

(抄)

松戸市都市計画マスタープラン



令和4年4月

松戸市

2. 松戸市の概況

1) 松戸市の成り立ち

(1) 広域的立地条件

本市は、千葉県の北西部に位置する面積 6,138ha、人口約 49.8 万人（令和 3 年 3 月末現在）の都市です。江戸川を境に東京都と埼玉県に隣接し、東京都心部から約 20km の距離にあり、こうした立地条件の良さから首都圏の住宅都市として発展しました。

(2) 地形

本市は関東ローム層に代表される洪積層の台地と、江戸川沿いの沖積層の低地からなっています。

台地部は標高 25m～30m 程度で、6m～10m 程度の火山灰層が堆積しており、その下部層は洪積層の下総層群が厚く堆積しており約 400m にも達します。

さらに、台地部には谷津と称する低湿地が樹状に数多く刻まれています。この谷津は地下水の湧水や海の高潮によって侵食されて急斜面や崖を形成し、谷底と台地面の高低差は 18m～20m にもなっています。

また、本市には、低地部を中心に江戸川をはじめとする 12 の一級河川と 9 の準用河川が流れ、県下では有数の河川が多い都市です。

(3) 歴史

市内には 100 を超える縄文時代の遺跡が確認されており、長い歴史をもつ都市です。

今の市川市国分付近に下総国の国府が置かれ、平安時代には、ここから常陸に向かう官道が市内を通っており、古くから交通の要衝でした。

江戸時代の本市は、水戸街道の宿場町として松戸宿、小金宿が置かれて栄え、特に松戸宿は、江戸川水運の河岸が設けられて大変賑わっていました。また、幕府直轄の馬牧であった小金牧では 4 回にわたって将軍の御鹿狩が行われました。

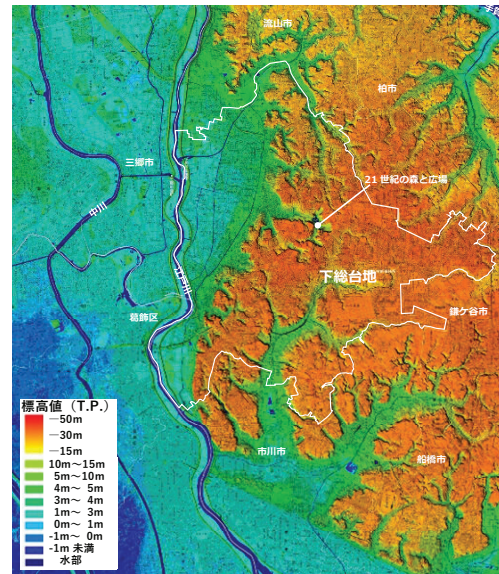
明治維新後は、昭和前期までは東京都心部の近郊野菜生産地として推移する一方、工兵学校や演習場など軍関連の施設が立地しました。その後、軍関連施設は大学や工業団地などに姿を変え、今に至っています。

■松戸市の位置



出典：国土数値情報

■松戸市の地形



出典：国土地理院デジタル標高地形図

■「関宿通多功道見取絵図控 四巻之内 壹」より松戸宿付近（1800 年頃、寛政～文政年間）



(4) 発展の経緯

本市の発展の経緯は、人口増加や市街地拡大の状況、都市整備の基調の違いなどから、大きく4つの時期に分けることができます。

①初期（昭和30年代前半まで）

人口増加が緩く、都市化の動きはまだ本格的ではありませんでした。

この間、町村合併が繰り返され、昭和31年(1956年)には現在の市域がおおむね確定しました。

②市街地拡大期（昭和30年代後半～40年代） ：人口受け入れ・郊外開発

日本の高度経済成長期でもあり、首都圏の急激な人口増加を背景に本市においても急速に都市化が進んだ時期です。

都市の拡大・郊外化への対応が都市整備における基調であり、その典型として、土地区画整理事業などによる住宅地開発が郊外部で相次いで行われました。

③市街化抑制期（昭和50年代～平成初期） ：人口増加抑制・自立分散型都市整備

長期構想（昭和52年）において人口増加抑制と自立分散型都市づくりの方針が打ち出され、以後、それに基づき施策が展開されました。

都市基盤や駅周辺の商業地の整備が進められ、住宅都市としての基本的な暮らしやすさが次第に確保されてきました。

後半はバブル景気で経済が活性化しましたが、本市の人口増加は次第に鈍化していきました。

④都市成熟期（平成中期～現在）

バブル経済が崩壊し、低成長時代に移行した中で、平成11年(1999年)に前都市計画マスタープランが策定され、既成市街地の充実や地域資源を生かした魅力づくりなどの方針が打ち出されました。

景観まちづくりや駅周辺のバリアフリー化、水・みどりの資源の保全・活用などのきめ細かな取り組みがなされました。

少子高齢化が進行するなかで、人口は微増が続いているものの、近い将来には人口減少時代に突入することが予想されています。

①初期の主な都市づくり

- 鉄道の開通：常磐線(明治29年)、総武流山電鉄(大正5年)、東武野田線(大正12年)、新京成電鉄(昭和30年)
- 都市計画法の適用(昭和9年)、用途地域・都市施設の指定(昭和17年)

②市街地拡大期の主な都市づくり

- JR常磐線・新京成電鉄沿いの市街地の拡大：常盤平団地(昭和36年)、小金原団地(昭和46年)など
- 工業団地整備：北松戸・総台(昭和36年)、松飛台(昭和37年)
- 都市計画道路の整備
- 松戸駅周辺整備：松戸駅西口土地区画整理事業第一地区(昭和48年)など

③市街化抑制期の主な都市づくり

- 長期構想の策定(昭和52年)
：人口抑制策、3環境区・3商業核のまちづくり、21世紀の森と広場
- 新たな郊外住宅地整備：低地部やJR武蔵野線・北総開発鉄道沿いへの拡大
- 専用住宅地化、市街地密度の抑制を目指した都市計画
- 新松戸駅周辺・新八柱駅周辺の商業拠点育成の取り組み

④都市成熟期の主な都市づくり

- 新総合計画(平成10年)、都市計画マスタープランの策定(平成11年)
：既成市街地の充実・魅力づくり
- 北総線沿線の市街地整備
- 立地適正化計画の策定(平成30年)
- 外かく環状道路の開通(平成30年)

2) 都市づくりの成果

平成11年（1999年）に策定した前松戸市都市計画マスタープランの対象期間における都市づくりの成果を、マスタープランに示された4つの将来都市像に沿って整理します。

（1）身近な暮らしの環境が充実した都市

- ・北総線3駅周辺地区では土地区画整理事業により新しいまちが整備されました。
- ・市全体で、日常生活での商業、医療、福祉等の利便性はおおむね充足しており、更なる満足度の向上に向けて、近年では子育て世代向けの施策に重点的に取り組んでいます。
- ・景観基本計画・景観計画の策定、景観条例の施行が行われ、景観づくりが進められています。
- ・交通バリアフリー基本構想が策定され、松戸や新松戸の重点整備地区においてバリアフリー化が進みました。

■東松戸駅周辺



（2）水・みどり・歴史資源を大切にした都市

- ・江戸川、坂川、国分川等の河川の整備や里やま保全活動、花いっぱい運動など、市民との協働による水・みどりの資源の保全・活用の取り組みが進められています。
- ・特別緑地保全地区が3地区に指定され、保全樹林地区等の制度も活用されています。
- ・都市公園の整備が進められ、市民1人当たりの公園面積は増加していますが、農地などの減少により緑被率は低下する傾向にあります。
- ・本土寺の旧参道、根木内城跡（根木内歴史公園）、旧徳川昭武庭園（戸定が丘歴史公園）などの歴史的資源の整備が行われ、松戸の旧宿場町を生かしたまちづくりも、市民との協働が進められています。

■国分川多自然護岸



（3）交流を支える環境にやさしい交通体系を備えた都市

- ・東京外かく環状道路と国道298号の千葉区間が開通し、松戸から千葉・浦安などの湾岸方面への所要時間が大幅に短縮されるとともに、市内の一般道路の通過交通量が減り、交通環境が改善しました。
- ・上野東京ラインの開業、京成成田スカイアクセス線の運行開始、羽田空港直通の高速バスの運行開始により、都心や成田・羽田の2つの空港へのアクセスが改善されました。
- ・都市計画道路は20年間で約14km整備されましたが、計画の約4割は未整備となっています。

■東京外かく環状道路松戸IC



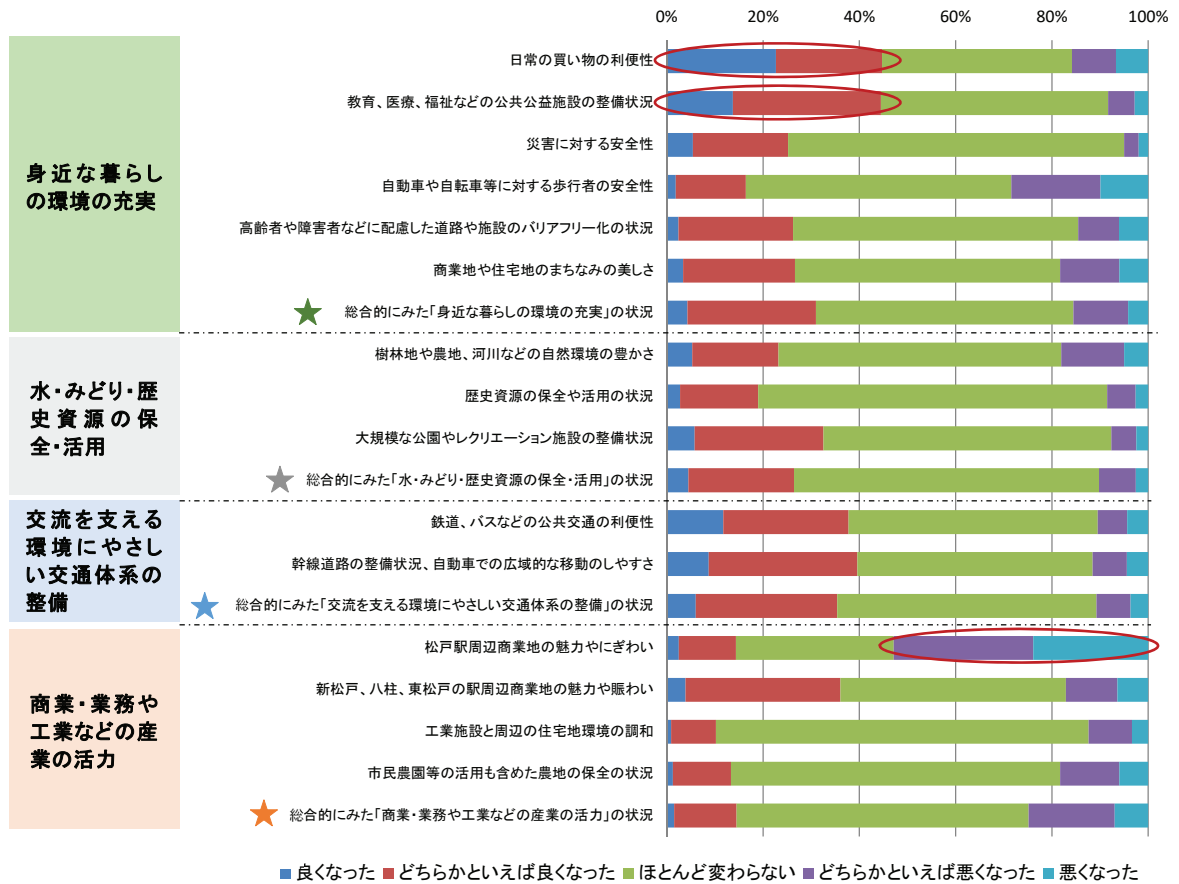
(4) 活力と交流をもたらす産業環境を整えた都市

- ・市内で最も商業・業務施設が集積する松戸駅周辺市街地では、中心市街地としての魅力や賑わいを高めるための検討が進められ、松戸駅周辺まちづくり基本構想が策定されました。
- ・新松戸駅の東側地区では、道路、公園等の整備と市街地形成を目的に土地区画整理事業を実施しています。
- ・千駄堀地区や、北小金、馬橋、六実などの駅周辺等でまちづくりの検討が進められていますが、まだ実現までには至っていません。

■松戸駅西口デッキの整備



都市像に関する評価(20年前との比較)



出典：H30 松戸市の都市づくりに関する市民アンケート

3) 松戸市の特性と課題

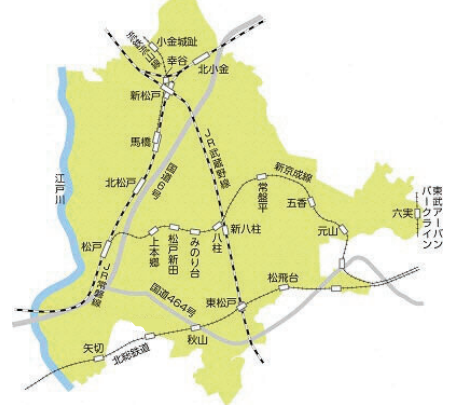
(1) 利便性の高い住宅都市

● 交通利便性が高い住宅都市

本市は、東京都心部から約 20 km、電車で最短 24 分の距離に位置し、東京都区部への通勤・通学者が多い住宅都市です。

鉄道は、JR常磐線、JR武蔵野線、新京成線、東武野田線、北総線、流鉄流山線の 6 路線、鉄道駅は 23 駅（乗換駅は 5 駅）で、周囲の都市と比べて駅の立地密度が高く、路線数も多くなっています。

■松戸市の鉄道



● 鉄道駅周辺等の機能の集積による生活利便性の高さ

本市は、鉄道駅を中心とした徒歩・自転車圏に含まれる地域が多く、比較的コンパクトな市街地が形成されています。

鉄道駅周辺には商業、医療、福祉等の施設が集積しているほか、住宅地内にもそれらの施設が分散的に立地し、日常生活の利便性は高くなっています。

鉄道駅からの徒歩・自転車圏の外側もおおむねバス交通などでカバーされていますが、一部にバス交通の利便性が低い場所があります。

また、近くに商業施設がなく日常の買い物の利便性が低い場所も一部みられます。

■商業施設の分布



出典：H30 松戸市立地適正化計画

● 比較的良好で多様な住宅地

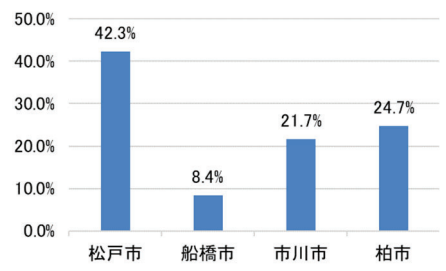
本市では市街化区域内の約 4 割強で土地区画整理事業や住宅団地開発が実施されており、道路や公園等の都市基盤が比較的整っています。

住宅用地は市全域の面積の 3 割以上を占めており、その多くは戸建て住宅で、都市基盤が整った住宅地とあわせてゆとりある居住環境を形成しています。

また、広域的な立地条件の良さや適度な都市機能の集積により、アパート・賃貸マンションなどの借家世帯も多くなっています。

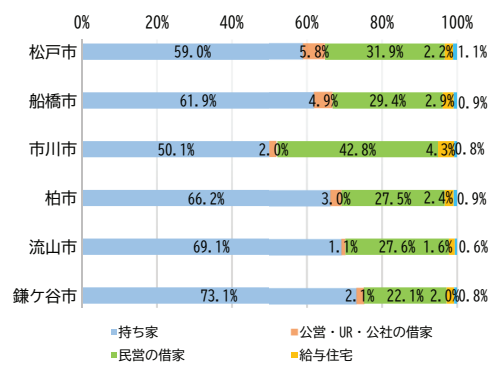
都市機能の中でも駅前、駅中保育所など市内には子育て支援施設が広く分布しており、子育てしやすい街として評価を受けています。

■土地区画整理事業施行面積の比較 (R2)



出典：R2 千葉県土地区画整理事業地区別一覧表

■住宅の所有関係別世帯数割合の比較 (H27)



出典：H27 国勢調査

(2) 都市の活力や松戸のイメージ

● 駅周辺拠点の魅力や賑わいの低下

松戸駅周辺は、商業・業務施設や行政施設が集積しており、交通結節点として駅の乗降客数やバスの発着も多く、本市を代表する拠点となっています。しかしながら、近年、機能更新の停滞や周辺都市の成長などにより商業・業務的な優位性が低下し、かつての賑わいが失われつつあります。

新松戸、新八柱・八柱、東松戸などの主要な駅周辺拠点においても、拠点にふさわしい機能集積や魅力的な空間形成が必ずしも十分であるとは言えません。

こうした松戸の顔ともいえる場所の魅力や個性の不足は、松戸のイメージや知名度が今ひとつ高まらない一つの要因になっていると考えられます。

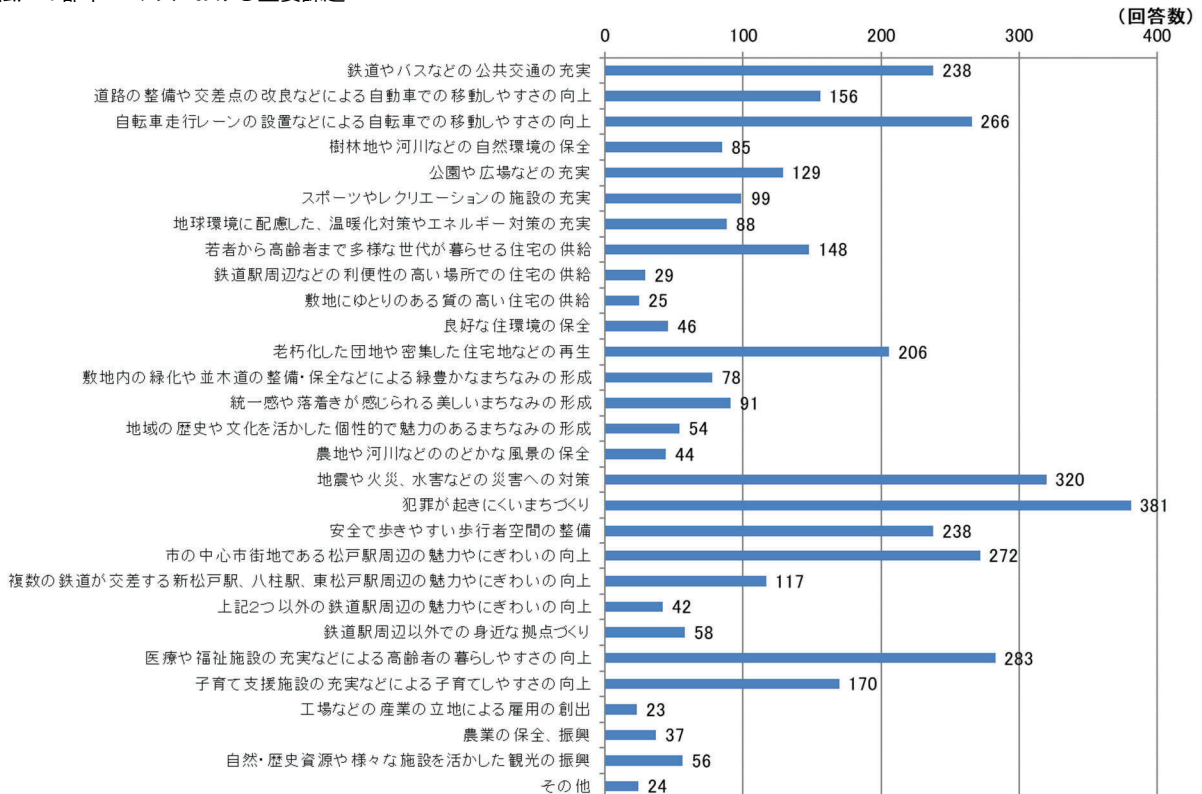
さらに、商業地などの治安が悪いという市民の印象が強く、まちのイメージを低下させています。

● 停滞傾向にある産業機能

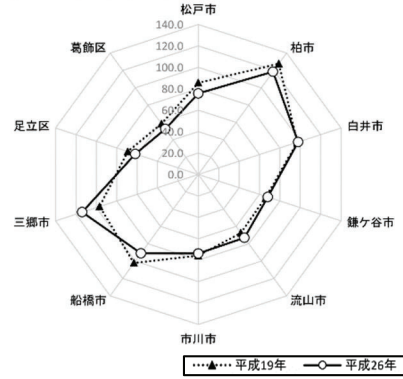
本市は県内でも有数の3か所の内陸工業団地を中心として、食料品や機械などの製造業が集積していますが、生産環境の変化などにより、近年では事業所数や製造品出荷額は減少傾向にあります。

なお、昼夜間人口比率は緩やかに増加していますが、柏市などと比べると低い水準にとどまっています。

■ 松戸の都市づくりにおける重要課題



■ 松戸の商業中心性

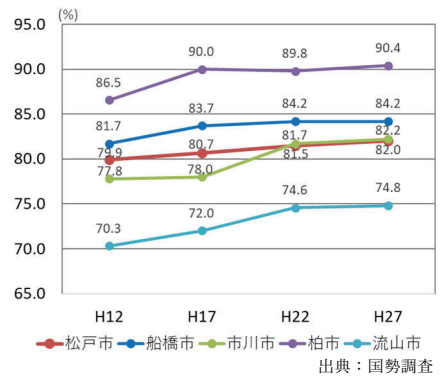


小売中心性は以下の式によって算出され、100以上は他都市から当該都市への顧客の流入、100未満は当該都市から他都市への顧客の流出を示す。

小売中心性(指数) = 商業人口 / 行政人口 × 100
 商業人口 = 当該都市の小売年間販売額 / 当該都市が属する県民1人あたりの小売年間販売額

出典：H29 松戸市商業構造基本調査・商圏調査事業委託報告書

■ 周辺都市との昼夜間人口比率の比較



出典：国勢調査

第1章
第2章
第3章
第4章
第5章
参考資料

(3) 生活環境の安全性や快適性

●安全性の低い歩行者空間

本市の駅周辺市街地や土地区画整理事業が実施されていない基盤未整備な地域などにおいては、歩道の確保やバリアフリー化が十分でなく、歩行者の安全性や快適性の改善が必要な場所があります。

また、自転車の走行空間についても十分な確保はされていないため、歩行者と自転車利用者の双方にとって、安全性・快適性が十分とはいえません。

■狭い歩道（県道松戸鎌ヶ谷線）



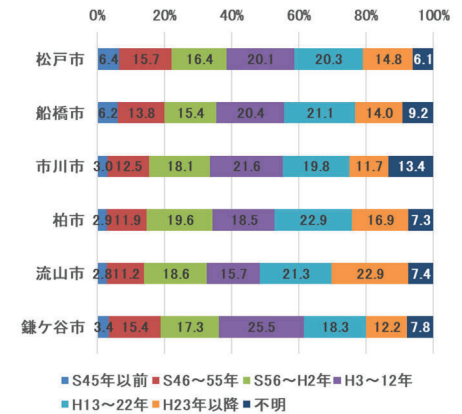
●住宅の高経年化や空家の発生

高度経済成長期に急速に市街化した本市では、当時建てられた大規模住宅団地やマンションの高経年化が進んでいます。

さらに、都市基盤が不十分なまま狭小な住宅が集積した市街地もあり、建物の高経年化が進んでいて、住環境や防災の面で懸念があります。

また、相続などに伴い、市内の各所で空家が発生しており、その数は増える傾向にあります。

■建築時期別住宅戸数割合の比較（H30）



(4) 水・みどり・歴史の多彩な資源

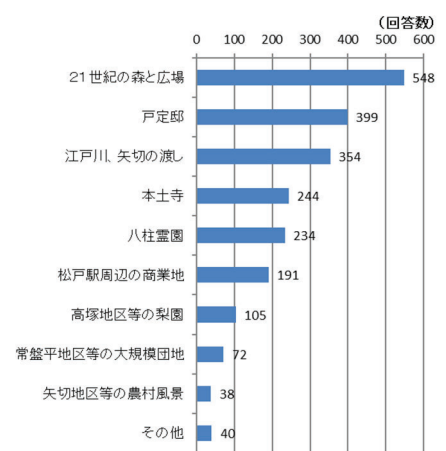
●水・みどりの多彩な資源

本市には、江戸川、坂川や21世紀の森と広場をはじめ、斜面林などの樹林地や街路樹など、多彩な水やみどりの資源が存在します。農地や樹林地、河川、公園などの自然的な土地利用は、市域の約4分の1を占めています。

また、本市の地形は、台地と低地、谷津で形成され、起伏が多く、豊かなまちの表情を生み出しています。

なお、市民団体や学校などの担い手により、水やみどりの資源の保全・活用のための活動が比較的活発なことも特徴です。

■松戸の「顔」として思い浮かべるところ



●豊かな歴史・文化的資源

市内には矢切の渡しや戸定邸、城址などの歴史・文化的資源や、本土寺や東漸寺をはじめとする歴史的な神社仏閣が点在しており、松戸・小金の旧宿場町や寺の参道の一部には、古くからのまち並みの面影が残されています。

また、市内に数多く分布している貝塚は、質・量ともに全国でも有数のものとなっています。

■戸定邸



(5) 人口・世帯の動向

● 転入超過による人口増加傾向

東日本大震災後、一時的に人口が減少しましたが、近年は人口増加が続いています。これは自然増減数(出生数－死亡数)が平成27年(2015年)以降マイナスとなっていますが、社会増減数(転入数－転出数)がプラスとなっているためです。

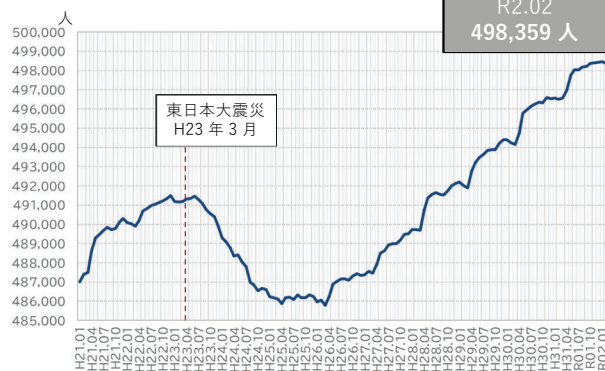
首都圏内では東京都とは転入超過、千葉県内の他の自治体、神奈川県、埼玉県との間では転出超過となっています。

■松戸市への転入元・松戸市からの転出先
(H30、都道府県別、単位：人)

転入元・転出先	転入数	転出数	転入数－転出数
千葉県内	6,824	7,144	▲ 320
東京都	6,708	5,673	1,035
神奈川県	1,248	1,460	▲ 212
埼玉県	2,002	2,077	▲ 75
その他国内	6,723	5,387	1,336
国内計	23,505	21,741	1,764

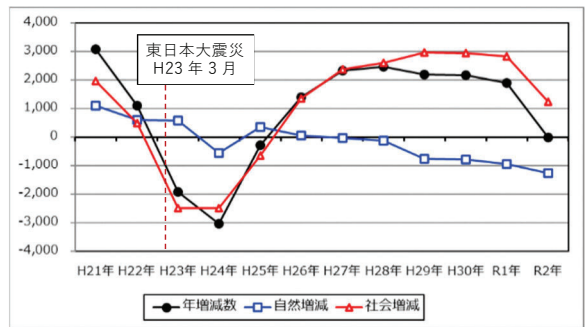
出典：市資料

■松戸市の総人口の推移



出典：住民基本台帳、国勢調査

■松戸市の自然増減・社会増減の推移



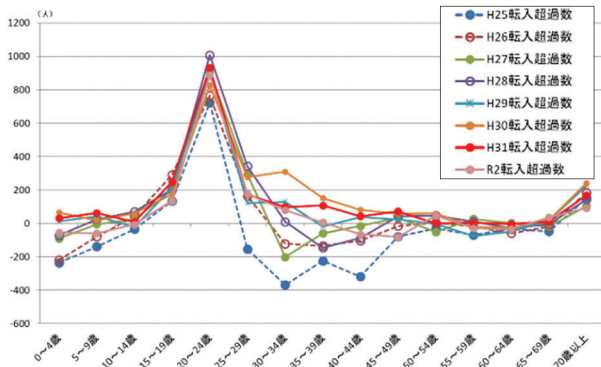
出典：住民基本台帳

● 年齢別転入超過数の推移と単独世帯数の増加

20～24歳の転入超過が大きく、25～44歳の社会増減数も平成28年(2016年)以降概ねプラスに転じています。

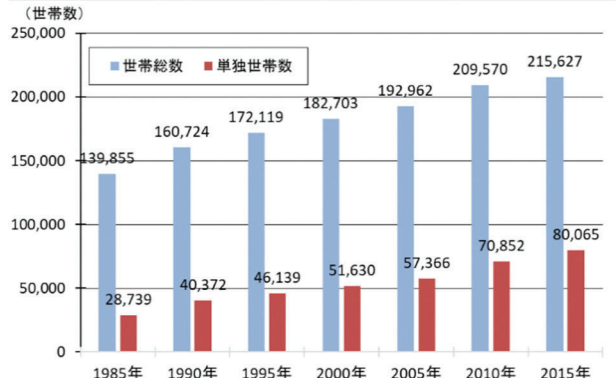
一方、1世帯当たりの人員は減少傾向にあり、特に単独世帯の増加が著しく、一般世帯の3分の1以上が単独世帯となっています。

■松戸市の年齢別転入超過数(日本人のみ)



出典：住民基本台帳人口移動報告

■松戸市の世帯数・単独世帯数の推移



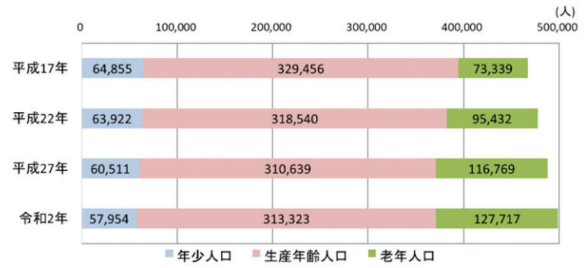
出典：国勢調査

第1章
第2章
第3章
第4章
第5章
参考資料

●少子高齢化の進展

老年人口は一貫して増加傾向が続いており、年少人口は減少傾向が続いています。生産年齢人口も減少が続いていましたが、令和2年では増加に転じています。

■松戸市の年齢3区分別人口の推移

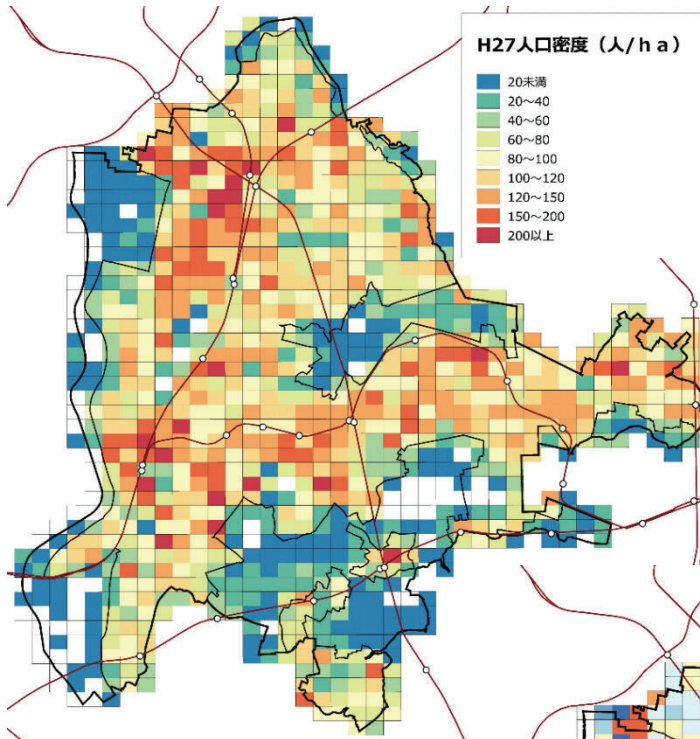


出典：松戸市年齢3区分別人口表

●鉄道駅周辺の人口密度が高いコンパクトな市街地形態

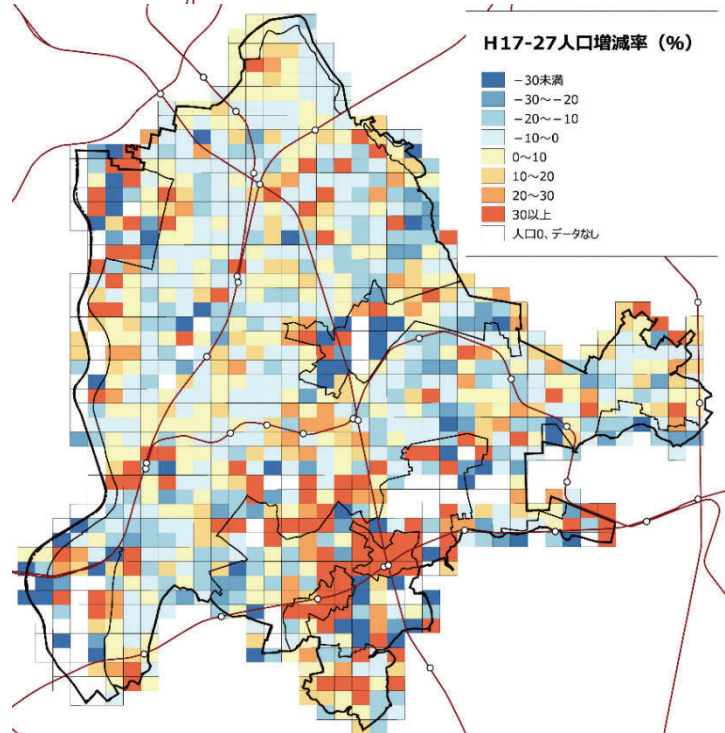
本市は、鉄道駅周辺の人口密度が高く、縁辺部に行くほど人口密度が低くなっています。近年、北総線沿線の開発地や市街地の縁辺部と松戸駅周辺などで人口が増加していますが、すでに人口減少が始まっている地域も存在します。

■H27人口密度



出典：国勢調査

■H17-27人口増減率



出典：国勢調査
※北部の一部地域は、町丁目別の人口データをもとに面積按分で算定

4) 松戸市を取り巻く環境の変化

(1) 人口減少・少子高齢社会と都市構造

全国的な人口減少・少子高齢化が進む中、地域社会の維持向上や財政・環境などの点で都市の持続可能性を高めていくことが求められており、これまでに築かれた社会インフラを適切に活用して、魅力ある都市空間を形成し、健康で豊かな生活を実現していくため、コンパクトシティ・プラス・ネットワークの都市構造を構築していくことが求められます。

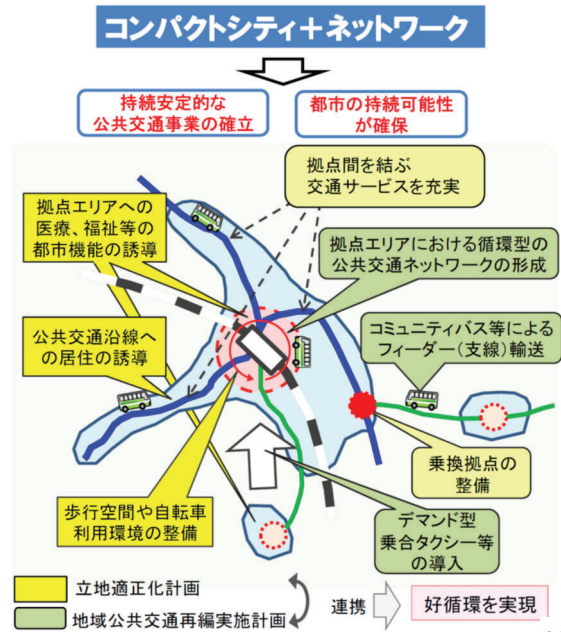
(2) 大規模災害や新たな感染症の発生の危険性

近年、自然災害の頻発・激甚化がみられる中、国土強靱化基本法（平成 25 年）が制定され、防災・減災、国土強靱化のための施策推進をより一層強化・拡充していくことが求められています。

現在、日本は地震の活動期に入り、大規模地震がいつ起きてもおかしくない状況にあるとされており、国の中央防災会議が公表した「首都直下地震の被害想定と対策について」（平成 25 年 12 月）によれば、首都直下地震時の本市の震度は 6 弱程度で、特に低地部では大きな被害が発生するとされています。

また、浸水による被害については年々減少していますが、集中豪雨の発生件数は増加する傾向にあります。江戸川の堤防が決壊した場合には、低地部で大きな被害が発生すると想定されており、江戸川流域において令和 2 年（2020 年）に江戸川流域治水協議会が設置され、令和 3 年（2021 年）には流域治水プロジェクトが策定されました。

■コンパクトシティ・プラス・ネットワークの考え方



出典：国土交通省資料

TOPIC：流域治水

流域治水とは、気候変動の影響による水災害の激甚化、頻繁化等を踏まえ、堤防の整備、ダム建設・再生などの対策を行うとともに、集水域（雨水が河川に流入する地域）から氾濫域（河川等の氾濫により浸水が想定される地域）までを一つの流域と捉え、流域に関わる全域で水災害対策を行う考え方です。

流域治水では、①氾濫をできるだけ防ぐ・減らすための対策、②被害対象を減少するための対策、③被害の軽減・早期復旧・復興のための対策の3つの柱の対策を推進します。

■流域治水のイメージ



出典：国土交通省資料

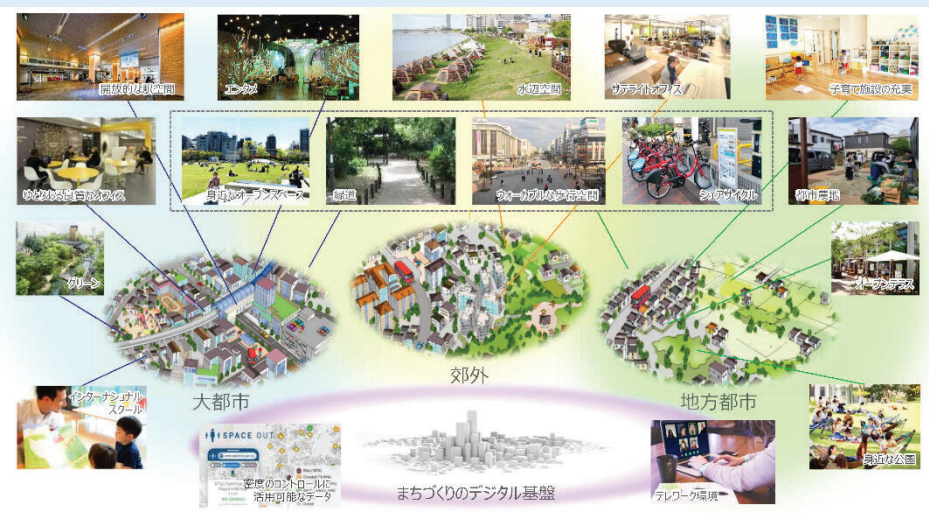
一方、令和2年（2020年）に発生した新型コロナウイルス感染症の流行は、社会・経済に甚大な被害を及ぼすとともに、人々が生活様式や働き方を見直すきっかけとなりました。今後、また新たな感染症が発生する可能性も指摘される中、こうした新しい生活様式や働き方のニーズを受け止めて、都市づくりにも反映していくことが重要になっています。

TOPIC：コロナとまちづくり

令和2年（2020年）に発生した新型コロナウイルス感染症の流行により、国内ではじめて緊急事態宣言が発令されました。感染症拡大防止に向けて三密（密閉・密集・密接）の回避が重視され、通勤通学のスタイルや移動方法、商業地の賑わいやイベント、交流活動のあり方など、これまで常識と考えてきたことが変化し、新しい常態（ニューノーマル）に移行してきています。

働き方や暮らし方、価値観の多様化が加速的に進む中、都市機能が集積する中心市街地や生活圏の変化、オープンスペースのあり方等、今後の動向も見据えつつ、ニューノーマルに対応したまちづくりを考えていく必要があります。

■新型コロナ危機を契機としたまちづくりの方向性



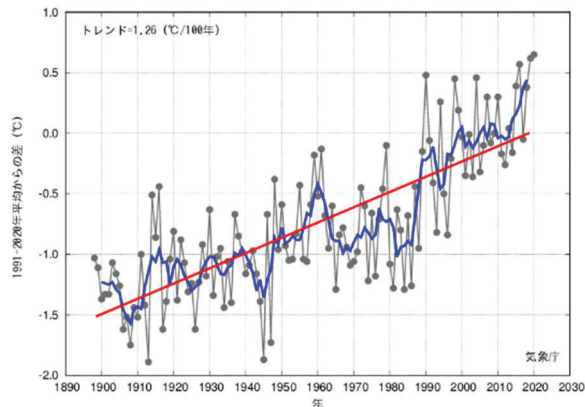
出典：国土交通省資料

(3) 地球環境問題の深刻化

日本の年平均気温は、100年あたり約1.26℃の割合で上昇しています。地球温暖化による気候変動の影響により大規模災害の発生等が懸念されることから、エネルギー消費やCO₂排出削減のための取り組みがより一層求められています。

こうした背景から温室効果ガス排出削減に資する公共交通の利用促進、ヒートアイランド現象の緩和に有効な施設整備、緑化推進等が重要になっており、都市施設や建築物のライフサイクルコストの軽減とともに、CO₂排出の抑制など環境負荷の低減を図ることが求められています。

■日本の年平均気温偏差



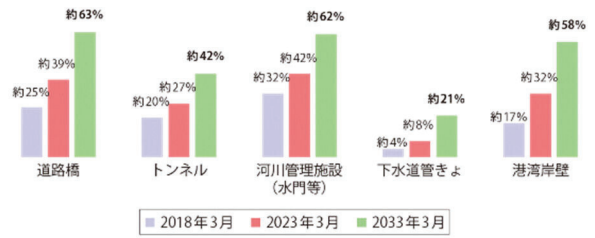
出典：気象庁 HP

(4) 社会インフラの老朽化

昭和30年代後半より急速に進んだ都市化に伴い整備された道路や上下水道等の社会インフラについて、建設時期から50年近く経っていることから、老朽化が懸念されます。

しかし、少子高齢化など社会経済情勢の変化に対応した財政運営が求められるなか、多くの施設の更新が必要であり、更新整備等に関する選択と集中、再配置の検討が求められます。

■建設後50年以上経過するインフラの割合



出典：国土交通白書

(5) SDGsの取り組み

SDGsは平成27年(2015年)に国連サミットで採択された持続可能な開発目標で、経済・社会・環境の3つの側面のバランスが取れた社会を目指す世界共通の目標です。環境問題や防災、社会資本など広範な課題を網羅した目標で、日本も積極的に取り組んでおり、目標達成に向けた都市づくりを進めていくことが求められます。

TOPIC：SDGsとまちづくり

世界共通の持続可能な開発目標として、17のゴールと169のターゲットから構成されています。

都市計画に関連すると考えられる目標として、「7.エネルギーをみんなにそしてクリーンに」「8.働きがいも経済成長も」「9.産業と技術革新の基盤をつくろう」「11.住み続けられるまちづくりを」「13.気候変動に具体的な対策を」「15.陸の豊かさも守ろう」等があげられます。これらの達成を目指し、多様な主体と共に各種施策を推進していくことが求められます。

■SDGsの目標



出典：国際連合広報センターHP

(6) グリーンインフラの取り組み

グリーンインフラは社会資本整備や土地利用等のハード・ソフト両面において、自然環境が有する多様な機能を活用し、持続可能で魅力ある国土づくりや地域づくりを進めようとする考え方です。これまでもみどりの持つ防災・減災、地域振興、環境といった各種機能を活用した取り組みは進められてきており、都市づくりにおいても対応していくことが求められます。

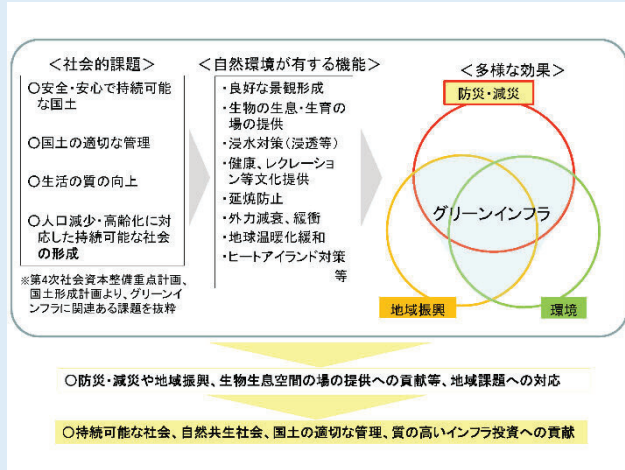
また、河川や湧水などの水環境や、水源となる谷津の環境を保全するとともに、適切な維持管理や環境教育の場としての活用など、持続可能で魅力ある地域づくりも求められます。

TOPIC：グリーンインフラの推進

みどりが持つ多様な機能をインフラ整備やまちづくりに活用する「グリーンインフラ」の推進は、多くの社会的課題の解決につながる可能性を有しており、SDGsの達成にも貢献することが期待されています。

国土交通省では、広範な主体の積極的な参画と連携によりグリーンインフラの社会実装を推進することを目的に、参考となる資料等の情報公開を行っています。

■グリーンインフラ



出典：国土交通省 HP

(7) ICT、AIなどの技術革新の進展

ICT、IoT、AIなどの技術革新が急速に進み、人々の生活や産業などに大きな変化を与えつつあります。例えば、新型コロナウイルス感染症の流行を契機にICTを活用したリモートワークが一気に加速しました。また、車の自動運転についても一部実現しています。こうした技術革新による影響は予測しにくい面がありますが、変化を適切にとらえ、市民の生活の向上に生かしていくための都市づくりが求められます。

(8) 周辺都市の成長と都市間競争

本市の周辺都市では、つくばエクスプレス沿線地区の開発や大規模ショッピングセンターの出店などが進んでおり、松戸市内からの人口の転出や買い物客の流出などが懸念されています。

具体的には、人口の転出先として、隣接する柏市、流山市などへの転出が多く、20～30代のファミリー層の転出が多くなっています。

近年のマンション需要では利便性が重視されていることから、交通利便性や生活利便性を生かした、人を惹きつける魅力ある都市づくりが求められています。

■松戸市への転入元・松戸市からの転出先 (H30、県内主要自治体別、単位：人)

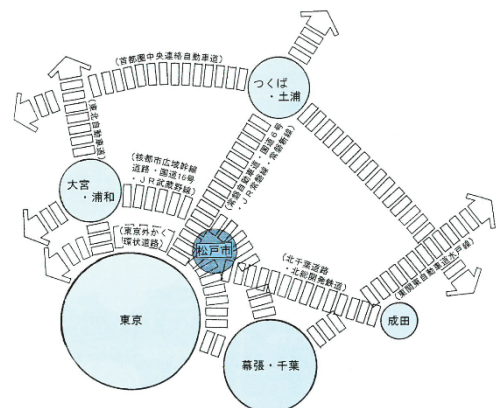
転入元・転出先	転入数	転出数	転入数－転出数
柏市	1,211	1,818	▲ 607
市川市	1,181	700	481
船橋市	932	795	137
千葉市	588	586	2
流山市	574	978	▲ 404
鎌ヶ谷市	457	478	▲ 21
我孫子市	239	249	▲ 10
その他県内	1,642	1,540	102
県内計	6,824	7,144	▲ 320

出典：市資料

(9) 広域的な交通利便性の向上

本市では近年、上野東京ラインの開業、成田空港行きのアクセス特急の東松戸駅への停車、羽田空港直通の高速バスの運行開始、東京外かく環状道路の開通などにより、広域的な交通利便性が向上しています。さらに今後は、東京外かく環状道路と成田空港を結ぶ北千葉道路の整備が計画されています。

■広域交通のネットワーク



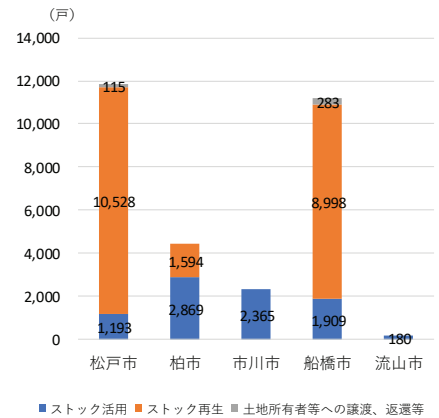
こうした北千葉道路の整備などにより、市内の交通渋滞の緩和が期待できるとともに、新たな産業立地の可能性が高まることも予想されます。

(10) UR賃貸住宅ストックの活用・再生方針の転換

UR都市機構は平成30年(2018年)12月に「UR賃貸住宅ストック活用・再生ビジョン」を策定し、その中で、松戸市内の高経年団地(主に管理開始から40年が経過した団地)を、これまでの「ストック活用」から新たに「ストック再生」に位置づけ、今後、建替え、集約、用途転換、改善の4つの手法の中から地域や団地の特性に応じた再生を行う方針を示しました。

令和元年(2019年)6月には、本市とUR都市機構の間で「UR賃貸住宅団地を活用したまちづくりに係る包括的な連携・協力に関する協定」を締結し、市内のUR賃貸住宅団地を活用して、各地域の諸課題への対応やコミュニティ形成等のまちづくりに連携・協力して取り組むことになりました。

■松戸市と周辺都市のUR賃貸住宅の管理戸数



出典：UR賃貸住宅ストック活用・再生ビジョン

(11) 歴史文化を生かした地域のまちづくり

歴史・文化的資源の文化財の指定・登録だけではなく、文化財を生かした地域のまちづくりの動きが広く展開されています。

平成20年(2008年)には、歴史上価値の高い建造物と周辺の一部となった歴史的風致を継承するため、地域における歴史的風致の維持及び向上に関する法律が制定されました。また、文化財保護や地域で取り組む基本方針となる歴史文化基本構想が位置づけられました。

平成30年(2018年)には、改正文化財保護法の施行により、市町村が作成する文化財保存活用地域計画が制度化され、未指定を含めた多様な文化財を総合的に捉え、地域の歴史文化を総合的に保存・活用する仕組み、アクションプランが確立しました。

(12) 低未利用地や公共空間を利活用したまちづくりの進展

近年、空家や空き店舗、空き地など既存ストックを活用したまちづくり活動がみられます。また、道路空間を生かしたイベント活動など、多種多様な場を活用した賑わいづくりの取り組みが全国的に展開されています。

人口減少や財源確保などの課題の中、遊休不動産のみならず、歴史的資源や人的資源など、地域にある様々な資産を活用したリノベーション(再生)型のまちづくりを進め、地域の価値を高めることで人を惹きつけ、都市の健全な経営を目指していくことが求められます。

このような中、人口減少社会に対応した既存ストックの活用による多世代共生型のまちへの転換の推進を目的に、令和元年(2019年)12月に地域再生法が改正され、住宅団地の再生や空家の利活用等について、より一層の推進が求められています。

■空家を活用し観光交流施設を整備した事例



出典：国土交通省資料

(13) 地域主体のエリアマネジメントの促進

住民が地域に愛着を持ち、豊かに暮らし続けるため、空家等を活用した地域の拠点づくりや身近な交流広場の整備等、住民が主体的に関わり居心地のよい魅力ある場所にしていくことが大切です。

また、少子高齢化等の社会情勢の変化に対応した財政運営が求められるなか、公共施設や社会インフラの整備・維持管理について、官民連携による事業実施や住民による維持管理の体制づくりなど、地域主体のエリアマネジメントが広く展開されることも大切です。

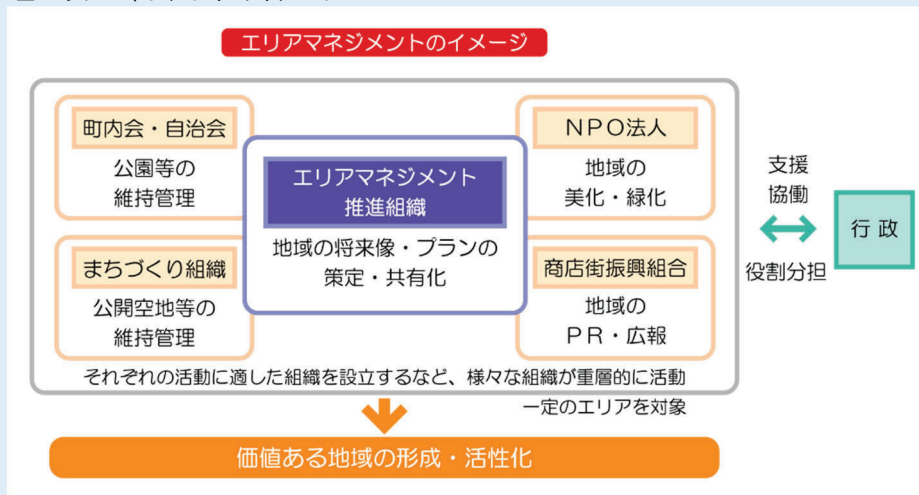
このようなエリアマネジメントの展開とともに、良好な住環境の形成や保全、安全・安心に暮らせる地域づくりなど、住民が主体となって取り組む地域のルールづくりやまちづくり活動を支援していくことが求められます。

TOPIC：エリアマネジメント

成長社会から成熟社会へと変容する中、まちづくりの視点も開発から管理運営（マネジメント）へ重点が移行してきています。まちづくりに関わる住民や事業者等によるエリアマネジメント組織により、地域の魅力や価値を高める取り組みが全国各地で展開しています。

本市でも松戸駅前における民間企業によるまちづくりや環境保全の取り組みなど、多様な活動が行われています。

■エリアマネジメントのイメージ



(14) ウォーカブルなまちなかの形成

人口減少や少子高齢化が進む中、まちなかに賑わいを創出することが多くの都市に共通して求められ、令和2年（2020年）の都市再生特別措置法の一部改正により、居心地が良く歩きたくなる空間づくりの促進、魅力的なまちづくりの推進が図られています。

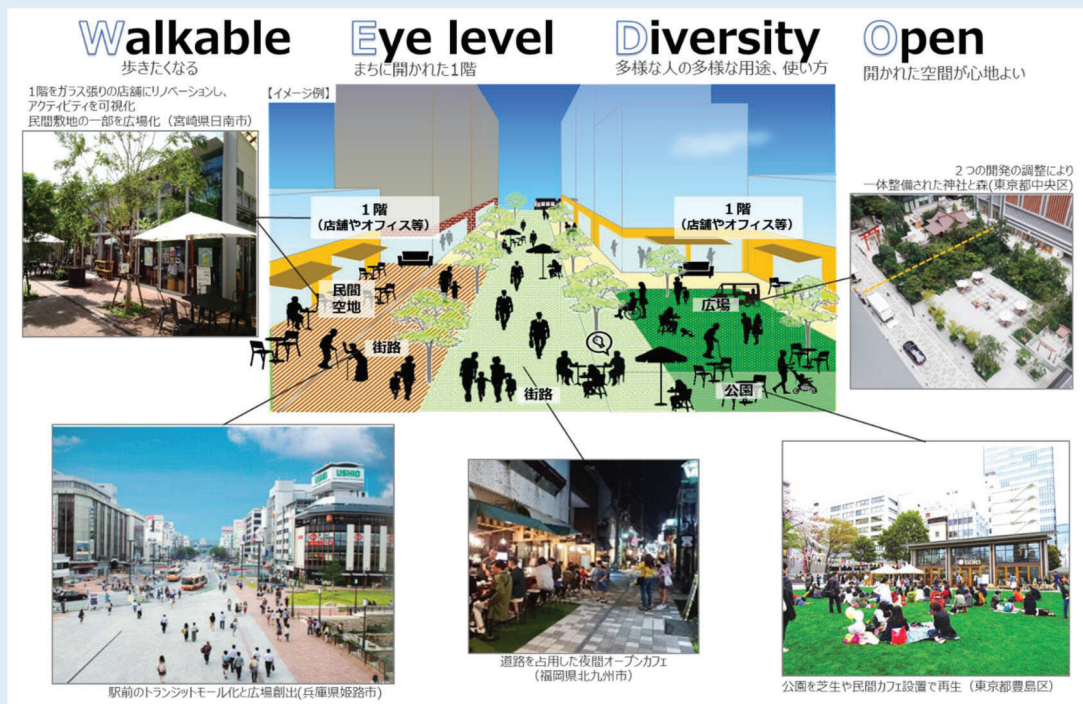
本市においても、ウォーカブル推進都市として賛同している中で、ウォーカブルをキーワードに各種制度が示され、本市の鉄道駅周辺などまちなかの再生、賑わいづくり等における取り組みとしてウォーカブルなまちづくりの推進が求められます。

TOPIC：ウォーカブルなまちづくり

世界の多くの都市で、まちなかを車中心から人中心の空間へ転換することで、人々が集い、憩い、多様な活動を展開する場にしていく取り組みが進んでいます。こうした取り組みを通じて、豊かな生活空間の実現、健康寿命の延伸や孤独・孤立の防止といった様々な地域課題の解決や新たな価値の創造につなげていくことが期待されています。

国の検討において、ウォーカブルなまちづくりとして「居心地がよく歩きたくなるまちなか」の創出が重要とされ、ただ歩きやすい空間をつくる、というだけではなく、多様な人が集い交流、滞在することで新たな価値の創造や地域課題の解決等につなげていくことが求められています。

■「居心地がよく歩きたくなるまちなか」のイメージ



出典：国土交通省資料