

2009/3/18

第 2 回 山武市都市計画マスタープラン
第3回策定委員会資料

山武市都市計画マスタープラン 全体構想(案)

山 武 市

－ 目 次 －

1. 山武市都市計画マスタープランの基本的な考え方

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

2. 山武市の現況と課題

2－1	位置と沿革	5
2－2	人口と産業の状況	6
2－3	財政状況	17
2－4	生活圏の状況	18
2－5	土地利用の状況	21
2－6	都市施設と都市計画の状況	24
2－7	都市づくりに関する住民意識	33
2－8	上位計画・関連計画	35
2－9	山武市の都市づくりの課題	42

3. 都市の将来像と都市構造

3－1	都市の将来像	43
3－2	将来都市構造	44
3－3	将来人口の推計	48

4. 全体構想

4－1	土地利用に関する基本方針	49
4－2	道路・交通体系に関する基本方針	56
4－3	公園・緑地に関する基本方針	62
4－4	環境に関する基本方針	66
4－5	景観に関する基本方針	70
4－6	防災に関する基本方針	75

1. 山武市都市計画マスタープランの基本的考え方

1-1 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、『誰もがしがわ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都市像の具体化に向けて、土地利用や道路などの都市基盤、環境、防災などの都市の骨格となる施設整備の方向を明らかにするとともに、市内の各地域の特徴を活かした地域づくりを進めていくことが、今後の都市づくりに重要であると認識しています。

また、歩いて暮らせるコンパクトな市街地の形成や既成市街地の再生、多様なニーズに対応した魅力ある市街地の形成などへの取組みが都市づくりに求められています。

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、本市の個性を活かしながら魅力を高めていくため、市民参画のもとで、本市の都市づくりの長期的かつ総合的な視点で示す指針として都市計画法第18条の2に規定されている「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）」を策定します。

【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。

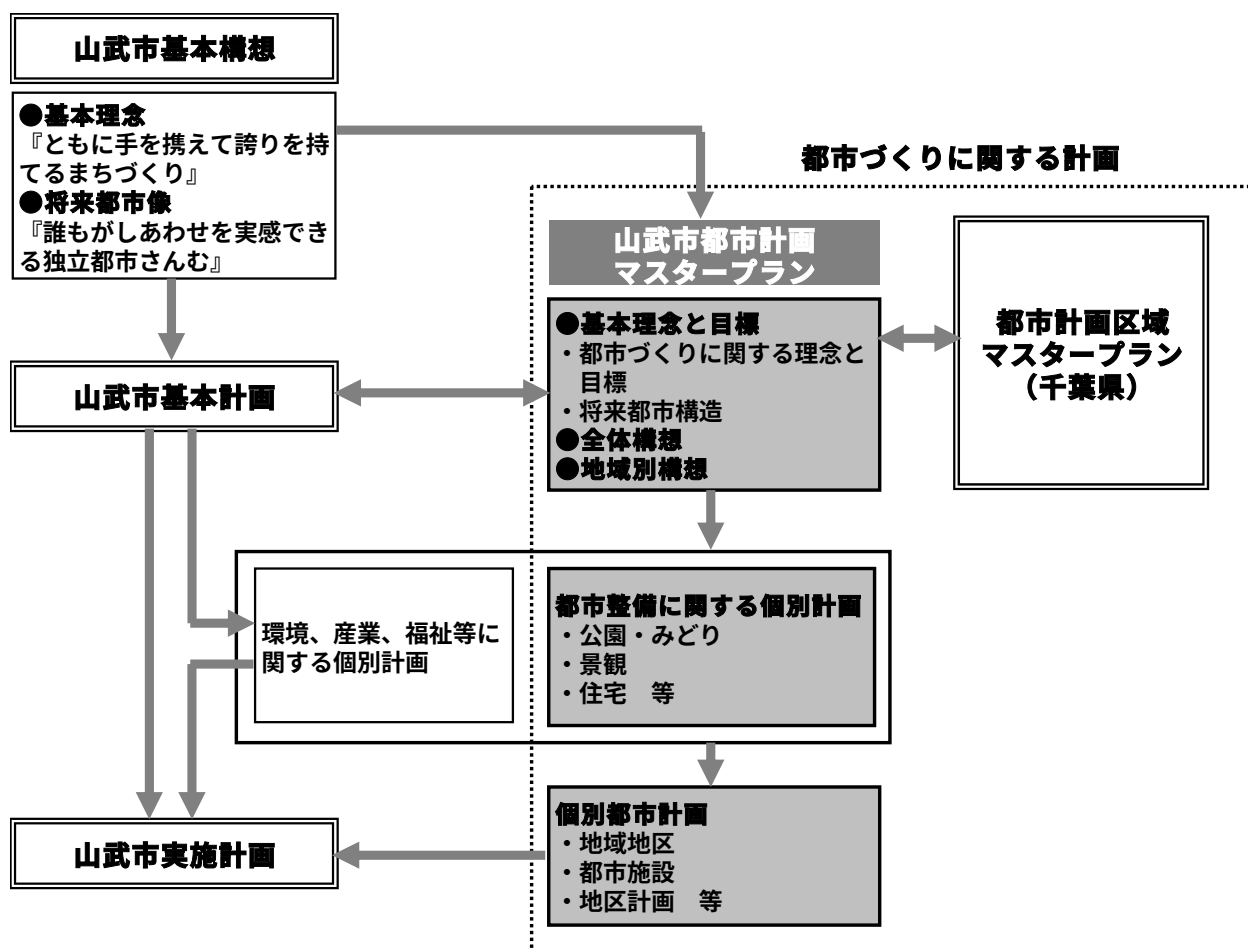
4 市町村が定める都市計画は、基本方針に即したものでなければならない。

1-2 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月に策定された市政運営の最高指針となる「山武市基本構想」に即し、長期的な視点に立って、都市づくりの将来像や土地利用・道路等の都市施設等の整備方針を明らかにし、都市づくりのガイドラインの役割を持つものです。

また、都市計画の分野以外の産業や環境などの計画や施策との連携を図りながら、総合的な都市づくりの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】

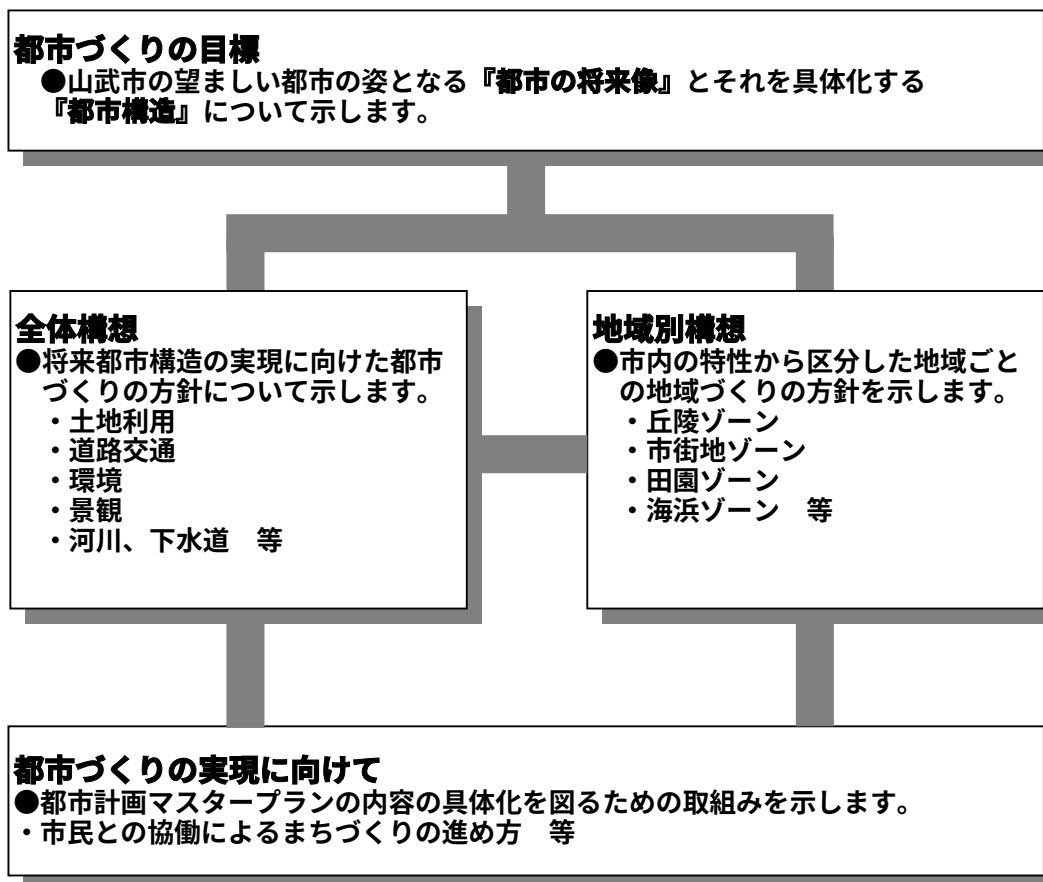


1-3 計画の構成と期間

(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「都市構造」、将来都市構造の実現に向けた都市づくりの方針を示す「全体構想」、市内の特性から区分した地域ごとの地域づくりの方針を示す「地域別構想」、都市計画マスタープランの内容の具体化を図るための取組みを示す「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】

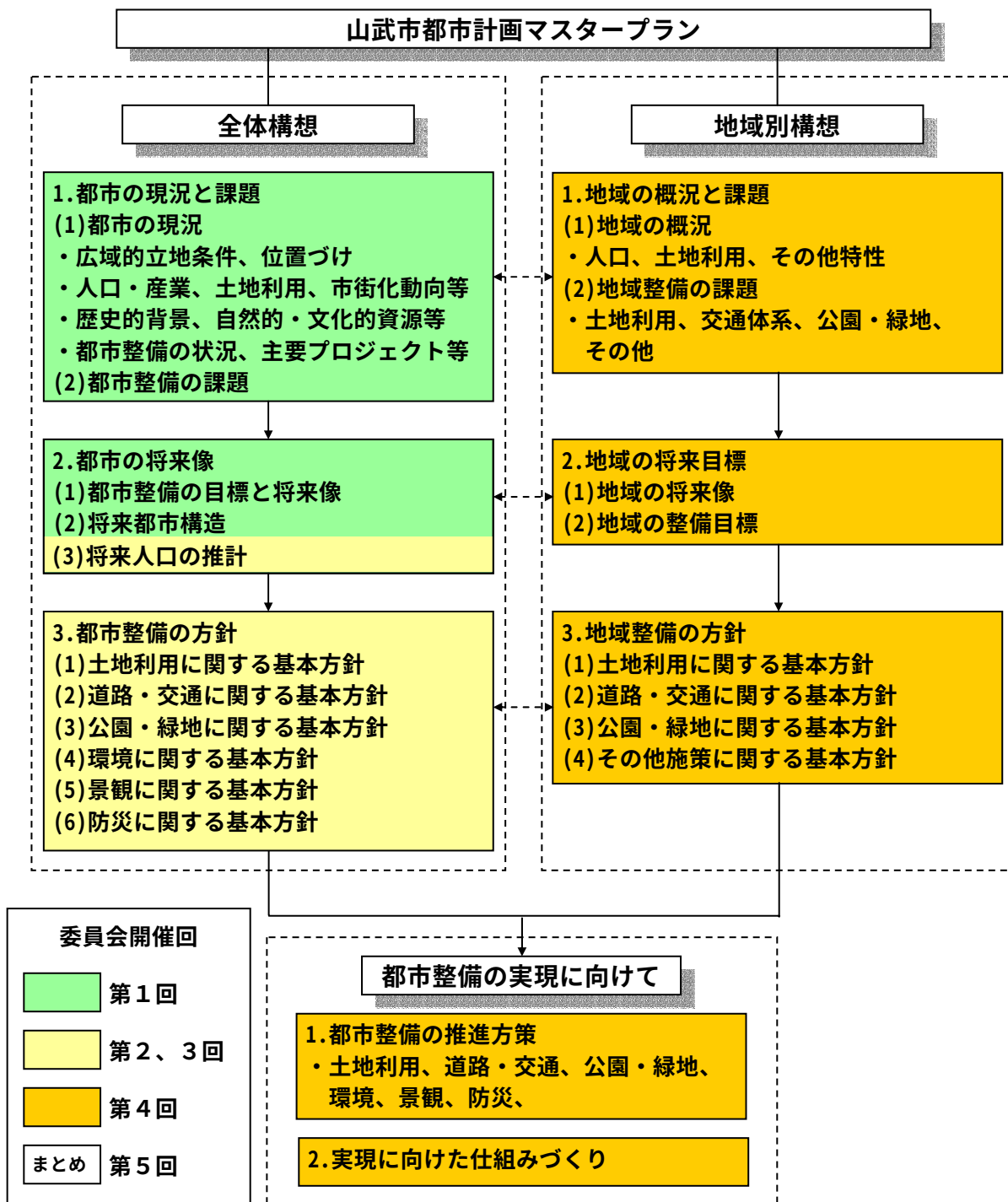


(2) 計画期間

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づくりの将来像や土地利用・道路等の都市施設等の整備方針を明らかにするもので、都市計画マスタープランに示される内容は、長期を要するものもあります。

そのため、計画期間は概ね20年とし、社会・経済情勢の変化への柔軟な対応、都市計画に関する制度手法の創設等への対応等、必要に応じて適宜見直しを行っていくものとします。

(3) 都市計画マスタープラン策定の流れ



2. 山武市の現況と課題

2-1 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浜のほぼ中央にあり、約8kmにわたって太平洋に面し、総面積は146.38km²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の増加に応じていました。

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場の利用が始まり、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。

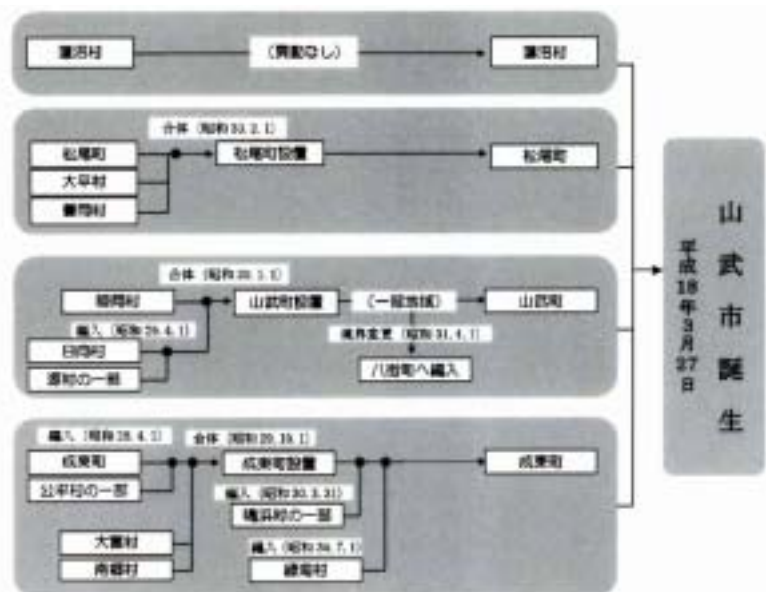
さらに、1897年の総武鉄道佐倉・銚子間の開通（1907年国有化）により沿線を中心に近代化が進み、1978年の成田空港の開港から1986年には、成田松尾線の開通、1998年には首都圏中央連絡自動車道の一部となる千葉東金道路が延伸されたことにより、首都圏各地域との交通ネットワークの強化が期待され、今日に至っています。

【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：市町村自治研究会編「全国市町村変遷」

※合 併：市町村を廃止し、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：市町村を廃止し、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で、市町村の区域が変化するものをいいます。

(資料：山武市総合計画)

2-2 人口と産業の状況

(1) 人口・世帯数の状況

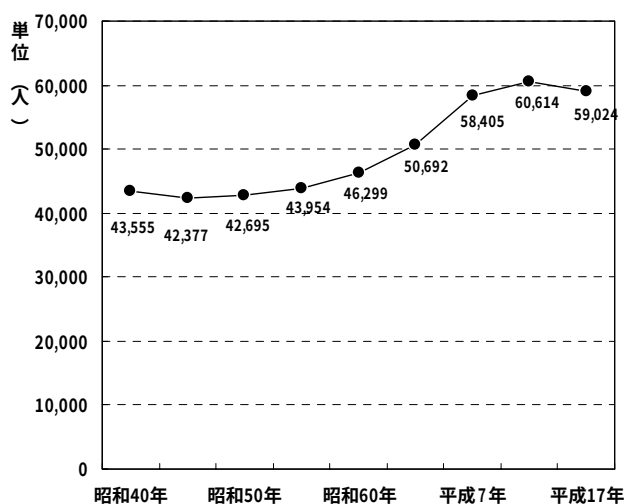
1) 人口・世帯数

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。世帯数は増加傾向が鈍化している。

平成17年の国勢調査における本市の人口は、59,024人となっています。昭和40年からの推移をみると、昭和55年まではほぼ横ばい傾向でしたが、昭和55年以降増加傾向となり、平成12年には60,614人とピークを迎えました。しかし、平成12年から平成17年にかけては、出生率の低下や都市部への転出の増加などにより、減少傾向に転じています。

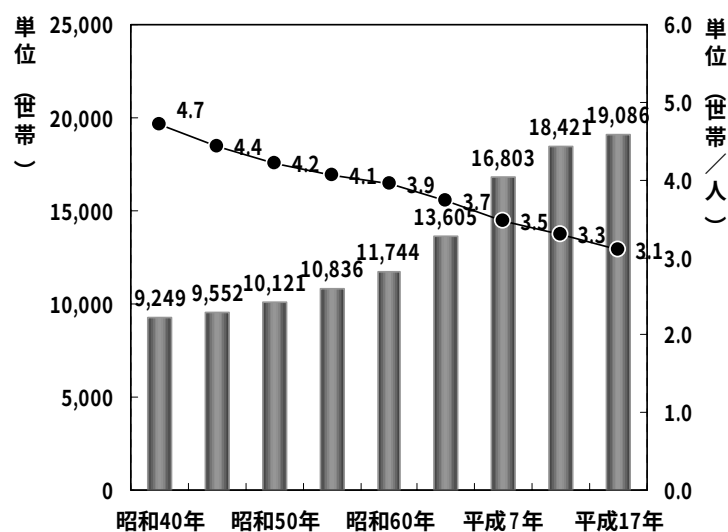
また、平成17年の国勢調査における世帯数は、19,086世帯となっています。昭和40年からの推移をみると、一貫して増加傾向にあり、平成17年では昭和40年の2倍以上に増加していますが、徐々に増加傾向が鈍化してきています。一世帯当たりの人数は、平成17年現在3.1人/世帯で、昭和40年の4.7人/世帯から1.6人/世帯減少しています。

【人口の推移】



(資料：国勢調査)

【世帯数の推移】



(資料：国勢調査)

■ 世帯数の推移 —●— 世帯当たり人員の推移

2) 年齢別人口

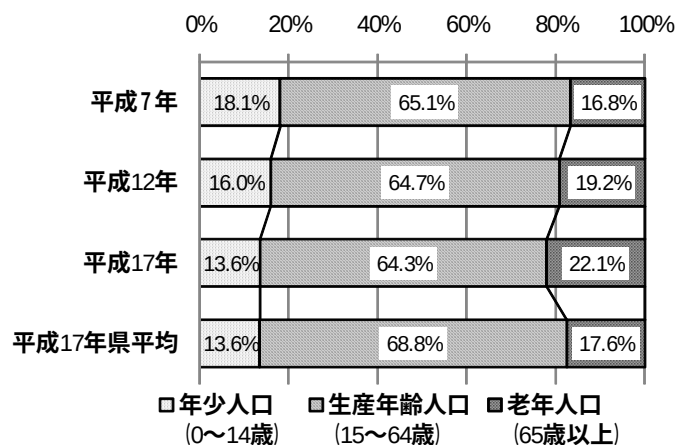
高齢化の進行は著しく、平成17年で高齢化率22%（県平均は18%）平成7年からの人口変化は、20歳代の減少傾向が強まり、30～64歳の増加傾向の大幅な鈍化がみられる。

年齢3階級別をみると、年少人口（0～14歳）が18.1%から13.6%に減少し、老年人口（65歳以上）が16.8%から22.1%に増加しており、少子・高齢化の状況が進んでいることがわかります。

5歳階級別男女別の人口をみると、平成17年現在では、男女ともに55～59歳、50歳～54歳の人口が多く、いわゆる釣り鐘型となっています。

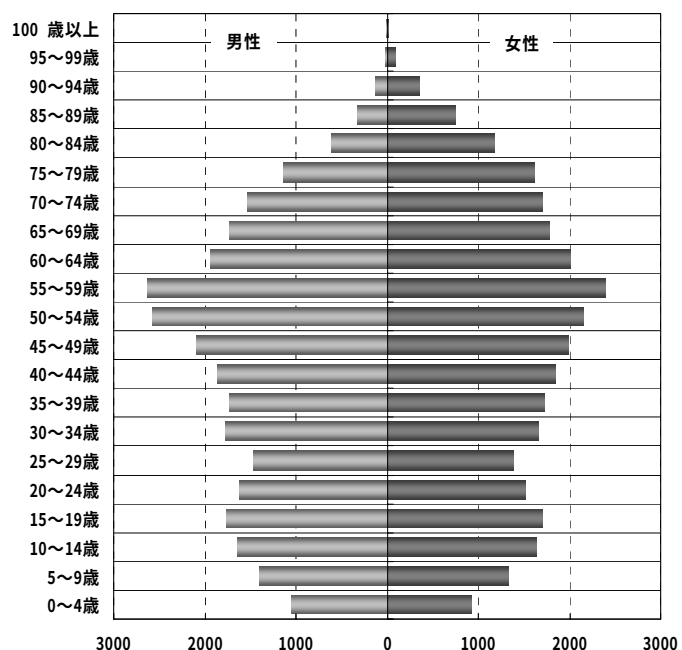
平成7年から5年毎の人口の変化をみると、平成7年～12年にかけては20～24歳の転出が多い一方、30～64歳の増加がかなりみられましたが、12年～17年にかけては、20歳代の減少数の増大、30～64歳の増加数の大幅な鈍化がみられました。これが全市における人口減少の要因とみられます。

【年齢3階級別人口の推移】



（資料：国勢調査）

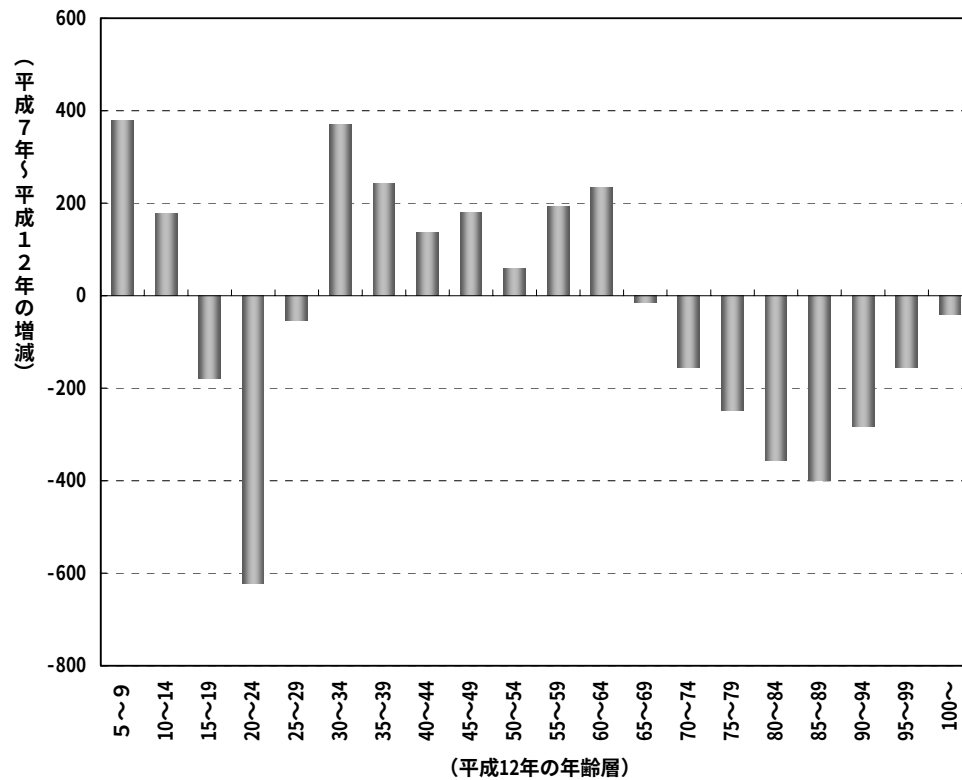
【平成17年 5歳階級別人口】



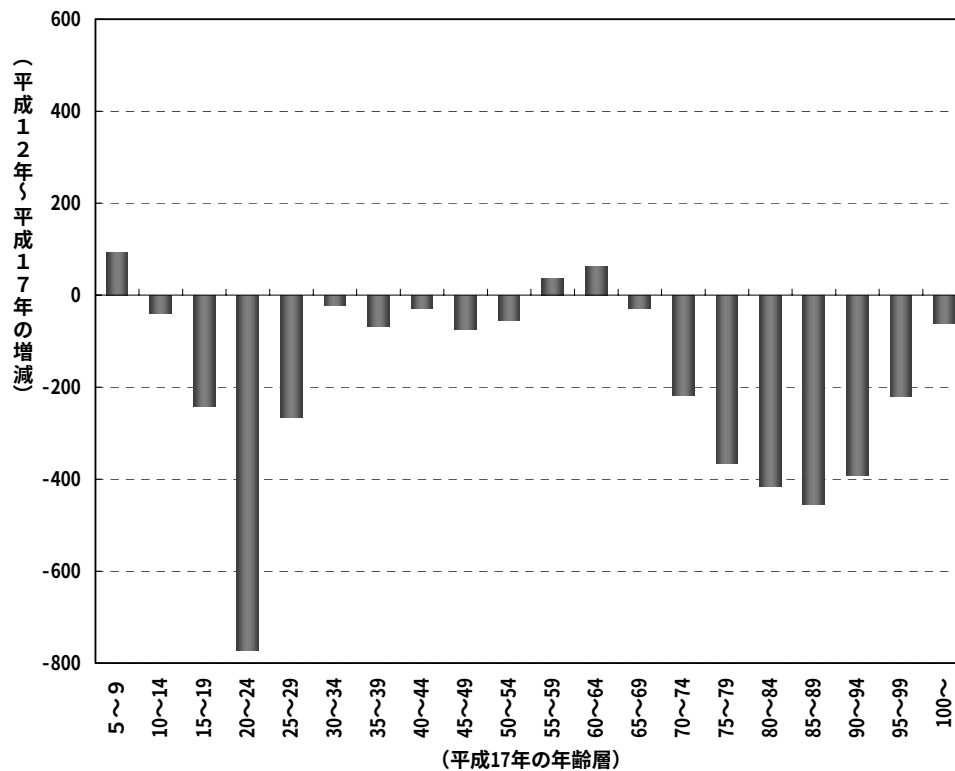
（資料：国勢調査）

【5歳階級別人口の変動】

●平成7年から平成12年



●平成12年から平成17年



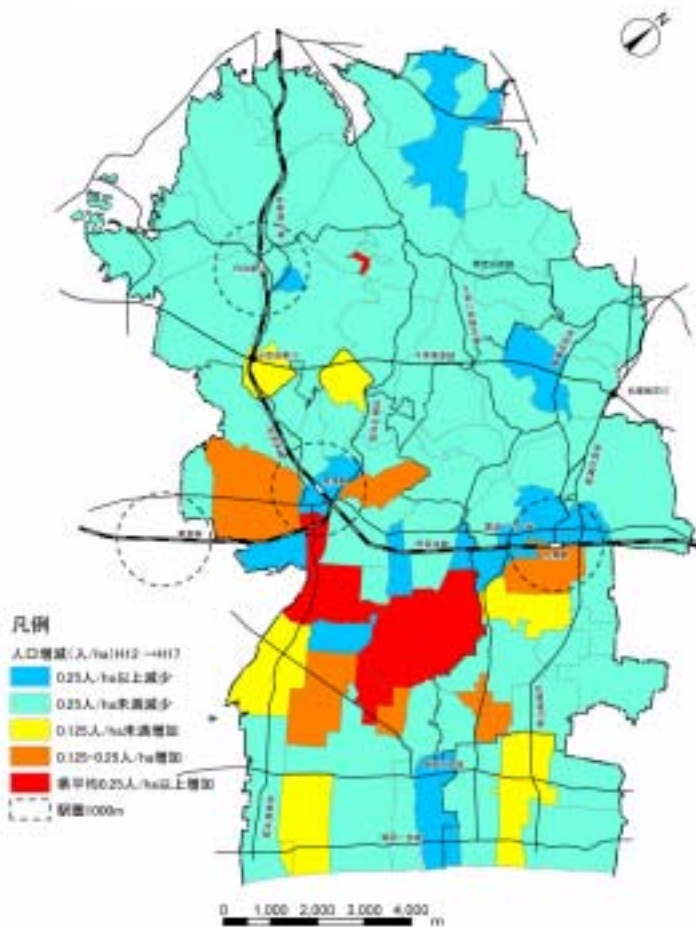
(資料：国勢調査)

3) 字別人口・世帯数、少子・高齢化の動向

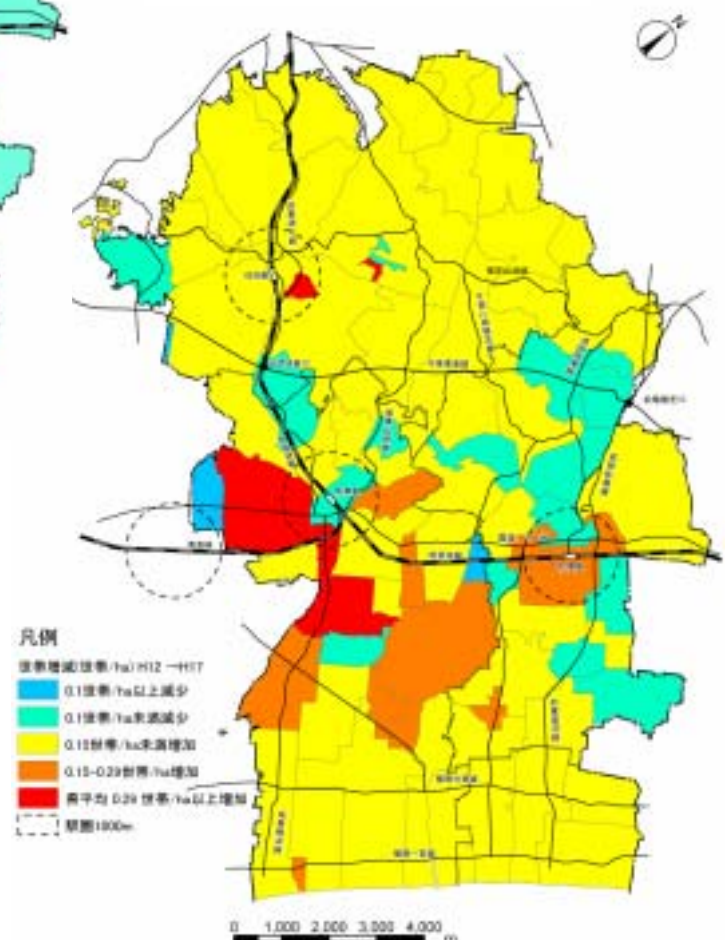
○全体の傾向

- ・成東駅周辺及び松尾駅北側の既成市街地では人口・世帯数とも減少し、人口の空洞化が特に進んでいる。一方で、その周辺では、人口・世帯数が増加し、市街地の外延化がみられる。
- ・山武地域の美杉野周辺において、局部的に人口増加・世帯数増加がみられる。
- ・高齢化は県平均以上に進行し、人口・世帯数減少地区で高齢化が特に進行している。
- ・少子化は県平均までは進んでいないが、高齢化と同様の地区で少子化も進行している。

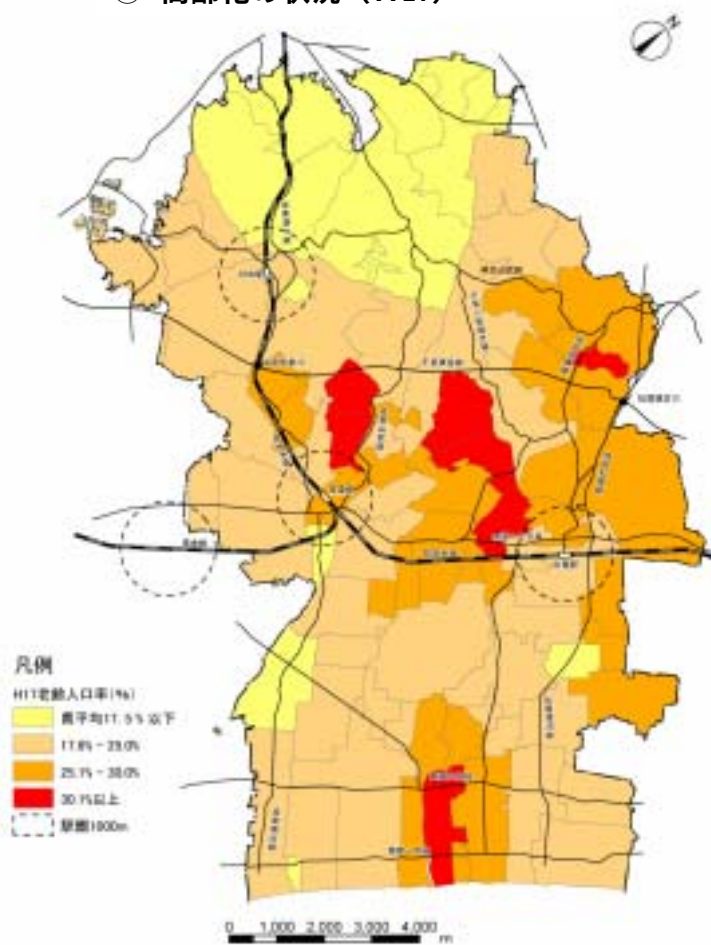
① 人口動向（H12→H17）



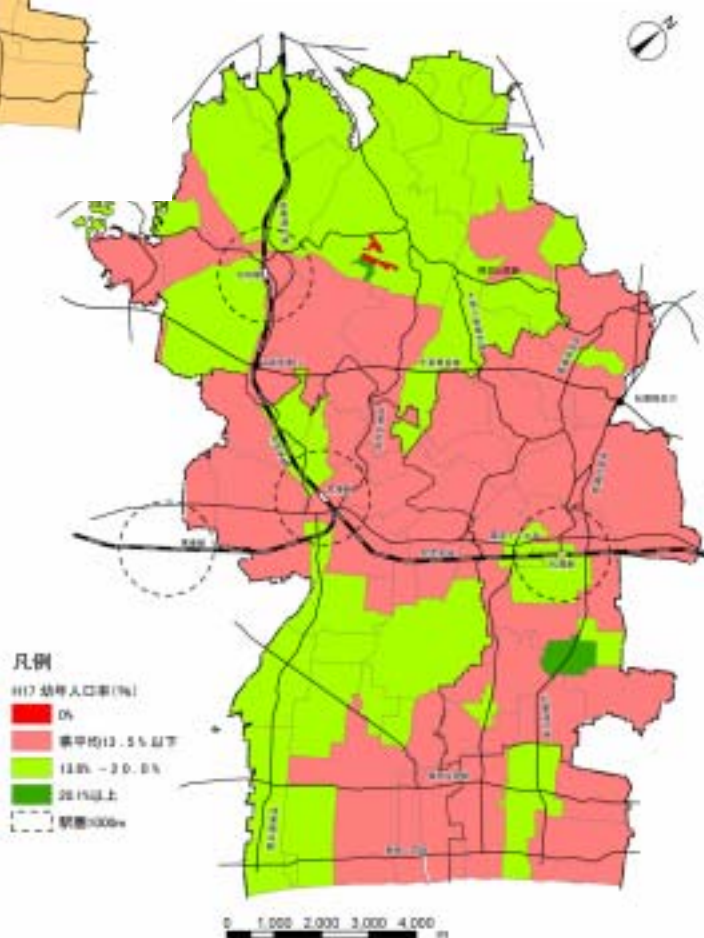
② 世帯数動向（H12→H17）



③ 高齢化の状況（H17）



④ 少子化の状況（H17）



（資料：H12、H17千葉県年齢別・町丁字別人口調査）

(2) 産業の状況

1) 就業構造

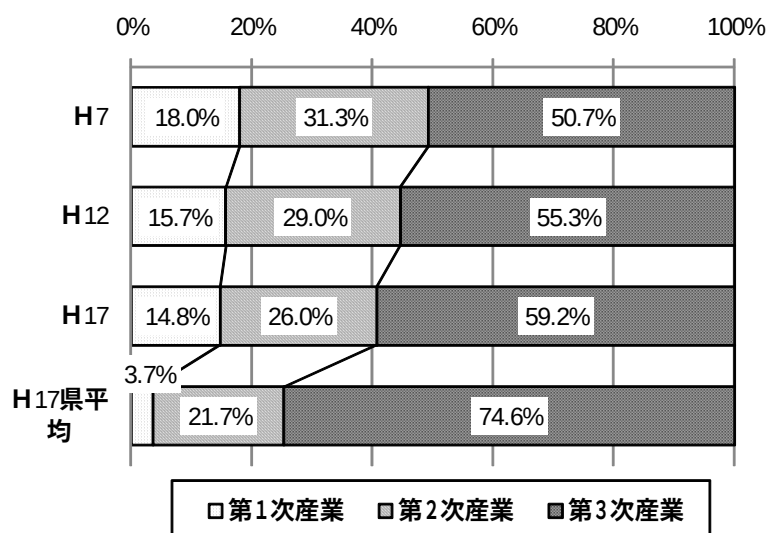
第3次産業主体への特化傾向が進展しているが、第1次産業就業者数構成比は県平均に比べかなり高い。就従比は0.756と他都市への流出超過となっている。

国勢調査によると、平成17年現在の就業者数（常住地ベース）は、29,897人で、第3次産業が58.5%と最も多くを占め、第2次産業が26.0%、第1次産業が14.8%を占めています。平成7年からの推移をみると、第3次産業の割合が増加し、第2次産業と第1次産業が減少しており、第3次産業が進展しています。

第3次産業の割合は県平均を下回るが、第1次産業の割合は県平均を大きく上回ります。

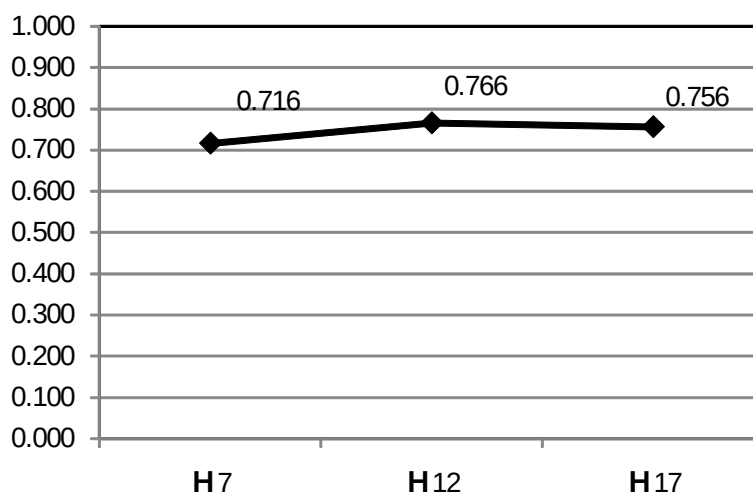
また、従業地ベースの就業者数は、22,616人であり、就従比（市内従業地就業者数／市内常住地就業者数）は平成17年で0.756と他都市への流出傾向がみられます。

【就業者数（常住地ベース）構成の変化】



（資料：国勢調査）

【就従比の変化】



（資料：国勢調査）

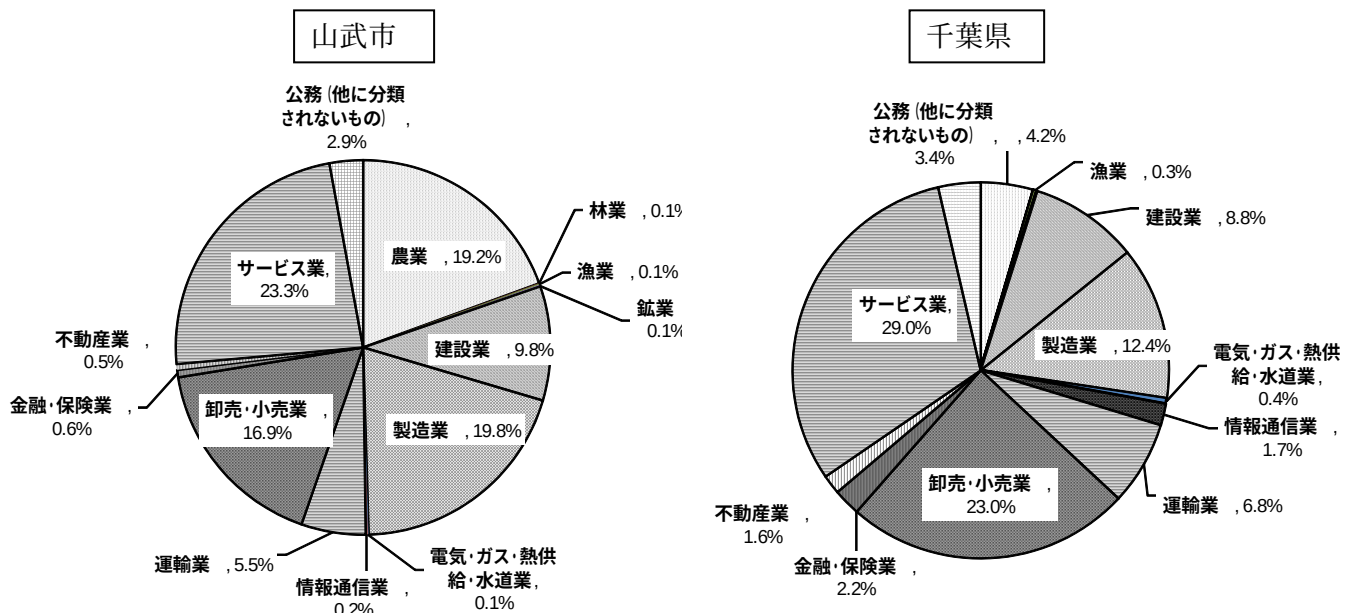
2) 産業構造

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・飲食店が多い。H7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る。

国勢調査により産業大分類別就業者数（従業地ベース）構成をみると、平成17年ではサービス業が23.3%と最も多くを占め、製造業19.8%、農業19.2%、卸売小売13.2%と続きます。県平均と比べると、農業就業者構成比が5倍程度、製造業が1.5倍高い一方、卸売・小売業が7割程度と低くなっています。また、サービス業も約8割と若干低くなっています。

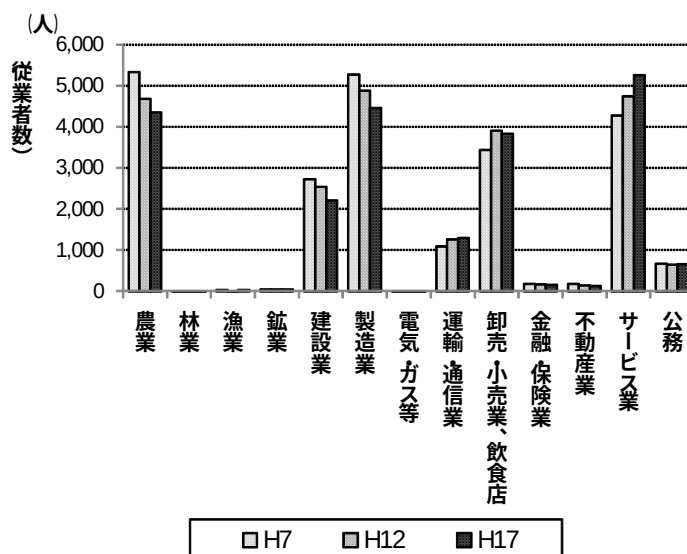
平成7年からの就業者数の変化をみると、サービス業が増加している一方、製造業、農業、建設業は一貫して減少傾向がみられます。

【産業大分類別就業者数（従業地ベース）構成（平成17年）】



【産業大分類別就業者数（従業地ベース）の推移】

(資料：国勢調査)



3) 農業の状況

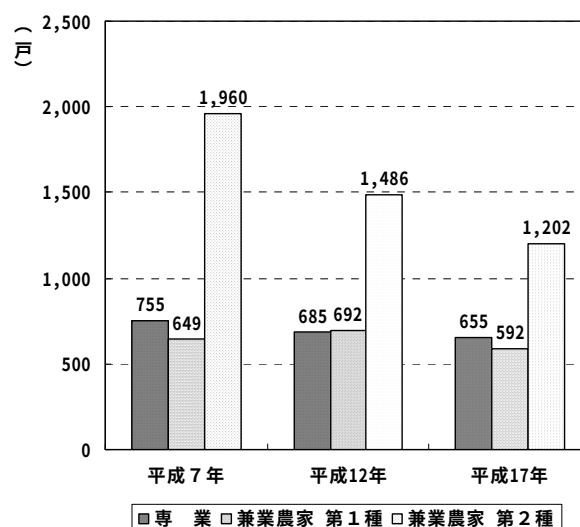
農業（野菜が主体）を基幹産業とし、首都圏の食糧基地となっているが、農家数、粗生産額ともに減少傾向

農業振興地域は、概ね用途地域を除いた地域が指定されており、全体で13,782.0haとなっています。農用地区域は、5,173.6haで農業振興地域の37.5%を占めています。

平成17年現在の農家数は2,449戸であり、専業農家が655戸（26.7%）、兼業農家（第1種）が592戸（24.2%）、兼業農家（第2種）が1,202戸（49.1%）となっています。農業粗生産額は、平成17年現在、約175億円、耕種が約142億円、畜産が約33億円となっています。耕種の内訳は、野菜が約98億円で最も多く、米が約27億円となっています。

平成7年からの推移をみると、農家数は平成7年の3,094戸から約20%減少し、兼業農家（第2種）が約40%減少しています。専業農家、兼業農家（第1種）は、減少しているものの、その割合は小さくなっています。農業粗生産額は、野菜、米の生産額の減少により、生産額は約44億円減少しています。このように、本市は、首都圏の食糧基地として、古くから農業が盛んでしたが、近年、農家数、農業粗生産額ともに、減少してきています。

【農家数の推移】



（資料：県農業基本調査、農業センサス）

【農業振興地域の状況】

		山武市	旧成東町	旧山武町	旧蓮沼村	旧松尾町
農業振興地域	最終年月日	13,782.0	4,361.0	4,907.0	972.0	3,542.0
			昭和59年7月10日	平成9年4月25日	平成9年3月1日	平成13年5月11日
農用地面積	平成20年3月末現在	5,173.6	2,043.1	1,236.6	409.5	1,484.4
		37.5%	46.8%	25.2%	42.1%	41.9%

（注）農用地区域の下段は、農業振興地域に対する割合

（資料：山武市）

【農業粗生産額の状況】

（単位：千万円）

（単位：百万円）

	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	348
平成12年	1,877	1,535	376	40	31	978	83	341
平成17年	1,748	1,422	271	36	25	981	54	325

（資料：関東農政局千葉統計情報事務所「千葉県生産農業所得統計」）

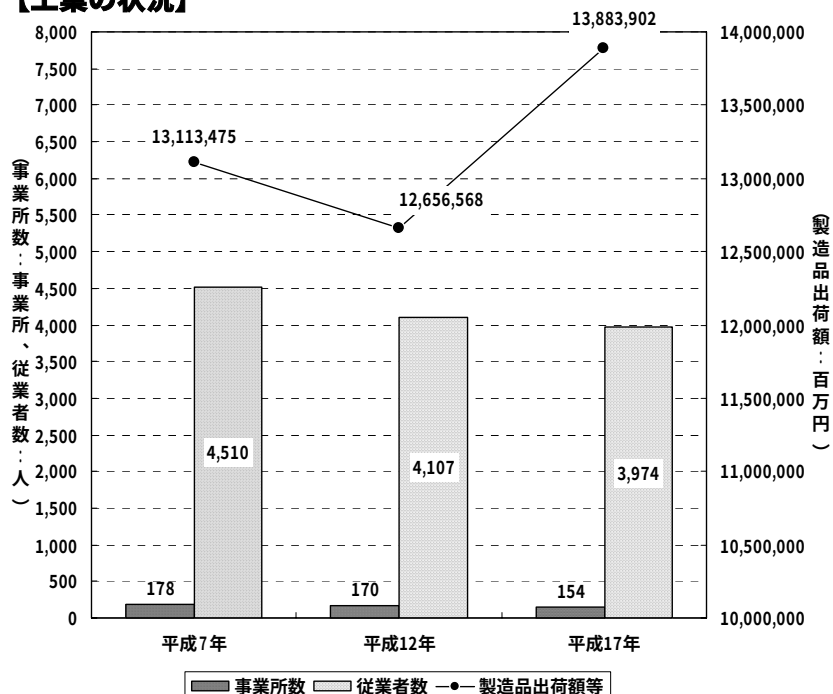
4) 工業の状況

工業は、事業所数、従業者数は減少傾向で出荷額は近年増加。工業団地に大規模な工場が進出しているが、転出する工場もみられる。

市内には、松尾工業団地、松尾台工業団地、成東工業団地があり、大規模な工場が進出していますが、近年における操業環境の変化にともない、転出する工場もみられます。

工業統計調査から平成17年現在の工業の状況（従業者数4人以上の事業所）をみると、事業所数は154事業所、従業者数は3,974人、製造品出荷額等は13.9兆円となっています。平成7年から推移をみると、事業所数、従業者数は減少傾向にあるが、製造品出荷額等は平成7年から平成12年にかけて減少しましたが、平成17年にかけては増加しています。

【工業の状況】



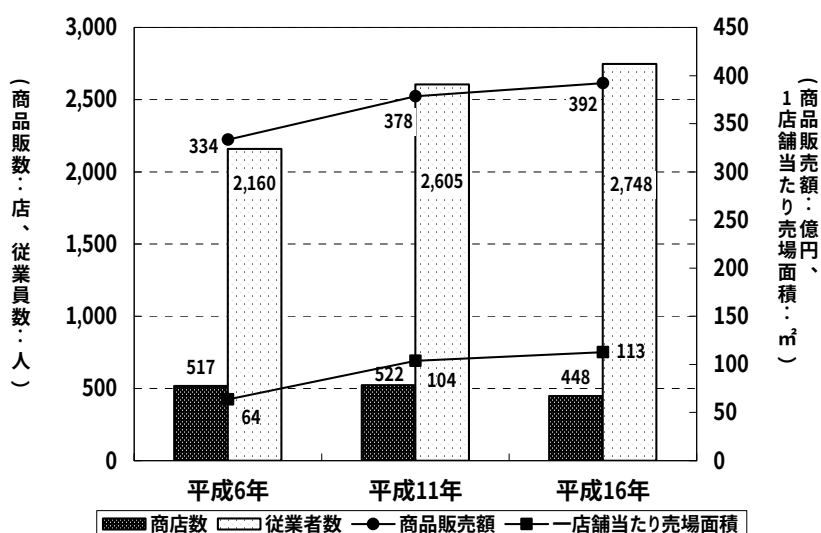
(資料：工業統計調査)

5) 商業の状況

商業は、小売業の販売額、従業者数は増加傾向に対し、店舗数は大きく減少。幹線道路沿道における商業立地にともない、駅周辺等の既存商業地の衰退が顕著。

商業統計調査から山武市における小売業の状況をみると、平成16年現在、商店数は448店、従業者数は2,748人、年間販売額は約392億円、1店舗当たりの売場面積は約113㎡となっています。平成6年からの推移をみると、商店数は約50店減少していますが、旧成東町の郊外などにおける大規模店の進出により、従業者数、年間販売額、1店舗当たりの売場面積は増加しており、大規模店の進出により、駅周辺等における既存商店街の活力が低下してきていると考えられます。

【商業（小売業の状況）】



(資料：商業統計調査)

6) 観光の状況

観光客は、夏季を中心に年間170万人（平成17年）が訪れる。

市内には九十九里海岸にあるレジャー施設をはじめ、成東城跡公園、さんぶの森公園などの観光施設が立地しています。

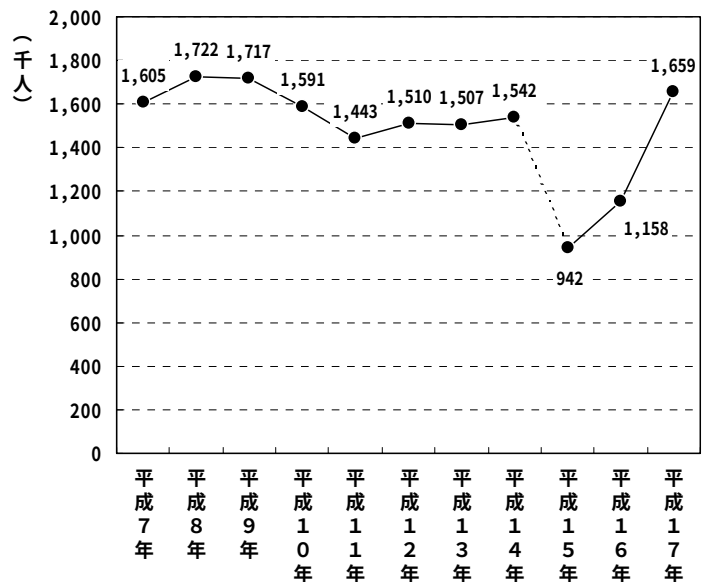
平成17年現在の観光入込客数は年間166万人となっており、平成16年と比較すると約50万人増加しています。

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。

また、蓮沼地域にある道の駅「オライはすぬま」は、朝市・市場、郷土料理店・レストランをあわせると平成17年で年間48万人の人が訪れています。

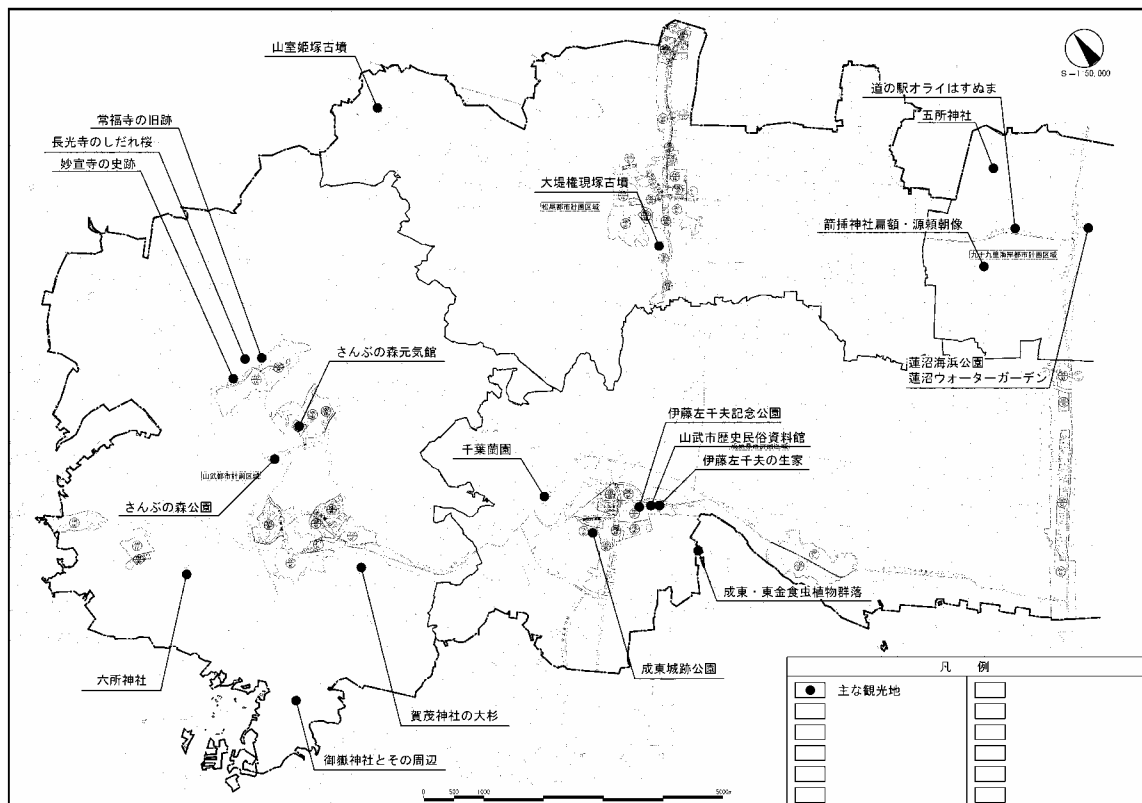
【市内における主な観光施設】

【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：観光入込調査概要）



2-3 財政状況

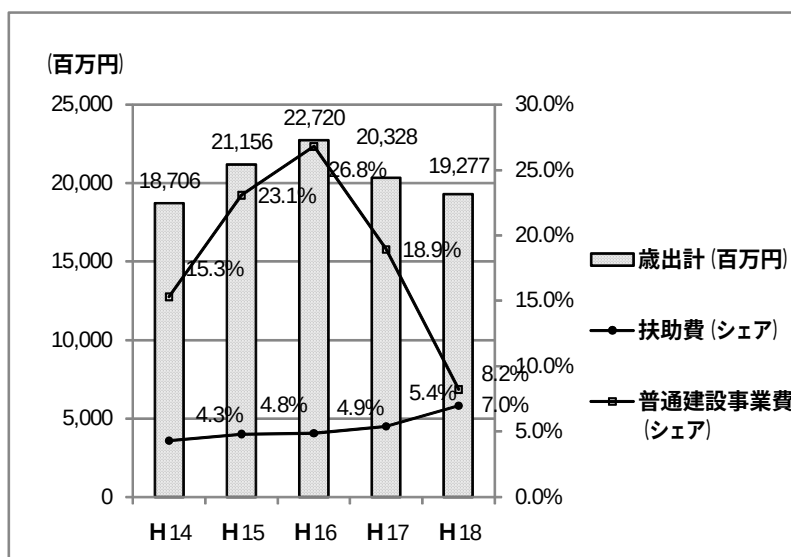
市の財政状況は、財政力は比較的弱く、ゆとりがない厳しい状況にある。

歳出総額は平成16年以降大きく減少する中、普通建設事業費の比率が大きく低下した一方、社会保障費等の扶助費の割合が大きくなっている。

市の歳出の推移でみると、歳出総額は平成16年をピークに減少傾向に転じています。歳出総額のうち、高齢化の進行を踏まえ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、普通建設事業費は平成16年を境に大きく割合を低下させています。

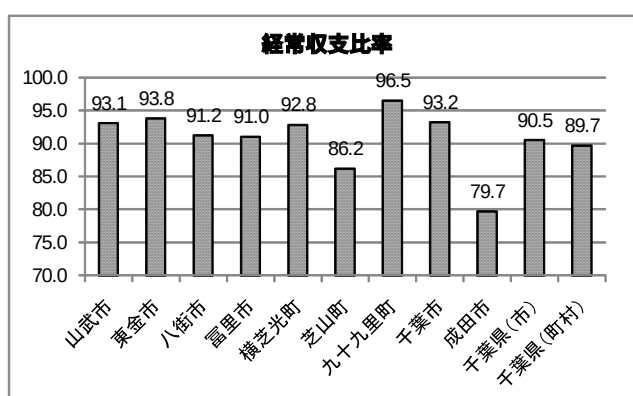
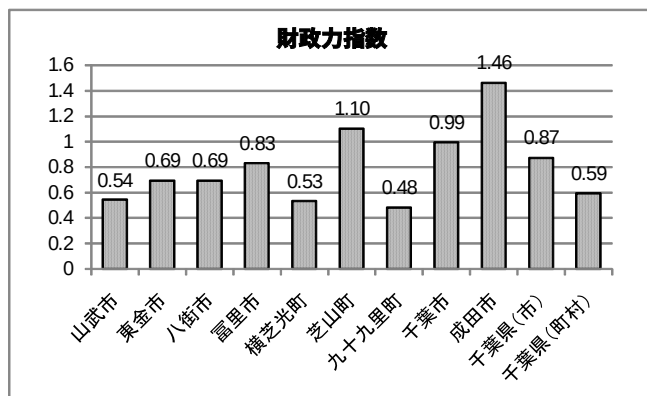
市の財政状況を平成18年度で他都市と比較してみると、財政の強弱を表わす財政力指数は、0.54と県市部平均を大きく下回り、町村平均をも若干下回る状況です。また、財政のゆとりを表わす経常収支比率についても、千葉県の市部、町村平均を上回りゆとりが余りない状況をしめています。

【歳出の推移と内訳】



【財政力指数（H18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（H18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））

2-4 生活圏の状況

(1) 通勤・通学流動

千葉市、東金市への通勤流出傾向が強い。

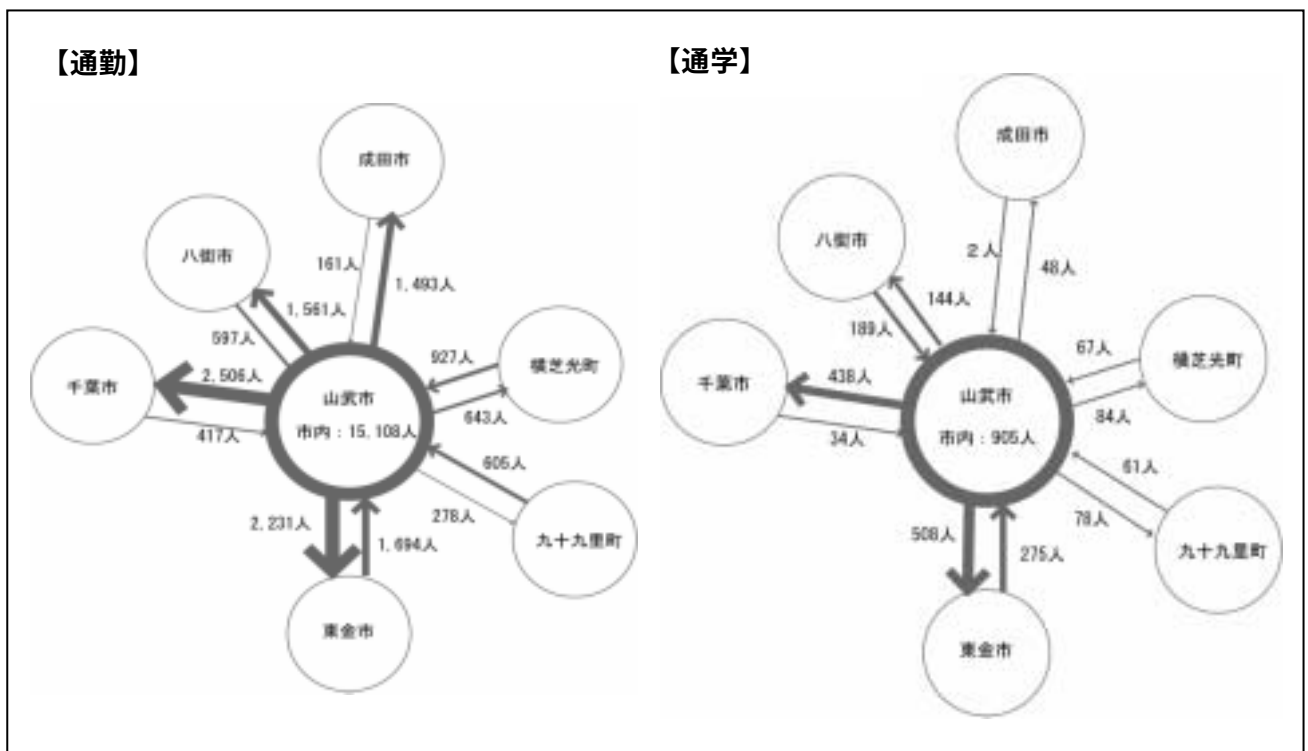
国勢調査から平成17年現在の通勤・通学流動をみると、本市の常住就業者は29,897人で通勤者は市内通勤者が15,108人で全就業者の約半数を占めています。次いで千葉市への通勤者が2,506人（全通勤者の8.4%）、東金市への通勤者が2,231人（同7.5%）となっています。

通学者数は1,698人で、市内通学者が905人と全通学者の53.3%を占めており、次いで東金市508人（全通学者の29.9%）、千葉市が438人（同25.8%）となっています。

また、山武市における就業者は22,616人で、東金市からの通勤者が1,694人（山武市における全従業者の7.5%）、横芝光町が927人（同4.1%）となっています。山武市における通学者は、2,004人で、東金市が275人（全通学者の13.7%）、八街市が189人（9.4%）となっています。

また、旧町村ごとにみると、通勤・通学ともに、旧町村内での通勤・通学者が多く、旧町村が通勤通学圏となっており、市全体でみた場合、都市としての一体性が弱くなっていると考えられます。

【通勤・通学流動】



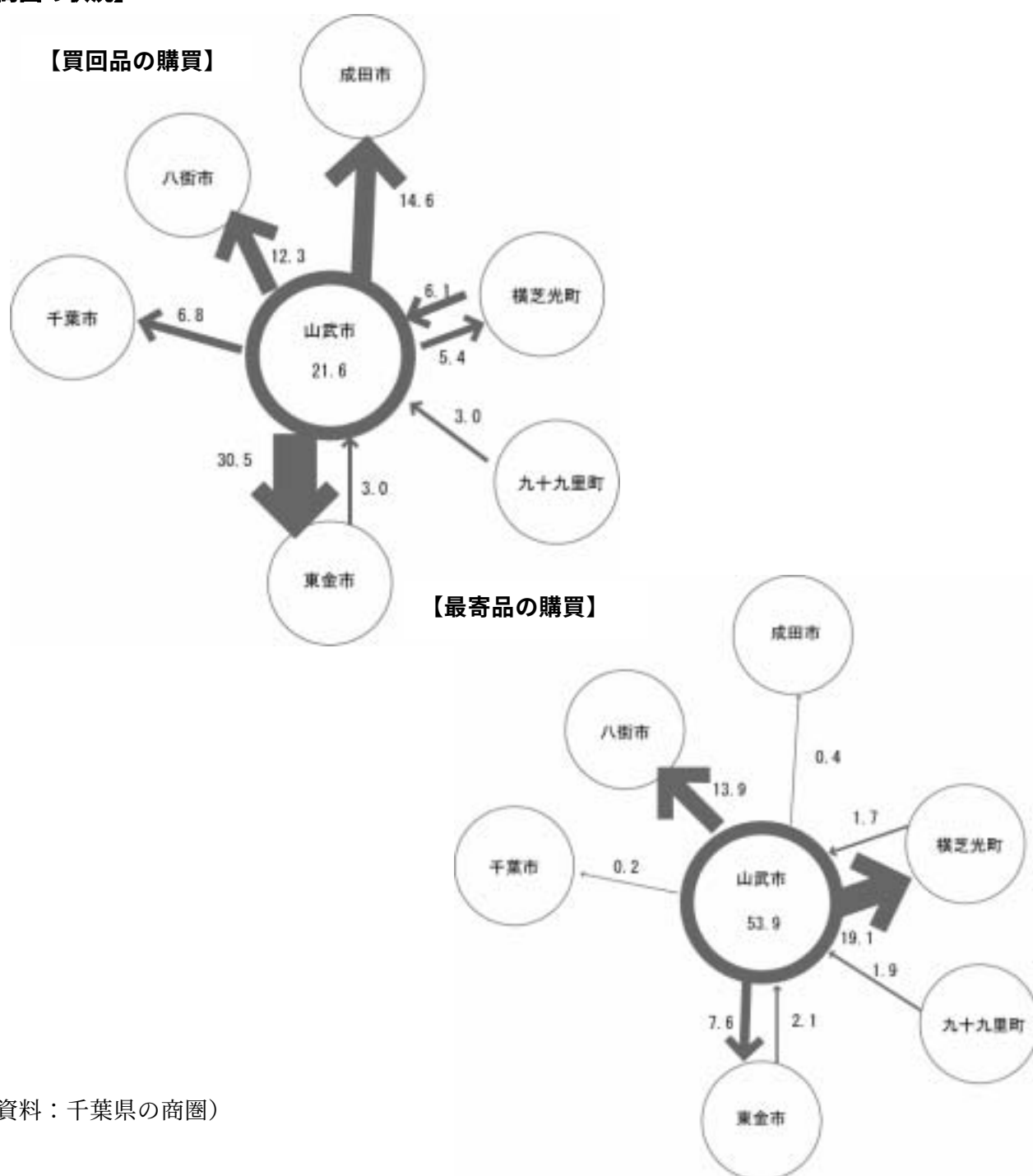
（資料：平成17年国勢調査）

(2) 購買動向

買い物は、東金市をはじめ、成田市、八街市へと購買人口が流出傾向にあり、買回品の市内購買率は22%とかなり低い。

平成18年における商圈の状況をみると、買回品は、市外へ流出傾向にあり、東金市、市内、成田市、八街市の順に多くなっています。また、最寄品は市内が最も多く、横芝光町、八街市への流出もみられます。平成10年と比較すると、買回品は市内での購買力が12.4から21.6に増加していますが、最寄品は隣接する東金市への流出が増加しています。

【商圈の状況】

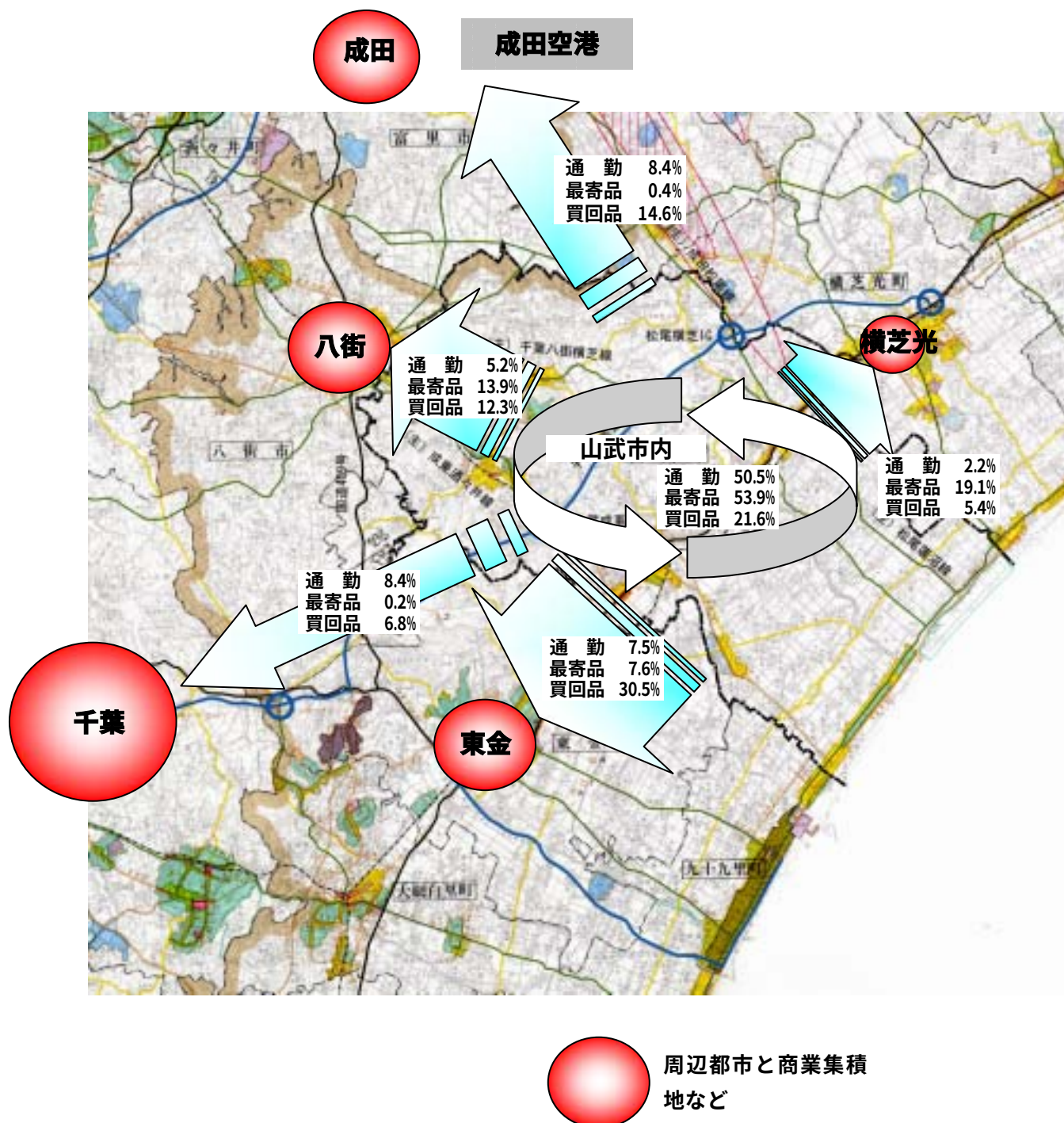


(資料：千葉県の商圈)

(3) 日常生活圏の状況

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

これは、松尾地域、山武地域、成東地域の各市街地に近い隣接都市との関連と見込まれる。



2-5 土地利用の状況

(1) 土地利用の特性

本市の土地利用は、海岸、田園地帯、市街地、丘陵地から構成され、それぞれ特徴ある景観が形成されています。

海岸線と太平洋の広大な景観は、うるお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。田園地帯は、農家住宅や屋敷林など農地と集落、背景となる丘陵地への眺望と調和した土地利用が広がり、生活に密接に関わりを持った景観となっています。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。市街地に位置する成東城跡公園は、太平洋、田園地帯を一望できる眺望ポイントとなっています。

丘陵地は、高低差のある変化に富んだ地形で、市街地や田園地帯の眺望を垣間見ることができ、田園地帯の景観とは、趣が異なった昔ながらの農家住宅と緑の調和、里山などの季節を感じることができる景観となっています。また、さんぶの森公園のシンボルタワーの展望室からは緑の木々に囲まれた市内を見渡すことができます。

【成東城跡公園からの眺め】



【蓮沼海浜公園展望台からの眺め】



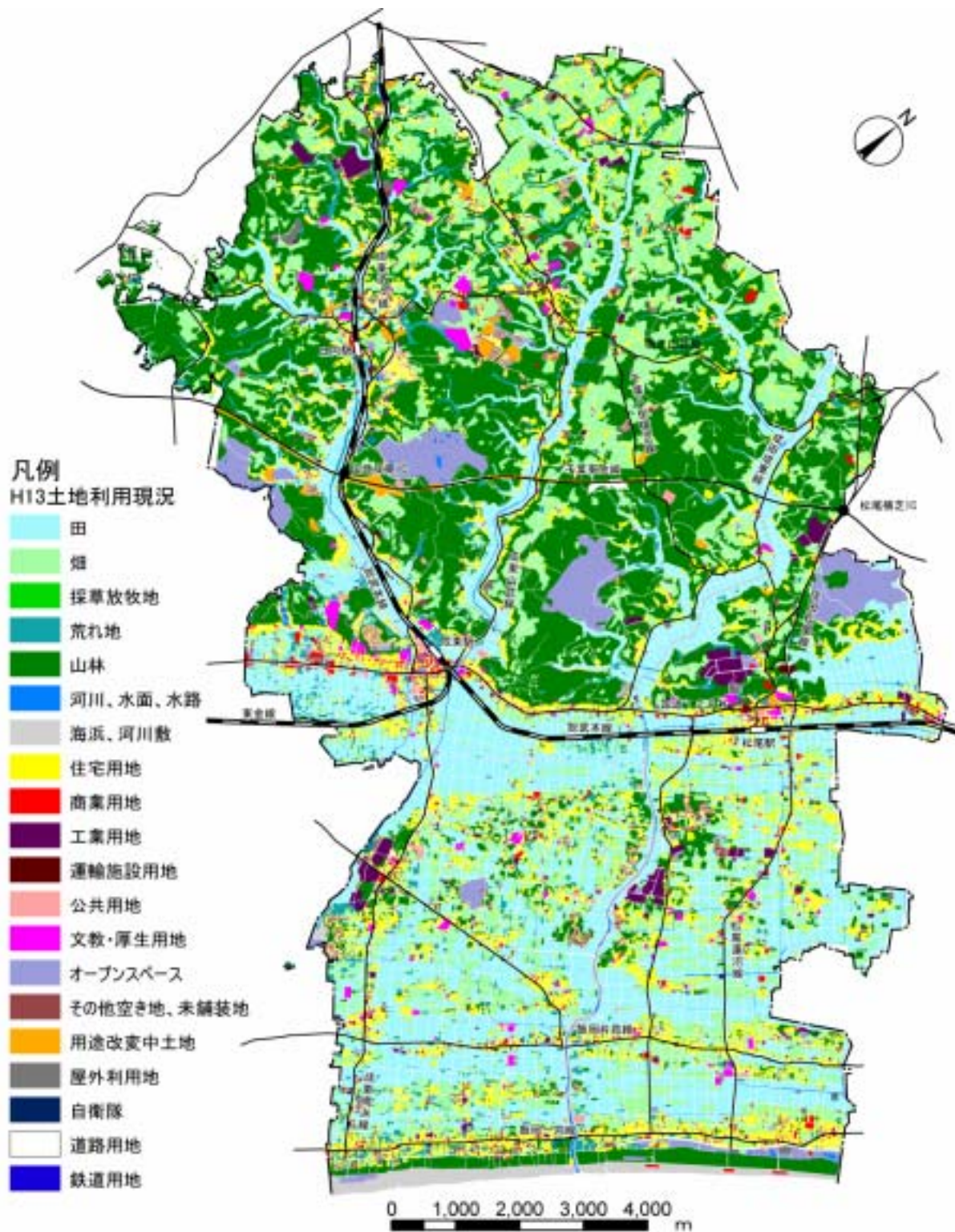
【計画的に開発された住宅団地（日向台）】



【田園地帯の風景】



【土地利用現況図】



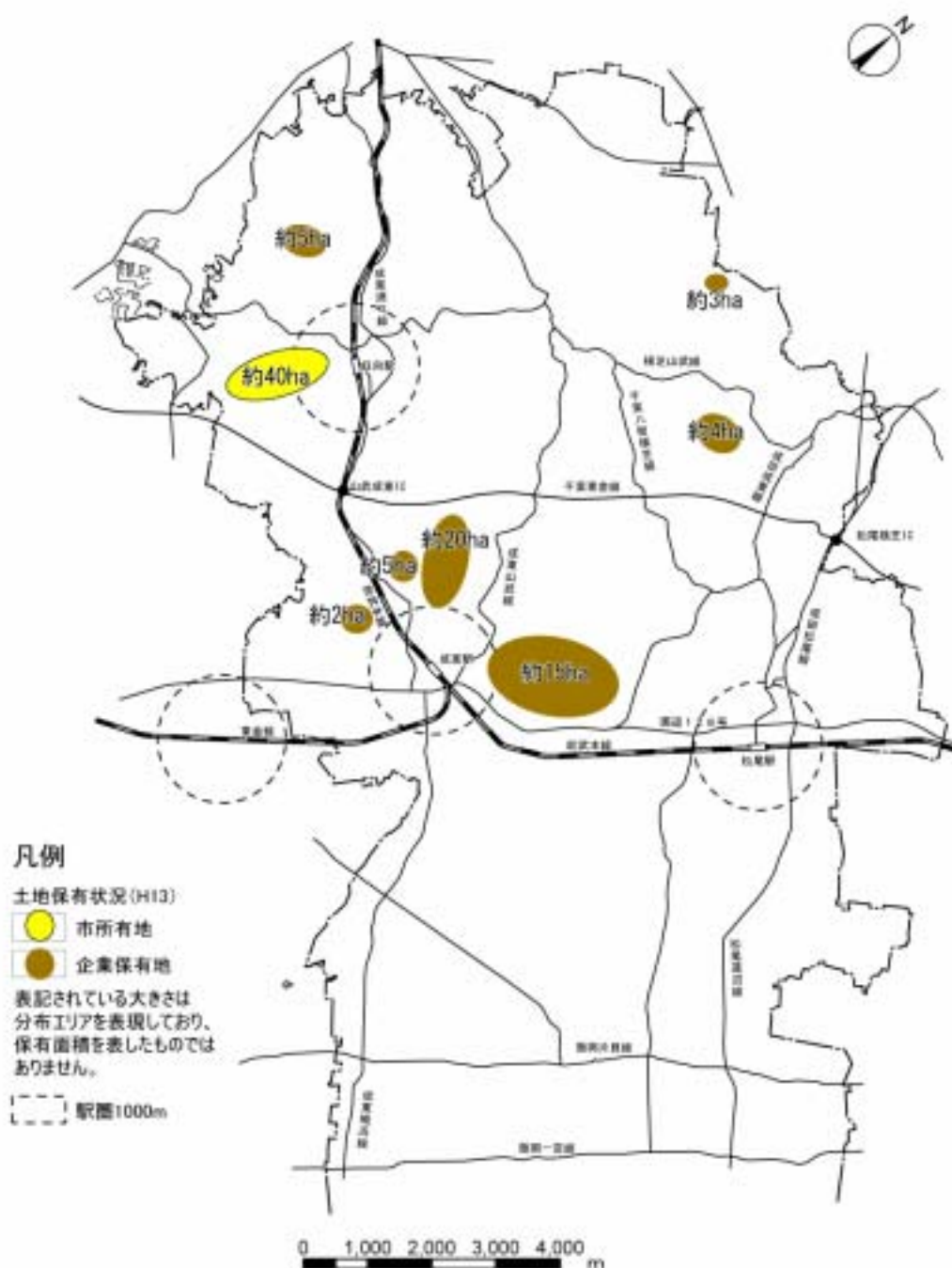
礎調査)

(2) 大規模土地所有の状況

大規模土地所有地は、丘陵部に分布がみられ、成東駅北側に比較的多く分布する。

市内の面積2ha以上の大規模土地所有の状況をみると、市北部の丘陵部に分布がみられ、成東駅北側に比較的多くみられます。

【大規模土地所有状況図】



(資料：山武市、H13都市計画基礎調査)

2-6 都市施設と都市計画の状況

(1) 都市施設の状況

1) 道路網

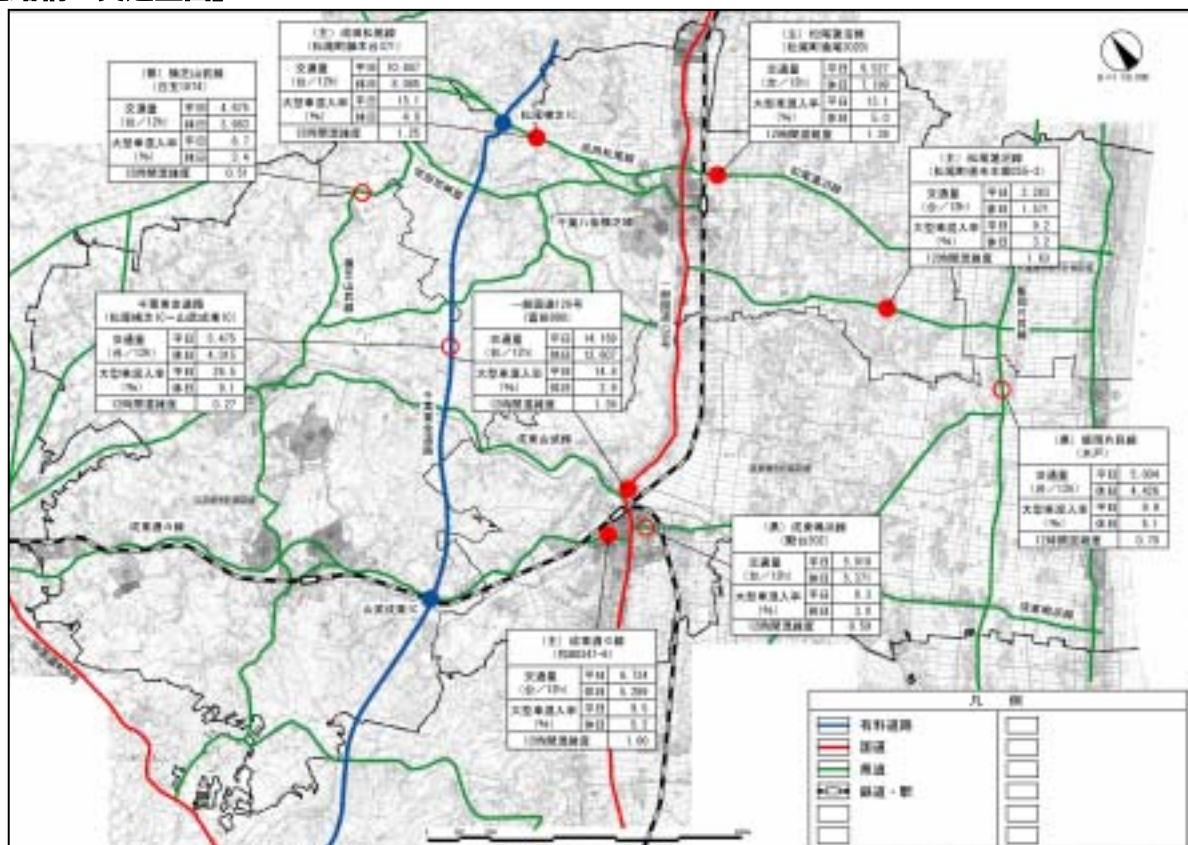
国道126号を軸として、主要地方道、一般県道により、梯子状に道路網が構成。国道126号、主要地方道成田松尾線、主要地方道松尾蓮沼線は混雑している状況にある。

市内の道路は、広域的な幹線道路として千葉東金道路（国道126号）が丘陵地内を南北に通る、山武成東IC、松尾横芝ICがあります。一般国道126号が市の南北を通り、これを軸として主要地方道、県道が東西方向に通る梯子状の道路網が形成されています。

交通量は、国道126号及び千葉東金道路（国道126号）のICに連絡する道路の交通量が多くなっています。

首都圏中央連絡自動車道の東金～茂原間が平成22年度の開通を目標として事業が進められており、開通後はIC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、ICへの道路整備が望まれます。

【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

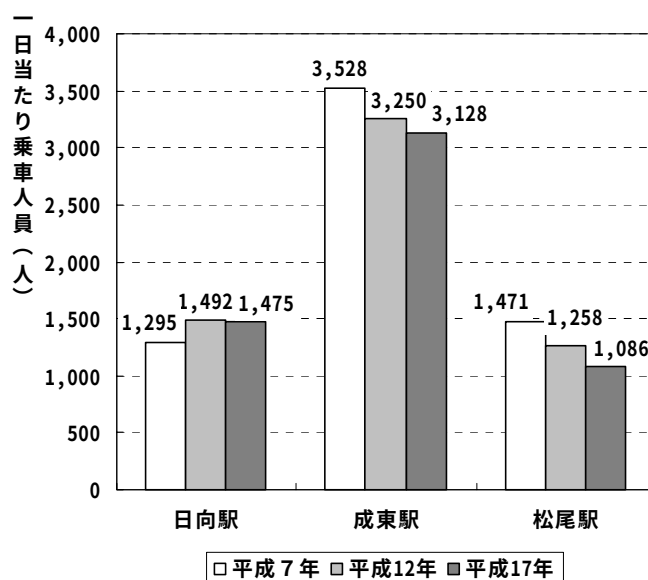
鉄道はＪＲ総武本線、ＪＲ東金線が通り、市内に３つの駅がある。乗車人員は減少傾向で、鉄道利用者は定期利用者が多い。

市内の鉄道の状況は、ＪＲ総武本線、東金線が通り、成東駅から千葉駅まで普通列車で約40分、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、成東駅は総武本線と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、成東駅、松尾駅では減少傾向にあり、成東駅は約10%、松尾駅は約25%の減少となっています。

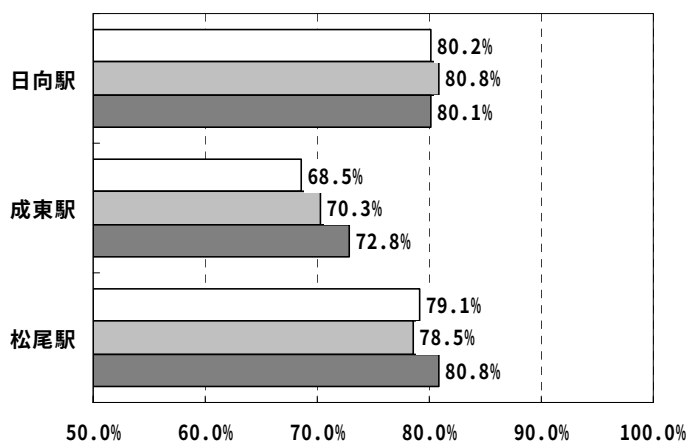
１日当たりの乗車人員は、成東駅が約3,100人、日向駅が約1,500人、松尾駅が約1,100人で、利用者は定期乗車人員が多くなっています。日向駅、松尾駅では、定期乗車人員の割合が約80%を占めており、鉄道利用者は通勤・通学者が多いことがわかります。

【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

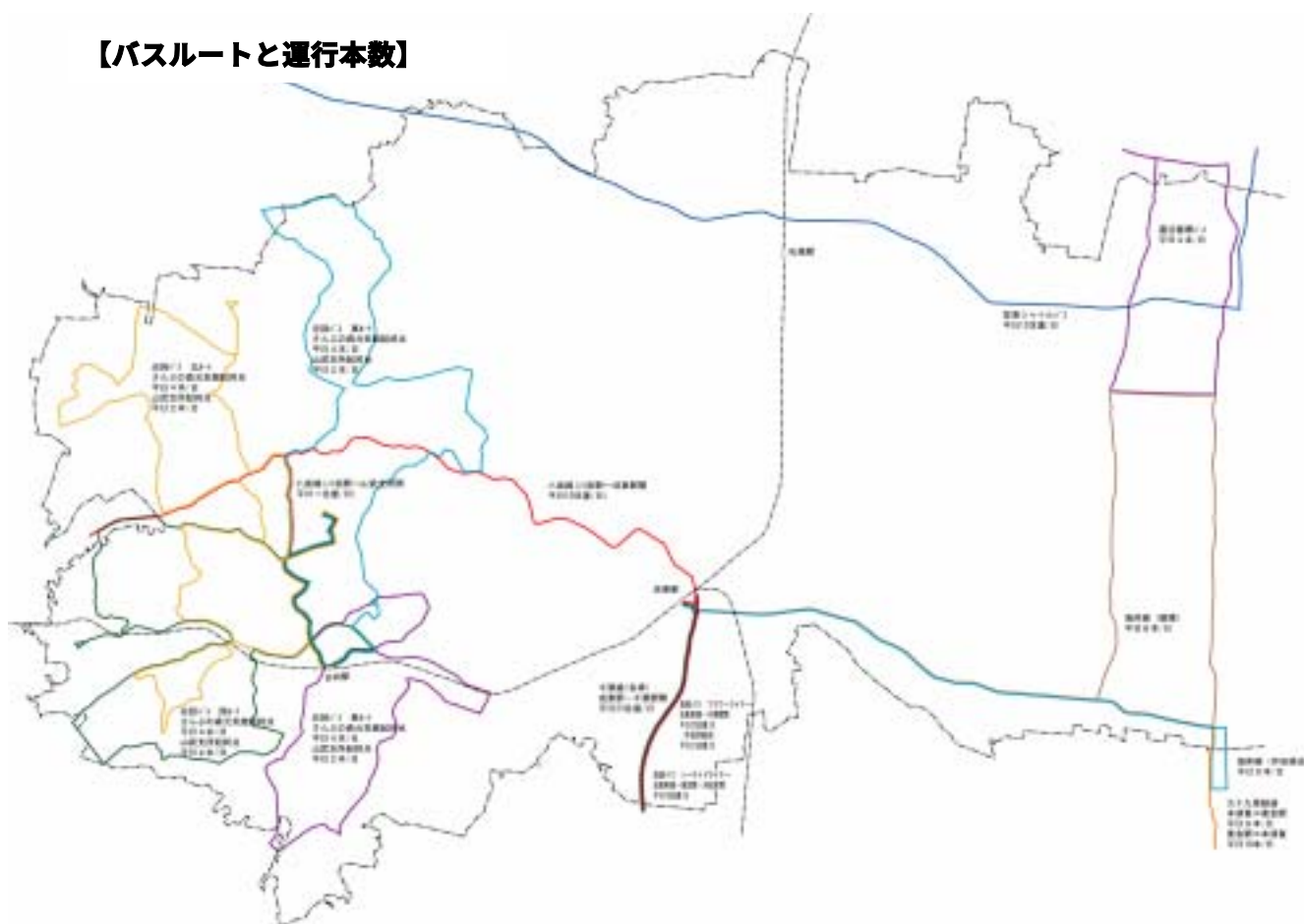
バスルートは、旧町村単位で構成されており、路線数もサービスエリアもまちまちである。地域間を結ぶルートは少ない。利用者数は、市営路線では増加傾向がみられる半面、民間路線では減少傾向が顕著にみられ、一部路線が廃止されている。

市内におけるバスの運行状況は、図のように合併前の町村単位でバスルートが構成されており、路線数もサービスエリアもまちまちとなっています。

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、市営の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（埴谷台経由）が平成16年度に、八街線（日向経由）が平成19年度に廃止されています。

【バスルートと運行本数】



【市内バスの利用者数と運行状況】

		H15	H16	H17	H18	H19
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

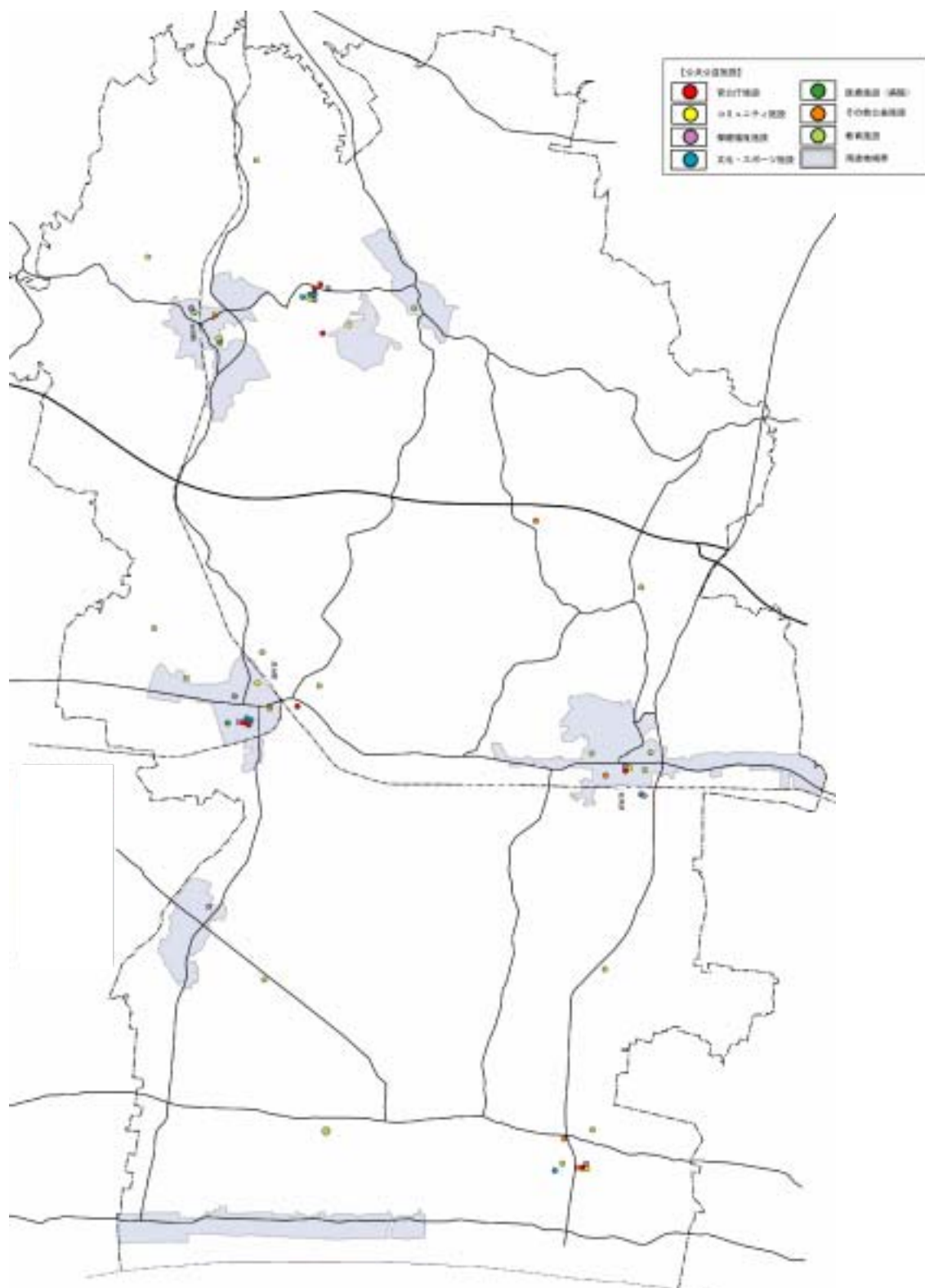
※3: 千葉線、高速バス含まず

(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る。

【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

旧町村ごとに都市計画区域が設定され、いずれも、非線引き。用途地域は蓮沼地区を除き旧町村の中心部、海岸沿い、丘陵地の住宅地に指定。

本市は、4町村が合併した都市であることから、現在、旧町村ごとに都市計画区域が設定されています。いずれも、非線引きの都市計画区域で、面積は、約14,639haとなっています。

用途地域は、市内の3つの駅及び海岸沿い、住宅団地等を中心に指定され、8種類の用途地域が指定されています。駅を中心とする地域は、駅前が近隣商業地域に指定され、その周囲に住居系の用途地域が指定されています。海岸沿いは県道沿いに第一種低層住居専用地域、第一種住居地域が指定され、郊外の住宅団地や工業団地は住居系または工業系の用途地域となっています。

このような用途地域の土地利用規制が行われていますが、近年、丘陵部におけるミニ開発、国道126号沿道の東金市境における商業施設等の立地など市街化の進展が顕著にみられます。また、成東駅周辺においては、駐車場への土地利用転換が進行しています。

【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	
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 60	100 100	50	100	50 60	100 100	—	—	—	—
	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	200
	第一種住居地域	450	206	151	0	93	60	200	60	200	60	200	—	—	60	200
	準住居地域	37	16	0	0	21	60	200	60	200	—	—	—	—	60	200
	近隣商業地域	27	14	7	0	6	80	200	80	200	80	200	—	—	80	200
	準工業地域	27	0	6	0	21	60	200	—	—	60	200	—	—	60	200
	工業地域	90	37	16	0	37	60	200	60	200	60	200	—	—	60	200
無指定地域		13,783	4,362	4,907	972	3,542	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—

(資料：H19山武市都市計画図)

2) 都市計画道路

都市計画道路の整備率は、地区により異なるが、蓮沼地区を除き遅れており、特に成東、松尾地区における遅れが目立つ。

市内には都市計画道路が20路線、約54kmが都市計画決定されています。整備済延長は13kmで整備率は26.9%となっています。

旧町村別にみると、九十九里海岸都市計画区域（蓮沼地区）では、整備率が100%近くで、山武地区では約43%となっていますが、成東や松尾では都市計画道路がほぼ未整備の状況となっています。

【都市計画道路の整備状況】

都市計画 区域名	名称		延長[m]	幅員[m]	車線数	決定年月日	整備済 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	H7.3.28		
	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				0.00	0.0%
山武	3・4・1	埴谷線	880	16	2	H9.4.25		
	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			6.53	42.5%
九十九里 海岸	3・3・1	蓮沼公園線	3,970	22～28	4	S49.11.12		
	3・5・2	主要地方道 松尾・蓮沼線	2,565	12～16	2			
			6,840				6.56	95.9%
松尾	1・3・1	首都圏中央連絡自動車道線	360	22	4	H20.1.18		
	3・5・1	松尾国道126号線	3,040	15	2	H13.5.11		
	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					

（資料：山武市及び平成17年度都市計画年報）

3) 公園・緑地等

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つ。

都市計画公園は、蓮沼海浜公園170.1haが整備済みとなっており、市街地内における公園整備が遅れ、特に松尾地区における整備の遅れが目立ちます。

都市計画公園を含めた公園緑地は、106箇所、100.23haで、平成17年の国勢調査における人口一人当たりの公園緑地面積は17.0m²/人で、都市公園法による1人当たりの公園面積10.0m²/人を上回っています。

また、千葉県の旭市刑部岬からいすみ市太東岬までの九十九里浜全体（約60km）が県立公園に指定されています。市内には海水浴場があり、夏季には多くの人が訪れます。

【公園緑地の状況】

(単位: 箇所、ha、m²/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	—	—	—	—

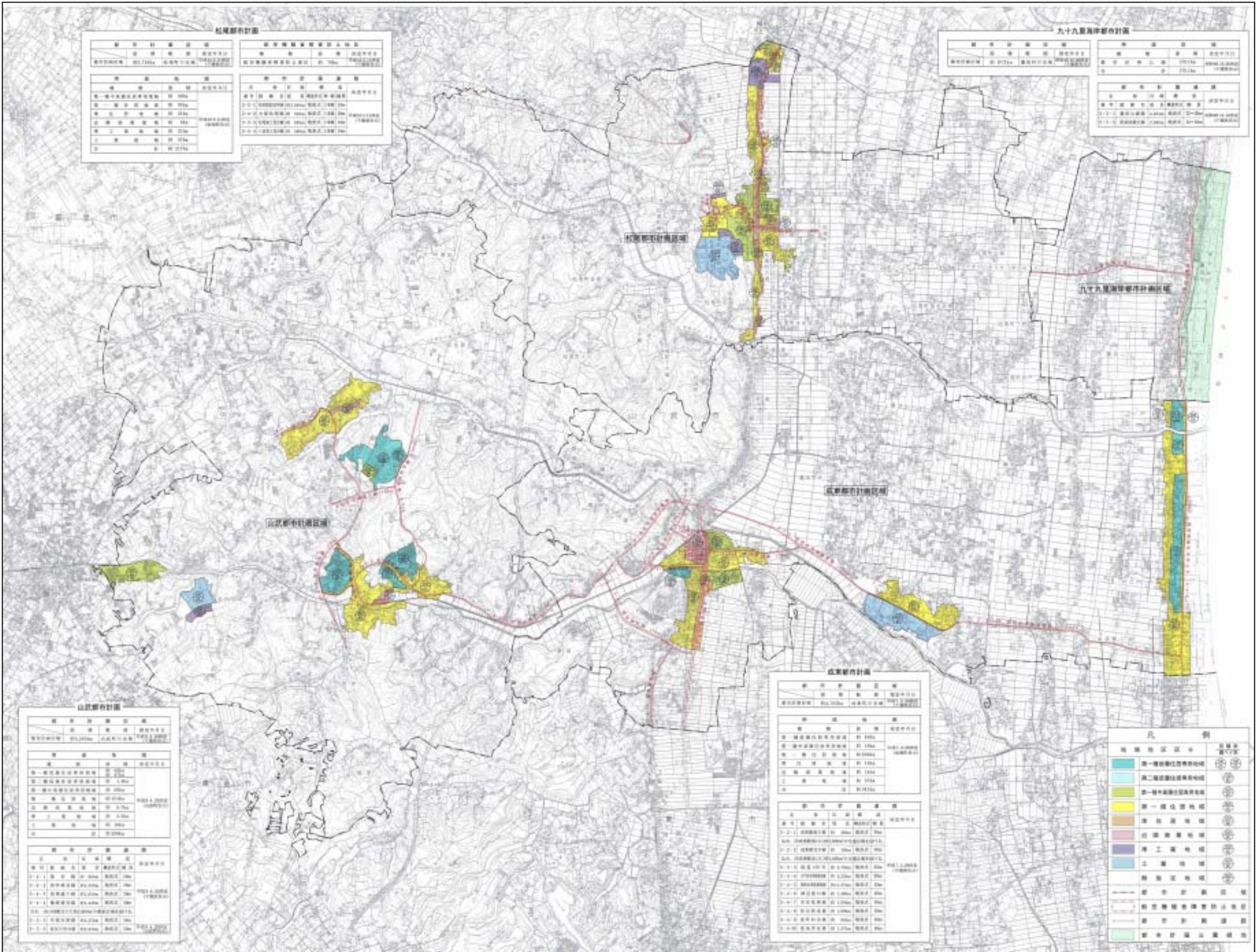
(資料：H13都市計画基礎調査)

4) 下水道

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

農業集落排水は、現在、武野里及び借毛本郷地区が供用を開始しており、大平地区と大富地区が整備中となっています。

【山武市都市計画図】（平成19年9月現在）



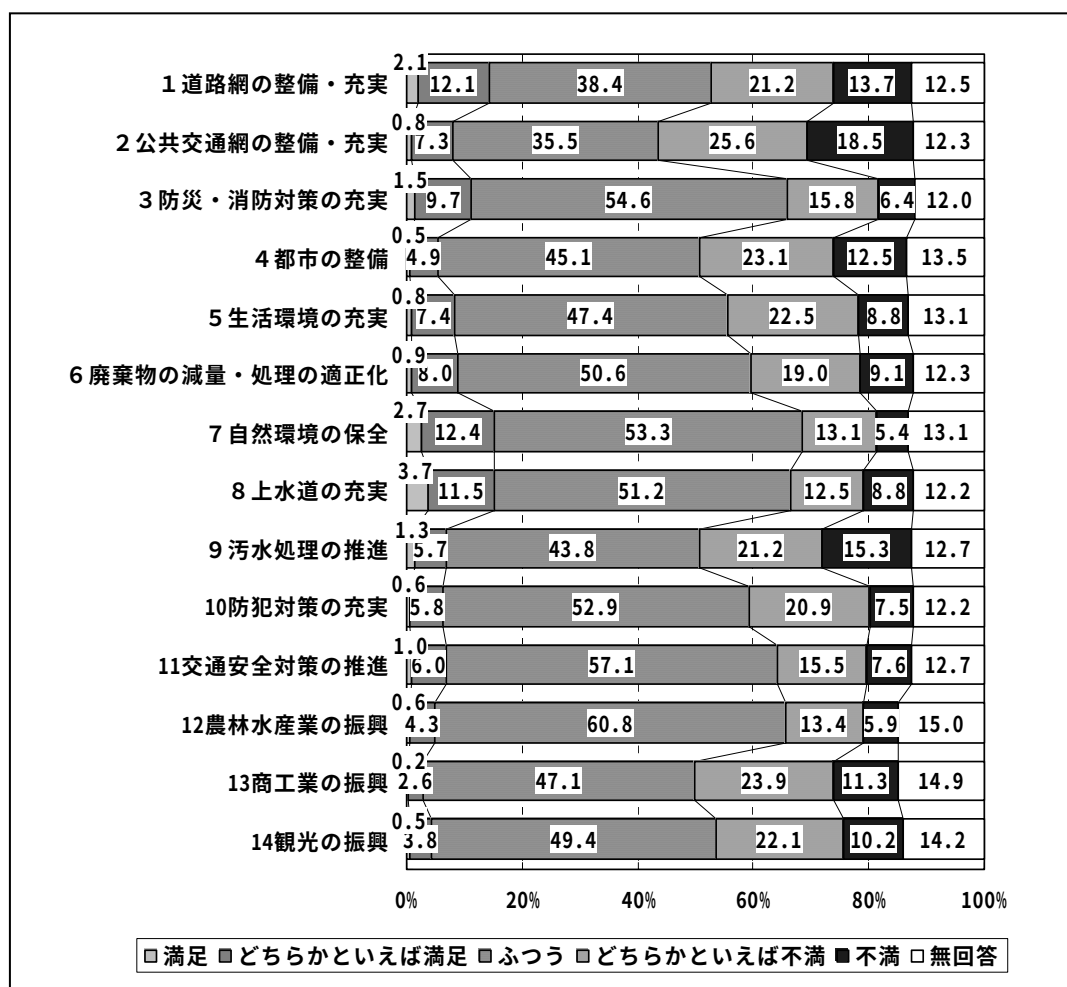
2-7 都市づくりに関する住民意向

「公共交通網整備・充実」「汚水処理の推進」「道路網の整備・充実」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ている。

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（H19.8）から、都市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、「上水道の充実」（15.2%）、「自然環境の保全」（15.1%）、「道路網の整備・充実」（14.2%）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%）、「汚水処理の推進」（36.5%）、「都市の整備」（35.6%）、「道路網の整備・充実」（34.9%）が高くなっており、「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るが、不満も高い結果となっています。

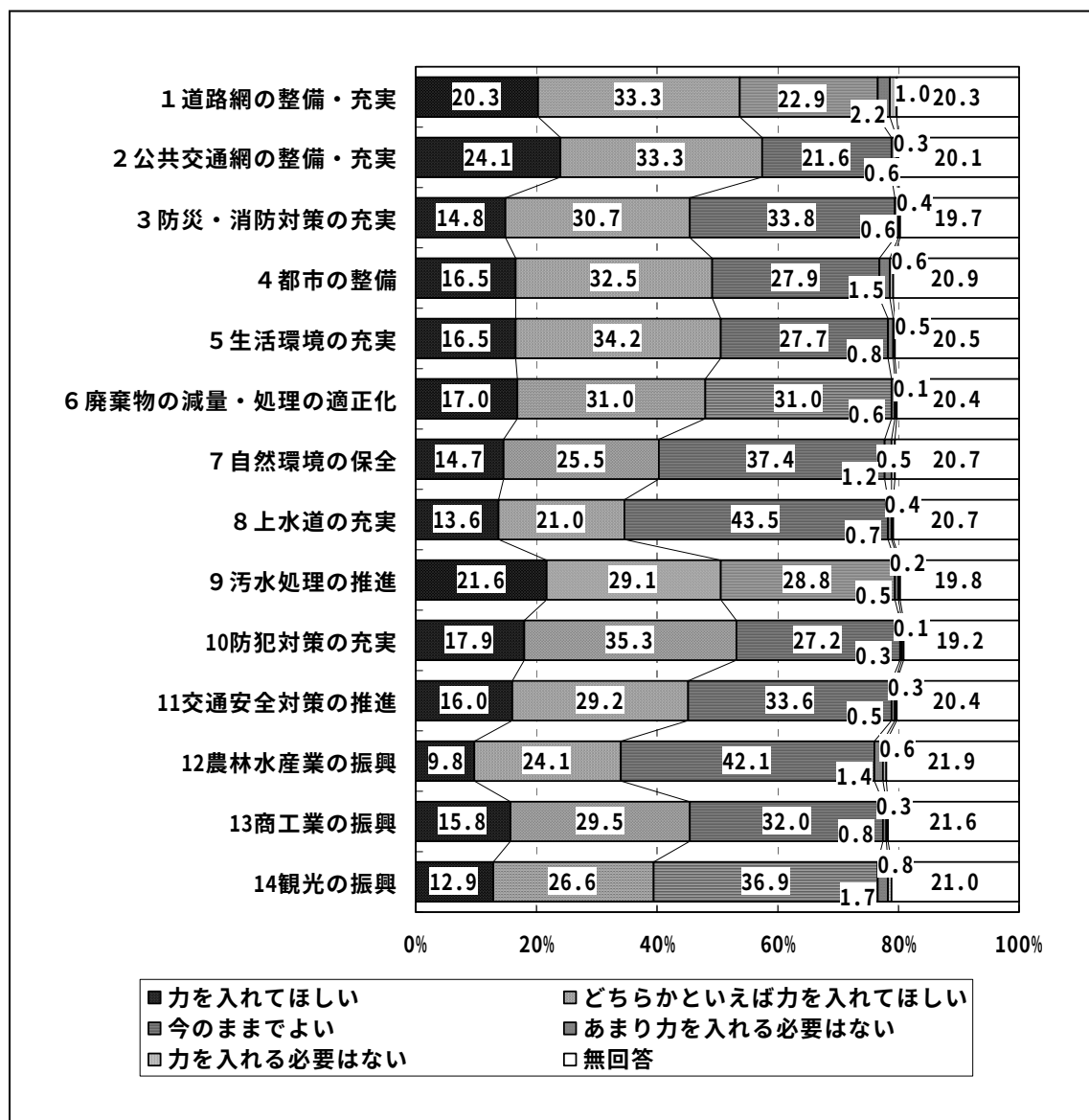


（平成19年8月調査）

(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、「どちらかといえ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」「どちらかといえば力を入れてほしい」をあわせると、「公共交通網の整備・充実」が57.4%、「道路網の整備・充実」が53.6%、「防犯対策の充実」が53.2%、「生活環境の充実」と「污水处理の推進」が共に50.7%と過半数を超えています。



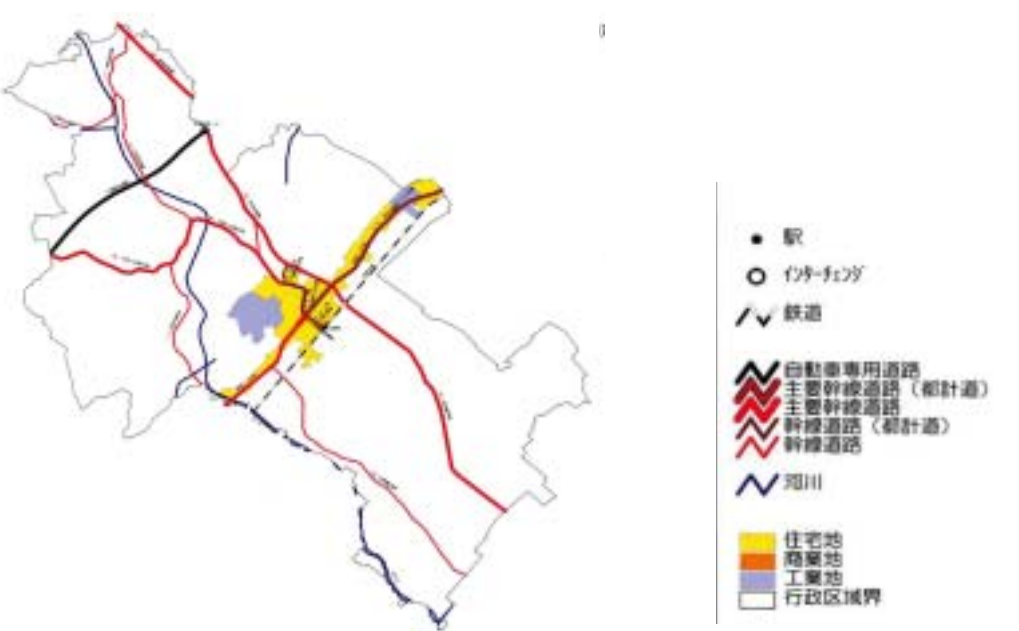
2-8 山武市の上位計画・関連計画

(1) 都市計画区域の整備、開発及び保全の方針

①九十九里海岸都市計画

都市づくりの 基本理念	○ 海浜をはじめとする自然環境と人の暮らしが密接な関係を持って共生できる環境形成を図りながら、生活者の利便性・快適性を高め、人々が地域に愛着と誇りを持てるまちの形成 ○ 快適なリゾート空間の創出と地域の特性を活かした地域産業の展開による居住環境・就業環境の形成 ○ 田園地帯や海浜・緑地等の保全・活用と、地域文化や史跡等の地域の資源を活かした快適居住都市の形成
土地利用の 方針	○ 居住環境の改善又は維持に関する方針 ・ 現在の市街地環境の保全を図る ・ 商業・業務機能が集積し、交通上の利便性の高い村の中核となる新市街地の形成や定住人口の核家族化・高齢化など様々なニーズに対応し得る質の高い居住環境の形成を図る ○ 都市内の緑地又は都市の風致の維持に関する方針 ・ 良好な樹林地、屋敷林、境内林等の保全・育成を図る ○ 優良な農地との健全な調和に関する方針 ・ 主要地方道飯岡一宮線と同飯岡片貝線沿道に形成された市街地に挟まれて広がる農地及び北部・北西部に広がる農地は、農業基盤整備が施された優良農地であり、農業政策上の土地利用方針との調整を図りつつ農用地として保全する ・ 市街地に近接する貴重なオープンスペースとして農地の多様な活用を図る ○ 自然環境形成の観点から必要な保全に関する方針 ・ 県立九十九里自然公園区域は自然環境の保全、生態系の保護などの観点から保全・育成に努める
交通施設の 都市計画の 決定の方針	○ 広域交通軸の整備を踏まえた都市交通軸の強化 ○ 都市の利便性を確保するための生活軸の整備 ○ 歩行者ネットワークとしての道づくりの推進 ○ 公共交通環境の整備・改善
方針図	

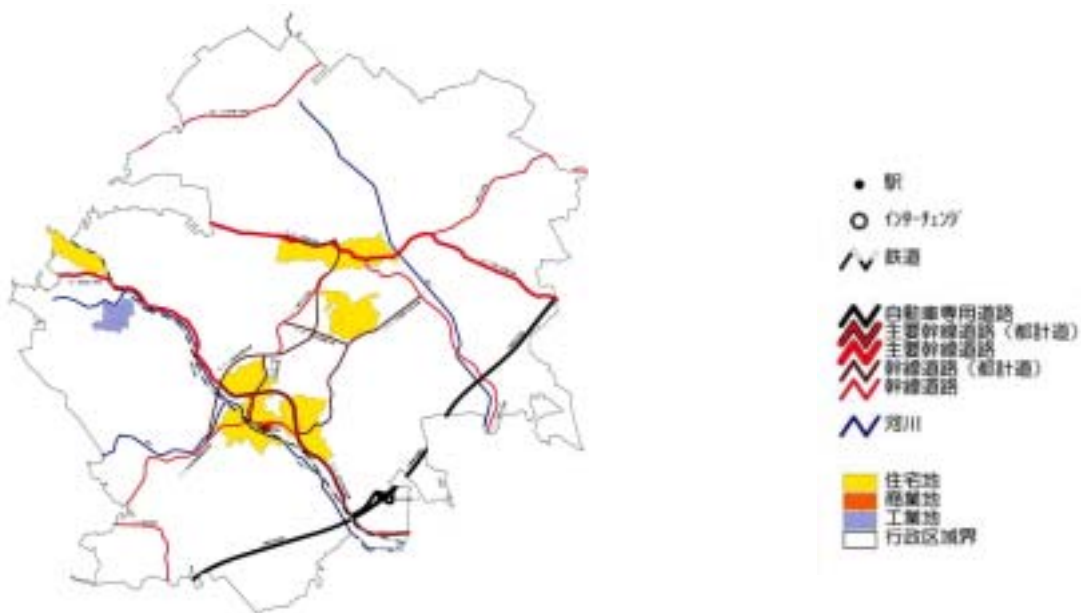
②松尾都市計画

都市づくりの基本理念	○ 空と海を結ぶまちづくり ○ 農業と共生するまちづくり ○ 「岡と平」を結び「岡と平」の環境を生かすまちづくり
土地利用の方針	○ 土地の高度利用に関する方針 ・ 松尾駅周辺地区は、商業業務機能をはじめとする諸機能の集積を図るため、都市施設の整備充実を図り、土地の高度利用に努める ○ 居住環境の改善または維持に関する方針 ・ 市街地の住宅地は、都市基盤の整備を推進するとともに、未利用地の計画的な宅地化誘導、地区計画等の実施により良好な居住環境を形成する ○ 都市内の緑地の維持に関する方針 ・ 良好な樹林地、屋敷林、境内林等を保全・育成する ・ 松尾高校、松尾中学校周辺の斜面樹林は、市街地の背景となる斜面樹林を形成しており、松尾城址の歴史環境と併せて極力保全を図る ○ 優良な農地と健全は調和に関する方針 ・ 北部丘陵地の森林、松尾地区の市街地及び町南部の森林を除く区域の一団性を持つ農地は優良農地であり、農用地として保全する ○ 自然環境形成の観点から必要な保全に関する方針 ・ 良好な自然環境を形成している北部丘陵部の森林・斜面緑地を適正に保全・育成する
交通施設の都市計画の決定の方針	○ 広域交通軸やインターチェンジの整備を踏まえ、これらと円滑に連絡するための都市交通軸の強化 ○ 都市の利便性と各地域の連携を高める生活軸（補助幹線道路）の体系的整備 ○ 人に優しく、潤いのある道づくり
方針図 	

③山武都市計画

都市づくりの 基本理念	○ 地域の特性に合った秩序あるまちの形成 ○ 安心できる生活環境づくり ○ 個性と魅力が活力につながるまちづくり
土地利用の 方針	○ 居住環境の改善または維持に関する方針 ・ 古くから集落を形成していた埴谷地区は、県道沿いにおいて地域の日常の利便性の確保に配慮しつつ、居住環境の保全を図る ○ 優良な農地と健全は調和に関する方針 ・ 北部地域の平地部と南部地域の水田部を優良農地とし、認定農業者の確保に努め、今後とも農用地として保全を図り、農業基盤整備を図る ○ 自然環境形成の観点から必要な保全に関する方針 ・ まちの中に残っている斜面樹林地や作田川の桜並木などを緑地として、都市的土地利用との調整を図りながら、適正に保全・育成を図る
交通施設の 都市計画の 決定の方針	○ 広域交通軸やICの整備を踏まえた都市交通軸の強化 ○ 発展を支える基盤の整備 ○ 生活道路とゆとりある歩行空間の確保 ○ 公共交通環境の維持・改善

方針図



④成東都市計画

都市づくり の基本理念	○ 快適な生活環境の形成 ○ 安心できる生活環境づくり ○ 輝く個性と魅力が活力につながるまちづくり
土地利用の 方針	○ 土地の高度利用に関する方針 ・ 既成市街地の都市基盤整備を推進し、良好な都市景観の形成と生活環境の整備を図る ・ 成東駅周辺は計画的な市街地整備事業により商業地の充実・活性化と土地の高度利用を推進する ○ 居住環境の改善又は維持に関する方針 ・ 市街地の住宅地は、都市基盤施設の整備を推進するとともに、未利用地の計画的な宅地化誘導、地区計画等の導入により、良好な住居環境の形成を図る ・ 成東工業団地に隣接する住宅地は、住宅系と工業系土地利用を区分する幹線道路の整備を図るとともに、その他都市基盤施設の整備を推進し、地区計画等の導入により良好な住宅地の形成を図る ・ 観光市街地は、都市基盤施設の整備を推進するとともに、レクリエーション地区としての賑わいと、混在する住環境に配慮した地区計画等の導入により、多様で魅力ある快適な住居環境の形成を図る ○ 自然環境形成の観点から必要な保全に関する方針 ・ 斜面樹林地と水田、平地林などからなる根幹的な緑地は本区域の豊かな自然環境を特徴づけるものであり、水源の涵養、土砂の流出抑制などの機能を有するものとして適正に保全・育成を図る ・ 根幹的な緑地をつなぐ作田川、境川及び木戸川の河川緑地は水生生物の生息や都市環境に安らぎと潤いを与えるすぐれた水辺環境であることから保全に努める ・ 海岸部の保安林は、後背地の防風・防砂の役割のほか貴重な緑の空間として住民の憩いと休養の場として活用されていることから適切な維持管理により保全に努める ・ 社会環境と調和した良好な自然環境の保護、保全の対策を積極的に図る
交通施設の 都市計画の 決定の方針	○ 広域交通軸やインターチェンジの整備を踏まえた交通体系の整備 ○ 快適な歩行空間を形成する道づくり ○ 公共交通環境の充実
方針図	

(2) 山武市総合計画

加速する少子高齢化、逼迫した財政状況、多様化する市民ニーズへの対応など様々な課題から、平成18年3月27日に蓮沼村、松尾町、山武町及び成東町の4町村が合併して山武市が誕生した。今後の行政運営には、新たな発想で長期的な視野に立った制度や仕組みの再構築と、市民と行政が共通の理解を深め「自主独立のまちづくり」をめざすことが重要になるとの認識のもと、誰もが幸せを実感できる山武市の実現のため、広い視点、計画的視点にたち、まちづくりの指針となる総合計画の策定作業が進められている。

	内 容
基本理念と将来都市像	基本理念：「ともに手を携えて誇りを持てるまちづくり」 将来都市像：「誰もがしあわせを実感できる独立都市 さんむ」
計画期間	「基本構想」：平成20年度から平成29年度までの10か年 「基本計画」：「前期基本計画」 平成20年度から平成24年度までの5か年 「後期基本計画」 平成25年度から平成29年度までの5か年 「実施計画」：3か年計画とし、毎年ローリング方式により見直し
基本フレーム	(1) 将来人口 ・平成24年度 56,000人 ・平成29年度 54,000人 (2) 世帯数 ・平成24年度 19,000世帯 ・平成29年度 18,800世帯
土地利用構想	○将来の土地利用を大きく「丘陵価値創造ゾーン」「市街地ゾーン」「田園価値創造ゾーン」「海浜レクリエーションゾーン」の4ゾーンに区分し、効率的な土地利用の促進に努める。 丘陵価値創造ゾーン ○首都圏の食料基地として消費者ニーズに的確に対応した都市近郊型農業の発展に努める。 ○観光農園や体験農業の充実を図り、都会の人々との交流による体験型農業観光の推進に努める。 ○自然環境との調和に留意しながら、成田空港への交通アクセスに恵まれた好立地を活用し、工業や流通業などの拠点機能の集積、首都圏としての定住環境機能の整備充実を促進する。 市街地ゾーン ○市街地の景観に配慮し、国道沿道及び成東駅、松尾駅周辺などの交通アクセス拠点の環境整備に努め、計画的な市街化の誘導を図る。 田園価値創造ゾーン ○地元農産物のブランド化を推進し、農地面積の集約化による農業経営の大型化や遊休農地の活用の促進など、農業振興に努める。 ○市内の農産物直売などを通じ、地産地消を推進するためのシステムを構築する。

	内 容
	海浜レクリエーションゾーン ○九十九里沿岸地域で多彩なイベントを実施しながら、山武市の魅力を全国にアピールする観光発信地区とする。 ○自然環境に調和した景観の形成や食の魅力の創出などにより、観光資源の整備・発掘など通年型の観光地づくりに努め、来遊者の増加を図る。  The map, titled '山武市土地利用構想図' (Yamatsuki City Land Use Concept Map), illustrates the city's land use strategy. It features a legend with the following categories: 主要道路 (Major Road) in blue, 国道 (National Road) in orange, 一般県道 (General Prefectural Road) in yellow, 主要地方道 (Major Local Road) in light orange, 支路 (Branch Road) in light blue, 河川 (River) in light blue, and 海岸線 (Coastline) in light blue. The map shows the city's geographical layout, including the Arakawa River and the surrounding coastal area. Key zones are highlighted, such as the '山武市海浜レクリエーションゾーン' (Yamatsuki City Beach Recreation Zone) along the coast and the '山武市自然環境ゾーン' (Yamatsuki City Natural Environment Zone) in the inland areas.

(3) 長生・山武地方拠点都市地域基本計画

地方の自立的成長の促進と、国土の均衡ある発展に資することを目的として、「地方拠点都市地域の整備及び産業業務施設の再配置に関する法律(地方拠点法)」が平成4年5月に制定されました。本市を含む長生・山武地域は平成6年9月に「地方拠点都市地域」に指定されています。

この中で、本市は、成田空港への近接性を活かしながら発展が期待される地域である「北部臨空産業・森林共生ゾーン」、全国有数の海洋レクリエーションの拠点である九十九里沿岸地域「九十九里海浜ゾーン」に位置づけられ、地域整備の進め方が示されています。

<地域整備の基本理念>

創造と交流によって地域の質を高め「職・住・遊・学が備わった自立的な都市圏」の形成をめざす。

- ①多様な個性と知性が集う知識・技能創造回廊都市圏の形成
- ②ゆとりと活気に満ちた自立都市圏の形成
- ③地域産業の高度化をめざした都市圏の形成
- ④重層的な交流が活力を高める都市圏の形成

地域整備の進め方：

<北部臨空産業・自然共生ゾーン>

- 成田空港への近接性、首都圏中央連絡自動車道整備のインパクトを活かして、**国際性を特徴とした産業振興**を図る。
- 商業、サービス、教養文化、福祉医療、レクリエーション等の機能を備えた豊かな居住空間として育成する。
- 山武市における**工業団地の事業化の検討**を進める。
- 拠点地区をはじめとする開発と連携しつつ、地域内外の交流を促す**ために、山武市内では「成東駅周辺交流促進地区」(62.1ha)、「日向の森交流促進地区」(43.9ha)、「松尾駅交流促進地区」(1.0ha)の整備を進める。

<九十九里海浜ゾーン>

- 豊かな自然環境等のリゾート資源を活かし、**既存施設の充実や新たな活動拠点の形成**等、地域内外を視野に入れた**交流・保養機能を育成**する。
- 地域の産業を活性化させる施設の整備**や学習機能をはじめとする**生活に関わる諸機能の充実**を図るほか、**漁業、農業等の既存産業の高度化を推進**する。
- 山武市内では、「蓮沼海浜公園交流促進地区」(60.8ha)の整備を進める。

2-9 山武市の都市づくりの課題

本市は、九十九里海岸や山武杉の丘陵地、首都圏の食料基地となっている農地など豊かで貴重な地域資源を有しています。一方、バブル景気などの影響により、小規模な住宅地の開発などで急激に人口が増加しました。

今後、本市は、全国的な団塊の世代の高齢化、少子化とあわせた人口減少に伴って、今までにない時代の変化に対応した都市づくりが求められることから、本市の現況等を踏まえ、都市づくりの課題を次のように設定します。



3. 都市の将来像と都市構造

3-1 都市の将来像

本市は、九十九里海岸、田園、街、杉の丘陵など様々な特性をもった地域が広がっています。また、千葉東金道路のＩＣがあり、成田空港とは至近距離にあります。

「山武市基本構想」では、『ともに手を携えて誇りを持てるまちづくり』を基本理念に、将来都市像を『誰もがしがわ寄せを実感できる独立都市さんむ』とし、目標年次である平成29年度の人口は54,000人と想定しています。

こうしたことから、今後の本市における都市づくりは、本市の誕生した経過を踏まえ、豊かな自然環境と恵まれた立地条件・交通条件を活かし、人口減少と高齢化が同時に進展する社会に対応していくことが重要になっています。

そこで、本市の都市づくりの長期的かつ総合的な視点で示す指針としての役割をもつ、この「都市計画マスタープラン」では『**山武らしさを体感する魅力と活力にあふれた連携交流都市**』を都市の将来像として都市づくりの目標を示し、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。

都 市 の 将 来 像

山武らしさを体感する魅力と活力にあふれた連携交流都市

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

- 広大な海浜と丘陵等の自然・景観資源や地域固有の歴史・文化的資源等および地域のコミュニティが、道路や公共交通により結ばれ、市民が活発に連携・交流する一体的な都市づくり

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交流・連携による農林業や工業等が発展する都市づくり
- また、体験農業やレジャーなどのため山武市に訪れた人々が市民と活発に交流し、農業や観光が発展する都市づくり

住み続けられる集約型の都市づくり

- 人口減少と超高齢社会に対応し、歩いて利用できる商業施設など生活利便施設の整った拠点性の高い集約型市街地に住み続けられる都市づくり

山武らしい自然と文化を活かした都市づくり

- 九十九里海岸、田園、街、杉の森といった固有の自然環境と地域文化が市民の協働により継承され、山武らしさを感じる都市
- 農林業や観光の振興と連動した山武らしい景観を継承する都市づくり

3-2 将来都市構造

本市の将来都市構造を考える上では、都市の成り立ちや人々の生活や都市としての空間特性を前提として考える必要があります。

今後、本市が、持続可能な都市として発展していくために、本市が持つ歴史的、自然的、社会的特性を踏まえ、「土地利用ゾーニング」を行い、自然環境と調和のとれた秩序ある都市づくりに向けて、効率的な土地利用を促進します。

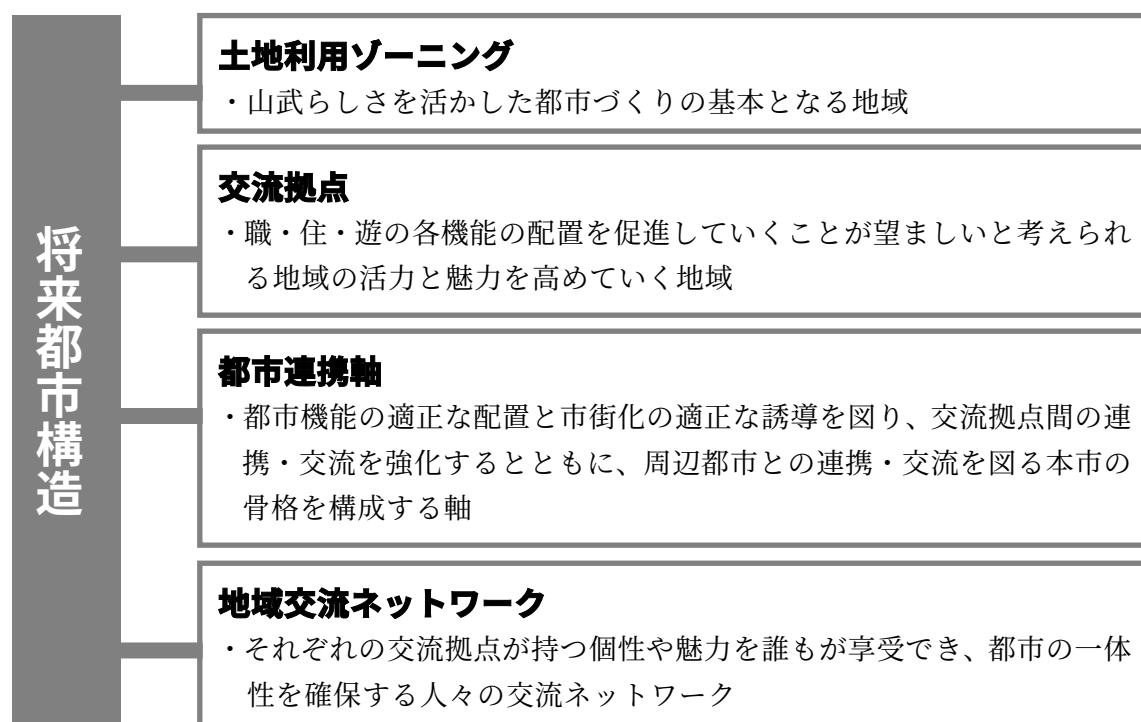
この「土地利用ゾーニング」を基礎として、職・住・遊の各機能の配置を促進していくことが望ましいと考えられる地域を「交流拠点」として位置づけ、地域の活力と魅力を高めていくものとします。

周辺都市と連携・交流を図りながら、持続可能な都市としていくためには、本市の骨格を構成する道路及びその沿道に展開する市街地を「都市連携軸」として位置づけ、都市的な機能を集積させ、活力と魅力を周辺に広げていきます。

「交流拠点」における地域コミュニティを活発化させるとともに、それぞれの交流拠点が持つ、個性や魅力を誰もが享受できるように、「地域交流ネットワーク」を構成し、都市の一体性を確保するとともに人々の交流を促進します。

こうした「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」により、本市にかかわるすべての人の共通のイメージとなる「望ましい都市の姿」を「将来都市構造」として示し、都市の将来像『**山武らしさを体感する魅力と活力にあふれた連携交流都市**』の実現に向けた都市づくりを進めていくものとします。

【将来都市構造】



【将来都市構造図】



凡 例		
【土地利用】  丘陵ゾーン  市街地ゾーン  田園ゾーン  海浜・リゾートゾーン	【交流拠点】  地域交流拠点  行政拠点  海浜・リゾート交流拠点  産業交流拠点  産業拠点  地域資源創造拠点	【都市連携軸】  都市連携軸 【交流ネットワーク】  地域交流ネットワーク 【主要な道路】  自動車専用道路  広域幹線道路  幹線道路

(1) 土地利用ゾーニング

●**海浜・リゾートゾーン**・・・九十九里海岸及び海岸と一体的な市街地、集落で形成されるゾーンを位置づけ、九十九里海岸と一体となった地域資源を活かして、まちづくりを展開します。

●**田園ゾーン**・・・九十九里平野に田園と集落地で形成されるゾーンを位置づけ、水田と屋敷林に囲まれた集落地が調和した環境を活かしたまちづくりを展開します。

●**市街地ゾーン**・・・J R総武本線と国道126号沿線に形成された市街地のゾーンを位置づけ、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**・・・下総丘陵の林地や畑地と調和した市街地と集落で形成されるゾーンを位置づけ、森林や畑地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

地域の人々のコミュニティや日常生活等は、旧町村を中心に営まれています。

海浜部の自然公園を中心とする九十九里浜は、豊かな自然の保全と活用により、市内外住民の交流が進められています。

千葉東金道路の松尾横芝 I C 周辺は、成田空港への近接性から、流通関連施設が進出しています。

また、成東駅周辺には、市庁舎をはじめとする行政関連施設が立地しています。

こうした状況をふまえ、「地域交流拠点」「海浜・リゾート交流拠点」「産業交流拠点」「行政拠点」を位置づけ、地域の活力と魅力を高めていきます。

●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を「地域交流拠点」として位置づけ、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。

蓮沼地域交流拠点・・・蓮沼庁舎及び道の駅オライはすぬま周辺地区

松尾地域交流拠点・・・松尾庁舎及び J R 松尾駅周辺地区

山武地域交流拠点・・・山武庁舎、さんぶの森公園・元気館周辺地区

成東地域交流拠点・・・J R 成東駅周辺地区

-
- 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。
 - 産業交流拠点**・・・千葉東金道路松尾横芝IC周辺を中心として、広域交通、成田空港の近接性を活かして、地場産業の振興と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**・・・既存の松尾工業団地、松尾台工業団地、成東工業団地を産業拠点として位置づけ、良好な操業環境の維持・向上を図ります。
 - 地域資源創造拠点**・・・丘陵部にある日向の森を核として、新エネルギー等山武市の特徴を活かした資源の活用と推進を行います。
 - 行政拠点**・・・市庁舎周辺について、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

国道126号及びその沿道市街地を都市連携軸として位置づけ、都市機能の適正な配置と市街化の適正な誘導を図り、交流拠点間の連携・交流を強化するとともに、周辺都市との連携・交流を図ります。

(4) 地域交流ネットワーク

各地域交流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、市民生活の利便性向上を図るとともに、各拠点が持つ個性と魅力を誰もが享受でき、都市の一体性を確保するよう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：松尾蓮沼線、成田松尾線、成東酒々井線、千葉八街横芝線

一般県道：成東鳴浜線

都市計画道路：九十九里海岸都市計画3・3・1蓮沼公園線、成東都市計画3・4・4木戸
浜本須賀納屋線、山武都市計画3・4・2雨坪埴谷線

(5) 都市構造を構成する道路

自動車専用道路：千葉東金道路（圏央道）

広域幹線道路：国道126号

幹線道路：松尾蓮沼線、成田松尾線、成東酒々井線、千葉八街横芝線、成東鳴浜線
日向停車場極楽寺線、横芝山武線、飯岡一宮線
広域農道

3-3 将来人口の推計

本市の人口は平成11年をピークに減少傾向を示しており、平成15年では約62,300人でしたが平成20年には約59,800人となっています。

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。

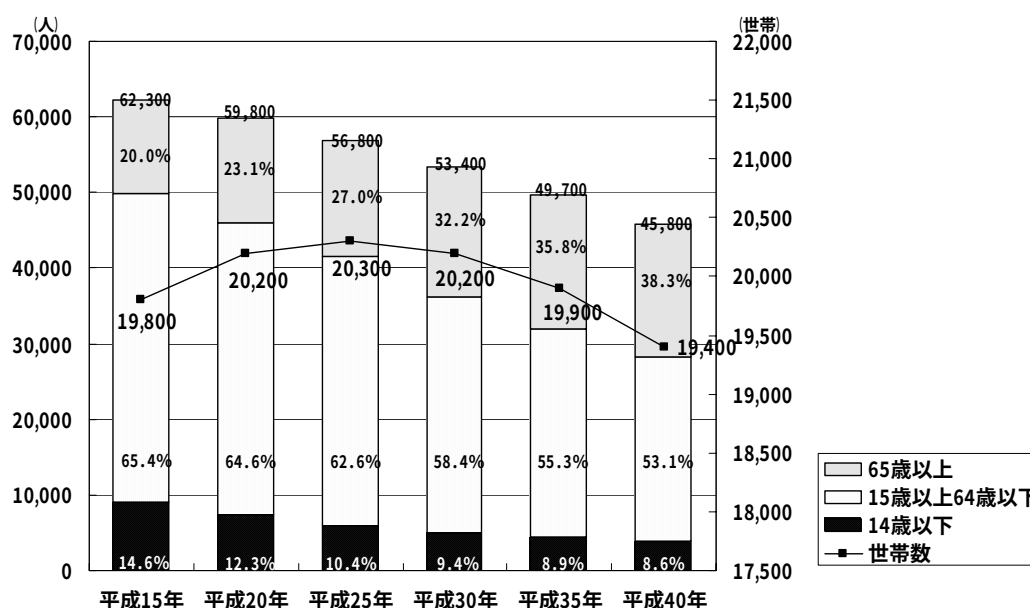
都市計画マスタープランの目標年次をおおむね20年後の平成40年とし、近年の人口動向から推計した結果、平成40年の将来人口を約45,800人と想定します。

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、65歳以上の高齢者人口は平成20年の約13,800人から平成40年には約17,600人と継続的に増加することが予想され、高齢者の割合も38.3%と高くなることが予想されます。

また、将来世帯数については、平成29年には約19,400世帯と推計されます。

本市は、将来、人口が減少し超高齢社会に向うと予測されます。世帯数も平成25年をピークに減少します。このようなことから、市街地の集約化など対策を地域の実情に踏まえ、長期的な視点にたった対応していくことが望まれます。

【人口・世帯数の推移】



区分	平成15年	平成20年	平成25年	平成30年	平成35年	平成40年
14歳以下	9,100	7,400	5,900	5,000	4,400	3,900
15歳以上64歳以下	40,700	38,600	35,600	31,200	27,500	24,300
65歳以上	12,500	13,800	15,300	17,200	17,800	17,600
人口総数 (人)	62,300	59,800	56,800	53,400	49,700	45,800
世帯数 (世帯)	19,800	20,200	20,300	20,200	19,900	19,400

実績

推計

※数字は概数

※人口推計はH15～H20のコホート変化率法により推計、実績は千葉県毎月常住人口調査

※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しています。

4. 全体構想

4-1 土地利用に関する基本方針

(1) 現況特性

- ①海岸、田園地帯、市街地、丘陵地から構成され、自然と調和した美しい景観と一体のまちが形成されています。
- ②駅周辺地区は、商業が衰退し、人口減少や高齢化が進み、空洞化が進んでいます。一方国道126号沿道に沿道型商業施設の立地が進んでいます。
- ③用途地域以外のエリアが農業振興地域ですが、これまでのスプロール開発で狭い道路や用途混在による市街地の環境が悪い地区があります。
- ④市内には2つのICがあり、成田空港及び首都圏の主要都市と結ばれているという立地条件を活かして3つの工業団地があります。

(2) 課 題

①海岸・田園・丘陵地といった豊かな自然環境に配慮した土地利用の展開

- 九十九里海岸・田園・丘陵地の自然に囲まれるように市街地が広がっていることが本市の土地利用の大きな特徴となっています。
- こうした豊かな自然環境を後世に伝えていくことが市にかかわるすべての人の責務であり、自然環境に配慮した土地利用を展開していくことが課題となっています。

②用途地域外における無秩序な市街化の抑制

- 用途地域の定められていない地区では、沿道型の商業施設の立地やミニ開発が行われ、スプロール化¹が進みつつあります。こうした地域では、道路等の都市基盤が未整備であり、また、優良農地でもあるため、今後、施設等の立地が進むと、自然に囲まれたまちという本市の土地利用の特徴が薄れるだけでなく、災害時における救援活動等への影響が懸念されます。
- そのため、用途地域の定められていない地域における無秩序な市街化を抑制するため、用途地域内への施設立地等の誘導と用途地域の定められていない地域における開発のあり方について検討することが課題となっています。

③拠点周辺の活性化を図る土地利用の誘導

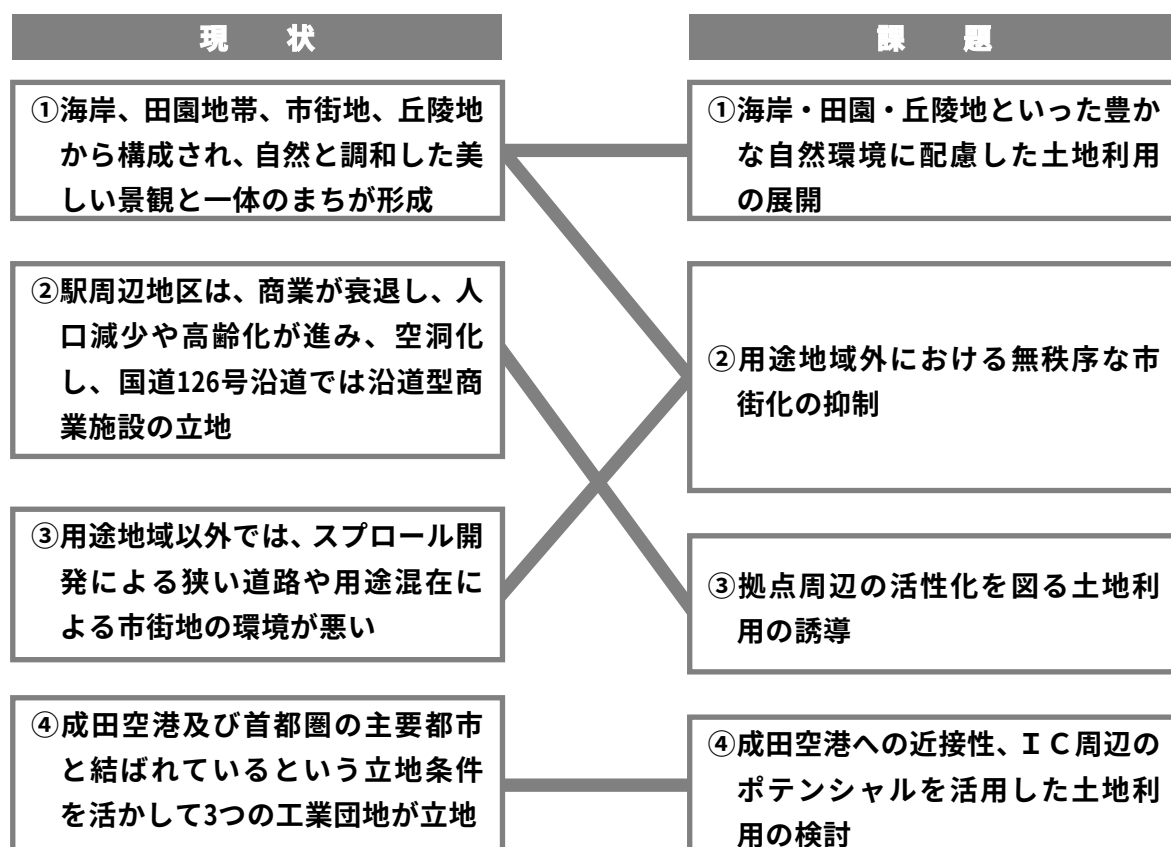
- 地域交流拠点である成東駅・松尾駅の各駅周辺と日向駅・山武出張所周辺、蓮沼出張所周辺は旧町村の中心市街地として栄えた地区ですが、モータリゼーションの進展や生活様式の多様化等を背景として、国道126号沿道に大規模商業施設の立地が進み、市民の購買活動が変化しました。その結果、これらの地区の拠点性が薄れ、国道126号沿道に商業の中心が移りつつあります。また、高齢社会を迎えた現在、歩いて行動できる範囲で生活に必要な買い物ができるような、歩いて暮らせる街²が求められています。
- そのため、歩いて暮らせる街を目指し、拠点周辺におけるまちの活性化について検討し、魅力や賑わいを取り戻していくことが課題となっています。

¹スプロール化：計画的な街路が形成されず、虫食い状態に宅地化が進む様子を指す。

²歩いて暮らせるまち：日常生活が徒歩や自転車で移動できる範囲で充足するまちのイメージ

④成田空港への近接性、I C周辺のポテンシャルを活用した土地利用の検討

- 国際的な玄関口である成田空港とは県道成田松尾線で結ばれ、また、市内には千葉東金道路のI Cが2箇所（山武成東I C、松尾横芝I C）設置され、首都圏の主要都市と結ばれています。このように広域のアクセス条件は良好で、施設立地のポテンシャルは高い都市であるといえます。これまで、成東工業団地、松尾工業団地、松尾台工業団地が整備され、日本を代表する企業の立地が進んでいます。しかし、生産拠点の海外への移転等によるグローバル化の進展により、操業環境が大きく変化し、移転する企業もみられるようになりました。一方で、市内には、企業等が所有する大規模なまとまった低未利用地が丘陵部を中心にみられます。
- そのため、成田空港への近接性やI C周辺のポテンシャルを活用し、大規模なまとまった低未利用地の有効活用、産業立地、都市の活発化を誘導する土地利用を検討することが課題となっています。



(3) 土地利用に関する基本方針

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と丘陵の自然と調和した都市を目指すため、将来の都市構造を基本として9つの土地利用形態を誘導します。



a. 商業・業務地

- 歩いて暮らせる地域交流拠点における買い物などの利便性を提供する地区として商業・業務を誘導します。
- 成東駅、松尾駅、日向駅の各駅周辺は、日常生活の利便性を高め、歩いて買い物ができる魅力と賑わいを生みだす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機能の充実、立地促進等を推進します。

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、都市連携軸と位置づけ、既に集積している沿道サービス施設を活かします。
- また、成東地域交流拠点に含まれる沿道は、駅周辺と一体的に商業業務機能の集積を図ります。
- 用途地域の定められていない地域は、既存の商業施設の立地状況と周辺周辺土地利用との調和を図ります。

c. 一般住宅地

- 成東駅、日向駅及び松尾駅の周辺の住宅地は、地域交流拠点における居住機能を提供する地区として、公共交通の利便性の高い低層の住宅を中心とした土地利用を誘導し、安全・安心して、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。
- 国道沿道及び埴谷地区、白幡地区の住宅地は、安全で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。
- 海浜・リゾート交流拠点を構成する県道飯岡一宮線沿道の住宅地は、快適な暮らしとともに、交流人口に対応する土地利用を図ります。

d. 計画的土地利用誘導地

- 商業・業務地、沿道サービス地、一般住宅地に隣接する用途地域の定められていない地区は、市街地環境の保全や改善をします。
- そのため、地域住民の理解を得ながら、特定用途制限地域や地区計画等の制度を活用して計画的に土地利用を誘導します。
- 開発等に当たっては、地域住民の意見、本市の都市構造との整合等をふまえ、基盤整備、街並み整備等をあわせて検討します。
- 山武成東IC周辺は、良好な広域アクセスを活かした土地利用を誘導します。
- 日向の森を核とした地域資源創造拠点は、新エネルギー等山武市の特徴を活かした資源の活用を行います。

e. 丘陵住宅地

- 丘陵部等における計画的に整備された美杉野地区などの住宅地を丘陵住宅地として位置づけ、敷地の細分化防止等により、自然環境と調和した質の高い住環境の創出を図ります。

f. 自然保全・活用地

- 森林が広がる丘陵部は、自然環境保全・活用地として、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地やグリーンツーリズム用地等としての活用を図ります。

g. 田園・集落地

- 平地部に広がる農地と集落地を田園・集落地として位置づけ、首都圏の食料基地としての役割を担う農用地の保全と住環境の保全を進め、生活環境と営農環境の調和を図ります。特に、基幹集落については、歩いて暮らせる街づくりの一環として、近隣店舗の立地等の誘導を図ります。

h. 産業地

- 産業交流拠点の松尾横芝 I C 周辺は、産業振興を促進し、人口減少を抑制する新たな就業の場とします。
- 松尾横芝 I C 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、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、本市の立地条件を活かした新たな産業立地を誘導します。
- 市内に立地する成東工業団地、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ります。
- 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。

i. 海浜・リゾート地

- 海浜・リゾート交流拠点を構成する九十九里海岸沿岸地域を海浜・リゾート地として、地域資源を活かした交流人口を誘導する地区とし、観光関連産業を促進します。
- そのため、本地区は防風林の保全を図るとともに、海と緑に囲まれた風格のあるリゾート地にふさわしい適正な土地利用を誘導します。

地域交流拠点

- 地域交流拠点となる蓮沼、松尾、山武、成東の各拠点は、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、計画的土地利用誘導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。

- ・ **蓮沼地域交流拠点**：道の駅オライはすぬまを中心に、公共公益機能、商業機能の充実、立地促進等により、地域交流拠点にふさわしい土地利用を誘導します。
- ・ **松尾地域交流拠点**：駅南側におけるシャトルバス停の設置等の基盤整備を進め、IT保健センター等の公益施設等の活用、商業施設の立地誘導などを図るとともに、旧役場庁舎跡地の活用の検討を行い、拠点として魅力と賑わいのある土地利用を誘導します。
- ・ **山武地域交流拠点**：（仮称）さんぶの森地域交流センターの整備を推進するとともに、丘陵住宅地への住宅立地を促進し、現在整備中の都市計画道路3・4・2沿道周辺への日常利便性を高める商業施設等の誘導を進め、地域交流拠点にふさわしい土地利用を誘導します。日向駅周辺については、日常利便性を高める商業・業務地として、魅力ある土地利用の誘導に努めます。
- ・ **成東地域交流拠点**：成東駅南側の市街地については、駅前広場の整備と合わせて商業地の再編、機能の充実等により賑わいの再生を図り、行政中心の玄関口にふさわしい活力のある土地利用を誘導します。駅北側については、都市計画道路の整備と合わせて駅前広場等の基盤整備と駅南北を結ぶ自由通路の整備などを検討します。

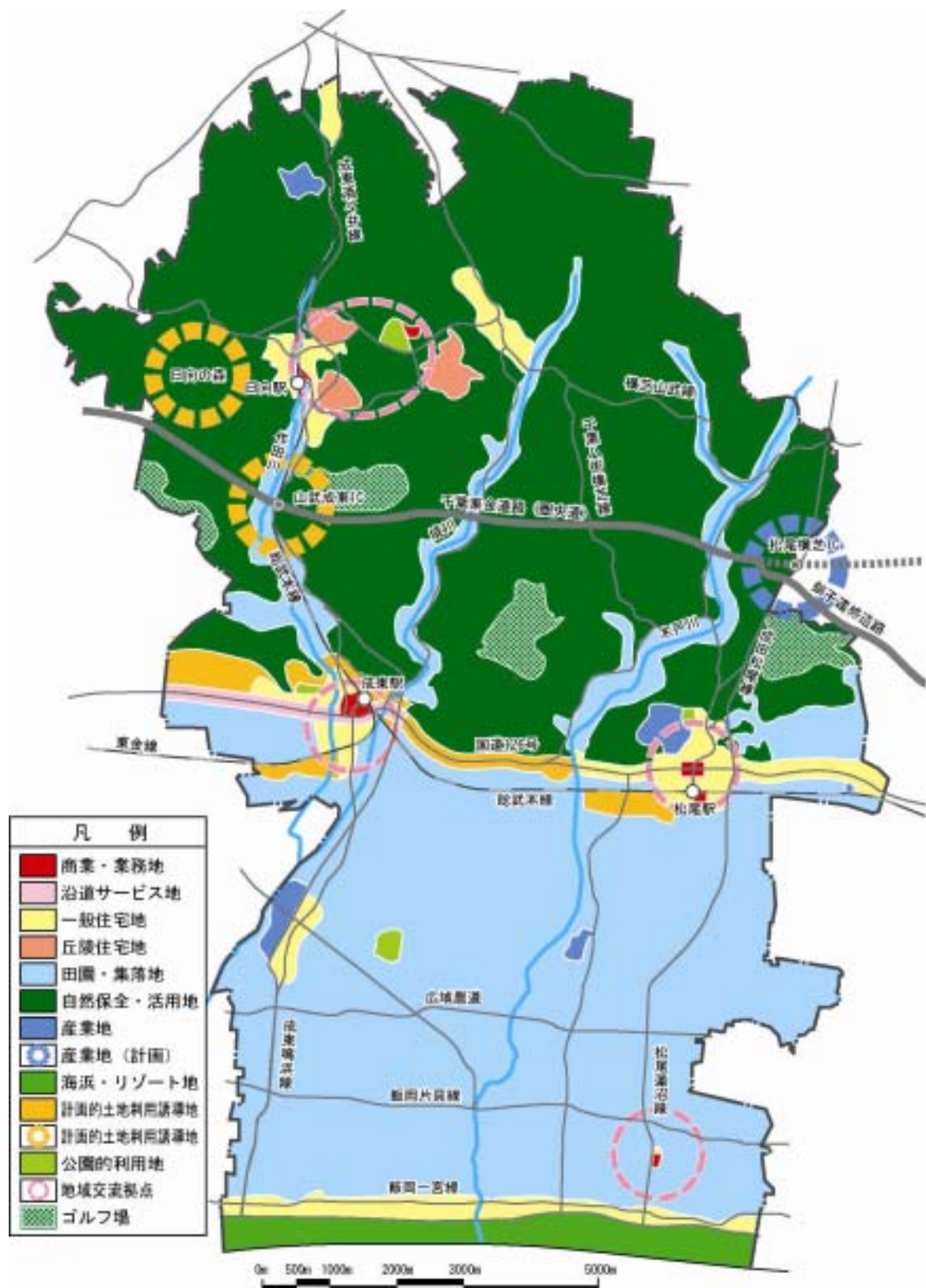
②都市計画区域の見直しによる都市の一体性の確保

- 蓮沼、松尾、山武及び成東地域のそれぞれ4つの都市計画区域については、合併に伴う都市の一体性を確保するため、都市計画区域の統合を検討します。

③都市計画の見直しによる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、道路等の基盤整備の状況をふまえ、地域住民とともに、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誘導を図ります。

【土地利用方針図】



4-2 道路・交通体系に関する基本方針

(1) 現況特性

- ①道路網は、千葉東金道路（圏央道）が丘陵部を通り、国道126号、主要地方道、一般県道から構成され、国道126号及び主要地方道成田松尾線の交通量が多く、長い間、道路の混雑が解消されていません。
- ②都市計画道路は、20路線、約54kmが都市計画決定され、整備済延長は13kmで整備率は約27%と低く、整備された場所が偏っています。
- ③生活道路は、スプロール化の市街地を中心に幅員の狭い、見通しの悪い道路が多くなっています。
- ④鉄道は、JR総武本線、JR東金線により、千葉市及び周辺の各都市を結んでいます。市内には成東駅、松尾駅、日向駅の3駅があり、成東駅は、JR総武本線とJR東金線が乗り入れています。しかし、各駅とも乗車人員は年々減少しています。
- ⑤バス等の公共交通は、成東駅と千葉駅を結ぶ高速バスや蓮沼からの成田空港へのシャトルバスが運行されているほか、主な道路を走る路線バスがあります。山武地域では、循環バスが運行されています。

(2) 課 題

①千葉東金道路（圏央道）の整備、周辺都市及び成田空港へのアクセス性の向上を図る道路の整備

- 千葉東金道路（圏央道）の東金～茂原間が平成22年度の開通を目標として整備が進められています。市内の道路交通は、国道126号、松尾横芝 I Cがある主要地方道成田松尾線の交通量が多く混雑している状況にあり、圏央道の東金から茂原間の開通後は、I Cへの交通量の増加が予想され、市内の道路の交通がさらに混雑することが予測されます。
- 本市は、国道126号、主要地方道成田松尾線、主要地方道成東酒々井線により周辺都市と結ばれ、主要地方道成田松尾線は成田空港へとつながる重要な道路となっています。
- そのため、将来予想される交通需要に対応した道路整備・改修が課題となっています。

②都市計画道路等幹線道路網の検討による市域の一体性、連携の強化

- 都市計画道路は、本市の骨格を形成する重要な基盤となるものですが、旧町村ごとに計画決定され、ネットワークが形成されていない状況にあります。特に、本市における屋台骨となる国道126号は、交通量が多いにもかかわらず、都市計画道路として連続性がなく、また、都市計画上4車線で決定されていますが、現状は2車線となっています。
- 一方で、都市計画道路として決定されてから、長期間、事業化されない路線も多くなり、将来の都市構造と整合しない路線もあります。
- そのため、将来の交通需要への対応を図りながら、市域の一体性、連携を高めることを目的とした都市計画道路を含めた幹線道路網のあり方について検討することが課題となっています。

③安全で快適に通行・歩行できる生活道路の整備推進

- 一般住宅地や田園・集落地等における道路は、幅員が狭い道路や行き止まり道路がみられ、災害時における延焼の危険や避難活動に支障をきたしかねない状況にあります。
- 高齢社会の中で、自動車による生活から歩ける範囲での生活へと変化することから、最も身近な移動空間となる生活道路は、歩くことに重点をおいていくことが必要となっています。
- そのため、安全に快適に歩くことができる生活道路の整備を進めていくことが課題となっています。

④市民の身近な公共交通機関の利便性向上

- 市内を通るJR総武本線、JR東金線、路線バスの公共交通は、市民の通勤・通学にとって欠かすことのできない重要な交通手段となっており、高齢社会となった現在では、日常生活における移動手段としての役割が期待されています。
- 駅についてみると、駅構内におけるエレベータ等の設備がなく、高齢者等にとって利用しにくい状況となっています。駅周辺についても、歩きにくい空間となっています。
- バスは、利用者の減少による運行休止、本数の減少などにより、さらに利用者が減少するという悪循環を招いています。
- そのため、駅周辺及び駅構内におけるバリアフリー化を推進するとともに、市民や来訪者が気軽に利用できる交通手段としてバスの運行の確保が課題となっています。

⑤観光誘客に向けた交通機関の充実

- 本市は、九十九里浜をはじめ、田園風景、丘陵地など、豊かな自然があり、人々を引きつける貴重な資源となっています。これらは、日本を思い浮かべる原風景であり、本市を国外にアピールすることができる貴重な資源ともいえます。
- 芝山鉄道が延伸されるまでの代替処置として芝山鉄道延伸連絡協議会により運行されている空港シャトルバスは、近年利用者は増加傾向にあり、空港への交通機関として、重要な交通手段となっています。
- 本市の活力を高めていくためには、こうした資源を生かしながら、国内外からの観光誘客を推進していくことが必要となっており、来訪者にとって重要な移動手段となる公共交通機関の充実が課題となっています。

現 状	課 題
①千葉東金道路（圏央道）が丘陵部を通り、国道126号などは長い間、混雑が解消されていない。	①千葉東金道路（圏央道）の整備、周辺都市及び成田空港へのアクセス性の向上を図る道路の整備。
②都市計画道路の整備率は低く、整備箇所が偏っている。	②都市計画道路等幹線道路網の検討による市域の一体性、連携の強化
③生活道路はスプロール市街地で幅員が狭く見通しの悪い道路が多い。	③安全で快適に通行・歩行できる生活道路の整備推進
④鉄道によるネットワークの良好であるが、市内の3駅とも、利用者が減少	④鉄道・バス等の公共交通網の利便性向上
⑤高速バス、成田空港へのシャトルバスの利用は良好。路線バスの利用者が減少と運行休止。	⑤観光誘客に向けた交通機関の充実

（３）道路・交通体系に関する基本方針

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するとともに、そのほかの区間の混雑緩和のため幹線道路の整備を図ります。
- 主要地方道成田松尾線、主要地方道松尾蓮沼線、主要地方道成東酒々井線、主要地方道千葉八街横芝線、一般県道成東鳴浜線、都市計画道路木戸浜本須賀納屋線及び蓮沼公園線を主な幹線道路として位置づけ、市内の骨格を築く道路としてその整備を促進します。
- 市内全域の幹線道路は、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市計画道路木戸浜本須賀納屋線の整備促進を図ります。

②都市計画道路網の見直し

- 将来の交通需要に対応し、市内の一体性、連携を高めるため、現在の都市計画道路について評価し、必要な見直しを行い、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・改修

○地域住民の意見を聞きながら、生活道路の拡幅・改修整備について検討を行い、地域住民の生活スタイルと整合し、歩行者の視点に立ち、歩くことに重点を置いた生活道路の整備を進めます。

◇一般住宅地にみられる幅員の狭い道路については、拡幅や角切り、側溝の蓋掛け等について地区計画等と連動した仮称）狹隘道路整備支援事業の導入を検討します。

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

○歩いて暮らせる街と連動した公共交通の活用

○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、身近な公共交通としての機能向上方策について検討するとともに、市内の各拠点を結ぶ循環バスの導入について検討します。

○地域交流ネットワークを構成する道路については、市民生活の利便性向上を図り、市域の交流を促進するため、公共交通の導入等が可能となるよう、拡幅・改修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、各地区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、気軽に鉄道を利用できる環境整備を推進します。

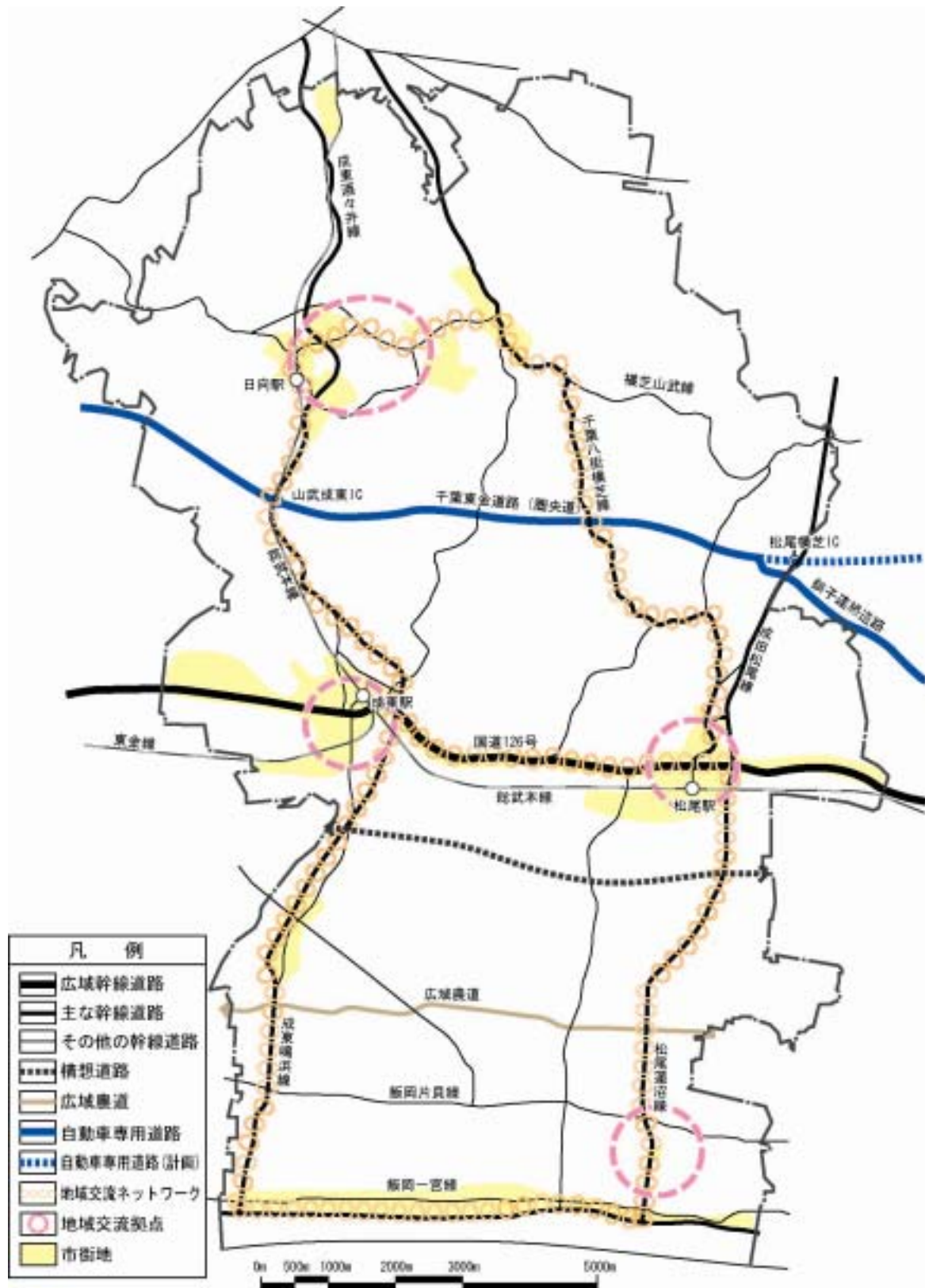
○関係機関と協力して、芝山鉄道の延伸に向けた取組みを推進します。

⑤観光誘客を図る交通基盤等の整備推進

○市内を通る空港シャトルバスの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推進します。

○駅等における多言語による観光案内、サイン等を充実し、国外からの観光客への対応を図ります。

【道路・交通体系方針図（幹線道路）】



凡 例

- 都市計画道路 (Urban Planning Road)
- 主な道路 (Main Road)
- 自転車専用道路 (Bicycle Dedicated Road)
- 自転車専用道路(計画) (Bicycle Dedicated Road (Planned))
- 市街地 (Urban Area)

0m 500m 1000m 2000m 3000m 5000m

4-3 公園・緑地に関する基本方針

(1) 現況特性

- ①本市には、106箇所、100.23haの公園緑地があり、一人当たりの面積は17.0㎡/人と都市公園法施行令に定める一人当たりの面積10.0㎡/人を上回っています。しかし、整備されている公園の規模や配置に偏りがあり、市街地内には公園が少ない。
- ②山武地域において計画的に開発された住宅地では、開発面積に応じた緑地が確保されています。
- ③平地と丘陵の境界には、斜面緑地がつながっています。
- ④九十九里浜全体は、県立自然公園となっており、蓮沼海浜公園には、展望台やプール等のレジャー施設が整備され、海岸に沿って防風林が広がっています。
- ⑤成東城跡公園、さんぶの森公園などの特徴的な公園があり、松尾地域、成東地域には運動公園が整備されています。

(2) 課 題

①一般住宅地、丘陵住宅地、田園・集落地における公園・緑地の確保

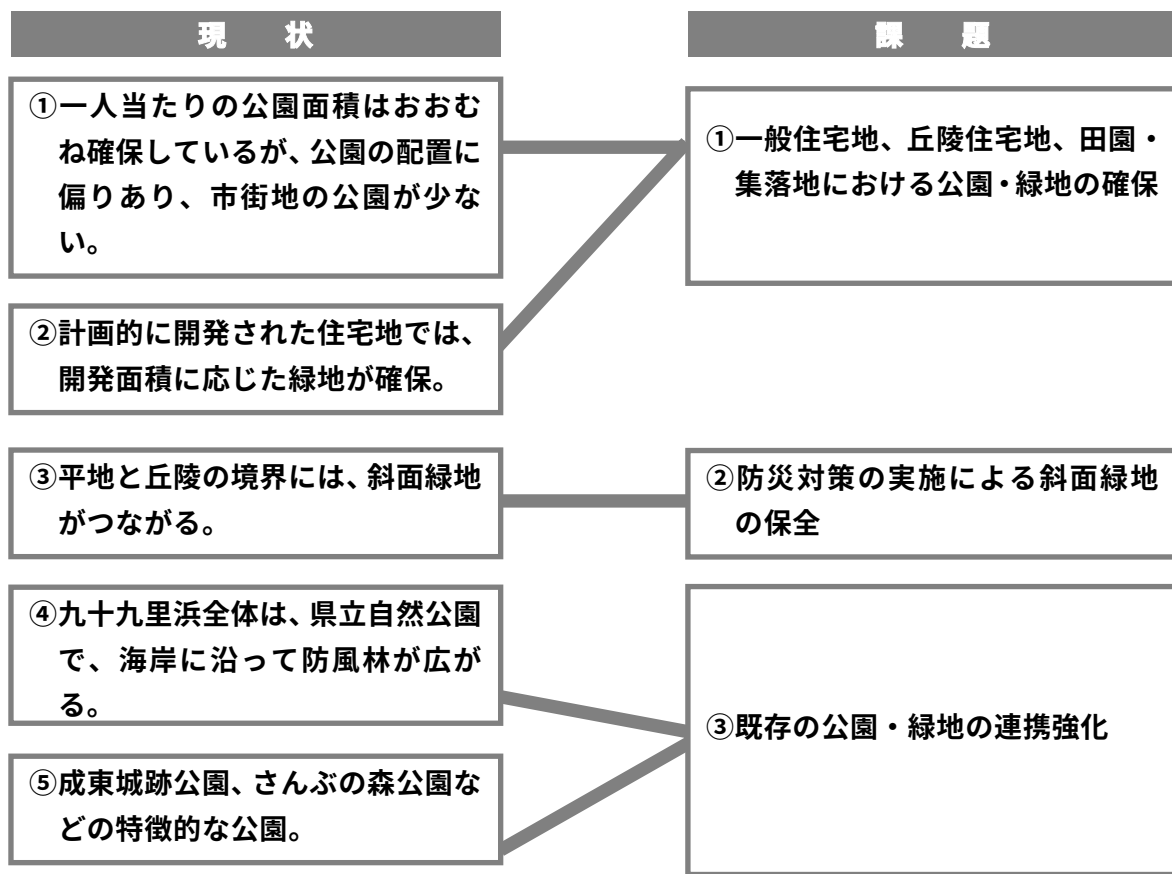
- 市内には、丘陵部の森林や海岸部における防風林など比較的面积の広い公園・緑地があります。しかし、市民が生活する一般住宅地、丘陵住宅地、田園・集落地内では、気軽に利用できる身近な公園がほとんどありません。公園は、災害時の避難場所となり、延焼を食い止める機能も持ち、防災備品の備蓄等にも活用することができます。
- そのため、一般住宅地、丘陵住宅地、田園・集落地など、市民の生活エリアを中心に、地域住民の憩いの場となる公園、防災施設としての公園・緑地の整備を積極的に進めていくことが課題となっています。

②防災対策の実施による斜面緑地の保全

- 平地部と丘陵部の境界となる斜面は、急傾斜地崩壊危険箇所に指定されている地区があり、適切な防災対策の実施により、連続した緑の壁として保全することが課題となっています。

③既存の公園・緑地の連携強化

- 市内に、比較的面积の広い公園・緑地がありますが、市民が身近に緑を感じることができなくなっています。
- そのため、豊かな自然や緑を感じることができるよう、比較的面积の広い公園・緑地の連携の強化を図り、緑を市内に展開していくことが課題となっています。



(3) 公園・緑地に関する基本方針

①地域の特性にあった公園の配置検討

- 一般住宅地、丘陵住宅地、田園・集落地、計画的土地利用誘導地における公園の配置の考え方等について検討し、それぞれの地区の特性に合わせた公園・緑地の整備を積極的に推進します。
- 一般住宅地、丘陵住宅地では、災害時における避難場所としての活用が可能となるよう、防災機能を備えた公園・緑地の整備を推進します。
- 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よりどころ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する。
- ◇公園の維持管理は、NPOや近隣住民による実施を検討する。

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

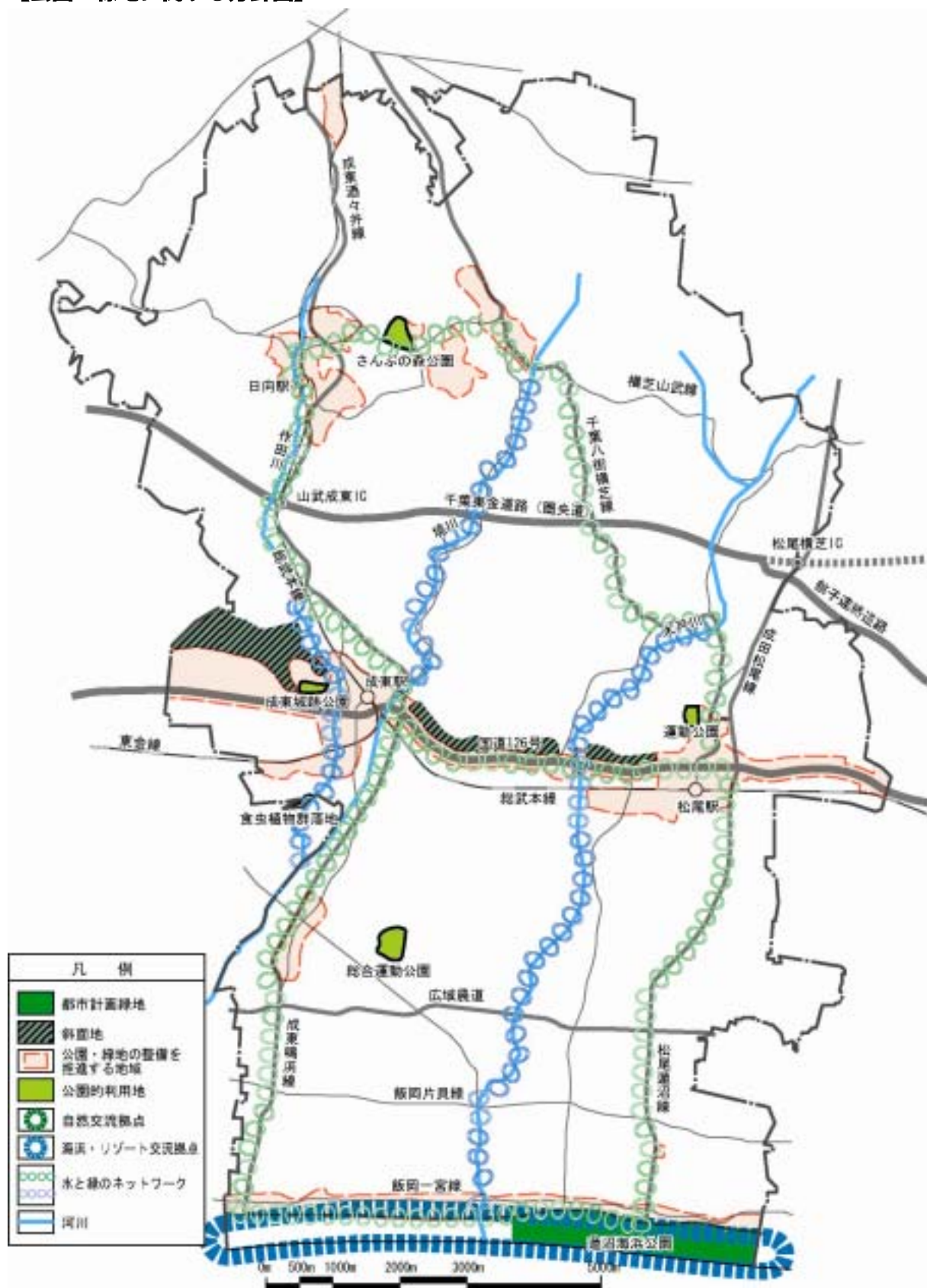
- 一般住宅地等における緑の量を増加させるため、公共施設用地における緑化、公共施設の屋上緑化・壁面緑化、生け垣の設置等による民有地の緑化を推進します。
- 幹線道路の整備にあわせて、街路樹等の植栽を行い、道路空間における緑化を推進します。
- 工業団地等においては、周辺環境と調和するよう敷地内の緑化を推進します。
- ◇屋上緑化、壁面緑化、生け垣の設置について、助成制度の検討を行う。

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構成する道路や海浜・リゾート交流拠点、主要な道路や河川等で結びつけ、人々にうるおい・やすらぎを与える「水と緑のネットワーク」として市内に展開します。
- 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できる空間を形成し、緑のボリューム感を創出します。
- ◇道路沿道等の緑化については、アダプト・プログラム制度³の活用を検討する。

³アダプト・プログラム制度：公共の場所を養子にみたと、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。

【公園・緑地に関する方針図】



4-4 環境に関する基本方針

(1) 現況特性

- ①本市は、海、田園、森林の豊かな自然に囲まれ、これらの自然環境は、本市の貴重な財産となっています。
- ②九十九里浜は、昭和10年に県立九十九里浜自然公園に指定され、弓状に湾曲した約60kmの砂浜がありなす広大な海岸となっており、海水浴場や、サーフィンなどのマリンスポーツが盛んに行われ、観光が本市の主要産業の一つとなっています。
- ③田園地帯には、優良農地が広がり、首都圏に食料を供給しています。木戸川、作田川、境川は、古くから灌漑用水として利用され、川には魚や水生生物が生息しています。
- ④丘陵部は、山武杉に代表される豊かな森林が広がっています。
- ⑤豊富な地下水は、上水道として利用されています。下水処理は、合併浄化槽と農業集落排水により行われています。

(2) 課 題

①海・田園・森林の豊かな自然環境の保全と活用

- 本市の都市づくりを考える上では、海・田園・森林の豊かな自然環境の保全を第一として、生活の中で自然を感じることができるように、有効かつ適切に活用し、都市としての個性と特徴を活かしていくことが課題です。

②九十九里浜の保全

- 九十九里浜は、潮の流れの微妙なバランスにより約60kmにおよぶ砂浜が形成され、夏季を中心に海水浴やマリンスポーツで賑わいを見せています。海岸沿いには防風林が植えられ、潮風から人々の生活を守っています。しかし、近年、防波堤の整備等により、潮の流れが変化し、砂浜に影響を与え、波による砂浜の浸食により防風林の存在も危ぶまれています。
- そのため、海とともに歩んできた歴史などをふまえ、自然公園である九十九里浜の保全を進めていくことが課題となっています。

③首都圏に食料を供給する優良農地の保全

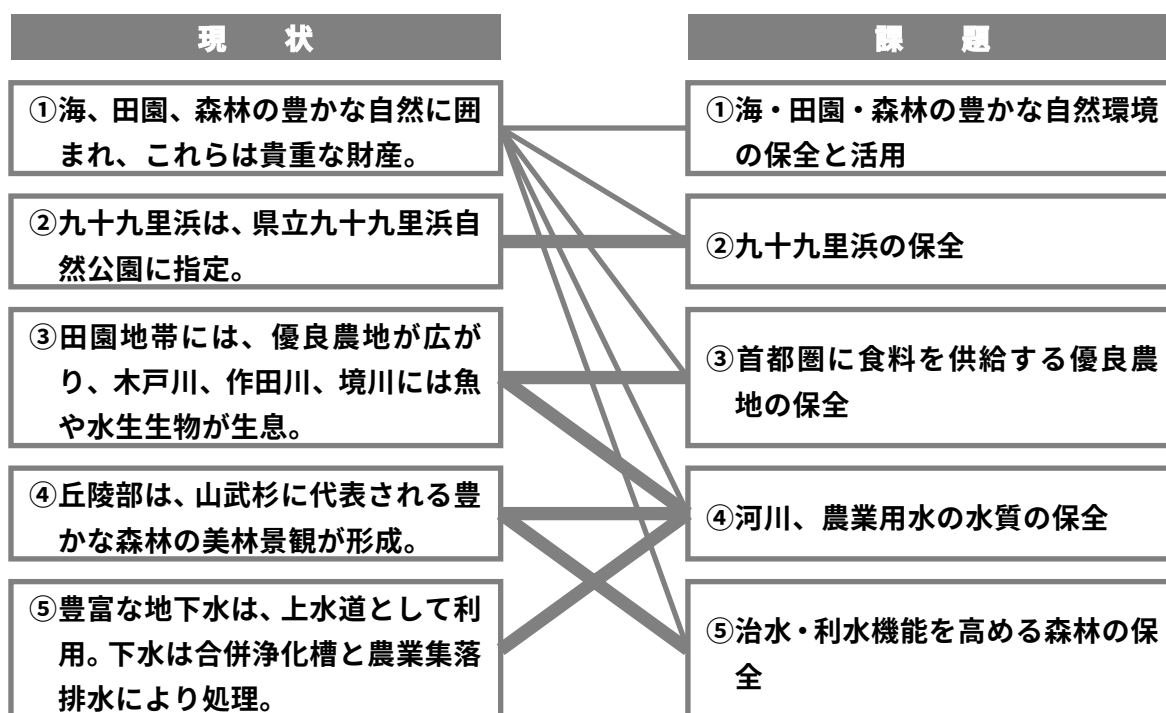
- 平地に広がる田園地帯は、本市の原風景であるとともに、首都圏への食糧の供給基地となっています。農地は、食料供給だけでなく、治水機能や環境保全機能も併せ持っており、本市の都市構造上重要なものとなっています。しかし、農業の後継者難等の影響により、農地の荒廃や宅地化などがみられようになっています。
- そのため、農業の活性化対策、本市の環境保全の観点から優良農地を保全していくことが課題となっています。

④河川、農業用水の水質の保全

- 本市を流れる木戸川、作田川、境川や農業用水は、魚や水生生物の生息場所として、貴重な空間となっています。しかし、丘陵部による宅地化や市街地内における下水道整備の遅れから、生活雑排水の流入が懸念されてきました。公共下水道の整備は、多額の事業費がかかることから、本市の財政に大きな影響を与えるため、事業実施には至っていない状況にあります。このようなことから、市では、合併浄化槽による汚水処理を推進しています。
- そのため、事業の効率性・効果性等の費用対効果を十分に考慮に入れ、それぞれの地区の特性に応じた処理方法により、環境への負荷の低減を進め、河川、農業用水の水質を保全していくことが課題となっています。

⑤治水・利水機能を高める森林の保全

- 丘陵部を中心に広がる森林は、まとまったみどりの空間として本市を特徴づけています。治水・利水の面においても重要な資源となっています。特に、本市では、生活水を地下水に頼っており、森林は水質浄化の面で大きく貢献しています。しかし、地下水は限られた資源であり、また、残土や産業廃棄物の不法投棄等により、地下水への影響が懸念されています。
- そのため、残土や産業廃棄物の不法投棄等の取り締まりを強化することはもとより、安全なおいしい水道を維持していくため、森林の保全を進めていくことが課題となっています。



(3) 環境に関する基本方針

①環境と共生する都市づくりの推進

- 海・田園・森林の豊かな自然の保全と活用を基本として、環境と共生する都市の形成を目指し、後世に豊かな自然を引き継いでいきます。
- 歩いて暮らすことができるまちの形成を目指し、自動車交通量の低減を図り、CO₂削減を進めるなど環境に配慮した都市構造を構成します。
- 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。

②九十九里浜の砂浜の浸食防止

- 九十九里浜は、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。

③田園地域における環境保全

- 田園地帯における農地は、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、優良農地の保全と集落地における基盤整備を推進します。
- 合併浄化槽の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。

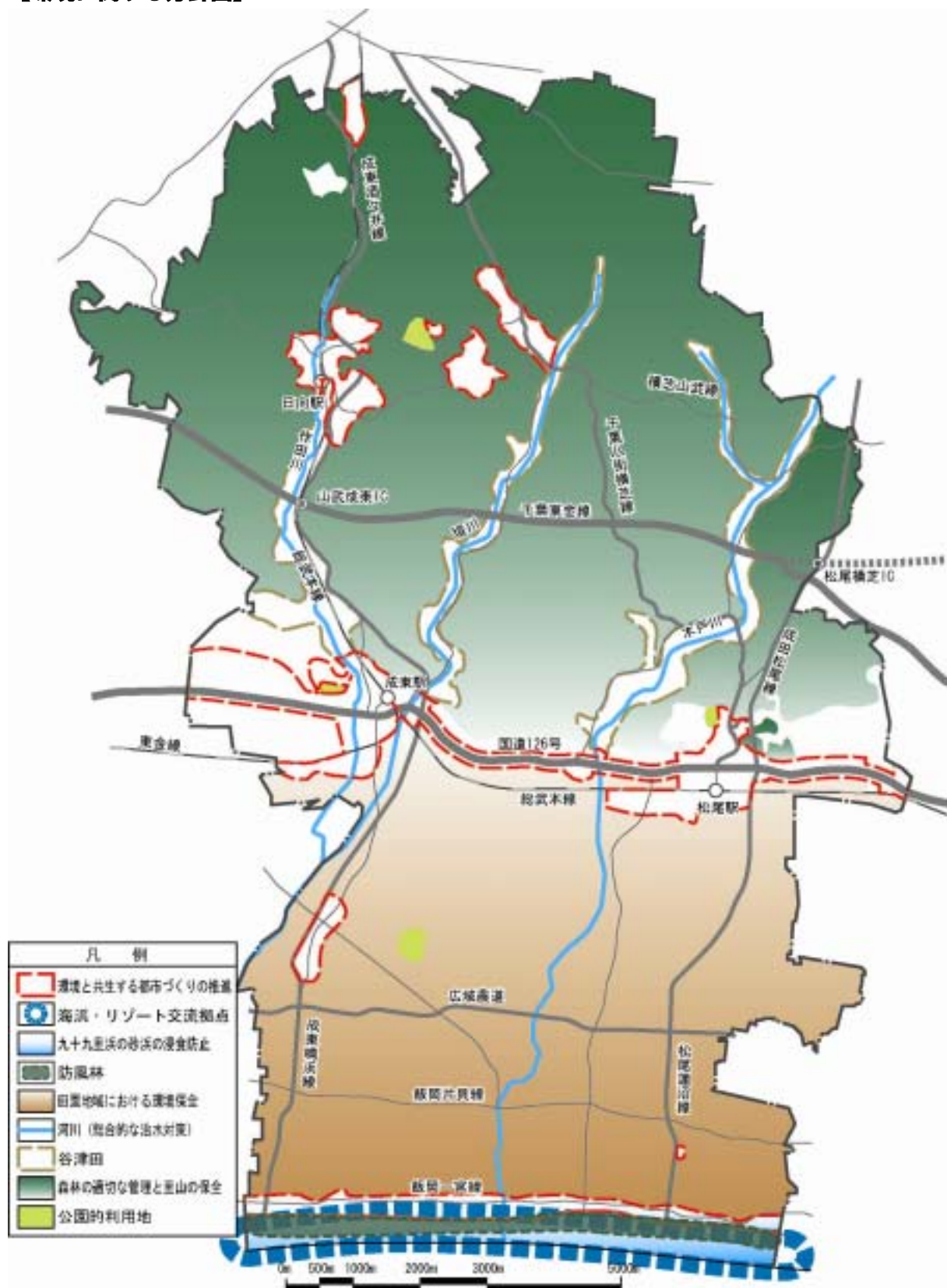
④総合的な治水対策の推進

- 自然や生態系に配慮しながら、木戸川、作田川、境川の河川改修について河川管理者に要請します。
- 公共施設における透水性舗装や緑地を確保し、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、できるだけ自然を残すような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。

⑤森林・屋敷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。
- 防風対策として配置されている集落の周囲の屋敷林は、農地と調和した自然環境をうみだしており、所有者に適切な維持管理を要請し、保全を図ります。
- 丘陵部の谷地にみられる谷津田は、小さく不定形で機械化されにくいため、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、里山として保全を推進します。

【環境に関する方針図】



4-5 景観に関する基本方針

(1) 現況特性

- ①本市は、海と丘陵に囲まれ、海岸、田園地帯、市街地、丘陵地ごとに特徴ある景観を形成しています。
- ②海岸線は、広大な太平洋と砂浜、防風林が調和した広がりのある開放的な景観となっています。
- ③田園地帯は、集落が点在し、農地と屋敷林が調和した景観となっており、田園地帯からは丘陵の斜面林の緑が連続的に望むことができます。
- ④市街地は、国道126号沿道にロードサイド型の商業施設が立地し、典型的な郊外部における沿道景観となっています。市街地に隣接し、丘陵部の縁に位置する成東城跡公園は、市街地、田園地帯、太平洋を一望できる眺望ポイントとなっています。
- ⑤丘陵地は、変化に富んだ地形で山武杉などの樹林地が広がり、川沿いの谷津田は、里山景観をうみだしています。

(2) 課 題

①山武らしい景観の形成

- 本市は、海、田園、市街地、丘陵地の特徴ある土地利用がなされ、それぞれ、個性ある景観が形成されています。
- このような景観は、他の都市とは異なる個性と魅力をうみだしており、海、田園、市街地、丘陵地の景観の保全と調和を図りながら、自然を中心とした山武らしい景観づくりを進めていくことが景観づくりの課題となっています。

②太平洋を望む砂浜、防風林の保全

- 九十九里浜からの広大な太平洋の眺望は、人々にうるおいとやすらぎを与える空間となっています。海岸には、クロマツの防風林が広がり、蓮沼海浜公園展望台からは、クロマツと太平洋が一望でき、山武らしい景観の一つとなっています。
- しかし、近年、潮の流れの変化により、砂浜が浸食され、クロマツの存在が危ぶまれています。
- そのため、自然環境の保全とあわせて、九十九里浜の景観保全の視点から、砂浜、防風林の保全を進めていくことが課題となっています。

③農地と屋敷林が調和する田園風景の保全

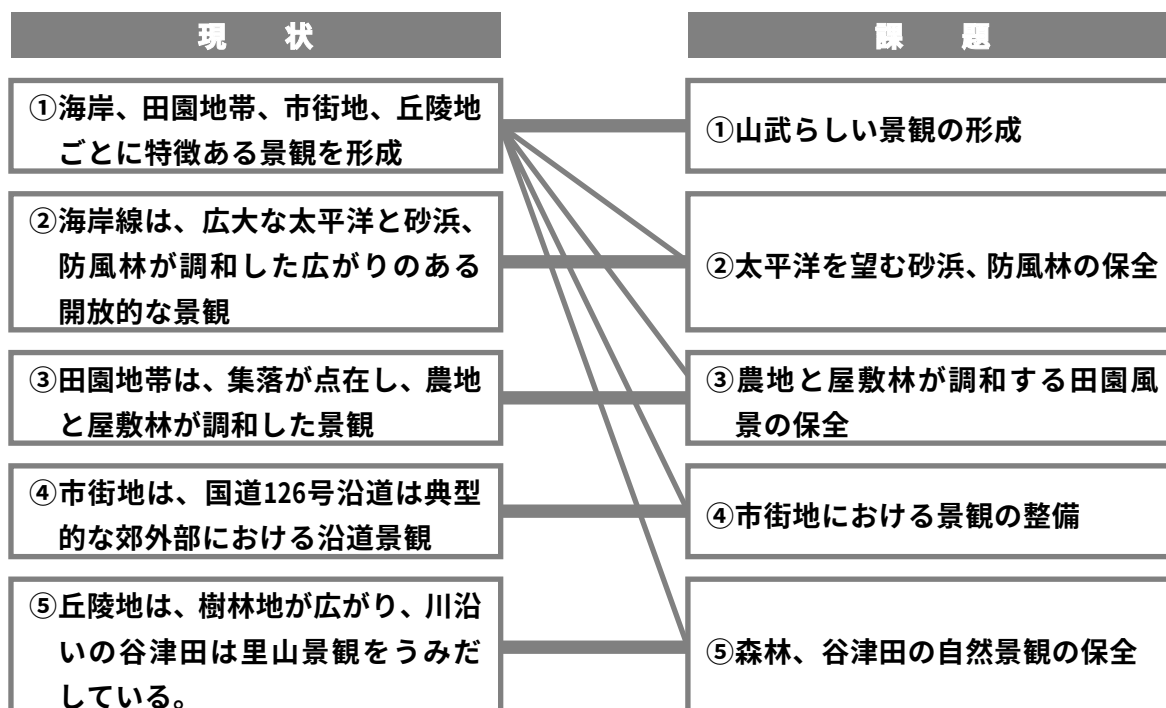
- 首都圏の食糧基地となっている農地は、自然と暮らしが一体となった広大な空間となっており、農地と点在する集落及び屋敷林は、日本の原風景を思い浮かべる景観となっています。
- しかし、農地の転用等により、農地としてのまとまりが薄れつつあり、また、農地や集落と調和しない建物の建築や屋敷林の伐採など、良好な田園景観への影響が懸念されています。
- そのため、田園景観を国内外にアピールできる貴重な景観資源としてとらえ、良好な営農条件を確保しながら、農地や屋敷林の保全等を進め、美しい田園景観を創出していくことが課題となっています。

④市街地における景観の整備

- 国道126号沿道を中心に形成されている市街地は、商業・業務、住宅、農地など様々な土地利用が展開されています。駅前には商店が立地し、国道126号沿道は、ロードサイド型の商業施設が立地し、その後背地に住宅地が広がっています。
- しかし、駅前では空き店舗などがみられ、商店街としての連続性に欠け、国道126号沿道では、派手な色彩や規模の大きい看板、広告物がみられます。住宅地では、生け垣で囲まれた住宅などがみられますが、住宅が密集する地区がみられ、緑が少なくなっています。
- そのため、市街地を形成する土地利用に応じて、自然に囲まれた都市にふさわしい、景観づくりを推進していくことが課題となっています。

⑤森林、谷津田の自然景観の保全

- 丘陵部における森林や斜面林、谷津田は、田園風景とともに、本市を特徴づける景観資源となっています。
- しかし、丘陵部ではミニ開発等が行われている地区があり、周辺の景観と調和しない住宅や農地転用により、谷津田の一体性が薄れ、里山景観が失われつつあります。
- そのため、森林や谷津田の適切な管理等を進め、自然に囲まれた美しい里山景観を創出していくことが課題となっています。



(3) 景観に関する基本方針

①自然環境を生かした景観づくり

- 本市の景観資源である海・田園・森林の豊かな自然の保全と活用を図りながら、各地域の特性を生かした景観形成を景観づくりの基本とし、魅力ある景観を後世に引き継いでいきます。

②九十九里浜と太平洋の眺望の確保

- 人々にうるお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、クロマツの保全に向けた取組みを推進します。
- 九十九里浜全体の景観づくりの先導的な役割を担い、砂浜とクロマツが調和した海岸景観を創出します。

③田園・里山の原風景を生かした美しい景観づくり

- 農地の広がり、屋敷林、丘陵地、谷津田などは、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、景観の保全を図るとともに、観光資源としての活用を図ります。
- 斜面林は、田園地帯から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、防災性の向上とあわせて、景観資源として保全を図ります。

④生活に根ざした愛着をもてる景観づくり

- 市街地内は、効率性が優先され、自然を感じることができなくなっているため、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、賑わいと活力を感じることができ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生かしながら、地域を特徴づける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、自然と調和した沿道景観の形成を推進します。
- 九十九里浜へのアクセスルートとなる道路は、田園風景との調和を図りながら、来訪者に海を感じさせるような沿道景観の形成を推進します。
- 住宅地は、近接する斜面林との調和した景観づくりを基本として、槇の生け垣などの地域を特徴づける良好な景観資源を保全するとともに、住宅が密集する地区においては、建物の共同化等による敷地内の緑化等により、自然を感じることができる景観づくりを推進します。
- 市街地内に点在する寺社では、季節に応じた祭や地域行事が開催され、地域を特徴づけていることから、景観資源としてとらえ、祭や行事の舞台にふさわしい景観づくりを進め、地域への愛着を高めていきます。

⑤魅力ある景観づくりのための取組みの推進

○美しい景観づくりのため、地域住民とともに、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地域制度の活用等について検討し、建築物の用途や工作物の設置に対する規制等に向けた取組みを推進します。

◇景観計画の策定を検討します。

⑥山武らしさを感じる景観づくりの推進

○地域交流ネットワークを構成する道路は各拠点を結びつける道路であり、各拠点が持つ個性と魅力を活かした景観づくりを推進します。

○山武成東IC、松尾横芝ICから市街地へのアクセス道路となる成東酒々井線、成田松尾線は沿道と一体となった道路の修景整備等により、訪れた人々が山武らしさを感じることの出来るような景観づくりを推進します。

○成東鳴浜線、松尾蓮沼線、都市計画道路木戸浜本須賀納屋線及び蓮沼公園線は、丘陵地・市街地と海とをつなぐ道路として、来訪者が海を感じることもできる沿道景観づくりを進めます。

凡 例

- 海岸景観の保全
- 田園景観の維持
- 谷津田景観の保全
- 丘陵地景観の保全
- 斜面林の保全
- 駅周辺の賑わい景観の創出
- コミュニティ景観の創出
- 住宅地景観の形成
- 沿道景観の創出
- 海を感じる沿道景観の創出
- 山武らしさを感じる景観の創出

4-6 防災に関する基本方針

(1) 現況特性

- ①市街地と丘陵地の境界となる斜面緑地は、連続したみどりの空間となっていますが、急傾斜崩壊危険箇所指定されている箇所があります。
- ②市内には、木戸川、作田川、境川の河川や農業用水が流れ、水辺や海辺が身近にあります。
- ③太平洋からの潮風害等を防止するため、九十九里浜沿いにクロマツ林が植樹され、また、田園地帯の集落には、防風林となる屋敷林がみられます。
- ④国道126号等の幹線道路により、周辺都市と結ばれており、災害時には緊急物資の輸送路として活用されます。また、市内の小・中学校、公共施設は、災害時における避難場所に指定されています。
- ⑤市街地内の住宅地の一部では、密集する地区がみられ、丘陵部には、ミニ開発等による宅地開発が行われている地区があります。

(2) 課題

①自然災害への対応

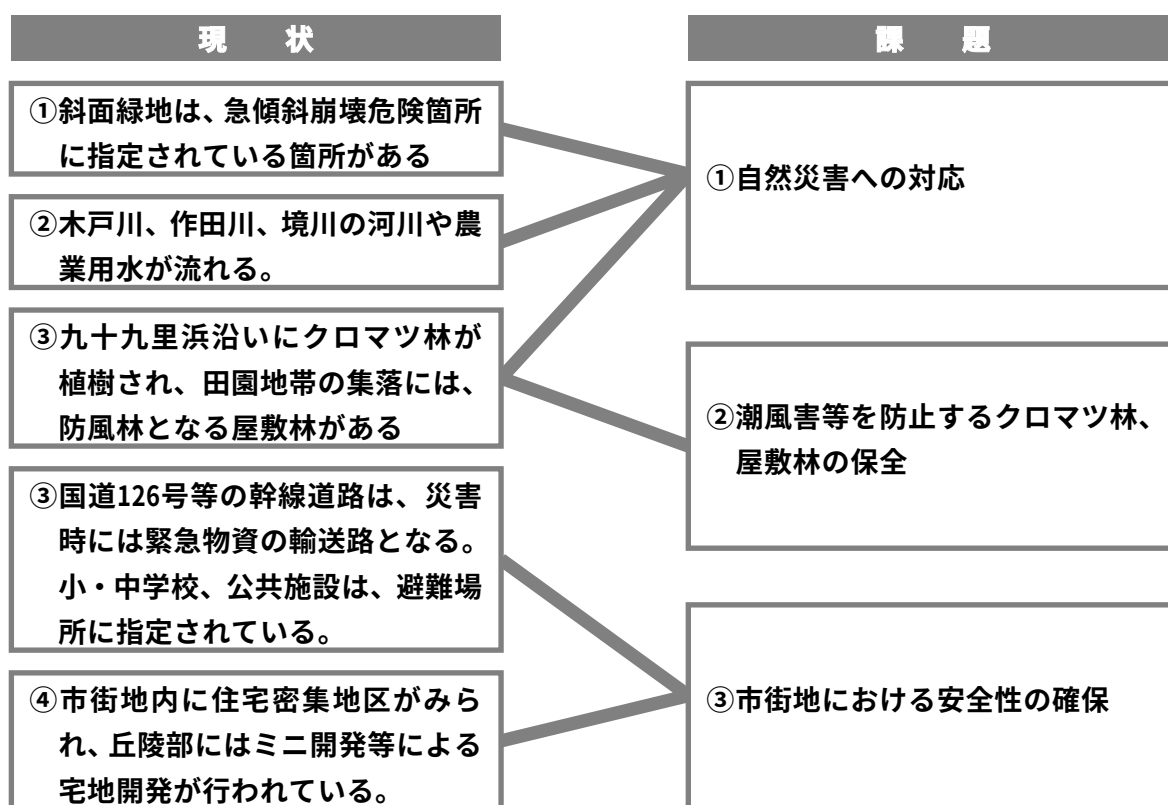
- 本市の自然資源、景観資源となっている市街地と丘陵地の境界となる斜面緑地は、勾配が急で斜面の高さがあり、市街地に隣接していることから、大雨時に崩れる可能性がある急傾斜地崩壊危険箇所指定されている箇所が多くあります。千葉県により、防災対策が進められていますが、県内に同様の箇所が数多くあることから対策が実施されていない箇所が多数あります。
- また、地球温暖化に起因するといわれている異常気象による集中豪雨が多くみられ、河川に流れ込む雨水量が急激増加することが予想されるため、河川改修が進められています。
- 本市にとって自然は、都市づくりを考える上で保全と活用を進めていくための貴重な資源となっていますが、土砂崩れ、洪水等に備え、日常から自然との関係を良好にしておくことが課題となっています。

②潮風害等を防止するクロマツ林、屋敷林の保全

- 九十九里浜沿いの潮風害を防止するクロマツ林は、保安林に指定され、伐採や開発等に制限がかけられています。
- 原風景の一部を構成する田園地帯の屋敷林は、防風林の役割を担っており、災害時における延焼遮断機能も持ち合わせています。
- しかし、クロマツ林は、近年、松くい虫や過湿化による荒廃が懸念され、屋敷林は所有者の高齢化等により適切な管理が難しくなっており、クロマツ林の保全対策、屋敷林の適切な管理ができる体制づくり等が課題となっています。

③市街地における安全性の確保

- 国道126号沿道を中心に形成されている市街地は、商業・業務地、住宅地、工業地などの土地利用が展開され、本市の都市活動を支える地域となっています。
- しかし、商業・業務地や住宅地の一部では、狭あい道路の存在や木造建物の密集がみられ、災害時における倒壊や延焼、避難・救援活動へ影響が懸念されます。
- 避難場所として小・中学校や公共施設等が指定されていますが、身近な避難場所となる公園が少ない状況になっており、防災機能を備えた公園整備が求められています。
- 丘陵部には、ミニ開発等により、小規模な住宅地が形成されていますが、災害時における斜面崩落が懸念されます。また、これらの住宅地につながる道路は、改良されていない道路・区間が多いため、災害時には交通が遮断される可能性があり、避難経路や緊急物資の輸送路としての機能向上が必要となっています。
- そのため、市街地における防災性の向上を図り、災害から市民の生命や財産を守ることが課題となっています。



(3) 防災に関する基本方針

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指定されている箇所がある市街地と丘陵地の境界とな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早期実施を関係機関に要請します。
- 木戸川、作田川、境川の自然及び景観の保全を図りつつ、改修未実施区間における早期実施を要請します。
- 九十九里浜沿いのクロマツ林は、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、保全に向けた取組みを推進します。
- 田園地帯の屋敷林は、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、適切な維持管理ができるよう、緑地保全地域制度の活用等について検討します。

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、共同化等による不燃化・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狭あい道路の解消、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。
- 道路を占有している上水道、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

- 防災拠点となる災害対策本部の設置場所となる市役所のほか、災害時の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る。
- 防災拠点には、災害時に備えとして、防災資機材の確保、食糧・飲料水、生活必需品等の備蓄を推進します。

④市民との協働による都市復興体制づくり

- 復興模擬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まちづくりを検討します。

【防災に関する方針図】

