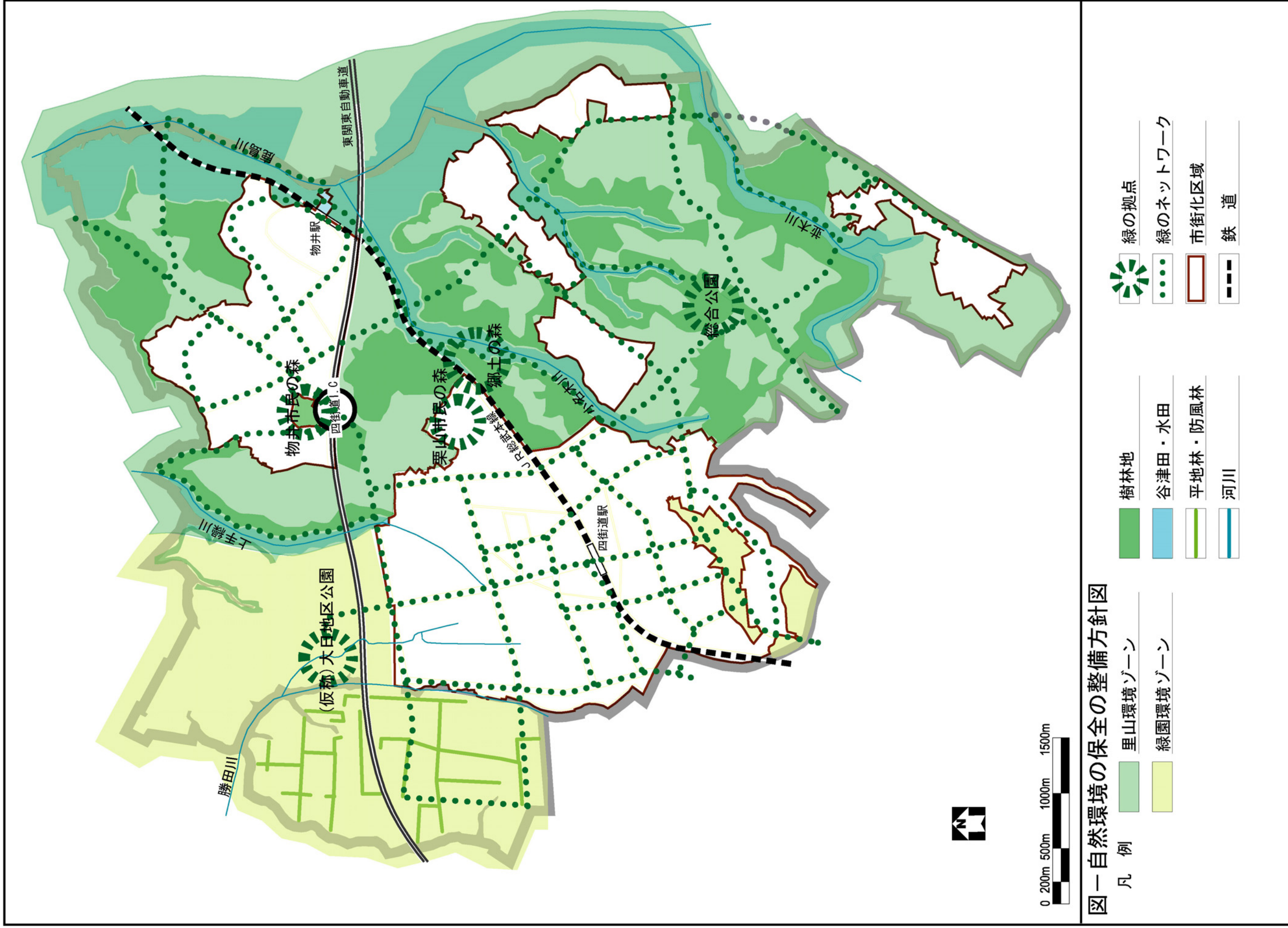


図 2-7 自然環境の保全の方針図



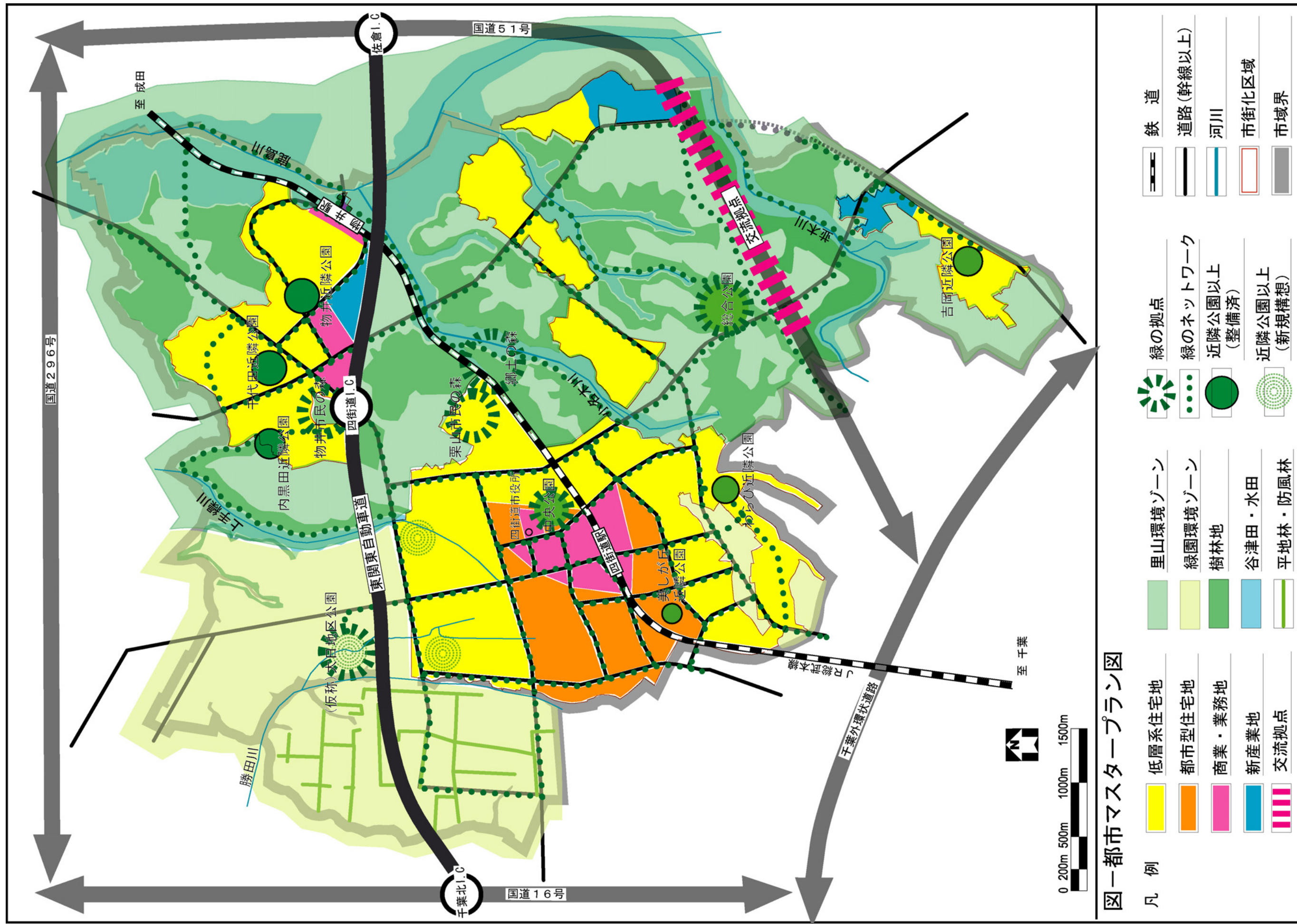


図 2-8 都市マスタープラン図