

# 第5章

## 地域別構想

- 1 地域別構想の概要
- 2 地域間連携の考え方
- 3 地域別構想
  - 3-1 昭和地域
  - 3-2 長浦地域
  - 3-3 根形地域
  - 3-4 平岡地域
  - 3-5 中川・富岡地域
  - 3-6 臨海地域



# 第5章 地域別構想

第1章

第2章

第3章

第4章

第5章

第6章

参考資料

第5章  
地域別構想

## 1 地域別構想の概要

地域別構想は、全体構想で示された市全体としてのまちづくりの方向性を踏まえ、より細やかな単位でのまちづくりのあり方について、地域の動向や課題、特徴に応じた地域づくりの考え方や整備方針を定めるものです。

本市は市の成り立ちなどから、昭和、長浦、根形、平岡、中川・富岡、臨海の6つの地域に区分でき、これまでの都市計画マスタープランにおいても6つの地域別に都市づくりの基本的な方針を掲げています。

この地域区分は、自動車社会の進展に伴う日常生活圏の広域化や住民の世代交代、市外からの転入者の増加、地域の枠組みを超えた連続的な土地利用などにより希薄化する方向にありますが、多くの市民に定着した地域区分でもあることから、本マスタープランにおいても6つの地域区分を踏襲するものとします。



図 地域区分図

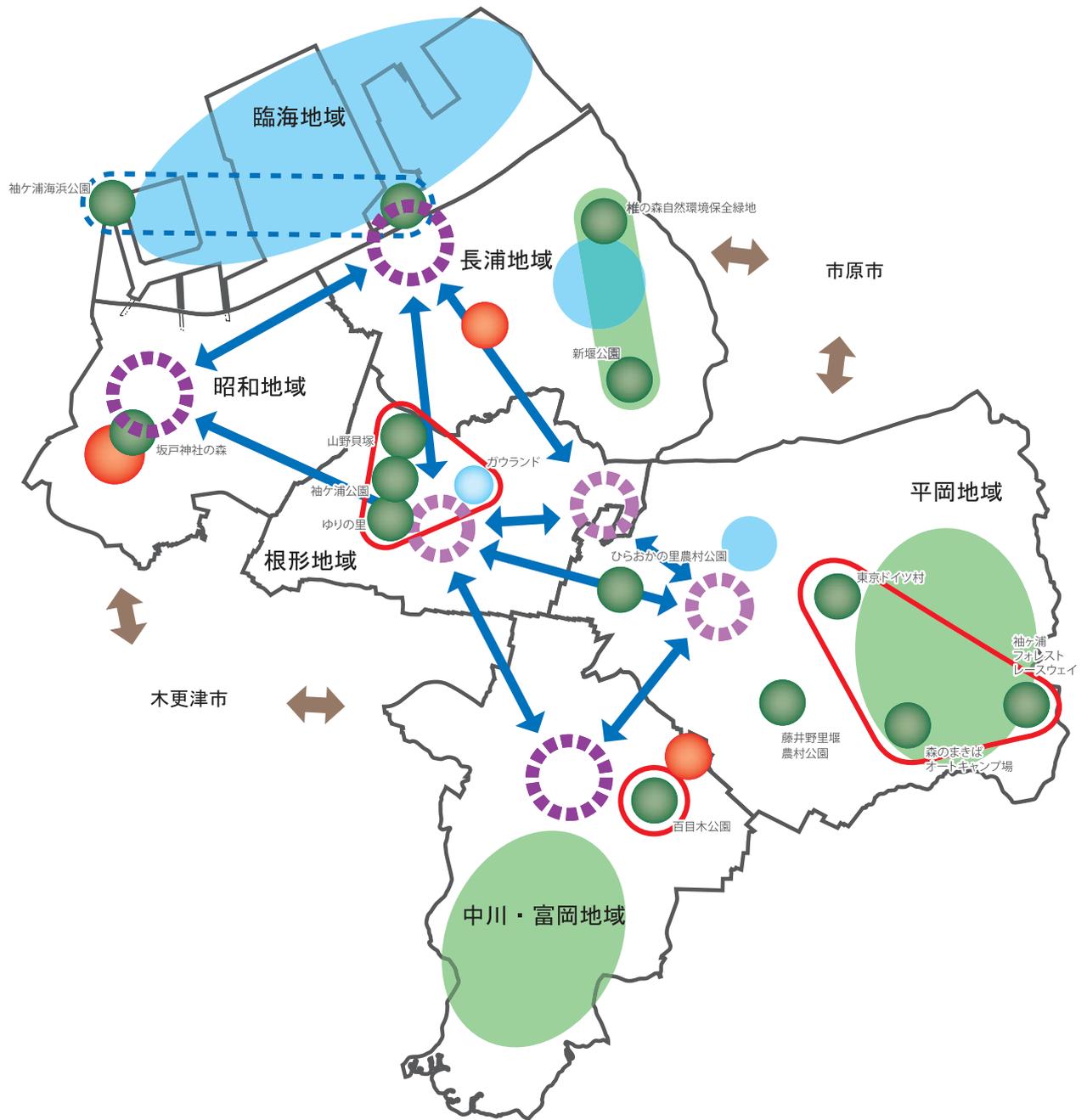
## 2 地域間連携の考え方

各地域は、独立・自己完結しているわけではなく、地域間や隣接市との多様な連携の中で、全市的な発展を目指した都市づくりを進める必要があります。

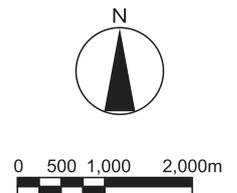
このため、地域内においては生活サービス機能の維持・充実を図るとともに市内の各地域間、隣接市を道路や交通ネットワークで結ぶことで連携強化を図ります。

また、市内の各地域には多様な魅力を持つ資源があります。こうした資源を活かすために、地域が連携し、相互に補完しあうことで、市民生活の質の向上や市全体の魅力の向上を目指します。

○地域間連携のイメージ図



	都市拠点		産業エリア		市内各地域間の連携
	地域拠点		レクリエーションによる交流の場		市外との連携
	緑・レクリエーション拠点、港湾		緑を通じた交流の場		
	健康増進施設		海に親しめるエリア		
	主な行政施設				



(※市内各地域間の連携を示す矢印は、図の見やすさを優先し、隣接する拠点間のみ表示していますが、すべての拠点同士が相互に連携することを目指すものです。また、市外との連携についても各地域がそれぞれに連携することを目指しています。)

## 3 地域別構想

### 3-1 昭和地域

#### 1 地域の特性と課題

##### (1) 地域の位置づけ

本地域は、市の北西部に位置しています。

交通拠点であるJR内房線袖ヶ浦駅のほか、袖ヶ浦インターチェンジ、袖ヶ浦バスターミナルが立地し、東京湾の対岸地域からの玄関口となっています。

また、地域内には市役所をはじめ市の主要施設が集積しているほか、袖ヶ浦駅海側地区には商業施設が整備されるなど都市的利便性が高い地域です。



##### (2) 人口・世帯数の動向

- 令和元年（2019年）の人口は19,238人であり、市全体の人口の約30.4%が居住しています。
- 袖ヶ浦駅海側地区の土地区画整理事業による市街地整備や市街化区域縁辺部の宅地開発に伴い、人口・世帯数は増加傾向にあります。
- 臨海地域を除く5地域の中で最も少子高齢化の進行が遅く、令和元年（2019年）の年少人口比率は16.8%、老年人口比率は20.7%となっています。
- 平成27年（2015年）時点の人口密度と令和17年（2035年）時点の人口密度（推計）を比較すると、人口密度が高まる地区がある一方で、人口密度が低下する地区も多く、二極化が進むものと予想されます。

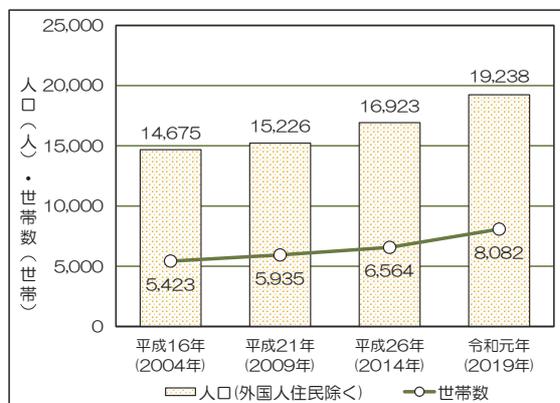


図 昭和地域の人口と世帯数

資料：住民基本台帳（各年10月1日時点）

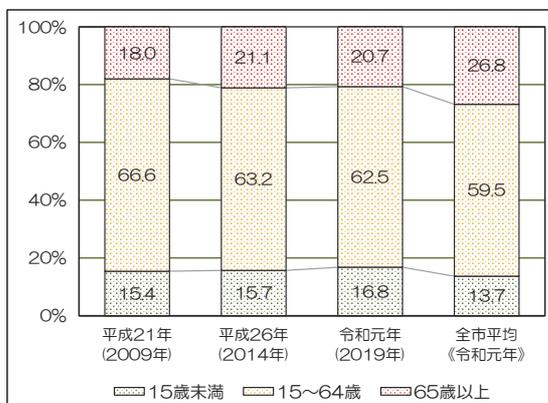


図 年齢3区分別人口の割合

資料：住民基本台帳（各年10月1日時点）

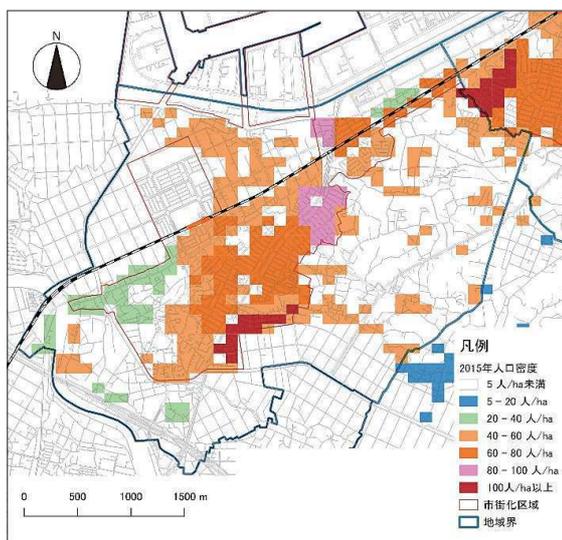


図 人口密度（平成 27 年（2015 年））

資料：国勢調査

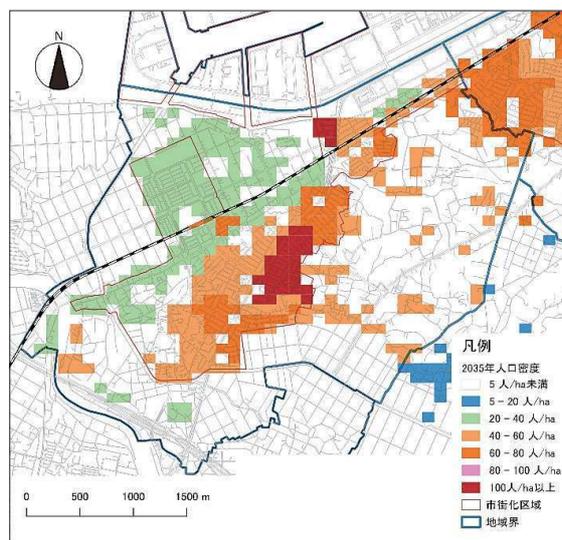


図 人口密度推計（令和 17 年（2035 年））

資料：国勢調査、国立社会保障・人口問題研究所推計値

### (3) 土地利用

- 袖ヶ浦駅海側地区では新たな商業施設が整備され、駅を中心とした利便性が高くまとまりのあるまちが形成されています。
- 袖ヶ浦駅周辺や国道 16 号沿道などは土地区画整理事業により道路、公園及び下水道が整った良好な住宅地が形成されています。
- 旧来からの市街地は、狭あい道路が多く、木造住宅が密集した地区もあるなど、防災の面が課題となっています。
- 市街化区域の縁辺部の市街化調整区域では、宅地開発が進行している地区もあることから、計画的な規制誘導策により、農地や樹林地など周辺の自然と調和した秩序ある土地利用を図ることが求められます。
- 市街地内にある坂戸神社の森や内陸部にある斜面林など、都市の緑が保全されています。

### (4) 道路・交通

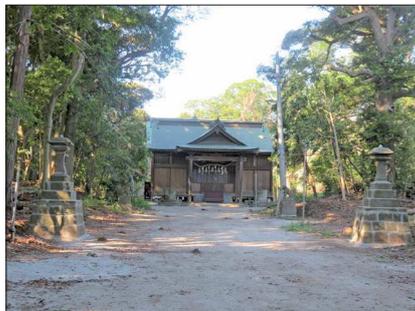
- 東京湾に沿って市街地を結ぶ国道 16 号や（都）代宿神納線、（主）袖ヶ浦中島木更津線などの幹線道路が東西方向に通過し、それに交差する形で内陸部につながる（県）南総昭和線や広域農道が整備されています。なお、隣接する木更津市金田地区への大規模商業施設の整備などにより、発生交通量が増大し、袖ヶ浦駅周辺において渋滞が発生しています。
- 公共交通網としては、JR 内房線袖ヶ浦駅や東京湾アクアラインを利用した高速バスが乗り入れている袖ヶ浦バスターミナルが立地するなど、市内外を結ぶ交通の拠点となっています。
- 利便性向上のため、既存バス路線との接続や袖ヶ浦バスターミナルと鉄道駅との結節の強化が求められます。

## (5) 主要施設

- 公共公益施設として市役所庁舎、市民会館、中央図書館、保健センター、総合教育センター、中央消防署などが立地しており、本市の行政サービス等の拠点となっています。また、本市の経済面を支える袖ヶ浦商工会や銀行等の業務施設も集積しています。
- 教育施設として昭和小学校、奈良輪小学校、昭和中学校、県立袖ヶ浦高校などが立地しています。



■ 袖ヶ浦駅周辺の商業施設



■ 坂戸神社

## 2 地域づくりの基本的な考え方

- 袖ヶ浦駅周辺では、都市機能の集積を進めることにより、まとまりのある都市づくりを進め、都市拠点の市街地内における人口密度の向上を図ります。
- 袖ヶ浦駅を中心とした都市拠点と市内外を結ぶ交通ネットワークの強化を図り、移動環境の向上を図ります。
- 都市拠点としてふさわしい魅力ある景観形成を図ります。
- 市街化区域内の面的整備が行われていない地区については、建築物の耐震不燃化等を促進するほか、狭あい道路の拡幅などを進め、地域の安全性の向上を図ります。
- 市のランドマークとなっている坂戸神社の森や斜面林などの緑の空間、浮戸川や小櫃川などの水辺空間の活用を図ります。

## 3 地域づくりの方針

### (1) 拠点形成

- 袖ヶ浦駅を中心とした都市拠点として、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。
- 交通拠点である袖ヶ浦駅や袖ヶ浦バスターミナルでは、行政情報や観光情報等を発信し、対岸地域からの玄関口としての利活用を積極的に行います。
- 市役所庁舎の建替え、耐震補強及び大規模改修の実施にあたり、市役所庁舎及びその周辺に市民がつどい、活動空間を形成するなど、市民活動の拠点としての機能強化を図ります。

## (2) 土地利用

### ① 商業業務地

- ・ 袖ヶ浦駅周辺地区の低未利用地において、商業業務施設を誘導するとともに、商工会などの関係組織と連携し、にぎわいのある商業業務地の形成を図ります。

### ② 工業地

- ・ 臨海部工業地帯における企業の活性化を図るとともに、緩衝緑地の保全など環境に配慮した工業地の形成を目指します。

### ③ 住宅地

- ・ 福王台、今井、まきば、袖ヶ浦駅前、袖ヶ浦駅海側など、土地区画整理事業を実施している地区については良好な居住環境の維持・向上を図ります。
- ・ 奈良輪、坂戸市場などの面的整備の行われていない既成市街地では、道幅が狭く、木造住宅が密集している地区などもみられることから、地区計画制度の活用などにより居住環境の向上を図ります。

### ④ 市街化調整区域

- ・ 袖ヶ浦駅周辺部の市街化調整区域は、鉄道駅に近接し利便性が高い地域であることから、そのポテンシャルを活かし、市や地域の活力創出に資する土地利用を検討するとともに、施設の立地を誘導するルールを設けます。
- ・ 奈良輪、神納などの既存の集落地では、狭あい道路の拡幅等による居住環境の向上を図ります。
- ・ 神納などの農住調和地では、農地や樹林地など周辺の自然との調和を図り、秩序ある土地利用を図ります。併せて、宅地開発の進行による将来的な行政の負担や河川等への影響などを検証し、効果的な規制誘導策を検討します。
- ・ JR内房線や（県）南総昭和線沿いの斜面林などの市街地周辺に残る緑は、本市の貴重な景観資源として保全を図ります。
- ・ 浮戸川や広域農道沿いに広がる水田地帯などの優良農地については、本市の農業生産基盤として保全を図ります。また、神納の奈良輪境川沿いでは、無秩序な市街地の拡大を抑制するため、農地としての土地利用を図ります。
- ・ 袖ヶ浦バスターミナル周辺や（都）代宿神納線沿道など、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、地区計画制度の活用等により商業・業務施設や観光施設など、地域振興に寄与する施設の立地の誘導を図ります。

## (3) 都市施設

### ① 道路・交通

- ・ 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

内河根場線及び（都）高須箕和田線、（都）西内河高須線の整備を推進します。

- 都市計画決定後、長期未着手となっている（都）南袖大野台線のJR内房線との立体交差整備については、その必要性を含めた見直しを検討します。
- 幹線道路については、災害時や緊急時における避難路及び救援輸送路としての機能も有することから、整備の際には道路空間及び沿道空間の形成に配慮します。また、地域住民が日常的に利用する生活道路等については、整備の際に歩行者等への安全性に配慮します。
- 学校などの公共施設の周辺は、歩行者が安全に通行できる空間の確保を優先的に進めます。
- 袖ヶ浦駅と内陸部、袖ヶ浦駅と袖ヶ浦バスターミナルを結ぶバス路線の結節の強化を図るとともに、更なる利便性の向上を図るため、運行本数やダイヤの見直しなどの要望をバス事業者に継続して実施します。

## ② 市街地等の整備

- 面的整備が行われた地区では、低未利用地や空家等の利活用を促進するとともに、緑化の推進や都市施設の適切な維持管理を行うことで、良好な居住環境の維持・向上を図ります。
- 面的整備が行われておらず、道路や雨水排水施設などの整備が不十分な既成市街地では、住民や地権者と連携し、土地区画整理事業や地区計画制度の活用などによる都市施設整備を促進します。
- 袖ヶ浦駅海側地区の土地区画整理事業に伴う人口増加の動向等を踏まえ、袖ヶ浦駅周辺部の交通利便性の高い地区において市街地としての土地利用について検討を進めます。

## ③ 公園緑地

- 既存の公園については、利用状況や老朽化などを踏まえ、施設の更新や適切な維持管理を行います。
- 公園整備の際には、災害時における一時避難（集合）場所や延焼を防止するオープンスペースなど、防災上の役割が求められることから、防災的な視点に配慮します。
- 袖ヶ浦駅海側地区の近隣公園は地域住民の意向も取り入れ、早期完成を目指します。

## ④ 下水道

- 公共下水道整備区域外の地区については、合併処理浄化槽の設置促進など、地区の状況に応じて適切な汚水処理施設の整備を図ります。

## ⑤ 河川

- 奈良輪境川については、市街化調整区域での宅地開発の進行による雨水流入の影響を検証するとともに、改修計画を策定し、改修等を推進します。
- 市街化調整区域での宅地開発の進行により見込まれる雨水流入量への対応を図るため、雨水流出抑制の規制誘導を図ります。

#### (4) 都市環境

- 地域のシンボルでもある坂戸神社の森周辺の緑の保全と活用を図ります。
- JR内房線や（県）南総昭和線沿いの斜面林は保全を図ります。
- 坂戸神社の森から浮戸川、隣接する臨海地域の袖ヶ浦海浜公園に至る水と緑のネットワークの形成を図ります。
- 浮戸川や小櫃川等の河川については、治水の視点だけでなく、多様な生物の生息に配慮するなど、河川環境の保全に努めます。

#### (5) 都市景観

- 袖ヶ浦駅周辺は公共施設等が集積するほか、東京湾の対岸地域からの玄関口となる袖ヶ浦バスターミナルとも近接していることから、都市拠点としてふさわしい魅力ある景観形成を進めます。
- （都）袖ヶ浦駅前線及び（都）袖ヶ浦駅北口線は、袖ヶ浦駅に接続する本地域の中心的な道路であることから、緑の創出や色彩の制限等により魅力的でうるおいのある景観形成を図ります。
- 景観計画に基づき景観形成推進地区に指定した袖ヶ浦駅海側地区では、本市の景観を形成するうえで拠点的な役割を担っていることから、継続的にきめ細やかな指導を図ります。
- 公共施設は、良好な景観形成を先導する役割を持つことから、新たに整備される市役所庁舎は、周辺環境と調和した魅力あるデザインとなるよう努めます。

#### (6) 都市防災

- 奈良輪、坂戸市場、神納などの木造住宅が密集し道路が狭く緊急車両の進入が困難な地区については、建築物の耐震不燃化等を促進するとともに、狭あい道路の拡幅やオープンスペースの確保による安全性の向上に努めます。
- JR内房線や（県）南総昭和線に沿いには急傾斜地崩壊危険箇所が多くあることから、千葉県と協議・連携し、必要に応じて災害の防止及び保全対策を要請するとともに、土砂災害警戒区域等では警戒避難体制について周知を図ります。



■ 袖ヶ浦駅周辺の市街地



■ 袖ヶ浦インターチェンジ

# ○昭和地域の地域づくり方針図



図 昭和地域の地域づくり方針図

- |              |                    |                        |       |
|--------------|--------------------|------------------------|-------|
| 都市拠点         | 商業業務地              | 広域・主要幹線道路 (自動車専用道路)    | 市街化区域 |
| 緑・レクリエーション拠点 | 工業地                | 広域・主要幹線道路 (一般道)        | 河川    |
| 主要公共施設       | 住宅地(市街地)           | 広域・主要幹線道路 (一般道)(未開通路線) | 地域界   |
| 小・中・高等学校等    | 集落地                | 幹線道路                   | 市域界   |
| 地域の身近な水辺     | 農住調和地              | 幹線道路(未開通路線)            |       |
| 整備予定公園       | 保全系緑地(樹林地)         | 補助幹線道路・生活道路            |       |
| 水と緑のネットワーク   | 保全系緑地(斜面林)         | インターチェンジ               |       |
|              | 生産系緑地              | 鉄道及び駅                  |       |
|              | IC周辺及びICアクセス道路沿道地区 | 袖ヶ浦バスターミナル             |       |
|              | 都市公園・都市緑地等         |                        |       |
|              | 面的整備実施済地区          |                        |       |



市役所から市街地を臨む

## 3-2 長浦地域

### 1 地域の特性と課題

#### (1) 地域の位置づけ

本地域は、市の北東部に位置しています。

交通拠点であるJR内房線長浦駅周辺部や（都）代宿神納線沿道では、土地区画整理事業等により都市基盤の整った市街地が形成されており、長浦駅は市内で最も乗降客数が多い駅となっています。

また、内陸部では椎の森工業団地が整備され、多くの事業所が立地するなど、産業面においても活力の高い地域となっています。



#### (2) 人口・世帯数の動向

- 令和元年（2019年）の人口は27,084人であり、市全体の人口の約42.7%が居住しています。臨海地域を除く5地域の中で最も人口の多い地域となっています。
- 市街化区域縁辺部の宅地開発に伴い、人口・世帯数は増加傾向にあります。
- 年齢3区分別人口比率では、昭和地域に次いで年少人口比率が高い一方、老年人口比率は低くなっており、市内でも少子高齢化の進行が遅い地域となっています。
- 平成27年（2015年）時点の人口密度と令和17年（2035年）時点の人口密度（推計）を比較すると、長浦駅に近接し、都市基盤の整った住宅地では人口密度が低下する一方で、市街化区域縁辺部では高密度を維持すると予想されています。



図 長浦地域の人口と世帯数

資料：住民基本台帳（各年10月1日時点）

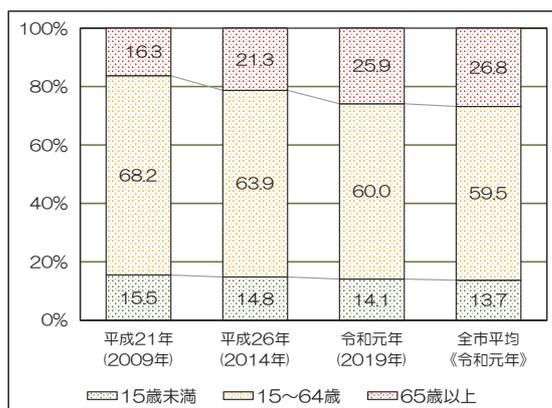


図 年齢3区分別人口の割合

資料：住民基本台帳（各年10月1日時点）

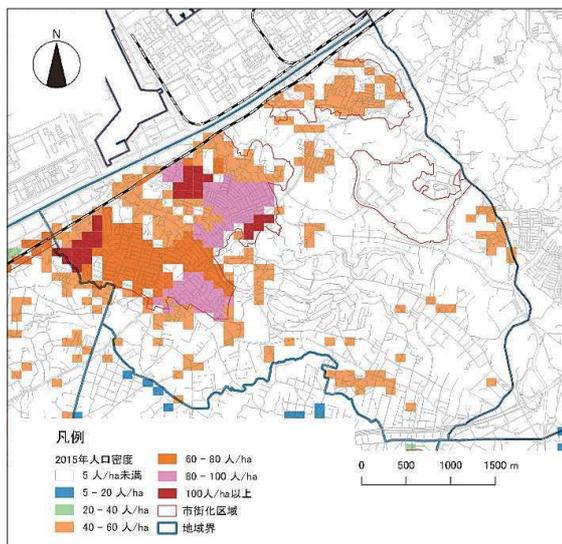


図 人口密度（平成 27 年（2015 年））

資料：国勢調査

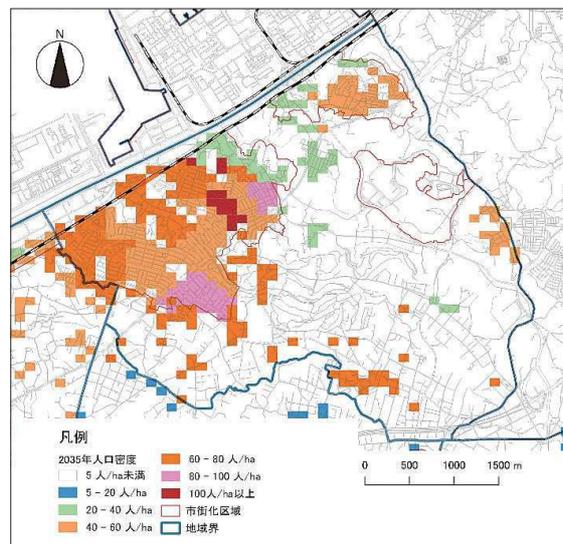


図 人口密度推計（令和 17 年（2035 年））

資料：国勢調査、国立社会保障・人口問題研究所推計値

### （3）土地利用

- 長浦駅を中心に市街地が広がり、駅周辺には商業施設が立地しています。蔵波台、長浦駅前、北袖ヶ浦住宅団地、代宿などでは土地区画整理事業による都市基盤の整った住宅地が形成されています。また、JR内房線より北側の工業系市街地は臨海工業地帯と住宅地との緩衝帯の役割を果たしています。
- 蔵波川、久保田川、浜宿川沿いは古くから集落が形成された地区であり、狭あい道路が多くみられるなど基盤整備が遅れている反面、生垣や豊かな緑のある住宅が多くみられ、落ちついた雰囲気を保っています。
- 市街化調整区域では浜宿団地など良好な居住環境が備わった専用住宅地が形成されている地区がある一方で、市街化区域の縁辺部では宅地開発が進行している地区もあることから、計画的な規制誘導策により、農地や樹林地など周辺の自然と調和した秩序ある土地利用を図ることが求められます。
- 内陸部は、椎の森工業団地や福祉施設、ゴルフ場等が立地しており、周辺の山林や農地と調和した土地利用がされています。

### （4）道路・交通

- 東京湾に沿って市街地を結ぶ国道 16 号や（都）代宿神納線、（県）袖ヶ浦姉崎停車場線などの幹線道路が東西方向に通過し、それに交差する形で内陸部につながる（県）長浦上総線や（県）上高根北袖線、（市）蔵波鎌倉街道線が整備されています。
- 公共交通網としては、JR内房線長浦駅が立地しており、内陸部ののぞみ野地区やJR内房線袖ヶ浦駅や姉ヶ崎駅など、市内外を結ぶ路線バスのほか、対岸地域とを結ぶ高速バスが運行され、公共交通の拠点となっています。

## (5) 主要施設

- 公共公益施設として長浦行政センター、長浦公民館、長浦おかのうえ図書館、臨海スポーツセンターなどが立地しています。
- 教育施設として長浦小学校、蔵波小学校、長浦中学校、蔵波中学校、県立槇の実特別支援学校などが立地しています。



長浦駅前の商業施設



浜宿団地

## 2 地域づくりの基本的な考え方

- 長浦駅周辺では、都市機能の集積を進めることにより、まとまりのある都市づくりを進め、都市拠点の市街地内における人口密度の向上を図ります。
- 長浦駅を中心とした都市拠点と市内外を結ぶ交通ネットワークの強化を図り、移動環境の向上を図ります。
- 水害の未然防止と被害軽減に向け、河川の計画的な改修等を検討していきます。
- 都市拠点としてふさわしい魅力ある景観形成を図ります。
- 市街化区域内の面的整備が行われていない地区については、建築物の耐震不燃化等を促進するほか、狭あい道路の拡幅などを進め、地域の安全性の向上を図ります。
- 椎の森自然環境保全緑地などの緑の空間や新堰公園、蔵波川等の水辺空間の活用を図ります。

## 3 地域づくりの方針

### (1) 拠点形成

- 長浦駅を中心とした都市拠点として、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。
- 長浦行政センター、長浦公民館、長浦おかのうえ図書館を中心とする地区では、誰もが行きやすく利用しやすいよう、利便性の向上を図るとともに、人々の交流活動を活発化します。

### (2) 土地利用

- ① 商業業務地
  - 長浦駅周辺地区の幹線道路沿道や低未利用地において、商業業務施設を誘導するとともに、商工会などの関係組織と連携し、にぎわいのある商業業務地の形成を図ります。

## ② 工業地

- ・ 臨海部の工業地の機能強化とともに、内陸部の工業地については、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。また、幹線道路沿道には、緩衝機能を有する緑地帯の保全や施設の立地誘導を図ります。

## ③ 住宅地

- ・ 北袖ヶ浦住宅団地、長浦駅北口、蔵波台、長浦駅前、清水頭、代宿など、土地区画整理事業を実施している地区については良好な居住環境の維持・向上を図ります。
- ・ 蔵波川、久保田川、浜宿川の流域などの面的整備が行われていない既成市街地では、狭あい道路の拡幅などを進め、豊かな緑のある地域環境を守りつつ、地区計画制度の活用などにより居住環境の向上を図ります。

## ④ 市街化調整区域

- ・ 蔵波中学校周辺などの農住調和地では、農地や樹林地など周辺の自然との調和を図り、秩序ある土地利用を図ります。併せて、宅地開発の進行による将来的な行政の負担や河川等への影響などを検証し、効果的な規制誘導策を検討します。
- ・ 椎の森自然環境保全緑地「しいのもり」をはじめとする（県）上高根北袖線沿いの丘陵部の森林や（県）袖ヶ浦姉崎停車場線沿いの斜面林は、本市の貴重な景観資源として保全を図ります。
- ・ 丘陵部一帯に広がるなどの優良農地については、本市の農業生産基盤として保全を図ります。
- ・ 高速道路インターチェンジにアクセスする（都）代宿神納線沿道では、地区計画制度の活用等により商業・業務施設や観光施設など、地域振興に寄与する施設の立地の誘導を図ります。

## (3) 都市施設

### ① 道路・交通

- ・ 本地域と根形地域、中川・富岡地域を結ぶ（県）長浦上総線は拠点間を相互に結ぶ地域連携軸として重要であるため、道路改良を促進します。
- ・ 長浦駅から行政センター等の行政拠点に向かう（都）長浦駅前線は、本地域の中心的な道路であることから、バリアフリー化等により、誰もが安全、安心して通行できるよう対策を推進します。また、防災の面で有効な無電柱化については、市民ニーズ等を踏まえて整備について検討します。
- ・ 幹線道路については、災害時や緊急時における避難路及び救援輸送路としての機能も有することから、整備の際には、道路空間及び沿道空間の形成に配慮します。また、地域住民が日常的に利用する生活道路等については、整備の際に歩行者等への安全性に配慮します。
- ・ 学校などの公共施設の周辺は、歩行者が安全に通行できる空間の確保を優先的に進めます。

- ・長浦駅と市内各地や近隣市を結ぶ路線バスや長浦駅を発着する高速バスの更なる利便性の向上を図るため、運行本数やダイヤの見直しなどの要望をバス事業者に継続して実施します。

## ② 市街地等の整備

- ・面的整備が行われた地区では、低未利用地や空家等の利活用を促進するとともに、緑化の推進や都市施設の適切な維持管理を行うことで、良好な居住環境の維持・向上を図ります。
- ・面的整備が行われておらず、道路や雨水排水などの整備が不十分な既成市街地では、住民や地権者と連携し、土地区画整理事業や地区計画制度の活用などによる都市施設整備を促進します。

## ③ 公園緑地

- ・水と緑に親しめる新堰公園は、親水性とその周辺の緑を活用し、人々に親しまれる公園として、適切な維持管理を行います。
- ・既存の公園については、利用状況や老朽化などを踏まえ、施設の更新や適切な維持管理を行います。
- ・公園整備の際には、災害時における一時避難（集合）場所や延焼を防止するオープンスペースなど、防災上の役割が求められることから、防災的な視点に配慮します。

## ④ 下水道

- ・市街化区域と浜宿団地の全域が公共下水道事業認可区域であり、認可区域内の未整備地区においては、今後の土地利用に応じ、適宜整備を図ります。
- ・公共下水道整備区域外の地区については、合併処理浄化槽の設置促進など、地区の状況に応じて適切な汚水処理施設の整備を図ります。

## ⑤ 河川

- ・久保田川等の河川については、水害の未然防止と被害の軽減を図るため、河川の現状把握を行うとともに、改修計画を策定し、改修等を推進します。
- ・市街化調整区域での宅地開発の進行により見込まれる雨水流入量への対応を図るため、雨水流出抑制の規制誘導を図ります。

## (4) 都市環境

- 椎の森自然環境保全緑地「しいのもり」、長浦駅南側の蔵波小鳥の森や久保田等にある良好な樹林地、JR内房線北側の緩衝緑地は、都市環境を形成する緑として保全を図ります。
- 蔵波川等の河川の水辺空間と椎の森自然環境保全緑地「しいのもり」、長浦駅南側の蔵波小鳥の森等の緑の空間を歩行者空間で結ぶ水と緑のネットワークの形成を図ります。
- 地域内を流れる河川については、治水の視点だけでなく、多様な生物の生息に配慮する

など、河川環境の保全に努めます。

### (5) 都市景観

- 長浦駅周辺は都市拠点としてふさわしい魅力ある景観形成を進めます。
- (都)長浦駅前線は、本地域の中心的な道路であることから緑の創出や色彩の制限等により魅力的でうるおいのある景観形成を図ります。

### (6) 都市防災

- 蔵波、久保田、代宿などの木造住宅が密集し道路が狭く緊急車両の進入が困難な地区については、建築物の耐震不燃化等を促進するとともに、狭あい道路の拡幅やオープンスペースの確保による安全性の向上に努めます。
- 市街化区域内の面的整備が行われていない地区では、土砂災害の発生や大雨による内水氾濫により浸水被害の危険性のある地区もあることから、河川の改修計画等を策定し、優先的に必要な河川の改修等を推進するとともに、避難警戒体制の周知を行い、地域の安全性の向上を図ります。



長浦駅周辺の住宅地



新堰公園

# ○長浦地域の地域づくり方針図

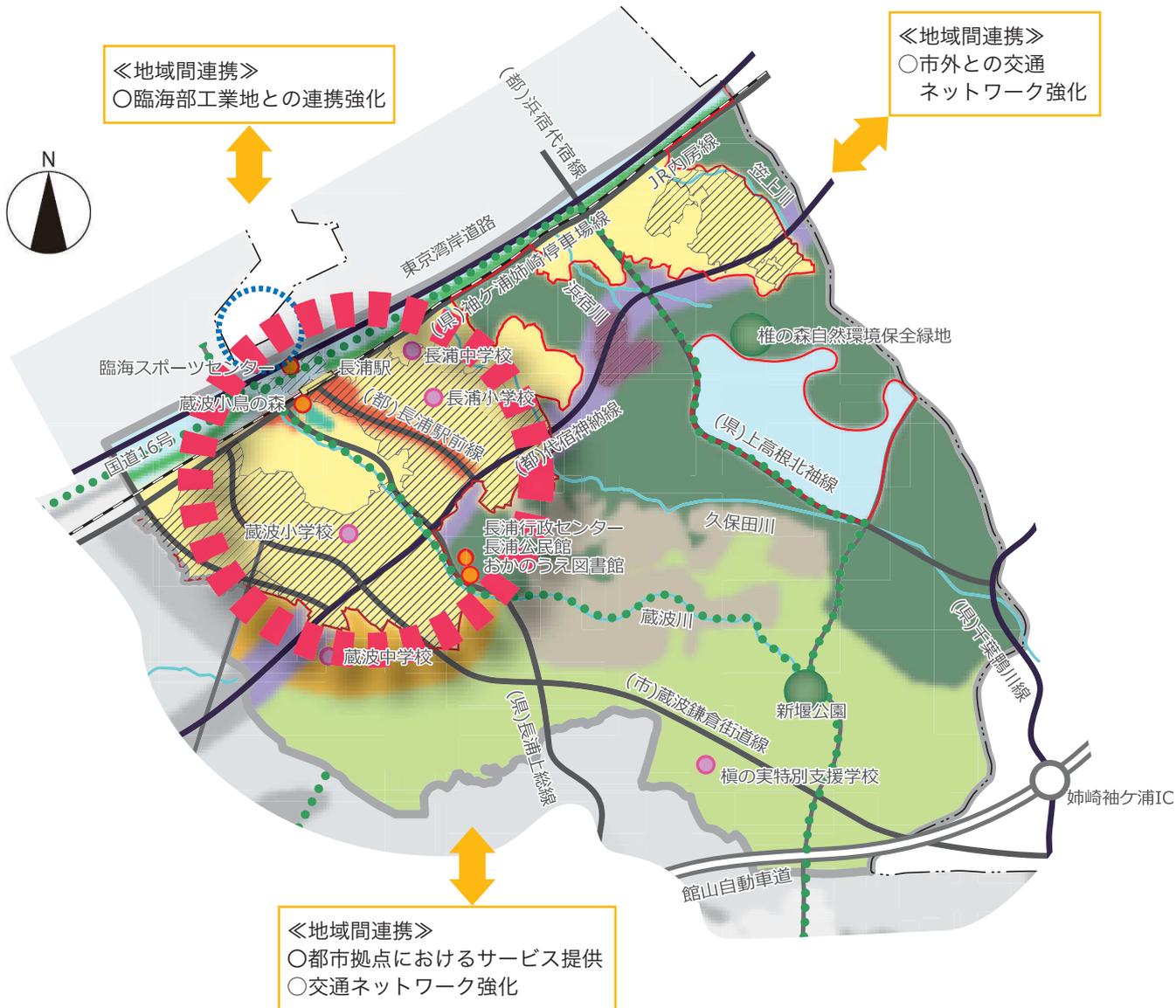


図 長浦地域の地域づくり方針図



■ 椎の森工業団地

## 3-3 根形地域

### 1 地域の特徴と課題

#### (1) 地域の位置づけ

本地域は、市の中央部に位置しています。

(県)南総昭和線沿いに集落が形成されているほか、東側ののぞみ野地区は住宅地として人口が定着しており、新旧の市街地や集落地が共存する地域となっています。

また、本地域の南側の低地には水田地帯が、北側の台地は畑作地帯が広がり、良好な景観が形成されているほか、袖ヶ浦公園や農畜産物直売所「ゆりの里」、健康づくり支援センター「カウランド」、国史跡「山野貝塚」といった、人々が集まる施設や地域資源が集まっており、広域的な交流の場として機能していくことが期待されます。



#### (2) 人口・世帯数の動向

- 令和元年（2019年）の人口は5,831人であり、市全体の人口の約9.2%が居住しています。
- 世帯数は増加傾向ですが、人口は減少傾向にあります。
- 年齢3区分別人口比率では、年少人口比率が低く、老年人口比率が高くなっており、高齢化が進行しています。
- 平成27年（2015年）時点の人口密度と令和17年（2035年）時点の人口密度（推計）を比較すると、市街化区域ののぞみ野地区では大きな変化はありませんが、それ以外の集落地については、大半の地区が人口密度20人/haを下回ると予想されています。

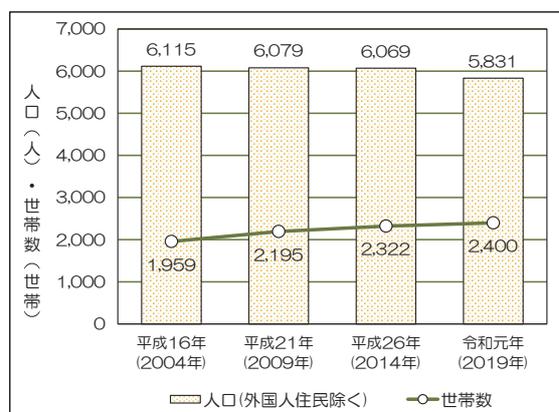


図 根形地域の人口と世帯数

資料：住民基本台帳（各年10月1日時点）

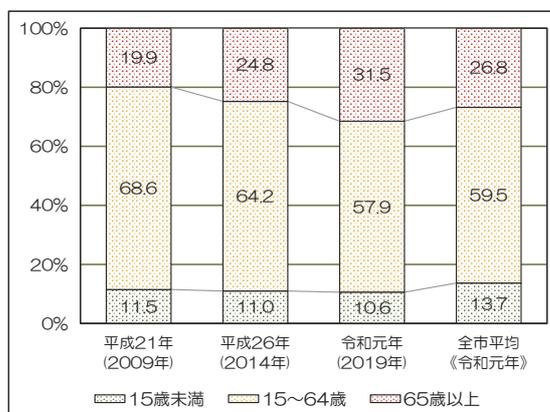


図 年齢3区分別人口の割合

資料：住民基本台帳（各年10月1日時点）

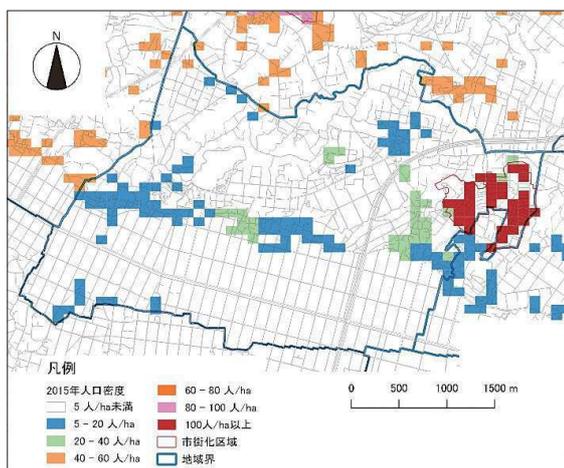


図 人口密度（平成 27 年（2015 年））

資料：国勢調査

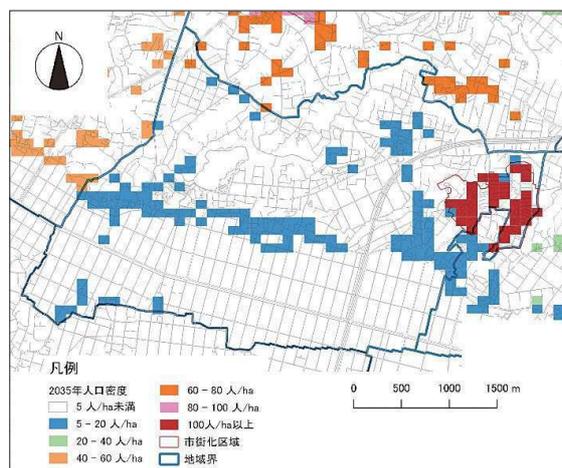


図 人口密度推計（令和 17 年（2035 年））

資料：国勢調査、国立社会保障・人口問題研究所推計値

### (3) 土地利用

- 地域の大半は市街化調整区域となっており、計画的に開発された住宅団地であるのぞみ野地区のみが市街化区域となっています。のぞみ野地区では、商業施設等の点在がみられますが、大部分は住宅地となっています。
- (県) 南総昭和線に沿って集落地が形成されており、集落地の南の低地は水田地帯、北の台地は畑作地帯となっており、優良農地が広がっています。
- 地域内には、市内最大の公園である袖ヶ浦公園のほか、農畜産物直売所「ゆりの里」など広域から人が集まる施設が立地しています。また、袖ヶ浦公園の北には縄文時代の遺跡である山野貝塚があるほか、集落地内には飽富神社、八幡神社、三ツ作神社などの歴史的な資源も点在しており、このような緑・レクリエーション拠点間の回遊性や更なる魅力の向上が求められます。

### (4) 道路・交通

- 昭和地域と平岡地域とを結ぶ(県)南総昭和線、それと平行する広域農道、長浦地域と中川・富岡地域を結ぶ(県)長浦上総線が地域内で交差しています。県道は幅員が狭い箇所もあり、歩行者等の安全性への配慮が求められます。
- 公共交通網としては、JR内房線袖ヶ浦駅からのぞみ野を経由して平川行政センターを結ぶ路線バスやJR内房線長浦駅とのぞみ野を結ぶ路線バスが運行されています。

### (5) 主要施設

- 公共公益施設として根形公民館、郷土博物館、社会福祉センター、健康づくり支援センター「ガウランド」などが立地しています。
- 教育施設として根形小学校、根形中学校などが立地しています。



のぞみ野地区の住宅地



農畜産物直売所「ゆりの里」

## 2 地域づくりの基本的な考え方

- 市街化区域であるのぞみ野地区では、人口の定着による人口密度の維持を図り、良好な居住環境の形成を図ります。
- (県)南総昭和線や(県)長浦上総線沿道の集落地では、人口減少の抑制と地域コミュニティの維持を目的に、地区計画制度の活用などによる地域の活性化を図ります。また、根形公民館などを中心に、地域住民が気軽に集まれる地域活動の拠点づくりを進めます。
- 袖ヶ浦公園や農畜産物直売所「ゆりの里」、健康づくり支援センター「ガウランド」、山野貝塚など広域から人が集まる施設や地域資源の魅力の向上を図るとともに、緑・レクリエーション拠点間の回遊性の向上を図ることで、交流人口の増加を目指します。
- 優良農地で農業生産の場であり、地域の特徴的な景観資源でもある浮戸川沿いの水田地帯及び台地に広がる畑作地帯は保全と営農環境の向上を図ります。
- (県)南総昭和線沿いに広がる斜面林等の緑の空間は保全を図ります。

## 3 地域づくりの方針

### (1) 拠点形成

- 地域拠点に位置する根形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、周辺地域の人が集まる施設として利活用を図ります。
- 袖ヶ浦公園や農畜産物直売所「ゆりの里」など広域から人が集まる施設や山野貝塚など地域資源については、公共交通による移動環境の改善などにより回遊性を高めるとともに、JR内房線袖ヶ浦駅や袖ヶ浦バスターミナル、東京ドイツ村等の周辺の集客施設との連携強化などにより、緑・レクリエーション拠点としての魅力向上を図ります。

### (2) 土地利用

#### ① 住宅地

- 面的整備の行われたのぞみ野地区については、定住人口の維持・増加に向けて、人口の定着を図りつつ良好な居住環境の形成を図ります。

#### ② 市街化調整区域

- (県)南総昭和線や(県)長浦上総線沿道の集落地では、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、生活利便性も備えた居住地の形成と周

辺地域への利便性の確保を図ります。また、地区計画制度の活用などにより、既存集落の活性化を図ります。

- のぞみ野周辺の市街化区域に隣接する農住調和地では、農地や樹林地など周辺の自然との調和を図り、秩序ある土地利用を図ります。
- (県) 南総昭和線沿いの斜面林は、本市の貴重な景観資源であるほか、多様な生物の生息の場ともなっていることから、保全を図ります。
- 浮戸川沿いの水田地帯及び台地に広がる畑作地帯は、本市の農業生産基盤、景観資源として保全を図ります。

### (3) 都市施設

#### ① 道路・交通

- (県) 南総昭和線については、沿道に形成されている集落の住環境の保護を図ります。また、隣接する昭和地域、平岡地域との連携を図る道路であることから、幹線道路として安全対策等を促進します。
- (県) 長浦上総線は南北の幹線道路であり、線形や幅員改良等の整備促進を図ることにより長浦駅周辺や横田駅周辺地区への交通利便性の向上を図ります。
- 広域農道から農畜産物直売所「ゆりの里」、袖ヶ浦公園を結ぶ(市) 飯富 30 号線は、これら交流施設へのアプローチとなる道路であるため、花木の植栽等の整備を図ります。
- 交流人口の増加を図るため地域資源である山野貝塚にアクセスする道路整備を推進します。
- 幹線道路については、災害時や緊急時における避難路及び救援輸送路としての機能も有することから、整備の際には道路空間及び沿道空間の形成に配慮します。また、地域住民が日常的に利用する生活道路等については、整備の際に歩行者等への安全性に配慮します。
- 学校などの公共施設の周辺は、歩行者が安全に通行できる空間の確保を優先的に進めます。
- 地域住民の生活利便性及び市内外からの袖ヶ浦公園周辺への交通利便性を向上させるため、臨海部や内陸部へのバス路線について運行本数やダイヤの見直しなどの要望をバス事業者に継続して実施します。
- 高齢化の進行に伴い、地域内の移動手段を確保するため、路線バスを補完する地域内の取組を支援します。

#### ② 市街地等の整備

- のぞみ野地区では、低未利用地や空家等の利活用を促進するとともに、緑化の推進や都市施設の適切な維持管理を行うことで、良好な居住環境の維持・向上を図ります。

#### ③ 公園緑地

- 市の中心的な観光資源でもある袖ヶ浦公園では、施設の更なる充実について検討するとともに、各種イベントの場として活用するなど、魅力の向上と交流人口の拡大を図

ります。また、農畜産物直売所「ゆりの里」、山野貝塚等の周辺の地域資源との連携強化や回遊性の向上を図ることで、袖ヶ浦公園を中心とした緑・レクリエーション拠点の形成を図ります。

- 既存の公園については、利用状況や老朽化などを踏まえ、施設の更新や適切な維持管理を行います。
- 公園整備の際には、災害時における一時避難（集合）場所や延焼を防止するオープンスペースなど、防災上の役割が求められることから、防災的な視点に配慮します。

#### ④ 下水道

- 公共下水道整備区域外の地区については、合併処理浄化槽の設置促進など、地区の状況に応じて適切な汚水処理施設の整備を図ります。

### (4) 都市環境

- (県) 南総昭和線沿いの斜面林や浮戸川など地域にある水と緑の資源を快適な歩行者空間で結ぶ水と緑のネットワークの形成を図ります。また、斜面林沿いには、飽富神社をはじめとする社寺が点在しており、その社寺林は、斜面林と一体化し、人々が、自然や歴史・文化にふれる、憩いの場として活用していきます。
- 地域内を流れる浮戸川等の河川については、治水の視点だけでなく、多様な生物の生息に配慮するなど、河川環境の保全に努めます。

### (5) 都市景観

- 集落地内の屋敷林や生垣、社寺林を含む斜面林、浮戸川沿いに広がる水田地帯、台地の畑作地帯は、歴史的、文化的な要素を含む良好な景観として維持・向上を図ります。
- 袖ヶ浦公園などの集客施設については、本市の景観を形成するうえで、拠点的な役割を担っていることから、景観法に基づく景観重要公共施設へ指定をするなど、サインやベンチ等も含め景観に配慮したきめ細かい景観形成を図り、交流人口の増加を図ります。

### (6) 都市防災

- (県) 南総昭和線に沿って続く斜面は、急傾斜地崩壊危険箇所が多くあることから、千葉県と協議・連携し、必要に応じて災害の防止及び保全対策を要請するとともに、土砂災害警戒区域等では警戒避難体制について周知を図ります。



■ (県) 南総昭和線沿いの集落地



■ 山野貝塚

# ○根形地域の地域づくり方針図

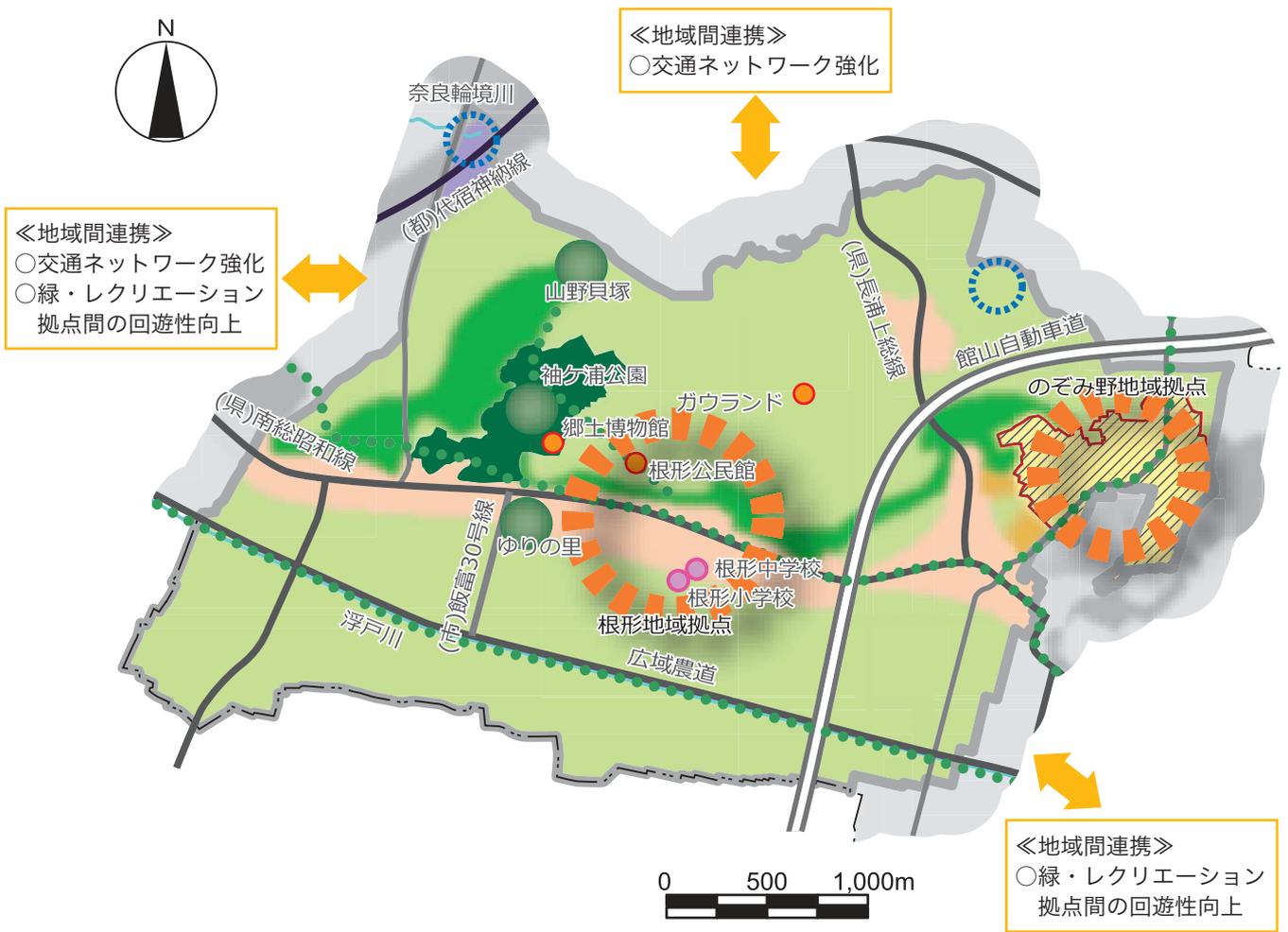


図 根形地域の地域づくり方針図

- |              |                    |                     |
|--------------|--------------------|---------------------|
| 地域拠点         | 住宅地(市街地)           | 広域・主要幹線道路 (自動車専用道路) |
| 緑・レクリエーション拠点 | 集落地                | 広域・主要幹線道路 (一般道)     |
| 主要公共施設       | 農住調和地              | 幹線道路                |
| 小・中・高等学校等    | 保全系緑地(斜面林)         | 補助幹線道路・生活道路         |
| 地域の身近な水辺     | 生産系緑地              | 市街化区域               |
| 水と緑のネットワーク   | IC周辺及びICアクセス道路沿道地区 | 河川                  |
|              | 都市公園・都市緑地等         | 地域界                 |
|              | 面的整備実施済地区          | 市域界                 |

## 3-4 平岡地域

## 1 地域の特徴と課題

## (1) 地域の位置づけ

本地域は、市の東部に位置しています。

全域が市街化調整区域で、平岡小学校周辺などに集落が形成され、南西側の広域農道沿道には水田地帯が、北側の台地には畑作地帯が広がっているほか、東側には丘陵地帯が広がっており、豊かな自然と良好な景観が残る地域となっています。

地域内には東京ドイツ村をはじめ、森のまきばオートキャンプ場、袖ヶ浦フォレストレースウェイなどのレジャー施設が立地しており、市内外から多くの人を訪れる市内観光の拠点となっています。



## (2) 人口・世帯数の動向

- 令和元年（2019年）の人口は5,818人であり、市全体の人口の約9.2%が居住しています。
- 世帯数は微増傾向ですが、人口は大幅な減少傾向にあります。
- 年齢3区分別人口比率では、年少人口比率が低く、老年人口比率が高くなっており、市内でも少子高齢化が進行している地域となっています。
- 平成27年（2015年）時点の人口密度と令和17年（2035年）時点の人口密度（推計）を比較すると、多くの集落地で人口密度の低下がみられ、大半の地区が人口密度20人/haを下回ると予想されています。

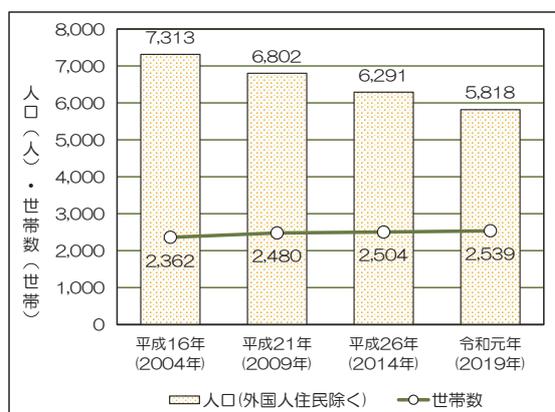


図 平岡地域の人口と世帯数

資料：住民基本台帳（各年10月1日時点）

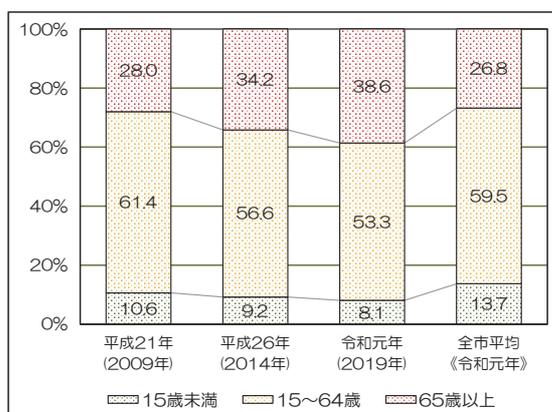


図 年齢3区分別人口の割合

資料：住民基本台帳（各年10月1日時点）

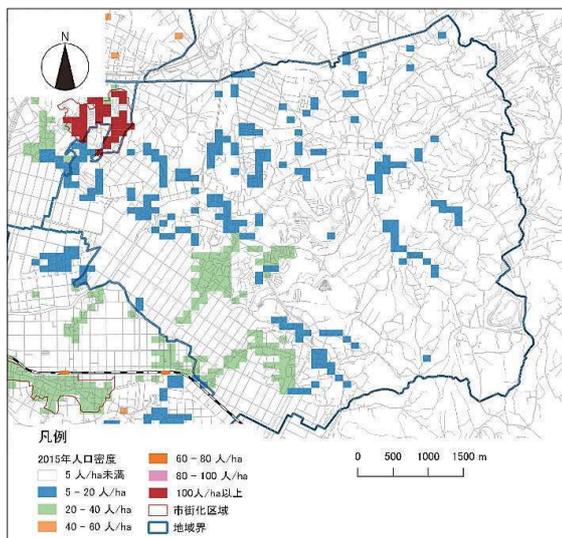


図 人口密度（平成 27 年（2015 年））

資料：国勢調査

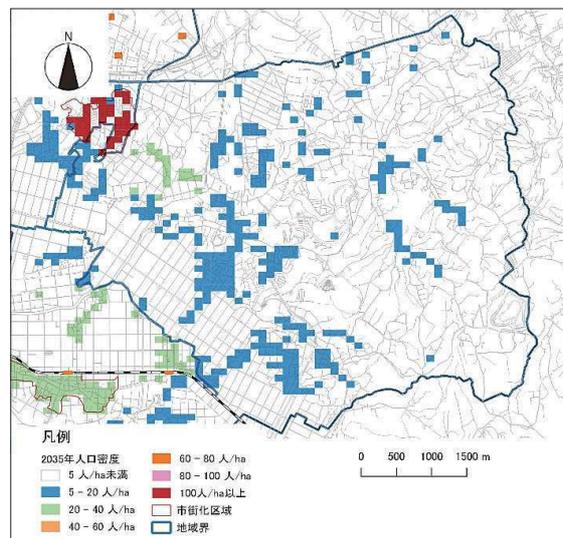


図 人口密度推計（令和 17 年（2035 年））

資料：国勢調査、国立社会保障・人口問題研究所推計値

### （3）土地利用

- 本地域は全域が市街化調整区域となっており、集落地が地域内に点在し、農地や丘陵地の緑と調和した集落を形成しています。また、滝ヶ沢団地やもみの木台団地など、計画的に開発された住宅団地は、開発から年月が経過しており、適切に管理されていない空家等の対策や道路等のインフラ施設の適切な維持管理が課題となっています。
- 集落地以外の平坦地では、水田地帯や畑作地帯が広がっているほか、丘陵地には樹林地帯が広がり、内陸部の豊かな自然が残っています。一方、土砂の採取や残土の埋立て、大規模な太陽光発電施設の立地などにより、良好な自然環境や田園風景等の地域景観に影響を及ぼしています。
- 丘陵地の緑の中には東京ドイツ村や袖ヶ浦フォレストレースウェイ、森のまきばオートキャンプ場など、レクリエーション施設が立地しているほか、研究所などの業務施設も立地しており、多様な土地利用が行われています。

### （4）道路・交通

- 地域を南北に縦貫する（主）千葉鴨川線及び国道 410 号と、これらに交差して木更津市と市原市の内陸部を結ぶ国道 409 号及び平行して根形地域と市原市の内陸部を結ぶ（県）南総昭和線が本地域の主要幹線道路となっており、館山道の姉崎袖ヶ浦インターチェンジ、木更津北インターチェンジ、圏央道の木更津東インターチェンジへのアクセス道路としても機能しています。なお、東京ドイツ村への交通集中により、（主）千葉鴨川線を中心に時期によって渋滞が発生しています。
- 公共交通網としては、袖ヶ浦バスターミナルを起点として平川行政センターを結ぶ路線バスがあるほか、本地域と JR 内房線木更津駅や姉ヶ崎駅、千葉駅とを結ぶ路線バス及び高速バスが運行されています。

## (5) 主要施設

- 公共公益施設として平岡公民館が立地しています。
- 教育施設として平岡小学校が立地しています。



滝ヶ沢団地



東京ドイツ村

## 2 地域づくりの基本的な考え方

- (主) 千葉鴨川線や(県) 横田停車場上泉線沿道の集落地では、人口減少の抑制と地域コミュニティの維持を目的に、地区計画制度の活用などによる地域の活性化を図ります。
- 平岡公民館を中心に、地域住民が気軽に集まれる地域活動の拠点づくりを進めます。
- 東京ドイツ村をはじめとする地域内の集客施設への交通利便性の向上や周辺の集客施設との広域観光ネットワークの形成、計画的な規制誘導による観光施設の立地など、来訪者の回遊性の向上を図ることで、交流人口の増加を目指します。
- 優良農地で農業生産の場であり、地域の特徴的な景観資源でもある浮戸川沿いの水田地帯及び台地に広がる畑作地帯は保全と営農環境の向上を図ります。
- 丘陵地や谷津の緑の空間及び松川等の水辺空間の保全と活用を図ります。

## 3 地域づくりの方針

### (1) 拠点形成

- 地域拠点に位置する平岡公民館は、誰もが利用しやすいよう、利便性の向上を図るとともに、周辺地域の人が集まる施設として利活用を図ります。
- 東京ドイツ村など広域から人が集まる施設については、公共交通による移動環境の改善などにより回遊性を高めるとともに、交通拠点や袖ヶ浦公園等の周辺の集客施設との連携強化などにより、緑・レクリエーション拠点としての魅力向上を図ります。
- 農業体験の場となっているひらおかの里農村公園及び水辺空間を活用した藤井野里堰農村公園は緑・レクリエーション拠点として活用を図ります。

### (2) 土地利用

- 平岡小学校周辺の集落地では、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、生活利便性も備えた居住地の形成と周辺地域への交通利便性の確保を図ります。また、地区計画制度の活用などにより、既存集落の活性化を図ります。
- 宅地開発により基盤整備されている滝ヶ沢団地やもみの木台団地等の良好な住宅地につい

ては、住宅やインフラ施設の維持管理を適切に行い、居住環境の維持を図ります。

- のぞみ野周辺の市街化区域に隣接する農住調和地では、農地や樹林地など周辺の自然との調和を図り、秩序ある土地利用を図ります。
- 本地域を特徴づけている丘陵部の樹林地や根形地域から連続する斜面林については、多様な生物の生息の場ともなっていることから、保全を図ります。
- 浮戸川沿いの水田地帯及び台地に広がる畑作地帯は、本市の農業生産基盤、景観資源として保全を図ります。
- (主) 千葉鴨川線及び国道410号、国道409号など、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については、地区計画制度の活用等により、観光施設など地域振興に寄与する施設の立地の誘導を図ります。

### (3) 都市施設

#### ① 道路・交通

- ・ 南北方向の主要幹線道路である(主)千葉鴨川線等については、交通の円滑化による渋滞の解消を図ります。
- ・ (県)横田停車場上泉線については、本地域から中川・富岡地域への幹線道路であるため、線形や幅員改良等の整備を促進します。
- ・ (県)上高根北袖線については、長浦地域及び市原市との連携を強化する幹線道路として安全対策等を促進します。
- ・ (県)南総昭和線は、地域北部における東西方向の交通処理を行うとともに、隣接する根形地域との連携を図る道路であり、幹線道路として安全対策等を促進します。
- ・ 幹線道路については、災害時や緊急時における避難路及び救援輸送路としての機能も有することから、整備の際には道路空間及び沿道空間の形成に配慮します。また、地域住民が日常的に利用する生活道路等については、整備の際に歩行者等への安全性に配慮します。
- ・ 学校などの公共施設の周辺は、歩行者が安全に通行できる空間の確保を優先的に進めます。
- ・ 地域住民の生活利便性の向上と、市内外からの東京ドイツ村等への交通利便性を向上させるため、臨海部や内陸部へのバス路線について運行本数やダイヤの見直しなどの要望をバス事業者に継続して実施します。
- ・ 高齢化の進行に伴い、地域内の移動手段を確保するため、路線バスを補完する地域内の取組を支援します。

#### ② 公園緑地

- ・ 日常の利用に供する公園としては、既存開発住宅地において整備されているほか、集落内の社寺や遊休地を活用した子どもの遊び場等が点在しています。既存の公園については、利用状況や老朽化などを踏まえ、施設の更新や適切な維持管理を行います。また、災害時における一時避難(集合)場所としても有効となる身近なオープンスペースの確保を検討します。

### ③ 下水道

- 農業集落排水整備区域外の地区については、合併処理浄化槽の設置促進など、地区の状況に応じて適切な汚水処理施設の整備を図ります。

### ④ 河川

- 松川等の河川については、水害の未然防止と被害の軽減を図るため、必要に応じて計画的な改修等の促進を図るとともに、水辺空間の活用を図ります。

## (4) 都市環境

- (県) 南総昭和線沿いの斜面林や浮戸川、藤井野里堰農村公園などの水辺空間について保全を図るとともに、快適な歩行者空間で結ぶ水と緑のネットワークの形成を図ります。また、地域内には野里神社や延命寺をはじめとする社寺が点在しており、その社寺林は、人々が自然や歴史・文化にふれる憩いの場として活用していきます。
- ひらおかの里農村公園は、農業体験などができる場として市民に親しまれており、今後も地域の緑の拠点として、その特徴を活かしつつ、イベントの場として活用していきます。また、藤井野里堰農村公園は水辺を活かした公園であり、周辺の自然環境の保全を図り、水と緑に親しめる公園としての維持管理に努めます。
- 地域内を流れる松川等の河川については、治水の視点だけでなく、多様な生物の生息に配慮するなど、河川環境の保全に努めます。

## (5) 都市景観

- 集落地内の屋敷林や生垣、社寺林と一体となった緑地、水田地帯や谷津田等の田園、名幸ヶ丘等の高台や丘陵部からの眺望等の景観資源を保全し、良好な地域景観の維持・向上を図ります。

## (6) 都市防災

- 地域内の丘陵地は、急傾斜地崩壊危険箇所が多くあることから、千葉県と協議・連携し、必要に応じて災害の防止及び保全対策を要請するとともに、土砂災害警戒区域等では警戒避難体制について周知を図ります。



平岡小学校周辺の集落地



ひらおかの里農村公園

# ○平岡地域の地域づくり方針図

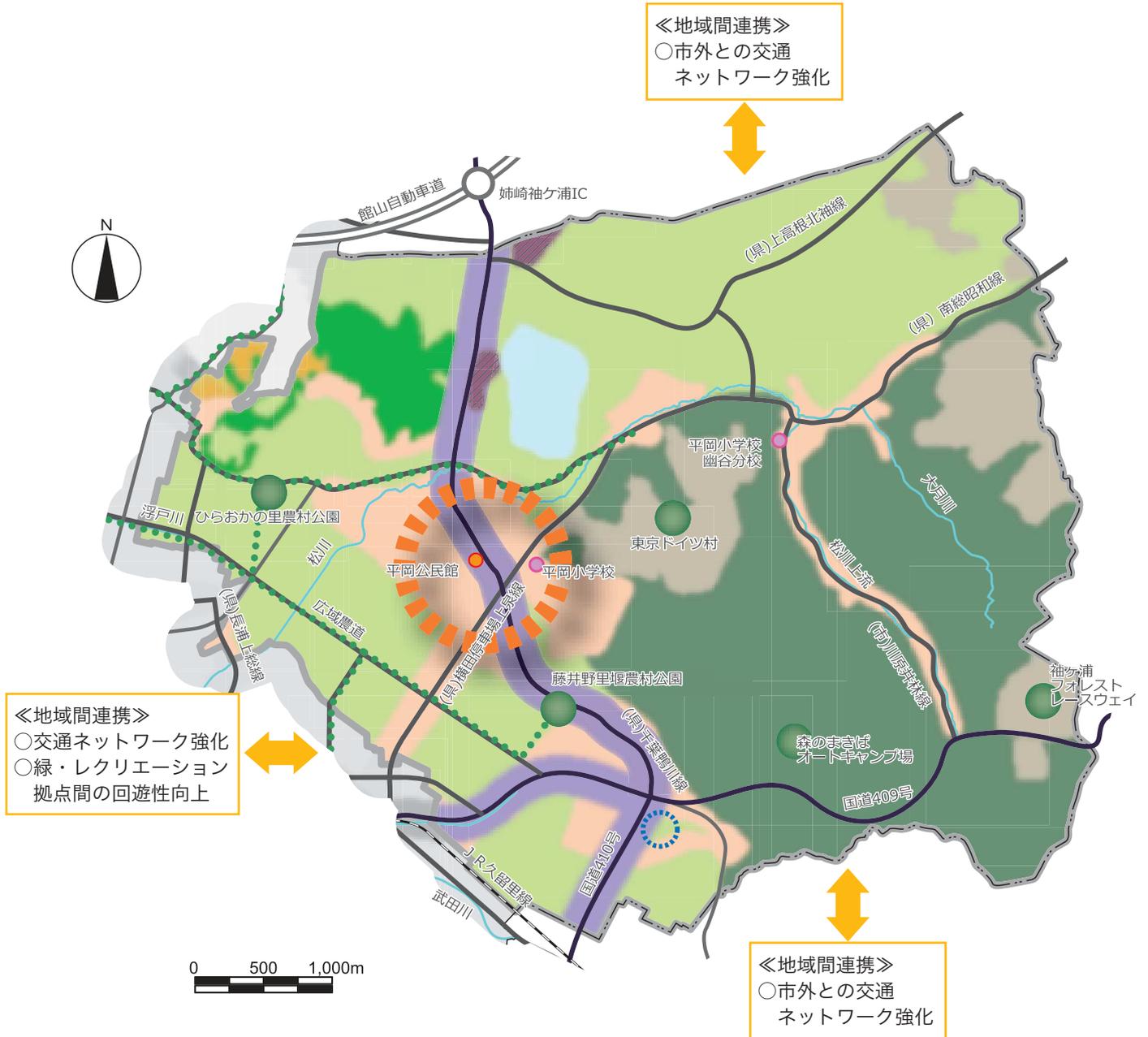


図 平岡地域の地域づくり方針図

- |              |                    |                     |     |
|--------------|--------------------|---------------------|-----|
| 地域拠点         | 工業地                | 広域・主要幹線道路 (自動車専用道路) | 河川  |
| 緑・レクリエーション拠点 | 集落地                | 広域・主要幹線道路 (一般道)     | 地域界 |
| 主要公共施設       | 既存開発住宅地            | 幹線道路                | 市域界 |
| 小・中・高等学校等    | 農住調和地              | 補助幹線道路・生活道路         |     |
| 地域の身近な水辺     | 保全系緑地(樹林地)         | インターチェンジ            |     |
| 水と緑のネットワーク   | 保全系緑地(斜面林)         | 鉄道及び駅               |     |
|              | 生産系緑地              |                     |     |
|              | IC周辺及びICアクセス道路沿道地区 |                     |     |
|              | 都市公園・都市緑地等         |                     |     |
|              | レクリエーション用地         |                     |     |
|              | 面的整備実施済地区          |                     |     |

## 3-5 中川・富岡地域

## 1 地域の特徴と課題

## (1) 地域の位置づけ

本地域は、市の南部に位置しています。

交通拠点である、JR久留里線横田駅、東横田駅が立地しており、横田駅周辺には市街地が形成され、日常的な商業・サービス業施設が立地し、内陸部における拠点が形成されています。市街地及び集落の形成は古く、その風景はかつての横田郷の面影を残し、丘陵部より望む市街地周辺の眺望は本市の貴重な景観資源となっています。

また、南部の丘陵地については、圏央道（仮称）かずさインターチェンジが計画されているほか、隣接する木更津市には、かずさアカデミアパークが立地しており、市域の南部における玄関口となっています。



## (2) 人口・世帯数の動向

- 令和元年（2019年）の人口は5,410人であり、市全体の人口の約8.5%が居住しています。
- 世帯数は微増傾向ですが、人口は大幅な減少傾向にあります。
- 年齢3区分別人口比率では、年少人口比率が低く、老年人口比率が高くなっており、市内でも平岡地域に次いで、少子高齢化が進行している地域となっています。
- 平成27年（2015年）時点の人口密度と令和17年（2035年）時点の人口密度（推計）を比較すると、滝の口、吉野田、下宮田といった集落地で人口密度の低下がみられ、人口密度20人/haを下回ると予想されています。

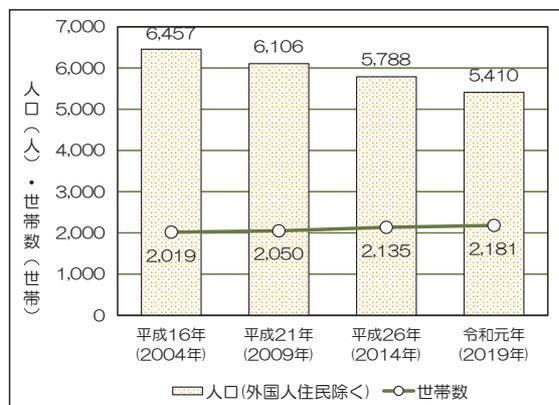


図 中川・富岡地域の人口と世帯数

資料：住民基本台帳（各年10月1日時点）

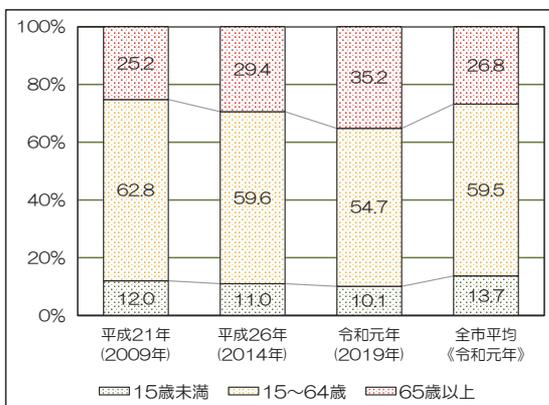


図 年齢3区分別人口の割合

資料：住民基本台帳（各年10月1日時点）

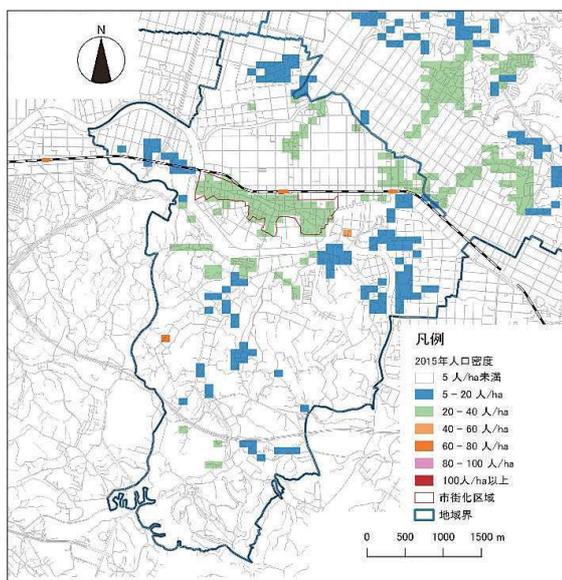


図 人口密度（平成 27 年（2015 年））

資料：国勢調査

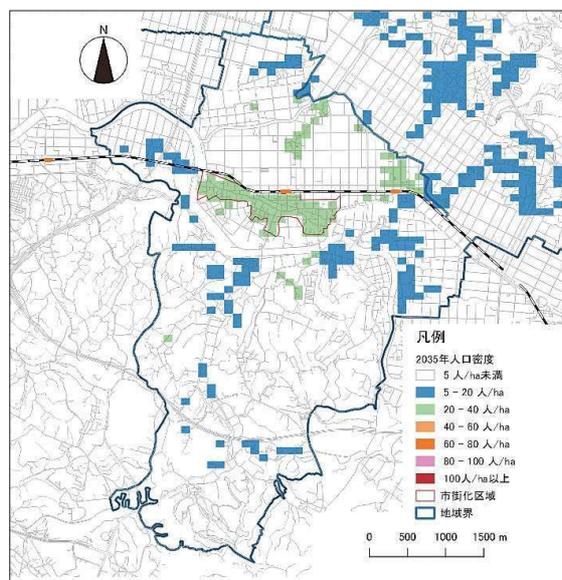


図 人口密度推計（令和 17 年（2035 年））

資料：国勢調査、国立社会保障・人口問題研究所推計値

### (3) 土地利用

- JR久留里線横田駅周辺は市街化区域となっています。市街地は横田駅前の一部が近隣商業地となっている以外は、大半が住宅地となっていますが、面的整備が実施されていないため、狭あい道路が多いなど、土地の利活用や防災の面が課題となっています。また、幹線道路沿道には集落地が点在し、農地や丘陵地の緑と調和した集落を形成しています。
- 市街地や集落地以外では、北部に広がる水田地帯、南部には変化に富んだ丘陵地に広がる樹林地があり、緑豊かな地域です。
- JR久留里線東横田駅周辺には平川行政センターや百目木公園などの施設が立地しています。

### (4) 道路・交通

- 地域を東西に横断する国道 409 号及び南北に縦貫する（主）君津平川線が主要幹線道路となっており、館山道の木更津北インターチェンジ、圏央道の木更津東インターチェンジ、（仮称）かずさインターチェンジへのアクセス道路としても機能していることから、広域的な交通利便性が高い地域となっています。しかし、JR内房線袖ヶ浦駅や長浦駅を中心とする臨海部の市街地と本地域を結ぶ道路は屈曲しており、周辺地域への道路事情は十分とはいえません。
- 公共交通網としては、JR久留里線横田駅や東横田駅が立地しており、JR内房線木更津駅や袖ヶ浦駅を結ぶ路線バスが運行されています。

### (5) 主要施設

- 公共公益施設として平川行政センター、平川公民館、平川公民館富岡分館、農業センターなどが立地しています。
- 教育施設として中川小学校及び平川中学校などが立地しています。



横田駅



国道409号沿いの商業施設

## 2 地域づくりの基本的な考え方

- 横田駅周辺では、都市機能の集積を進めることにより、まとまりのある都市づくりを進め、都市拠点の市街地内における人口密度の向上を図ります。
- 横田駅周辺の市街化区域内では、面的整備が実施されていないため狭あい道路が多く存在し、利活用が制限されている土地があることから、都市拠点にふさわしい土地の利活用がされるよう誘導を図ります。
- 都市拠点としてふさわしい魅力ある景観形成を図ります。
- 平川行政センター周辺や（主）君津平川線沿道の集落地では、人口減少の抑制と地域コミュニティの維持を目的に、地区計画制度の活用などによる地域の活性化を図ります。
- かずさアカデミアパークと連携する圏央道（仮称）かずさインターチェンジの早期整備を国や県に要望していくほか、広域的な交通利便性を活かした規制誘導策を検討します。
- 優良農地である地域北部の水田地帯は保全と営農環境の向上を図ります。
- 丘陵地や谷津の緑の空間は保全を図るとともに、百目木公園を中心に小櫃川などの水辺空間の活用を図ります。

## 3 地域づくりの方針

### （1）拠点形成

- 横田駅を中心とした都市拠点として、商業施設や生活サービス施設の集積を更に促進し、市民生活の利便性の向上とにぎわいのある商業空間の形成を図ります。
- 平川行政センターが立地する東横田駅周辺では、行きやすく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、人々の交流活動を活発化します。
- （仮称）かずさインターチェンジ周辺では、広域的な交通利便性を活かし、地域振興に寄与する流通業務機能等の立地について規制誘導策を検討します。

### （2）土地利用

#### ① 商業業務地

- 横田駅周辺や国道409号沿道において、商工会などの関係組織と連携し、地域住民のニーズに対応した身近な商業・サービス業施設を誘導し、内陸部における都市拠点の形成を図ります。

## ② 住宅地

- ・横田駅周辺の既成市街地では、面的整備が実施されていないため狭あい道路が多いなど都市基盤の整備が不十分であることから、行政と住民や地権者との合意形成に基づき、地区計画制度等の活用により居住環境の維持・向上を図ります。

## ③ 市街化調整区域

- ・地域内に点在する集落地では、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、生活利便性も備えた居住地の形成と周辺地域への利便性の確保を図ります。
- ・宅地開発により基盤整備されている滝のロファミリータウン等の良好な住宅地については、道路等のインフラ施設の維持管理を適切に行い、居住環境の維持を図ります。
- ・市街化区域に隣接する農住調和地では、農地や樹林地など周辺の自然との調和を図り、秩序ある土地利用を図ります。
- ・南部の丘陵地の樹林地や丘陵地の谷間に点在する谷津田については、地域の景観資源、多様な生物の生息の場ともなっていることから、保全を図ります。また、保全にあたっては社寺等の歴史・文化資源の継承や生態系の維持・回復等についても配慮します。
- ・市街地の北側や小櫃川周辺の水田地帯などの優良農地については、本市の農業生産基盤や景観資源として保全を図ります。
- ・（仮称）かずさインターチェンジの早期整備を国や県に要望するとともに、その周辺においては、周辺環境との調和に配慮したうえで、地区計画制度の活用等による流通業務機能などの土地利用について規制誘導策を検討します。また、（主）君津平川線及び国道409号などの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についても、地区計画制度の活用等により商業・業務施設や観光施設などの立地誘導を図ります。

## （3）都市施設

### ① 道路・交通

- ・地域の交通利便性の向上を図るため、整備が計画されている圏央道の（仮称）かずさインターチェンジの整備を促進します。
- ・国道409号は主要幹線道路であるにもかかわらず幅員が狭く大型車の円滑な通行や歩行者の安全性の確保が十分とはいえません。このため、（市）三箇横田線等の代替機能を持った道路整備を推進し、通行の円滑化や地域住民の安全性の向上を図るとともに、木更津北インターチェンジへの利便性の向上を図ります。
- ・本地域から幹線道路である広域農道に連結する（市）代宿横田線の整備を推進します。
- ・（県）長浦上総線は本地域と長浦地域を結び主要幹線道路であることから、利便性の向上を目指した整備を促進していきます。
- ・幹線道路については、災害時や緊急時における避難路及び救援輸送路としての機能も有することから、整備の際には道路空間及び沿道空間の形成に配慮します。また、地域住民が日常的に利用する生活道路等については、整備の際に歩行者等への安全性に

配慮します。

- 横田駅周辺の市街化区域内では、狭あい道路の拡幅により居住環境の形成と地域の安全性の向上を図ります。
- 学校などの公共施設の周辺は、歩行者が安全に通行できる空間の確保を優先的に進めます。
- 袖ヶ浦駅や近隣市を結ぶ路線バスの更なる利便性の向上を図るため、運行本数やダイヤの見直しなどの要望をバス事業者に継続して実施します。
- 高齢化の進行に伴い、地域内の移動手段を確保するため、路線バスを補完する地域内の取組を支援します。

## ② 市街地等の整備

- 横田駅周辺の既成市街地では、道幅が狭いなど都市基盤の整備が不十分であることから、狭あい道路の拡幅等基盤整備を図り居住環境の向上を図ります。
- 市街化区域内の低未利用地の活用促進を図り、良好な環境を有する低層住宅地の形成を目指します。

## ③ 公園緑地

- 地域の中心的な公園でもある百目木公園では、自然の地形を活かした様々な世代のスポーツ、レクリエーション、うるおいと憩いの場としての充実を図るとともに、飲食施設の導入など施設の更なる充実の検討や各種イベントの場としての活用など、魅力の向上と交流人口の拡大を図ります。
- 既存の公園については、利用状況や老朽化などを踏まえ、施設の更新や適切な維持管理を行います。
- 公園整備の際には、災害時における一時避難（集合）場所や延焼を防止するオープンスペースなど、防災上の役割が求められることから、防災的な視点に配慮します。

## ④ 下水道

- 公共下水道及び農業集落排水整備区域外の地区については、合併処理浄化槽の設置促進など、地区の状況に応じて適切な汚水処理施設の整備を図ります。

## ⑤ 河川

- 小櫃川の支流である松川、槍水川等については、水害の未然防止と被害の軽減を図るため、必要に応じて計画的な改修等の促進を図るとともに、水辺空間の活用を図ります。

## (4) 都市環境

- 小櫃川、松川等の河川の水辺空間と百目木公園や地域内の眺望ポイント等を快適な歩行者空間で結ぶ水と緑のネットワークの形成を図ります。
- 地域内を流れる松川や槍水川等の河川については、治水の視点だけでなく、多様な生物の生息に配慮するなど、河川環境の保全に努めます。

## (5) 都市景観

- 富岡地区の丘陵部に位置する小高神社などから小櫃川、横田市街地等を望む景観は、古き「横田郷」を偲ばせる市の原風景のひとつであることから、それらを見渡せる眺望ポイントの保全や活用を図ります。
- 小櫃川については、鯉のぼりフェスティバルなどのイベントの場として市民に親しまれていることから、橋や河岸からの眺望など良好な景観の保全を図ります。

## (6) 都市防災

- 横田駅周辺の既成市街地では、道路が狭く緊急車両の進入が困難な地区があることから、狭あい道路の拡幅やオープンスペースの確保による安全性の向上を促進します。
- 地域内の丘陵地は、急傾斜地崩壊危険箇所が多くあることから、千葉県と協議・連携し、必要に応じて災害の防止及び保全対策を要請するとともに、土砂災害警戒区域等では警戒避難体制について周知を図ります。



横田駅周辺の市街地



大竹地区の谷津田

# ○中川・富岡地域の地域づくり方針図

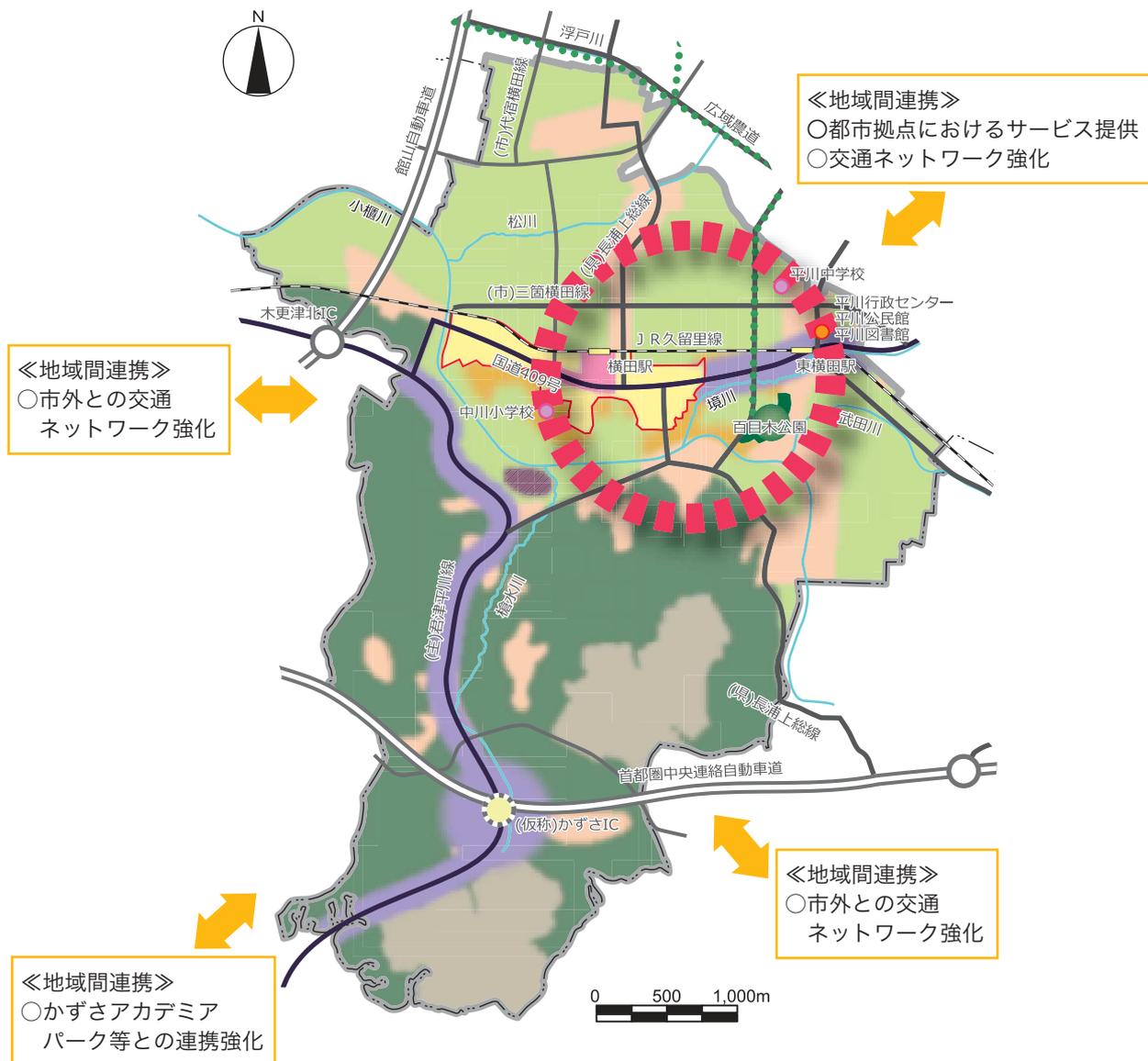


図 中川・富岡地域の地域づくり方針図

- |              |                    |                    |
|--------------|--------------------|--------------------|
| 都市拠点         | 近隣商業業務地            | 広域・主要幹線道路(自動車専用道路) |
| 緑・レクリエーション拠点 | 住宅地(市街地)           | 広域・主要幹線道路(一般道)     |
| 主要公共施設       | 集落地                | 幹線道路               |
| 小・中・高等学校等    | 既存開発住宅地            | 補助幹線道路・生活道路        |
| 水と緑のネットワーク   | 農住調和地              | インターチェンジ           |
|              | 保全系緑地(樹林地)         | インターチェンジ(未整備)      |
|              | 生産系緑地              | 鉄道及び駅              |
|              | IC周辺及びICアクセス道路沿道地区 | 市街化区域              |
|              | 都市公園・都市緑地等         | 河川                 |
|              | レクリエーション用地         | 地域界                |
|              | 面的整備実施済地区          | 市域界                |



久留里線と田園風景

## 3-6 臨海地域

### 1 地域の特徴と課題

#### (1) 地域の位置づけ

本地域は、市の北端に位置しています。

京葉コンビナートの一角を占める埋立地で、首都圏のエネルギー供給基地という重要な役割を担っています。

地域内は北袖、中袖、南袖の3地区に区分され、ほぼ全域が工業地となっていますが、北袖及び中袖には立地する事業所に関連した資材等を扱う公共埠頭があり、船舶による物流機能を有しています。また、中袖には袖ヶ浦クリーンセンター及び公共下水道終末処理場等の施設が立地しているほか、南袖には、袖ヶ浦海浜公園が整備され、市内で唯一海を感じられる場として多くの市民に利用されているほか、コンサート等のイベント会場としても利用されています。



#### (2) 人口・世帯数の動向

- 本地域は、ほぼ全域が工業地であり、住宅地がないことから、定住者はほぼいない状況です。
- 住民は事業所内に居住する数名に限られているため、人口密度は大きく変化することはないと予想されます。

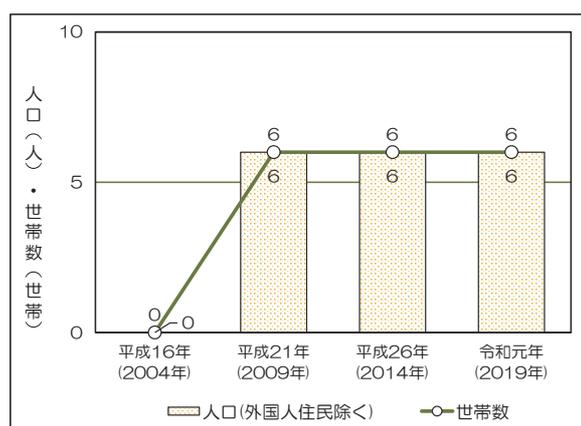


図 臨海地域(北袖・中袖・南袖)の人口と世帯数

資料：住民基本台帳(各年10月1日時点)

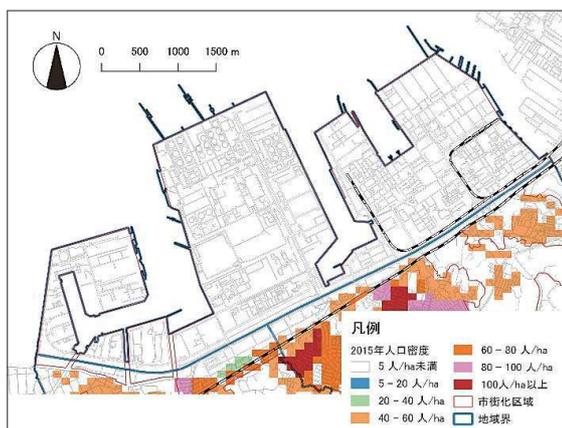


図 人口密度（平成 27 年（2015 年））

資料：国勢調査

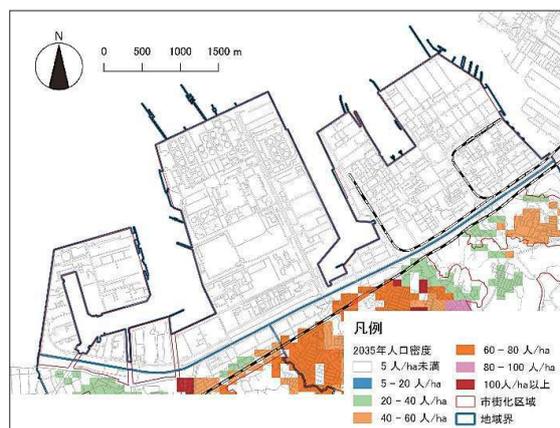


図 人口密度推計（令和 17 年（2035 年））

資料：国勢調査、国立社会保障・人口問題研究所推計値

### （3）土地利用

- 本地域は海面の埋立てにより計画的に整備された工業地であり、道路や港湾といった都市基盤が整備され、操業環境の整った工業地を形成しています。今後も良好な操業環境の維持・向上を図っていくことが求められます。

### （4）道路・交通

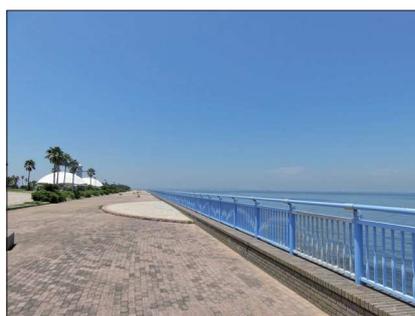
- 計画的に整備された工業地であることから、地域内には主要幹線道路である国道 16 号に接続する道路が整備され、企業活動を支えています。

### （5）主要施設

- 公共公益施設として中袖地区に袖ヶ浦クリーンセンター及び袖ヶ浦終末処理場が立地しています。



中袖地区の工場群



袖ヶ浦海浜公園

## 2 地域づくりの基本的な考え方

- 東京湾岸道路の整備を促進し、東京湾アクアラインへのアクセスを改善するなど、更なる操業環境の向上を図るとともに、対岸地域や内陸部の工業団地との連携を強化することで、より生産性の高い工業地の形成を目指します。
- 市内で「海」を感じられる袖ヶ浦海浜公園の利活用を促進するとともに、市街地から公園に至るまでの良好な景観の形成を図ります。
- 市街地に近接している港湾については、海辺の魅力を活かした利活用を検討します。

## 3 地域づくりの方針

### (1) 拠点形成

- 内陸部の袖ヶ浦椎の森工業団地やかずさアカデミアパークとの連携を強化するとともに、高速道路網や海上交通といった広域的な交通利便性を活かし、既存工業の発展とともに、付加価値の高い製品の生産等を行う地域として機能強化を図ります。
- 広域から人が集まる袖ヶ浦海浜公園については、行きやすさを改善し回遊性を高めるとともに、ほかの集客施設との連携強化などにより、緑・レクリエーション拠点としての魅力向上を図ります。

### (2) 土地利用

- 臨海部の工業地域については、立地する企業の施設更新等、投資意欲と生産機能の向上が図られるよう、道路などのインフラ施設の適切な維持管理と更なる交通利便性を向上させることで、将来にわたって魅力ある工業地であり続けられる環境整備を図ります。

### (3) 都市施設

#### ① 道路・交通

- 本地域から東京湾アクアラインの木更津金田インターチェンジへのアクセス道路となる東京湾岸道路が計画され、未着手となっており、移動の円滑化を図るため国や県に早期整備を要望していきます。
- 内陸部から臨海部の工業地や袖ヶ浦海浜公園への主要なアクセス道路となる（都）高須箕和田線の整備を推進します。
- 幹線道路については、災害時や緊急時における避難路及び救援輸送路としての機能も有することから、整備の際には道路空間及び沿道空間の形成に配慮します。

#### ② 公園緑地

- 袖ヶ浦海浜公園については、各種イベントの場として更なる利活用の促進を図ることで、魅力の向上と交流人口の拡大を図ります。

### ③ その他都市施設

- 袖ヶ浦クリーンセンター及び終末処理場については、適切な維持管理を図るとともに、終末処理場においては、処理施設の高度処理化や増設等の対策を検討します。
- 港湾の利活用について、海や市街地に近接しているという立地条件を最大限に活かすため、市民の意向にも配慮しつつ港湾管理者と協議・連携し、利活用の方向性を検討します。

## (4) 都市環境

- 緩衝緑地や主要道路の街路樹、各事業所内の敷地内の植栽は本地域の貴重な緑の空間となっていることから、適切な維持管理を図ります。
- 隣接する昭和地域の坂戸神社の森から浮戸川、(市)南袖神納線を経由して袖ヶ浦海浜公園に至る水と緑のネットワークの形成を図ります。南袖地区の袖ヶ浦海浜公園へ通じる道路は、フェニックスの植樹により良好な景観を有していることから、歩行者空間としての沿道環境の向上を図ります。
- (市)長浦中袖線の中央分離帯と歩道の街路樹については、地域を代表する緑の空間となっていることから、水と緑のネットワークに位置づけ、適切な保全を図ります。

## (5) 都市景観

- 南国の海のイメージを演出している(市)南袖神納線のフェニックス並木や(市)長浦中袖線の街路樹など地域を代表する景観の保全を図ります。
- 袖ヶ浦海浜公園などからの対岸地域や富士山を望む眺望ポイントの維持・保全を図ります。
- 工場地帯の夜景などは、本市の特徴的な景観を形成していることから、その利活用を検討します。

## (6) 都市防災

- 大規模地震発生時やコンビナート火災等、災害の発生の未然防止や被害軽減に向け、防災機能の強化や防災設備等の維持管理を図ります。



■ (市)長浦中袖線沿いの工業地



■ (市)南袖神納線

# ○臨海地域の地域づくり方針図

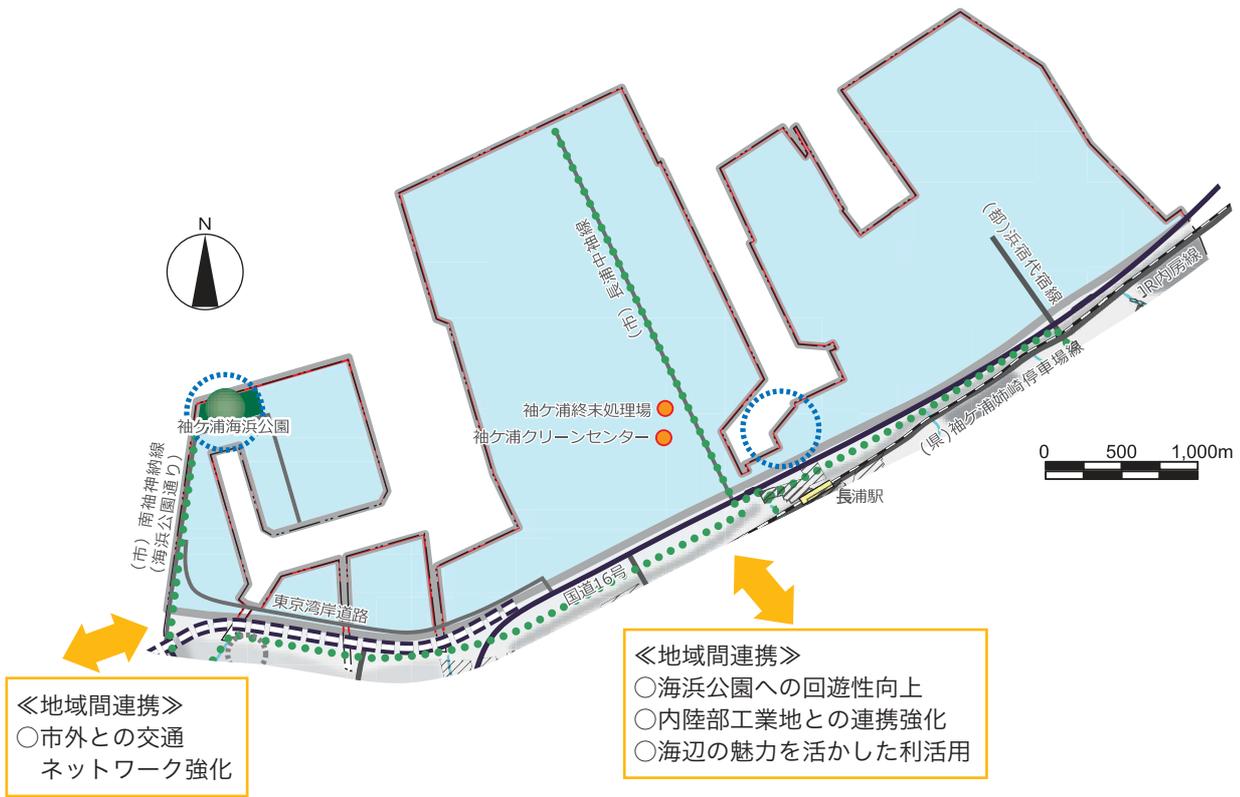


図 臨海地域の地域づくり方針図

- |                |                          |         |
|----------------|--------------------------|---------|
| ● 緑・レクリエーション拠点 | —— 広域・主要幹線道路<一般道>        | □ 市街化区域 |
| ● 主要公共施設       | ⋯⋯ 広域・主要幹線道路<一般道>(未開通路線) | — 河川    |
| ● 海に親しむ空間の形成   | —— 幹線道路                  | — 地域界   |
| ● 水と緑のネットワーク   | —— 補助幹線道路・生活道路           | — 市域界   |
| ■ 工業地          | — 鉄道及び駅                  |         |



工場地帯の夜景