

第 3 章

将来都市像

- 1 将来都市像
- 2 目標人口
- 3 都市づくりの基本方針
- 4 将来都市構造

第3章 将来都市像

第1章

第2章

第3章

第4章

第5章

第6章

参考資料

第3章 将来都市像

1 将来都市像

総合計画における基本構想で示された「市が目指す将来の姿」を実現するため、本マスタープランにおいても、「みんなでつくる 人つどい 緑かがやく 安心のまち 袖ヶ浦」を共通の将来都市像として位置づけます。

「みんなでつくる 人つどい 緑かがやく 安心のまち 袖ヶ浦」

2 目標人口

住民基本台帳登録人口を基に最新の人口動向や市をとりまく状況等を踏まえて人口推計を行ったところ、令和7年（2025年）頃にピークを迎えた後、緩やかな人口減少局面となる見通しです。

しかしながら、まちづくりを進めていくうえで人口は重要な要素であり、まちの活性化のためには一定の人口を維持していく必要があります。

このため、目標年次（令和13年）における目標人口は、今後、効果的な施策の展開を図ることにより65,000人以上を維持することとします。

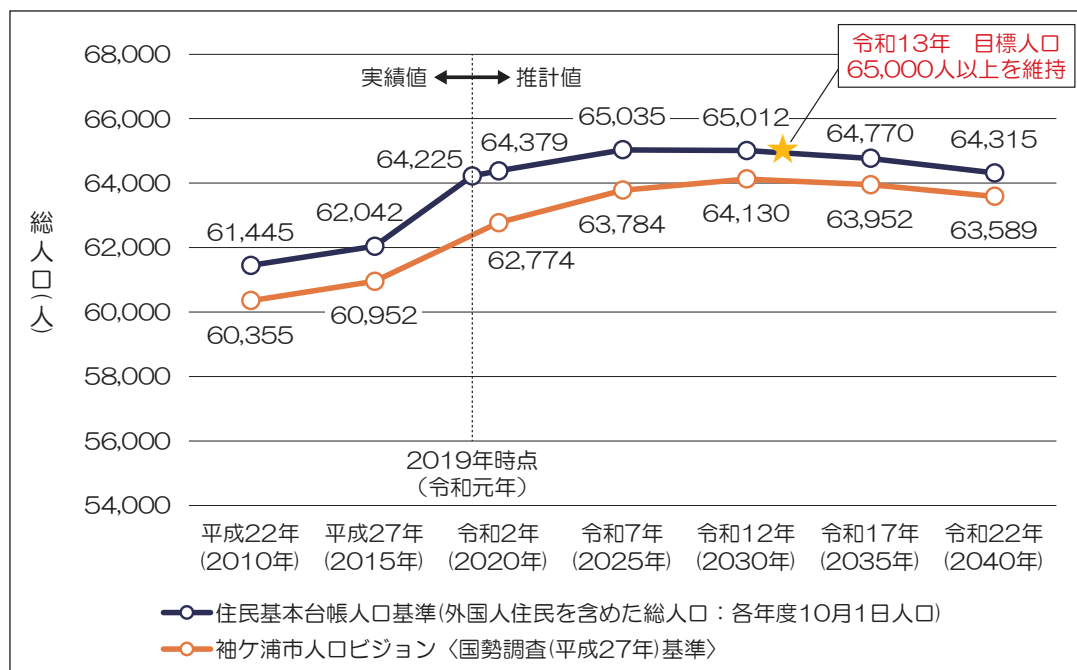


図 各人口推計のグラフ

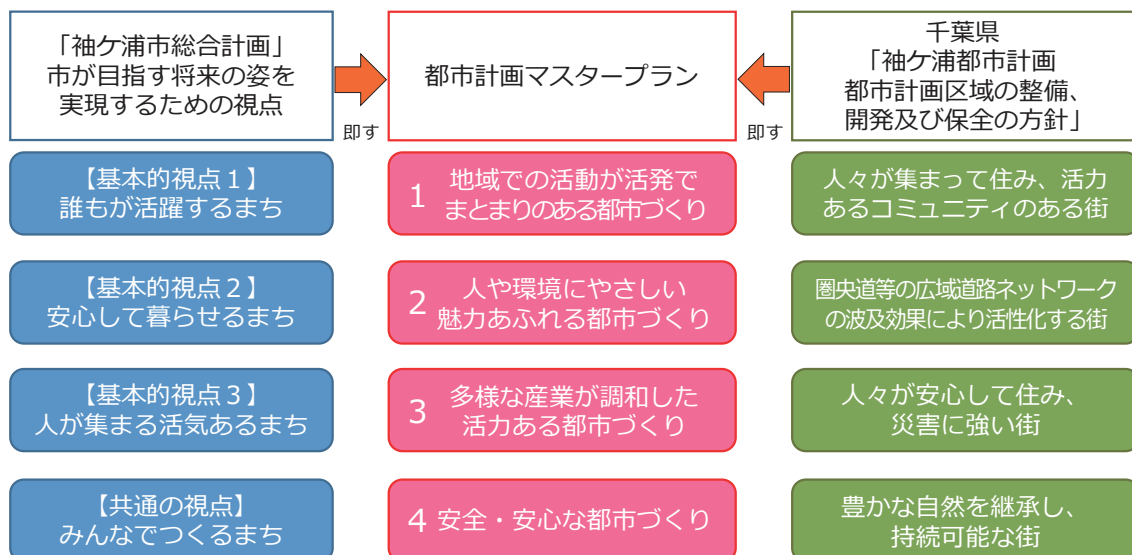
(注) 人口推計方法

●目標人口は、「袖ヶ浦市人口ビジョン」の考え方を基に、最新の人口動向や市をとりまく状況等を考慮して設定しています。本市の人口ビジョンは、国勢調査人口を基にコーホート要因法により推計を行っていますが、現行総合計画や前都市計画マスタープランでは、住民基本台帳登録人口によって目標人口を示しています。このことから、本マスタープランにおいても、住民基本台帳登録人口を基に、子育て支援や雇用の場の確保といった各種施策による効果や市内の開発動向等を加味したうえで推計したものです。

3 都市づくりの基本方針

■上位計画の基本方針からみ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(基本構想)」の市が目指す将来の姿を実現するための視点及び「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。

《参考：コラム2（集約型都市構造とまとまりのある都市について）（P32）》

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。

【袖ヶ浦市総合計画 基本構想（抜粋）】

■市が目指す将来の姿を実現するための視点について

基本的視点1 「誰もが活躍するまち」

少子高齢化による人口減少社会において、まちづくりの活力を維持・発展させるには、市民の誰もが生きがいを持って、それぞれの持つ力を発揮するとともに、様々な形で社会参加していくことが重要となります。

そのため、未来を担う子どもたちの健やかな成長と人間形成の基礎を育む学校教育や、市民の誰もが生涯を通じて学習ができる機会などを充実し、多様な担い手の育成を図るとともに、一人ひとりの個性や能力を活かしながら地域などで活躍できる環境づくりに取り組みます。

これにより、将来の発展に向けて、今後の担い手となる人々を育むとともに、市民が知識・能力・経験等を十分に活かすことができる、誰もが活躍するまちづくりを進めます。

基本的視点2 「安心して暮らせるまち」

個人の価値観やライフスタイルが変化し、市民ニーズは多様化しており、また、災害の発生や少子高齢化などの自然的・社会的な懸念がある中で、市民が安心して暮らすことができる環境の整備が重要になっています。

このため、災害や犯罪等から市民生活を守るほか、豊かな自然の継承や良好な生活環境の整備、あらゆる年代が健やかに生活できる健康づくりや福祉サービスの向上などに取り組みます。

これにより、すべての市民が健康でいきいきと安心して暮らせるまちづくりを進めます。

基本的視点3 「人が集まる活気あるまち」

本市は、持続的な発展の基礎となる産業基盤や地域資源のほか、都心部への交通利便性が高い地理的特性を有していますが、今後も持続的に発展するためには、これまで以上に人々が行き交い、賑わいのあるまちとして魅力を高めていくことが重要となります。

このため、本市が有する強みや地域の特性を活かした、産業の活性化や観光振興などに取り組みます。

これにより、市民生活や各産業における多様な波及効果を創出し、人が集まる活気あるまちづくりを進めます。

共通の視点 「みんなでつくるまち」

個人の価値観や社会構造が多様化・複雑化し、個人や地域による自発的な課題解決や、行政による市民ニーズへの対応が難しくなっており、これからのまちづくりには、様々な主体が連携して取り組んでいくことが重要となっています。

このため、地域における人のつながりを深め、市民相互の交流による活力あふれるコミュニティを形成するとともに、市民・地域・事業者・行政など地域社会を構成する様々な主体が連携・協力しながら、みんなで力を合わせたまちづくりを進めます。

【千葉県 「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」(抜粋)】

■都市づくりの基本理念について

本県では、人口減少や少子高齢化の進展、圏央道等の広域道路ネットワークの波及効果、防災性の向上、低炭素社会の構築、豊かな自然環境の保全等、都市をとりまく社会経済情勢の変化や、それに伴う様々な課題に対応した都市計画の取組が必要となっている。

このような状況を踏まえ、本県の今後の都市づくりは、「人々が集まって住み、活力あるコミュニティのある街」「圏央道等の広域道路ネットワークの波及効果により活性化する街」

「人々が安心して住み、災害に強い街」「豊かな自然を継承し、持続可能な街」の4つの基本的な方向を目指して進めていく。

1 「人々が集まって住み、活力あるコミュニティのある街」

低未利用地や既存ストックなどを活用しながら、公共公益施設等の生活に必要な施設を駅周辺や地域拠点に集積させ、公共交通等によりアクセスしやすいコンパクトな集約型都市構造とし、地域コミュニティが活性化したまちづくりを目指す。

2 「圏央道等の広域道路ネットワークの波及効果により活性化する街」

広域道路ネットワークの整備を進めるとともに、インターチェンジ周辺等にふさわしい物流などの新たな産業集積を図り、雇用や定住の促進により、地域の活性化を目指す。

3 「人々が安心して住み、災害に強い街」

延焼火災を防ぎ緊急輸送路ともなる幹線道路、様々な災害に対応するための避難路や公園などのオープンスペース等の整備・確保、河川や都市下水路等の治水対策、密集市街地の解消などを進め、安全性、防災力を向上させた都市の形成を目指す。

4 「豊かな自然を継承し、持続可能な街」

身近な自然環境を保全・創出し、景観に配慮した良好な居住環境の形成や低炭素社会に配慮した持続可能なまちづくりを目指す。

コラム 02

集約型都市構造と
まとまりのある都市について

○これまでの都市づくりは

本市では、昭和40年代からの臨海部における工場の立地及び内陸部における土地区画整理事業や民間宅地開発事業などによる宅地開発が行われ、急速に産業が発展し、人口が増加しました。そのため、これまでの都市づくりは、人口の増加や経済の成長を背景に、市街地を拡大する都市づくりが行われてきました。

○このまま無秩序に市街地が拡大すると

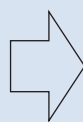
- ・道路、公園、上下水道等、不効率な施設整備につながり、維持管理費も大きな負担となる。
- ・将来、人口が減少すると市街地が余り、空家も増加するかも（都市のスポンジ化）・・・
- ・駅などの拠点に行くにも、徒歩だと遠いので、車による移動が必要になるかも・・・
- ・田畑や自然などの袖ケ浦らしい風景が、減ってしまうかも・・・

○これからの都市づくりは

都市計画マスタープランにおける都市づくりの考え方として「まとまりのある都市づくり」を掲げています。まとまりのある都市とは、各地域における市街地の効率性（機能性）を高めることにより、地域の暮らしやすさを高め、財政面及び経済面において持続可能な都市経営を目指すというものです（集約型都市構造）。

更に、それらの地域を道路や公共交通網で連携させることで、市全体の一体性や連続性を高めようとするものです。

- ・一極集中（市の主要拠点1箇所に全てを集約）
- ・全人口の集約（すべての住宅を1エリアに集約）
- ・強制的な集約（居住者・住宅を短期間で移転）



- ・多極型（生活拠点も含めた、多極ネットワーク型を目指す）
- ・全ての人口の集約を図るものではない
- ・誘導による集約（時間をかけながら居住の集約化を推進）

図 まとまりのある都市づくりの方向性

○まとまりのある都市づくりの効果

- ・道路などの基盤整備を効率的に行うことで、公共投資、行政サービスが効率化されます。
- ・都市の人口密度が維持され、住宅、宅地の資産価値の維持が期待されます。
- ・自動車を過度に利用せず、歩いて暮らせるまちが形成され、環境負荷も軽減されます。
- ・田畑など市の風景や自然的な環境が維持され、環境と調和した都市が形成されます。

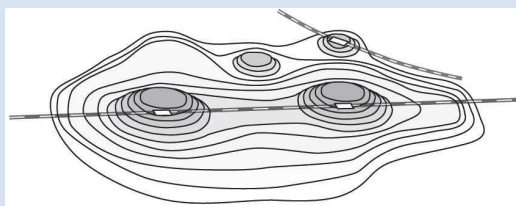


図 市街地の拡大を続けた人口密度イメージ

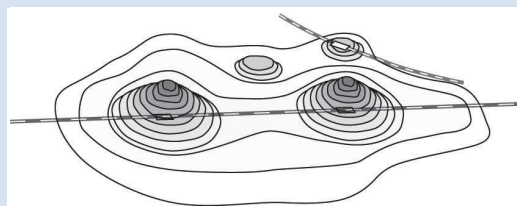


図 まとまりのある都市の人口密度イメージ

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、人々がつどい、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、公民館等の公共施設については、誰もが利用しやすいよう、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公共施設は、誰もが利用しやすいよう、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

○良好な居住環境の形成

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。

《参考：コラム3（地域の拠点づくり）（P38）》

(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。
	JR 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。
	JR 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す。

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。



都市間連携軸（国道16号）



地域連携軸（(主) 君津平川線）

○将来都市構造図

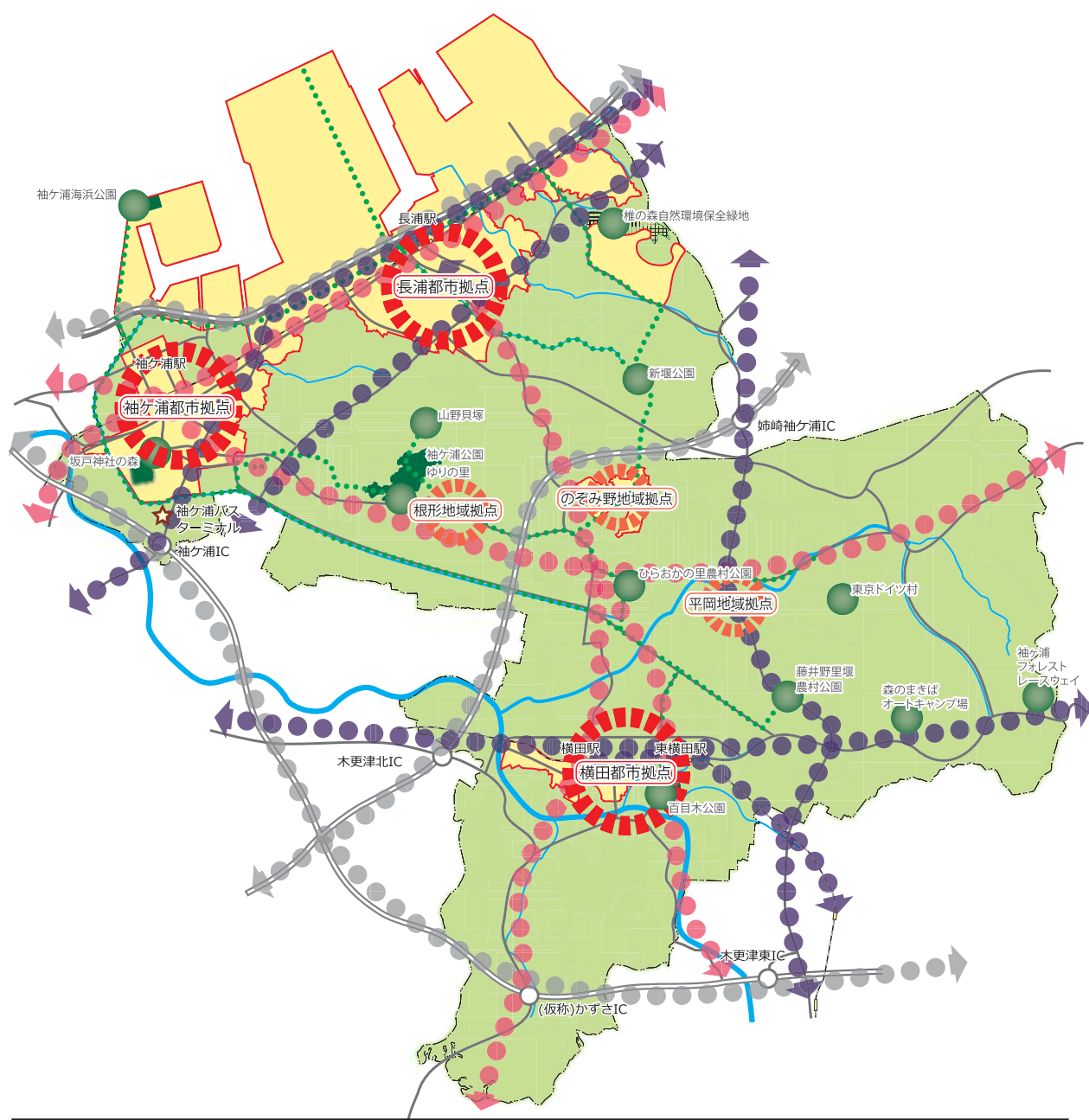


図 将来都市構造図

	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



0 500 1,000 2,000m

コラム 03

地域の拠点づくり

人口減少や高齢化が著しい地域において、地域コミュニティを維持・活性化していくためには、身近な場所で様々な生活の用が足せる「集落生活圏」を維持することが重要であると言われています。

本市の内陸部では、人口減少や高齢化が進む住宅地や集落地が多く、袖ヶ浦駅や長浦駅周辺といった臨海部への移動環境を向上させる一方、身近な日常生活圏を維持・形成するための取組が重要となります。

全国的な人口減少社会を見据えて平成27年に閣議決定された「国土形成計画」では、将来にわたり地域が存続していけるよう、「小さな拠点づくり」が示されています。そこでは、住民が共有できる地域の将来ビジョンや地域の運営組織づくり、生活サービスの維持・確保、地域の収入や働く場の確保のためのコミュニティビジネスの導入などが進められているほか、地域住民の活動・交流拠点の強化、生活サービス機能の集約・確保、集落生活圏内外との交通ネットワークの形成等により、利便性の高い地域づくりを目指すとしています。

本市においても、世代間交流、地域交流等の拠点となる場として、公民館などの公共施設を中心にした利活用を進めています。

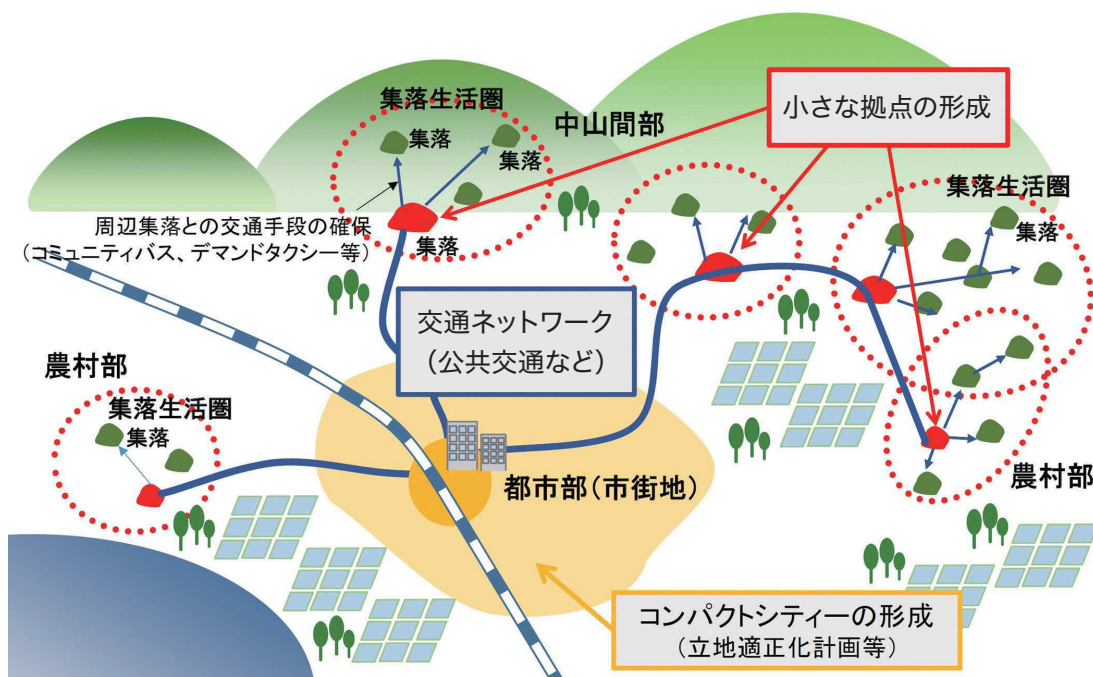


図 小さな拠点と交通ネットワークの広域イメージ

資料：地方創生における小さな拠点の取組について(内閣官房まち・ひと・しごと創生本部事務局/内閣府地方創生推進事務局)