

第 3 回策定委員会に提案した内容の修正箇所について、P.1～59（「地域交流拠点に関する整備方針」を除く）において、朱書きで記載しています。

---

# **山武市都市計画マスタープラン**

## **(案)**

---



# 目次

## 序章 山武市都市計画マスタープランの基本的な考え方

|     |                  |   |
|-----|------------------|---|
| 序－1 | 都市計画マスタープラン策定の趣旨 | 1 |
| 序－2 | 都市計画マスタープランの位置づけ | 2 |
| 序－3 | 計画の構成と期間         | 3 |

## 第1章 山武市の現況と課題

|    |               |    |
|----|---------------|----|
| 1. | 位置と沿革         | 5  |
| 2. | 人口と産業の状況      | 6  |
| 3. | 日常生活圏の状況      | 10 |
| 4. | 財政の状況         | 11 |
| 5. | 土地利用の状況       | 12 |
| 6. | 宅地開発と建築活動の状況  | 14 |
| 7. | 都市施設と都市計画の状況  | 15 |
| 8. | まちづくりに関する住民意向 | 23 |
| 9. | 山武市の都市づくりの課題  | 25 |

## 第2章 全体構想

|     |                 |    |
|-----|-----------------|----|
| 2－1 | 都市の将来像          | 27 |
| 1.  | 都市の将来像と都市づくりの目標 | 27 |
| 2.  | 将来人口の推計         | 28 |
| 3.  | 将来都市構造          | 29 |
| 2－2 | 部門別整備構想         | 33 |
| 1.  | 土地利用に関する基本方針    | 33 |
| 2.  | 地域交流拠点に関する基本方針  | 37 |
| 3.  | 道路・交通体系に関する基本方針 | 45 |
| 4.  | 公園・緑地に関する基本方針   | 49 |
| 5.  | 環境に関する基本方針      | 52 |
| 6.  | 景観に関する基本方針      | 55 |
| 7.  | 防災に関する基本方針      | 58 |

## 第3章 地域別構想

|     |           |    |
|-----|-----------|----|
| 3－1 | 地域の設定について | 61 |
| 3－2 | 地域別構想     | 61 |
|     | 【丘陵地域】    | 62 |
|     | 【市街地地域】   | 68 |
|     | 【田園地域】    | 75 |
|     | 【海浜地域】    | 81 |

## 第4章 都市づくりの実現に向けて

|     |                     |    |
|-----|---------------------|----|
| 4－1 | 都市づくりの実現に向けた基本的な考え方 | 89 |
| 1.  | 個別計画の策定の推進          | 89 |
| 2.  | 市民と協働のまちづくりの推進      | 90 |
| 3.  | 都市計画マスタープランの改定      | 93 |
| 4－2 | 主要プロジェクト            | 94 |

## 参考資料

|    |                     |    |
|----|---------------------|----|
| 1. | 山武市都市計画マスタープランの策定体制 | 97 |
| 2. | 山武市都市計画マスタープランの策定経過 | 98 |
| 3. | まちづくり用語集            | 99 |





# **序章 山武市都市計画マスタープランの 基本的な考え方**



## 序－1 都市計画マスタープラン策定の趣旨

本市は、平成18年3月に蓮沼村、松尾町、山武町及び成東町の4町村の合併により誕生した都市です。平成20年3月に今後10年間ににおける本市の市政運営を総合的かつ計画的に行う指針となる「山武市基本構想」を策定しました。「基本構想」では、『ともに手を携えて誇りを持てるまちづくり』を基本理念とし、『誰もがしがあわせを実感できる独立都市さんむ』を将来都市像として掲げ、市民と行政が手を取り合って協力し、市民一人ひとりが協力して誇りの持てるまちをつくることを目標としています。

市では、この「基本構想」における基本理念及び将来像を受け、個性的で快適な都市づくりを進めるため、都市計画の観点から、人口減少時代における望ましい都市像を都市整備の目標として明確化し、様々な施策を総合的かつ体系的に展開していくことが重要な課題となっています。

そこで、これまでの旧4町村が取り組んできた都市づくりを基礎としながら、本市の都市づくりの具体性ある将来ビジョンを明らかにし、土地利用や道路等の都市施設の整備、関連施策に関する基本方針を定めることにより、長期的視点に立った都市づくりの総合的かつ体系的な指針として、都市計画法第18条の2に基づく「市町村の都市計画に関する基本的な方針（都市計画マスタープラン）」を策定しました。

なお、策定にあたっては、学識経験者、市民、県、市で構成する策定委員会を設置し、社会経済情勢や市民ニーズの反映、地域資源の活用、近隣市町の計画や国・県の施策との整合及び市民協働の推進など様々な視点から検討を行い、市民参画のもとで取りまとめました。

### 【都市計画法第18条の2】

#### （市町村の都市計画に関する基本的な方針）

第十八条の二 市町村は、議会の議決を経て定められた当該市町村の建設に関する基本構想並びに都市計画区域の整備、開発及び保全の方針に即し、当該市町村の都市計画に関する基本的な方針（以下この条において「基本方針」という。）を定めるものとする。

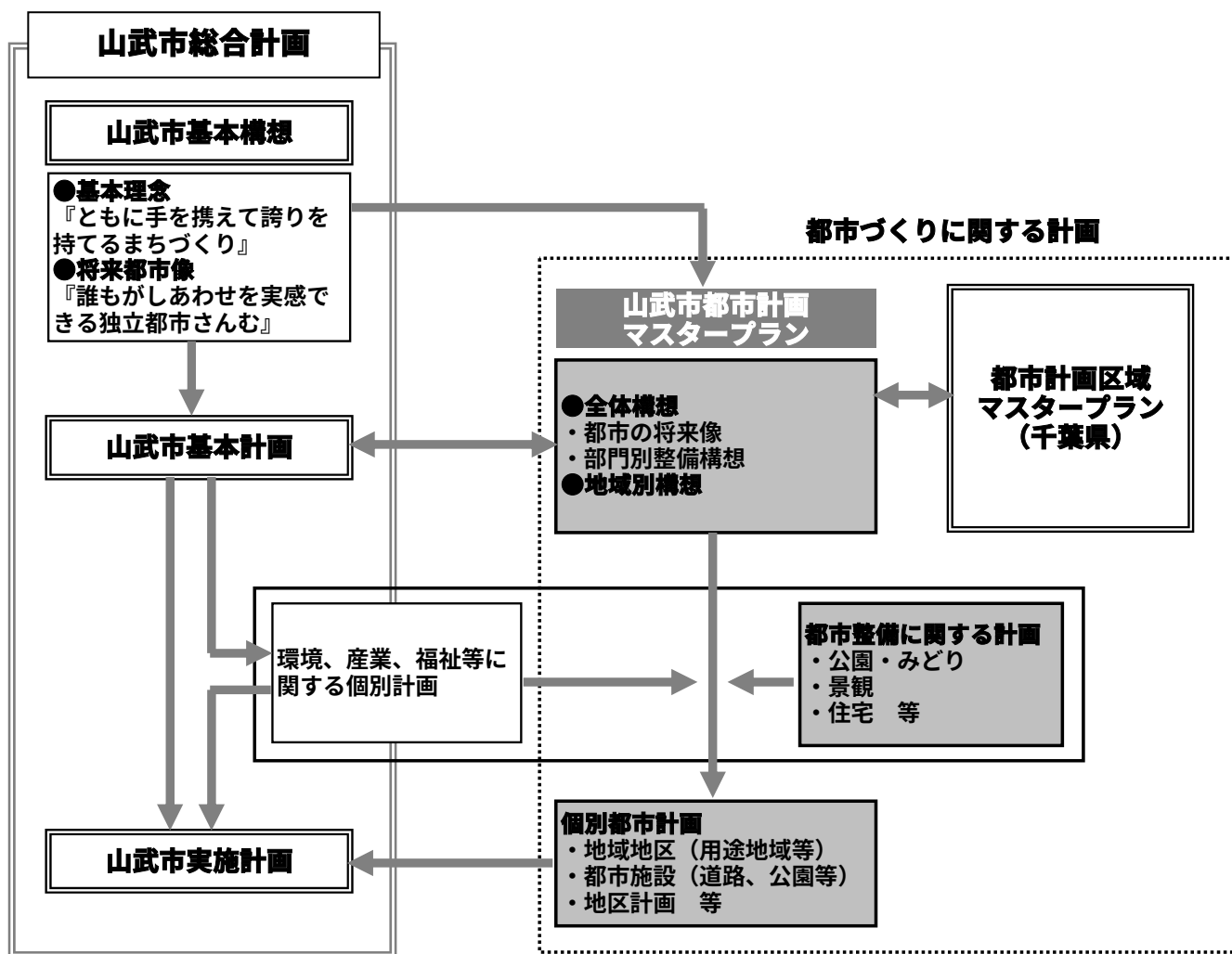
- 2 市町村は、基本方針を定めようとするときは、あらかじめ、公聴会の開催等住民の意見を反映させるために必要な措置を講ずるものとする。
- 3 市町村は、基本方針を定めたときは、遅滞なく、これを公表するとともに、都道府県知事に通知しなければならない。
- 4 市町村が定める都市計画は、基本方針に即したものでなければならない。

## 序ー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、平成20年３月に策定された「山武市基本構想」に即し、長期的な視点に立って、都市の将来像や土地利用、道路等の都市施設等の整備に関する基本方針を示すものです。

また、都市計画に関連する産業や環境などの計画や施策との連携を図ることにより、都市づくりの総合的かつ体系的な指針となるものです。

【山武市都市計画マスタープランと関連計画との関係】

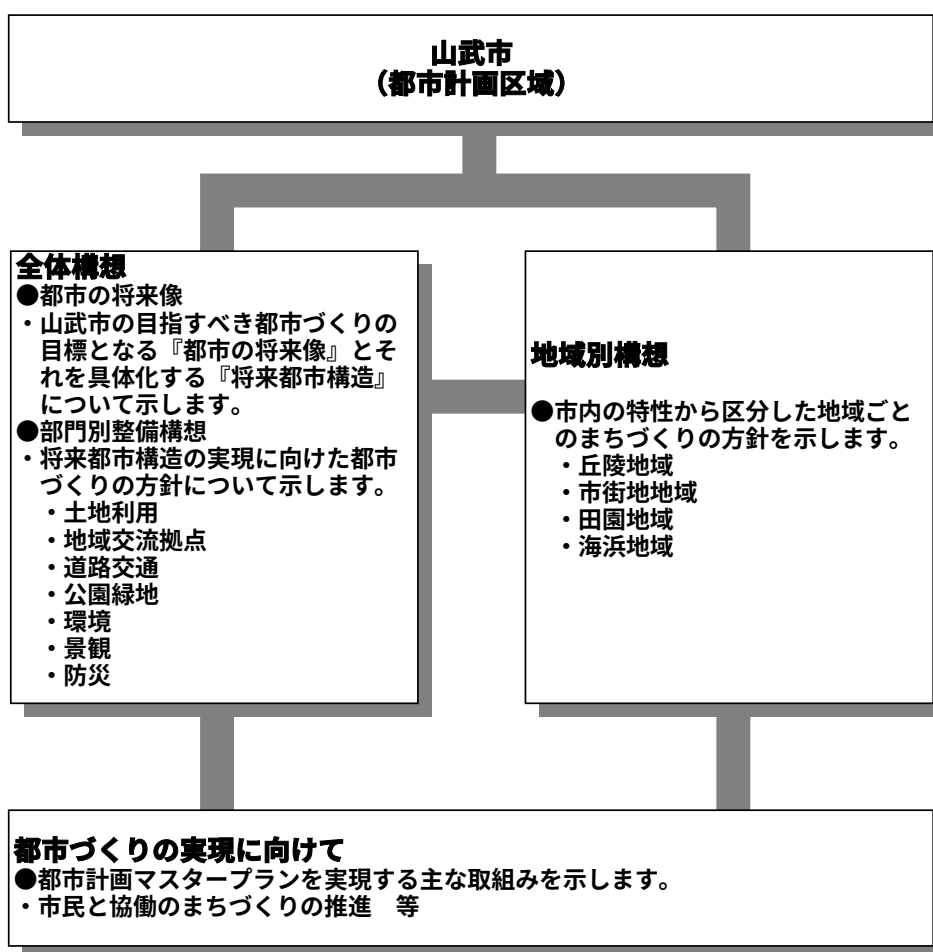


## 序－３ 計画の構成と期間

### １．都市計画マスタープランの構成

山武市都市計画マスタープランは、本市の目指すべき都市づくりの目標となる「都市の将来像」とそれを具体化する「将来都市構造」、将来都市構造の実現に向けた取り組み方針を示す「部門別整備構想」、地域別の課題に応じた都市づくりの方針を示す「地域別構想」及びこれらの具体化を図る取り組み方針を示す「都市づくりの実現に向けて」から構成します。

#### 【山武市都市計画マスタープラン】



### ２．計画期間

都市計画マスタープランは、長期的な視点に立って、本市にふさわしい都市の将来像や土地利用、道路等の都市施設等の整備に関する基本方針を明らかにするものです。

そこで、計画期間は概ね20年とし、社会経済情勢の変化、都市計画制度の変更及び山武市基本構想の改定等に対応するため、必要に応じて見直しを行っていくものとします。



# **第1章 山武市の現況と課題**





## 1. 位置と沿革

本市は、千葉県の東部に位置し、県都千葉市や成田空港まで約10～30km、東京都心へは約50～70kmの位置にあります。

日本有数の砂浜海岸である九十九里海岸のほぼ中央にあり、約8kmにわたって太平洋に面し、総面積は146.38km<sup>2</sup>となっています。

合併前の4町村は、古くからの農漁村地域であり、江戸時代には、九十九里浜での地曳網によるいわし漁で活気を呈し、干しいわしが江戸などへ運ばれていました。

また、丘陵地を中心に山武杉の産地が形成され、いわし漁のための和船や、建具の材料として江戸での需要に就いていました。

こうして、大消費地江戸との交流の中で産業が発展するとともに、農林漁業に関わる地域独自の文化を育んできました。

明治になると、こうした農林漁業に加え、九十九里海岸における海水浴の利用が始まり、本地域のもうひとつの顔である観光業が形成されていきました。

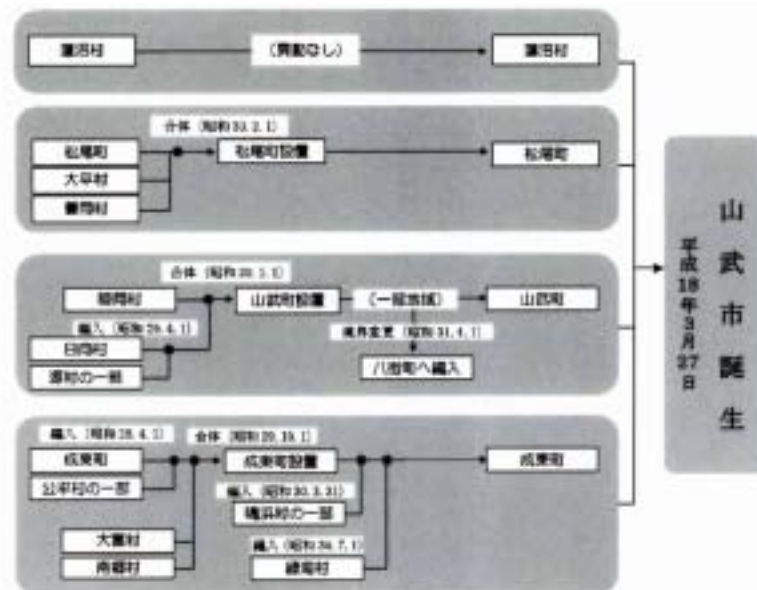
さらに、1897年の総武鉄道佐倉・銚子間の開通（1907年国有化）により沿線を中心に近代化が進み、1978年には成田空港が開港し、1986年には（主）成田松尾線が開通、さらに1998年には首都圏中央連絡自動車道の一部となる千葉東金道路が延伸されたことにより、首都圏各地域との交通ネットワークが発達し、今日に至っています。

【山武市の位置】



（出典：山武市総合計画）

【4町村の昭和以降の廃置分合の状況】



資料：本町自治研究会編「全国町村変遷」

- ※合併：市町村を廃し、その区域をもって新たに市町村を置くことをいいます。
- ※編入：市町村を廃し、その区域を他の市町村に編入することをいいます。
- ※境界変更：市町村の区域の一部を他の市町村に編入すること、市町村の区域に差支ないものをいいます。

（資料：山武市総合計画）

## 2. 人口と産業の状況

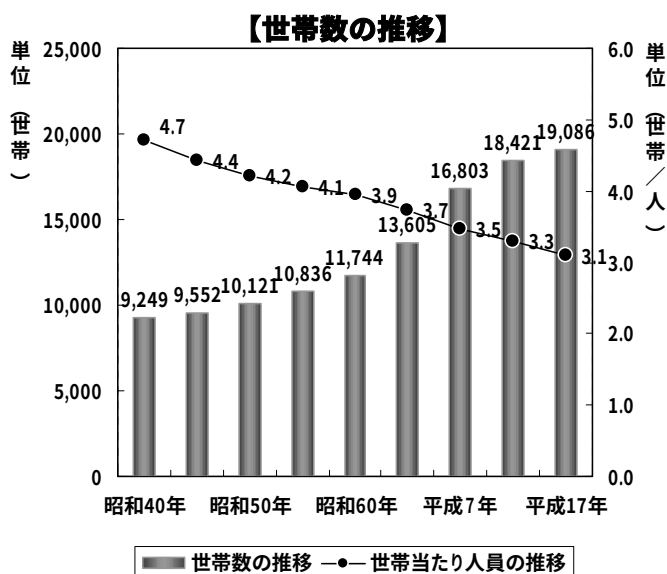
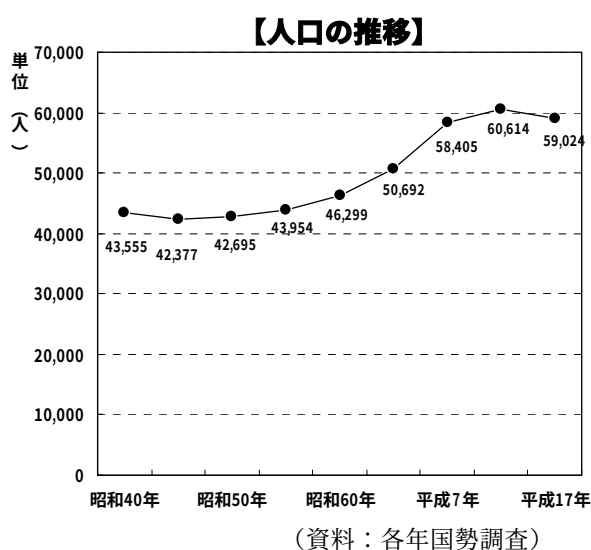
人口に関する内容について概要を掲載

### (1) 人口・世帯数の状況

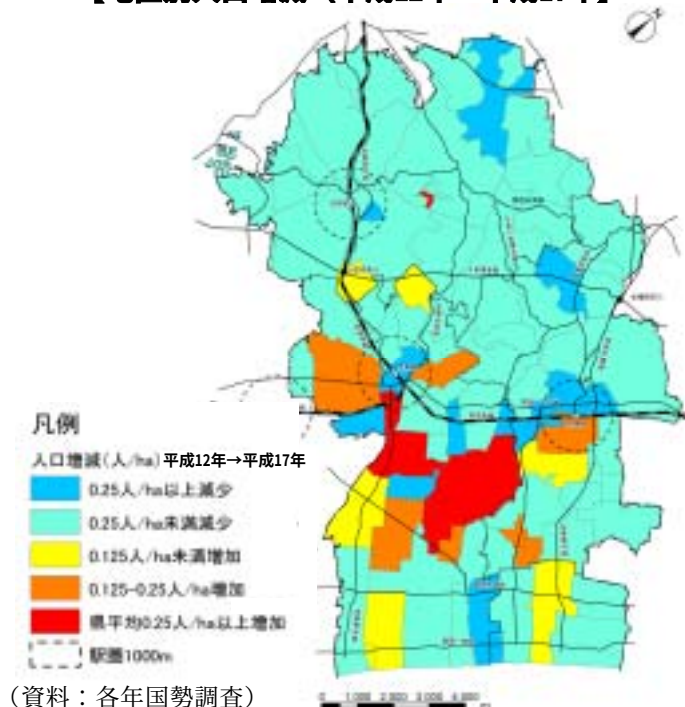
平成17年の人口は59,024人で、平成12年をピークに減少傾向を示しています。世帯数は伸び悩みつつも増加する一方、1世帯当たりの人員は減少しています。

少子高齢化の進展は著しく、高齢人口の占める割合（高齢化率）は平成7年の16.8%から平成17年で22.1%（県平均は17.6%）と増加する一方、14歳以下の年少人口は18.1%から13.6%へと減少しています。また、生産年齢人口も減少しています。

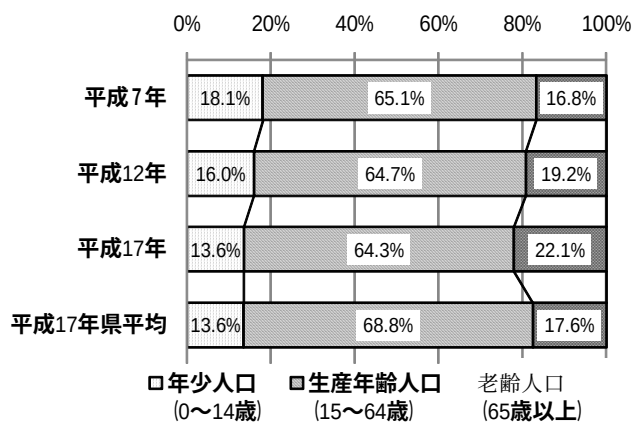
JR成東駅周辺及びJR松尾駅北側の既存市街地では人口・世帯数とも減少し、人口の空洞化が特に進んでいます。一方で、その周辺では、人口が増加し、市街地の外延化がみられます。



### 【地区別人口増減（平成12年→平成17年）】



### 【年齢3階級別人口の推移】



## (2) 産業の状況

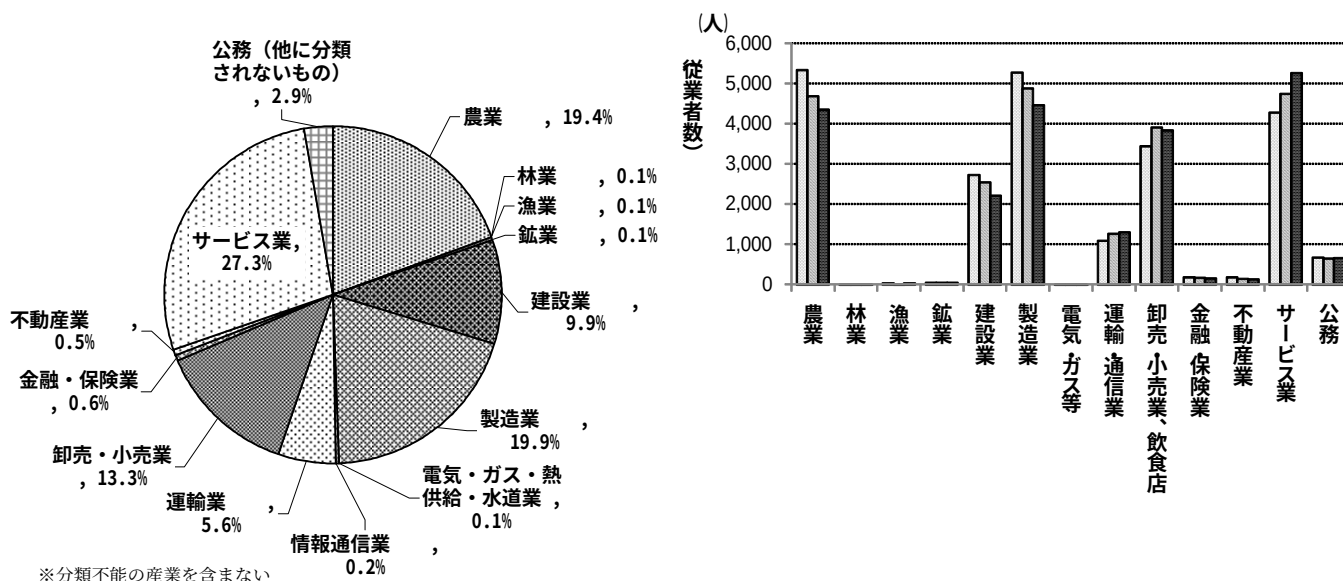
### 1) 産業構造

産業に関する内容について概要を掲載

全産業の従業地ベース就業者数は、サービス業、製造業、農業、卸売・小売業・飲食店が多くなっています。平成7年以降、サービス業が増加している一方、製造業、農業、建設業は一貫して減少しています。

就従比は0.756と労働力の他都市への流出超過が見られます。

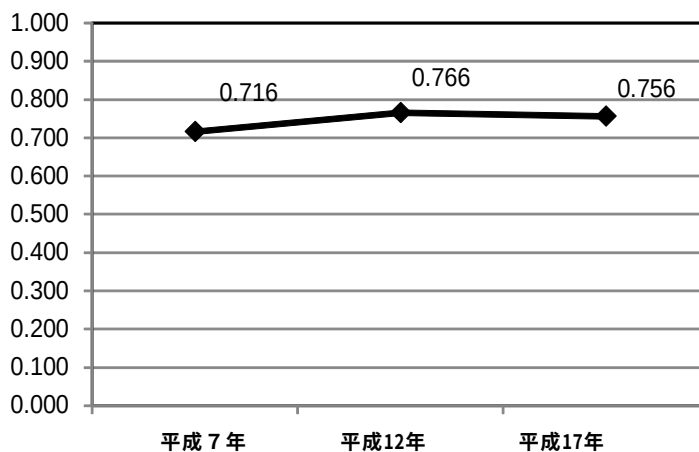
【産業大分類別就業者数（従業地ベース）構成と推移】



（資料：平成17年国勢調査）

（資料：各年国勢調査）

【就従比※（就業人口に対する従業人口の割合）の変化】



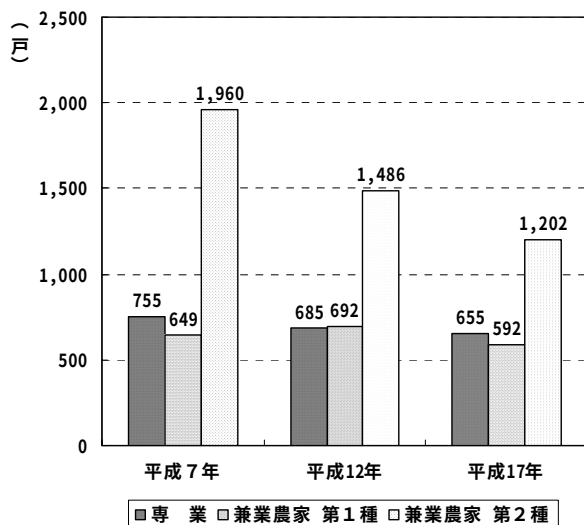
「就従比」※ 参考資料「7. まちづくり用語集」参照

（資料：各年国勢調査）

## 2) 農業の状況

農業（野菜が主体）を基幹産業とし、首都圏の食料基地となっていますが、農家数、農業粗生産額ともに減少傾向にあります。

【農家数の推移】



【農業粗生産額の状況】

（資料：各年県農業基本調査、農業センサス）

（単位：千万円）

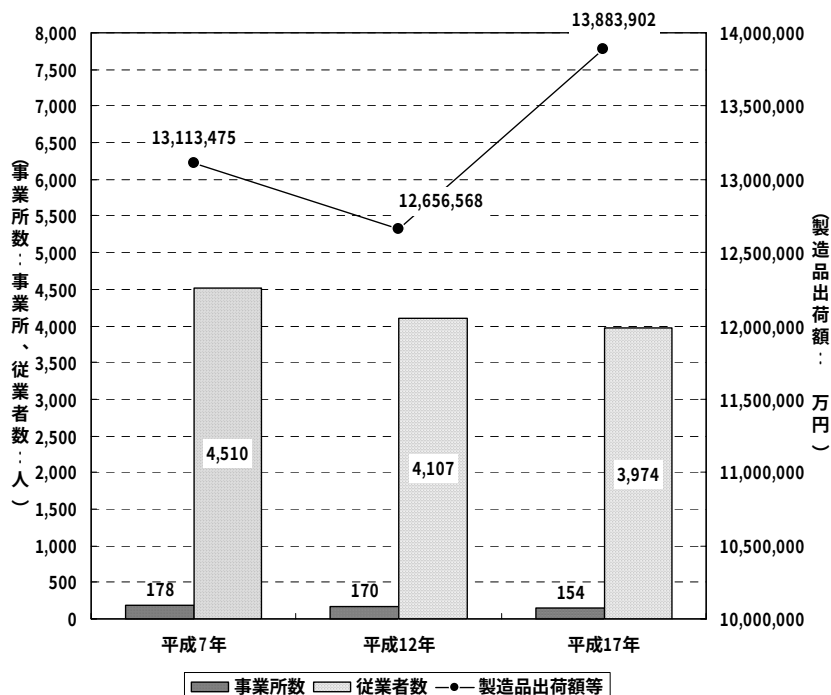
|       | 総額    | 耕種計   | 畜産   |          |        |       |       |
|-------|-------|-------|------|----------|--------|-------|-------|
|       |       |       | うち 米 | うち 雑穀・豆類 | うち いも類 | うち 野菜 | うち 花き |
| 平成7年  | 2,186 | 1,838 | 443  | 45       | 36     | 1,231 | 48    |
| 平成12年 | 1,877 | 1,535 | 376  | 40       | 31     | 978   | 83    |
| 平成17年 | 1,748 | 1,422 | 271  | 36       | 25     | 981   | 54    |

（資料：各年関東農政局千葉統計事務所「千葉県生産農業所得統計」）

## 3) 工業の状況

工業は、事業所数、従業者数は減少傾向ですが、出荷額は近年増加傾向にあります。工業団地に大規模な工場が進出していますが、転出する工場もみられます。

【工業の状況】



（資料：各年工業統計調査）

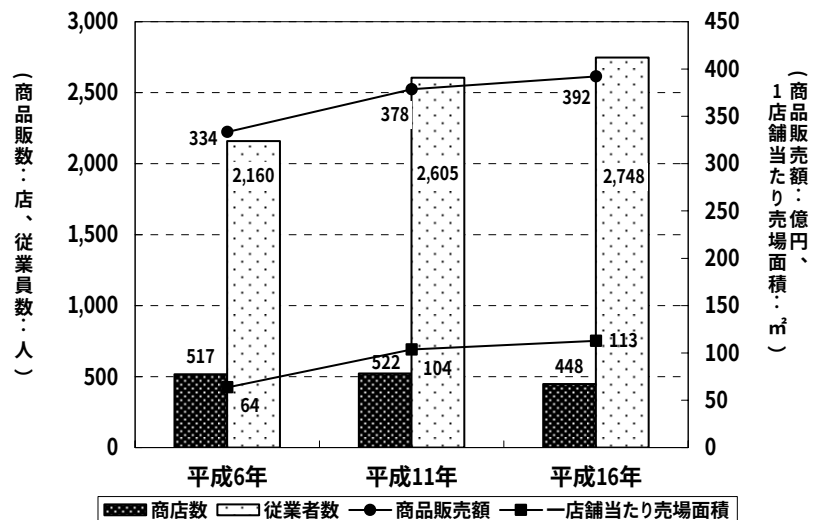
#### 4) 商業の状況

商業は、小売業の販売額、従業者数が増加しているのに対し、店舗数は大きく減少しています。

幹線道路沿道における商業立地に伴い、駅周辺等の既存商業地の衰退が顕著になっています。

市民が買い物する場所は、東金市をはじめ、成田市、八街市が多く、購買人口が市外に流出している傾向にあり、特に買回品の市内購買率は21.6%と低くなっています。(P.10参照)

【商業（小売業の状況）】



(資料：商業統計調査)

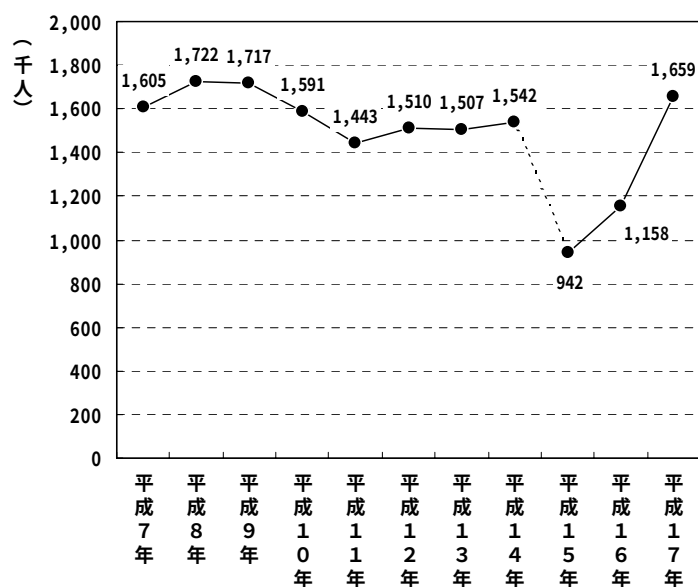
#### 5) 観光の状況

市内には九十九里浜をはじめ、蓮沼海浜公園、道の駅「オライはすぬま」及びさんぶの森公園などの観光施設が立地しています。

平成17年現在の観光入込客数は年間166万人となっており、平成16年と比較すると約50万人増加しています。

平成7年以降の推移をみると、概ね年間150万人前後で推移しており、安定した集客となっています。

【観光の状況】



※平成16年調査から「全国観光統計基準」を採用した調査となったため前年との単純比較はできない。

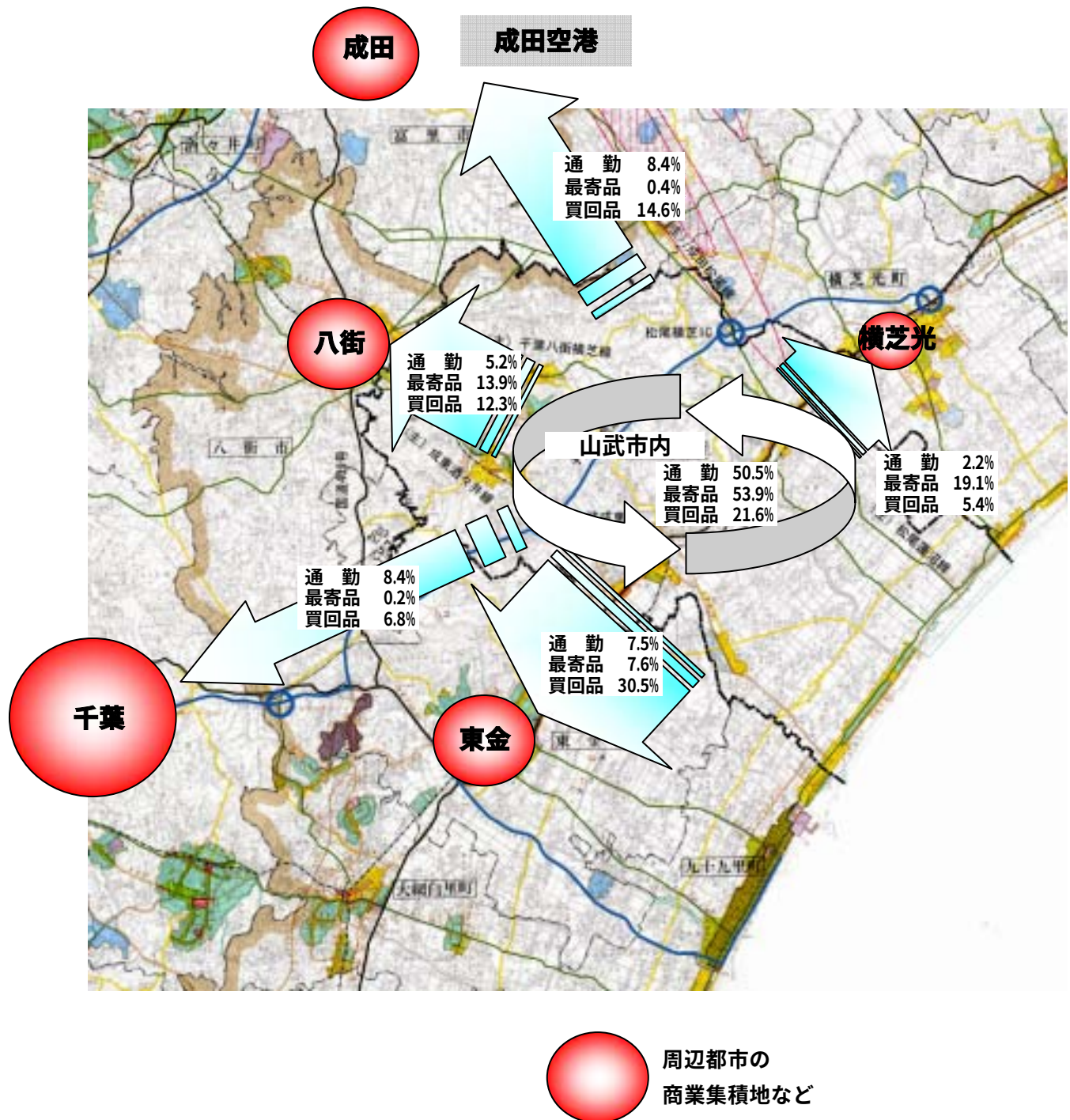
(資料：各年観光入込調査概要)



### 3. 日常生活圏の状況

日常生活圏に関する内容について概要を掲載

日常生活圏について、通勤、購買動向からみると、東金市との結びつきが非常に強くなっています。次いで、八街市、横芝光町との結びつきがみられます。

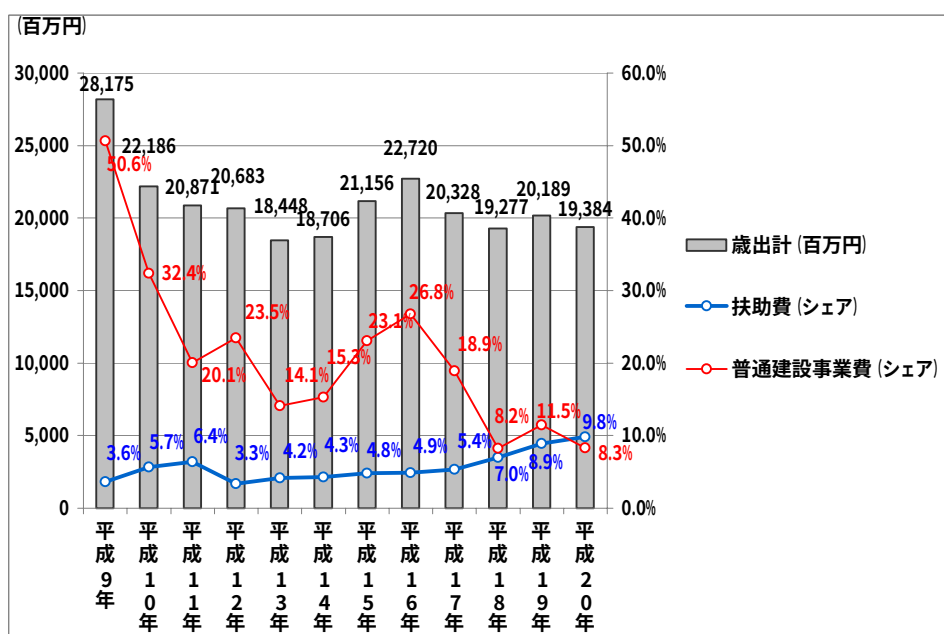


## 4. 財政の状況

財政に関する内容について概要を掲載

市の歳出の推移でみると、歳出総額は200億円前後で推移しています。歳出総額のうち、社会保障費等の扶助費の占める割合は年々高くなる一方、普通建設事業費の占める割合は平成14年から平成16年にかけて増加したものの、その後減少しています。

### 【歳出の推移と内訳】



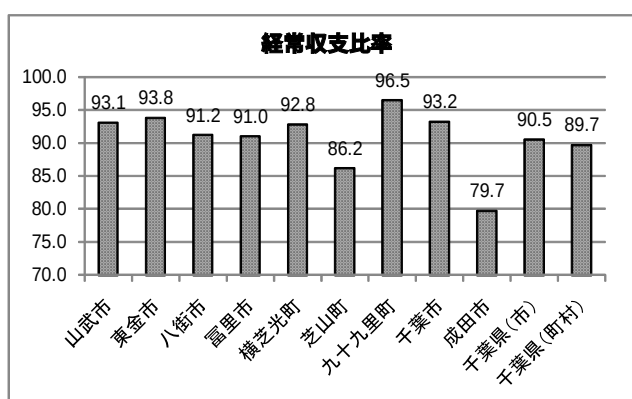
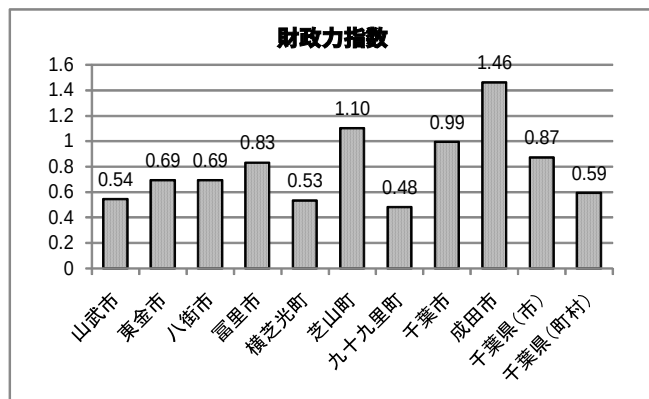
(資料：各年市町村財政の状況（千葉県総務部市町村課）)

### 【財政力指数（平成18年度）】

(財政の強弱を示すための指標----高いほど財政力が強い)  
(基準財政収入額／基準財政需要額の過去3ヵ年の平均)

### 【経常収支比率（平成18年度）】

(財政の弾力性(ゆとり)を示すための指標----低いほど財政にゆとりがある)  
(経常経費充当一般財源／経常一般財源総額)



(資料：市町村別決算状況調べ（総務省）)

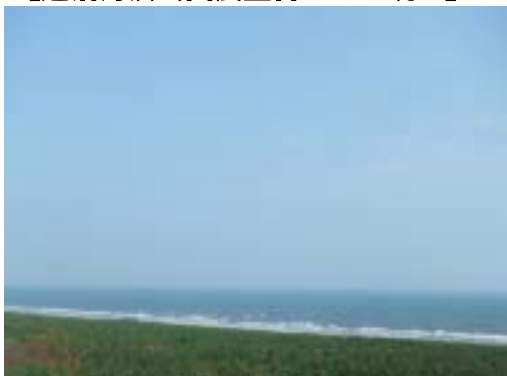
## 5. 土地利用の状況

土地利用に関する内容について概要を掲載

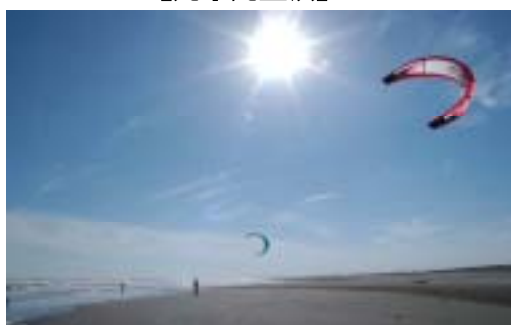
本市の土地利用は、海浜、田園、市街地、丘陵地から構成され、それぞれ特徴ある土地利用が形成されています。

海浜は、訪れた人に潤いとやすらぎを与える砂浜と防風林の松林が調和した開放的な空間となっています。田園は、農家住宅や屋敷林などの集落と農地で形成する土地利用が広がっています。市街地は、国道126号沿道を中心に形成され、ロードサイド型の商業施設の立地などがみられる都市的土地利用となっています。丘陵地は、高低差のある変化に富んだ地形で、昔ながらの農家住宅や計画的に造られた住宅団地が緑と調和しながら立地し、里山などの季節を感じることができる土地利用が広がっています。

【蓮沼海浜公園展望台からの眺め】



【九十九里浜】



【田園の風景】



【成東城跡公園からの市街地内の眺め】



【国道126号沿道の市街地】



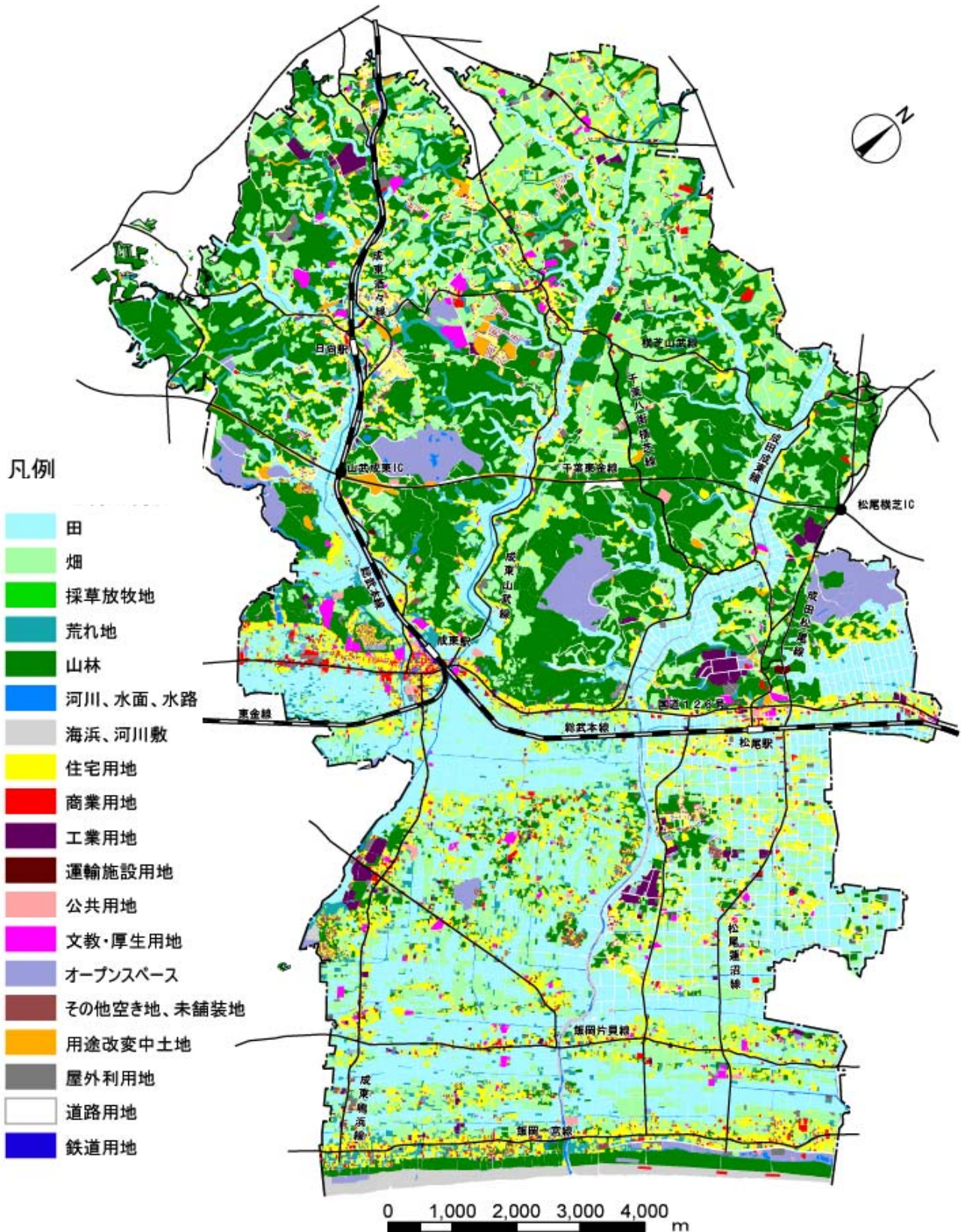
【計画的に造られた住宅団地（日向台）】





【土地利用現況図（平成18年）】

平成18年度調査結果に変更



## 6. 宅地開発と建築活動の状況

新たに整理し掲載

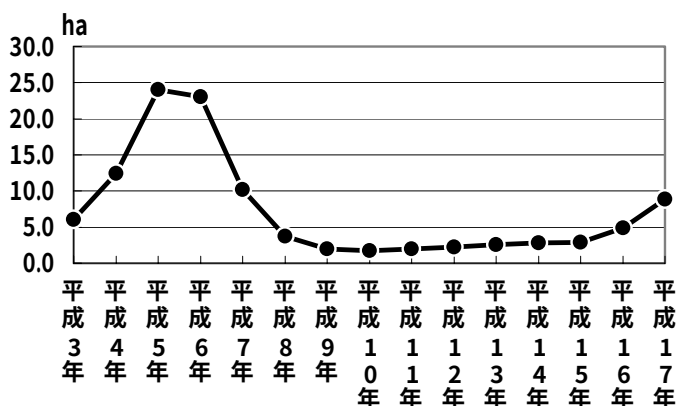
本市の宅地開発は昭和55年から平成7年にかけて多く行われました。その後、宅地開発は平成15年まで沈静化していましたが、平成16年から増加しています。

建築確認申請の状況は、用途地域内において、5年間に200件から350件の申請があり、住居系建物がそのほとんどを占めています。一方、用途地域外においては、15年前は用途地域内の約10倍の申請件数があり、近年は減少しているものの、依然として用途地域内の2倍以上の申請件数があります。

【宅地開発の状況（5ha以上）】

| 竣工年   | 面積(ha) | 事業地区名            |
|-------|--------|------------------|
| 昭和55年 | 11.84  | 富士見台団地(成東)       |
| 昭和58年 | 5.38   | 白幡ニュータウン(白幡、本須賀) |
| 昭和59年 | 5.40   | 湘南台(森)           |
| 昭和60年 | 23.60  | 日向台              |
| 平成6年  | 9.60   | 美杉野一丁目           |
| 平成8年  | 7.60   | 美杉野二丁目           |
| 平成8年  | 5.20   | 美杉野四丁目           |

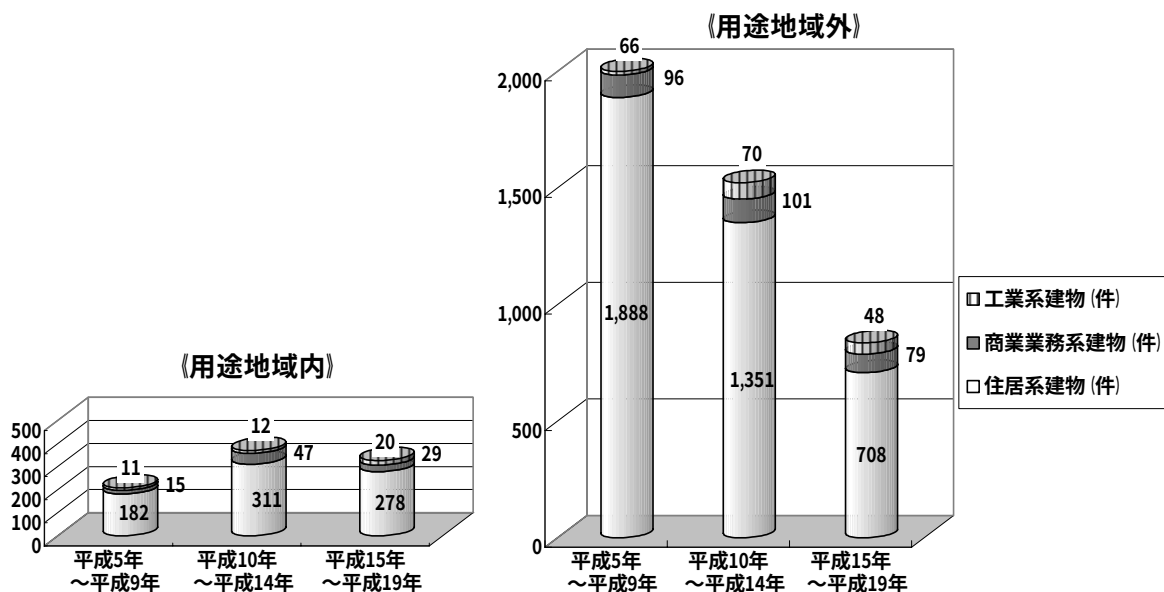
【小規模宅地開発の状況】



対象：宅地開発事業(1箇所5ha未満)  
：道路位置指定による開発

資料：第8回都市計画基礎調査（平成18年）

【建築確認申請の状況】



資料：各年建築物動態調査（集計は新築の確認申請のみを対象）



## 7. 都市施設と都市計画の状況

### (1) 都市施設の状況

#### 1) 道路網

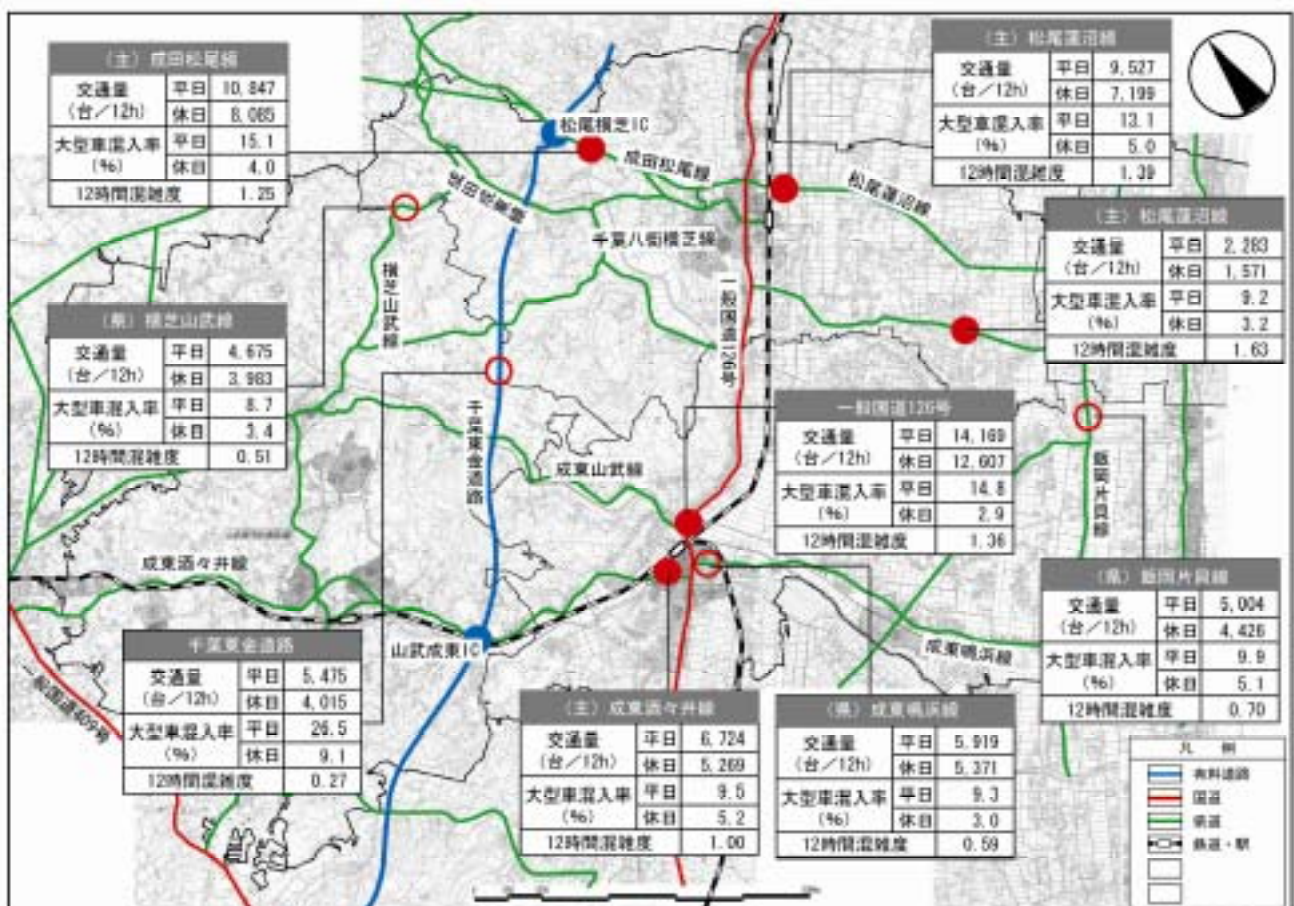
都市施設の内容について概要を掲載

国道126号を軸として、主要地方道、一般県道により、梯子状に道路網が構成されています。交通量は、(主)成田松尾線、(主)松尾蓮沼線など千葉東金道路のインターチェンジに連絡する道路や国道126号の交通量が多く、混雑している状況にあります。

現在、首都圏中央連絡自動車道の整備が進められており、整備後はインターチェンジへの交通量の増加等が予想されるため、国道126号の機能強化、インターチェンジにアクセスする道路の整備が望まれます。

図中の文字を大きくし見やすく修正

【道路網・交通量図】



(資料：平成17年度千葉県新・道路交通センサス)

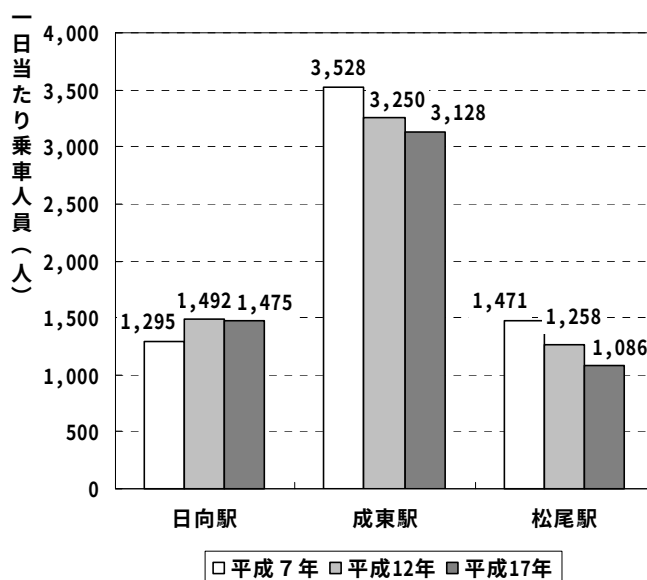
## 2) 鉄道

市内には、JR総武本線、JR東金線が通り、JR成東駅からJR千葉駅まで普通列車で約40分、JR東京駅まで約80分（乗り換え時間含まず）で結ばれています。

市内には、日向、成東、松尾の3つの駅があり、JR成東駅はJR総武本線とJR東金線の接続駅となっています。平成7年からの推移をみると、JR成東駅、JR松尾駅では減少傾向にあり、10年間でJR成東駅は約10%、JR松尾駅は約25%の減少となっています。

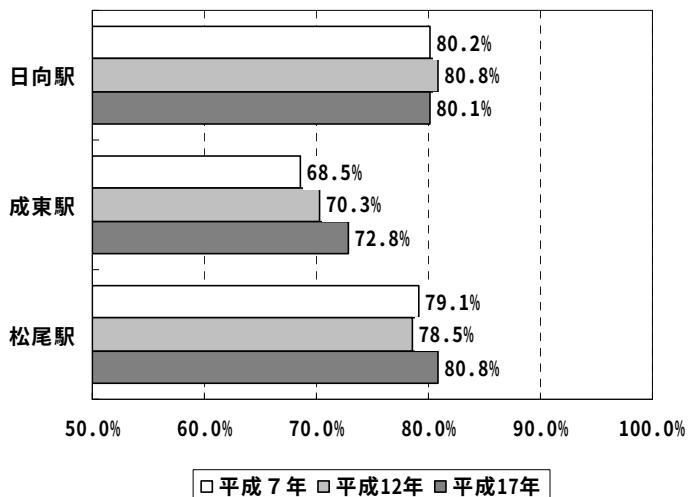
1日当たりの乗車人員は、JR成東駅が約3,100人、JR日向駅が約1,500人、JR松尾駅が約1,100人で、利用者は定期乗車人員が多くなっています。JR日向駅、JR松尾駅では、定期乗車人員の割合が約80%を占めており、鉄道利用者は通勤・通学者が多い状況です。

【一日当たりの乗車人員の推移（駅別）】



（資料：東日本旅客鉄道（株）千葉支社）

【一日当たりの定期乗車人員の割合の推移（駅別）】



（資料：東日本旅客鉄道（株）千葉支社）

### 3) バス

バスは、主要な県道をバスルートとした路線バスが運行され、市内の一部の地域では循環バスが運行されています。地域間を結ぶ路線は、成東地域と山武地域を結ぶ八街線（埴谷経由）、松尾地域と蓮沼地域を結ぶ空港シャトルバス路線の2路線のみとなっています。

利用者数は、空港シャトルバスと市内巡回バスが増加傾向にあるほかは、民間バスにおいて減少傾向が顕著にみられ、八街線の一部路線（埴谷台団地と日向経由）が廃止されています。

【バスルートと運行本数】

図中の文字を大きくし見やすく修正



【市内バスの利用者数と運行状況】

|       |      | 平成15年   | 平成16年   | 平成17年   | 平成18年   | 平成19年   |
|-------|------|---------|---------|---------|---------|---------|
| 民間計※1 | 利用者数 | 208,730 | 166,211 | 144,329 | 125,709 | 103,351 |
|       | 運行本数 | 44      | 40      | 36      | 36      | 32      |
| 市営計※2 | 利用者数 | 91,914  | 108,192 | 127,499 | 143,821 | 158,313 |
|       | 運行本数 | 16      | 18      | 18      | 22      | 22      |
| 合計※3  | 利用者数 | 300,704 | 274,461 | 271,882 | 269,588 | 261,718 |
|       | 運行本数 | 60      | 58      | 54      | 58      | 54      |

※1: 海岸線、八街線（埴谷経由）、蓮沼循環バス

※2: 巡回バス、空港シャトルバス、松尾教習所バス

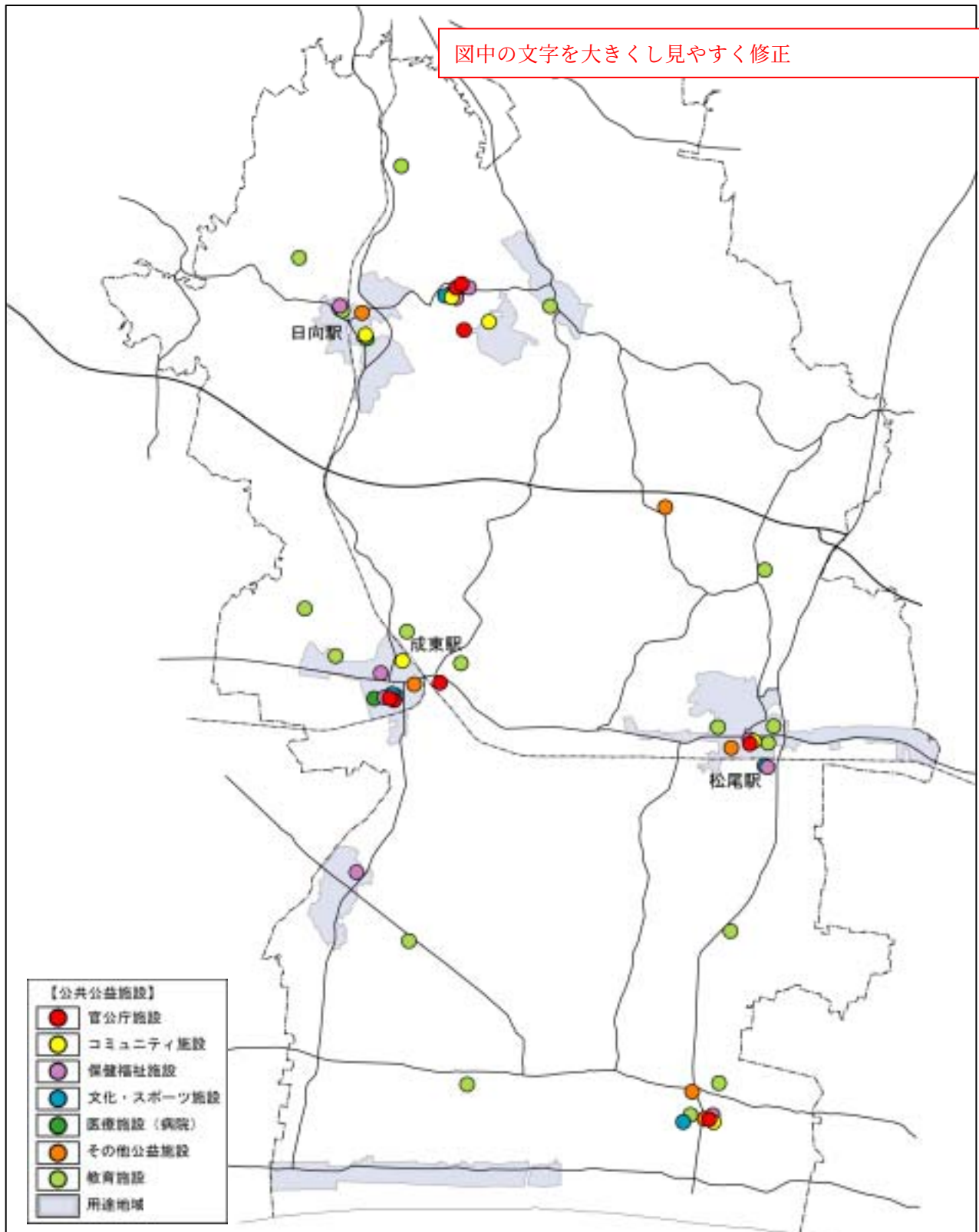
※3: 千葉線、高速バス含まず

（資料：山武市）

#### 4) 公共公益施設の分布状況

公共公益施設は、旧町村の役場周辺に多く分布しています。

【公共公益施設分布図】



## (2) 都市計画の状況

### 1) 都市計画区域・用途地域

都市計画の状況に関する内容について概要を掲載

旧町村ごとに都市計画区域が決定され、いずれも、非線引きの都市計画区域となっています。  
用途地域は蓮沼地区を除き、旧町村の中心部、丘陵地の住宅地、工業団地及び海岸沿いの既存市街地に決定されています。

都市計画道路の整備は、地区により異なりますが、成東、松尾地区において遅れが目立っています。

市街地内における公園整備が遅れており、特に松尾地区における遅れが目立ちます。

下水道は、公共下水道の事業認可区域はなく、合併処理浄化槽と農業集落排水による汚水処理が行われています。

最新のデータに変更

#### 【都市計画区域・用途地域の状況】

|        | 面積(ha)       |        |        |            |        | 建ぺい率(%)／容積率(%) |          |            |            |        |          |            |        |            |        |
|--------|--------------|--------|--------|------------|--------|----------------|----------|------------|------------|--------|----------|------------|--------|------------|--------|
|        | 山武市          | 成東都市計画 | 山武都市計画 | 九十九里海岸都市計画 | 松尾都市計画 | 山武市            | 成東都市計画   | 山武都市計画     | 九十九里海岸都市計画 | 松尾都市計画 | 山武市      | 成東都市計画     | 山武都市計画 | 九十九里海岸都市計画 | 松尾都市計画 |
| 都市計画区域 | 14,639       | 4,703  | 5,205  | 972        | 3,759  | —              | —        | —          | —          | —      | —        | —          | —      | —          | —      |
| 用途地域   | 第一種低層住居専用地域  | 138    | 49     | 89         | 0      | 0              | 50<br>60 | 100<br>100 | 50         | 100    | 50<br>60 | 100<br>100 | —      | —          | —      |
|        | 第二種低層住居専用地域  | 1      | 0      | 1          | 0      | 0              | 60       | 150        | —          | —      | 60       | 150        | —      | —          | —      |
|        | 第一種中高層住居専用地域 | 86     | 19     | 28         | 0      | 39             | 60       | 200        | 60         | 200    | 60       | 200        | —      | —          | 60     |
|        | 第一種住居地域      | 450    | 206    | 151        | 0      | 93             | 60       | 200        | 60         | 200    | 60       | 200        | —      | —          | 60     |
|        | 準住居地域        | 37     | 16     | 0          | 0      | 21             | 60       | 200        | 60         | 200    | —        | —          | —      | —          | 60     |
|        | 近隣商業地域       | 27     | 14     | 7          | 0      | 6              | 80       | 200        | 80         | 200    | 80       | 200        | —      | —          | 80     |
|        | 準工業地域        | 27     | 0      | 6          | 0      | 21             | 60       | 200        | —          | —      | 60       | 200        | —      | —          | 60     |
|        | 工業地域         | 90     | 37     | 16         | 0      | 37             | 60       | 200        | 60         | 200    | 60       | 200        | —      | —          | 60     |
| 無指定地域  | 13,783       | 4,362  | 4,907  | 972        | 3,542  | —              | —        | —          | —          | —      | —        | —          | —      | —          | —      |

(資料：山武市都市計画図)

【都市計画道路※の整備状況】

最新のデータに変更

| 都市計画<br>区域名 | 名称     |             | 延長[m]  | 幅員[m] | 車線数 | 決定年月日       | 整備済<br>延長[km] | 整備率   |
|-------------|--------|-------------|--------|-------|-----|-------------|---------------|-------|
|             | 番号     | 路線名         |        |       |     |             |               |       |
| 成東          | 3・2・1  | 成東駅南口線      | 280    | 30    | 4   | 平成7年3月28日   |               |       |
|             | 3・2・2  | 成東駅北口線      | 190    | 30    | 4   |             |               |       |
|             | 3・3・3  | 国道126号      | 3,750  | 25    | 4   |             |               |       |
|             | 3・4・4  | 木戸浜本須賀納屋線   | 4,230  | 20    | 2   |             |               |       |
|             | 3・4・5  | 板附本須賀納屋線    | 11,370 | 16    | 2   |             |               |       |
|             | 3・4・6  | 津辺富口線       | 1,480  | 16    | 2   |             |               |       |
|             | 3・4・7  | 宮前板附線       | 1,930  | 16    | 2   |             |               |       |
|             | 3・4・8  | 和田新泉線       | 1,890  | 16    | 2   |             |               |       |
|             | 3・4・9  | 新町和田線       | 950    | 16    | 2   |             |               |       |
|             | 3・4・10 | 姫島宮前線       | 1,370  | 16    | 2   |             |               |       |
|             | 合計     |             | 27,440 |       |     |             | 0.14          | 0.5%  |
| 山武          | 3・4・1  | 埴谷線         | 880    | 16    | 2   | 平成9年4月25日   |               |       |
|             | 3・4・2  | 雨坪埴谷線       | 4,390  | 16    | 2   |             |               |       |
|             | 3・4・3  | 役場通り線       | 1,050  | 16    | 2   |             |               |       |
|             | 3・4・4  | 椎崎埴谷線       | 1,440  | 16    | 2   |             |               |       |
|             | 3・5・5  | 矢部木原線       | 4,350  | 14    | 2   |             |               |       |
|             | 3・5・6  | 埴谷日向台線      | 3,250  | 13    | 2   |             |               |       |
|             | 合計     |             | 15,360 |       |     |             | 6.28          | 40.9% |
| 九十九里<br>海岸  | 3・3・1  | 蓮沼公園線       | 4,264  | 22～28 | 4   | 昭和49年11月12日 |               |       |
|             | 3・5・2  | 魚屋前龍立線      | 2,580  | 12～16 | 2   |             |               |       |
|             |        |             | 6,844  |       |     |             | 2.58          | 37.7% |
| 松尾          | 1・3・1  | 首都圏中央連絡自動車道 | 360    | 22    | 4   | 平成20年1月18日  |               |       |
|             | 3・5・1  | 松尾国道126号線   | 3,040  | 15    | 2   | 平成13年5月11日  |               |       |
|             | 3・4・2  | 大堤松尾線       | 300    | 16    | 2   |             |               |       |
|             | 3・5・3  | 松尾富士見台線     | 830    | 14    | 2   |             |               |       |
|             | 3・5・4  | 八田富士見台線     | 380    | 14    | 2   |             |               |       |
|             |        |             | 4,910  |       |     |             | 0.38          | 7.7%  |

(資料：山武市)

【公園緑地の状況】

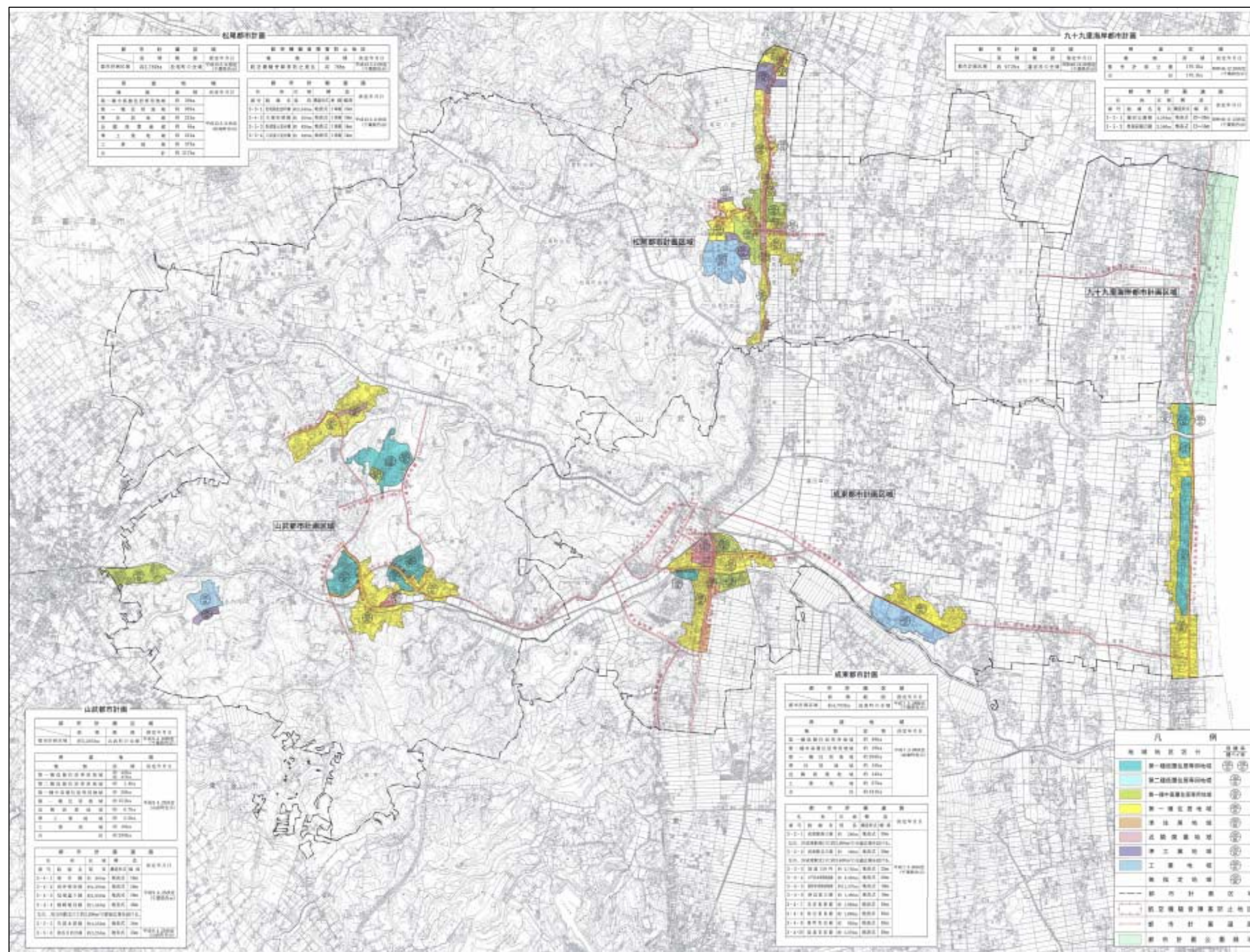
(単位：箇所、ha、㎡/人)

|           | 山武市    | 旧成東町  | 旧山武町 | 旧蓮沼村 | 旧松尾町 |
|-----------|--------|-------|------|------|------|
| 箇所数       | 106    | 31    | 71   | 2    | 2    |
| 公園面積      | 100.23 | 23.08 | 31.6 | 39.2 | 6.35 |
| 一人当たり公園面積 | 16.981 | —     | —    | —    | —    |

(資料：平成13年都市計画基礎調査)



【山武市都市計画図】  
(平成19年9月現在)







8. まちづくりに関する市民意向

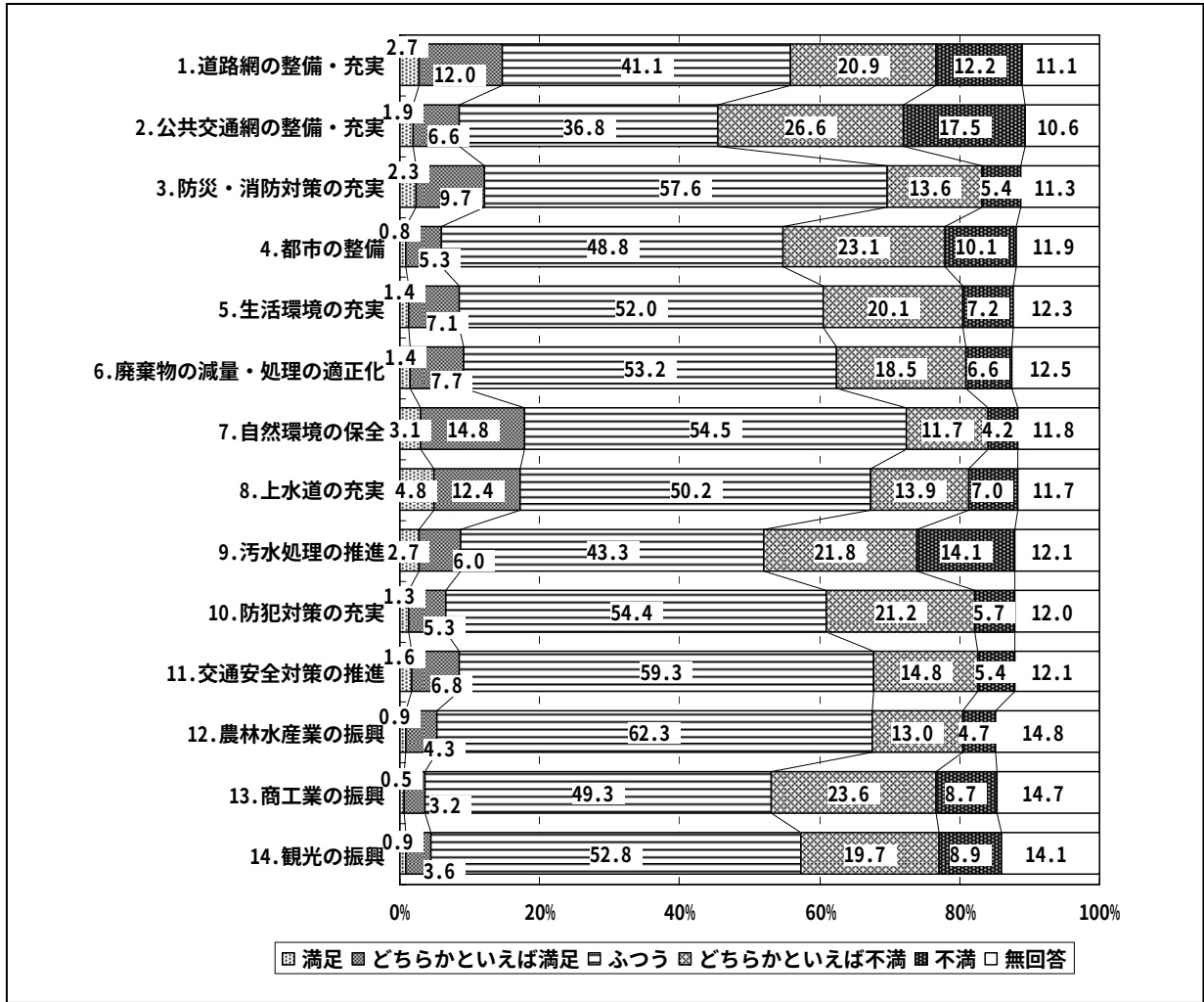
最新のデータに変更

「公共交通網の整備・充実」「污水处理の推進」「商工業の振興」は不満と感じている人が多く、今後のまちづくりについても重要と考えられています。

総合計画（基本構想・基本計画）の策定にあたり、「市民が今の山武市をどう思っているか」について実施したアンケート調査結果（平成21年4月～5月実施）から、まちづくりに関する市民意向を整理します。

(1) まちづくりの分野の満足度について

まちづくりの各分野への満足度は、各分野ともに、「ふつう」が最も多くなっていますが、「満足」「どちらかといえば満足」をあわせると、「自然環境の保全」（17.9%）、「上水道の充実」（17.2%）、「道路網の整備・充実」（14.7%）の順に高くなっています。「どちらかといえば不満」「不満」をあわせると、「公共交通\*網の整備・充実」（44.1%）、「污水处理の推進」（35.9%）、「商工業の振興」（32.3%）、「都市の整備」（33.2%）、「道路網の整備・充実」（33.1%）の順に高くなっており、「道路網の整備・充実」については、満足度は他の分野に比べ高くなっていますが、不満も高い結果となっています。

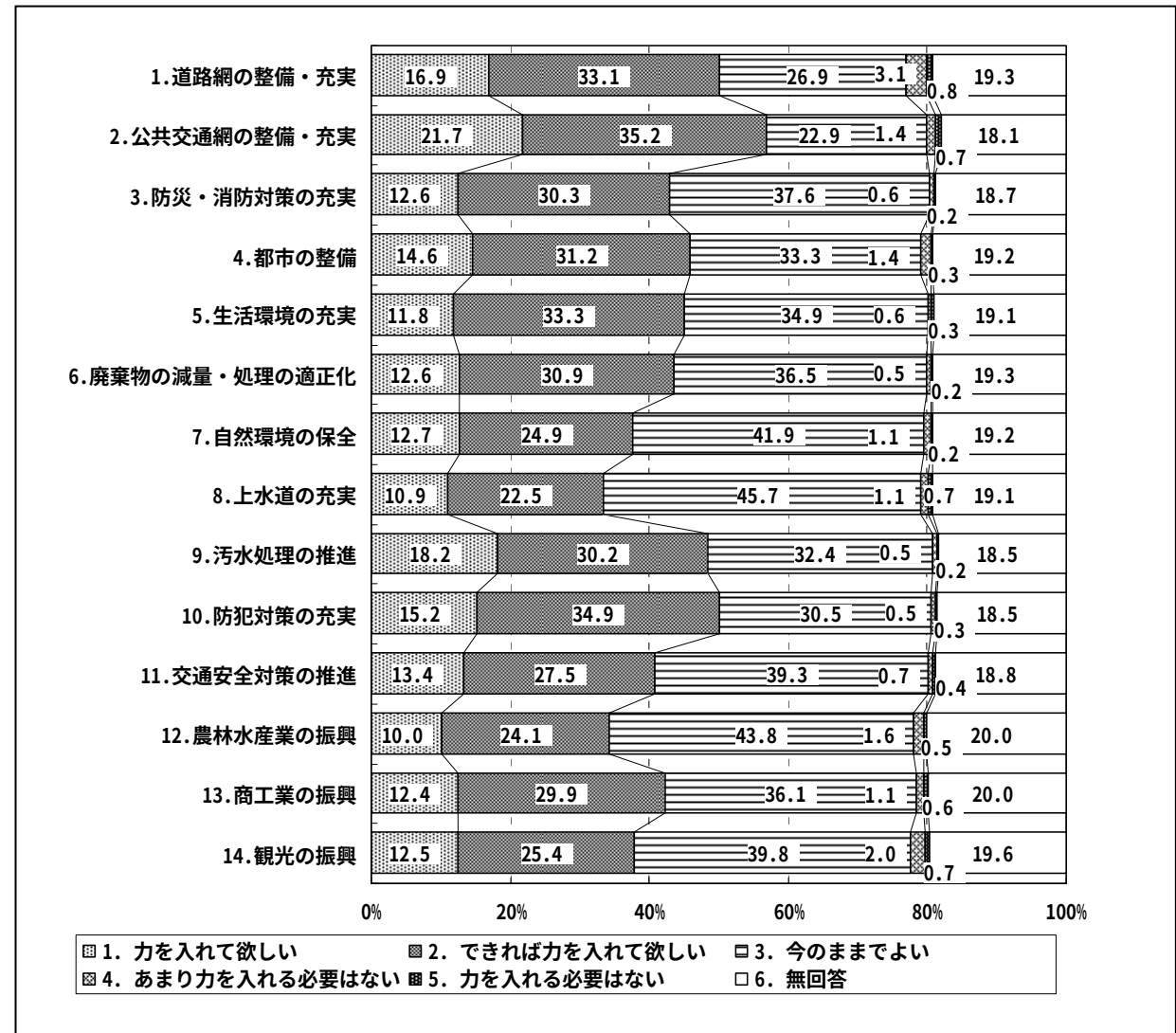


「公共交通」※ 参考資料「7. まちづくり用語集」参照

(2) まちづくりの分野の重要度について

まちづくりの各分野の重要度は、いずれも、「できれば力を入れてほしい」「今のままでよい」という回答が多くなっています。

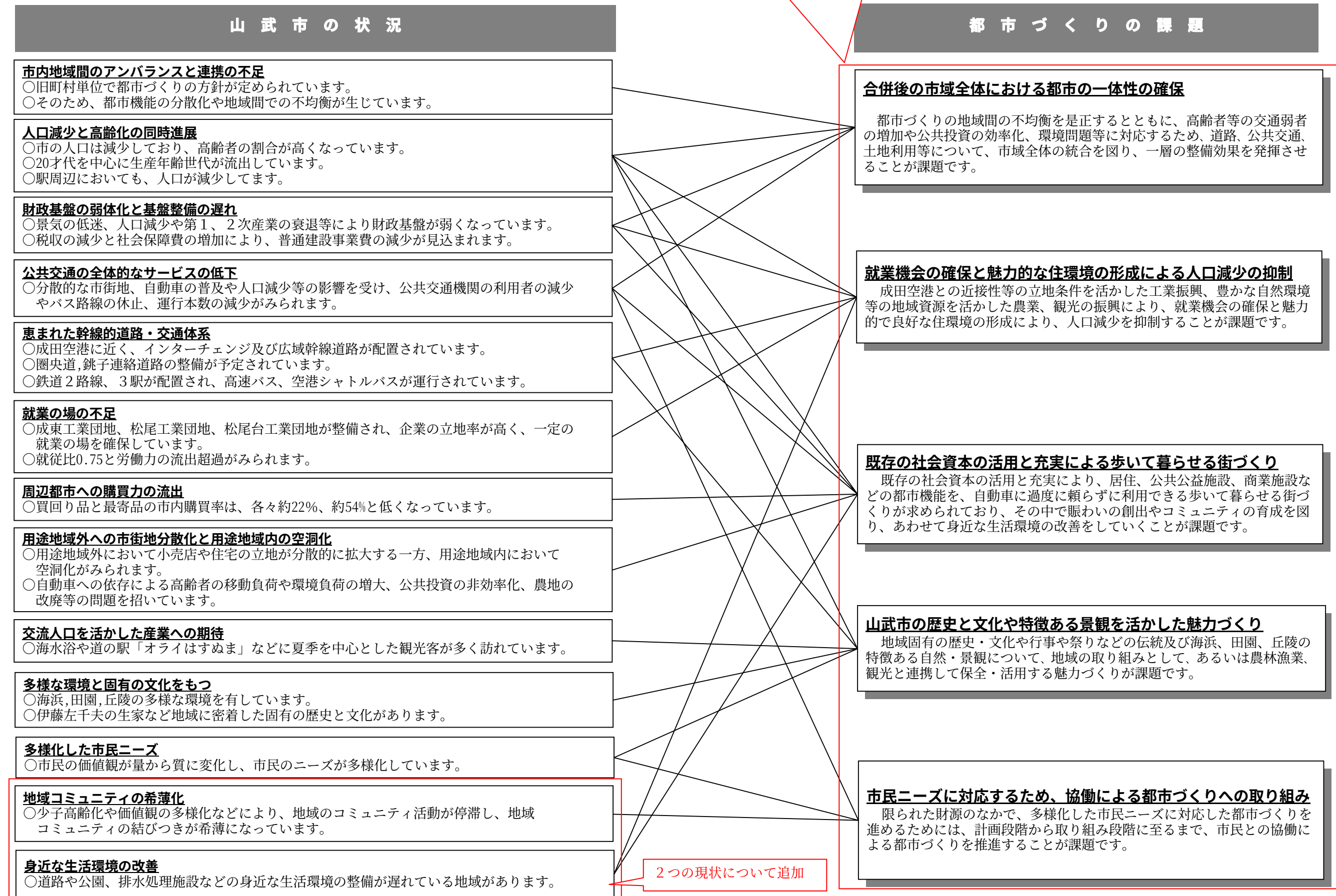
「力を入れてほしい」「できれば力をいれてほしい」をあわせると、「公共交通網の整備・充実」が56.9%、「防犯対策の充実」(50.1%)、「道路網の整備・充実」が50.0%と過半数を超え、「污水处理の推進」(48.4%)も多くなっています。



## 9. 山武市の都市づくりの課題

本市を取り巻く社会経済情勢の動向や都市づくりに関する市民の意向から、都市づくりの課題をまとめました。

課題認識は変更せず、表現方法について変更加筆





## 第2章 全体構想





## 2-1 都市の将来像

### 1. 都市の将来像と都市づくりの目標

本市には、九十九里浜、田園、街、山武杉の丘陵など多様で魅力にあふれた自然・景観や地域固有の歴史文化などの地域資源が豊富にあります。

また、JR総武本線やJR東金線の鉄道駅や圏央道の一部である千葉東金道路のインターチェンジがあり、成田空港とは至近距離にあります。

さらに、将来的には圏央道の全線開通により、羽田空港などの京浜地区を含め、首都圏各地と結ばれます。

これからの本市における都市づくりは、こうした豊かな地域資源や恵まれた立地条件・交通条件を活かし、人口減少と少子高齢化が同時に進展する社会に対応していく必要があります。

あわせて、まちづくりの主役である市民と行政が協力し、都市づくりを実行していくことも不可欠です。

そこで、前章に示す都市づくりの課題を踏まえ、都市の将来像を『「ひと」「まち」「価値」をつないで育てる自立都市 さんむ』とします。

また、都市づくりの目標を下記の4つとし、時代の変化に対応した都市づくりを展開し、合併した効果を都市づくりに活かしていくこととします。

再整理・提案

#### 都市の将来像

### 「ひと」「まち」「価値」をつないで育てる自立都市 さんむ

#### 都市づくりの目標

##### 市内の各地域が連携・交流する一体的な都市づくり

- 各地域の拠点市街地が道路や公共交通のネットワークにより結ばれ、市民が活発に連携・交流する一体的な都市づくり
- 広大な海浜と丘陵等の自然・景観資源や地域固有の歴史文化資源、さらに地域のコミュニティの良さを市民全体で共有できる一体的な都市づくり

##### 周辺都市との連携と交流により豊かさが高まる都市づくり

- 圏央道や銚子連絡道路により向上した交通条件を活かし、空港及び周辺都市との連携・交流による農林漁業や工業等が発展する都市づくり
- 山武市に体験農林漁業やレジャーなどで訪れる人々が市民と活発に交流し、農業等の地場産業や観光が発展する都市づくり

##### 既存社会資本を活用した歩いて暮らせる集約型の都市づくり

- 住宅、公共公益施設や商業等が集積し、それらを徒歩や自転車、公共交通で利用できる、人と環境に優しい歩いて暮らせる集約型の都市づくり
- 賑わいやコミュニティが創出、育成される集約型の都市づくり

##### 山武らしい自然と文化を活かした市民協働による都市づくり

- 九十九里浜、田園、集落、山武杉といった固有の自然環境と地域文化が市民との協働により受け継がれ、活かされる都市づくり
- 農業等の地場産業や観光の振興とともに山武らしい景観が形成される都市づくり

2. 将来人口の推計

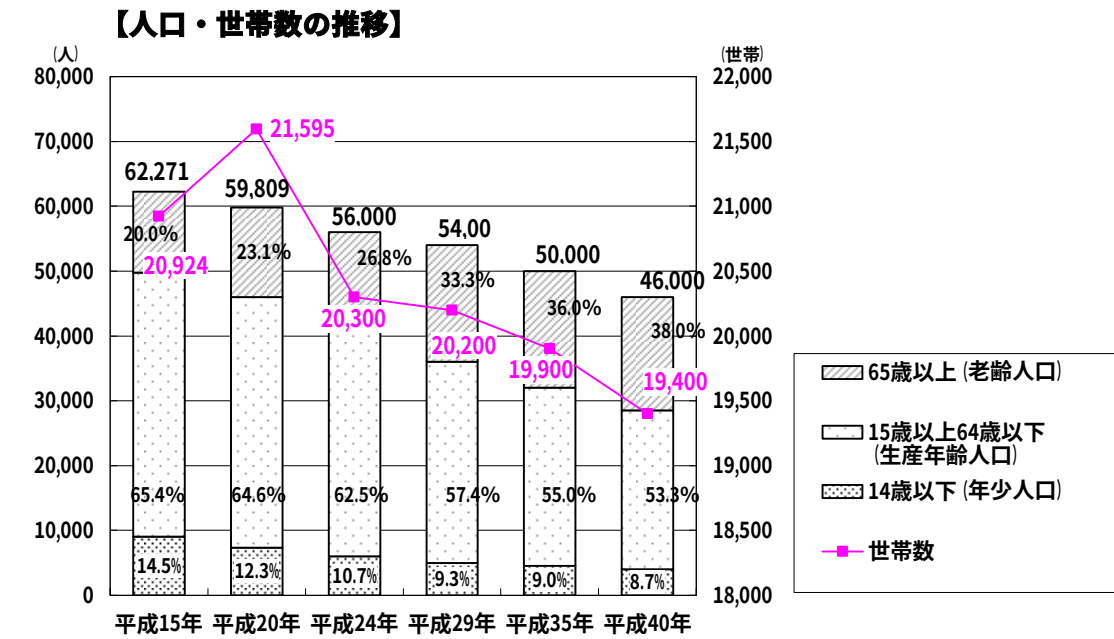
山武市基本構想ではその目標年次である平成29年の将来人口を54,000人と想定しています。

山武市都市計画マスタープランの目標年次をおおむね20年後の平成40年とし、近年の人口動向から推計した結果、平成40年の将来人口は約46,000人になると**予想されます。**

年齢3区分別人口では、年少人口、生産年齢人口は一貫して減少するのに対し、高齢人口は平成20年の約13,800人から平成40年には約**17,500人**と継続的に増加することが予想され、高齢者の割合も38.0%と高くなることが**予想されます。**

また、世帯数も平成20年をピークに減少し、平成**40年**には約**19,400**世帯になると**予想されます。**

したがって、本市の将来都市構造は、こうした人口や世帯数の動向にも対応していくことが求められます。



| 【年齢3区分別人口の推計】 |            | 総合計画の推計年次等との整合 |        |        |        |        |        |
|---------------|------------|----------------|--------|--------|--------|--------|--------|
| 区分            |            | 平成15年          | 平成20年  | 平成24年  | 平成29年  | 平成35年  | 平成40年  |
| 人口            | 14歳以下      | 9,056          | 7,340  | 6,000  | 5,000  | 4,500  | 4,000  |
|               | 15歳以上64歳以下 | 40,736         | 38,636 | 35,000 | 31,000 | 27,500 | 24,500 |
|               | 65歳以上      | 12,479         | 13,833 | 15,000 | 18,000 | 18,000 | 17,500 |
|               | 合 計        | 62,271         | 59,809 | 56,000 | 54,000 | 50,000 | 46,000 |
| 世帯数           |            | 20,924         | 21,595 | 20,300 | 20,200 | 19,900 | 19,400 |

実績

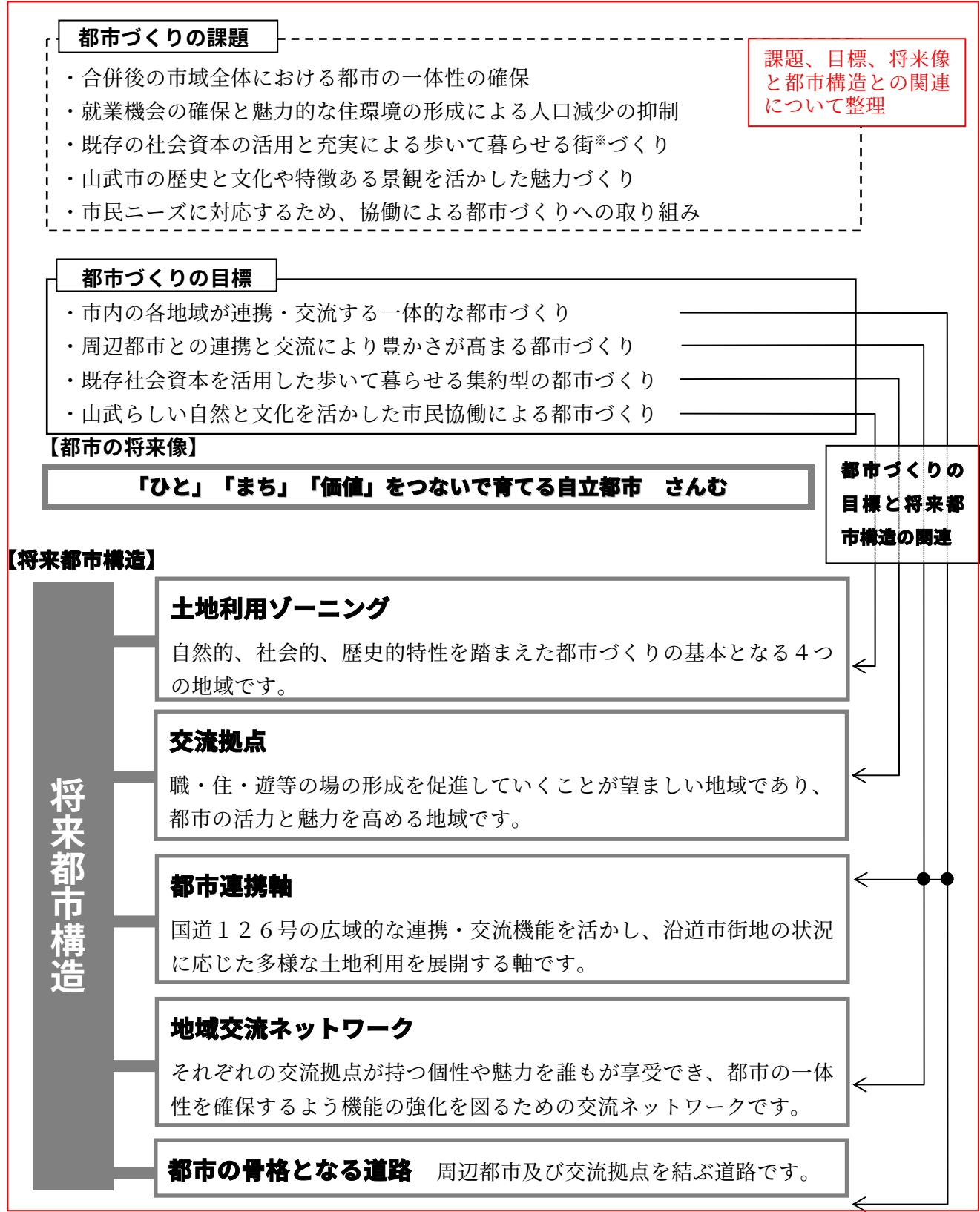
推計

※人口推計は平成15～20年のコーホート※変化率法により推計。実績は千葉県年齢別町字別人口調査（各年4月1日現在）

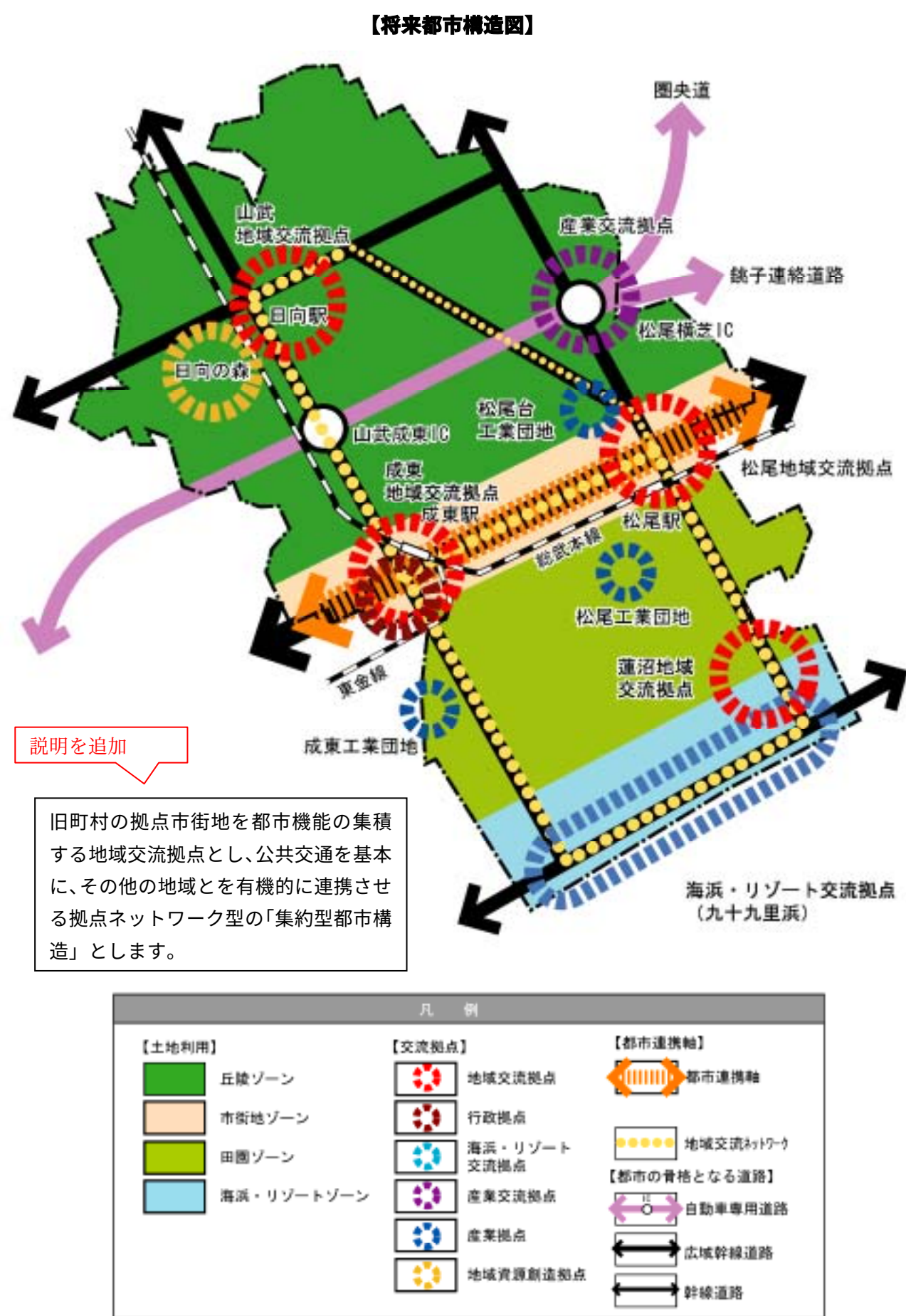
※世帯数は過去の世帯人員の推移から指数回帰式を設定し予測。

3. 将来都市構造

本市の「将来都市構造」は、都市の将来像である「ひと」「まち」「価値」をつないで育てる自立都市「さんむ」の実現を目指し、「土地利用ゾーニング」「交流拠点」「都市連携軸」「地域交流ネットワーク」「都市の骨格となる道路」で構成します。



「歩いて暮らせる街」※ 参考資料「7. まちづくり用語集」参照





(1) 土地利用ゾーニング\*

- 海浜・リゾートゾーン・・・九十九里浜沿岸の地域資源を活かしたまちづくりを展開します。
- 田園ゾーン・・・屋敷林に囲まれた集落地と田畑が調和した環境に配慮したまちづくりを展開します。
- 市街地ゾーン・・・都市的な機能を適切に誘導するまちづくりを展開します。
- 丘陵ゾーン・・・森林や里山\*の緑の閑静な環境を活かしたまちづくりを展開します。

(2) 交流拠点

●地域交流拠点

地域の人々のコミュニティ\*や日常生活等の活動が行われている旧町村の中心部について、歩いて暮らせる街の形成を目指し、コミュニティの向上や日常生活の利便性を高めていきます。

- 山武地域交流拠点・・・J R日向駅周辺地区と（仮称）さんぶの森交流センター、さんぶの森公園、さんぶの森元気館周辺地区
- 成東地域交流拠点・・・J R成東駅周辺地区
- 松尾地域交流拠点・・・J R松尾駅周辺地区
- 蓮沼地域交流拠点・・・蓮沼出張所及び道の駅「オライはすぬま」周辺地区

●海浜・リゾート交流拠点

蓮沼海浜公園を中心として、九十九里浜沿岸の地域資源を活用した拠点づくりを推進します。

●地域資源創造拠点

丘陵部にある日向の森を核として、周辺の自然環境と調和した土地利用を検討するとともに、森林資源による新エネルギーの活用など、新たな価値を創造する拠点の形成を促進します。

●産業交流拠点

追記

松尾横芝インターチェンジ周辺について、成田空港への近接性や広域交通へのアクセス性を活かし、地域の特色を活かした産業や新しい産業を創造する拠点づくりを推進します。

●産業拠点

追記

既存の成東工業団地、松尾工業団地、松尾台工業団地について、良好な操業環境の維持・向上を図ります。

●行政拠点

市役所周辺について、効率的かつ効果的な行政運営を行うことができる拠点づくりを進めます。

(3) 都市連携軸・・・国道126号沿道

広域的な連携・交流機能の役割を担う国道126号とその沿道市街地を「都市連携軸」として

「ゾーニング」＊ 参考資料「7. まちづくり用語集」参照  
「里山」＊ 参考資料「7. まちづくり用語集」参照  
「コミュニティ」＊ 参考資料「7. まちづくり用語集」参照



位置づけ、沿道市街地の特性に応じた適正な土地利用の規制・誘導により、多様な土地利用の形成を図ります。

（４）地域交流ネットワーク

日常生活の利便性向上を図るとともに、各地域交流拠点が持つ個性と魅力を誰もが共有できるよう、各拠点を結びつける道路とそれを用いた公共交通を一体に形成し、連携交流機能の強化を進めます。

＜地域交流ネットワークを構成する道路＞

|        |
|--------|
| 国道126号 |
| 主要地方道  |
| 一般県道   |
| 都市計画道路 |

（５）都市の骨格となる道路

山武市周辺都市及び市内の交流拠点を結ぶ道路を次のとおり設定します。

|         |
|---------|
| 自動車専用道路 |
| 広域幹線道路  |
| 幹線道路    |

## 2-2 部門別整備構想

土地利用、道路・交通、公園緑地、環境、景観、防災を部門別整備方針として整理

### 1. 土地利用に関する基本方針

現況と課題を削除し、方針のみを掲載

#### ①自然との調和を基本とした土地利用の誘導

○本市の特徴である海岸と田園、丘陵地の自然と調和した都市を目指すため、将来都市構造を基本として次の11の分類により、土地利用を誘導します。

##### a. 商業・業務地

- JR成東駅、JR日向駅及びJR松尾駅の各駅周辺は、鉄道駅の拠点性を活かし、魅力と賑わいを生みだし、歩いて買い物ができる土地利用を誘導します。
- 山武出張所周辺及び蓮沼出張所周辺は、日常生活の利便性を高めるべく商業施設等の立地を促進します。

##### b. 沿道サービス地

- 成東地域内の4車線整備を位置づけた国道126号沿道は、都市連携軸として、既に集積している沿道サービス施設を活かしつつ、土地利用の適正な規制・誘導を図ります。
- また、成東地域交流拠点に含まれる国道126号沿道は、駅周辺と一体的に商業業務機能の集積を図ります。

【国道126号沿道商業地】



##### c. 近隣サービス地

新規に位置づけ

- さんぶの森公園前の都市計画道路沿道、JR松尾駅南側及び道の駅「オライはすぬま」周辺の用途地域の指定されていないゾーンにおいては、既存公共公益施設や商業施設の活用により地区の利便性を確保すると共に、用途地域や地区計画※などにより土地利用の規制・誘導を図ります。

##### d. 一般住宅地

- JR成東駅、JR日向駅及びJR松尾駅の周辺の住宅地においては、地域交流拠点における居住機能を提供する地区として、公共交通による高い利便性を有する低層の住宅を中心とした、土地利用を誘導し、安全・安心に、快適に暮らすことができるゆとりある住環境の形成を図ります。
- 国道126号沿道及び埴谷地区、白幡地区の住宅地においては、安全・安心に快適に暮らすことのできる、ゆとりある住環境の形成を図ります。
- 海浜・リゾート交流拠点を構成する（主）飯岡一宮線沿道の住宅地においては、住環境の保全とともに、観光・レジャーに対応する民宿や別荘等の土地利用を図ります。

「地区計画」※ 参考資料「7. まちづくり用語集」参照

e. 丘陵住宅地

○計画的に整備された美杉野地区等の住宅地においては、**地区計画等による**敷地の細分化防止等を図り、自然環境と調和した質の高い住環境の維持・創出を図ります。

f. 田園・集落地

○平地部に広がる農地と集落地においては、本市の基幹産業及び首都圏の食料基地としての役割を担う農地と集落地を保全し、農業環境と生活環境の調和を図ります。

g. 自然保全・活用地

○森林が広がる丘陵部においては、森林、谷津田※、河川の保全を図り、その活用にあたっては、山武杉等の優れた地域資源を活かした産業の振興やグリーンツーリズム※等を推進します。

h. 産業地

○松尾横芝インターチェンジ周辺は、成田空港への近接性や広域交通へのアクセス性を活かし、物流機能をはじめとして、成田空港の後方支援機能や自然エネルギー※関連産業を含む最先端技術産業の立地などの新たな産業の誘致により産業振興を促進し、人口減少を抑制する新たな就労の場としての土地利用を図ります。

○成東工業団地、松尾工業団地、松尾台工業団地に立地する企業の操業環境の充実を図るとともに、緩衝緑地等の配置と適正な維持管理により、自然環境との調和を図るよう立地企業に対して協力を求めています。

○工場の集積地においては、近隣への騒音、震動、臭気等の対策を促進し、自然環境、住環境との調和を図ります。

【日向台地区】



【里 山】



「谷津田」※ 参考資料「7. まちづくり用語集」参照  
「グリーンツーリズム」※ 参考資料「7. まちづくり用語集」参照  
「自然エネルギー」※ 参考資料「7. まちづくり用語集」参照

### i. 海浜・リゾート地

- 海浜・リゾート地においては、九十九里浜沿岸の地域資源を活かし、観光関連施策と連携して観光客やレジャーに対応する別荘や民宿などの土地利用を図ります。
- また、防風林及び砂浜の保全により、海と緑に囲まれた風格のあるリゾート地を形成します。

計画的土地利用誘導地から土地利用検討地に変更

#### 【蓮沼海浜公園】



### j. 土地利用検討地

- 商業・業務地、沿道サービス地、一般住宅地等の市街地（用途地域）に隣接し、既に都市的な土地利用が形成されている地区においては、既存商業施設や住宅等の建物の立地状況などの実情を踏まえ、市街地環境の保全や改善を図ります。
- そのため、地域住民の理解を得ながら、用途地域の指定等により、適正な土地利用の規制・誘導を図ります。
- また、JR成東駅北側及びJR松尾駅南側については、地域交流拠点の整備方針（P.38、44）や地域別構想（P.61～87）に即しつつ、地域住民の意向や土地利用のニーズ・実現可能性等を踏まえ、土地利用の促進と適正な規制・誘導等の方策を検討します。
- 山武成東インターチェンジ周辺については、良好な広域アクセスを活かした土地利用のあり方を検討します。
- 日向の森を核とした地域資源創造拠点については、周辺の自然環境と調和した土地利用を検討するとともに、森林資源による新エネルギーの活用など、新たな価値を創造する拠点の形成を促進します。

### k. 地域交流拠点

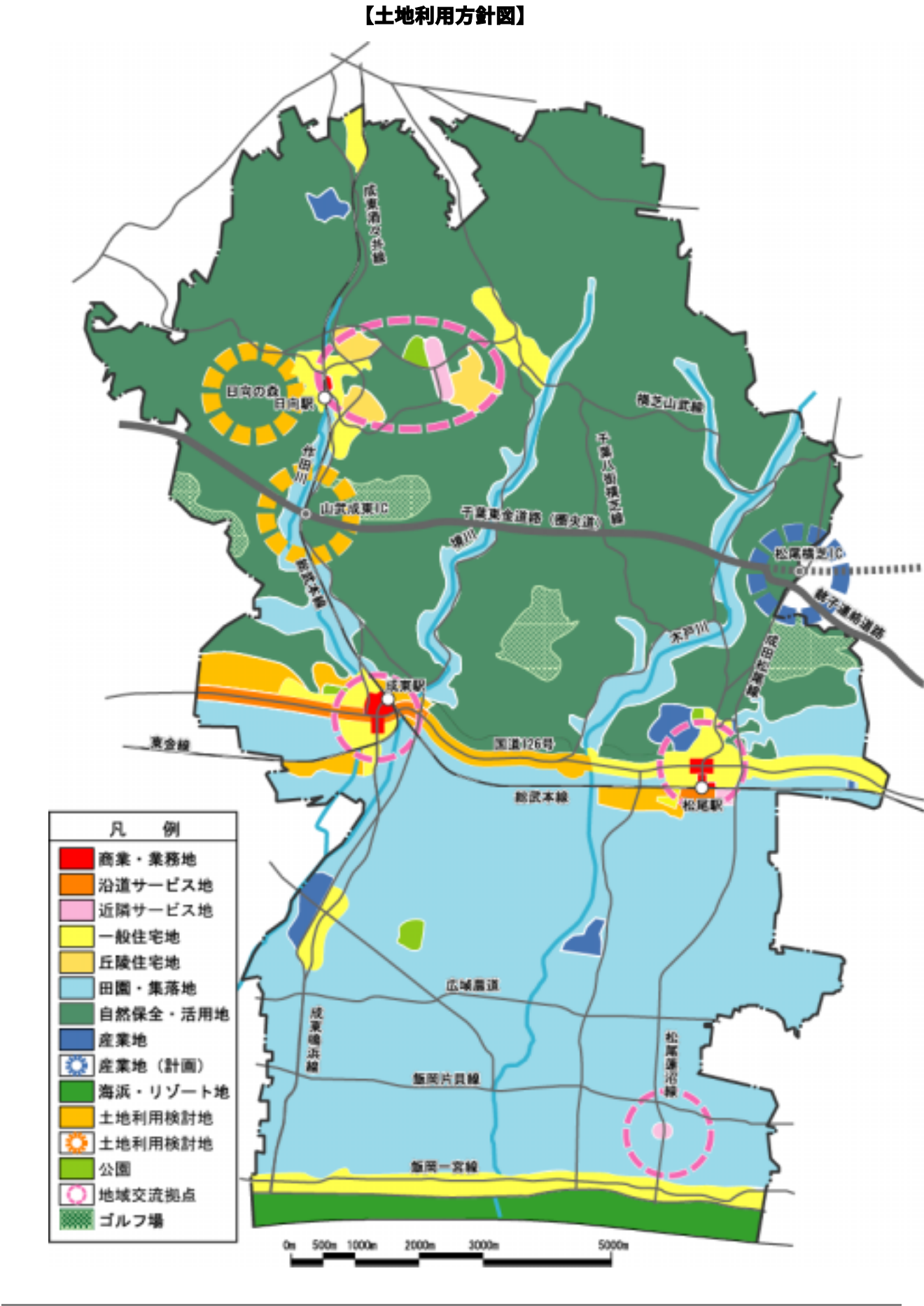
- 地域交流拠点となる山武、成東、松尾、蓮沼の各拠点は、それぞれ機能分担を図りながら、歩いて暮らせる街を目指し、地域コミュニティの向上や日常生活の利便性を高めます。
- また、各地域交流拠点に含まれる、商業地、住宅地、沿道サービス、土地利用検討地の生活基盤施設の改良を行うとともに、公共公益機能、商業・業務機能及び住機能を適切に誘導し、良好な市街地環境を形成します。

## ②都市計画区域の見直しによる都市の一体性の確保

- 蓮沼、松尾、山武及び成東地域のそれぞれ4つの都市計画区域の統合により、都市の一体性の確保を図ります。

## ③都市計画制度を活用した適正な土地利用の誘導

- 用途地域の定められていない地域については、自然との調和を基本とした土地利用を誘導するため、道路等都市施設の整備状況を踏まえ、市民とともに、用途地域の指定、特定用途制限地域の指定、地区計画などの都市計画制度の導入について検討し、無秩序な開発の防止と適正な土地利用の規制・誘導を図ります。





## 2. 地域交流拠点に関する基本方針

将来都市構造の地域交流拠点の内容を  
部門別整備構想の1分野として掲載

### (1) 地域交流拠点の必要性

人口減少、少子高齢社会への対応や環境負荷の低減、公共投資の効率化等を図るため、都市づくりの目標（P.27）に「既存社会資本を活用した歩いて暮らせる集約型の都市づくり」を掲げました。

この目標を具体化するもののひとつとして、「地域交流拠点」を位置づけます。

### (2) 地域交流拠点の配置方針

地域交流拠点は、鉄道駅の交通結節機能やその周辺における公共公益施設等の既存社会資本を活かしながら、買い物や余暇、行政サービスなどを、徒歩、自転車、公共交通を利用して、快適に暮らせる街を目指すという観点から、山武、成東、松尾及び蓮沼の各旧町村の中心部に配置します。



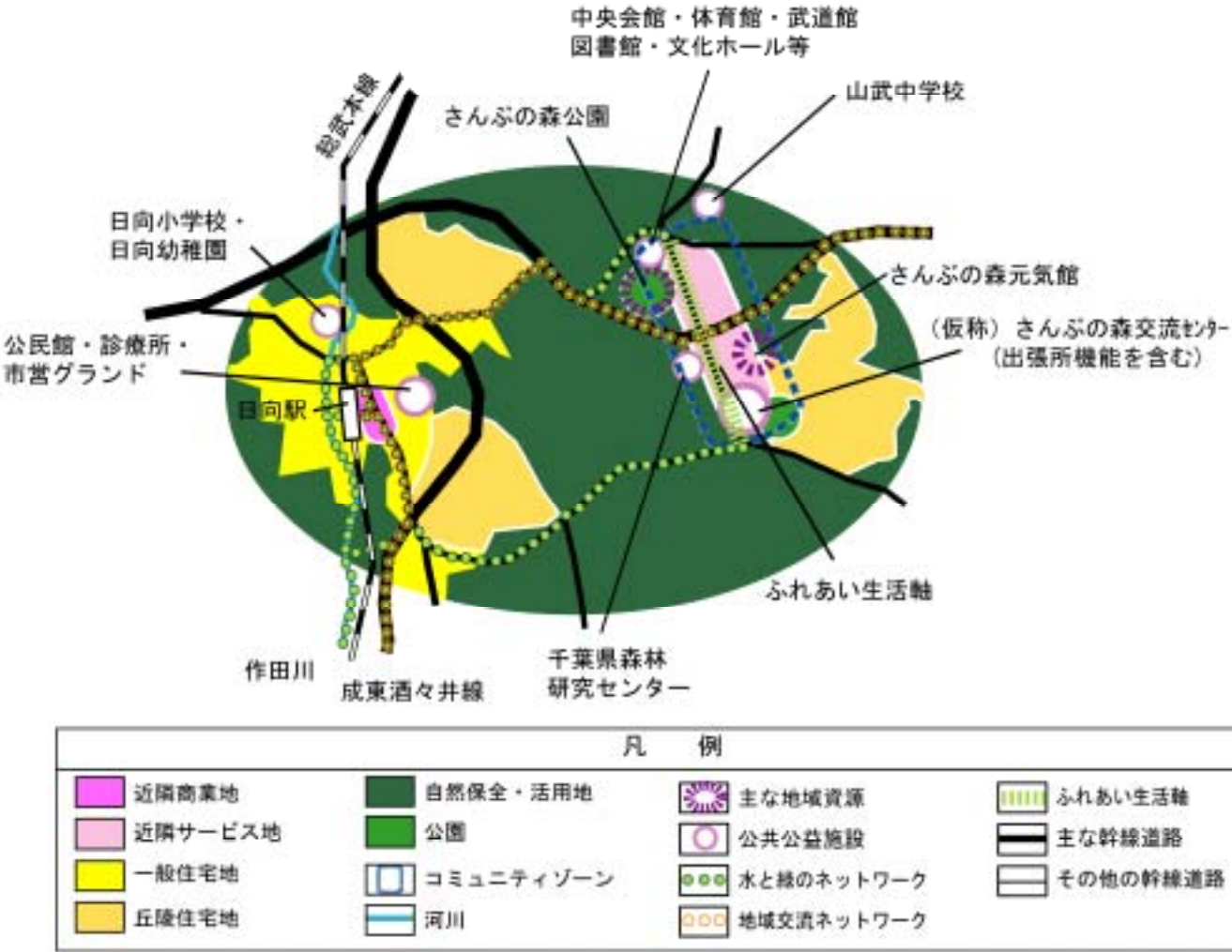
(3) 地域交流拠点の整備方針

【山武地域交流拠点の整備方針】

- さんぶの森公園前の都市計画道路沿道のさんぶの森周辺のエリアをコミュニティゾーンとして、（仮称）さんぶの森交流センターをはじめとした公共公益施設の充実を図るとともに、日常生活の利便性を高める商業施設等の誘導や、丘陵住宅地への質の高い住宅の立地を促進します。
- また、地域コミュニティを育成するため、その中核を担う（仮称）さんぶの森交流センターについて、健康、文化、交流を軸とした多様な事業を展開します。
- さらに、同地区については、用途地域が定められていないため、今後「近隣サービス地」として、用途地域の指定等により適正な土地利用の規制・誘導を図ります。
- JR日向駅周辺については、山武地域交流拠点の玄関口として、利便性の向上と魅力を高めるため、商業機能の充実にあわせ、駅前広場及び駅前通りの整備を推進するとともに、地区の関係者との協働により地域の実情を踏まえた駅周辺の景観整備や待ち合わせ空間の整備を推進します。
- また、安全・安心な市街地環境を確保するため、歩道の整備を推進し、あわせて、駅構内におけるバリアフリー※について、鉄道事業者に要請していきます。
- 道路・交通体系については、さんぶの森周辺とJR日向駅周辺との結びつきを維持・強化し、地域交流拠点としての一体性を確保するため、地区の実情を踏まえ、道路と地域公共交通を充実します。
- 結びつきの維持・強化策の一環として、（都）雨坪埴谷線をはじめとする都市計画道路について、引き続き整備を促進します。

「バリアフリー」※ 参考資料「7. まちづくり用語集」参照

【山武地域交流拠点の将来イメージ図】



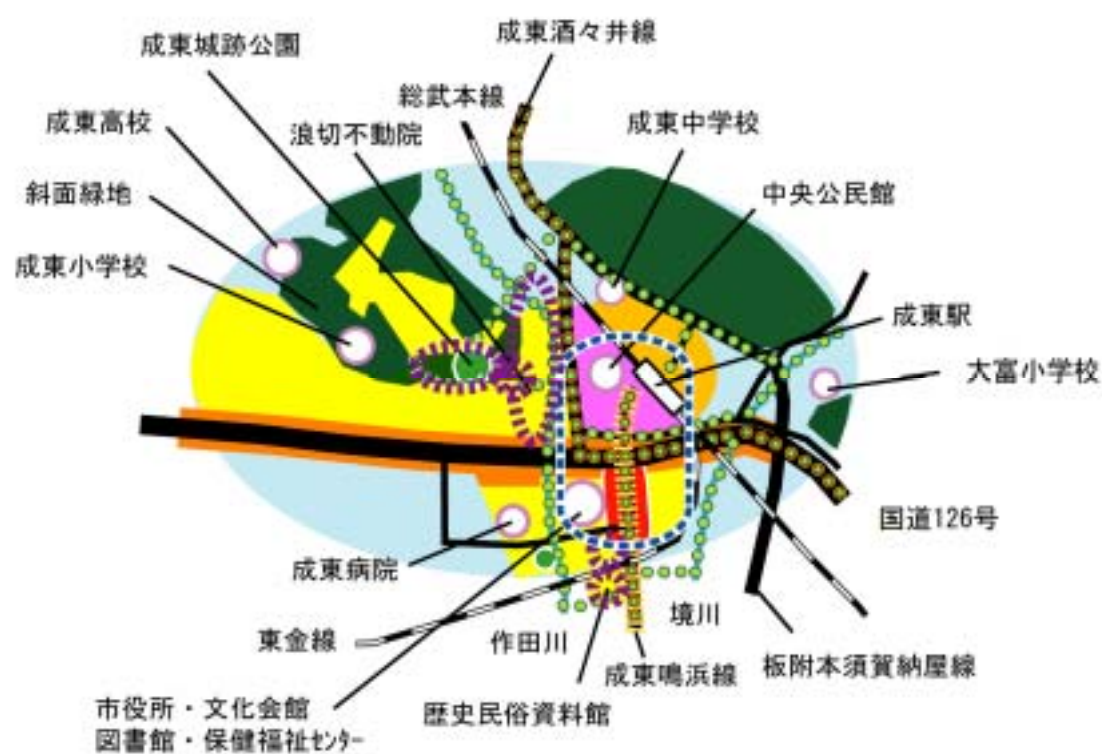
【山武地域交流拠点 ふれあい生活軸】



【成東地域交流拠点の整備方針】

- JR成東駅南側から市役所周辺にかけての市街地については、コミュニティゾーンとして、駅前広場の整備を進めるとともに、（都）成東駅南口線と（都）津辺富口線について、沿道における既存の文化施設を活かしながら、「文化のシンボル軸」として整備を進め、商業の充実等により賑わいの再生を図り、行政の中心地にふさわしい多様な交流が展開する土地利用を誘導します。また、成東病院と市役所の南側において、成東病院への国道の迂回道路の整備を検討します。
- JR成東駅北側については、歩いて暮らせる街の形成の一環として、土地利用のニーズや実現可能性を踏まえ、住宅のほか、都市の魅力や日常生活の利便性を高める土地利用を検討します。また、あわせて開発需要の規模や用途及び熟度に応じて、都市計画道路や駅前広場等の基盤整備と駅南北を結ぶ自由通路の整備について、農地との調和を図りながら検討します。
- JR成東駅南北地区については、地区の実情を踏まえ、地区の関係者との協働により、地区の将来像、地区整備計画及び手法について、総合的かつ継続的な実施に向けた取り組みを推進します。あわせて、都市計画道路等の見直しを検討します。
- また、その整備にあたっては、ハード・ソフト両面の事業展開を推進、または支援することにより南側と北側の一体的な土地利用方策を検討します。
- 道路・交通体系については、コミュニティゾーン及び国道沿道の多様な施設を歩いて利用できる地域公共交通の活用とその交通体系にあわせた道路の整備を検討します。

【成東地域交流拠点の将来イメージ図】



| 凡 例                                                                                 |         |                                                                                       |            |
|-------------------------------------------------------------------------------------|---------|---------------------------------------------------------------------------------------|------------|
|  | 業務地     |    | 自然保全・活用    |
|  | 近隣商業地   |    | 田園         |
|  | 沿道サービス地 |    | コミュニティゾーン  |
|  | 土地利用検討地 |    | 公園         |
|  | 一般住宅地   |    | 公共公益施設     |
|                                                                                     |         |    | 主な地域資源     |
|                                                                                     |         |    | 地域交流ネットワーク |
|                                                                                     |         |    | 水と緑のネットワーク |
|                                                                                     |         |    | 文化のシンボル軸   |
|                                                                                     |         |  | 広域幹線道路     |
|                                                                                     |         |  | 主な幹線道路     |
|                                                                                     |         |  | その他の幹線道路   |

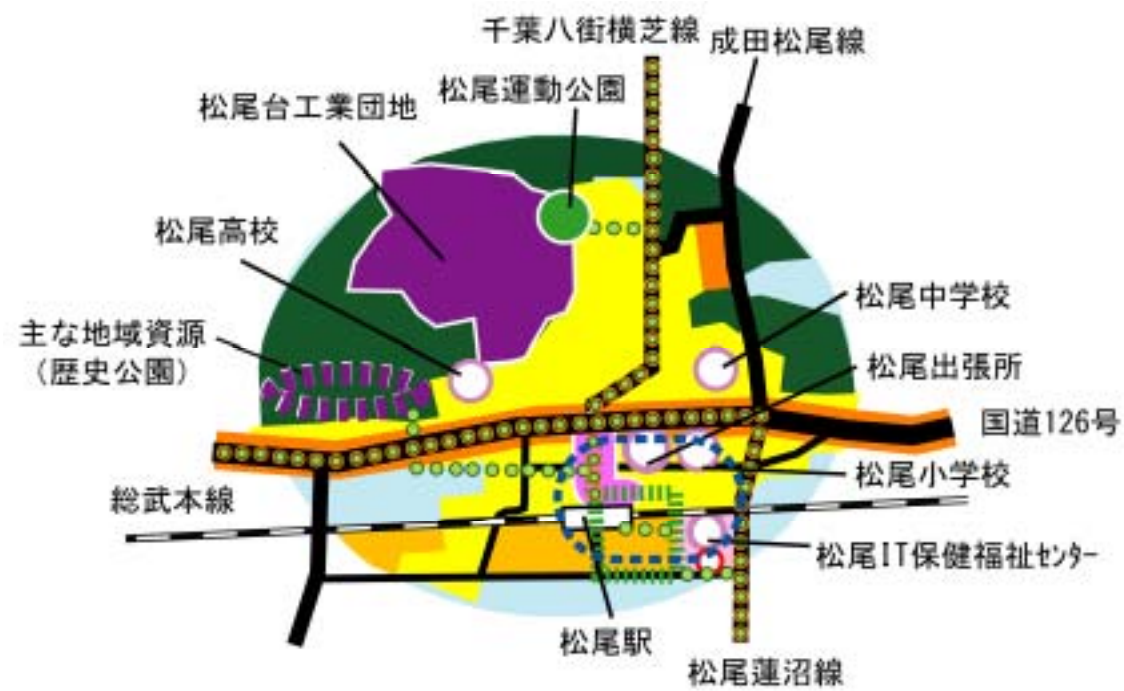
## 【成東地域交流拠点 文化のシンボル軸】



【松尾地域交流拠点の整備方針】

- JR松尾駅北側については、既存の商業施設、公共公益施設及び教育施設の維持活用を図ります。
- また、（都）大堤松尾線及びその沿道の整備においては、通学路や沿道商業地の形成などの地区の実情を踏まえ、地区の関係権利者との協働により、地区の将来像、地区整備計画及び手法について、総合的かつ継続的な実施に向けた取り組みを推進します。あわせて、都市計画道路等の見直しを検討します。
- JR松尾駅南側については、空港シャトルバス停の設置とあわせ、松尾 I T 保健福祉センター等の公共公益施設の活用を検討します。
- また、空港シャトルバス停周辺の整備については、地区の関係者の意向、土地利用のニーズや実現可能性を踏まえ、農地との調和を図りながら、土地利用を検討します。
- JR松尾駅南北地区において、それぞれ多様な機能が展開していることから、駅南北の一体性を高める「ふれあい生活軸」として、鉄道、空港シャトルバス及び地域公共交通と連携した駅南北を連絡する自由通路などにより、歩行者ネットワークの整備及び景観形成を行い、地区の利便性と魅力を高めます。
- 道路・交通体系については、小中学校等の施設を、安全・安心して利用できる地域公共交通の活用や歩道、自転車道の整備を検討します。

【松尾地域交流拠点の将来イメージ図】



| 凡 例     |           |            |          |
|---------|-----------|------------|----------|
| 近隣商業地   | 工業地       | 公園         | ふれあい生活軸  |
| 沿道サービス地 | 自然保全・活用地  | 主な地域資源     | 広域幹線道路   |
| 近隣サービス地 | 田園        | 公共公益施設     | 主な幹線道路   |
| 土地利用検討地 | コミュニティゾーン | 水と緑のネットワーク | その他の幹線道路 |
| 一般住宅地   | 大規模商業施設   | 地域交流ネットワーク |          |

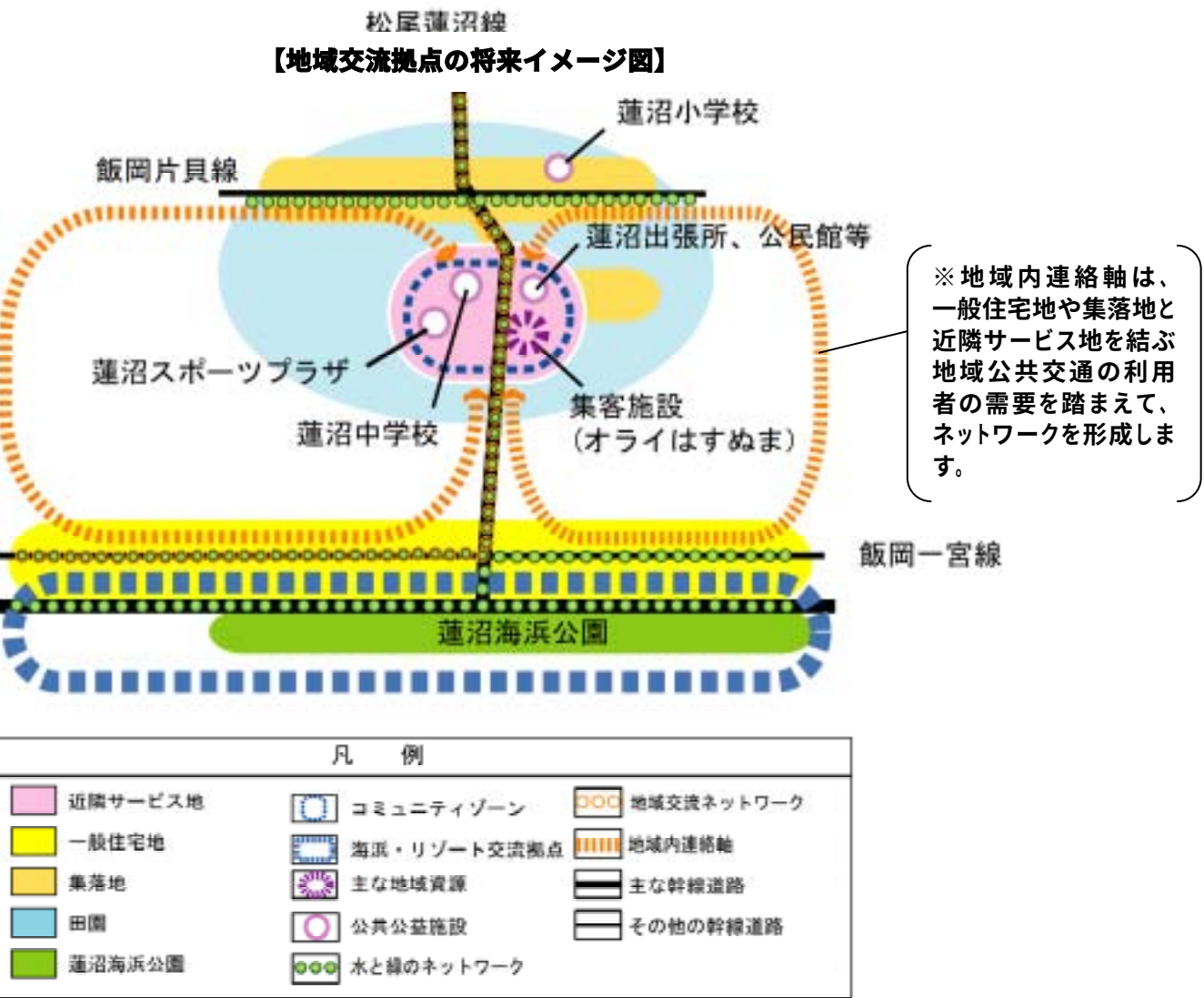
【松尾地域交流拠点 ふれあい生活軸】





【蓮沼地域交流拠点の整備方針】

- 歩いて暮らせる街づくりに向けて、蓮沼出張所、道の駅「オライはすぬま」周辺の近隣サービス地については、既存施設を活かした拠点形成を推進します。
- また、海浜リゾート交流拠点を訪れる人々への観光情報等の情報発信機能をはじめ、公共公益機能、商業機能の充実により拠点性を高め、地域住民の生活の利便性向上と観光客の増加を進めます。
- あわせて、海浜・リゾート交流拠点と地域資源など地区の実情を踏まえ、地域の地域との協働により、継続的な地域の活性化に向けた取り組みを推進します。
- 道路・交通体系については、地域住民や観光客が鉄道駅や他の地域交流拠点へ移動するときの交通機関となる空港シャトルバスや地域公共交通の交通ターミナル機能の導入を図ります。
- さらに、地域交流ネットワークと補完し、蓮沼地域交流拠点に集約した生活サービス機能について、周辺の集落から利用しやすくするため、蓮沼地域交流拠点、海浜リゾート交流拠点及び集落地等を連絡するネットワークを「地域内連絡軸」として位置づけ、地域公共交通の活用を検討します。



3. 道路・交通体系に関する基本方針

現況と課題を削除し、方針のみを掲載

①周辺都市と結ぶ広域幹線道路・幹線道路の整備促進

- 本市の都市構造上、都市連携軸としての機能を担う国道126号を広域幹線道路として位置づけ、交通混雑の解消を図るため、4車線で都市計画決定された区間の整備を促進します。
- （主）千葉八街横芝線、（主）松尾蓮沼線、（主）成田松尾線、（主）成東酒々井線、（県）成東鳴浜線、（都）蓮沼公園線、（都）雨坪埴谷線、（都）板附本須賀納屋線及び（都）木戸浜本須賀納屋線を主な幹線道路として位置づけ、市の骨格を形成する道路としてその整備を促進します。
- その他の幹線道路は、付加車線の設置等の交差点改良による混雑解消、歩道の設置等について道路管理者に要請し、道路交通の円滑化と歩行者の安全性を確保します。
- 広域農道の整備を促進するとともに、木戸川の橋梁を含めた（都）木戸浜本須賀納屋線の整備促進を図ります。

【国道126号】



②都市計画道路網の見直しの検討

- 将来都市構造と将来交通需要の観点から、本市にとって望ましい都市計画道路網の見直しを検討します。
- 都市計画道路網の見直しの検討にあたっては、交通需要のほかに、自然環境にも配慮し、豊かな自然に囲まれた都市にふさわしい道路計画とします。

③歩行者の視点に立った生活道路の整備・改良

- 市民の意見を聞きながら生活道路の拡幅・改良整備について検討を行い、歩行者の視点に立った生活道路の整備を進めます。
- 一般住宅地等の市街地にみられる幅員の狭い道路については、拡幅や隅切り、側溝の蓋掛け等を実施し、歩行者の安全性・快適性を確保します。

【住宅地の生活道路】



#### ④市民の生活スタイルに対応した公共交通機関の再編成

- 歩いて暮らせる街づくりに向けて、地域交流拠点と周辺の市街地や集落地を結ぶ公共交通の活用を推進します。
- 路線バスの運行ルート of 再編成、運行本数の見直し、低床バスの導入等について事業者とともに検討します。
- 路線バスなど公共交通の空白地域については、地域公共交通の導入を検討します。
- 地域交流ネットワークを構成する道路について、日常生活の利便性向上を図り、交流を促進するため、地域公共交通の導入等が可能となるよう、拡幅・改良等について検討します。
- 市内3駅周辺は、鉄道とバスの結節点※となることから、駅前広場の整備を推進し、各地域の顔となる修景整備を進めます。
- 駅周辺における歩道の段差解消、駅と主要な公共公益施設に至るルートにおける歩道の設置を推進するとともに、駅構内におけるバリアフリーを鉄道事業者に要請し、安全・快適に鉄道を利用できる環境整備を推進します。
- 関係機関と協力して、引き続き芝山鉄道の延伸に向けた取り組みを推進します。

【JR日向駅】



【JR成東駅】



【JR松尾駅】



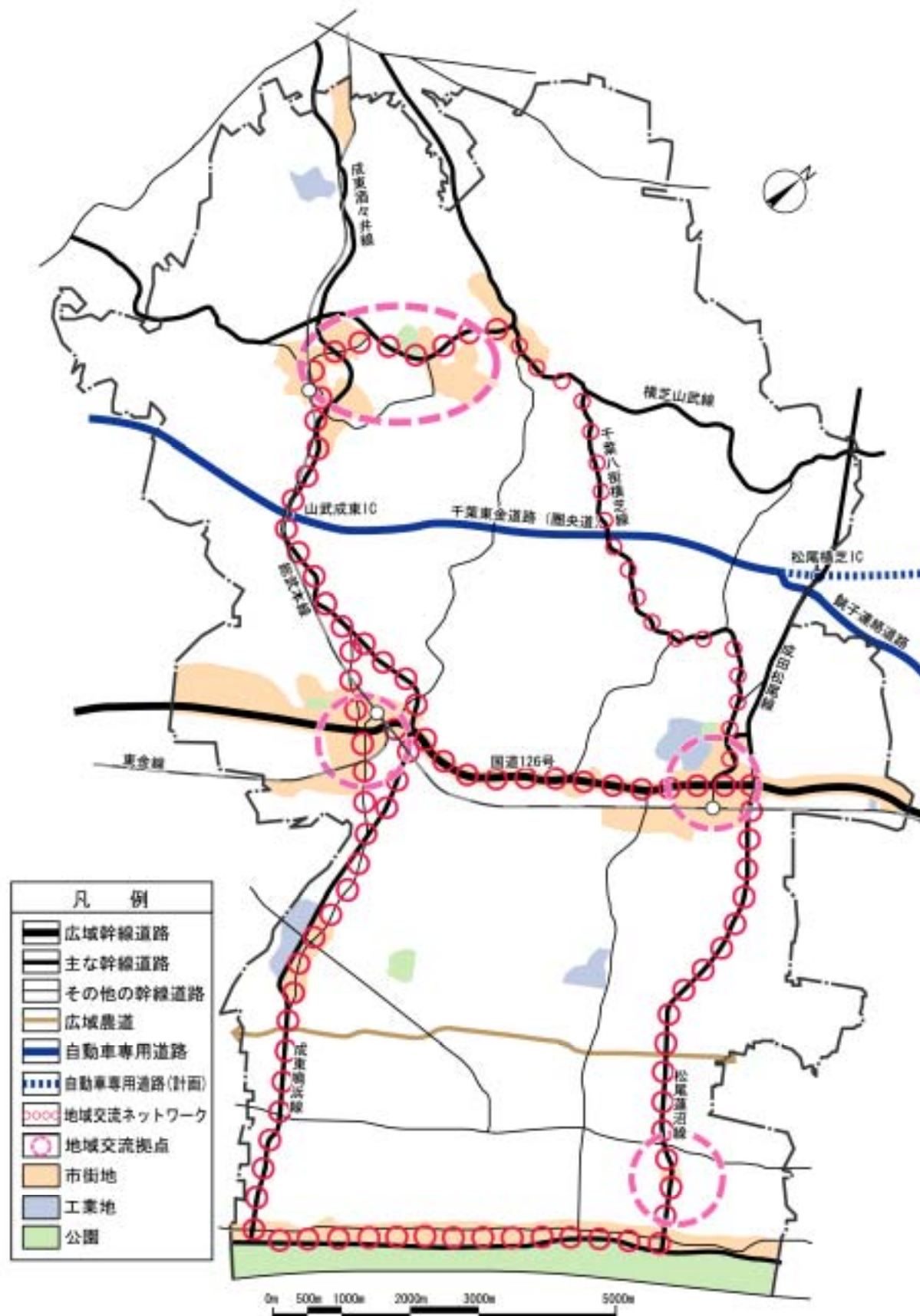
#### ⑤観光誘客を図る交通基盤等の整備推進

- 圏央道等の広域幹線道路とネットワークを形成する（都）木戸浜本須賀納屋線及び（都）蓮沼公園線（（主）飯岡一宮線バイパス）について、海浜・リゾート交流拠点の骨格道路を形成するとともに、東京湾アクアラインの波及効果を受け止めるため、整備を促進します。
- 市内を通る空港シャトルバスのJR松尾駅への乗り入れについて関係機関に要請し、成田空港からの誘客を図ります。
- 駅等における多言語による観光案内、サイン等を充実し、海外からの観光客への対応を図ります。

「結節点」※ 参考資料「7. まちづくり用語集」参照



【道路・交通体系方針図（幹線道路）】



【（参考）都市計画道路網図】



## 4. 公園・緑地に関する基本方針

現況と課題を削除し、方針のみを掲載

### ①地域の特性にあった公園の配置検討

○成東総合運動公園は、市民の健康づくり及び防災の拠点として機能の充実を図ります。

○一般住宅地、丘陵住宅地、田園・集落地、土地利用検討地における公園の配置について検討し、それぞれの地域の特性に合わせた公園・緑地の整備を推進します。

○あわせて、災害時における防災機能の必要性について検討します。

○海岸沿いは、海浜・リゾート交流拠点として、自然環境との調和を図りながら、観光レクリエーションの場としての活用を推進します。

○田園・集落地では、地区内の境内地等の地域コミュニティの拠り所となっている施設の敷地の活用などにより、公園・緑地の整備を推進します。

○公園・緑地の整備にあたっては、空き地や農地を利用して借地公園などの制度を活用します。

○公園・緑地の維持管理において、NPO※や市民との協働を進めます。

【成東総合運動公園】



### ②植樹、緑化覆工等による斜面緑地の防災性の向上

○斜面緑地は、特徴的な緑の壁となっていることから、崩落等を防止する防災対策を実施する際には、植樹や緑化覆工の検討を関係機関に要請します。

### ③公共施設、民有地の緑化推進

○一般住宅地等の市街地における緑の量を増加させるため、公共施設においては、緑化や屋上緑化・壁面緑化、民有地においては、生け垣の設置等による緑化を推進します。

○幹線道路の整備にあわせて、街路樹等の植栽を行い、道路空間における緑化を推進します。

○工業団地等においては、周辺環境と調和するよう敷地内の緑化を促進します。

○屋上緑化、壁面緑化、生け垣の設置による緑化推進について、助成制度の導入を検討します。



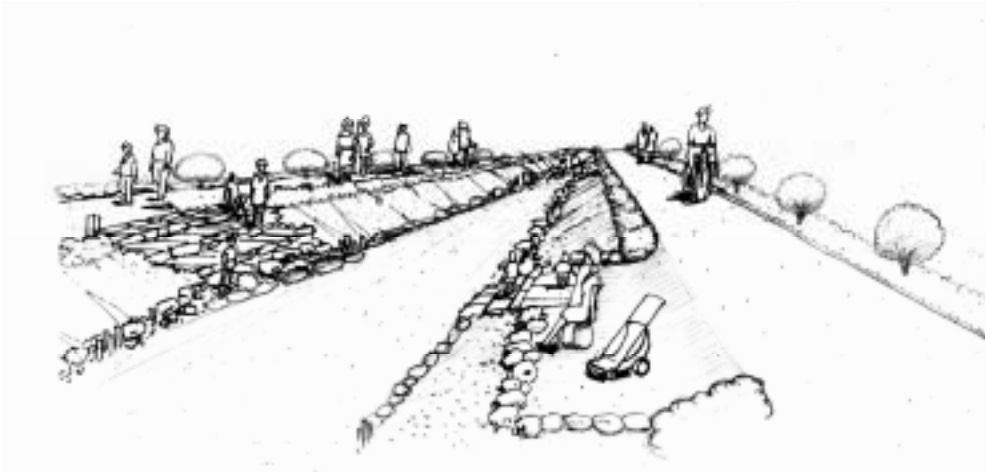
④潤いとやすらぎの空間形成

- 地域交流拠点、海浜・リゾート交流拠点、成東総合運動公園及び各地域に豊富に存在する地域資源等について、主要な道路（地域交流ネットワークなど）や河川等により有機的に結びつけ、人々が潤い・やすらぎを感じる「水と緑のネットワーク※」を形成します。
- 市街地内においてネットワークを構成する道路やその沿道では緑化を推進し、身近に緑を感じることが出来る空間を形成し、緑のボリューム感を創出します。
- 道路沿道等の緑化及び維持管理については、市民との協働によるアダプトプログラム制度※の活用を推進します。

【境川】



【水と緑のネットワーク】



「水と緑のネットワーク」※ 参考資料「7. まちづくり用語集」参照  
「アダプトプログラム制度」※ 参考資料「7. まちづくり用語集」参照

【公園・緑地に関する方針図】



## 5. 環境に関する基本方針

現況と課題を削除し、方針のみを掲載  
方針の構成を再整理

### ①環境と共生する都市づくりの推進

- 市街地等については、海岸・田園・丘陵の豊かな自然に配慮し、環境と共生する都市の形成を目指します。
- また、公共交通と連携して、自動車交通量の低減を図り、CO<sub>2</sub>削減を進めるなど環境に配慮した都市構造の実現を推進します。
- 海浜・リゾート交流拠点である海岸沿いは、観光レクリエーションの場としての活用を図りながら、自然環境との調和を推進します。
- 工業団地等では、敷地内の緑化促進等により、近隣への騒音、震動、臭気等の対策を促し、周辺の自然環境及び住環境との調和を図ります。

【九十九里浜】



### ②海浜・リゾート交流拠点における環境保全

- 九十九里海岸は、潮の流れの変化により、砂浜が浸食され、防風林にも影響を与えていることから、関係機関とともに、景観に配慮しながら、浸食防止対策等について検討し、必要な対策を推進します。
- 九十九里海岸の防風林は、海岸と調和した自然環境を形成していることから、適切な維持管理と保全を促進します。

### ③田園における環境保全

- 田園の農地は、農作物の栽培だけでなく、生物の棲息場所となっており、地域の自然環境の維持に重要な役割を担っていることから、農業振興計画と整合を図りながら、農地の集約化等を進め、農地の保全と集落地における基盤整備を推進します。
- 防風対策として配置されている集落の屋敷林は、農地と調和した自然環境を形成していることから、所有者に適切な維持管理を促し保全を図ります。
- 汚水処理施設の普及と適切な維持管理を推進し、農業用排水の水質保全と生活環境の向上を図ります。

【田園】



④森林の適切な管理と里山の保全

- 丘陵部における森林は、間伐などの適切な維持管理を要請するとともに、本市の生態系に配慮した植林等を推進します。
- 丘陵部の谷地にみられる里山については、谷津田に依存した貴重な生物が棲息し、豊かな生態系が形成されていることから、保全を推進します。

【里山】



⑤総合的な治水対策の推進

- 木戸川、作田川及び境川について、自然や生態系への配慮とともに、管理のあり方について、**親水性\***や**魅力向上を図るため、河川管理者の協力を得ながら、地域住民との協働により、親水空間の創出に取り組んでいきます。**
- 公共施設における透水性舗装や緑地の確保により、市街地内における雨水の地下への浸透や保水機能の向上を図ります。
- 丘陵部等における宅地開発は、自然環境と調和した計画とするように事業者に要請するとともに、技術基準に基づいた調整池の設置や緑地を確保します。

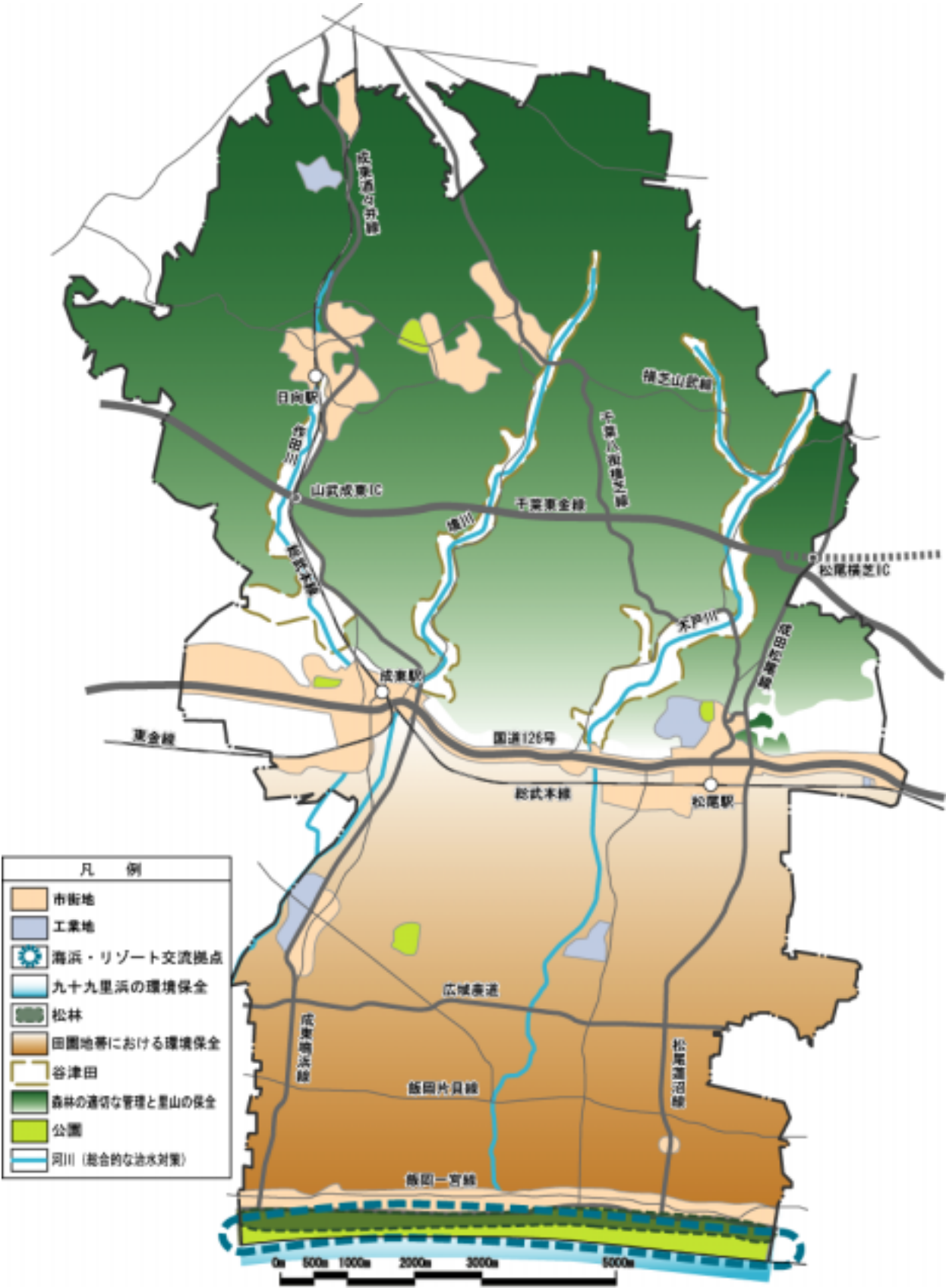
【木戸川】



「親水性」※ 参考資料「7. まちづくり用語集」参照



【環境に関する方針図】



6. 景観に関する基本方針

現況と課題を削除し、方針のみを掲載  
方針の構成を再整理

①山武らしい景観づくりの推進とその取り組み

- 山武らしい海浜・田園・森林などの多様な景観は、農林漁業及び観光業の営みとともに培われてきました。このような山武市の個性と魅力を感じることのできる景観を後世の人々に引き継ぐため、農林漁業及び観光業とも連携した景観づくりを推進します。
- また、景観づくりの推進にあたり、景観法に基づく景観計画の策定を検討します。
- さらに、市民とともに、地域の実情を踏まえ、地区計画制度や特定用途制限制度、都市緑地法に基づく緑地保全に関する制度の活用等について検討します。

②田園・里山の原風景を活かした美しい景観づくり

- 季節の移り変わりを感じる田園、豊かな緑に覆われた丘陵地、人と多様な生き物が身近に共生する里山は、日本の原風景であるといえ、国内外にアピールできる美しい景観となっていることから、景観の保全を図ります。
- また、その景観は、農林業の営みとともに形成されてきたことから、農林業環境の保全のほか、グリーンツーリズムなどの観光振興の資源としての活用を図ります。
- 斜面林は、田園から連なる緑の空間として、線的なランドマークとなっており、防災性の向上とあわせて、景観資源としても保全を図ります。

③九十九里浜と太平洋の眺望の確保

- 人々に潤いとやすらぎを与える九十九里浜と太平洋の雄大な景観を維持するため、砂浜の浸食防止、松林の保全に向けた取り組みを促進します。
- 九十九里海岸全体の景観づくりの先導的な役割を担う、砂浜と松林が調和した海岸景観を保全します。

【九十九里浜と松林】





### ④生活に根ざした愛着をもてる景観づくり

- 市街地内は、各地域の特徴を踏まえ、公共施設、民有地の緑化を推進し、自然に囲まれた都市にふさわしい景観づくりを推進します。
- 市内3駅周辺は、地域の顔となる空間であり、商業機能の充実を図り、地域の実情を踏まえ、商店の色彩やデザインの統一、電線類の地中化等により、賑わいの中にも秩序を感じることが出来る景観づくりを推進します。
- 蓮沼、山武の地域交流拠点は、地域コミュニティを活かしながら、地域を特徴づける景観づくりを推進します。
- 集落地は、屋敷林や槇の生け垣などの良好な景観資源を保全します。
- 市内に点在する寺社は、地域の特徴や愛着を育む景観資源となることから、祭や行事の舞台にふさわしい景観づくりを進めます。

【市役所の壁面緑化】



### ⑤山武市の個性と魅力を活かした沿道景観

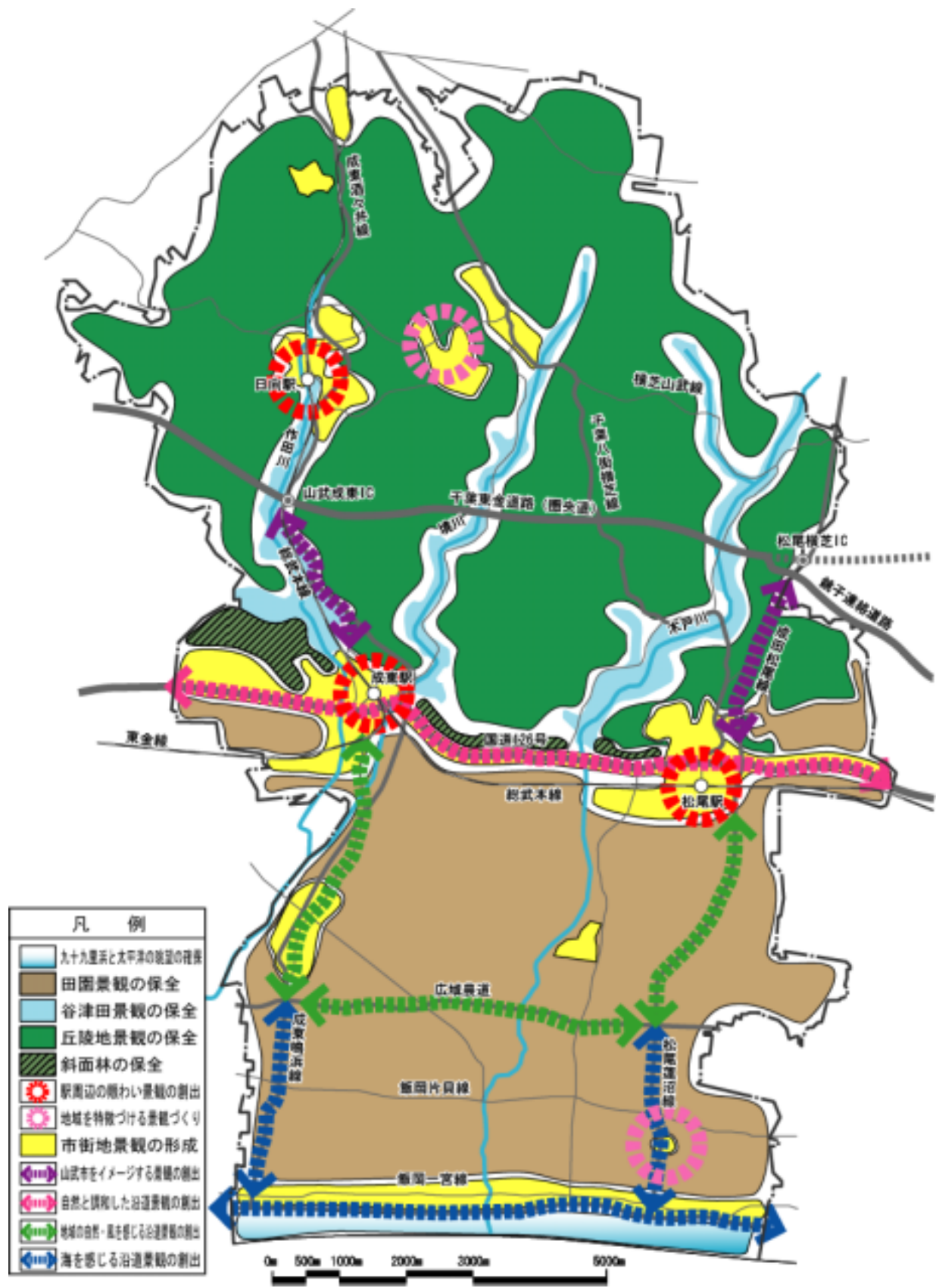
- 地域交流ネットワークは、国県道\*で形成され、各拠点への来訪者が多く利用することから、地域の個性と魅力を活かした景観づくりを推進します。
- さらに、山武成東インターチェンジ、松尾横芝インターチェンジから、市街地へのアクセス道路\*となる(主)成東酒々井線、(主)成田松尾線は、道路沿道と一体となった道路の修景整備等により、訪れた人々が山武市の個性と魅力を感じることが出来るような景観づくりを推進します。
- 国道126号沿道は、建物の意匠や建て方、看板・広告物に対する色彩、デザイン、大きさ、内容等に関するルールづくりについて検討するとともに、電線類の地中化、道路植栽などにより、自然と調和した秩序ある沿道景観の創出を推進します。
- また、(県)成東鳴浜線、(主)松尾蓮沼線、(都)木戸浜本須賀納屋線及び(都)蓮沼公園線は、丘陵地・市街地と九十九里浜をつなぐ道路として、来訪者が海を感じることを出来るような道路沿道景観づくりを進めます。

【国道126号の沿道景観】



「県道」＊ 参考資料「7. まちづくり用語集」参照  
「アクセス道路」＊ 参考資料「7. まちづくり用語集」参照

【景観に関する方針図】



## 7. 防災に関する基本方針

現況と課題を削除し、方針のみを掲載

### ①自然との共生による防災対策の推進

- 急傾斜地崩壊危険箇所※に指定されている斜面緑地の保全を図るとともに、自然や景観に配慮した防災対策の実施を関係機関に要請します。
- 木戸川、作田川及び境川の自然及び景観の保全を図るとともに、未改修区間の整備促進を要請します。
- 九十九里海岸沿いの松林は、海岸景観として貴重な資源であるとともに、潮風害等を防止する機能を持っていることから、関係機関とともに、景観への配慮を行いながら、保全に向けた取り組みを推進します。
- 田園の屋敷林は、防風林としての機能の他に、延焼防止機能を持っていることから、その確保に努めます。

【斜面緑地】



### ②市街地の防災性の向上

- 災害時における延焼、倒壊等が懸念される住宅が密集する地区においては、建物の更新等による不燃化・耐震化を促進するとともに、安全で速やかな避難ができるよう幅員の狭い道路の解消や災害時に避難場所となる公園・オープンスペース※の確保を推進します。
- 市街地内の幹線道路は、延焼遮断機能を持つことから、沿道建物の不燃化・耐震化を推進するとともに、災害時における避難経路、物資輸送路としての機能を確保します。
- 道路を占用している上水道、電気、通信等のライフラインの防災性を強化するため、老朽部分の機能更新を促進するとともに、電線類の地中化について検討します。

### ③防災活動拠点の整備推進

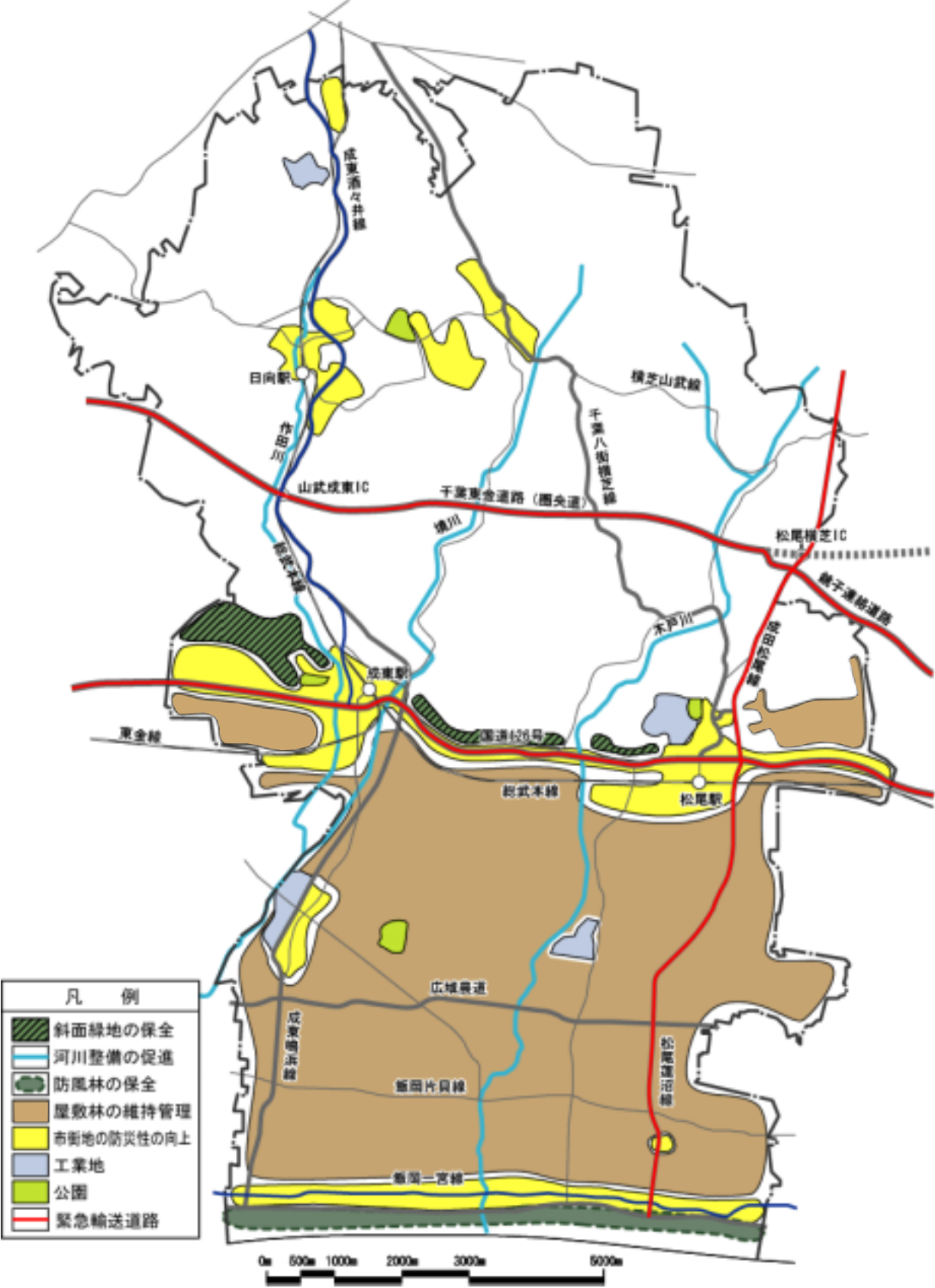
- 災害時の防災拠点となる市役所のほか、地域における災害対策活動の拠点となる施設の整備に努めます。
- 防災拠点には、災害時の備えとして、防災資機材の確保、食糧・飲料水、生活必需品等の適切な措置及び調達体制を整備します。

### ④市民との協働による防災体制づくり

- 避難救助訓練等の実施を通して、市民との協働により、平常時から災害時における円滑な都市復興、被害を最小限にする都市防災の取り組み促進を検討します。

「急傾斜地崩壊危険箇所」 ※参考資料「7. まちづくり用語集」参照  
「オープンスペース」※ 参考資料「7. まちづくり用語集」参照

【防災に関する方針図】







## 第3章 地域別構想



### 3－1 地域の設定について

地域の設定については、山武市基本構想の土地利用構想におけるゾーン区分を踏まえ、本計画書が地域住民にとって身近な都市づくりの方針となり、市民参加の都市づくりが円滑に進む地域の設定が望ましいことから、地域のコミュニティが形成されている小学校の就学区域と地形等の特徴を踏まえ、以下のとおりとします。

#### ①丘陵地域

日向小学校、睦岡小学校、山武北小学校、  
山武西小学校の就学区域

#### ②市街地地域

成東小学校、大富小学校、松尾小学校、  
豊岡小学校の就学区域

#### ③田園地域

大平小学校、南郷小学校、  
鳴浜小学校の一部の就学区域

#### ④海浜地域

蓮沼小学校、緑海小学校、  
鳴浜小学校の一部の就学区域

【地域区分図】



### 3－2 地域別構想

丘陵地域、市街地地域、田園地域、海浜地域の都市づくりの方針を次のとおりとします。

【丘陵地域】

1. 地域の概況

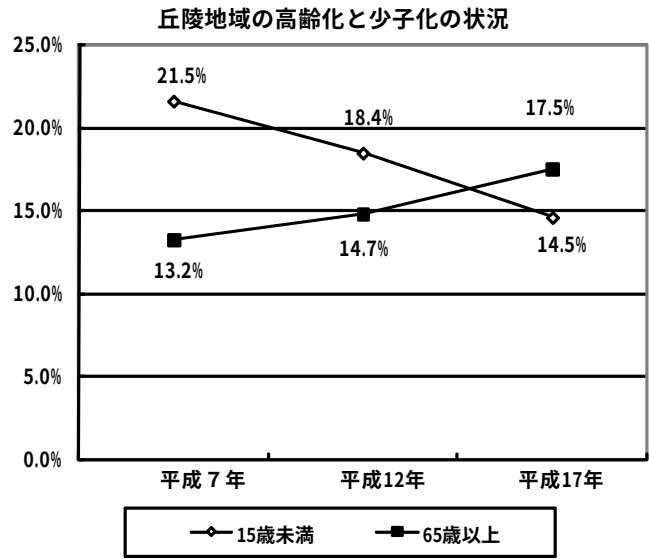
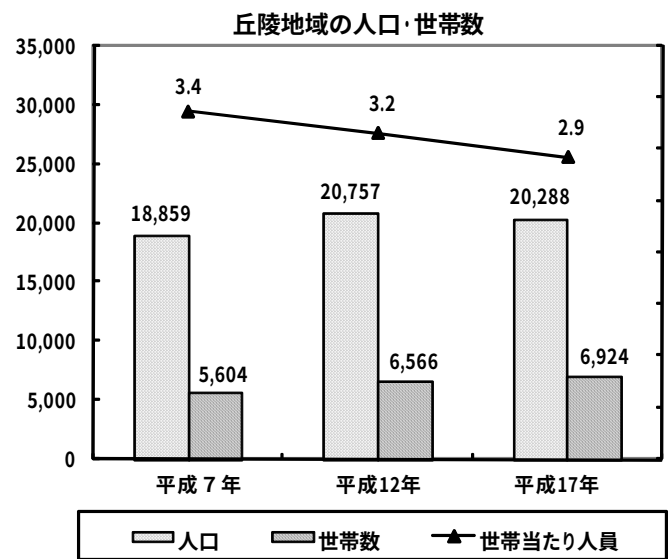
①位置と地形

- ◆本地域は市域の北部に位置し、下総台地に山林や畑地が広がり、多くの谷津田があります。
- ◆市街地は、JR日向駅周辺と山武出張所周辺及び八街市に接する地区に形成されています。丘陵部においては、比較的小規模な宅地開発などが多く見られます。
- ◆地域内を二級河川の作田川と境川が流れています。

②人 口

- ◆平成17年現在の人口は、20,288人（市全体に対する割合33.0％）で、平成7年～17年の変化は7.6％の増加と市全体（約4％増加）に比べ高い伸びを示しています。
- ◆高齢化率は、17.5％と市平均（約21％）に比べ低くなっています。
- ◆平成17年現在の世帯数は、6,924世帯（市全体に対する割合32.6％）で、平成7年～17年で約12％増加しています。

【丘陵地域の位置】



③主な施設

- ◆山武出張所周辺に公共公益施設が集積し、JR日向駅周辺にも公民館や小学校などが立地しています。
- ◆丘陵部の宅地開発地等において、さんぶの森公園のほか身近な公園が整備されています。

#### ④交 通

- ◆幹線道路としては、千葉東金道路が東西方向に通り、山武成東インターチェンジがあり、（主）千葉八街横芝線、（主）成東酒々井線、（県）成東山武線、（県）横芝山武線等の幹線道路が地域の骨格を形成しています。
- ◆公共交通機関としては、JR総武本線のJR日向駅があるほか、さんぶの森元気館と山武出張所を起終点とした巡回バスと、JR成東駅とJR八街駅を結ぶ路線バスが通っています。

#### ⑤主な地域資源

- ◆自然資源：作田川・境川、里山、谷津田
- ◆歴史・文化資源：古墳、長光寺等の寺社仏閣
- ◆レクリエーション資源：さんぶの森公園、さんぶの森元気館

【さんぶの森公園のグリーン・タワーからの眺望】



【丘陵地の山武杉と農地】





2.地域の現状と課題

①さんぶの森周辺及びJR日向駅周辺の土地利用

- ◆さんぶの森周辺及びJR日向駅周辺は、多くの公共公益施設が立地しています。しかし、それぞれの機能が分散しているため、市民にとって利用しづらい状況となっています。
- ◆JR日向駅は鉄道乗降客が減少傾向にあり、商業地の衰退がみられます。また、駅前広場の整備が遅れています。
- ◆（都）雨坪埴谷線は、現在、整備中ですが、沿道の土地利用の形成が進んでいない状況です。
- ◆さんぶの森周辺は、さんぶの森公園やさんぶの森元気館等の健康・レクリエーション施設が整備され、公共公益施設の中核を担う（仮称）さんぶの森交流センターの整備も進んでいます。さらに、商業店舗や質の高い住宅の立地などの土地利用が進展しています。
- ◇本地域の中心地として、さんぶの森周辺とJR日向駅周辺の結びつき強化による一体性の確保が課題です。

②自然環境と景観

- ◆山武杉を主体とした山林が多く、高低差のある変化に富んだ魅力ある丘陵地景観を形成しています。
- ◆地域の谷津田は、作田川や境川の源流となっており、美しい里山景観を見せてくれます。
- ◇豊かな自然環境・景観の保全と活用が課題です。

③地域資源

- ◆日向の森は、市有地となっており、活用されていない部分が多くあります。
- ◆本地域の豊富な山武杉は全国的に有名な森林資源となっています。
- ◆寺社仏閣や古墳などの歴史・文化資産等が数多く見られます。
- ◇地域の多様な自然資源、歴史・文化資産などの保全と活用が課題です。

④身近な生活環境等

- ◆さんぶの森周辺には、良好な居住環境が整備されています。
- ◆埴谷地区には県道沿道に多様な建築物が立ち並ぶ市街地が形成されています。
- ◆生活道路や污水处理施設の整備が遅れている箇所があります。
- ◇身近な生活環境の改善が望まれます。

### 3.地域のまちづくり構想

#### (1) 地域のまちづくりの目標

- ①さんぶの森周辺とJR日向駅周辺の連携強化と利便性向上による暮らしやすいまちづくり
- ②丘陵地の緑豊かな環境と景観、歴史・文化資産等の地域資源を活かしたまちづくり
- ③森林資源等を活用するまちづくり
- ④身近な生活環境の維持・改善による安全・安心なまちづくり

#### (2) 地域のまちづくり方針

##### ①さんぶの森周辺とJR日向駅周辺の連携強化と利便性向上による暮らしやすいまちづくり

- 日常生活の利便性の向上と地域内交流を促進するため、さんぶの森周辺とJR日向駅周辺との結びつきを道路及び地域公共交通により維持・強化し、地域交流拠点としての一体性を確保します。
- 結びつきの強化策の一環として、（都）雨坪埴谷線をはじめとする都市計画道路についても引き続き整備を促進します。
- さんぶの森公園前の都市計画道路沿道のさんぶの森周辺のエリアについて、（仮称）さんぶの森交流センターをはじめとした公共公益施設の充実を図るとともに、日常生活の利便性を高める商業施設等の誘導や、丘陵住宅地への質の高い住宅の立地を促進します。
- また、地域コミュニティを育成するため、その中核を担う（仮称）さんぶの森交流センターについて、健康、文化、交流を軸とした多様な事業を展開します。
- さらに、同地区については、用途地域が定められていないため、今後「近隣サービス地」として、用途地域の指定等により適正な土地利用の規制・誘導を図るとともに、秩序ある道路沿道景観の形成を図ります。
- 計画的に整備された美杉野地区などの丘陵住宅地は、自然環境と調和した質の高い住環境を保全・創出するため、地区計画等により敷地の細分化防止等を図ります。
- JR日向駅周辺については、山武地域交流拠点の玄関口として、利便性の向上と魅力を高めるため、商業機能の充実にあわせ、駅前広場及び駅前通りの整備を推進するとともに、地区の関係者との協働により地域の実情を踏まえた駅周辺の景観整備や待ち合わせ空間の整備などを推進します。
- また、安全・安心な市街地環境を確保するため、歩道の整備を推進し、あわせて、駅構内におけるバリアフリーについて、鉄道事業者に要請していきます。

##### ②丘陵地の緑豊かな環境と景観、歴史・文化資産等の地域資源を活かしたまちづくり

- 森林が広がる丘陵部は、緑豊かな自然と魅力的な景観地として、森林、谷津田、河川の保全を図るとともに、山武杉等の優れた地域資源を活かした産業の振興やグリーンツーリズム等を推進するため、道路等の都市施設の整備や土地利用の規制・誘導を図ります。
- 谷津田は、湿田に依存した貴重な生物が棲息し、豊かな生態系が形成されていることから、周辺の里山と一体的に保全を図ります。

- 作田川や境川と主な地域資源を結ぶ散策路の整備を促進し、人々が潤い・やすらぎを感じる「水と緑のネットワーク」の形成を図ります。
- 作田川、境川について、自然や生態系への配慮とともに、親水性や魅力向上を図るため、河川管理者の協力を得ながら地域住民との協働により、親水空間の整備に取り組んでいきます。
- 山武成東インターチェンジから市街地へのアクセス道路となる（主）成東酒々井線については、野菊（市花）や杉（市木）等の景観資源を活用した景観づくりを推進します。
- 山武成東インターチェンジ周辺は、現在、水田と丘陵の地形となっていますが、交通利便性が高く、無秩序な開発の恐れがあることから、特定用途制限地域等を活用した環境の保全について検討します。
- 埴谷地区は、近隣に豊富にある寺社などの歴史・文化資産や景観資源を活かした街づくりを推進します。

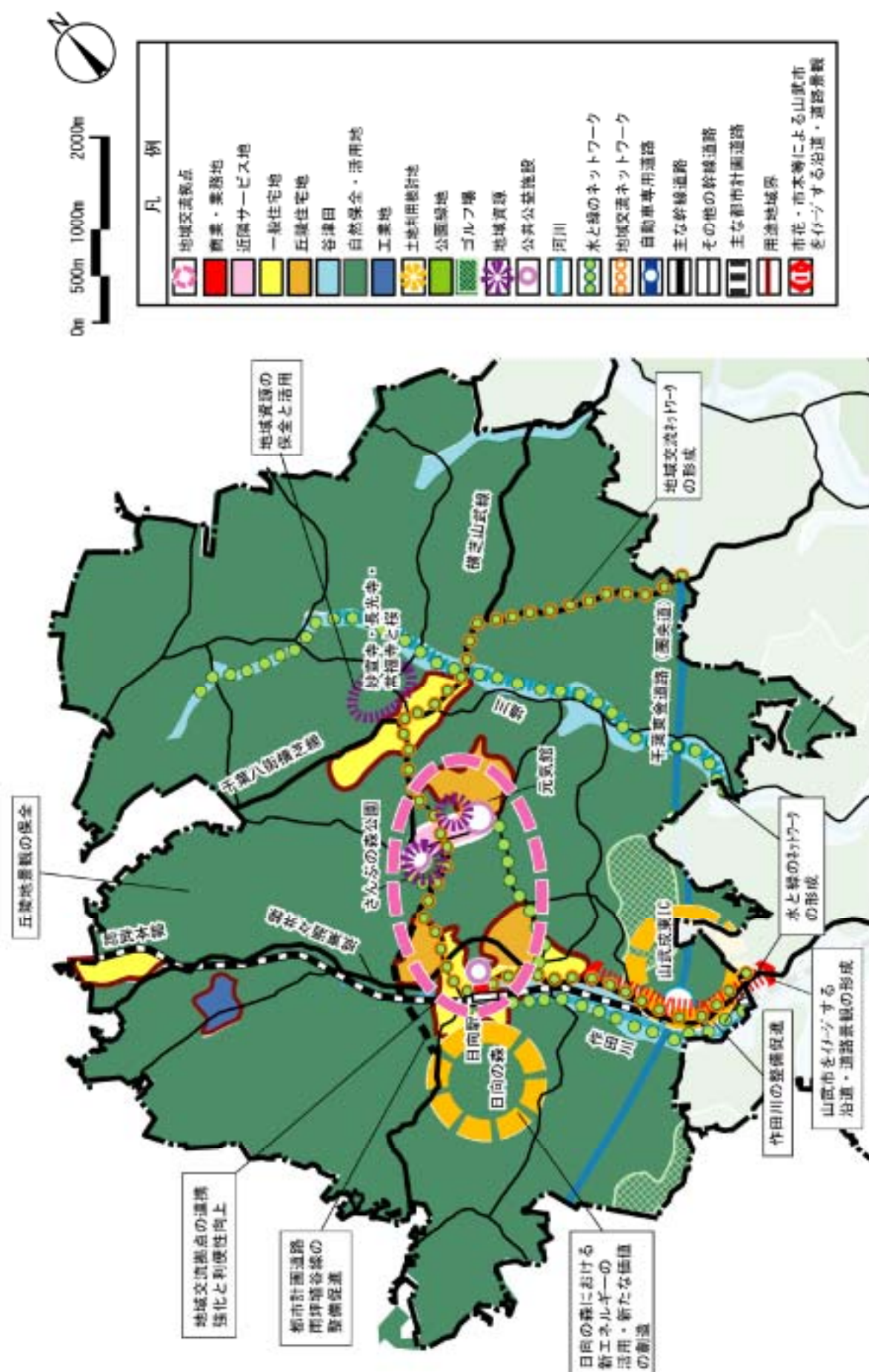
**③森林資源等を活用するまちづくり**

- 日向の森を核とした地域資源創造拠点については、周辺の自然環境と調和した土地利用を検討するとともに、森林資源による新エネルギーの活用など、新たな価値を創造する拠点の形成を促進します。
- 日向の森には、古墳の存在が確認されていることから、歴史的な価値を確認し、その活用を検討します。

**④身近な生活環境の維持・改善による安全・安心なまちづくり**

- 住宅地・集落地内の生活道路について、歩行者の視点に立った生活道路の改良を進めます。
- また、生活環境の悪化を防止し、農地や自然環境を保全するため、污水处理施設の普及と適切な維持管理の推進等により汚水の適正な処理を推進します。
- 災害時に速やかな避難ができるよう幅員の狭い道路の解消や、避難場所となる公園やオープンスペースの確保を推進します。

【丘陵地域のまちづくり方針図】



【市街地地域】

1.地域の概況

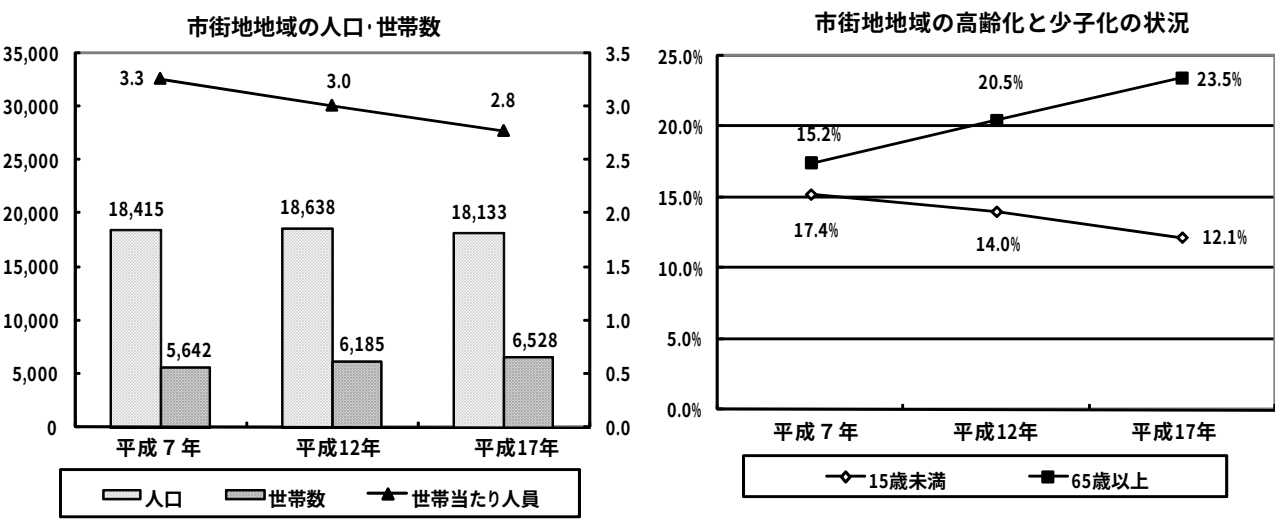
①位置と地形

- ◆本地域は市域のほぼ中央部に位置し、JR成東駅とJR松尾駅周辺及び国道126号沿道を中心として市街地が連担して形成されています。
- ◆九十九里平野から下総台地に変化する斜面緑地は、この地域を特徴づけるものとなっています。
- ◆地域内を二級河川の木戸川と作田川、境川が流れています。

②人 口

- ◆平成17年現在の人口は、18,113人（市全体に対する割合29.5％）で、平成7年～17年には1.5％減少（市平均約4％増加）しています。
- ◆高齢化率は、23.5％と市平均（約21％）に比べ若干高くなっています。
- ◆平成17年現在の世帯数は、6,528世帯（市全体に対する割合30.7％）で、平成7年～17年で約15％増加しています。

【市街地地域の位置】



③主な施設

- ◆JR成東駅、JR松尾駅周辺には、市役所・松尾出張所をはじめ、保健福祉施設、コミュニティ施設、文化施設などの公共公益施設が集積しています。
- ◆また、国道126号沿道には、ロードサイド型※の商業施設や大規模商業施設が立地し、その後背地に住宅地が広がっています。

「ロードサイド型」※ 参考資料「7. まちづくり用語集」参照



#### ④交 通

- ◆広域幹線道路としては、千葉東金道路及び国道126号が通っています。幹線道路としては、（主）千葉八街横芝線、（主）松尾蓮沼線、（主）成田松尾線、（主）成東酒々井線等が通っています。地域の北側には、千葉東金道路の松尾横芝インターチェンジがあります。
- ◆公共交通機関としては、JR総武本線とJR東金線が通り、JR成東駅、JR松尾駅があります。JR成東駅を中心に路線バスが運行されており、JR成東駅近くには東京・千葉方面とを結ぶ高速バスが通っています。また、JR松尾駅近くには、成田空港と蓮沼方面を結ぶ空港シャトルバスが通っています。

#### ⑤主な地域資源

- ◆自然資源：成東・東金食虫植物群落、谷津田、作田川、境川、木戸川
- ◆歴史・文化資源：歴史民俗資料館、伊藤左千夫の生家・記念公園、浪切不動院、大堤権現塚古墳、浅間神社
- ◆レクリエーション資源：成東城跡公園

【成東城跡公園からの眺望】



【浪切不動院】





2.地域の現状と課題

①JR成東駅及びJR松尾駅周辺の土地利用

- ◆本地域は、JR成東駅と市役所周辺及び、JR松尾駅と松尾出張所周辺において、公共公益施設やサービス施設等が集積しています。
- ◆しかし、駅の乗降客は減少傾向にあり、駅周辺において、商業地の衰退や駐車場への土地利用転換も見られるなど、人口減少・高齢化と賑わいの低下が進んでいます。
- ◆JR松尾駅南側は、近年、松尾IT保健福祉センター、空港シャトルバスの乗り入れ、商業施設の立地などが進んでいます。
- ◇駅の交通結節機能や駅周辺における既存都市施設の活用等による地域の活性化や定住促進が課題となっています。
- ◇JR松尾駅の南北に分散する公共公益施設や商業施設について、連続的・一体的な利用が図られるような環境整備が望まれます。

②広域幹線道路など道路交通アクセス

- ◆本地域には、地域内には圏央道の一部である千葉東金道路が通り、成田空港に近接する松尾横芝インターチェンジを有します。
- ◆また現在、圏央道の建設が進められており、将来は成田空港と羽田空港を結びます。
- ◇地域の活性化を図り、雇用の場を創出するためにも、成田空港等へのアクセス性等恵まれた立地条件・交通条件を活かした都市づくりが求められています。
- ◇この他の広域幹線道路である国道126号や幹線道路である都市計画道路の道路ネットワークについても、地域内外の連携を強化するため、整備促進を図る必要があります。

③自然環境や歴史文化施設などの地域資源

- ◆本地域には、作田川、境川、木戸川が流れており、市街地内において、潤い空間を提供しています。また、成東城跡公園や浪切不動院、伊藤左千夫の生家・記念公園など歴史文化施設が身近に見られます。
- ◇これらを活用することにより、地域の魅力を高める風情のあるまちづくりが望まれます。

④国道126号沿道の賑わいと地域の景観

- ◆都市連携軸となる国道126号沿道には、沿道商業施設をはじめとして、様々なサービス施設が立地し、賑わいが形成されています。
- ◆しかし、色・デザインが派手な広告や看板等により、一部の沿道景観が損なわれています。
- ◇今後は、秩序ある市街地景観の形成が望まれます。

⑤身近な生活環境等

- ◆地域内には、幅員の狭い生活道路が多く見られます。
- ◆市街地における污水处理施設の整備は、充分に進んでいる状況ではありません。
- ◆局地的な大雨、地震によるがけ崩れや火災などの発生の恐れがあります。
- ◇市街地には、多くの市民が暮らすことから、安全・安心な市街地形成が課題です。
- ◇生活環境の改善と農業環境の保全が望まれます。

### 3.地域のまちづくり構想

#### (1) 地域のまちづくりの目標

- ①既存サービス施設の集積と駅交通結節機能を活かした歩いて暮らせるまちづくり
- ②広域幹線道路や成田空港へのアクセス性を活かした活力のあるまちづくり
- ③河川の水辺空間や歴史文化施設を歩いて巡ることができる風情と魅力のあるまちづくり
- ④国道126号沿道のサービス機能の充実と秩序ある景観が形成されたまちづくり
- ⑤身近な生活環境の維持・改善による安全・安心なまちづくり

#### (2) 地域のまちづくり方針

##### ①既存サービス施設の集積と駅交通結節機能を活かした歩いて暮らせるまちづくり

- JR成東駅から市役所に至る国道126号沿道を含む地区については、成東地域交流拠点として多様な機能を活かした街づくりを図ります。
- JR成東駅南側から市役所周辺にかけての市街地については、駅前広場の整備を進めるとともに、既存の公共公益施設、商業施設の充実等により賑わいの再生を図り、行政の中心地にふさわしい多様な交流が展開する土地利用を誘導します。また、成東病院と市役所の南側において、成東病院への国道の迂回道路の整備を検討します。
- JR成東駅北側については、歩いて暮らせる街の形成の一環として、土地利用のニーズや実現可能性を踏まえ、農地との調和を図りながら、都市の魅力や日常生活の利便性を高める街づくりを検討します。
- JR成東駅南北地区の街づくりについては、地区の実情を踏まえ、地区の関係者との協働により、JR成東駅南北地区が一体となった歩いて暮らせる街づくりを目指します。
- JR松尾駅南北地区については、既存の商業施設、公共公益施設及び教育施設の維持活用を図るとともに、鉄道及び空港シャトルバスの交通結節機能の充実を図り、松尾地域交流拠点の形成を図ります。
- JR松尾駅北側については、（都）大堤松尾線沿道の通勤通学状況や沿道商業地の形成などの地区の実情を踏まえ、住民との協働による街づくりを推進します。
- JR松尾駅南側については、松尾IT保健福祉センター等の公共公益施設の活用を検討します。
- また、空港シャトルバス停周辺について、地区の関係者の意向、土地利用のニーズや実現可能性を踏まえ、農地との調和を図りながら、土地利用を検討します。
- JR松尾駅南北地区については、多様な機能が展開していることから、南北の一体性を確保するため、公共交通と連携した自由通路や歩道による歩行者ネットワークの形成を図ります。
- JR成東駅及びJR松尾駅の駅前広場や駅前通りについては、誰もが安全・安心して多様な交通機関への乗換えを行えるように、歩道の設置や歩道の段差解消等を推進します。あわせて、駅構内におけるバリアフリーを鉄道事業者に要請します。
- また、海外からの観光客にも配慮した多言語による観光案内などにより、観光客等が円滑に回遊できるサイン計画の充実を図ります。

②**広域幹線道路や成田空港へのアクセス性を活かした活力のあるまちづくり**

- 松尾横芝インターチェンジ周辺は、産業交流拠点として、物流機能をはじめとして成田空港の後方支援機能、自然エネルギー関連産業を含む最先端技術産業などの産業立地を誘導し、新たな就業の場の創出を図ります。
- 混雑状況の著しい国道126号については、都市計画道路の計画区間の整備を促進します。
- 広域幹線道路とともにネットワークを構成する都市計画道路については、将来の交通需要等を踏まえ、必要性を検証し、必要な路線について整備を促進します。
- その他幹線道路については、付加車線の設置等の交差点改良による混雑解消、歩道の設置等について整備を促進し、道路交通の円滑化と歩行者の安全性を確保します。
- 山武成東インターチェンジ及び松尾横芝インターチェンジから既成市街地へのアクセス道路となる（主）成東酒々井線及び（主）成田松尾線については、野菊（市花）や杉（市木）による沿道と一体となった道路の修景整備等により、訪れた人々が山武市の個性と魅力を感じることの出来るような景観づくりを推進します。また、（県）成東鳴浜線、（主）松尾蓮沼線については、沿道の田園景観を背景として、来訪者が地域の自然と心地よい風を感じることで出来る沿道・道路景観づくりを進めます。

③**河川の水辺空間や歴史文化施設を歩いて巡ることができる風情と魅力のあるまちづくり**

- 地域内に豊富に存在する地域資源の保全を図るとともに、それらを歩いて巡ることができる散策路の整備を図るなど、地域資源のネットワーク化を図ります。
- 路線バス等については、事業者と運行形態等をはじめ身近な公共交通の利便性の向上について検討します。
- 市街地内は、公共施設や民有地の緑化を図り、魅力的な景観づくりを推進します。
- 斜面林は、防災性の向上とあわせて、景観資源として保全・活用を図ります。
- 作田川、境川、木戸川や地域内の豊かな地域資源を結ぶ「水と緑のネットワーク」の形成を推進します。
- 木戸川、作田川、境川について、自然や生態系への配慮とともに、管理のあり方について、親水性や魅力向上を図るため、河川管理者の協力を得ながら地域住民との協働により、親水空間の整備に取り組んでいきます。

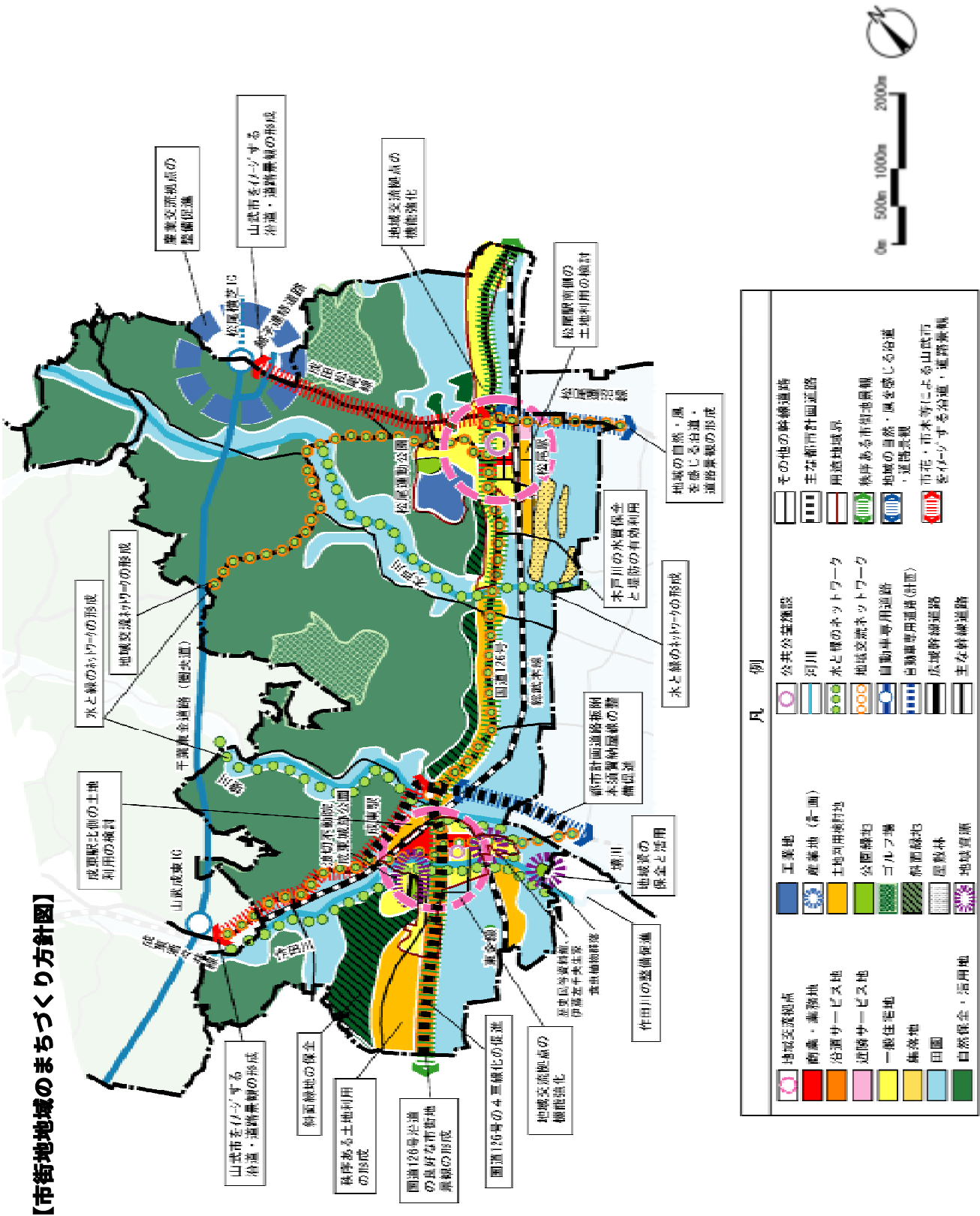
④**国道126号沿道のサービス機能の充実と秩序ある景観が形成されたまちづくり**

- 国道126号沿道は、良好な市街地環境の形成に向け、都市計画道路の計画区間の整備を促進するとともに沿道サービス機能等の土地利用の適正な規制・誘導を図ります。
- 成東地域交流拠点の国道126号沿道は、駅周辺と一体的に商業業務機能の集積を図ります。
- 宮前地区における国道126号と旧道の間の地区については、既存の商業施設や周辺土地利用との調和を図りながら、用途地域や地区計画等による秩序ある土地利用の誘導を検討します。
- 国道126号沿道は、建物の意匠や建て方、看板・広告物に対する色彩、デザイン、大きさ、内容等に関するルールづくりについて検討するとともに、電線類の地中化、道路植栽などにより、自然と調和した秩序ある沿道景観の創出を推進します。

- 九十九里平野から下総台地に地形が変化する斜面緑地は、連続した緑の空間として、線的なランドマークとなっており、地域の緑の豊かさを示す代表的な景観となっていることから、防災上の整備を図るとともに、斜面緑地の維持・再生を図り、地域固有の景観を保全します。
- また、斜面緑地周辺に点在する自然資源や歴史・文化資源についても、その保全と活用を図ります。

#### ⑤身近な生活環境の維持・改善による安全・安心なまちづくり

- 住宅地・集落地内の生活道路について、歩行者の視点に立った生活道路の改良を進めます。
- また、生活環境の悪化を防止し、農地や自然環境を保全するため、污水处理施設の普及と適切な維持管理の推進等により污水の適正な処理を推進します。
- 災害時に速やかな避難ができるよう幅員の狭い道路の解消や、避難場所となる公園やオープンスペースの確保を推進します。



## 【田園地域】

### 1. 地域の概況

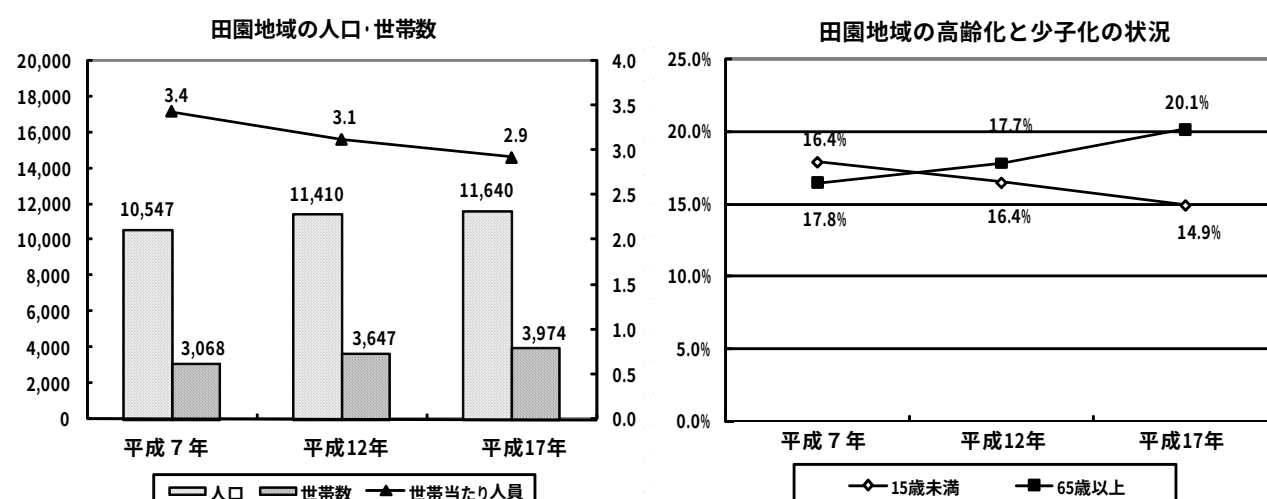
#### ①位置と地形

- ◆本地域は市域の南側に位置し、九十九里平野となっています。
- ◆さらに、格子状に通る道路の沿道集落地等とその道路に囲まれた農地からなる地形となっています。

#### ②人 口

- ◆平成17年現在の人口は、11,640人、（市全体に対する割合19.0%）で、平成7年～17年で約10%増加しています。
- ◆高齢化率は、市平均（約21%）とほぼ同じ20.1%となっています。
- ◆平成17年現在の世帯数は、3,974世帯（市全体に対する割合18.7%）で、平成7年～17年で約30%増加しています。

#### 【田園地域の位置】



#### ③主な施設

- ◆地域の中央部には、野球場や陸上競技場などが整備された成東総合運動公園があります。
- ◆地域の西側に成東工業団地、ほぼ中央に松尾工業団地が整備されています。

#### ④交 通

- ◆幹線道路として、（主）松尾蓮沼線、（県）成東鳴浜線及び、東金市とを結ぶ（県）緑海東金線が南北方向に通り、東西方向に広域農道が整備されています。（県）成東鳴浜線はバス路線が運行されています。



- ⑤**主な地域資源**
- ◆自然資源：田園、木戸川、作田川、
  - ◆歴史・文化資源：槇の生垣や屋敷林
  - ◆レクリエーション資源：成東総合運動公園

【広がりのある田園】



【槇の生垣や屋敷林】



## 2. 地域の現状と課題

### ①田園地域の土地利用

- ◆本地域は、田園に広く分布する集落と市街地から構成されます。
- ◆市街地は、成東地区の（県）成東鳴浜線沿いに形成され、その一部に成東工業団地があり、松尾地区には松尾工業団地が形成されています。
- ◇広く散在する集落と農業環境との調和、豊かな農地の保全が課題です。
- ◇工業地は、工業団地の操業環境の充実とともに周辺環境との調和が望まれます。

### ②自然環境・景観

- ◆広大な田園と点在する屋敷林は、九十九里平野の原風景として、国内外にアピールできる地域固有の魅力的な景観を形成しています。
- ◆本地域には木戸川、作田川など水辺空間が形成されています。
- ◇近年その優れた自然環境・景観が、耕作放棄地やミニ開発などにより損なわれつつあり、農地の保全と田園景観の保全が課題です。
- ◇水辺空間の保全・活用が課題です。

### ③核となる都市施設

- ◆地域のほぼ中央に成東総合運動公園が整備され、スポーツ等の活動も盛んに行われています。
- ◆成東総合運動公園へアクセスする道路整備が不十分で、公共交通がありません。
- ◇成東総合運動公園を更なる地域の活性化に資するための機能の充実が望まれます。
- ◇成東総合運動公園の活用促進に向け、公共交通の導入を含めた道路交通ネットワークの形成が課題です。

### ④身近な生活環境等

- ◆住宅が形成されている地区では、生活道路の幅員が充分でない箇所も見られます。
- ◆局地的な大雨、地震による家屋の倒壊や火災などの発生の恐れがあります。
- ◆本地域は、田園に集落が分散しており、生活雑排水の農業排水路や河川への流入による水質悪化が懸念されます。
- ◇安全・安心な身近な生活道路の整備が課題です。
- ◇污水处理施設の設置の推進が課題です。

3.地域のまちづくり構想

(1) 地域のまちづくりの目標

- ①豊かな田園環境と河川の水辺空間を活かした潤いのあるまちづくり
- ②農業環境、工業環境と集落地の住環境が調和した落ちつきのあるまちづくり
- ③成東総合運動公園を交流の場として活かしたふれあいや憩いのあるまちづくり
- ④道路交通ネットワークの形成により地域内外を円滑に交流できるまちづくり
- ⑤身近な生活環境の維持・改善による安全・安心なまちづくり

(2) 地域のまちづくり方針

①豊かな田園環境と河川の水辺空間を活かした潤いのあるまちづくり

- 田園と屋敷林は、それらの保全を図り後世に引き継いでいくとともに、観光資源としての活用を図ります。
- 市民が潤い・やすらぎを感じられるよう、成東総合運動公園へのアクセス道路や河川を結ぶ「水と緑のネットワーク」の形成を図ります。
- 地域交流ネットワークを構成する（主）松尾蓮沼線と（県）成東鳴浜線については「海を感じる景観づくり」、広域農道については沿道に広がる田園景観を背景とした「地域の自然・風を感じる景観づくり」を検討します。
- 木戸川、作田川について、自然や生態系への配慮とともに、管理のあり方について、親水性や魅力向上を図るため、河川管理者の協力を得ながら地域住民との協働により、親水空間の創出に取り組んでいきます。

②農業環境、工業環境と集落地の住環境が調和した落ちつきのあるまちづくり

- 白幡地区の住宅地は、都市計画道路等の整備により、成東工業団地の市街地環境と調和した安全で快適に暮らすことができる住環境の形成を図ります。
- 地域内の成東工業団地、松尾工業団地の工場集積地において、立地する企業の操業環境の充実を図るとともに、敷地内の緑化促進等により、近隣への騒音、震動、臭気等の対策を促し、周辺の自然環境及び住環境との調和を図ります。

③成東総合運動公園を交流の場として活かしたふれあいや憩いのあるまちづくり

- 地域のほぼ中央部に位置する成東総合運動公園について、地域の交流促進と、地域住民のみでなく市民全体のための健康づくりの拠点として、更なる機能の充実を図ります。
- 災害時に地域の災害対策活動の拠点となる施設として、防災機能の強化を図ります。

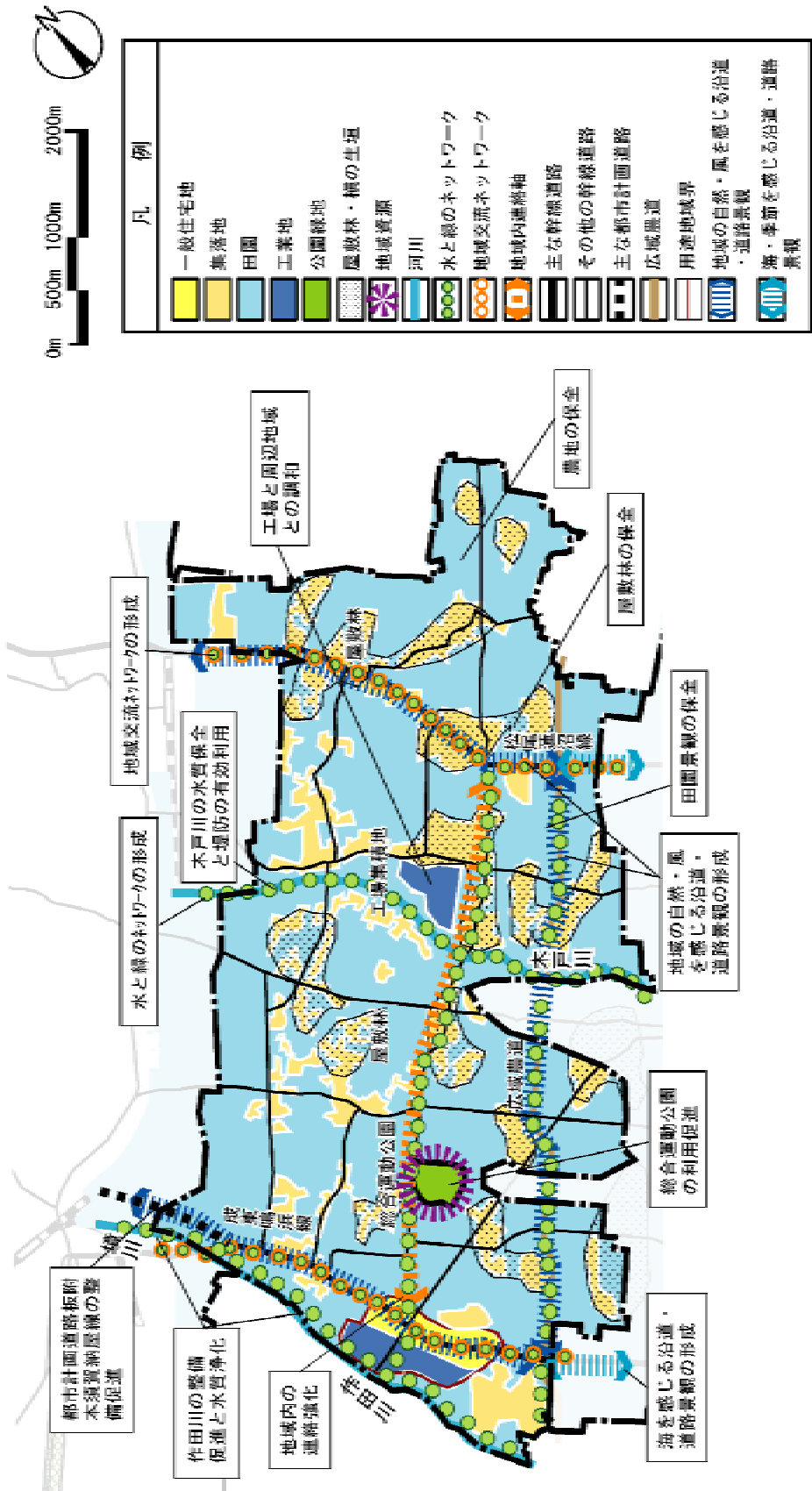
#### ④道路交通ネットワークの形成より地域内外を円滑に交流できるまちづくり

- （主）松尾蓮沼線、（県）成東鳴浜線及び（都）板附本須賀納屋線は、成東地域交流拠点、松尾地域交流拠点、蓮沼地域交流拠点を円滑に連絡する地域交流ネットワークとして整備を推進するとともに、地域公共交通の導入を検討します。
- 上記の地域交流ネットワークと連携して、地域内外から成東総合運動公園への連絡を円滑にする地域内連絡軸の整備（道路、地域公共交通）を推進します。

#### ⑤身近な生活環境の維持・改善による安全・安心なまちづくり

- 住宅地・集落地内の生活道路について、歩行者の視点に立った生活道路の改良を進めます。
- また、汚水による生活環境の悪化を防止し、農地や自然環境を保全するため、汚水処理施設の普及と適切な維持管理の推進等により汚水の適正な処理を推進します。
- 災害時に速やかな避難ができるよう幅員の狭い道路の解消や、避難場所となる公園やオープンスペースの確保を推進します。

【田園地域のまちづくり方針図】



## 【海 浜 地 域】

### ①位置と地形

- ◆本地域は市域の南部に位置し、九十九里浜と九十九里平野からなっています。
- ◆県立九十九里自然公園地域に指定されている白砂青松の九十九里浜があり、貴重な自然環境に恵まれています。
- ◆地域を東西に通る道路の沿道集落地等と農地が交互に織り成す地形となっています。

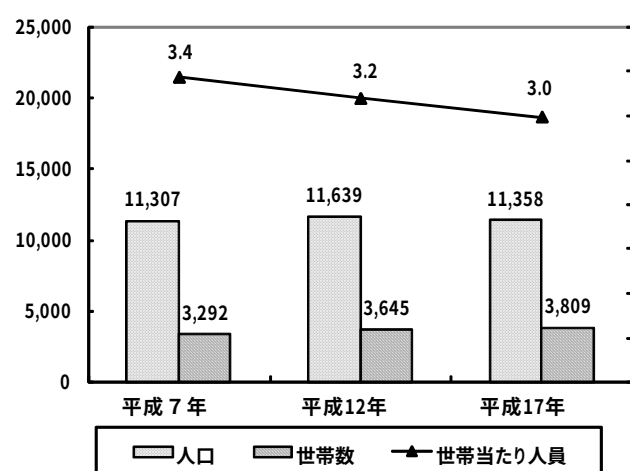
### 【海浜地域の位置】



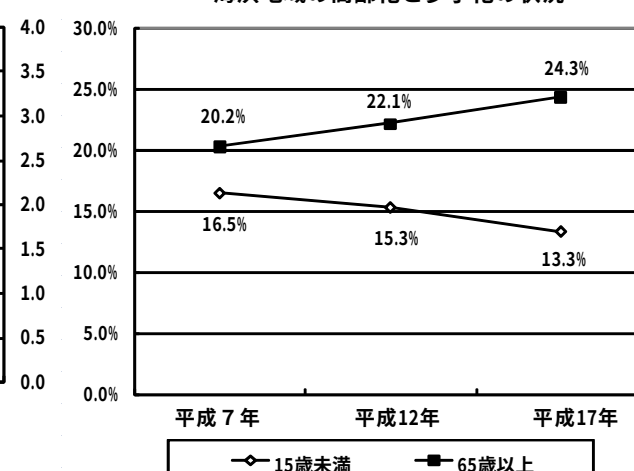
### ②人 口

- ◆平成17年現在の人口は、11,358人（市全体に対する割合18.5%）であり、平成7年～17年の人口増減はほとんどありません。
- ◆高齢化率は、24.3%と、市平均（約21%）に比べ若干高くなっています。
- ◆平成17年現在の世帯数は、3,809世帯（市全体に対する割合17.9%）で、平成7年～17年で約16%増加しています。

海浜地域の人口・世帯数



海浜地域の高齢化と少子化の状況



### ③主な施設

- ◆九十九里浜は海水浴場となっており、隣接して蓮沼海浜公園が整備されています。（主）飯岡一宮線及び（主）飯岡一宮線バイパス沿道には、ホテル・民宿等の宿泊施設や貸別荘等が比較的多く分布しています。
- ◆蓮沼出張所周辺には、道の駅「オライはすぬま」、中央公民館や保健センターなどのコミュニティ施設が集積しています。



④交 通

◆幹線道路として、東西方向の（主）飯岡一宮線、（県）飯岡片貝線と、南北方向の（主）松尾蓮沼線、（県）成東鳴浜線が骨格を形成しています。これらには路線バスが通り、（主）松尾蓮沼線には、成田空港を結ぶ空港シャトルバスが運行されています。

⑤主な地域資源

- ◆自然資源：九十九里浜（白砂青松）、木戸川及び堤防の景観
- ◆歴史・文化資源：屋敷林や槇の生垣、寺社の森
- ◆レクリエーション資源：蓮沼海浜公園、道の駅「オライはすぬま」

【蓮沼海浜公園】



【海水浴で賑わう九十九里浜】



## 2. 地域の現状と課題

### ①海浜地域の土地利用

- ◆九十九里浜は、広大な砂浜、松林など国内外に誇れる自然環境と景観があり、海水浴やサーフィンのレジャーが盛んです。
- ◆九十九里浜に隣接する蓮沼海浜公園にはプールのほか、多様な遊戯施設や宿泊施設もあります。
- ◆（主）飯岡一宮線バイパス沿道には、ホテル・民宿等の宿泊施設や貸別荘等が比較的多く分布しています。
- ◆海浜地域の賑わいは夏季が中心となっています。
- ◆九十九里浜沿岸の（主）飯岡一宮線バイパス沿道は、観光客が九十九里浜を間近に感じることでできる空間です。
- ◆（県）成東鳴浜線、（主）松尾蓮沼線は、千葉東金道路のインターチェンジや国道126号から九十九里浜沿岸への南北の幹線道路となります。
- ◆九十九里浜には、ウミガメの生息やハマヒルガオの群生が確認される箇所があります。
- ◆木戸川は、地域住民に親しまれている空間となり、多様な動植物が生息しています。
- ◇九十九里浜沿岸の地域資源を活かし、年間を通した観光誘客が課題です。
- ◇来訪者が九十九里浜の雰囲気を感じられる沿道景観の形成が望まれます。
- ◇多様かつ貴重な生物が生息する河川・海岸の保全が望まれます。

### ②蓮沼出張所、道の駅「オライはすぬま」周辺の既存公共公益施設と交通

- ◆道の駅「オライはすぬま」周辺には、蓮沼出張所、公民館、保健センターなどの公共公益施設が集積しています。
- ◆道の駅「オライはすぬま」には地域の特産物、販売所や休憩所などがあり、年間延べ約100万人の来客があります。
- ◆現在、成田空港への空港シャトルバスが乗り入れており、利用者も増加し、海外からの観光客も見受けられます。
- ◆一方で、路線バスの運行本数が少なく、ほとんどの観光客が自家用車を利用しています。
- ◇既存公共公益施設と地域公共交通を活かした地域コミュニティの維持向上が課題です。
- ◇既存公共公益施設や空港シャトルバスを活かした地域住民の市外との交流や観光客の増加が課題です。

### ③農業環境と居住環境

- ◆（主）飯岡一宮線、（県）飯岡片貝線の沿道には、住宅と農地が入り組みながら混在し、市街地や集落が形成されています。
- ◆農業従事者の高齢化や後継者不足から、耕作放棄地が増加しつつあり、農業環境の悪化が懸念されます。
- ◇農業環境と居住環境の調和が課題です。
- ◇耕作放棄地の活用が望まれます。

④身近な生活環境等

- ◆（主）飯岡一宮線、（県）飯岡片貝線沿道の市街地において、生活道路の幅員が充分でない箇所が見られます。
- ◆局地的な大雨、地震による家屋の倒壊や火災などの発生の恐れがあります。
- ◆（主）飯岡一宮線、（県）飯岡片貝線の沿道の市街地や集落からの生活雑排水の農業排水路や河川への流入による水質悪化が懸念されます。
- ◇安全・安心な身近な生活道路の整備が課題です。
- ◇污水处理施設の設置の推進が課題です。

### 3.地域のまちづくり構想

#### (1) 地域のまちづくりの目標

- ①海浜・リゾート交流拠点の環境・景観やレクリエーション施設等の地域資源を活かしたまちづくり
- ②蓮沼出張所、道の駅周辺をコミュニティ拠点とし、地域住民や観光客が集い交流する賑わいのあるまちづくり
- ③農業環境と（主）飯岡一宮線沿道の居住環境がそれぞれ向上し、調和を保ったまちづくり
- ④身近な生活環境の維持・改善による安全・安心なまちづくり

#### (2) 地域のまちづくり方針

##### ①海浜・リゾート交流拠点の環境・景観やレクリエーション施設等の地域資源を活かしたまちづくり

- 海浜・リゾート交流拠点は、海と緑に囲まれた風格のある海浜・リゾート地として、既存の蓮沼海浜公園等の地域資源を活用し、自然環境との調和のもと適正な土地利用と景観の誘導等により魅力向上を図り、通年型観光関連産業の振興を促進します。
- 環境と共生する地域の形成に向け、白砂青松等の豊かな自然と優れた景観について、保全と活用を基本として後世に引き継いでいきます。
- 圏央道等の広域幹線道路とネットワークを形成する（都）木戸浜本須賀納屋線及び（都）蓮沼公園線（（主）飯岡一宮線バイパス）について、海浜・リゾート交流拠点の骨格道路としてアクアラインの波及効果を受け止められるよう整備を促進します。
- （主）松尾蓮沼線、（県）成東鳴浜線は、（主）飯岡一宮線バイパスと一体となり地域の個性と魅力をアピールする景観づくりの一環として、周辺地域との調和を図りながら、市民との協働により来訪者が海や季節を感じることでできる沿道・道路景観づくりを進めます。
- 九十九里海岸のレクリエーション景観や貴重な動植物の保全のため、砂浜の維持・保全に努めます。
- 市民や来訪者が潤い・やすらぎを感じられるような地域の魅力向上を図るため、木戸川をはじめとして、海浜・リゾート交流拠点や幹線道路等を結ぶ「水と緑のネットワーク」の形成に向けて、魅力的な景観づくりと散策路の整備を図ります。
- 木戸川について、自然や生態系への配慮とともに、管理のあり方について、親水性や魅力向上を図るため、河川管理者の協力を得ながら地域住民との協働により、親水空間の創出に取り組んでいきます。

##### ②蓮沼出張所、道の駅「オライはすぬま」周辺をコミュニティ拠点とし、地域住民や観光客が集い交流する賑わいのあるまちづくり

- 歩いて暮らせる街づくりに向けて、蓮沼出張所、道の駅「オライはすぬま」周辺の近隣サービス地については、既存施設を活かした地域交流拠点を形成します。
- また、海浜リゾート交流拠点を訪れる人々への観光情報等の情報発信機能や、公共公益機能、

- 商業機能等の充実により、拠点性を高め、地域住民の利便性向上と観光客の増加を図ります。
- あわせて、海浜・リゾート交流拠点と地域資源など地域の実情を踏まえ、地域住民と協働の街づくりを推進します。
  - 道路・交通体系については、地域住民や観光客が鉄道駅や他の地域交流拠点へ移動するときの交通機関となる空港シャトルバスや地域公共交通の交通ターミナル機能の導入を図ります。
  - さらに、地域交流ネットワークと補完し、蓮沼地域交流拠点に集約した生活サービス機能について、周辺の集落から利用しやすくするため、蓮沼地域交流拠点、海浜リゾート交流拠点及び集落地等を連絡するネットワークを「地域内連絡軸」として位置づけ、地域公共交通の活用を検討します。

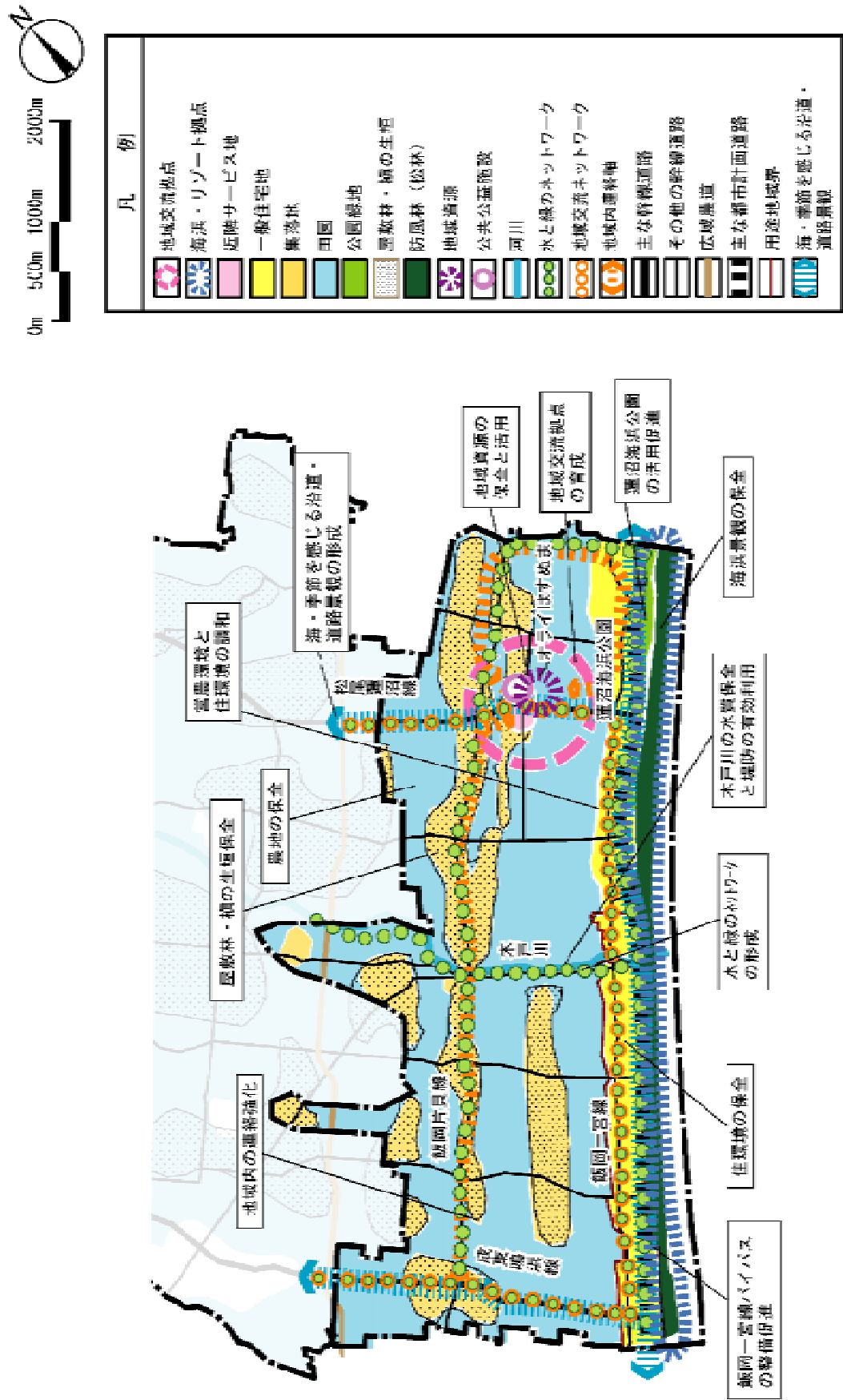
**③農業環境と（主）飯岡一宮線沿道の居住環境がそれぞれ向上し、調和を保ったまちづくり**

- （主）飯岡一宮線沿道の住宅地や（主）飯岡一宮バイパス沿道は、観光客やレジャーに対応する別荘や民宿などの土地利用の形成を促進するとともに、農業環境を保全します。
- 環境と共生する地域の形成に向け、屋敷林、槇の生垣、田園等の豊かな自然と優れた景観について保全と活用を基本として後世に引き継いでいきます。
- 増加しつつある耕作放棄地について、優れた田園景観の保全と観光客を誘導する手段の一つとして、市民農園、観光農園等としての活用を促進します。
- 平地部に広がる農地については、農業振興計画と整合を図りながら優良農地の保全を推進します。

**④身近な生活環境の維持・改善による安全・安心なまちづくり**

- 住宅地・集落地内の生活道路について、歩行者の視点に立った生活道路の改良を進めます。
- また、汚水による生活環境の悪化を防止し、農地や自然環境を保全するため、汚水処理施設の普及と適切な維持管理の推進等により汚水の適正な処理を推進します。
- 災害時に速やかな避難ができるよう幅員の狭い道路の解消や、避難場所となる公園やオープンスペースの確保を推進します。

【海浜地域のまちづくり方針図】







## 第4章 都市づくりの実現に向けて

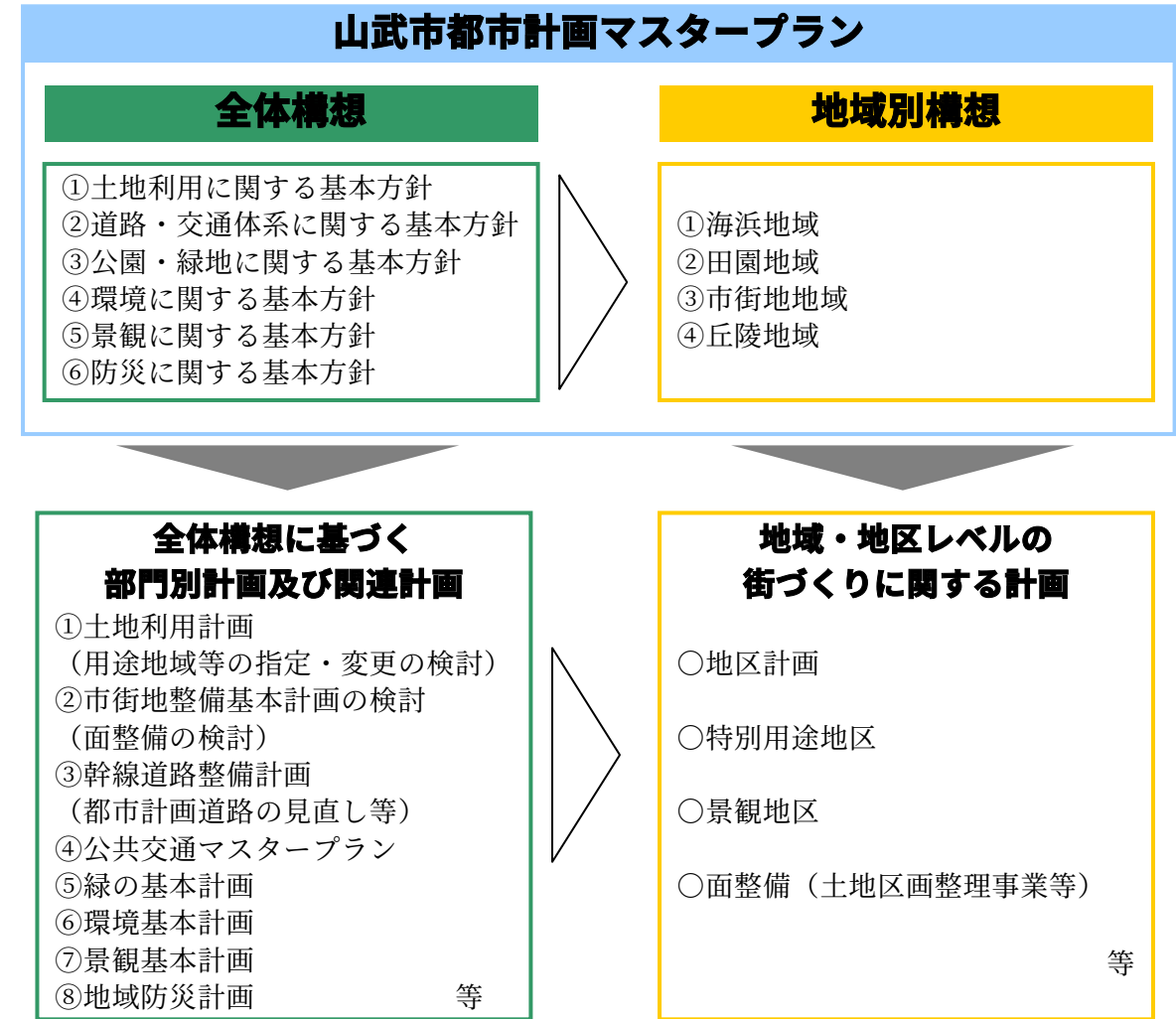


4－1 都市づくりの実現に向けた基本的な考え方

1．個別計画の策定の推進

全体構想、地域別構想で示した都市づくりの基本的な方針について、具体化を図るため、全体構想に基づく部門別計画及び関連計画の策定を推進します。

また、地域・地区レベルの街づくりにあたっては、都市計画の決定・変更及び事業の実施について、市民の意向を反映しながら、市民との協働により進めていくものとします。

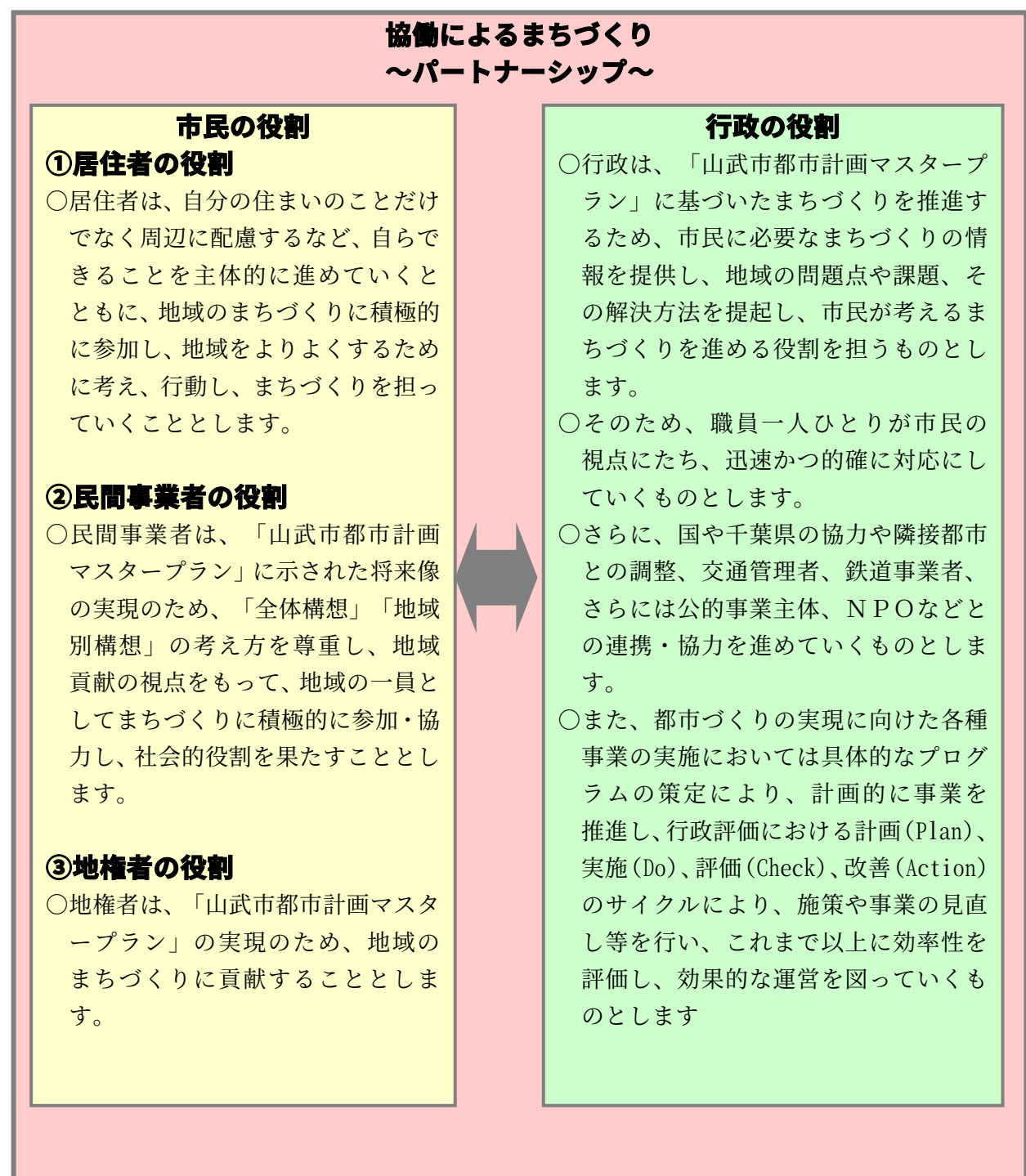


## ２．市民と協働のまちづくりの推進

### （１）パートナーシップの構築

市民と行政の協働による都市づくりを進めていくには、これまで以上に市民は主体性と独自性をもってまちづくりに取り組んでいくことが必要です。

そこで、「自分たちのまちは自分たちの意思でつくる」という意識を持ち、市民と行政がそれぞれの役割を再認識し、理解し、協力し合うパートナーシップにより、進めていくことを基本とします。

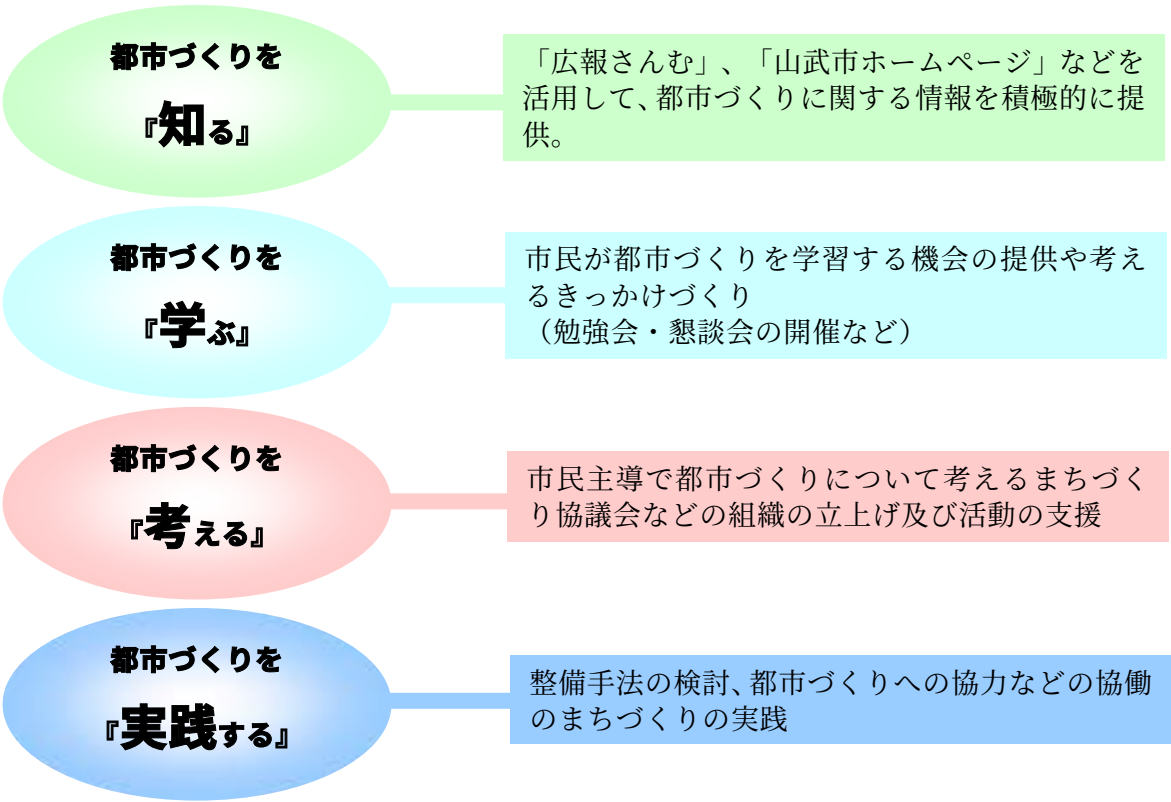


（2）市民の参画を促す支援

市民の都市づくりへの参画を促すため、行政がそれぞれの役割に基づいて、市民が地域のことを「知り」、都市づくりを「学び」、「考え」、「実践」していく必要があります。

そのため、行政は市民に対して、必要となる情報を積極的に公開し、市民が都市づくりに対する意識や興味が高まるよう取り組みを進めていくものとします。

その手段として、以下の4つの段階において、必要な支援等を行います。





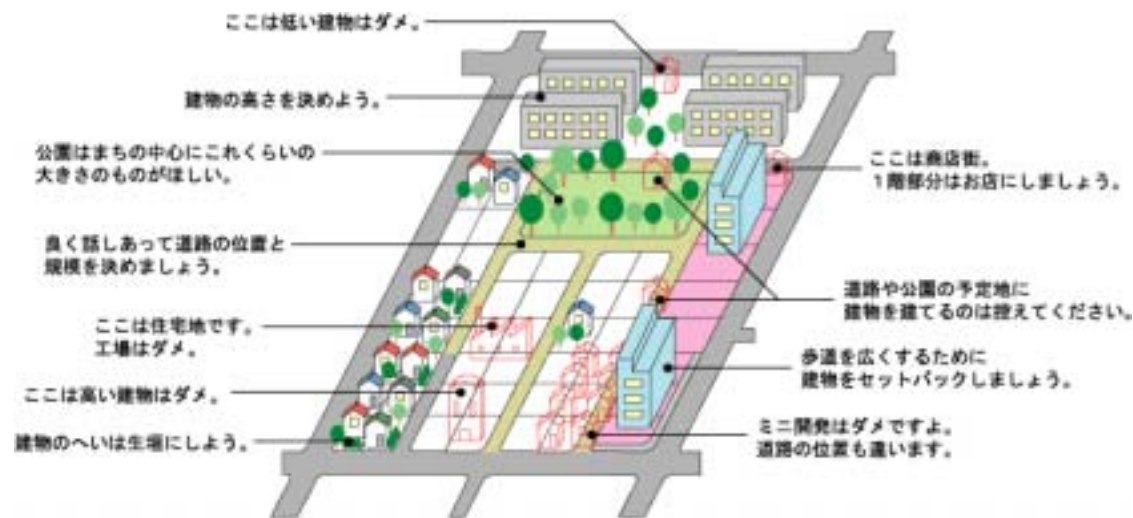
（3）市民と協働のまちづくり制度の活用

市民と協働のまちづくりの実践に向けて、パートナーシップの構築や市民の参画の促進により、以下に示す都市計画法に基づく制度や千葉県の条例に基づく制度などを活用していきます。

また、「市民参加条例」、「まちづくり条例」など、さらに地域の実情に即した協働のまちづくりの取り組みを推進する制度の検討を行います。

「**地区計画**」…都市計画法に基づき、建築物の用途や形態・意匠の制限、容積率の最高限度・最低限度、建ぺい率制限、敷地面積の最低限度、建物高さの最高限度・最低限度、壁面の位置、外壁後退を含めることができます。また計画決定の主体が市町村であり、地区の実情に応じてきめ細かいまちづくりが期待できます。

【まちづくりの手法の例 ー地区計画で定めることができる内容】



（出典：国土交通省ホームページより）

「**建築協定\***」…建築基準法に基づき、住宅地としての環境又は商店街としての利便を高度に維持増進し、かつ、土地の環境を改善するため、その区域内における建築物の敷地、位置、構造、用途、形態、意匠又は建築設備に関する基準を協定することができます。

「都市計画提案制度」

…市民自らが都市計画の決定や変更の提案を行います。

「千葉県道路アダプトプログラム」「千葉県河川海岸アダプトプログラム」

…千葉県が管理する道路や河川・河岸について地域住民との協働・連携による清掃・美化活動などを行います。

「千葉県里山の保全、整備及び活用の促進に関する条例」

…県民、里山活動団体、里山の所有者が協働して里山の保全、整備や活用を図ります。

「建築協定制度」＊ 参考資料「7. まちづくり用語集」参照

### 「市民参加条例」「まちづくり条例」

…前述の手法や制度を補完し、地域の実情に一層対応するため、地域住民による任意のまちづくり協定の制定に向けた支援等も必要になってくると考えられます。全国的にも、「市民参加条例」、「まちづくり条例」などの制定が進んでいます。

### 「まちづくりトラスト」

…市民との協働による都市づくりを進め、積極的かつ主体的な参加を促し、市民の自主的な活動を支援するため、まちづくり協議会等の運営資金について、企業や団体、個人の篤志家からの寄付金を募り、基金として運用し、その運用益で市民の自主的なまちづくり活動を資金面での援助する仕組みです。

## 3. 都市計画マスタープランの充実

この「山武市都市計画マスタープラン」は、「山武市基本構想」に即した現時点における将来を見据えた都市づくりのガイドライン※の役割を担うものですが、都市づくりを取り巻く環境の変化によっては、現在では予測できない動きが出てくることが予想されます。

そのため、社会経済情勢の変化、都市づくりの各種制度の大幅な変更、さらには、千葉県が策定する「都市計画区域マスタープラン※」の改定、「山武市基本構想」の改定があった場合には、「山武市都市計画マスタープラン」の基本理念は堅持しつつ、都市づくりの目標やこれを実現するための整備方針等の見直しなどの改定を行います。

その際には、市民とともに「山武市都市計画マスタープラン」に基づいて進められてきた都市づくり施策について、計画（Plan）、実施（Do）、評価（Check）、改善（Action）のサイクルに従って、評価・検証を行い、内容の充実を図っていくものとします。



「ガイドライン」※ 参考資料「7. まちづくり用語集」参照  
「都市計画区域マスタープラン」※ 参考資料「7. まちづくり用語集」参照

## 4－2 主要プロジェクト

『「ひと」「まち」「価値」をつないで育てる自立都市 さんむ』の実現に向けて、先導して取り組むべき事業または計画を「主要プロジェクト」として位置づけます。

主要プロジェクトは、都市の将来像の実現に向け、この都市計画マスタープランの内容を横断的に結びつける事業や計画となります。

また、周辺への波及効果が期待され、先導的に取り組むべき内容として、都市計画マスタープランの計画期間での実施を目指していきます。

このような考え方にに基づき、以下の5つを主要プロジェクトとします。

主要プロジェクト

- ①都市計画の見直し**

○都市計画区域の統合とあわせ、用途地域、都市計画道路の見直しの検討及び地域レベルの街づくりの実現を図る地区計画等の検討
- ②地域交流拠点の整備**

賑わい・交流・コミュニティを育成する事業と土地利用のニーズに対応した基盤整備の推進

○山武地域交流拠点：JR日向駅周辺と（仮称）さんぶの森交流センター、さんぶの森公園及びさんぶの森元気館周辺地区

○成東地域交流拠点：JR成東駅周辺

○松尾地域交流拠点：JR松尾駅周辺

○蓮沼地域交流拠点：蓮沼出張所周辺
- ③公共交通の充実**

○市内の地域交流ネットワークの強化及び市民の日常生活の利便性を高める公共交通網の充実
- ④水と緑のネットワークの形成**

○地域交流ネットワークを形成する道路や河川沿いについて、季節感を楽しむ散策路等の整備や手入れによる水と緑のネットワークの形成
- ⑤山武らしい景観づくりの推進**

○海岸、田園地帯、市街地、丘陵など山武市を特徴づける景観の維持・保全と活用の検討（景観法の活用）

| 主要プロジェクト                   | 平成20年　〈前期〉  | 平成30年　〈後期〉  | 平成40年 |
|----------------------------|-------------|-------------|-------|
| ①都市計画の見直し検討                | <div></div> |             |       |
| ②地域交流拠点の整備                 | <div></div> | <div></div> |       |
| ③公共交通の充実                   | <div></div> | <div></div> |       |
| ④水と緑のネットワークの形成             | <div></div> | <div></div> |       |
| ⑤山武らしい景観づくりの推進<br>（景観法の活用） | <div></div> |             |       |

また、財政的な制約を踏まえて、効率的かつ計画的にプロジェクトの推進するため、以下のことに配慮しながら実施します。

①主要プロジェクトの推進に対する市民参画

主要プロジェクトの推進にあたっては、それらの内容を広報紙やホームページへの掲載、パンフレットの配布や回覧等により、市民にお知らせします。また、説明会、意見交換会等の実施により、市民の参画を促します。

②総合計画を踏まえた事業展開

主要プロジェクトに係る事業に関しては、山武市総合計画との整合を図りながら、的確に展開します。

③関係部署との連携

主要プロジェクトの推進に係る事業に関しては、庁内関係部署との連携を密にし、事業の効率的な運営を図ります。

④関係法令の適切な運用と効果的な活用

都市計画法、建築基準法及び景観法等の各種制度の適切な運用と効果的な活用に努めながら、都市づくりを進めます。





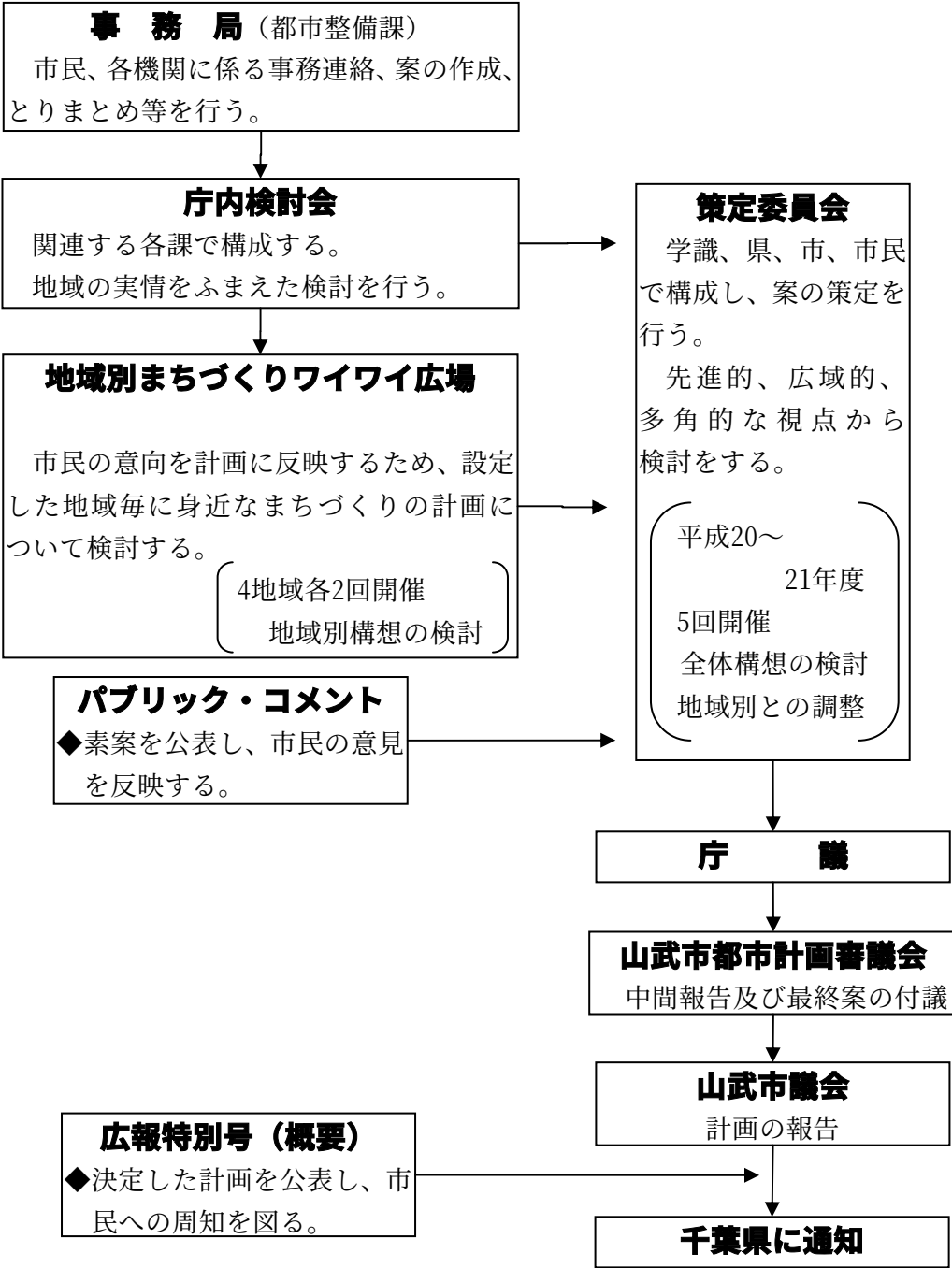


## 参考資料





1. 山武市都市計画マスタープランの策定体制



参考資料

2. 山武市都市計画マスタープランの策定経過

|       |        |                                                 |
|-------|--------|-------------------------------------------------|
| 平成19年 | 11月    | 作業開始                                            |
|       | 11月19日 | 庁内検討委員会（第1回）                                    |
| 平成20年 | 3月25日  | 庁内検討委員会（第2回）                                    |
|       | 8月 8日  | 市民委員勉強会                                         |
|       | 10月17日 | 庁内検討委員会（第3回）                                    |
|       | 11月 6日 | 策定委員会（第1回）                                      |
| 平成21年 | 1月15日  | 庁内検討委員会（第4回）                                    |
|       | 1月29日  | 策定委員会（第2回）                                      |
|       | 3月 5日  | 庁内検討委員会（第5回）                                    |
|       | 3月18日  | 策定委員会（第3回）                                      |
|       | 7月23日  | 庁内検討委員会（第6回）                                    |
|       | 6月27日  | 地域別まちづくりワイワイ広場（第1回）<br>海浜地域（参加者4名）、丘陵地域（参加者11名） |
|       | 6月28日  | 田園地域（参加者3名）、市街地地域（参加者9名）                        |
|       | 8月 8日  | 地域別まちづくりワイワイ広場（第2回）<br>海浜地域（参加者4名）、丘陵地域（参加者9名）  |
|       | 8月 9日  | 田園地域（参加者3名）、市街地地域（参加者6名）                        |
|       | 9月     | まちづくりアンケート実施（小学6年生対象）                           |
|       | 10月 1日 | 若手職員による座談会                                      |
|       | 10月19日 | 庁内検討委員会（第7回）                                    |
|       | 11月10日 | 策定委員会（第4回）                                      |
|       |        |                                                 |
| 平成22年 |        |                                                 |

3. まちづくり用語集

【あ】

|               |                                                                                                                                                                                              |
|---------------|----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| アクセス道路        | 基幹交通の拠点、あるいは大規模なイベント会場、開発地等に連絡する為の道路をいいます。                                                                                                                                                   |
| アダプトプログラム制度   | 公共の場所を養子にみたて、市民が里親となって養子の美化（清掃）を行い、行政がこれを支援します。                                                                                                                                              |
| 歩いて暮らせる街      | 徒歩、自転車、コミュニティバス等を利用して、買い物や余暇、公共的サービスの享受など日常的な暮らしが快適に営める街のイメージ                                                                                                                                |
| NPO（エヌ・ピー・オー） | NPOとは、「Nonprofit Organization」又は「Not-for-Profit Organization」の略をいいます。<br>特定非営利活動促進法（1998年3月成立）により法人格を得た団体（特定非営利活動法人）のことを指しますが、広い意味では「非営利団体」を指し、狭い意味では、「非営利での社会貢献活動や慈善活動を行う市民団体」のこと指す場合もあります。 |
| オープンスペース      | 公園・広場・河川など、建物によって覆われていない土地、または敷地内の空き地を総称していいます。                                                                                                                                              |

【か】

|            |                                                                                                                                      |
|------------|--------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| ガイドライン     | ある物事に対する方針についての大まかな指針・指標。ルールやマナーなどの決まり事、約束事を明文化し、それらを守った行動をするための具体的な方向性を示すものをいいます。                                                   |
| 建築協定       | 住民が全員の合意によって建築基準法の最低限の基準に上乗せで一定の基準を定め互いに守りあっていくことを約束する制度です。                                                                          |
| 急傾斜地崩壊危険箇所 | 急傾斜地やこれらに隣接する土地のうち、斜面の崩壊により市民の生命に危害の恐れのある区域について都道府県知事が急傾斜地の崩壊による災害の防止に関する法律に基づいて指定します。斜面の崩壊を誘発や助長するような有害な行為を規制するほか、急傾斜地の保全などを行っています。 |
| グリーンツーリズム  | 都市住民が農家などにホームステイして農作業を体験したり、その地域の歴史や自然に親しむ余暇活動をいいます。                                                                                 |
| 結節点        | 乗継駅、バス停そして鉄道とバス等の乗り換えがある駅前広場のような交通動線が集中的に結節する個所のことをいいます。                                                                             |



参考資料

|              |                                                                                                   |
|--------------|---------------------------------------------------------------------------------------------------|
| 県道           | 県道の種類と本計画書の中での表現は、次のとおりです。<br>・主要地方道 例) 主要地方道成田松尾線→(主) 成田松尾線<br>・一般県道 例) 一般県道成東鳴浜線→(県) 成東鳴浜線      |
| 公共交通         | 本計画書では、鉄道、路線バスのほか、コミュニティバスや乗合タクシーなどの地域公共交通を含む交通機関としています。                                          |
| コーホート        | 共通した因子を持ち、観察対象となる集団のこと。人口学においては同年(または同期間)に出生した集団を意味し、コーホートを用いて、将来の人口予測を計算する方法をコーホート法といいます。        |
| コミュニティ       | 一般的には地域共同社会と訳されます。市民相互の協力と連帯による地域のまちづくり、生活環境整備をいいます。                                              |
| 【さ】<br>里山    | 里山とは、人里に近い集落周辺の低山地帯を総称し、雑木林や竹林、ため池、棚田、畑なども含めた生活エリアを指します。                                          |
| 自然エネルギー      | 再生可能なエネルギーをいい、自然界に存在するエネルギー流の中でほぼ永続的に得られるもの(太陽、地熱、潮汐)を利用したエネルギーをいいます。                             |
| 就従比(しゅうじゅうひ) | 従業員人口(就業者の勤務地の人口)／(就業者の居住地の人口)<br>就従比が1.0 を越えた(従業員人口>就業人口)場合、昼間に就業者が集まること(吸引力が高い)を意味します。          |
| 新エネルギー       | 「新エネルギー利用等の促進に関する特別措置法施行令」により、新エネルギーは、バイオマス、太陽熱利用、雪氷熱利用、地熱発電、風力発電、太陽光発電などであり、すべて再生可能エネルギーとなっています。 |
| 親水性          | 河川、池など水を主題とし、意図的に水と親しむことを目的としたものをいいます。                                                            |
| ゾーニング        | 地帯または範囲のことで、ここでは主に種類ごとの土地利用の範囲のことをいいます。                                                           |

【た】

地区計画

それぞれの地区の特性にふさわしい良好な都市環境の形成を図るために定められる計画で、地区の将来目標像を示す「地区計画の方針」と、生活道路、公園等の公共施設の配置や、建築物の建築形態のルールなどを具体的に定める「地区整備計画」で構成され、地域住民の声を十分に反映した「地区レベルの都市計画」といわれています。

地域公共交通

市内の鉄道や基幹バスなどの公共交通の空白地域を解消するコミュニティバス、乗合タクシーなど地域の公共交通をいいます。

都市計画区域マスタープラン

平成12年の都市計画法改正で、新たに位置づけられた計画で、正式名称は「都市計画区域の整備、開発及び保全の方針」といいます。（都市計画法第6条の2）。都市計画区域マスタープランは、都道府県が、広域的な視点から、都道府県が定める都市計画に関わる根幹的な事柄についての基本方針を定めます。

都市計画道路

「都市の基盤的施設」として都市計画法に基づく「都市計画決定」による道路です。  
本計画書の中では、路線名の前に「（都）」を付けています。  
例）都市計画道路成東鳴浜線→（都）成東鳴浜線

【は】

バリアフリー

障害者が建築物等を使おうとしたときに邪魔になるさまざまなバリア〔障碍（しょうがい）〕を取り除こうという考え方をいいます。

【ま】

水と緑のネットワーク

公園緑地、歴史文化施設などを緑化された道路や散策可能な河川管理用道路で結んでネットワーク化することで、緑や水辺の空間の散策やサイクリングを可能にし、市民の健康や都市の潤いを確保するものです。

【や】

谷津田

谷津（谷地）にある湿田をいいます。

【ら】

ロードサイド型

幹線道路等の通行量の多い道路の沿線において、自家用車でのアクセスが主たる集客方法とする形態をいいます。



