

第5回袖ヶ浦市都市計画マスタープラン策定市民委員会

1 開催日時 令和元年6月7日 午前10時開会

2 開催場所 袖ヶ浦市役所旧館3階大会議室

3 出席委員

委員長	鎌田 元弘	委員	鷺見 久夫
副委員長	小早川 悟	委員	飯田 薫
委員	豊川 斎赫	委員	猪狩 孝一
委員	鈴木 孝司	委員	大野 清
委員	倉茂 和明	委員	今井 久明
委員	地引 正和	委員	野澤 文香

(欠席委員)

委員	石井 啓	委員	関谷 佳久
委員	大島 裕子		

4 出席職員

都市建設部部长	江尻 勝美	下水対策課副課長	今関 基夫
都市建設部次長	鈴木 敏幸	都市整備課主査	高橋 正人
都市建設部参事	小幡 勉	都市整備課主査	鶴岡 俊洋
土木建設課長	渡部 肇	都市整備課主事	柿本 健
都市整備課副参事	泉水 雄一郎	株式会社地域計画 建築研究所	2名

5 傍聴定員と傍聴人数

傍聴定員	8人
傍聴人数	0人

6 議 題

- (1) 前回議論の振り返り
- (2) 次期都市計画マスタープランの全体構想案について
- (3) その他

7 議 事

〈午前 10 時開会〉

事務局（泉水副参事）【開会】

鎌田委員長【挨拶】

事務局（泉水副参事）【職員紹介】

事務局（泉水副参事）【資料確認】

【出欠状況確認】

〔15名中12名の出席、設置要綱第6条第2項の規定により、定数の2分の1以上の出席のため、会は成立〕

袖ヶ浦市都市計画マスタープラン策定市民委員会設置要綱第6条第1項の規定に基づきまして、委員長が本会議の議長を務めることとなっておりますので、これより先は、鎌田委員長にお願いいたします。よろしく申し上げます。

鎌田委員長 それでは、次第に従いまして進めさせていただきます。議題1「前回議論の振り返り」ということで、事務局より説明をお願いします。

事務局（鶴岡主査）【資料1により前回議論の振り返りについて説明】

鎌田委員長 説明が終わりましたが、何かご意見や質問等がありましたら、ご発言をお願いします。

〈意見等なし〉

鎌田委員長 意見等無いようですので、続きまして、議題2「都市計画マスタープランの全体構想案」についてです。本日の会議では、今までの本委員会のワークショップや地域別の懇談会での意見などを基に、都市計画マスタープランの全体構想案を事務局で取りまとめていただきました。全体構想案の内容について、事務局より説明いただき、その後、意見を委員の皆様からお聞きしたいと思います。なお、全体構想案については本日の委員会ですりまとめをし、次回の委員会では更に詳細な地域別構想も含めて意見交換をしていきたいと思ひます。それでは、全体構想案について事務局より説明をお願いします。

事務局（鶴岡主査）【資料2により次期都市計画マスタープランの全体構想案（最初から全体構想（都市施設の方針）まで）について説明】

鷺見委員 火葬場は君津地域4市で1箇所しかありません。災害等により使えなくなった時に困るのではないのでしょうか。

事務局（鈴木次長） 現在、木更津市や君津市、富津市には火葬場があり、無い自治体は袖ヶ浦市のみであり、将来的に君津地域4市共同にて火葬場を1箇所設置し候補地も既に決まっています。なお、災害時の詳細については調べて後ほど回答します。

鎌田委員長 事務局で調べてお知らせするという事でよろしいのでしょうか。

事務局（江尻部長） そのようにします。

猪狩委員 33頁の「河川の整備方針」について、松川の整備について記載されていませんが重要な河川であるので記載しないのでしょうか。

事務局（小幡参事） 松川は2級河川であり、県が整備・管理するものになっています。33頁の「〔1〕現況と課題」には言及されていますが、基本的には市が整備・管理するものではありません。

今井委員 15頁の「土地利用の方針〔2〕基本的な考え方」について、市街地の縁辺部の話はこれまで本委員会でも議論してきたかと思いますが、「周辺環境に配慮した秩序ある土地利用を目指す」という表現になっており、無秩序な市街地が拡散している状況を踏まえると、もっとメリハリの利いた表現にすべきだと思います。例えば、一定規模以上はどの程度なのか、特定のエリアでは認めるのか認めないのかといったように条件を設定するなどの表現はできないのでしょうか。次に、17頁「〔3〕誘導・配置等の方針（3）住宅地の方針」について、生活道路を整備・改善した住宅地の写真が掲載されていますが、これは地区計画制度を利用して整備された住宅地なののでしょうか。そうであれば、そのことがわかるように、コラムのようなもので説明しても良いのではないのでしょうか。同じく17頁「（2）工業地の方針」で臨海部の工業地の整備方針が書かれていますが、本市の具体的なアクションがないように思います。一方で、36頁「その他都市施設の整備方針」の「〔3〕整備の方針（4）港湾施設の利活用の検討」では県と協議・連携しながら、利活用を検討すると具体的なアクションが書かれていますので、17頁にも同じように記載するべきではないのでしょうか。

事務局（鶴岡主査） 1つ目の土地利用の方針についてですが、市街化区域縁辺部での宅地開発は法令違反となっていないため「禁止」といった表現ができない状況です。このため、本方針では、「秩序ある土地利用を図る」といった表現としています。2つ目の住宅地の方針での地区計画制度のコラムですが、難しい言葉でもあり、今回新たに示した考え方などについては、補足で入れるようにしたいと思います。なお、掲載した住宅地の写真は、土地所有者が土地を提供し、狭い道路の解消を図った唯一の事例であり、地区計画制度を活用した事例ではありません。こういった事例が少ないため、地区計画制度を活用して住宅地の整備を図っていきたくて考えています。3つ目の港湾の整備ですが、17頁は工業地全体の大きな方針を示すということからこのような記載となっております。一方、港湾については工業地の中に含まれる施設の一部ということで、別に「その他都市施設の整備方針」でより具体的に記載しています。

鎌田委員長 難しい言葉については、補足を入れるということは重要だと思います。他にも表現が難しい言葉があれば教えていただければと思います。

事務局（江尻部長） 補足となりますが、市街化区域の縁辺部の住宅地については宅地開発事業指導要綱を定めており、今まで何もしていないということではありません。

鎌田委員長 宅地開発事業指導要綱を定めるなどの取組みがあれば、そうしたことがわかるような書き方をした方が良いと思います。

猪狩委員 平岡地区について、地域別懇談会でも意見は出ていたと思いますが、転入者を増やすために、時間をかけてでも良いので、幹線道路沿いの市街化調整区域を市街化区域に変更できないでしょうか。平岡地区は人口増加ではなく、人口の維持を目指すとのことですが、人口を維持するためには、転入者を増やす必要があります。

事務局（鶴岡主査） 県の方針でも市街化調整区域の集落地など、地域の拠点は維持していくということが示されており、18頁「(4)市街化調整区域の土地利用の方針①集落地」に記載していますが、市街化調整区域においても地区計画制度を定めることにより、これまで制限されていたスーパーや住宅などが建てられるような、地区独自のルールを定められることを許容した表現にしています。ただ、市街化を抑制する市街化調整区域という性質上、市が主導で進めていくことは難しいため、地域の主体的な動きがあっ一緒策定ができれば良いと思っています。

事務局（株式会社地域計画建築研究所 田中主任研究員） 国としても市街化区域を拡大するのではなく、コンパクトシティという考え方で市街地をコンパクトにしていく方向性になっています。市街化調整区域を市街化区域に変更する権限は県にありますので、鶴岡氏が言われたように、地区計画を活用して人口維持を図るという考え方がよりよい方策ではないかと思えます。

飯田委員 平成通りの沿道の土地利用についてですが、14頁の「将来都市構造図」を見ると、平成通りは市街化区域と市街化調整区域が入り混じったところを通っていますが、沿道の有効活用を図るという内容を文章にいれてもらえないでしょうか。

事務局（鶴岡主査） 20頁の「土地利用方針図」を見ていただくと、紫色で道路沿道を色付けした部分があると思いますが、これはインターチェンジにつながる主要な幹線道路沿道を意味しています。この部分は産業や観光など地域振興に役立てるという考えで市街化調整区域であっても、そういった土地利用ができるように許容すると県の方針がありますので、本市のマスタープランでも同じように位置づけようという考えで変更した箇所であり、方針にも記載をさせていただきました。

事務局（鈴木次長） 先ほどお話のあった火葬場の件について、担当課に確認したので報告します。4市合同で利用するとした新たな火葬場の運営主体は木更津市となり、他の3市は負担金を出し合って、木更津市に業務委託するという形となります。新しい火葬場ができましたら、既に設置されている君津市と富津市の火葬場は利用できなくなるということです。質問のありました、災害時に新たな火葬場が利用できなくなった際の対応については、市原市の火葬場を利用することになります。市原市の火葬場も利用できないという状況も考えられますが、その際は、県が主体となって、広域的に対応しなければいけないため、県と協議して対応することになると思います。

倉茂委員 21頁の「道路・交通の方針〔2〕基本的な考え方」には、長期未着手の都市計画道路の対応について書かれていますが、具体的にどの道路のことを指しているのかわかりません。25頁の「道路ネットワーク形成方針図」をみると、赤い点線で示された道路を指すという理解で良いのでしょうか。

事務局（鶴岡主査） 本市の都市計画道路の整備率は県内でも最上位に入るエリアですが、一部、計画幅員に達しておらず拡幅する必要がある道路や、未整備の道路があります。その一つが、今ご指摘のあった赤い点線で示された東京湾岸道路

で、本市のマスタープランでは県に対して整備の要望をしていくと記載しています。また、計画幅員に達していない道路については、県が整備主体の県道袖ヶ浦中島木更津線がありますが、こちらは事業決定がされていません。以上の状況から、未整備道路については、必要性や既存道路による機能代替を検討し対応していこうという考えです。

鎌田委員長 その他意見がなければ、学識の先生からも意見をいただけますか。

小早川副委員長 これまでの策定市民委員会では多くの意見が出ていましたが、それらを踏まえてよくまとまっていると思います。一つ気になったのは、大型貨物車の動きに関する記事があっても良いのではないのでしょうか。袖ヶ浦市は、大型貨物車の通行が多いので、大型貨物車はどこを通らせるのか、また、大型貨物車は道路への負担が多いので、どの道路をメンテナンスしていくべきなのかを示してもよかったですと思いました。

豊川委員 よくまとまっていると感じています。今回は10年後の都市を見込むということで、提案的なこともあっても良いと思います。例えば、国の施策を先取りするような提案があればよりよかったですのではないかと思います。

鎌田委員長 事務局からはなにかありますか。

事務局（江尻部長） 国の大きなプロジェクトなどについては、確かに国の動向を見極めながら本市も対応していますが、先んじて市で何かに取り組むことは難しい部分もあると感じており、マスタープランではなかなか表現しづらい部分でもあると思います。

事務局（株式会社地域計画建築研究所 田中主任研究員） 小早川副委員長から指摘のあった大型車についての記載については、おっしゃるとおりかと思うのですが、実際には、どれだけ大型車が混入しているのかといった調査や、将来どうなるのかという推計をしなければ、大型貨物の道路ネットワークも決めていけないため、難しい部分もあり、今後の課題とさせていただければと感じています。

事務局（渡部課長） 本計画の下位計画にあたる道路網整備計画を現在策定しております。その中で大型貨物車両の道路混入率や将来交通量の調査を実施しているので、調査結果を踏まえて検討していきたいと思っています。

鎌田委員長 豊川委員が先ほど言われた国の施策というのは、コンパクトシティについ

てのこともあると思いますがいかがですか。

豊川委員 それも含めています。

鎌田委員長 このような新しい考え方も取り入れ本計画を策定していただければと思います。

地引委員 金田インターチェンジと袖ヶ浦インターチェンジの大型車の高速道路の利用料金に差があり、料金設定の是正に向けた働きかけを行ってほしいと前回までの委員会でお願いましたが、その後、どうなったのでしょうか。道路の振動や騒音がひどいことから、その対応をお願いしたいと発言したところです。

事務局（渡部課長） 県道袖ヶ浦中島木更津線については、大型貨物車両が多く通るといことで、先ずは代替え路線として西内河根場線の整備の働きかけを県にしているところです。このため、高速道路の利用料金の見直しについては働きかけをしていません。

地引委員 この地域では、区長が変わったことをきっかけに、この道路の対応を求める協議会を立ち上げようと話をしているところです。本件の対応については意見してから10年経ちましたが、大型貨物車両を通りづらくする出っ張りが1ヶ所設置されたのみだと思います。それから、最近は高齢者の自動車運転免許の自主返納などが多くなっていますが、袖ヶ浦市は車がないと移動ができないので、公共交通を充実させていくべきだと思います。

事務局（鈴木次長） 市の上位計画となる総合計画の策定を同時に進めていますが、公共交通の充実に関することについては、総合計画に盛り込んでいくことになると思います。

地引委員 承知しました。

事務局（渡部課長） 補足ですが、先ほど県道の代替路線として、西内河根場線の建設の話をしました。併せて高須箕和田線の3年後の供用開始を目指して建設を進めております。なお、先ほどもお話ししましたが、現在、道路網整備計画を策定しており、大型貨物車両の混入について、状況を把握し、計画に反映できればと考えています。

今井委員 市民アンケートの結果で、市全体で都市づくりに必要な取組みの1位が公共

交通の都市機能の強化、2位が駅周辺等の施設の集約化でした。この結果を何らかに反映するべきではないでしょうか。交通網の強化については、23頁「(3) 公共交通ネットワークの形成方針」などで触れられていると思うのですが、これまでの委員会で意見が出たコミュニティバスや循環バスの導入などのことについて記載した方が良いと思います。また、駅周辺等の集約化についても、もう少しきちっと扱った方が良いのではないのでしょうか。

事務局（鶴岡主査） 公共交通については、23頁から24頁で記載をしています。今井委員がご指摘くださったバスについては、担当課である企画課とも検討し、運行本数の増加やダイヤの見直しを要望するという内容を記載しています。高速バスについても、袖ヶ浦バスターミナルからの更なる延伸を検討していくことを記載しています。どちらにおいても当課が主管課ではないので、記載内容については主管課の意向を踏まえて記載をさせていただきました。また、公共施設の集約化については、拠点の話の中でも記載するとともに、「その他都市施設の整備方針」の「その他施設」の中でも公共施設の再編について記載しています。具体的な内容は資産管理課にて検討をしており、マスタープランではそれらと連携するような記載とさせていただいております。

鎌田委員長 それでは、都市環境の形成方針以降の議論に移りたいと思います。まずは事務局から説明をお願いします。

事務局（鶴岡主査）【資料2により次期都市計画マスタープランの全体構想案（都市環境の形成方針から最後まで）について説明】

鎌田委員長 農地の有効活用についても触れられていますが、地引委員は何か気になる点などありましたか。

地引委員 農地については高齢化により担い手がないという問題があります。平川地区は殆ど農業で成り立っている地区ですが、本計画ではどのように扱ってもらえるのでしょうか。

事務局（江尻部長） 都市計画と農業の関わりは難しい状況であると考えます。例えば、都市的土地利用をするべきところは農業との兼ね合いをみて検討していくなど、農業との関係性を踏まえる必要があると考えております。

鎌田委員長 野澤委員はどうでしょうか。

野澤委員 景観について、小櫃川の鯉のぼりは41頁の写真を見ると壮大ですが、年々その数も減ってきていて、手伝う人も減ってきているように思います。もっと地域を巻き込んで取組めれば良いのですが、人口が減少していることも関係しているのだと思います。

事務局（鶴岡主査） 小櫃川の鯉のぼりの写真については、「鯉のぼりを掲げる会」という団体があり、景観形成に貢献くださっています。市としてもできる限りの支援をしたいと思っています。

事務局（江尻部長） 景観形成に寄与する団体を表彰する景観まちづくり賞という表彰制度があります。興味を持っていただければこの制度を利用することで、景観まちづくりが更に広がればと思います。

野澤委員 景観まちづくり賞について、農道の沿道に花を植えるなどの活動があるのですが、平岡地区をはじめ、人口が減っている地区では、年々負担になっていると感じています。市が入ってくださると助かるのではないかと思います。

事務局（鈴木次長） 一昨年に「みんなが輝く協働のまちづくり条例」が制定されています。市民にだけ任せるのではなく、市と団体とが輪になって活動を推進していければと考えています。

鎌田委員長 大野委員には、以前に富岡地区について景観は保全すべきと意見をいただいていたと思いますが、何かご意見はありますか。

大野委員 木更津北インターチェンジからかずさアカデミアパークに抜ける道路についてですが、当時植えた街路樹の管理がうまくできていないように感じます。市の方から県へ維持管理の要望をしていただきたいと思います。また、農地水環境保全向上対策に参加している団体は、道路などの空き地に花を植えたりして景観的に良いのではないかと思います。今後も地域の皆さんで取組めれば良いと思います。また、会議に出た感想ですが、ワークショップで多くの意見を出したと思いますが、そういった内容が計画案に網羅されていると思っています。

事務局（鈴木次長） ありがとうございます。先ほど、街路樹の管理についてお話しがありましたが、ご指摘のとおり県道に要請していきたいと考えています。また、先ほど話のあった団体は、景観まちづくり賞にも応募できる団体になっていますので、そうした団体へも応募の働きかけを行っていきたいと思っています。

鎌田委員長 鈴木委員はこれまでの委員会で消防団との連携について発言されていたかと思いますが、防災関係で何か意見はありますか。

鈴木委員 消防団の活性化について記載がありました。市としても消防団を何とか増やしていきたいと考えているかと思いますが、地域に任せているように感じますので、市からの働きかけもお願いしたいと思います。現状、消防団員は減少しており、分団の統合も出ている状況です。しかし、若いうちに消防団の役員になると、コミュニティの維持にもつながると思いますので、活性化については是非検討してほしいと思います。

事務局（鶴岡主査） 消防団の人数が減っていることは市も認識しております。本計画の中で都市防災力を高めるという側面で、地域の力は重要だと考えており、今回の改定で初めて消防団についても触れることとし地域防災力の強化を謳っています。何人増やしていくといった具体的な内容までは記載できませんが、大きな方針としては防災の部署とも連携し、同じ方向性を示していきたいと思っています。

鎌田委員長 防災に関して、雨水対策等で緑化保全や護岸工事等の対策について飯田委員から意見があったかと思いますが、いかがでしょうか。

飯田委員 災害が起こり得るがけ崩れなど、市でも把握されているかと思いますが、事前の対応が考えられていれば良いと思います。話は変わりますが、自主防災組織が自治会などで積極的に進められていますが、市街地が拡大している地域では従来の消防団が中心となっていて、自主防災組織が組織されていないところがあると聞いています。市でも各自治会や分区へ積極的に組織化を働きかけても良いのではないかと思います。

事務局（鈴木次長） 本計画とは別に、防災の部署にて地域防災計画を策定しております。そこでは自主防災組織について詳細が記載され、実際に運用を図っていきますので、本計画での記載はこれを踏まえてのものとなります。

今井委員 46頁の「緊急輸送道路、避難場所・避難所位置図」について、大型地震が起こった場合、臨海部の工業地帯で爆発が起こり壊滅するといった事態が考えられますが、国道16号が遮断されて東西へ移動する道がなくなってしまうと、平成通りを利用することになると思いますが、この図には平成通りの記載がありません。なぜでしょうか。

事務局（渡部課長） 本図は緊急避難路に指定されているもののみを掲載しています。平成通りは緊急避難路に指定されていないので、掲載していないということです。

事務局（鶴岡主査） 本図に掲載されていない道路であっても、災害が発生した場合は避難等に利用することは可能です。

鎌田委員長 幅広く意見をいただきましたと思います。事務局から話がありましたが、これから地域別構想をつくるということですので、次回はまた委員のみなさまのご意見をいただければと思います。その他事項について事務局から何かありますでしょうか。

事務局（泉水副参事） 6月1日から7月31日の期間で景観まちづくり賞を募集しています。6月1日号の広報でも周知していますので、お知り合いなどいましたら、是非ご応募を促していただければと思います。

鎌田委員長 それでは、本日予定しました議題は、滞りなく全て終了いたしました。ご協力ありがとうございました。進行を事務局にお返しします。

事務局（泉水副参事） 鎌田委員長・委員の皆様ありがとうございました。なお、今までの委員会でいただいたご意見を基に、事務局で全体案を取りまとめて次回会議で説明をさせていただきます。また、委員の皆様には、議事録調製にあたり発言内容の確認をいただき、その後議事録の写しを事務局から送付させていただきますので、ご了承をお願いいたします。なお、次回の委員会は9月30日月曜日 午後2時からの開催を予定しております。後日、正式な開催通知を送付させていただきますのでよろしくお願いいたします。それでは以上をもちまして、第5回袖ヶ浦市都市計画マスタープラン策定市民委員会を終了させていただきます。本日はありがとうございました。

事務局（泉水副参事） 【閉会】 〈午後0時10分閉会〉

第5回袖ヶ浦市都市計画マスタープラン策定市民委員会

日時 令和元年6月7日(金)

午前10時から

場所 袖ヶ浦市役所旧館3階大会議室

次 第

1 開 会

2 委員長あいさつ

3 議 題

(1) 前回議論の振り返り

(2) 次期都市計画マスタープランの全体構想案について

(3) その他

4 閉 会

第4回袖ヶ浦市都市計画マスタープラン策定市民委員会

(平成31年2月22日(金))

(1) 委員会の目的

都市計画マスタープランの策定に当たり、多様な観点から検討するため、委員会を開催します。なお、第4回委員会では、「道路・交通のあり方について」、「安全・安心なまちづくりについて」をテーマに会議を行いました。

(2) 実施方法

各委員が、グループに分かれて、ワークショップ形式で議論しました。なお、グループ討議の後、各グループで意見を整理し、結果を全体で共有しました。

最終的に、全体で主なポイントなどについて議論し、委員会の成果をとりまとめます。

(3) 開催概要

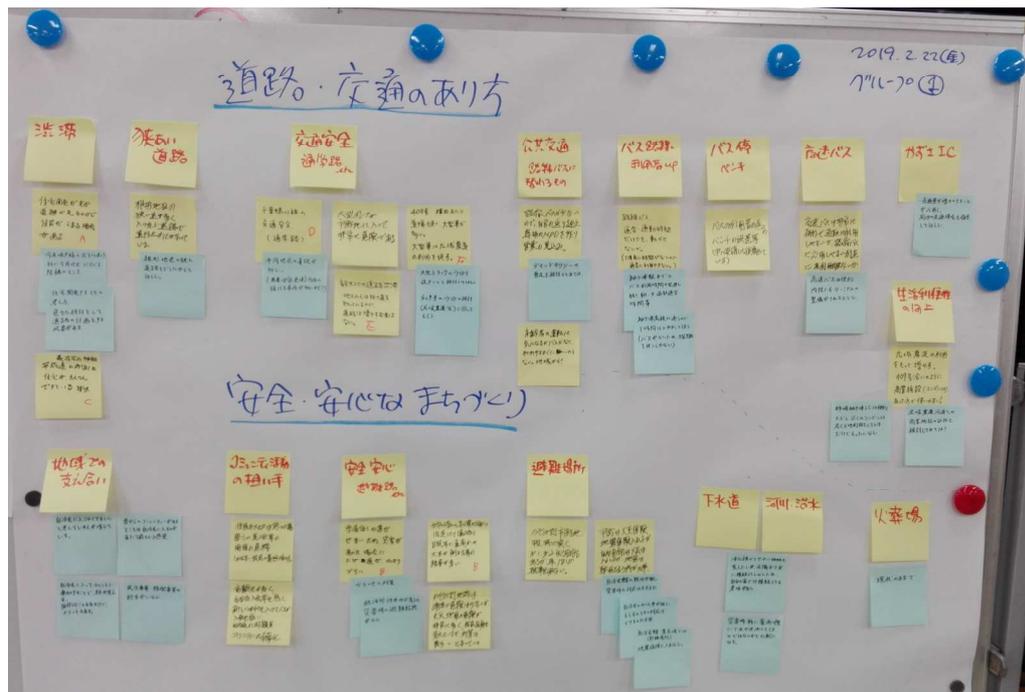
開催予定	委員会の内容
第2回委員会 【8月24日】	【地域の課題と役割】 ◆地域別の課題と対応策（アイデア） ◆市全体のなかで地域が補完し合う役割 等々
第3回委員会 【11月30日】	【住宅地などの課題】 ◆コンパクトな都市づくりの方策について ◆高速道路IC周辺等の活用について ◆緑の保全や活用、景観づくりについて 等々
第4回委員会 【2月22日】	【コミュニティの維持】 ◆道路・交通のあり方について ◆安全・安心なまちづくりについて 等々
第5回委員会 【6月7日】	【全体構想（案）】 ◆分野別の方針（道路・公園・景観など） 等々

(4) 第4回委員会次第

- 1 開 会
- 2 委員長あいさつ
- 3 議 題
 - (1) 前回議論の振り返り
 - (2) コミュニティを維持するまちづくりについて
 - ① 道路・交通のあり方について
 - ② 安全・安心なまちづくり
 - (3) その他
- 4 閉 会

(5) ワークショップまとめ

グループ①



道路・交通のあり方について

【渋滞対策】

- 宅地開発の際には、様々な検討（形状や交通量等の検討）をして道路計画をする必要がある。（特に今井地区の国道16号陸橋付近では今井坂戸線がボトルネックとなっている。）

【狭あい道路】

- 根形地区では、狭あい道路が多く、一度入ったら迷路のようで行き止まり道路も多い。
→昭和地区や横田地区など、根形地区も含め狭あい道路対策を行うべき

【交通安全通学路】

- 千葉鴨川線の交通安全対策の実施。（通学路）
→平岡地区の事故が多い。（馬來田（木更津）方面に抜ける車両が多いから？）
- 大型ダンプが市街地に入っている路線があり非常に危険である。（昭和地区）
- 観光地（東京ドイツ村）の道路渋滞は多く発生しているが地元の人には抜け道を知っているので道路は増やす必要はない。
- 国道409号沿いの横田地区では道路が狭く大型車も多い。大型車の迂回を促すことを検討すべき。（広域農道等に回ってもらう）

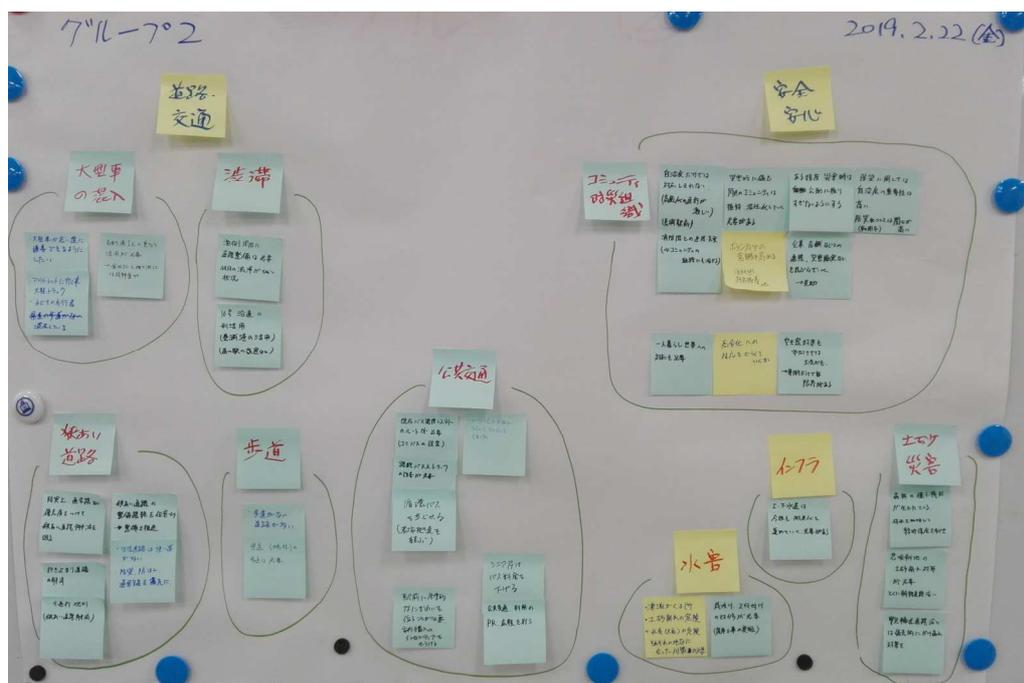
【公共交通（路線バス）】

- 路線バスは、通学・通勤時間に照準を合わせて運用できないか。（丁度良い時間が無く通学に利用できない）
→袖ヶ浦駅までのバス時刻表の見直し。特に朝・夕通勤通学時間帯。
→内陸部から袖ヶ浦高校に通うのに1時間以上かかってしまう（バスがないため、久留里線を利用するため）
- バス利用者の為のバス停へのベンチの設置等。
- 路線バスに代わる公共交通の仕組みの検討。

<p>【公共交通（高速バス）】</p> <ul style="list-style-type: none"> ● 高速バスは非常に便利で通勤に利用しやすいが、B Tから路線バスへの利便性が低いため、内陸部に高速バスのターミナルが整備されるといい。
<p>【かずさIC】</p> <ul style="list-style-type: none"> ● 外房方面へ行く際には便利である。しかし、どれだけの利用者があるのか。また交通量増加も心配であり、周辺の交通環境の保全も考えるべき。
<p>【生活利便性の向上】</p> <ul style="list-style-type: none"> ● 広域農道の利用をもっと増やす。国道409号沿いのように商業施設(コンビニとか)あった方が使いやすいのではないかな。

安全・安心なまちづくりについて
<p>【地域コミュニティ】</p> <ul style="list-style-type: none"> ● 自治会に入らなくてもいいと考えている人が増えている。昔からのコミュニティがあるところは自治会に入るのが当たり前という感覚であり、入ってイベントに参加することで顔が見える。面倒なこともあるけど、メリットもある。 ● 一方で、後継者不足等により民生委員、防犯委員の担い手がいない。 ● 高齢者が多く、新しい世代も入ってくるが自治会加入率は低い。 ● コミュニティの希薄化により、住民の大切な憩いの場、祭りや芋煮会等の地域行事が開催の危機となっている。(班長、役員の負担増の為)
<p>【安全安心避難路】</p> <ul style="list-style-type: none"> ● 県道袖ヶ浦姉ヶ崎停車場線は道が狭く、災害があった場合に逃げ道がわかりづらい。臨海部(今井地区等)の災害時の避難経路がない。また、沿道が崖の為、台風等に崖崩れや大木が倒れる等の被害が多い。 ● のぞみ野地域は津波の危険は少ないが火災、地震の危険はあり対策は後手になっている。→蔵波周辺の連たん住宅地では緊急時に避難路もパンクするのではないかな。
<p>【避難場所】</p> <ul style="list-style-type: none"> ● のぞみ野の自治会館は狭く第1・第2自治会館があるが、敷地も狭く車1台しか駐車出来ない。 ● 自治会館・集会場(避難場所)では、火災保険は入れるが地震保険に入れない。
<p>【下水道・河川・治水】</p> <ul style="list-style-type: none"> ● 浄水槽から下水に接続を変えたいが、近隣が下水に接続していないため、自分の家だけ接続しても意味がない。 ● 災害時、特に豪雨の際に下水が逆流してくるのではないかと心配になる。 ● 大雨時などに対応した河川整備を進めるべき。
<p>【火葬場】</p> <ul style="list-style-type: none"> ● 君津4市での共同整備を進めるとのことであるが、現状のまま進めてよいのではないかな。

グループ②



道路・交通のあり方について

【渋滞対策】

- 袖ヶ浦駅海側地区周辺の道路整備は必要である。休日などは渋滞がひどい状況である。
- 国道16号沿道の利活用(長浦港の活用)(道の駅の設置など)を図る。

【狭あい道路】

- 防災上、通学路ほか優先度をつけて狭あい道路解消を図る。(防災・防犯、通学路を優先に)
- 狭あい道路の整備路線を位置づけ、整備を推進すべき。
- 行き止まり道路の解消を図るべき。
- 交通規制として狭あい道路では一方通行などを実施する。

【大型車の混入】

- 大型車は幅員が広い道路に誘導を図るなどすればよい。
- 袖ヶ浦ICの更なる活用が必要。(木更津金田ICと袖ヶ浦ICは同料金で利用できるようにするなど)

【歩道】

- 歩道がない道路が多い。特に袖ヶ浦中島木更津線の歩道整備は必要である。

【公共交通】

- 既存バス路線以外のルートが必要である。コミュニティバスの復活など。
- 路線やバスネットワークの改善が必要である。アウトレットなどとの連携も良い。
- 都市拠点間を結ぶ循環バスを走らせるとともにシニア層に対しバス料金を下げる。
- 駅前に商業的にぎわいを作ることも必要。地元商店で購入した際にインセンティブを設ける。
- 公共交通の利用を促すPRや広報を行う。

安全・安心なまちづくりについて

【地域コミュニティ】

- 高齢化の進行も激しく、災害時は自治会だけでは対応しきれない。
- 災害時に備え地域コミュニティは維持、活性化していく必要がある。
- 災害時は公助に頼りすぎないようにする仕組み。
- 防災に関しては自治会の重要性は高い。防災については関心が高い
- 消防団との連携・充実をはかる。これによりコミュニティの維持にもつながる。
- 企業、店舗などとの連携、災害協定などを結んでいく（共助の推進）
- 空き家対策も市だけでは大変。条例だけでは限界がある。

【災害への対応】

- 津波がくる所、土砂崩れの危険、水害(大雨)の危険、それぞれの地区に合った対策が必要。
- 蔵波川、久保田川の改修が必要。(護岸工事の実施)
- 上下水道や公共建築物は今後も耐震化を進めていく必要がある。
- 森林の保水機能が失われている。保水も加味して緑地保全をすべき。
- 急傾斜地の土砂崩れ対策が必要。特に幹線道路沿い。
- 緊急輸送道路沿いは優先的に崖崩れ対策を。

次期袖ヶ浦市
都市計画マスタープラン
全体構想（案）説明資料

第 1 章 都市計画マスタープランの概要

1 都市計画マスタープランの策定趣旨

本市では、平成 11 年（1999 年）3 月に平成 31 年（2019 年）を目標年次とする、都市マスタープランを策定しましたが、市を取り巻く情勢の変化を捉え、10 年が経過した平成 22 年（2010 年）3 月に見直しを行い、これに基づき都市づくりを進めてきました。

人口減少や少子高齢化の進行、地球温暖化をはじめとする環境問題への意識の高まりや地震による防災意識の高まりなど、本市を取り巻く社会経済情勢は大きく変化してきました。

このような中で、都市計画区域における都市計画の基本的な方針として千葉県が定める「袖ヶ浦都市計画 都市計画区域の整備、開発及び保全の方針」が平成 28 年（2016 年）3 月に改定され、市の上位計画となる「袖ヶ浦市総合計画」（以下、「総合計画」という。）が令和 2 年（2020 年）に策定されました。

これらの上位計画との整合・調整を図るとともに、社会経済情勢、人口動向、土地利用の現状及び都市施設の整備状況等を考慮し、長期的な視点に立った都市の将来像、土地利用の方針及び都市施設としての道路・公園・下水道等の配置や整備方針等を明らかにするものとして都市計画マスタープランを策定することとします。

2 都市計画マスタープランの位置づけ

都市計画マスタープランは、都市計画法第 18 条の 2 に定められた「市町村の都市計画に関する基本的な方針」にあたるものです。

長期的な視点から将来都市構造、土地利用の方針、都市施設の整備方針等を定めており、将来の都市づくりを進めるうえでの指針となるものです。

また、市の総合計画に掲げる将来像を都市計画の視点から実現するためのものと位置づけられるほか、千葉県が策定する「袖ヶ浦都市計画 都市計画区域の整備、開発及び保全の方針」に即して決定されます。

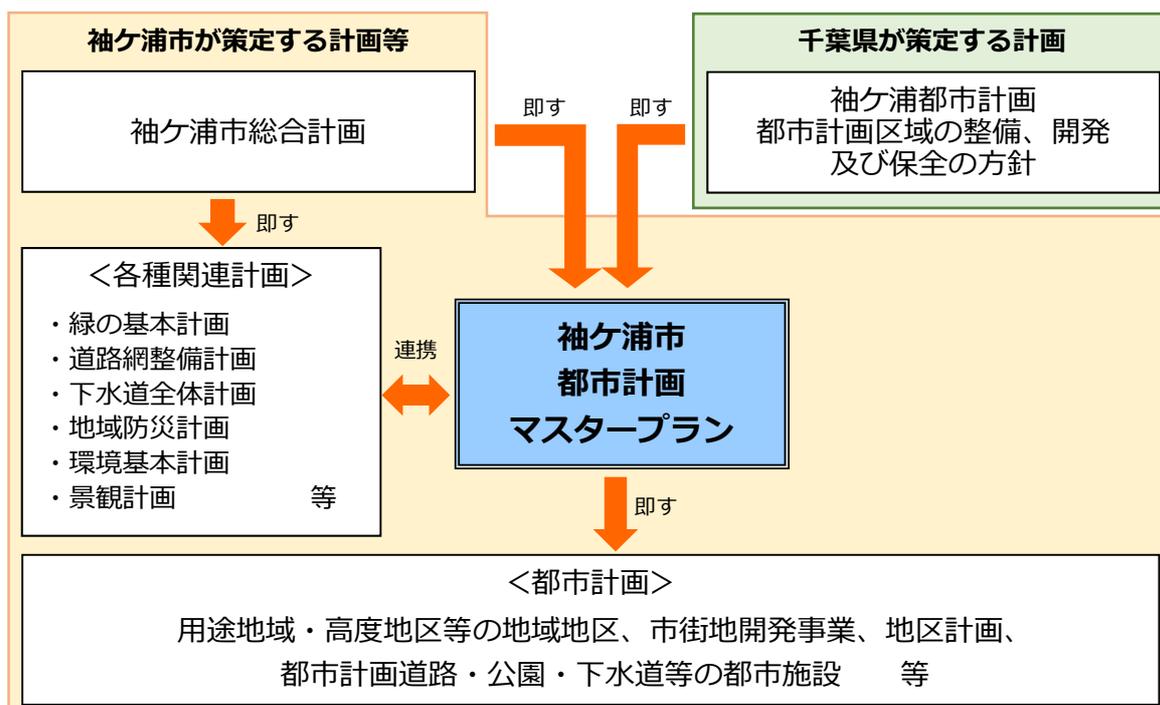


図 袖ヶ浦市都市計画マスタープランの位置づけ

3 都市計画マスタープランの目標年次

本マスタープランの目標年次は総合計画における基本構想との一体的な運用を図る観点から、基本構想の目標年次である、令和13年（2031年）とします。

なお、社会経済状況の急激な変化があった場合については、適宜見直しを行うものとします。

開始年次	目標年次
令和2年（2020年）	令和13年（2031年）

4 都市計画マスタープランの構成

都市計画マスタープランは、本市の現状や都市の主要課題、上位関連計画との整合などを踏まえて、大きく次の4つの方針で構成されます。

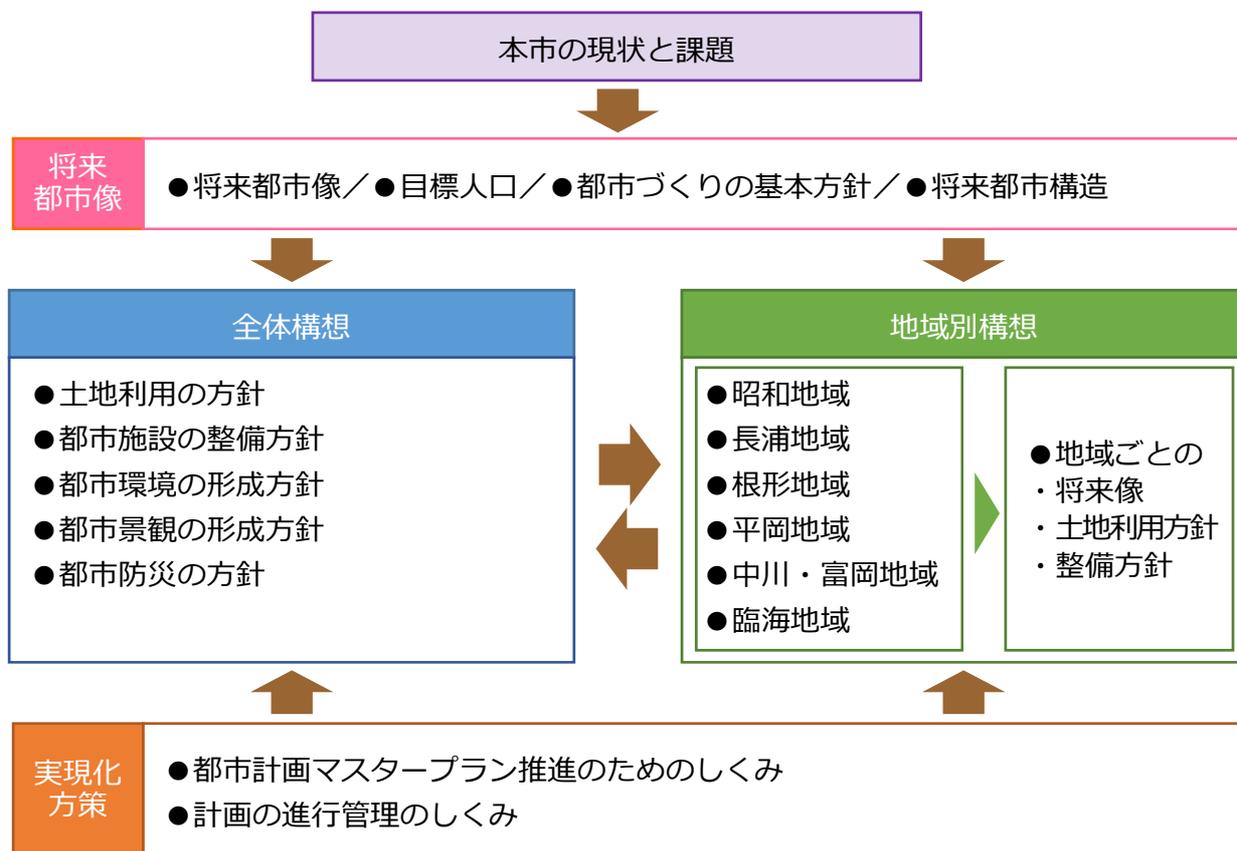


図 都市計画マスタープランの構成

第2章 市の都市づくりの課題

1 社会環境の変化からみた課題

(1) 将来の人口減少の抑制

将来的に人口減少局面を迎えることにより、経済活動の生産性や地域活力の低下、財政状況の厳しさが増すことが懸念されます。このため、今後は持続可能な都市の形成を進めていくとともに、臨海部においては、鉄道駅周辺で高度利用を図るなど、効率的な土地利用を促進し、人口増加の受皿となる魅力ある市街地を形成していくとともに、内陸部においては、居住環境と自然環境、産業活動とが調和した都市づくりを進めることで、まちの魅力を高め、将来の人口減少の抑制を図ることが求められます。

(2) 地域のつながり強化と市民協働の一層の推進

価値観・ライフスタイルが多様化していくなか、地域コミュニティの機能の低下が懸念されています。住みよい地域をつくっていくには、それぞれの地域において市民相互が交流を深め、活気ある地域コミュニティを形成することで地域の課題を解決するとともに、市民のまちづくりへの積極的な参加による市民協働の推進が求められます。このため、地域での繋がりを醸成する都市づくりが求められます。

(3) 地域資源を活かした産業振興

本市は工業・農業などの基幹産業が発達していることに加え、広域的な交通利便性を有しています。また、本市が有する多くの観光資源は交流人口を拡大するためのポテンシャルを有しています。このような地域資源を活かし、利便性の高い都市環境や活力ある産業振興と雇用の確保、そして活気あるまちの実現を図ることが求められます。

2 土地利用からみた課題

(1) 商業地のあり方

本市では、商業的な集積が少なく、地元購買率は県平均を大きく下回り、隣接市への消費の流出が顕著となっています。「まちづくりに関する市民アンケート」などの市民意見においても、魅力ある商業施設の立地が求められています。

(2) 市街化調整区域における開発

本市では、長浦地区や昭和地区の市街化区域に接する市街化調整区域において宅地が供給されており、市街化区域縁辺部での開発による供給数は1000宅地を超えています。これらの宅地開発が過度に進行した場合、下水道や道路整備などの将来的な行政の負担が予想されることから、原則として市街化調整区域における市街地の拡大を抑制し、周辺環境などに配慮した規制誘導策により秩序ある土地利用を図ることが求められます。

(3) 内陸地域における既存コミュニティの維持・活性化

内陸部の住宅地や集落地では、人口減少が著しい集落があり、地域コミュニティの機能の低下が懸念されることから、既存コミュニティを維持・活性化する方策が求められます。

(4) 高速道路インターチェンジ周辺や主要幹線道路沿道における土地利用の誘導

本市の広域的な交通利便性は東京湾アクアラインなどの開通やそれに伴う高速バスなどの交通ネットワークの充実により大幅に向上し、今後、令和6年度（2024年度）には圏央道が全面開通するなど、更なる交通利便性の向上が想定されます。

広域幹線道路の整備に伴い、高速道路インターチェンジ周辺及びインターチェンジにアクセスする主要幹線道路沿道においては、産業・観光施設の立地などの地域振興に寄与する土地利用について、計画的な規制誘導が求められます。

(5) 観光資源の活用と広域的な観光ネットワークの形成

本市が有する観光資源を活かした都市づくりを進めるほか、来訪者の市内における回遊性や滞留性を高める仕組みを検討する必要があります。

(6) 農地や樹林地の保全と都市緑化の推進

斜面林や内陸部の樹林地、農地や里山等の緑は本市の貴重な財産であり、本市の暮らしやすさの源泉のひとつになっています。しかし、里山の適切な管理や耕作放棄地などの課題もあることから、今後も良好な状態で維持・保全することが求められます。

また、市街地内に点在する斜面林及び社寺林等は、市街地内の都市環境を守る貴重な緑地であるため、保全に努めることが求められます。

(7) 適切に管理されていない空家等の対策

少子高齢化や核家族化などの社会情勢の変化に伴い、全国的に空家等が増加し、本市においても多く存在しています。中でも適切に管理されていない空家等は、防災、景観、生活環境等に影響を及ぼすことから、市民や関係機関との相互連携により、適切な管理・活用を推進することが求められます。

3 都市施設の整備状況からみた課題

(1) 安全・安心な歩行者・自転車空間の整備

本市では、都市計画道路を含む道路網の整備を進めていますが、「まちづくりに関する市民アンケート」では、歩道や自転車道に対する意見が多く、歩道と共に自転車空間のネットワークづくりについて検討することが求められます。

また、高齢者や障がい者が外出しやすいように引き続き、バリアフリー化やユニバーサルデザインに基づくまちづくりが求められます。

(2) 公共交通の利便性の向上

鉄道は市内各駅の更なる利便性向上が求められます。

路線バスは、国道や県道などの幹線道路を中心として袖ヶ浦駅や長浦駅などの鉄道駅と住宅地などを結ぶ路線が運行されています。しかし、自家用車の普及などにより利用者数が減少し、運行路線の維持が難しくなっていることから、車を利用できない交通弱者のための移手段の確保策を検討する必要があります。

高速バスは、東京線や渋谷線など新規路線が開設され、利用者及び運行便数が増加しています。袖ヶ浦バスターミナルと鉄道駅との結節の強化など、高速バスの利便性を一層高めるための取組みが求められています。

(3) 老朽化したインフラ施設の計画的な修繕・更新

財政状況は厳しさを増していくことが予想される中で、公共施設や道路、橋梁など、インフラ施設の老朽化は進行していくことから、計画的に修繕・更新を進めていくことが求められます。

4 都市環境形成からみた課題

(1) 災害に強いまちづくり

地震や風水害などに対して市民の生命、身体及び財産の保護を図るため、災害に強いまちづくりの推進が求められます。

(2) 魅力ある景観の保全・形成

本市は、臨海部の工業地域や市街地から内陸部の集落地、農地、山林まで変化に富んだ特徴的な景観を有しており、市内のいたる所から富士山が望めるほか、斜面林や水田、丘陵部に広がる畑、美しい生け垣を持った農家住宅、各地区に点在する歴史を感じさせる神社仏閣、景観に配慮した市街地など、景観資源に恵まれています。これら地域の貴重な景観資源を守り、育み、また創り出すことによって、愛着や誇りを持てるまちをつくっていく「景観まちづくり」を推進していくことが求められます。

第3章 将来都市像

1 将来都市像

※令和2年度を初年度とする次期総合計画に準じる。

※「市が目指す将来の姿」を検討する際の考え方（次期総合計画にて検討中）

- ・ 「袖ヶ浦らしさ」（社会経済情勢や本市を取り巻く環境の変化、本市の特性）を踏まえて検討します。
- ・ 市のまちづくりの目標であると同時に、市民にとっても目標となるものであり、市民や行政など本市に関わる全ての主体が共有し、ともに目指せるものとします。
- ・ 市外に対しても目指すべき市のあり方を示すものであり、市をアピールできるものとします。

2 目標人口

住民基本台帳登録人口を基に推計を行ったところ、令和7年（2025年）に本市の人口はピークを迎え、その後緩やかな人口減少局面に入ることが予測されます。この推計結果を踏まえ、目標年次（令和13年）における目標人口を概ね64,000人と設定します。

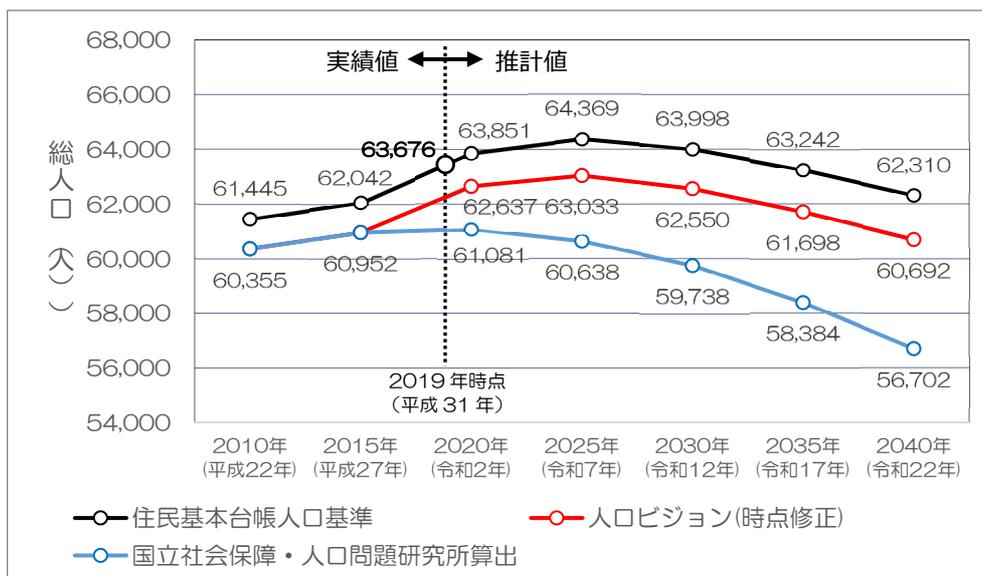


表 各人口推計のグラフ

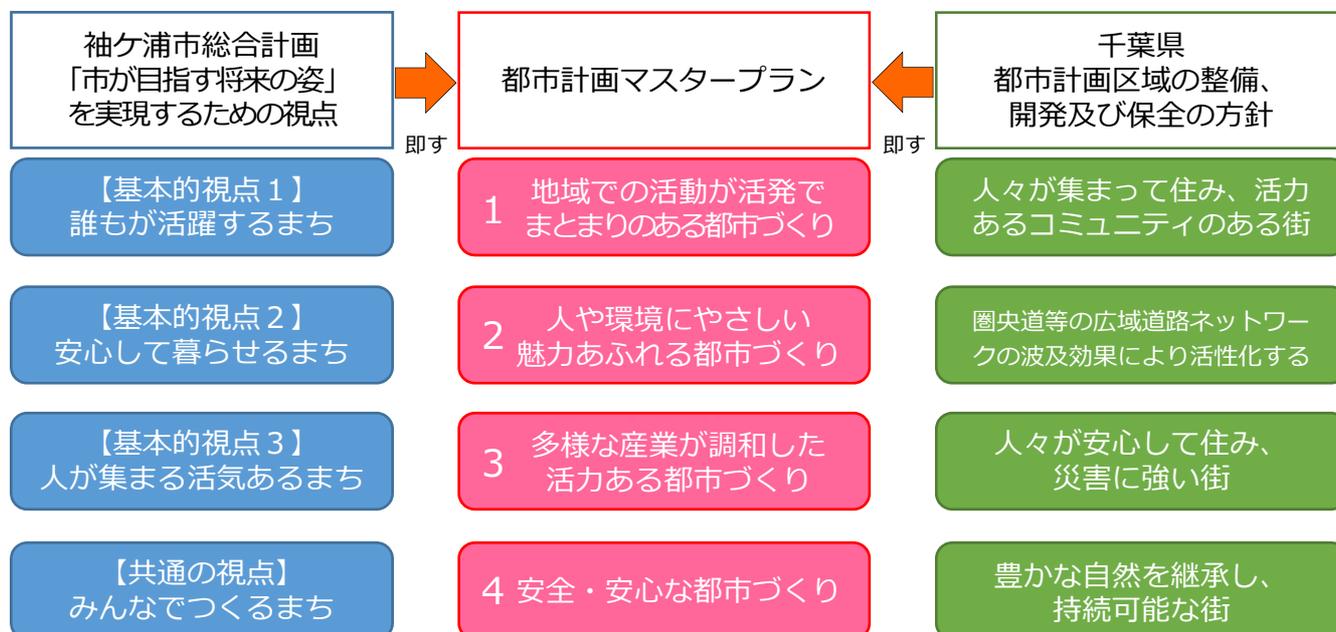
(注) 各人口推計方法

- ・ 住民基本台帳人口基準による推計：住民基本台帳登録人口（平成27年10月1日時点）を基にしつつ、袖ヶ浦駅海側地区およびミニ開発による2,500人の人口増を加算し、合計特殊出生率が2013年実績（1.45）から2025年までに希望出生率1.74まで上昇し、2040年までに2.07まで上昇すると仮定。移動率は2020年からプラスの移動率は1.2倍の増加、マイナスの移動率は0.8倍に縮小すると仮定して、コーホート要因法により推計したもの
- ・ 袖ヶ浦市人口ビジョン（時点修正）における推計：平成27年国勢調査結果を基にしつつ、袖ヶ浦駅海側地区およびミニ開発による2,500人の人口増を加算し、合計特殊出生率が2013年実績（1.45）から2025年までに希望出生率1.74まで上昇し、2040年までに2.07まで上昇すると仮定。移動率は2020年からプラスの移動率は1.2倍の増加、マイナスの移動率は0.8倍に縮小すると仮定して、コーホート要因法により推計したもの
- ・ 社会保障人口問題研究所による推計：平成27年国勢調査結果を基に、コーホート要因法により推計したもの

3 都市づくりの基本方針

■ 上位計画の基本方針から見た都市計画マスタープランの基本方針

上位計画である総合計画の「市が目指す将来の姿」を実現するための視点及び都市計画区域の整備、開発及び保全の方針に掲げられている基本方針から抽出される本マスタープランの基本方針は以下に示す通りです。



基本方針1 地域での活動が活発でまとまりのある都市づくり

将来的な人口減少局面への対応や地域コミュニティの機能の低下など諸課題への対応を図るため、市民、事業者などと行政が連携・協力し、市民協働によるまちづくりを推進します。

無秩序な市街地の拡大や土地利用の転換を抑制し、地域の特性を活かした拠点形成を図ることで、活力に満ちたコミュニティのある集約型都市構造の形成を進めます。また、それらを道路や交通ネットワークで結び、拠点間の連携強化を図ります。

鉄道駅周辺などにおいては、低未利用地などを有効に活用しながら、商業や業務施設などの生活利便施設を誘導するとともに、交通ネットワークによる移動しやすい環境を整えることで、利便性が高く、まとまりのある都市空間の形成を図ります。

基本方針2 人や環境にやさしい魅力あふれる都市づくり

まとまりのある都市づくりや公共交通の利用促進、緑の保全と創出などを通じて環境への負荷を軽減する都市づくりを進めるとともに、都市の主人公である人が活動しやすいよう、バリアフリー化やユニバーサルデザインに基づいた都市づくりを推進します。

また、緑の資源などを保全、活用しながら、人々が魅力を感じられる居住環境や景観の形成を図ります。

基本方針3 多様な産業が調和した活力ある都市づくり

広域的な交通利便性を活かし、臨海部や内陸部に立地する既存の事業所の操業環境の保全と向上に努め、地域における雇用の確保を図るとともに、高速道路インターチェンジ周辺やインターチェンジにアクセスする主要幹線道路沿道における地域振興に寄与する土地利用については、農林業や周辺の土地利用との調和を図りつつ、計画的な規制誘導を図ることで、都市の魅力向上と新たな雇用機会の拡充を図ります。

また、本市が有する農業や観光といった産業資源を活かした都市づくりを進めるほか、来訪者が市内に滞留する仕組みを検討するとともに、観光の回遊性を高めるため、内陸部と臨海部の連携の強化を図ります。

基本方針4 安全・安心な都市づくり

地震や風水害など、災害種別に応じた安全な避難路と避難場所の確保を図るとともに、災害を未然に防ぐための対策や被害軽減のための建築物の耐震化、避難所となる公共施設や道路、橋梁等のインフラ施設の計画的な修繕・更新を行い、災害に強いまちづくりの推進を図ります。

また、防災などの観点から、適切に管理されていない空家等に対する対策の更なる推進など、地域における安全・安心の向上を図ります。

4 将来都市構造

将来都市構造は、将来都市像を実現するために必要となる将来の骨格となる都市の構造を示すものです。具体的には、人々が集い、憩い、活動する場を「拠点」と位置づけるとともに、拠点と他都市、又は拠点間を相互に結ぶ交通軸を「都市軸」と位置づけます。

〔1〕拠点

(1) 都市拠点

- 袖ヶ浦駅、長浦駅、横田駅を中心とする3つの地域を都市機能の集積を図る拠点として、都市拠点と位置づけます。
- 都市拠点では、まとまりのある都市づくりという基本方針を踏まえ、商業施設や業務施設、住宅などの集積を更に促進し、市民生活の利便性の向上を図ります。また、袖ヶ浦駅周辺部の市街化調整区域は、利便性の高い地域であることから、駅周辺地域の更なる活性化が図られるよう、都市拠点の形成に資する施設の立地を誘導するルールを設けます。
- 都市拠点に立地している、市役所や行政センター、公民館等の行政施設については、誰もが利用しやすいよう、更なる利便性の向上を図ります。
- 3つの都市拠点は、地域特性や拠点周辺の条件が異なることから、それぞれの状況に応じた都市づくりを促進します。

■袖ヶ浦駅周辺地区

○商業や業務、行政サービスなど都市機能の集積

土地区画整理事業による市街地整備に伴い、東京湾アクアラインの着岸地として、また、昭和地域の中心として市役所、業務、文化及び商業などの都市機能の集積を図ります。

○交通結節機能の強化

市外及び臨海部と内陸部を結ぶ交通の拠点として、鉄道・バス・自家用車・自転車等、様々な交通手段からの乗換えの円滑化を図るなど、交通拠点としての機能強化を図ります。

■長浦駅周辺地区

○日常的な生活サービス機能の集積

長浦地域の中心として、既存の商業や業務施設などの生活サービス施設に加え、低未利用地の活用促進などにより、更なる生活サービス施設の集積を図ります。

○交通結節機能の強化

臨海部と内陸部を結ぶ交通の拠点として、鉄道・バス・自家用車・自転車等、様々な交通手段からの乗換えの円滑化を図るなど、交通拠点としての機能強化を図ります。

■横田駅周辺地区

○日常的な生活サービス機能の集積

中川・富岡地域の中心として、歩行者の安全性の確保などを図りつつ、市の内陸部における生活拠点にふさわしい生活サービス施設の集積を図ります。

(2) 地域拠点

- 内陸部の住宅地や集落地においては、人口の減少が著しい地区が多いことから、人口減少の抑制を図るとともに、既存コミュニティを維持・活性化する必要があります。このため、内陸部の住宅地で市街化区域であるのぞみ野地区、また、地域の暮らしの中で身近な交流活動の場である公民館などが立地し、かつ旧町村の中心地などである（県）南総昭和線沿いの根形地区、（主）千葉鴨川線沿いの平岡地区を地域拠点と位置づけます。
- 地域拠点では、地域コミュニティの維持を目的とし、地域住民の活動拠点の形成を図ります。また、拠点周辺では生活サービス機能の維持・充実による、市民生活の利便性向上を図ります。併せて、拠点間及び隣接市を道路や公共交通などのネットワークで結ぶことで生活サービス機能の相互補完を図ります。
- 地域拠点に立地している公民館などの行政施設は、誰もが利用しやすいよう、更なる利便性の向上を図るとともに、地域活動の拠点として利活用を図ります。

■ のぞみ野地区

○ 良好な住居環境の形成

住宅地として人口の定着を図りつつ、地域コミュニティを維持し、快適に住み続けることのできる良好な居住環境の形成を図ります。

■ 根形地区、平岡地区

○ 地域における活動拠点の形成

公共施設などの空間を活用し、地域コミュニティの維持や地域の活動拠点の形成を図ります。

また、身近な生活サービス施設の維持・充実を図り、市民生活の利便性向上と居住環境の維持・向上を図ります。

(3) 交通拠点

袖ヶ浦インターチェンジ及び市に隣接する高速道路インターチェンジ、鉄道駅、袖ヶ浦バスターミナルを交通拠点と位置づけ、市内外への円滑な移動が可能となるよう交通機能の維持・強化を図ります。

高速道路インターチェンジ周辺など交通利便性の高い地区では、産業・観光施設の立地などの地域振興に寄与する土地利用について計画的な規制誘導を図ります。

(4) 緑・レクリエーション拠点

袖ヶ浦公園をはじめとする公園や農村公園、本市初の国史跡である山野貝塚、広域から人が集まる東京ドイツ村、オートキャンプ場等を緑・レクリエーション拠点と位置づけます。

河川などの水辺空間や遊歩道、歩道や農道等を活用・整備しながら、緑・レクリエーション拠点間を結ぶ水と緑のネットワークの形成を図るとともに、市民の身近なレクリエーションや健康づくりの場及び交流人口拡大のための活用を図ります。

〔2〕都市軸

(1) 広域連携軸

千葉県内や東京湾の対岸地域である東京都及び神奈川県方面を結ぶ高速道路などを、広域的に都市の連携を強化する広域連携軸と位置づけます。交通拠点としての機能強化を図り、広域的に連携する軸として位置づけます。

広域 連携軸	東京湾アクアライン連絡道	東京湾アクアラインと直結し、東京湾の対岸地域と本市とを結ぶ自動車専用道路です。
	首都圏中央連絡自動車道	神奈川県から東京都、埼玉県、茨城県を通り千葉県を結ぶ自動車専用道路であり、東京湾アクアライン連絡道に直結する環状の自動車専用道路です。
	館山自動車道	東京湾に沿って千葉市から富津市を結ぶ自動車専用道路です。
	東京湾岸道路（構想）	東京湾に沿って富津市から東京都を通り神奈川県横須賀市を結ぶ主要幹線道路です。

(2) 都市間連携軸

配置した拠点間と隣接する市原市、木更津市とを結んでいる主要幹線道路及び鉄道路線を、都市間連携軸と位置づけます。公共交通及び自動車交通により、市内間の移動の活性化や都市機能の相互補完を図るとともに、隣接する市と連携する軸として位置づけます。

都市間 連携軸	国道 16 号	神奈川県横浜市を起終点とし、東京都、埼玉県、千葉県を通る主要幹線道路であり、首都圏の主要な環状道路です。
	国道 409 号	神奈川県川崎市から木更津市、横田駅周辺地区、市原市を通り成田市を結ぶ道路であり、木更津北インターチェンジに接続する主要幹線道路です。
	(主) 千葉鴨川線 (国道 410 号)	千葉市から市原市、平岡地区、木更津市を通り鴨川市を結ぶ道路であり、姉崎袖ヶ浦インターチェンジ、木更津東インターチェンジに接続する主要幹線道路です。
	(都) 代宿神納線	国道 16 号と平行し、市原市から長浦駅周辺地区、袖ヶ浦駅周辺地区を通り木更津市を内陸側で結ぶ道路であり、東京湾アクアライン連絡道に接続する主要幹線道路です。
	J R 内房線	東京湾に沿って千葉市と鴨川市を結ぶ鉄道路線（幹線）です。
	J R 久留里線	木更津市から横田駅周辺地区を通り君津市を結ぶ鉄道路線（地方交通線）です。

(3) 地域連携軸

都市拠点及び地域拠点を相互に結ぶ主要幹線道路及び幹線道路を地域連携軸と位置づけま
す。公共交通及び自動車交通により、市内間の移動の活性化や都市機能を相互補完する軸とし
て位置づけま。

地域 連携軸	(主) 君津平川線	君津市から木更津市を通り横田駅周辺地区を結ぶ道 路であり、(仮称) かずさインターチェンジに接続す る主要幹線道路です。
	(都) 西内河根場線	袖ヶ浦駅周辺地区と木更津市を結ぶ道路であり、東 京湾アクアライン連絡道に接続する主要幹線道路で す。
	(都) 高須箕和田線	袖ヶ浦駅周辺地区を通る道路であり、東京湾岸道路、 国道 16 号に接続する主要幹線道路です。
	(県) 長浦上総線	長浦駅周辺地区から根形地区、横田駅周辺地区、木 更津市を通り君津市を結ぶ幹線道路です。
	(県) 南総昭和線	市原市から平岡地区、根形地区を通り袖ヶ浦駅周辺 地区を結ぶ幹線道路です。
	広域農道	袖ヶ浦駅周辺地区から根形地区を通り横田駅周辺地 区を結ぶ幹線道路です。
	(県) 袖ヶ浦姉崎停車場線 (主) 袖ヶ浦中島木更津線	市原市から長浦駅周辺地区、袖ヶ浦駅周辺地区を通 り木更津市を結ぶ幹線道路です。

(注) (主) : 主要地方道を指す。地域における主要な広域交通の役割を担う県道であり、道路法に基づいて国が指定する。

(県) : 一般県道を指す。主要地方道以外の県道であり、道路法に基づいて県が指定する。

(都) : 都市計画道路を指す。良好な市街地形成を図るため都市計画法に基づき決定され、予定区域内は土地の利用が制限される。

○将来都市構造図

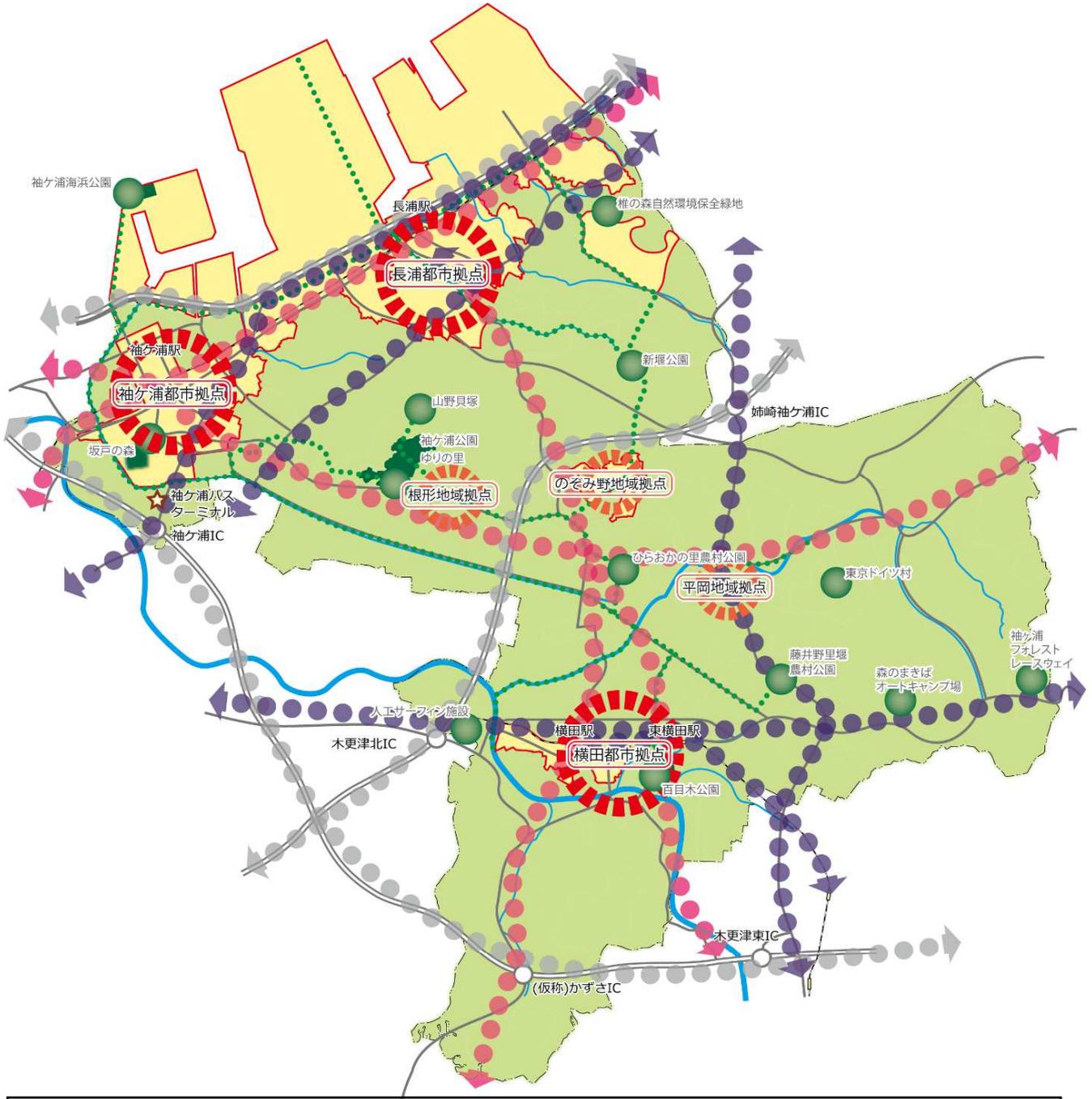


図 将来都市構造図			
	都市拠点		市街化区域
	地域拠点		市街化調整区域
	緑・レクリエーション拠点		都市公園・都市緑地等
	広域連携軸		河川
	都市間連携軸		自動車専用道路及びインターチェンジ(IC)
	地域連携軸		主要道路
	水と緑のネットワーク		鉄道及び駅
			袖ヶ浦バスターミナル

第4章 全体構想

1 土地利用の方針

〔1〕現況と課題

本市の土地利用は臨海部埋立地の工業地域、臨海部や内陸部の市街地、小櫃川や浮戸川沿いの水田、丘陵地の畑や樹林地に大別され、それぞれに特徴のある土地利用がなされています。

商業地は、袖ヶ浦駅海側地区において、新たな商業施設が整備されたほか、長浦駅周辺地区や幹線道路沿道などで若干の集積が見られますが、市域全体では商業的な集積は少ない状況です。

工業地は、臨海部の埋立地のほか、内陸部では袖ヶ浦椎の森工業団地が整備され、広域的な交通利便性の高さを活かした企業立地が進んでいます。

住宅地は、袖ヶ浦駅周辺地区、長浦駅周辺地区及び横田駅周辺地区の市街地と市街地内を通る幹線道路沿道及びJR内房線沿線に位置しているほか、市域中央部には、のぞみ野地区が民間開発により整備されています

市街化調整区域については、農地や森林の占める比率が高く、特に農地は基盤整備が進められ、県内でも有数の優良農地が多く存在します。しかし、近年では農業従事者数の減少により、耕作放棄地などの課題もあることから、その対策が求められます。

また、長浦地区や昭和地区の市街化区域の縁辺部の市街化調整区域では、連鎖的に宅地開発が進行している一方、内陸部の集落地では人口減少が進んでいます。

〔2〕基本的な考え方

- 市民の身近な生活ニーズに対応できる商業地と、市の発展を支える工業地、人々が魅力を感じられる居住環境を備えた住宅地などがバランスよく配置された都市を目指します。
- 将来の人口減少局面への対応と無秩序な市街地の拡大を抑制するため、周辺環境に配慮した規制誘導策により秩序ある土地利用を目指します。
- 内陸部の住宅地や集落地における既存コミュニティの維持・活性化を図りつつ、本市の魅力である自然環境や農地を保全、活用したまちづくりを目指します。
- 広域的な交通利便性を活かし、高速道路インターチェンジ周辺などにおける地域振興に寄与する土地利用については、計画的な規制誘導を図ります。



袖ヶ浦バスターミナル



内陸部の田園地帯

〔3〕誘導・配置等の方針

(1) 商業業務地の方針

- 袖ヶ浦駅周辺地区及び長浦駅周辺地区については、それぞれの地区の中心となる商業業務地として、地域住民の生活利便性を高めるため、商工会などの関係組織との連携のもと、商業業務機能の集積を図る商業業務地と位置づけます。
- 横田駅周辺地区については、内陸部の都市拠点として、地域住民に対し日常的な生活サービスが提供できるよう、近隣商業業務地と位置づけます。
- 鉄道駅周辺などは、低未利用地などを活用し、商業業務施設を誘導するとともに、公共交通などによる移動しやすい環境を整えることで、利便性の高いまちの形成を図ります。

① 商業業務地

- ・ 袖ヶ浦駅周辺地区については、駅海側地区及び駅南側の低未利用地において、商業業務施設を誘導することで、更なる商業業務機能の充実を図ります。
- ・ 長浦駅周辺地区については、土地区画整理事業による市街地が形成されていることから、主に幹線道路沿道や低未利用地において、日常的な生活サービスを提供する商業業務施設を誘導します。

② 近隣商業業務地

- ・ 横田駅周辺地区については、国道 409 号沿道に地域住民のニーズに対応した日常的な生活サービスを提供する身近な商業業務施設を誘導します。



長浦駅周辺地区の商業業務地



国道 16 号沿いの商業業務地

(2) 工業地の方針

- 臨海部の工業地については、立地する企業の投資意欲の向上が図られるよう、周辺道路など立地基盤の適切な維持管理を図ります。また、新たな産業分野への取組みを支援するとともに、付加価値の高い工業製品の生産を行う地域として機能を強化します。
- 内陸部の工業地については、広域的な交通利便性の高さを活かし、工業の振興や地域雇用の促進を図るとともに、周辺の自然環境と調和した緑豊かな工業地の形成を図ります。



臨海部の工業地



内陸部（椎の森工業団地）の工業地

(3) 住宅地の方針

- 市街化区域内に形成される住宅地では、低未利用地の活用や都市基盤の質的向上を図りつつ、多様な世代が住みたくなる魅力ある住宅地を形成することで、定住人口の増加を目指します。
- 鉄道駅周辺では集合住宅を誘導するほか、低層戸建て住宅を中心とした適切な密度で質の高い住宅地の形成を目指します。
- 土地区画整理事業などによって整備された住宅地については、良好な市街地環境を有した住宅地として居住環境の維持・向上に努めます。
- 面的整備が行われていない既存市街地においては、地区計画制度の活用などにより生活道路などの整備・改善を促進し、居住環境の向上に努めます。
- 日照の確保、生活道路の整備、空家等の適切な管理などの施策と関連させ、良好なまち並みの誘導や保全を図ります。
- 住宅困窮者に対して供給する公営住宅については、適切な供給を維持しつつ、既存施設の適切な維持管理により長寿命化を図ります。



袖ヶ浦駅海側地区の住宅地



生活道路を整備・改善した住宅地

(4) 市街化調整区域の土地利用の方針

① 集落地

- ・ 地域拠点周辺などに形成されている居住地域を集落地と位置づけます。
- ・ 集落地では、周辺の緑や農地と調和した良好な居住環境の維持・向上に努めるとともに、地区計画制度の活用などによる既存集落の活性化を図ります。
- ・ 幹線道路沿道については、無秩序な開発による自然環境の破壊や営農環境の悪化の防止に努めます。
- ・ 農業や観光といった産業資源を活かし、来訪者に対するサービス機能の充実と環境整備を図ります。

② 既存開発住宅地

- ・ 旧宅地造成事業に関する法律及び千葉県宅地開発事業の基準に関する条例に基づき開発された住宅団地を既存開発住宅地と位置づけます。
- ・ 既存開発住宅地は、良好な居住環境が備わった専用住宅地であることから、今後も低層戸建て住宅地として居住環境の維持を図ります。

③ 農住調和地

- ・ 市街化区域縁辺部の市街化調整区域において、宅地開発が進んでいる一方、周辺には農地や樹林地などが残る地区を農住調和地と位置づけます。
- ・ 農住調和地では、農地や樹林地など周辺の自然との調和を図るため、計画的な規制誘導策により秩序ある土地利用を図ります。

④ 保全系緑地

- ・ 市東部の台地に広がる豊かな緑や斜面林を保全系緑地と位置づけます。
- ・ 市域の東部及び南部を中心に広がる樹林地は、都市近郊の貴重な里山として多様な生物が生息するよう機能の保全を図ります。
- ・ 低地部と丘陵部を繋ぐ傾斜地に連なる斜面林は、本市の特徴ある景観を形作っていることから、その保全を図ります。

⑤ 生産系緑地

- ・ 優良農地が大半を占める小櫃川及び浮戸川沿いに広がる水田とその北の台地の畑地を生産系緑地と位置づけます。
- ・ 小櫃川及び浮戸川流域の水田及び台地部の畑地は本市における優良農地であり、本市の景観形成や都市環境の保全の観点からも重要な役割を担っているため、営農条件の向上を図るとともに、保全を図ります。
- ・ 遊休農地は市民農園として活用するなど、農地保全のための多様な取組みの展開を図ります。
- ・ 農業を支える担い手の確保・育成や増加が懸念される耕作放棄地の対策といった、人と農地の問題に対して一体的な解決を図ります。

⑥ 高速道路インターチェンジ周辺等の方針

- ・ 広域道路ネットワークの整備に伴い、本市内に 1 箇所、市周辺に 3 箇所の高速道路インターチェンジが供用されているほか、(仮称)かずさインターチェンジの整備が市内に計画されています。これら高速道路インターチェンジの周辺地区及び高速道路インターチェンジにアクセスする主要幹線道路沿道では、農林業との健全な調和や周辺の土地利用との調和を図りつつ、広域的な交通利便性の高さを活かし、市民の生活利便の向上や地域活力の向上に資する産業・観光施設の立地など、地域振興に寄与する土地利用について、地区計画制度の活用などにより計画的な規制誘導を図ります。
- ・ 袖ヶ浦インターチェンジ周辺では、東京湾の対岸地域からの玄関口であり、袖ヶ浦駅周辺地区にも近いことから、対岸地域からの来訪者や市民のニーズを踏まえた適切な土地利用の規制誘導を図ります。



内陸部の集落地



袖ヶ浦インターチェンジ周辺

○土地利用方針図

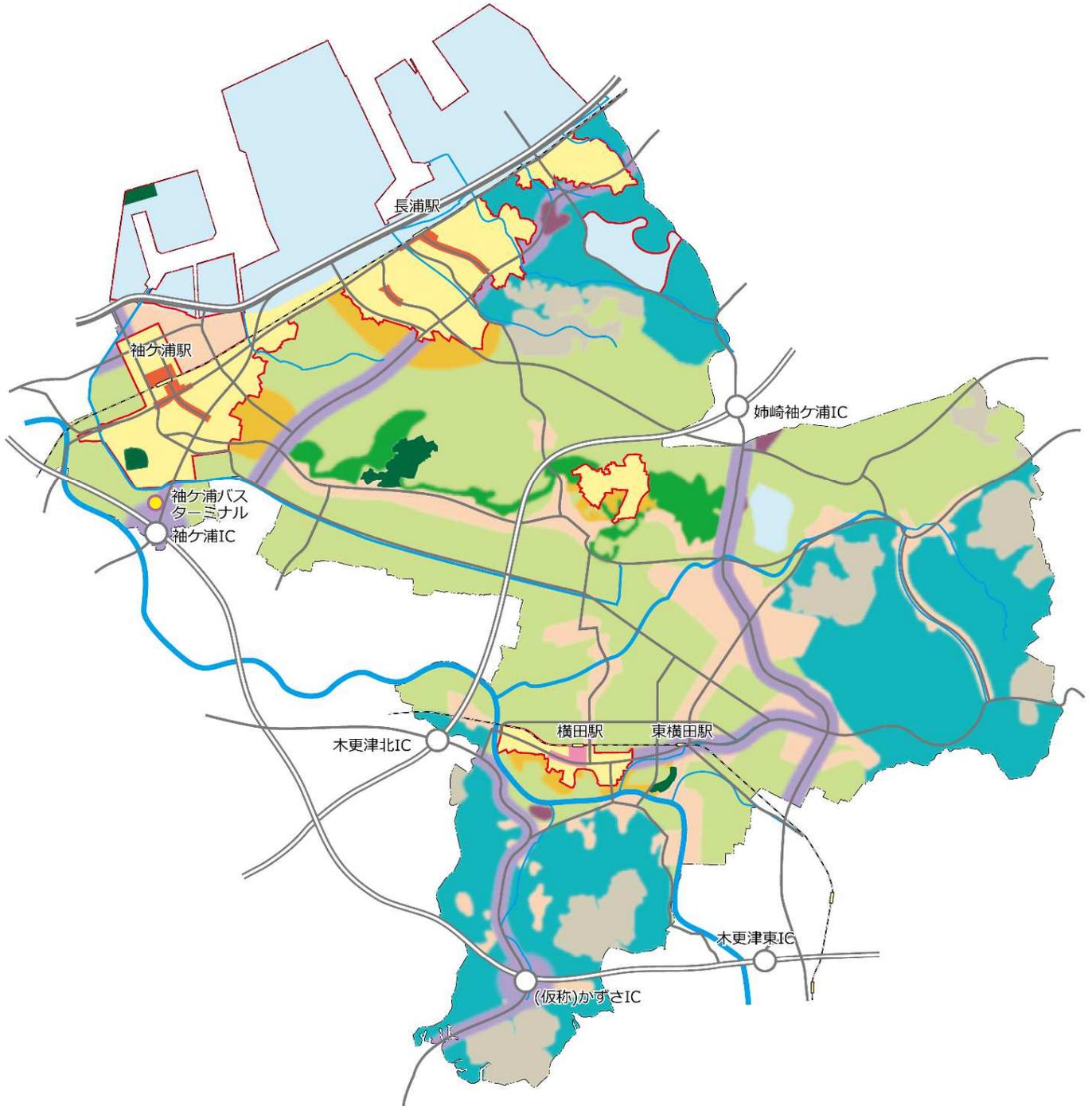


図 土地利用方針図						
	商業業務地		保全系緑地(樹林地)		河川	
	近隣商業業務地		保全系緑地(斜面林)		自動車専用道路及びインターチェンジ(IC)	
	工業地		生産系緑地		主要道路	
	住宅地		IC周辺及びICアクセス道路沿道地区		鉄道及び駅	
	集落地		都市公園・都市緑地等		袖ヶ浦バスターミナル	
	既存開発住宅地		レクリエーション用地			
	農住調和地		市街化区域界			

2 都市施設の整備方針

2-1 道路・交通の方針

〔1〕現況と課題

本市の道路網は、東京湾に沿って形成された既成市街地の形状にあわせた、国道 16 号をはじめとする東西方向の道路を骨格とし、そこに内陸部とを結ぶ道路が接続しネットワークを形成しています。

また、館山道、圏央道、東京湾アクアライン連絡道の自動車専用道路 3 路線が供用されているほか、本市内及び市周辺にインターチェンジが開設され、広域的な交通利便性の高さが大きな特徴となっています。

一方で、日常の生活圏内では、地域の特性を活かした拠点形成を図り、過度に自家用車に依存することなく、公共交通や徒歩、自転車で気軽に移動できる環境づくりが求められています。そのため、公共交通の利便性向上に向けた取組みを推進していくほか、道路の歩道等の整備や狭あい道路の拡幅などを進めつつ、歩行者や自転車が安全に通行できる空間を確保していくことが求められます。

近年では広域通過交通の増加とともに、隣接する木更津市金田地区への大規模商業施設の整備や東京ドイツ村をはじめとする内陸部のレクリエーション拠点の集客力の高まりなどにより、発生交通量が増大し土日祝日を中心に臨海部や内陸部では交通渋滞が発生し、対応が求められています。

更に、市内の拠点間及び隣接市を円滑に結ぶことで、産業振興などに資する交通網を形成していくことも必要となっています。

〔2〕基本的な考え方

- 市民の生活圏に即した市内外への円滑な交通移動や利便性の向上を目指します。
- 公共交通の利便性の向上を図るとともに、利用を促進し環境への負荷の軽減を図ります。
- 既存道路の拡幅などによる狭あい区間の解消や歩道の確保など、歩行者や自転車が安全に通行できる道路整備を推進し、交通の安全性の向上を目指します。
- 高齢者や障がい者などが外出しやすいように、バリアフリー化やユニバーサルデザインに基づく施設整備を促進します。
- 市内外の大規模商業施設やレクリエーション拠点での集客等による交通渋滞の解消や混雑緩和のため、道路整備や効率的な道路利用を推進します。
- 広域的な交通利便性の高さを活かした産業振興及び市内の拠点間の連携強化を図るため、道路や公共交通などのネットワークの充実を図り、更なる移動環境の向上を目指します。
- 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機能代替の可能性等を検討します。

〔3〕整備の方針

(1) 道路ネットワークの形成方針

① 広域・主要幹線道路

- ・ 広域的な交通を担う自動車専用道路及び主要幹線道路を広域・主要幹線道路と位置づけます。
- ・ 袖ヶ浦駅周辺で発生する渋滞の解消を図るとともに、臨海部の東西方向の広域的な交通の円滑化を図るため、国や県に東京湾岸道路の早期整備を要望していくほか、(都) 西内河根場線の整備を促進します。また、袖ヶ浦駅海側地区と南袖地区を結ぶ(都) 高須箕和田線の整備推進を図ります。
- ・ 圏央道から(主) 君津平川線へ接続する(仮称) かずさインターチェンジの整備促進を図ります。

■市内の自動車専用道路

- ・ 東京湾アクアライン連絡道 《(都) 1.3.1 東京湾横断道路連絡道袖ヶ浦線含む》
- ・ 首都圏中央連絡自動車道 《(都) 1.3.2 首都圏中央連絡自動車道含む》
- ・ 館山自動車道

■市内の主要幹線道路

- ・ 東京湾岸道路(構想) 《(都) 3.1.12 奈良輪湾岸線含む》
- ・ 国道 16 号 《(都) 3.1.1 東京湾岸道路袖ヶ浦線、(都) 3.3.2 今井川間尻線含む》
- ・ 国道 409 号
- ・ (主) 千葉鴨川線、国道 410 号 《(都) 3.4.15 高谷三箇線含む》
- ・ (主) 君津平川線 《3.4.14 (都) 大鳥居下宮田線含む》
- ・ (都) 3.3.4 代宿神納線
- ・ (都) 3.4.8 高須箕和田線
- ・ (都) 3.3.11 西内河根場線

② 幹線道路

- ・ 広域・主要幹線道路を補完するとともに市街地の骨格を形成する道路を幹線道路と位置づけます。
- ・ 市内の各拠点間を結ぶ道路ネットワークの形成により、臨海部と内陸部の連携強化を図ります。
- ・ 国道 16 号と連携する(都) 西内河高須線の整備推進を図るほか、(都) 南袖大野台線の整備について必要性も含めて検討します。
- ・ 狭あい区間の解消や歩道の確保など交通上の課題個所の解消等を促進し、安全で円滑な交通機能の確保を図ります。

■市内の主な幹線道路

- ・ (主) 袖ヶ浦中島木更津線 《(都) 3.4.7 袖ヶ浦国道 16 号線含む》
- ・ (県) 南総昭和線
- ・ (県) 長浦上総線
- ・ (県) 横田停車場上泉線
- ・ (県) 袖ヶ浦姉崎停車場線

- ・ (県) 上高根北袖線 《(都) 3.4.10 浜宿代宿線含む》
- ・ (都) 3.3.3 勝下清水頭線
- ・ (都) 3.4.5 袖ヶ浦駅前線
- ・ (都) 3.4.6 長浦駅前線
- ・ (都) 3.4.9 南袖大野台線
- ・ (都) 3.3.17 袖ヶ浦駅北口線
- ・ (都) 3.3.18 西内河高須線
- ・ 広域農道
- ・ (市) 蔵波鎌倉街道線
- ・ (市) 川原井林線
- ・ (市) 三箇横田線

③ 補助幹線道路及び生活道路

- ・ 広域・主要幹線道路及び幹線道路を補完するとともに、市民が日常的に利用する道路を補助幹線道路及び生活道路と位置づけます。
- ・ 補助幹線道路については、自動車交通の円滑化を図ることはもちろん、歩行者等の安全性に配慮した道路整備を進めます。
- ・ 市街地や集落地内の生活道路については、狭あい区間の解消を図るとともに、自動車の速度の抑制策を実施するなど、安全性を重視した道路整備や制度の運用を進めます。

(2) 自転車・歩行者ネットワークの形成方針

- 鉄道駅や主要な公共施設周辺、緑・レクリエーション拠点間を結ぶ水と緑のネットワークなど、歩行者・自転車の交通量の多い道路を中心として、歩行者・自転車の通行空間の整備を進めます。
- 歩行者空間については、バリアフリー化やユニバーサルデザインに基づいた構造とするとともに、道路沿道の緑化や休憩できる空間の整備を行うことで、高齢者や障がい者が外出しやすい環境整備を進めます。

(3) 公共交通ネットワークの形成方針

① 鉄道

- ・ 公共交通機関としての機能強化を図るとともに鉄道利用者の利便性向上に向けた要望を鉄道事業者に継続して実施します。

② バス

- ・ 内陸部と臨海部を結ぶ路線など、市民生活の重要な移動手段となっている路線バスの維持と利便性向上を図るため、バス事業者に運行本数やダイヤの見直しなどの要望を継続して実施します。
- ・ 高速バスは、更なる利便性向上を図るため、バス事業者に路線の延伸や運行本数の見直しなどについて要望を継続して実施するとともに、既存バス路線との接続や袖ヶ浦バスターミナルと鉄道駅との結節の強化など移動環境の改善を図ります。

③ 新たな移動支援策の検討

- ・ 地域内の移動手段を確保するため、地域支え合い（共助）による外出支援の実施など、新たな移動支援の導入について検討を進めます。

④ モビリティマネジメントの推進

- ・ 公共交通の利便性を向上するため、鉄道やバスの運行時間の調整、鉄道駅やバス停周辺での駐車・駐輪スペースの確保など、公共交通機関の乗り継ぎを円滑にするための取組みを推進します。
- ・ 公共交通の利用を促進するため、公共交通に関する理解や関心を高めるなど、モビリティマネジメントを推進します。



袖ヶ浦アンダーパス



市道川原井林線

○道路ネットワーク形成方針図



図 道路ネットワーク形成方針図	
	広域・主要幹線道路(自動車専用道路)
	広域・主要幹線道路(一般道)
	広域・主要幹線道路(一般道)〈構想〉
	幹線道路
	インターチェンジ
	鉄道及び駅
	袖ヶ浦バスターミナル

2-2 市街地等の整備方針

〔1〕現況と課題

本市では昭和 40 年代から土地区画整理事業などにより市街地が整備され、現在までに市街化区域の約 20%に当たる 444.1ha で土地区画整理事業が実施され、都市施設の整った良好な居住環境が形成されています。

一方で、土地区画整理事業などの面的整備事業が実施されていない既成市街地では、道路や排水施設などの都市施設が十分に整備されていない住宅地があるほか、市街化区域内の低未利用地もあることから、都市施設の整備や低未利用地の活用など、良好な居住環境を形成していくことが求められます。

また、都市の主人公であるすべての人が活動しやすいよう、だれもが暮らしやすいユニバーサルデザインに基づいた都市づくりが求められることから、様々な人が利用する道路、鉄道駅をはじめとする交通関連施設、市役所や各行政センターをはじめとする公共施設などを中心にだれにでもやさしいまちづくりの推進が求められています。

〔2〕基本的な考え方

- 既成市街地内の道路や排水などの都市施設が十分に整備されていない地区については、地区計画制度等の活用により、良好な市街地環境の形成を目指します。
- 市街化区域内の低未利用地については、健全で良好な市街地として活用されるよう土地利用の誘導を図ります。
- だれもが安全で安心して快適に暮らせるユニバーサルデザインに基づいた都市の構築を目指します。

〔3〕整備の方針

(1) 良好な市街地環境の形成

- 土地区画整理事業の行われた市街地については、都市施設が整備されているためその維持・向上に努めるとともに緑化などによる住環境の向上を図ります。
- 既存市街地の狭あい道路や雨水排水の整備されていない地区については、行政と住民や地権者との合意形成に基づき、土地区画整理事業や地区計画制度の活用等による都市施設の整備を促進します。
- 市街化区域内では、商業や業務施設などの生活利便施設や住宅立地を誘導し、低未利用地を有効に活用することで、市街化区域縁辺部の市街化調整区域における市街地の拡大抑制にもつなげます。

(2) 福祉のまちづくりの推進

- 高齢者、障がい者、妊婦や子育て中の方など、誰もが安全に、安心して外出できる環境づくりを推進するため、「高齢者、障害者等の移動等の円滑化の促進に関する法律（バリアフリー新法）」や「千葉県福祉のまちづくり条例」を踏まえ、ユニバーサルデザインの考えに基づいた福祉のまちづくりを推進します。

2-3 公園緑地の整備方針

〔1〕現況と課題

市内には総合公園、地区公園、風致公園、近隣公園及び街区公園など71箇所の公園が整備され、住区基幹公園の整備は概ね整っているほか、緑地や農村公園も設置されています。これらの公園等は市民が身近に利用できる子育ての場や高齢者の交流の場、やすらぎの場であると同時に、災害時などの避難機能も有しています。

安全で快適な市民生活環境を形成するため、地域住民と行政との連携のもと、地域ニーズや防災などの視点から公園施設の更新や適切な維持管理を図っていくとともに、子どもから大人まで、だれもが安心して利用し、憩える場としての機能を維持していくことが必要です。

〔2〕基本的な考え方

- 地域特性や利用者のニーズ、防災などの視点から公園施設の更新や適切な維持管理を進め、地域の拠点となる公園整備を図ります。
- 既存の公園においてはイベントの実施などによる、公園の更なる利活用を推進します。

〔3〕整備の方針

(1) 主要な公園の配置及び位置づけ

- 都市公園の量的な水準は概ね整っていることから、今後は利用状況を踏まえた公園施設の更新や適切な維持管理など、質的向上に資する取組みを推進します。
- 土地区画整理事業や開発行為等によって整備する新たな都市公園については、事業や開発規模に応じて適切に配置します。
- 袖ヶ浦駅海側地区の近隣公園の早期整備を推進します。

■市内の主要な公園の位置づけ

総合公園	袖ヶ浦公園	本市を代表する自然とのふれあい、教育と文化が融合するシンボル公園として、また更に周辺の社寺や山野貝塚など、歴史遺産とをつなぐ緑の拠点として位置づけます。
地区公園	百目木公園	自然地形を活かしたスポーツ、レクリエーション、うるおいと憩いの公園として位置づけます。
風致公園	新堰公園	緑と水のあるやすらぎと、自然とのふれあいのある公園として位置づけます。
港湾緑地	袖ヶ浦海浜公園	東京湾アクアラインや富士山を背景とする景観の眺望ポイントとして、また、市民が海に親しむ場として位置づけます。

(2) 市民ニーズに応じた公園整備

- 公園施設の老朽化や安全面及び防犯面等から課題がある公園、高齢化や子育て世帯の増加などにより地域ごとにニーズが異なり利用が低下している公園などについて、再整備や公園施設の更新など、機能の転換を図ります。
- 地域住民と行政との連携により、市民参加による公園づくりを進めます。
- 袖ヶ浦市地域防災計画との整合を図り、公園の整備を行う際には防災的な視点を取り入れ

ます。

- 総合運動場はレクリエーション等の機能の維持を図るとともに、広域スポーツ交流活動等にも対応できるよう施設の維持・充実を図ります。

(3) 既存公園の活用促進

- 袖ヶ浦公園や百目木公園などは本市が有する観光資源であり、市民だけでなく広域からの来訪者の利用も多いことから、更なる交流人口拡大のため、イベントの実施などによる公園の利活用を推進します。



袖ヶ浦公園



百目木公園

2-4 上下水道等の整備方針

〔1〕現況と課題

本市の上水道は、平成 31 年度（2019 年度）より、君津地域 4 市（木更津市、君津市、富津市、袖ヶ浦市）の水道事業統合広域化により設置された「かずさ水道広域連合企業団」にて水道事業及び水道用水供給事業が運営されています。

今後は、かずさ水道広域連合企業団により、効率的な水道事業・水道用水供給事業の運営、上水道施設の適切な維持管理と計画的な更新を進めていくことが求められています。

本市の下水道は、都市化の進展に伴う人口増加の著しい市街地の雨水・汚水の排水及び生活環境の整備並びに湖沼・河川等公共水域の水質保全を図るため、昭和 44 年度（1969 年度）に袖ヶ浦公共下水道事業全体計画を定め、整備を進めてきました。

平成 30 年度（2018 年度）時点では、袖ヶ浦市下水道事業の全体計画 1,419ha のうち 1,063ha が認可区域となっており、その約 98%にあたる 1,042ha で整備が完了しています。

今後は、既存ストックの有効活用として老朽施設の更新や耐震化を進めていくことが求められます。また、全体計画区域内のうち認可区域外の地区については、地区の状況に応じた排水処理のあり方を検討する必要があります。

公共下水道整備区域外の地区においては、農業集落排水事業や合併処理浄化槽による汚水処理が行われており、今後はこれらの処理体制の連携を図る必要があります。

汚水処理にあたっては、東京湾流域別下水道整備総合計画及び千葉県汚水適正処理構想との調整を図り、公共用水域の水質向上のための対策も必要となります。

雨水については、既成市街地について概ね整備されていますが、新たな宅地開発や局地的豪雨などへの対応など、水害を防ぐための対策が求められます。

〔2〕基本的な考え方

- かずさ水道広域連合企業団により上水道施設の適切な維持管理や危機管理能力の向上のほか、専門的技術の継承、経営基盤の強化などにより安定給水の実現を図ります。
- 生活環境の向上を目指し、千葉県汚水適正処理構想に基づき公共下水道、農業集落排水、合併処理浄化槽等における整備を推進します。
- 公共下水道全体計画区域内のうち認可区域外の地区については、費用対効果を勘案しながら地区の状況に応じた排水処理を検討します。
- 既存の公共下水道施設については、適切な管理と長寿命化を図ります。
- 水害を未然に防ぐため、雨水対策を推進します。

〔3〕整備の方針

（1）地域の実情に応じた汚水処理施設の整備

- 全体計画区域内のうち認可区域外の地区や公共下水道整備区域外の地区については、農業集落排水事業、合併処理浄化槽の設置促進など、地区の状況に応じた排水処理方法を検討し、汚水処理の適正化を図ります。

（2）既存ストックの有効活用

- 既存ストックの有効活用として、下水道施設の計画的な改築更新や耐震化を進めます。

(3) 汚水処理場の施設更新

- 終末処理場においては、上位計画である東京湾流域別下水道整備総合計画等の計画に基づき、処理施設の高度処理化や増設等の対策を図ります。

(4) 雨水対策の充実

- 雨水については、雨水流出抑制の推進、既存の雨水排水施設の適切な改築・維持管理などに努めます。

○上水道施設、下水道施設の整備状況図

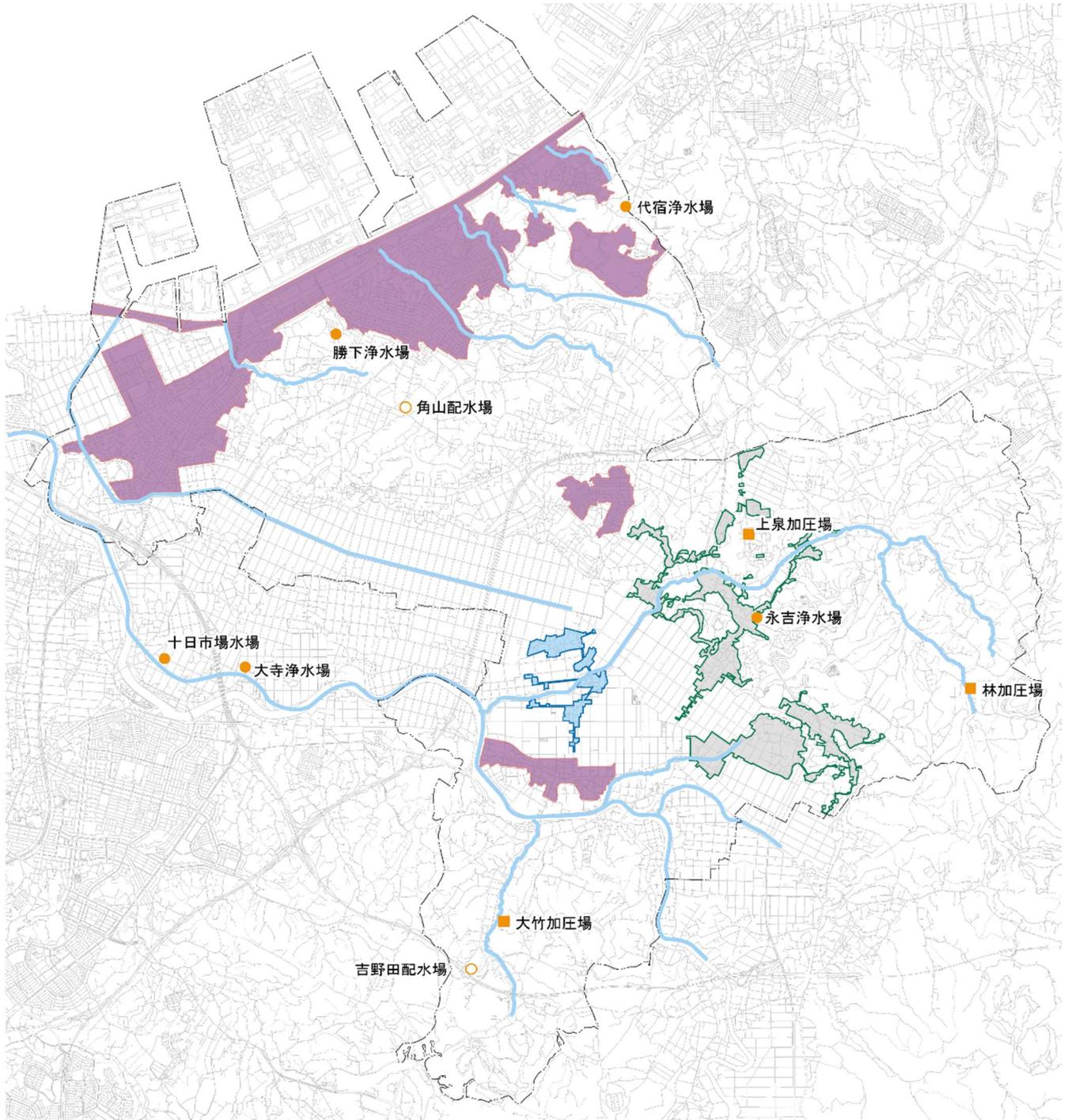


図 上水道施設・下水道施設の整備状況図

●	上水道施設（浄水場）	 0 500 1,000 2,000m
○	上水道施設（配水場）	
■	上水道施設（加圧場）	
—	河川	
■	公共下水道（平成29年度末整備済）	
■	農業集落排水事業〈公共下水道接続〉（平成29年度末整備済）	
■	農業集落排水事業（平成29年度末整備済）	

2-5 河川の整備方針

〔1〕現況と課題

本市には小櫃川、浮戸川、松川、武田川、槍水川の5本の二級河川と久保田川、蔵波川、大月川、境川、浜宿川、笠上川の6本の準用河川があり、それぞれ整備が進められています。

これらの河川は、雨水排水に重要な役割を果たしていますが、近年では集中豪雨等による浸水被害が甚大化する傾向にあり、災害の未然防止や被害軽減のための河川整備の必要性が高まっています。

一方、浮戸川河岸などでは堤防に桜が植えられるなど、河川は親水空間や景観形成資源でもあることから、防災の視点だけでなく、景観や多様な生物の生息空間の回復など、河川が持つ多様な機能の維持を図ることが求められます。

〔2〕基本的な考え方

- 水害被害の未然防止と被害軽減に向けて河川改修等を推進します。
- 親水空間の整備など、市民が水に親しめる場や自然観察等の場としての河川の活用を推進します。

〔3〕整備の方針

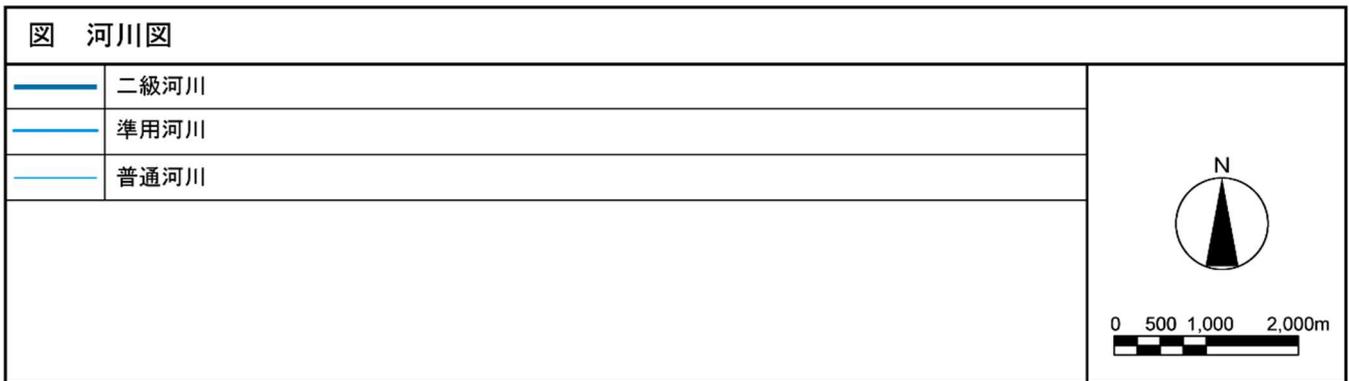
(1) 河川改修の推進

- 水害の未然防止と水害被害の軽減を図るため、河川の流下能力の検討や未整備部分の計画的な改修を推進します。
- 山林や農地等の保全により、流域が本来有している保水、遊水機能の確保に努めます。また、新たな市街地の開発が発生した場合には、雨水流出抑制の規制誘導により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ます。

(2) 市民が水に親しめる空間整備

- 自然環境の保全や野生生物の生息環境としての河川の機能に配慮しつつ、市民が水に親しんだり、野生生物を観察する場として河川の水辺空間の活用を推進するほか、公園緑地などを結ぶ水と緑のネットワークとしての活用を図ります。また、多様な生物が生息できるような環境に配慮した整備を目指します。

○河川図



2-6 その他都市施設の整備方針

〔1〕現況と課題

【ごみ処理施設】

本市のごみ処理は袖ヶ浦クリーンセンターで行ってきましたが、現在では君津地域 4 市で発生する一般廃棄物は「株式会社かずさクリーンシステム」(KCS)にて処理をしているため、袖ヶ浦クリーンセンターでの焼却処理は行っていません。また、最終処分場については、埋立て残余容量が少なくなったため、平成 12 年度(2000 年度)から処理残渣などの埋立て処分を民間処分場で行っており、現在では、し尿処理施設からの沈砂のみ埋立て処分を行っています。

本市のごみの排出量は平成 25 年度(2013 年度)に約 20,937 トンでしたが、平成 26 年度(2014 年度)以降は、ほぼ横ばいで、平成 30 年度(2018 年度)の排出量は約 19,504 トンとなっています。

資源回収量については、電子書籍等の普及による紙媒体の減少や、びん・缶の軽量化等により、減少傾向にあります。

ごみについては、今後も発生抑制(リデュース)に努めるとともに、再使用(リユース)、再生利用(リサイクル)を進め、環境への負荷を軽減していくことが求められます。

【火葬場】

火葬場については、市内に施設がなく、近隣市に依存している状況でしたが、平成 28 年(2016 年)に君津地域 4 市で「(仮称)木更津市火葬場整備運営事業」に関する覚書を締結し、4 市共同整備の方向で進めています。

【その他施設】

行政施設や生涯学習施設などの公共施設については、地域の人が集まる交流等の拠点としての機能強化が求められる一方で、施設によっては老朽化が進んでいることから、地域特性に応じた施設の適正配置を進めつつ、適切な維持管理や計画的な施設の再編整備を行うことで財政負担の軽減、平準化を図ることが求められます。

また、臨海部の港湾については、港湾機能の確保を目的とし臨港地区が指定されており、本市では旅客または一般貨物の取扱いのための区域である商港区と、景観整備と港湾関係者の厚生のための区域である修景厚生港区が指定されており港湾の利活用が期待されます。

〔2〕基本的な考え方

- ごみ処理施設の適切な維持管理に努めるとともに、ごみの減量化及び資源化を推進します
- 火葬場については、君津地域 4 市の広域的な連携による共同整備を図ります。
- 公共施設等総合管理計画に基づき、公共施設の適切な維持管理や再編整備を推進します。
- 公共施設の機能強化に努め、地域コミュニティの維持や活性化を促進します。
- 市街地と海が近接しているという本市の特徴を活かすため、港湾地区の有効活用について検討します。

〔3〕整備の方針

（1）ごみ処理施設の適切な維持管理とごみの排出抑制

- 袖ヶ浦クリーンセンターについては、廃棄物の適正な処理を継続するため、施設の修繕や補修など適切な維持管理に努めます。また、次期広域廃棄物処理施設の整備に向けての取り組みを進めます。
- 環境への負荷を軽減し、持続可能な社会の構築を目指し、市民や事業者に対する意識啓発を進め、ごみの発生抑制、再使用、再生利用を推進します。

（2）火葬場の整備

- 火葬場については、君津地域 4 市の広域的な連携による共同整備を推進します。

（3）公共施設の維持管理等の適正化と機能強化

- 公共施設の維持管理や更新にかかる費用負担の軽減、平準化を図るため、公共施設等総合管理計画に基づき、適切な維持管理や再編整備を推進します。
- 市民の活動拠点・交流拠点としての公共施設の機能強化に努め、地域コミュニティの維持や活性化を促進します。

（4）港湾施設の利活用の検討

- 昭和地区及び長浦地区は市街地が港湾と近接していることから、管理者である千葉県と協議・連携しながら、港湾地区の利活用について検討します。

3 都市環境の形成方針

〔1〕現況と課題

本市の都市形態は小櫃川と浮戸川の流域に形成された平野部、埋立地の臨海部、標高 30～50mに広がる台地部及び上総丘陵へと連なる丘陵部とに大きく区分されます。

市街地内外を問わず、良好な水辺や生物生息空間、歴史的・文化的意義のある社寺や歴史遺産など、良好な自然環境に恵まれているほか、(県)南総昭和線沿道等に分布する斜面林、台地に広がる樹林地及び基盤整備された農地など、これらの豊かな緑は本市の都市環境を形成する貴重な財産となっています。

このように、市街地周辺では自然豊かな緑が残され、集落地では屋敷林や生垣などが多く残っている一方で、市街地内では緑地の減少が目立っています。都市における良好な居住環境を形成するため都市環境の改善、レクリエーション需要に対応したまちづくりを推進し、自然環境を保全しながら都市の発展を図ることが重要です。

また、河川や斜面林のつながりなどを活用して公園や緑地を結び、散歩などが楽しめる水と緑のネットワークづくりも課題となっています。

更には、地球温暖化をはじめとする環境問題への対応として、環境への負荷の少ない良好な都市環境を形成することも課題となっています。そのためには生活に必要な施設がコンパクトにまとまった都市づくりと公共交通による移動環境の充実を図ることが重要です。

身近な生活圏の中で過度に自家用車に依存することなく、公共交通や徒歩、自転車で気軽に移動できる環境への負荷の少ない都市づくりが求められています。

〔2〕基本的な考え方

- 自然環境と調和した、持続可能な都市環境を形成するため、本市の豊かな自然環境の積極的な保全を図るとともに、市街地内の緑化の推進を図ります。
- 市民のレクリエーションや健康づくりの場としても活用でき、多様な生物の生息空間としても機能する緑の空間と水辺の空間が連続する水と緑のネットワークの形成を図ります。
- まとまりのある都市づくりや公共交通の利用促進など、環境への負荷を軽減する都市づくりを推進します。

〔3〕整備の方針

(1) 自然環境・農地の保全

- JR内房線や(県)南総昭和線沿いの斜面林については、都市景観の形成に資する緑地として保全を図ります。また、内陸部の樹林地については、本市の緑の根幹として保全を図ります。
- 一度失われた自然環境を再生することは非常に困難であるため、樹林地の保全に関する制度や市民協働による里山保全の仕組みなど、自然環境の保全策を推進します。
- 平野部から台地部に広がる田畑などの農地は、重要な緑の財産であり、食料生産の場だけでなく、ヒートアイランド現象の緩和、雨水貯留による洪水の防止・軽減など、都市環境の保全にも役立っていることから、優良農地を中心に保全を図ります。
- 農地の保全にあたっては、地産地消の推進に向けた農産物購入機会の拡充、遊休農地や市街地内農地を市民農園として活用するなど、農地保全のための多様な取組みを推進します。

- 農業を支える担い手の確保・育成や増加が懸念される耕作放棄地の解消に向けた取組みを推進します。
- (2) 都市環境の形成
- 公園や公共施設の敷地などの緑化、幹線道路への街路樹の配置、市街地内に点在する生産緑地や斜面林の保全など、市街地内における緑の創出と保全を図ります。
 - 市街地内及びその周辺の緑地や水辺空間は、日常的に自然とふれあう場として、また、生態観察などの自然学習を通じて環境教育の場となるよう保全し、ふれあいとゆとりのある生活環境の創出を図ります。
 - 新たな宅地の開発などにおいては、適切に緑が配置されるよう公園の整備を誘導します。また、公共施設の整備においては、積極的に緑地の確保に努めます。
 - 私有地については、保存樹木・樹林への指定、緑化協定の締結や地区計画制度の活用等、市民や事業者との協働により緑の保全を推進します。
 - 地球環境への負荷を軽減するとともに、良好な都市環境を形成するため、環境負荷の少ない住宅、再生可能エネルギーの普及などを促進します。
 - 公共下水道や農業集落排水の適切な維持管理、水洗化率の向上、合併処理浄化槽の普及と適切な管理の徹底を図ることで、河川水質の改善を図ります。また、河川改修にあたってはより自然に近い形で整備を行うなど、多様な生物が生息できるよう環境に配慮した整備を目指します。
- (3) 生物多様性に配慮した水と緑のネットワークの形成
- 水辺空間や遊歩道、歩道や農道等により、水や緑に親しみつつ市内を回遊・散策できる空間として、緑・レクリエーション拠点間を結ぶ水と緑のネットワークの形成を推進します。また、自然とのふれあいの場、市民の健康の維持・向上の場としての活用を検討します。
 - 緑・レクリエーション拠点でもある史跡、文化財等の市レベルのシンボルや、社寺林等の地区レベルのシンボルを保全し、より住民に親しまれるよう整備を図ります。
- (4) 環境への負荷の少ないコンパクトでまとまりのある都市づくり
- 過度に自家用車に依存することなく生活できる、環境への負荷の少ない都市の形成を推進するため、鉄道駅を中心に市民生活を支える商業業務機能等がまとまって立地し、市内各所から公共交通を利用して鉄道駅まで移動できる都市づくりを推進します。
 - 内陸部にも多様な市民活動の場となる拠点づくりを進めるとともに、身近な生活ニーズを満たせる商業施設や生活サービス施設の誘導を図るなど、徒歩、自転車でも生活できる環境づくりを進めます。

○都市環境形成方針図



図 都市環境形成方針図	
	斜面林
	樹林地
	農地
	市街化区域
	緑・レクリエーション拠点
	水と緑のネットワーク
	都市公園・都市緑地等
	河川

4 都市景観の形成方針

〔1〕現況と課題

本市は、臨海部の工業地域や市街地から内陸部の集落、農地、山林まで変化に富んだ特徴的な景観を有しています。

臨海部には京葉工業地域の連続する工業景観、市街地には面整備による緑の多い住宅市街地としての景観や生け垣、古木、屋敷林など緑が多く落ちついた既存市街地の景観、内陸部には里山景観や広大な田園景観など良好な景観が形成されています。

また、市内各地から富士山が望めるなど、多くの眺望ポイントがあり、特に海浜公園や南袖沿岸からは、東京湾越しに観る雄大な富士山や対岸の景色を楽しむことができます。

本市ではこうした特徴ある景観を守るとともに、より魅力ある景観を創出するため、平成 23 年（2011 年）4 月に景観法に基づく景観行政団体となり、その後、景観法の規定に基づく制限・誘導等を活用して景観行政を推進していくため、平成 25 年（2013 年）12 月に景観法に基づく法定計画「袖ヶ浦市景観計画（以下「景観計画」という。）」を策定し、積極的に取り組んできました。

現在、建築物や屋外広告物の形態意匠や色彩等に対する規制誘導のほか、市民や事業者による主体的なまち並み形成の取組みに対する支援を行っており、今後も良好な景観を形成していくため、市民や事業者と連携しながら地域の特性に応じた景観まちづくりの取組みを強化することが必要となっています。

〔2〕基本的な考え方

- 地域ごとに多様な景観の特徴を有していることから、それぞれの地域が持つ景観資源を活かした、個性あふれる魅力的な景観まちづくりを推進します。
- 良好な景観を形成するために、自主的に景観まちづくりに取組みを行っている団体に対し、引き続き支援の充実を図るとともに、市民や事業者が主体的に景観まちづくりに取組むための支援等を行い、市民一人ひとりが誇りを持てる景観まちづくりを推進します。

〔3〕整備の方針

（1）地域特性に応じた魅力ある景観まちづくり

① 里山エリア

- ・ 主に東部及び南部を中心に広がる樹林地に位置しています。
- ・ 野生生物の生息地でもあることから、生態系に配慮しつつ、里山や谷津など特徴ある景観を保全するとともに、建築物や構造物については自然景観に配慮したデザインとするなど、自然に溶け込む景観まちづくりを推進します。

② 畑地エリア

- ・ 主に内陸部の台地に位置しています。
- ・ 畑地や樹林地などの緑、ため池や堰などの環境を生かした景観形成を図るとともに、台地からの富士山などの眺望を生かした景観まちづくりを推進します。

③ 田園エリア

- ・ 主に小櫃川や浮戸川を中心に広がる平野部に位置しています。
- ・ 季節ごとに移り変わる緑の景観を形成している田んぼ、河川、斜面林を保全し、風景の広がりが望める景観まちづくりを推進します。

④ 市街地エリア

- ・ 主に鉄道駅周辺の既存市街地及び土地区画整理事業などの面的整備により形成された地域です。
- ・ 鉄道駅周辺については、都市拠点としての位置付けにふさわしい、にぎわいを感じられる景観まちづくりを推進するとともに、緑の創出や色彩の制限などを通じてうるおいや落ち着きのある景観まちづくりを推進します。
- ・ 住宅地については、統一感のある緑豊かな街並みを形成していくため、地区計画や景観協定などの制度の活用を促進します。
- ・ 幹線道路については、街路樹を配置することで緑化を図り、うるおいのある市街地景観の創出を図ります。

⑤ 工業地エリア

- ・ 主に臨海部の工業地域と内陸部の工業団地を指します。
- ・ 臨海部の工業地では、海や空の青と、緩衝緑地や街路樹、事業所の敷地内の樹木などの緑が調和した、海を身近に感じられる景観まちづくりを推進します。
- ・ 内陸部の工業地では、敷地内の緑化を促進し、周辺の樹林地の緑と調和した景観まちづくりを推進します。

(2) 景観まちづくりの推進

- 景観まちづくりは、市民と事業者、市とが連携して取り組む必要があることから、景観まちづくりに関わるすべての主体が景観に対する意識を高め、日常生活や事業活動を通じて景観まちづくりに取り組むことで、市民に愛される景観形成を目指します。
- 景観重要樹木や景観重要公共施設等への指定を推進し、景観に対する関心を高めるとともに、良好な状態での維持・保全を図ります。
- 市民や事業者による景観まちづくりを促進するため、景観まちづくり活動に対する支援の充実を図ります。
- 公共施設の整備等にあたっては色彩や配置、デザインなど景観に配慮したものとします。



市民による沿道の花壇の整備



小櫃川にかかる鯉のぼり

○都市景観形成方針図

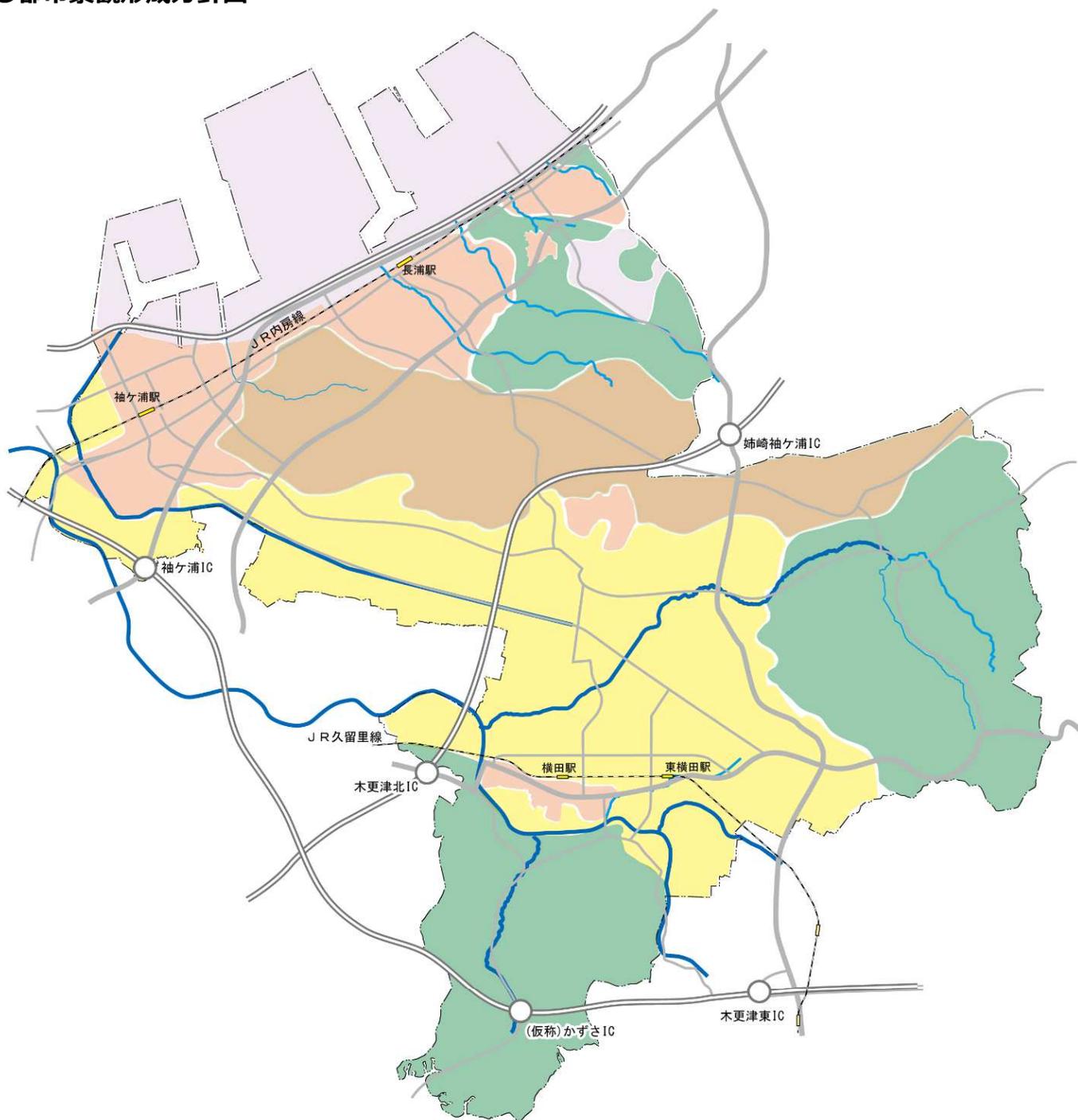


図 都市景観形成方針図

	里山エリア	 
	畑地エリア	
	田園エリア	
	市街地エリア	
	工業地エリア	

5 都市防災の方針

〔1〕現況と課題

近年、東日本大震災や熊本地震など、甚大な被害をもたらす大規模地震が多く発生しているほか、集中豪雨による水害の頻発など、防災に関する市民の関心が高まっています。

本市では地震による大規模な被害は近年発生していませんが、台風や集中豪雨による局地的な浸水が発生しています。

臨海部の埋立地や小櫃川の河口付近などを中心に液状化しやすい地形・地質条件となっており、大規模地震の発生時には建物倒壊などのリスクがあります。また、都市化の進展や緑地の減少による保水・遊水機能の低下に伴い、内水氾濫などの都市型水害の発生リスクが高まっています。更に、市内には200箇所近い急傾斜地崩壊危険箇所があり、地震や豪雨等により土砂災害が発生する危険性もあります。

このような災害のリスクに対応し、市民の安全を確保するため、公共施設や道路、橋梁などのインフラ施設や民間施設の耐震化の促進、緊急車両の通行が困難な狭あい道路の拡幅、河川の未整備部分の計画的な改修など、災害を未然に防ぐための対策や被害軽減に努めることが必要です。

また、地域防災力の強化や被災後の復旧・復興の計画づくりといったソフト面での取組みも重視されており、被災状態の長期化を防止するとともに、災害発生時の避難や救助等の活動を担う自主防災組織の育成にも力を入れる必要があります。

少子高齢化や核家族化などの進行とともに、本市においても適切な管理がされていない空家等が多く発生しており、防災などの視点から空家等の対策を更に推進する必要があります。

〔2〕基本的な考え方

- 近年、多発化・甚大化している自然災害の被害を最小限に抑えるため、災害に強いまちづくりと災害への対応力の強化を図ります。
- 災害時における救助活動等を担う自主防災組織の機能強化や災害対策コーディネーターの養成、消防団の活性化策など地域防災力の強化を図ります。
- 適切に管理されていない空家等に対する対策の更なる推進を図ります。

〔3〕整備の方針

(1) 災害に強いまちづくりの推進

① 地震対策の推進

- ・ 大規模地震により大きな被害を受ける可能性がある公共施設や道路・橋梁、上下水道などのインフラ施設の耐震化を進め、地震被害を未然に防ぐための対策や被害軽減を図ります。
- ・ 民間建築物の耐震化を促進します。特に耐震性の低い木造建築物については、耐震改修に要する費用の一部を補助し耐震化を促進します。また、がけやブロック塀等の崩壊・倒壊による被害を未然に防ぐため、実態調査とその結果に基づく改善指導を調査主体である千葉県と協議・連携しながら図ります。
- ・ 液状化による被害を最小限にするため、ライフライン施設等を中心に液状化対策の必要性を検討します。
- ・ 震災時における的確な情報を市民に提供できるよう情報システムの整備を図ります。

② 火災対策の推進

- ・ 木造住宅が密集する地区や道路が狭く緊急車両等の進入が困難な地区については、建築物の不燃化や耐震化を進めるほか、狭あい道路の拡幅や公園等のオープンスペースを確保することで、安全性の向上を目指します。
- ・ 土地の高度利用を図る商業地については、防火地域や準防火地域の指定を促進し、都市の不燃化を図ります。
- ・ 臨海部の工業地域では、大量の石油類、高圧ガスなどの貯蔵、処理が行われていることから、今後も安全性の向上を図ります。災害時の被害を最小限に防ぐため、臨海コンビナート地帯と住宅地を分離するための緩衝緑地を維持・保全します。

③ 治水対策の推進

- ・ 集中豪雨等による水害の未然防止と被害の軽減を図るため、河川の流下能力の検討や未整備部分の計画的な改修を推進します。
- ・ 都市型水害の発生を抑制するため、水田や樹林地など保水性や浸透性のある土地利用の保全を図ります。
- ・ 降雨時の河川流量の急激な増加を避けるため、透水性舗装や雨水貯留・浸透施設などを地域の特性に応じ実施し、河川などへの流出量増加の抑制を図ります。

④ 土砂災害防止対策の推進

- ・ 急傾斜地崩壊危険区域や土石流危険渓流、山腹崩壊危険地区について、危険性の高い地区から対策を推進します。
- ・ 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ます。

⑤ 避難路・避難場所等の安全性確保

- ・ 災害時において市民等の安全な避難空間であるとともに、救護活動や消火活動を円滑に行うための空間である避難路については、計画的に整備を推進します。
- ・ 災害時に一定期間滞在して避難生活を送るための避難所では、耐震性、耐火性を確保し、市民の安全確保を図ります。

(2) 地域防災体制の強化

- 災害時の被害軽減のためには地域の防災組織の力が重要であることから、地域コミュニティを基盤とした自主防災組織を強化するため、防災資機材の充実や防災訓練の実施、防災講習などによる市民の防災知識を普及等に努めます。
- 高齢者及び障がい者、外国人などの要配慮者の災害時の安全確保を図るため、福祉施策等と連携しながら支援に係る仕組みの強化を図ります。

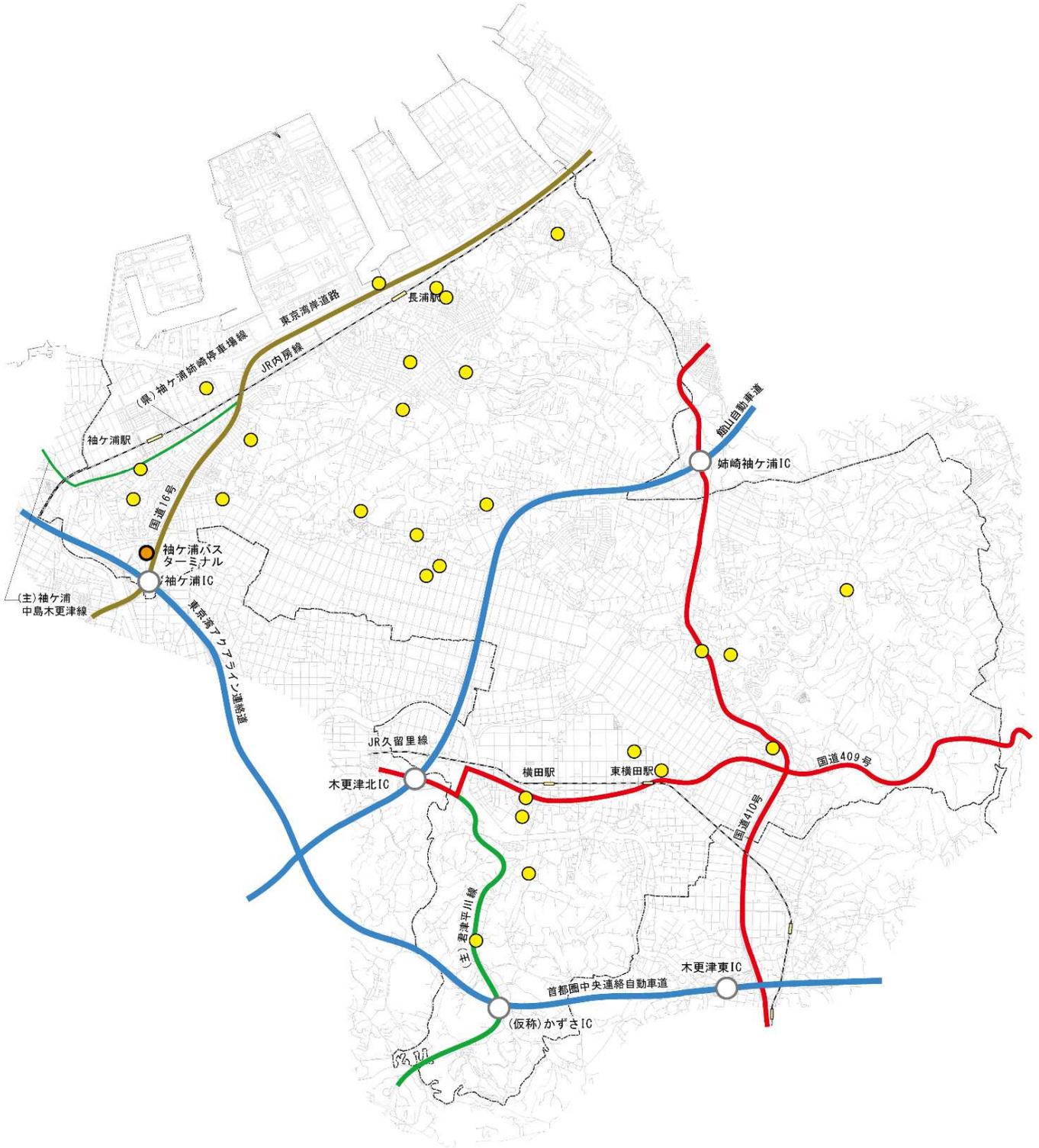
(3) 災害復旧への対応

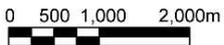
- 災害発生後の復旧・復興が迅速に進むよう、あらかじめ災害復旧計画を策定し、被災者の生活再建や地域経済の復興、安全な都市づくりなどを一体的に進めることで迅速な復興を図ります。

(4) 空家等の対策

- 空家等対策を総合的かつ計画的に実施するため、市の基本的な取組姿勢や対策を示した「袖ヶ浦市空家等対策計画（以下「空家等対策計画」という。）」に基づく対策を推進します。
- 適切に管理されていない空家等は、防災、景観、生活環境等に影響を及ぼすことから、所有者に対して改善依頼や助言等の管理を促すとともに、空家等の発生を抑制する意識啓発及び利活用を図る流通・活用策など、様々な施策を総合的に推進します。

○緊急輸送道路、避難場所・避難所位置図



<p>図 緊急輸送道路、避難場所・避難所位置図</p>	
	緊急輸送道路 1 次路線（高規格幹線道路等）
	緊急輸送道路 1 次路線（一般国道）〈指定〉
	緊急輸送道路 1 次路線（一般道）〈指定外〉・県道等
	緊急輸送道路 2 次道路（一般国道、県道等）
	避難場所・避難所
<div style="display: flex; align-items: center;"> <div style="margin-right: 20px;">  </div> <div>  </div> </div>	