

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

都市計画都市計画区域の整備、開発及び保全の方針を次のように変更する。

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	4
（3）広域都市圏の設定	4
（4）広域都市計画マスタープランの構成	5
2 本広域都市圏の都市計画の目標	6
（1）本マスタープランの対象範囲	6
（2）目標年次	6
（3）現状と課題	6
（4）都市計画の目標	9
3 区域区分の決定の有無及び区域区分を定める際の方針	12
（1）区域区分の決定の有無	12
（2）区域区分の方針	14
4 本広域都市圏の主要な都市計画の決定の方針	16
（1）都市づくりの基本方針	16
（2）土地利用に関する主要な都市計画の決定の方針	18
（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	19
（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	21
（5）自然的環境の整備又は保全に関する主要な都市計画の決定の方針	21

§ 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
- 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

§ 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、成田空港、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。

⑥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、「成田空港『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。

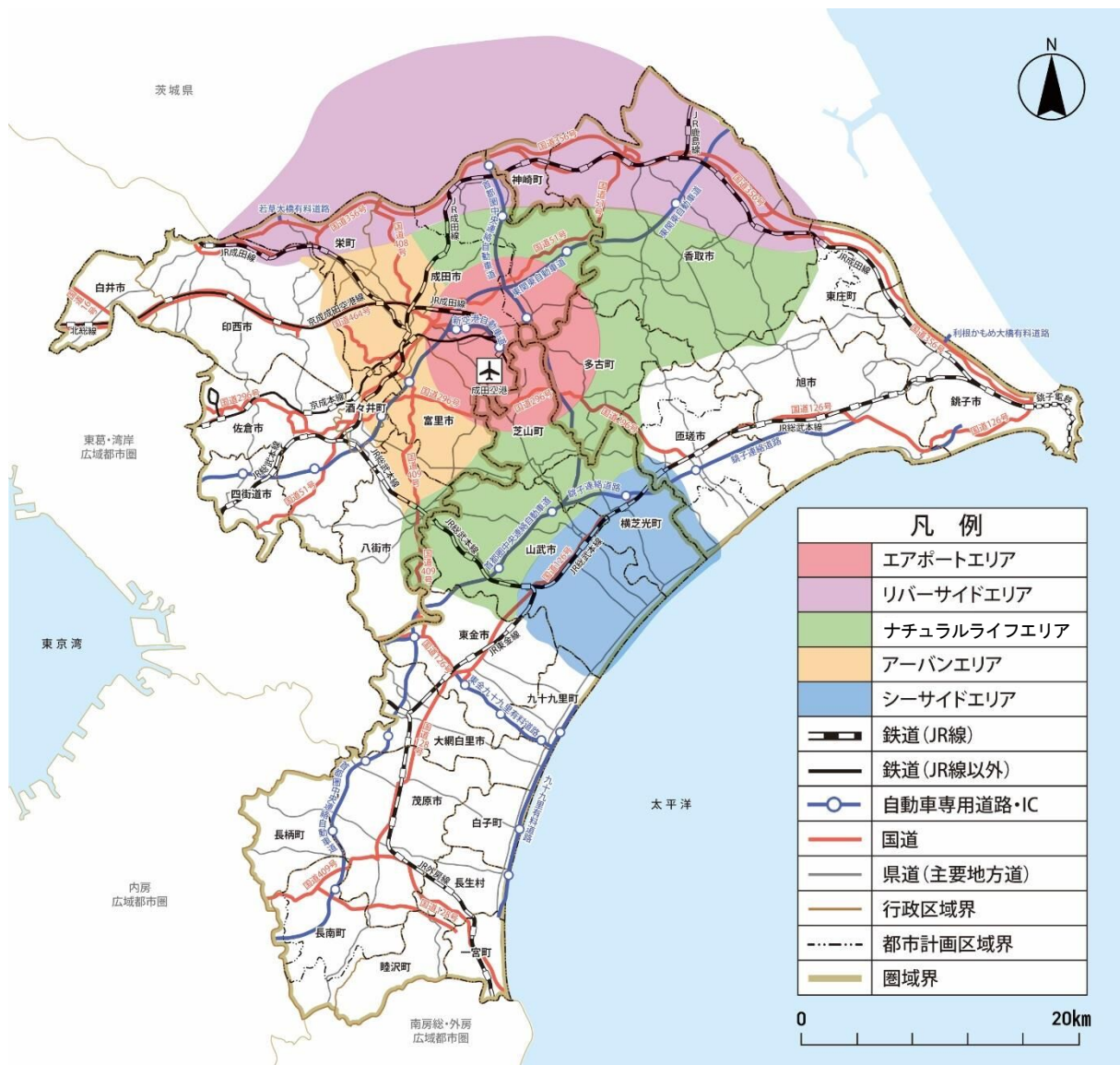


図 エアポートシティ構想におけるゾーニング

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	佐原の町並み、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 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) 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

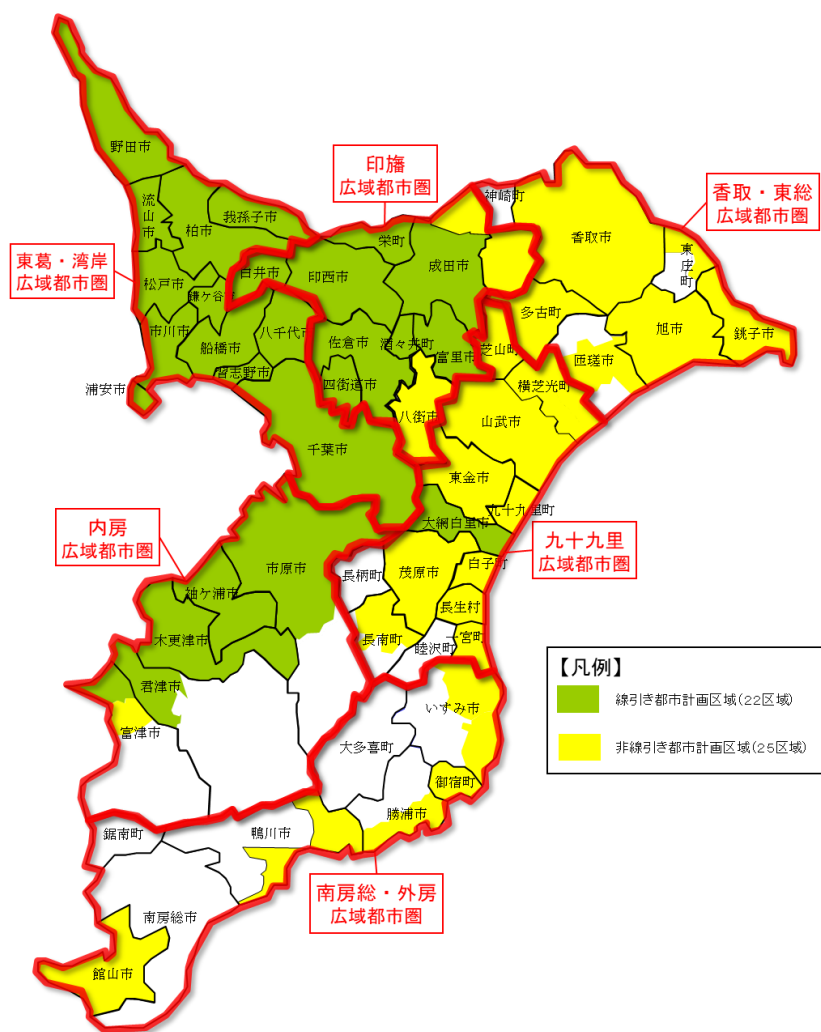


図 千葉県広域都市圏図

（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。

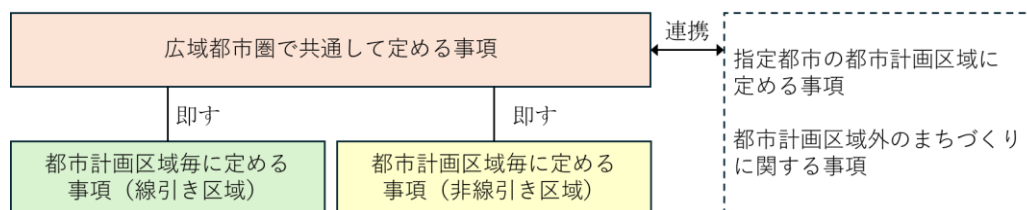


図 広域都市計画マスタープラン構成図

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

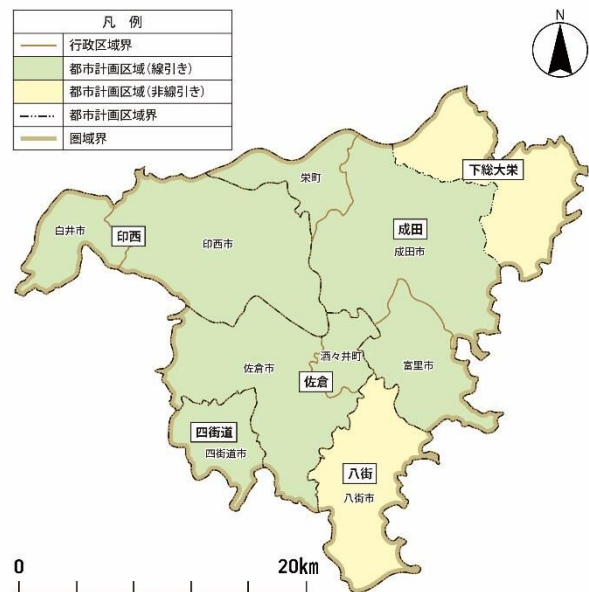


図 マスタープランの対象範囲

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

		一方で、本区域内には、豊かな水や緑に恵まれた自然的環境や優良農地が存在していることから、これらの整備又は保全も必要とされる。 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。
佐倉	有	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。 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。 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。
四街道	有	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。 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。
下総大栄	無	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。 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。 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。
八街	無	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。 以上のことから、本区域においては区域区分を定めないものとする。

(2) 区域区分の方針

① おおむねの人口

線引き都市計画区域の将来におけるおおむねの人口を次のとおり想定する。

都市計画 区域	区分	令和 2 年	令和 17 年
印西	都市計画区域内人口	約 165 千人	おおむね 175 千人
	市街化区域人口	約 129 千人	おおむね 148 千人
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。

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%)

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。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

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走行空間の整備を推進し、ウォーカ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、地域の実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

- ・污水处理施設については「千葉県全県域污水適正処理構想」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主要な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【産業・観光】

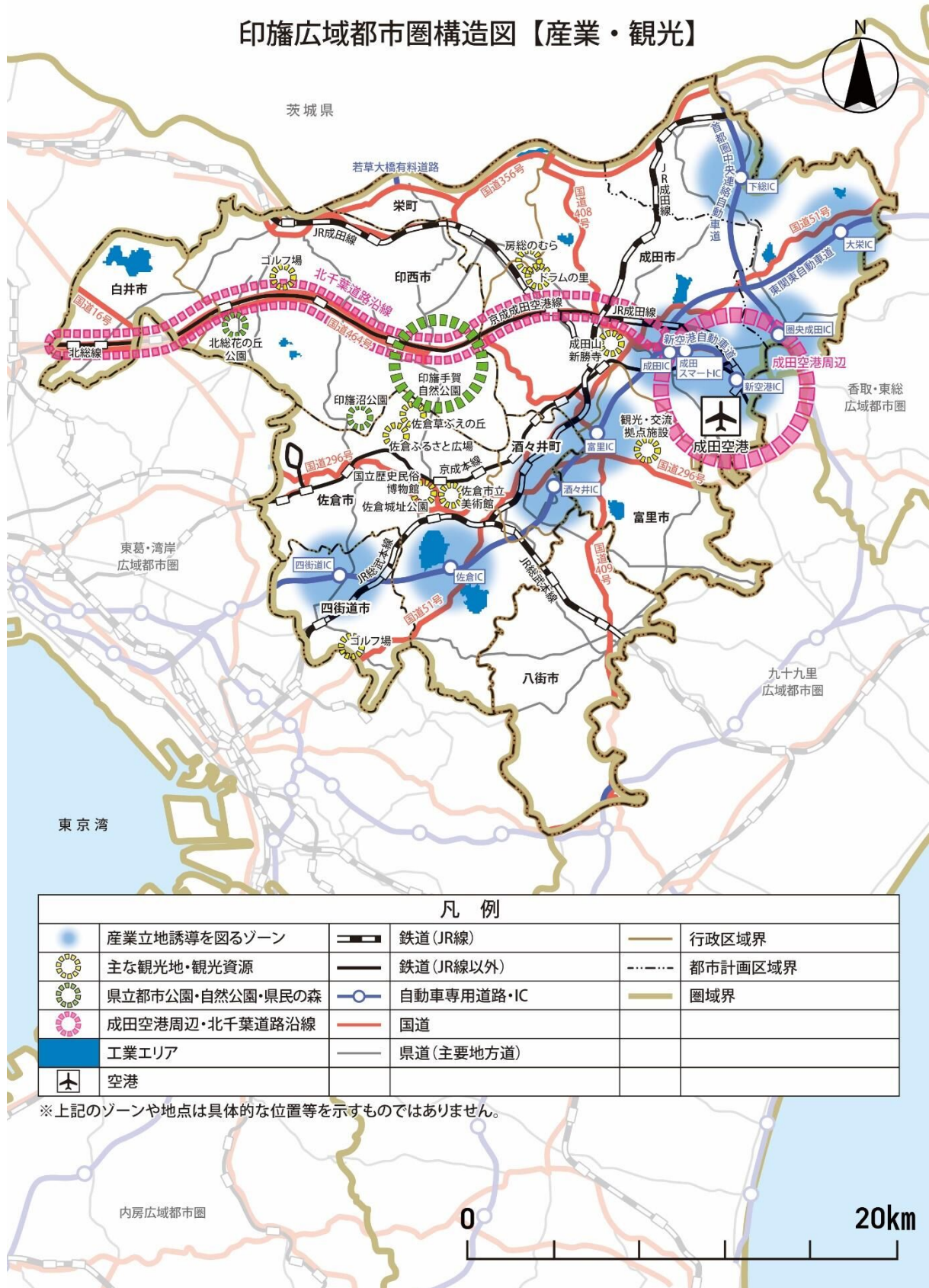


表 拠点・ゾーンの区分

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）
中枢拠点	高次都市機能や広域交通機能の集積を生かしながら、経済、産業などの広域的・中枢的な役割を担う地域（県都千葉市の中心部）
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
観光誘導ゾーン	国定公園や自然公園区域に指定されている海辺・川辺沿いの区域

広域都市計画マスタープラン原案（区域パート）

§ 2 各都市計画区域の都市づくりの目標

【印西都市計画区域】

1 都市計画の目標

(1) 本区域の基本理念

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

本区域の沿革は、次のとおりである。

〔印西市〕

印西市は、北部を利根川、南東部を印旛沼、北西部を手賀沼に囲まれ、標高20～30m程の台地部と、湖沼周辺の低地部から構成されている。明治時代まで、利根川は東京への重要な物資輸送の動脈として利用され、川岸には宿場的要素を持つ幾つかの「河岸」が形成されていた。本市においては、「木下河岸」が旅客輸送の拠点として長く明治の中頃になるまで賑わいを見せていたが、明治34年のJR成田線の開通によって、町の中心は次第に木下駅付近へと移っていった。

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

〔白井市〕

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

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

本区域においては、首都圏整備法に基づく近郊整備地帯に位置し、首都東京を中心とする過密地域からの人口流入に適切に対処し、良好な宅地を大量に供給する目的で、昭和44年度から平成25年度まで、千葉県及び独立行政法人都市再生機構の共同施行による新住宅市街地開発事業により、良好な居住環境を持つ住宅地や業務用地等の供給を目指した整備が進められるとともに、昭和59年に住宅・

都市整備公団鉄道千葉ニュータウン線（現在の北総線をいう。）、また、平成 22 年に成田空港に直結する京成成田空港線が開通し、新たな市街地が形成されてきた。

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

すなわち、

①北総地域の拠点都市及び首都圏における良好な宅地供給地として

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

②首都圏における広域連携拠点として

東京都心部方面と成田空港とを結ぶ骨格的交通軸である京成成田空港線等の利用環境の向上や北千葉道路等の整備促進により、業務管理機能、先端的な研究開発機能や居住環境機能の一層の集積を図るとともに、成田市等との連携により、首都圏における広域連携拠点としての役割を果たすこと。

③近郊レクリエーション拠点として

印旛沼及び手賀沼に代表される豊かな水系と北総台地上の樹林や斜面樹林及び谷津田等によって構成される自然をもち、長い歴史の中で培われた静かな田園景觀等は、首都圏の身近なレクリエーションゾーンとしての役割を果たすこと。

④立地優位性と地域資源を生かした拠点として

東京都心部方面と成田空港との中間的な立地条件や広域交通網の充実による立地優位性、豊かな自然や伝統文化等による地域資源を生かし、国内外から多くの来訪者を受け入れるまちとしての役割を果たすこと。

これらの広域的な役割を受けとめつつ、印西都市計画区域を構成する 2 市における都市づくりの基本理念は次のとおりである。

〔印西市〕

将来都市像を「住みよさ実感都市 ずっと このまち いんざいで」とし、市民が安心して暮らし、多様なライフスタイルのもとでいきいきと活動し、生活のさまざまな場面で住みよさを実感できるまち、そして、将来も住み続けたいと思えるまちを築いていく。

〔白井市〕

将来都市像を「世代を超えた 笑顔と豊かさを 未来へつなぐまち」とし、白井市に関わる全ての人々の幸せあふれる笑顔と、心とくらしの豊かさを守り、絶やさないように、未来へつなげていく挑戦をすることで、世代を超えた笑顔と豊かさが絶えず循環するまちを築いていく。

また、基本理念を実現するため、都市づくりの目標を以下のとおりとする。

①人口減少等に対応したコンパクトな都市づくりの促進

今後の人口減少や少子高齢化を踏まえ、公共交通の利便性の高い駅周辺や地域拠点に都市機能や居住機能を集約させ、すべての世代が暮らしやすい市街地となるよう誘導する。

また、駅周辺等の拠点において文化教育施設・福祉厚生施設等の公共公益施設の整備と各種福祉サービスの充実等により、子どもから高齢者までが生きがいをもって、安心して健康で明るく暮らせるまちづくりを進める。

②都市基盤施設整備の促進・再整備

市街地の整備にあたっては、地域の実情に即した都市基盤施設整備の促進により秩序ある市街地の形成を図り、すべての人が安心・安全に暮らせるまちづくりや、快適で利便性の高い住民生活を営むことができるユニバーサルデザインのまちづくりを促進する。また、既成市街地における未利用地や既存ストックを有効活用し、市街地の再整備を促進する。

③地域資源等を生かし多様な産業が集積する都市づくりの促進

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

④自然環境を守り育む都市づくりの促進

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

⑤活力のある地域コミュニティの形成

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

⑥交通ネットワークの充実による連携・交流の促進

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

⑦災害に強い安心・安全なまちづくりの推進

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

⑧カーボンニュートラルに取り組む都市づくりの推進

緑地保全・緑化推進、交通ＤＸ・ＧＸの推進、地域における省エネルギー化、再生可能エネルギーの導入・活用促進、既存エネルギーの高度利用等により、二酸化炭素の吸収効果を高め、排出量を削減することで、カーボンニュートラルに取り組むまちづくりを推進する。

また、コンパクト・プラス・ネットワーク型の都市構造の形成や公共交通の利用の促進により、都市レベルでエネルギー効率を高めるとともに環境負荷を抑制し、スマートなまちづくりを推進する。

（２）地域毎の市街地像

〔印西市〕

a 木下・大森地域

木下・大森地域は、木下駅周辺に位置し、特に古くから市街地が形成されているため、河川や街道をはじめとした地域の歴史・文化・街並みを生かすとともに、コンパクトな市街地を形成する良好な市街地づくりを進め、駅圏・都市交流拠点の形成を図る。

また、土地区画整理事業によって整備された地域東側及び南側の住宅地は、良好な住宅地としての景観や環境の維持、増進を図る。

b 小林地域

小林地域は、小林駅周辺に位置し、駅周辺の既存の商業・業務地が集積する地域を駅圏・都市交流副次拠点として整備・拡充を図る。

また、既成市街地の周辺には計画的に開発整備された住宅市街地があり、良好な住宅地としての景観や環境の維持、増進を図る。

c 工業団地地域

松崎工業団地は、主要地方道千葉竜ヶ崎線と主要地方道千葉臼井印西線の間位置し、千葉ニュータウンや成田空港とのアクセスが容易な立地条件等を備えた産業・業務の拠点であるため、広域的産業拠点との相互連携を図れるよう工業団地としての土地利用の促進を図る。

d 千葉ニュータウン中央地域

千葉ニュータウン中央地域は、千葉ニュータウン中央駅周辺を駅圏・都市交流拠点として位置付け、暮らしに必要な様々な機能や環境が、計画的に整備された都市空間を保全し、居住者の地域への定着を促すことによって、都市としての成熟化を目指す。また、東京都心部方面や成田空港へのアクセスが容易な立地条件等を生かし、さらなる市の発展をリードする北総地域の玄関口にふさわしい都市機能を兼ね備えた市街地の形成を目指す。

e 印西牧の原地域

印西牧の原地域は、印西牧の原駅周辺を駅圏・都市交流副次拠点として位置付け、広域的な集客や購買ニーズに対応した沿道型商業施設の集積と、東京都心部方面や成田空港にアクセスが容易な立地条件等を生かした事務所・研究所・研修施設等の適切な立地を促進するとともに、周辺の立地動向を踏まえ、生活関連施設の整備を進める。また、周辺の自然環境に調和した緑豊かな住宅地を形成するなど、千葉ニュータウン中央地域と連携した利便性の高い商業機能と暮らしの場が調和する新たな市街地の形成を目指す。

f 印旛日本医大地域

印旛日本医大地域は、印旛日本医大駅周辺を駅圏・都市交流副次拠点として位置付け、良好な都市施設や基幹災害拠点病院に指定されている日本医科大学千葉北総病院が立地する特性を有効に活用し、駅圏・都市交流副次拠点にふさわしい、健やかな暮らしのある市街地の形成を目指す。また、東京都心部方面や成田空港にアクセスが容易な立地条件等を生かした産業・業務機能の立地促進を図り、職住近接型の市街地の形成を目指す。

g 印旛中央地域

印旛中央地域は、印旛日本医大駅の東部に位置し、千葉ニュータウン区域に隣接する市街地整備が予定されている地域であり、東京都心部方面や成田空港にアクセスが容易な立地条件等を生かしながら、空港関連等の産業・業務機能と居住機能の集積を図る。

h 平賀学園台地域

平賀学園台地域は、市城南東部に位置し、地域拠点として位置付け、順天堂大学等の教育機関や良好な住宅地と周辺の自然環境の調和を図ることにより、水と緑に彩られた美しいまちの形成を目指す。

〔白井市〕

a 白井地域

白井地域は、国道 16 号と主要地方道市川印西線が地区の中心部で交差し、農村地域に囲まれた古くから形成されている市街地である。市街地内に分散してあるオープンスペースを生かし、より生活しやすい、緑豊かな居住環境の形成を図る。

b 富土地域

富土地域は、主要地方道市川印西線と市道 00-007 号（風間街道）に囲まれ、京成電鉄松戸線と北総線の 2 路線の電車が利用できる利便性を持っている地域である。住宅等が密集する区域がみられるが、区画道路や歩道及び公園等の生活基盤施設の整備を図り、低層住宅を中心とした良好な居住環境の維持増進に努める。

c 工業団地地域

白井工業団地が位置する工業団地地域は、産業構造の変化等に対応するため、既存の工業・物流地区を中心とする工業地としての土地利用を進めるとともに、周辺の自然環境と共生した産業拠点として、適切な土地利用の誘導を図る地区とする。

d 千葉ニュータウン地域（白井市）

千葉ニュータウン地域（白井市）は、新住宅市街地開発事業により都市基盤施設が概ね整備され、平成 25 年度末、事業完了を迎えた。今後は、月日を重ねながら、より街並みの景観等に配慮した心地よい居住空間の維持向上や市民が安らげる空間の形成に向けたまちづくりを進める。また、都市のスポンジ化対策として、低未利用地や既存ストックの有効活用を図るとともに、医療・福祉・商業等の都市機能の集積を図る。さらに、白井駅・白井市役所周辺の地域では、中心的な都市機能や交流機能等を集積した拠点の形成を図る。加えて、西白井駅周辺の地域では、利便性の高い商業機能等を集積した拠点の形成を図る。

e 西白井地域

西白井地域は、土地区画整理事業により都市基盤が整備され、平成 15 年度末の換地処分公告により事業は完了している。今後は、計画的に整備された良好な住宅地としての環境の維持、景観の向上を図る。

以下、千葉ニュータウン中央地域、印西牧の原地域、印旛日本医大地域及び千葉ニュータウン地域（白井市）で構成される一帯の地域を千葉ニュータウン地域という。

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

千葉ニュータウン中央駅、白井駅、木下駅等をはじめとする公共交通の利便性の高い駅周辺等の拠点に都市機能を集約させるとともに、公共交通ネットワークの充実や高齢者等に対応した公共交通等の利便性向上を図り、拠点間のアクセスを確保することにより、少子高齢化に対応したコンパクト・プラス・ネットワーク型の都市構造へ誘導していくことでコンパクトなまちづくりの実現を図る。

また、医療・福祉施設、子育て支援施設等の公共公益施設や商業施設等の集積を図るため、既成市街地における未利用地や既存ストックの有効活用を図る。

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

成田空港の機能強化や北千葉道路の整備といった広域的な交通インフラの進展、ならびに空港関連人口の増加を見据え、将来的な居住・産業・生活機能の受け皿としての都市構造を形成する。また、空港を生かした産業・研究開発拠点の形成を図るとともに、成田空港への近接性や北千葉道路等の広域ネットワークを生かして、商業、産業、業務機能を計画的に誘導し、千葉ニュータウン中央駅周辺等の駅圏・都市交流拠点や印西牧の原駅周辺等の都市交流副次拠点、白井工業団地や松崎工業団地等の産業・業務拠点等の拠点性を高め、地域全体の活性化を図る。

また、北千葉道路の（仮称）白井インターチェンジ及び（仮称）小室インターチェンジ周辺、北千葉道路沿道、国道16号沿道及び県道千葉ニュータウン北環状線沿道については、東京都心部方面や成田空港にアクセスが容易な立地条件や広域的な交通利便性等を生かし、工業・物流・業務・商業・農業関連施設等の多様な機能の集積を図る。

③頻発化・激甚化する自然災害への対応に関する方針

頻発化・激甚化する自然災害に対応するため、緊急輸送道路を中心に道路網を整備するとともに、沿道建築物の耐震化率の向上を目指し災害に強いまちづくり、上下水道や道路・橋梁といったライフラインの耐震化に努めるとともに、住宅の耐震化、宅地の液状化対策等の対策を促進する。

都市型水害による被害の軽減を図るため、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、公共下水道の整備に努める。

また、既成市街地の狭あい道路の解消、火災の延焼防止等の機能を有する緑地の保全や道路の整備、避難場所の確保等により市街地の安全性を高める。

さらに、平賀学園台地域の一部については、土砂災害警戒区域に指定されていることから、開発抑制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

印旛沼及び手賀沼に代表される豊かな水系と北総台地上の樹林や斜面樹林及び谷津田等によって構成される緑地やオープンスペースのほか、市街地内に計画的に整備された総合公園及び街区公園等は、良好な自然環境や景観の形成のみならず、防災・減災、カーボンニュートラルの実現、ウォーカ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) 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

印西市役所及び白井市役所周辺は、官公庁施設、文化ホール、図書館等の文化施設が集積し、既に業務地としての形成が図られている。今後も、業務機能の充実を図る業務地として配置する。

千葉ニュータウン地域内では、千葉ニュータウン中央地域東部、印西牧の原地域北部及び東部並びに西部、印旛日本医大地域東部等、今後も、用途の複合化を可能とする業務地を配置し、地域特性を生かした商業機能や業務機能、交流機能等の充実を図る。

b 商業地

ア. 中心商業地

千葉ニュータウン中央駅及び印西牧の原駅周辺の居住者や区域外からの集客に対応する広域的な商業圏域を有する中心商業地を配置し機能充実を図るとともに、地域住民の日常購買需要を満たす商業地を配置する。

イ. 一般商業地

木下駅、小林駅、西白井駅、白井駅及び印旛日本医大駅周辺に地域住民の日常購買需要を満たす地区中心的な商業地を配置する。

c 工業地

都市としての自立性を高め、地元雇用拡大を図るため、国道 16 号の北側に位置する既存の白井工業団地は、今後とも工業地として配置する。また、産業の振興及び雇用の創出を図るため、松崎工業団地については、製造業、流通・加工業、研究所等を主体とした工業地を配置する。

これら工業地の配置にあたっては、周辺環境との調和に十分配慮する。

d 住宅地

木下・大森地域、小林地域、白井地域、富士地域、西白井地域及び千葉ニュータウン地域等の既成市街地については、居住環境の維持・増進に努め、今後とも住宅地として配置する。

千葉ニュータウン中央地域北東部については、効率的かつ高度な土地利用を行い、地域特性を生かした業務施設を許容する住宅地として配置する。

今後、計画的に開発整備される市街地については、多様なニーズに対応する特色ある良質な住宅地を供給するため、低層住宅地及び中高層住宅地等を適正に配置し、住宅に対する選択性の向上を図るとともに、建物用途の純化を図り、良好な居住環境の整備・保全に努める。

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

千葉ニュータウン中央駅周辺においては、本区域の中心的拠点にふさわしい商業・業務地となるよう、高密度地区として、土地の高度利用を図る。

b 住宅地

本区域の住宅地は、良好な居住環境の確保を図るため、周辺部と調和を図りながら、低層住宅地及び中高層住宅地を適正に配置することを基本とする。低層住宅地についてはそれにふさわしい低密度利用を図る。

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

千葉ニュータウン中央地域は、駅圏・都市交流拠点にふさわしい広域的な商業機能、業務機能の集積を図り、土地の合理的かつ健全な高度利用を図る。

白井駅・白井市役所周辺の中心都市拠点地域では、拠点間のアクセス強化と併せて、中心的な都市機能や交流機能等を集積した拠点の形成を図る。

イ. 居住環境の改善又は維持に関する方針

富土地域等の面的な整備が行われていない地区については、区画道路や歩道及び公園等の生活基盤施設の整備を図るなど、都市環境の向上に努める。

木下・大森地域、小林地域、白井地域及び富土地域等の既成市街地では、住宅の耐震性向上や狭小住宅の改善等を進め、居住環境の改善を行い、良好な市街地形成を図る。

市街地開発事業や民間開発等で計画的に整備された住宅地は、地区計画制度等の導入や景観の適切な誘導により、快適で魅力ある居住環境の形成を図る。

なお、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。

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

木下・大森地域、小林地域、白井地域及び富土地域等の生産緑地地区や市街地内を流れる中小河川は、良好な自然環境として市街地にゆとりと潤いのある空間をもたらしていることから、保全・活用に努める。

エ．用途転換、用途純化又は用途複合化に関する方針

富土地域等の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、都市環境の向上に努める。また、低層住宅地及び中高層住宅地については、地区計画制度等の活用による用途制限を設けることで、用途純化し、居住環境の保全に努める。

さらに、商業地、業務地、工業地については、社会経済状況等に対応するため、将来の用途転換も視野に入れた柔軟な土地利用を図る。

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

圃場、農道及び用排水施設等の整備がなされている印旛沼及び手賀沼周辺の干拓地、それに連なる亀成川、神崎川、二重川及び師戸川両岸の水田地、また大森、船尾、武西及び永治地区の一部集団農地等の優良農地については、今後も農用地として整備・保全を図る。また市街化区域に接する市街化調整区域の農地は、市民農園等のレクリエーションの場としての活用を図る。

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

急傾斜地等土砂災害の恐れが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、開発行為等の制限を図り、安全性を確保する。

ウ．自然的環境の観点から必要な保全に関する方針

良好な自然の風景を有する印旛沼及び手賀沼周辺で、県立印旛手賀自然公園に指定されている区域は今後も保全に努める。また、斜面緑地の中で市街化区域に近接した緑地は、都市環境及び都市防災上から重要なばかりでなく、都市景観としても貴重であることから、積極的にその保全に努める。また、田園、里山、水辺などの自然環境と調和した土地利用の維持を基本としつつ、既存集落の再生や生活基盤の確保を促進する。また、農的な営みや地域資源の循環活用を基盤とした自然共生型の暮らしを促進する。

エ．秩序ある都市的土地利用の実現に関する方針

市街化調整区域内において、許容される開発行為は、「市街化を抑制すべき区域」という市街化調整区域の基本的な性格の範囲内で、必要に応じて地区計画制度の活用等により、スプロールを防止し地域の実情に応じた秩序ある土地利用への誘導施策を講ずるものとする。

インターチェンジ周辺、幹線道路沿道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、産業系の土地利用について適切な誘導を図る。

- ・一定のコミュニティが形成されている既存集落においては、人口減少や少子高齢化の進行による集落の衰退を抑制するために、住宅や生活利便施設の立地を誘導することにより、地域コミュニティの維持や生活利便性の向上を図る。
- ・連たん制度等により市街化が進行しつつある地域（白井市富士地区等）は、地区計画等を活用して都市基盤施設の整備等を図り、良好な市街地環境の整備・保全に努める。
- ・活用可能な市有地等については、周辺の環境との調和を保ちつつ、地域振興や健康増進等に資する機能の適切な誘導を図る。
- ・北千葉道路の（仮称）白井インターチェンジ及び（仮称）小室インターチェンジ周辺においては、東京都心部方面や成田空港へのアクセスが容易な立地条件等を生かし、工業・物流・業務等に寄与する施設について、計画的な誘導・集積を図る。
- ・広域幹線道路（北千葉道路・千葉北西連絡道路・国道 16 号等）及び主要幹線道路及び幹線道路（主要地方道千葉臼井印西線・一般県道千葉ニュータウン北環状線・都市計画道路 3・4・41 号竹袋大森線）の沿道においては、周辺の環境と調和した沿道型土地利用の適切な誘導・集積を図る。
- ・北千葉道路周辺や既存工業団地周辺においては、成田空港の機能強化に対応した面的な土地利用の適切な誘導・集積を図る。
- ・印西市岩戸地区の地域未来投資促進法に基づく重点促進区域では、産業立地の促進を図る。
- ・白井市役所の西側かつ北千葉道路の北側に位置する、主要地方道市川印西線と県道千葉ニュータウン北環状線に囲まれた区域においては、広域的な交通利便性を生かした商業・観光・農業関連等に寄与する施設について、面的な土地利用の適切な誘導・集積を図る。

なお、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、印旛地域の北西に位置し、鉄道交通としてＪＲ成田線、北総線及び京成成田空港線があり、それぞれ東京・成田方面を繋いでいる。

道路網としては、国道 16 号、国道 356 号、国道 464 号、主要地方道としては、千葉竜ヶ崎線、市川印西線、船橋印西線、鎌ヶ谷本埜線等、一般県道としては、西白井停車場線、印西印旛線等があり、東京都心部から放射状に延びた国道 6

号、国道 14 号、京葉道路等の広域的な幹線道路と有機的に結合し、東京・千葉方面への通勤、通学をはじめとする諸交通を担っている。

また、北千葉道路の整備進展により、首都圏や県西部地域と成田空港間とのアクセス強化が図られる。

本区域の交通を取り巻く交通環境を見ると、広域通過交通の増加とともに、人口の増加や産業の活発化等により、今後とも発生する交通量の増大が見込まれ、その結果、交通環境の悪化を招き、健全な都市生活や円滑な都市活動を確保することが困難になると予想される。

身近な移動手段であるバス交通については、利便性向上に向けた有機的かつ効率的な公共交通網の形成に努める必要がある。

これらを踏まえ、本区域の交通体系の整備の基本方針を次のように定める。

- ・望ましい都市構造を誘導していく交通体系の確立
- ・公共交通と自動車交通との適正な機能分担が図られる交通体系の確立
- ・道路網の段階構成と居住環境を保全する交通体系の確立

なお、長期未着手の都市計画道路については、社会情勢等の変化を踏まえ、その必要性や既存道路による代替機能の可能性等を検証し、見直しを行う。

イ．整備水準の目標

交通体系の基本方針に基づき、公共輸送機関の整備、充実、道路体系の整備に努めるものとする。特に都市計画道路については、現在、市街地面積に対して約 2.8 km/km²（令和 5 年度末現在）が整備済みであり、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。

b 主要な施設の配置の方針

ア．道路

本区域内の道路網は、基本方針に基づき、北千葉道路等の広域的な幹線道路との整合を図り、ネットワークの有機的な形成に努める。

特に国道 356 号については、現在、木下地区の既成市街地での混雑緩和を図るため 3・3・7 号印西バイパス線の建設が進み既に供用中であるが、今後は、交通機能の一層の強化を図るため、交通需要の動向に応じた断面での整備を促進する。

また、千葉ニュータウンの大動脈として、東西の幹線である 1・3・1 号北千葉道路や 3・1・1 号千葉ニュータウン中央線 1 号（北千葉道路）、3・1・2 号千葉ニュータウン中央線 2 号（北千葉道路）及び南北の幹線である 3・2・3 号町田道添中ノ口線（主要地方道船橋印西線）の整備を促進する。

さらに、木下・大森地域と千葉ニュータウン中央地域を連結する主要幹線道路として位置付けられている 3・4・41 号竹袋大森線の整備の推進に努めるとともに、区域内の北環状線として位置付けられている 3・3・5 号西辺田大木戸根線の整備を進める。

一方、既成の市街地である小林駅周辺地区の混雑緩和を図るため、3・4・12号作万橋道作線から3・4・23号草深別所線までの整備を進める。地域道路網の整備については、各道路の役割、種別を明確にし、通過交通の分離、効率的な処理及び沿道環境対策等に十分配慮してその整備を進める。

また、地区幹線道路として計画されている3・4・33号庚申前下湯屋線及び3・4・40号下湯屋浅間線については、新たな市街地整備の進捗に合わせた整備を検討していく。

鉄道駅周辺については、道路網、公共交通網が有機的に結合し、かつ、幹線機能を補完する支線が効果的に結節する駅前広場の適切な維持管理を進め、鉄道利用者へのサービスの向上に努める。

イ．鉄道

公共交通機関としての機能強化は、今後とも本区域の発展に必要不可欠であることから、駅利用者の利便性向上に努める。また、北総線及び京成成田空港線は需要に応じた輸送力の増強、J R成田線は運行本数の増加及び複線化等の促進により、輸送力の増強に努める。

ウ．駐車場

・自動車駐車場

駅前周辺等駐車需要の高い地区については、安全で円滑な自動車交通の確保を図るため、民間駐車場を主体に整備を促進する。

・自転車駐車場

既存駐車施設の有効利用を図るとともに、駅周辺の違法駐輪を防止し、歩行者空間を確保することで、歩行者交通の安全性を確保し、都市の美観の保全に努める。

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。

主要な施設	名称等
道路	・ 中心地区の関連交通機能の向上 都市計画道路 1・3・1 号北千葉道路 都市計画道路 3・1・1 号千葉ニュータウン中央線 1 号（北千葉道路） 都市計画道路 3・1・2 号千葉ニュータウン中央線 2 号（北千葉道路） ・ 地区内各拠点の連絡強化 都市計画道路 3・3・5 号西辺田大木戸根線（印西市、白井市） 都市計画道路 3・4・11 号小林駅南口線（印西市） 都市計画道路 3・4・12 号作万橋道作線（印西市） 都市計画道路 3・4・41 号竹袋大森線（印西市） ・ 広域的連絡機能強化 都市計画道路 3・2・3 号町田道添中ノ口線（印西市）

（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】

本区域は、一級河川利根川及び本県の重要な水資源である印旛沼及び手賀沼に接している。

今日、本区域での都市化は著しく進みつつあり、水質源の確保、自然環境保全等の面から、公共用水域の水質保全が重要な課題となっている。また、印旛沼及び手賀沼には、湖沼水質保全特別措置法に基づく湖沼水質保全計画が策定されており、こうした計画の進行を図るとともに、公共用水域の水質の保全や、居住環境の改善を進めるため次の方針に基づき、下水道施設の整備を進める。

なお、污水处理施設については、千葉県全県域污水適正処理構想及び流域別下水道整備総合計画に基づき、印旛沼流域関連公共下水道及び手賀沼流域関連公共下水道として、それぞれ整備を進める。

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、浸水の防止等を積極的に進めるため、公共下水道の雨水幹線、雨水施設等の整備に努める。

【河 川】

本区域の河川は、一級河川の西印旛沼や北印旛沼、神崎川をはじめ 23 河川、準用河川の松虫川がある。

各河川とも、本区域の雨水排水及び生態系に重要な役割を果たしており、治水安全度の確保、生物の生息・生育・繁殖環境及び多様な河川環境の保全・創出する多自然川づくりを進めるとともに、流域のまちづくりと連携しながら、河川空間の適切かつ積極的な活用を推進する。

また、市街地の整備にあたっては、水循環に配慮した総合的な治水対策を基本方針とするとともに、樹林地や農地の保全等により、それらが持つ多様な機能を生かし、流域が本来有している保水・遊水機能の確保に努める。

イ．整備水準の目標

【下水道】

目標年次の令和 17 年には、既成市街地と大規模開発区域等の処理が可能となるような水準を目標とする。

また、市街化区域に近接する一部の市街化調整区域の整備を継続して行い、概ね 10 年後には、千葉県全県域污水適正処理構想に定める公共下水道等、集合処理すべき区域の処理が可能となるような水準を目標とする。

【河 川】

本区域の河川の整備水準は、河川ごとに定められてい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を採用し、岩戸・鎌苅地域、印旛中央地域、白井地域及び富士地域については、印旛沼流域関連公共下水道として整備し、それぞれ印西・西部・東部幹線に流入させ、花見川終末処理場及び花見川第二終末処理場で高度処理する。

白井工業団地、西白井地域においては、手賀沼流域関連公共下水道として整備し、手賀沼流域下水道の布佐幹線・金山第 2 幹線に流入させ、手賀沼終末処理場で高度処理する。

また、水質保全のため、市街化調整区域の既存集落においても、流域関連公共下水道と一体的に整備することが効率的な地域については整備を進める。

雨水については、市街地の浸水防止の面から木下・大森地域、小林地域及び富士地域の整備を、公共下水道の雨水施設として整備を行う。

イ．河川

西印旛沼及び北印旛沼等について、流域の景観、歴史、文化及び観光といった資源等を生かし、まちづくりと連携した河川の整備・利用（かわまちづくり）を推進する。

神崎川、亀成川等は千葉ニュータウン地域の雨水排水及び生態系等に重要な役割を果たしており、河川及び防災調節池の機能の維持に努める。

また、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により流水の正常な機能の維持に努める。

② 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	・ 印旛沼流域関連公共下水道（污水管渠） 印西第 1 処理分区（印西市） 谷田処理分区（印西市） ・ 印旛沼流域関連公共下水道（雨水管渠） 神崎第 8 排水区（白井市） ・ 手賀沼流域関連公共下水道（污水管渠） 印西処理分区（印西市） ・ 手賀沼流域関連公共下水道（雨水管渠） 手賀第 1～第 5 排水区（印西市） 将監川第 1～第 3 排水区（印西市）
河川	・ 一級河川西印旛沼 ・ 一級河川北印旛沼 ・ 一級河川印旛水路

（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

「住みよさ実感都市 ずっと このまち いんざいで」（印西市）、「世代を超えた笑顔と豊かさを 未来へつなぐまち」（白井市）を実現するため、また、本区域の大きな特徴である農林漁業との健全な調和を図りつつ、健康で文化的な都市生活及び機能的な都市活動を確保するとともに、人口減少や高齢化の進展、防災性の向上、環境負荷の低減、良好な景観の保全・形成等に対応し、適切な都市活動をささえるために必要となるその他の都市施設についての整備を図る。

b 主要な施設の配置の方針

ア. 火葬場

木下・大森地域の南東部に整備された火葬場については、環境衛生及び住民福祉の向上のため、適正な維持管理を図る。

イ. ごみ焼却場

印西地区における一般廃棄物の中間処理を担う印西クリーンセンターの老朽化や今後のごみ減量化等を踏まえ、環境衛生及び住民福祉の向上のため、印西クリーンセンター次期中間処理施設を整備し、ごみの適正処理の継続的な維持を図る。

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 焼却場	印西クリーンセンター次期中間処理施設

(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. 印旛中央地区

印旛中央地区は、印旛日本医大駅の東部に位置する地区であり、計画的な都市基盤整備の推進により、東京都心部方面や成田空港にアクセスが容易な立地条件等を生かしながら、産業用地と居住環境の整った住宅用地を計画的に供給し、良好な複合市街地の形成に努める。

(5) 自然的環境の整備又は保全に関する主要な都市計画の決定の方針

① 基本方針

本区域は、東京都心部より約 25～50 km 圏内、千葉市中心より約 20 km の圏域に位置し、地形は平坦で標高 20～30m の下総台地（関東ローム層）が区域の大半を占めている。また、この区域は、北側に利根川及び手賀沼を、東側及び南側には印旛沼が位置し、千葉県でも有数の豊かな水系を誇っており、これらはこの区域の緑地体系の骨格を形成している。さらに、県立印旛手賀自然公園周辺に良好な自然景観を有する緑地が見られ、自然環境に恵まれた区域となっている。

このような緑やオープンスペースは、都市生活にうるおいとやすらぎを与えるとともに、グリーンインフラとして、災害時における防災空間としての機能を有していることから、今日の都市生活において必要不可欠な多面的役割を果たしている。

したがって、良好な自然環境が永続的に担保されるよう整備、開発及び保全に留意し、総合的な緑地体系の確立を図り、本区域の特性である豊かな緑と水辺空間の確保に努めるものとする。このような方針を受け、本区域の自然的特性を有する公園や歴史的文化遺産等の周辺の樹林地、良好な自然景観を有する緑地等を環境保全や景観形成の向上に資する緑地として位置付ける。

また、身近なコミュニケーションやレクリエーションの場となる街区公園や近隣公園等の整備・充実を図り、多様化するレクリエーション需要に対応するとともに、防災機能の強化を図るものとする。

さらに、それら公園緑地相互のネットワーク化を図り、緑豊かな環境が住民の身近なものとなるような配置計画とする。

・緑地の確保目標水準

緑地確保目標水準 (令和 27 年)	将来市街地に対する割合	都市計画区域に対する割合
	約 17% (約 458ha)	約 54% (約 8,591ha)

・都市公園等の施設として整備すべき緑地の目標水準

年 次	令和 2 年	令和 17 年	令和 27 年
都市計画区域内人口 1 人当りの目標水準	20.4 m ² /人	26.5 m ² /人	26.5 m ² /人

②主要な緑地の配置の方針

a 環境保全系統

ア．本区域の北部から東部にかけて広がる県立印旛手賀自然公園及び河川沿いに開けた水田は食料生産基盤であるとともに、環境負荷軽減の観点からも保全を図る。

イ．樹林地や本区域の特徴である里山は、治水や景観保全、多様な機能を有する緑地として、保全・活用を図る。

ウ．本区域を流れる河川や湖沼、水路沿いは、気候変動を緩和する機能を有する水辺として、保全・活用を図る。

エ．生産緑地地区や市街地縁辺部に位置する緑地等は、市街地の無秩序な広がり防止する重要な緑地として保全に努める。

b レクリエーション系統

ア．街区公園については、主に街区内に居住する人を対象として、市民にとって最も身近なオープンスペースとなる公園づくりを進める。また、近隣公園については、主に近隣に居住する人を対象として、気軽にレクリエーションを楽しむことのできる広場や高齢者の健康づくりにも役立つ公園、災害時には一時避難場所となる公園づくりを進める。さらに、地区公園については、主に徒歩圏内に居住する人を対象として、都市にうるおいとやすらぎを与える公園づくりを進める。なお、街区公園や近隣公園等を、既成市街地を含めて効率的に配置し、レクリエーションの空間の確保に努める。

イ．総合公園及び運動公園は、住民の休養、休息、運動、教養や自然、文化等とのふれあいを通じ、住民の健康の維持・増進、文化活動の涵養等に資するよう、維持管理を行う。

ウ．県立印旛沼公園、県立北総花の丘公園は、多様な利用者ニーズに対応し、多くの人が集まる自然豊かなレクリエーションの拠点としての機能向上を促進し、適切な維持管理を行う。

c 防災系統

ア．近隣公園以上の規模を有する公園を一時避難場所とするとともに、総合公園等を広域避難場所として位置付ける。

イ．既成市街地の延焼火災の危険性が高い地域や緊急自動車の進入が困難な地域においては、公園や緑地等が避難路としても期待できることから、その保全に努める。

ウ．火災の延焼防止や輻射熱を遮断する機能、水害や土砂災害等の防止を図る緑地として、保全に努める。

d 景観構成系統

ア．県立印旛手賀自然公園、里山、うるおいとやすらぎを与える河川・水路、印旛沼や手賀沼等、多くの自然景観を有していることから、景観構成の緑地等として保全に努める。

イ．里山や貝層、古墳、神社等の歴史・文化的な地域資源は、景観資源として周辺の緑地と一体的な保全に努める。

ウ．地域特性を生かしたゆとりある街並みの形成や都市デザインに配慮した市街地の形成とともに、周辺に配置された緑地等の自然環境と調和するなど、魅力ある都市景観の形成に努める。

エ．住宅地においては、緑に配慮することにより、良好な住宅地景観の形成に努める。

オ．道路空間や沿道は、植栽により個性ある景観形成に努め、うるおいのある緑を配置することで、調和のとれた景観形成を図る。また、色、デザイン、形態意匠に配慮した建築物や屋外広告物を誘導する。

カ．市街化区域の公園や縁辺部にまともに残る緑地等の維持・活用に努め、緑のある都市景観の形成を図る。

● その他

ア．重要な歴史的文化遺産である社寺や史跡等の文化財については、多世代が集い様々な活動の場となる歴史広場として、保全・活用を推進するとともに、周辺の緑地等と一体として保全する。

イ．里山や河川、水路沿いの水辺環境については、生物多様性の保全とともに、自然とふれあうことのできる場として保全・活用に努める。

ウ．県立印旛手賀自然公園や利根川の堤防沿い等に有機的にネットワークする緑道を配置し、サイクリングやジョギング、散策等のレクリエーションに対応するとともに、災害時の避難地への避難路として位置づける。

③実現のための具体の都市計画制度の方針

▲ 公園緑地等の施設緑地

ア．良好な自然環境や優れた歴史的景観は、豊かな自然環境を有する樹林地や歴史・文化的な地域資源として、地域の歴史と文化の継承や自然との交流等のため、配置・保全に努める。

イ．街区公園、近隣公園、地区公園、公共空地等は、身近なレクリエーションや健康づくり、うるおいとやすらぎのある空間として、子どもから高齢者まで、広く地域のコミュニティ形成を醸成するオープンスペースとして活用できるよう、地域の特性を生かした特長のある都市公園等として配置する。

ウ．都市計画緑地は、現況の斜面林や湿地等の自然環境を生かし、保全に努める。

b 地域制緑地

ア．緑を創出する制度の活用によって、一定のまとまりのある地区の質の高い緑の保全・創出を進める。

イ．生産緑地地区制度により、市街化区域内における農地の適正な保全に努め、農業と調和した良好な都市環境を確保する。

④主要な緑地の確保目標

a 公園緑地等の施設緑地

既設公園の維持管理及び更新を適切に進めるとともに、街区公園等の整備を促進する。