

松戸市都市計画マスタープラン

平成11年6月
松 戸 市

緑花清流のまちづくり

- 魅力ある21世紀のまちづくりに向けて -

21世紀を目前に控え、急速な少子・高齢化、環境問題の深刻化など社会状況は大きく変化しつつあります。

都市整備においては、土地区画整理事業をはじめ、都市基盤の計画的な整備が進められ、生活都市として着実な発展を遂げてまいりました。

このような中、かつて都市が急速に成長していく中で失われてきたみどりや水辺のうるおいを、保全・創出していかなければなりません。

また、まちの美しさや文化、ゆとりやうるおい、省エネルギーなどにも配慮し、高齢者や障害者の方々も安心していきいきと暮らせる工夫を、着実に実現していく姿勢が重要であると認識しております。

そして、次代を担う子どもたちが、このまちを「ふるさと」と実感できるよう、地球環境問題や高齢化などの課題にもしっかりと対応できるまちにしていく必要があります。

都市計画マスタープランは、新たな時代の変化に的確に対応したまちづくりを進めるため、「住んでよいまち・訪ねてよいまち」を都市整備の目標に掲げました。

このなかで、身近な生活環境を重視した地域づくりや、都市の活力を呼び起こす交流都市づくりなど、都市や地域がめざすべき将来の都市像を描くとともに、部門別方針、地域別構想を示しています。

今後は、この都市計画マスタープランを基本方針として、市民・企業・行政の協働によるまちづくりが進められることを期待しております。

市民の皆様をはじめ関連企業の方々の一層のご理解、ご協力をお願い申し上げます。

都市計画マスタープランの策定にあたりまして、貴重なご意見、ご提案をお寄せいただきました皆様に心から感謝を申し上げます。

平成11年6月

松戸市長 川井敏久

目 次

はじめに

- 1．策定の趣旨
- 2．役割と位置づけ
- 3．目標年次
- 4．構成
- 5．策定の経緯

第1章 計画の前提

- 1．都市整備の経緯
- 2．現況と特性
- 3．考慮すべき動向・潮流
- 4．市民の意見

第2章 将来都市構想

- 1．都市整備の目標
- 2．都市整備の基本課題
- 3．将来都市像
- 4．重視する点
- 5．将来都市像実現の基本方針
- 6．将来都市構造

第3章 部門別方針

- 1．土地利用の方針
- 2．主な都市整備対策方針
- 3．交通施設の整備方針
- 4．公園・緑地の整備方針
- 5．その他の都市施設の整備方針
- 6．住宅の整備方針
- 7．都市景観の形成方針
- 8．都市防災の方針

第4章 地域別構想

- 1．松戸地域
- 2．矢切地域
- 3．明地域
- 4．古ヶ崎地域
- 5．新松戸地域
- 6．小金地域
- 7．馬橋地域
- 8．小金原地域
- 9．常盤平地域
- 10．六実地域
- 11．東部地域

第5章 マスタープランの実現に向けて

- 1．実現のための基本的な取り組み
- 2．地域まちづくりの推進
- 3．都市整備のルールづくり
- 4．都市計画マスタープランの進行管理と見直し

資 料（用語解説）

はじめに

1. 策定の趣旨

我が国は戦後の混乱期から高度成長期を経て現在までに、世界でも有数の経済先進国となりました。現在、21世紀を目前に控え、国際化などの波の中で、戦後から培われてきた様々なシステムや構造が新たに大きく変化・進展しようとしています。

また、市民生活においては少子・高齢化が急速に進むとともに、市民の価値観も個性化やゆとり・豊かさを基調とした多様な価値観へと変化しています。

こうした変化に対応して、松戸市を人々が住み・働き・学び・憩う場としてふさわしいまちにしていくためには、社会の動向や市民の価値観をふまえ、望ましい都市の将来像と都市整備の目標を明確にし、それに向かって諸種の施策を総合的かつ体系的に展開していくことが重要になっています。特に近年は、まちづくりに対する市民の関心が高まっており、行政と市民が共に都市の将来像を考え、それを共有し、協力し合いながらまちづくりに取り組んでいくことがこれまで以上に求められています。

こうした背景を受けて、平成4年の都市計画法の改正により「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）が制度化され、市町村毎に策定することになりました。

「松戸市都市計画マスタープラン」は、こうした法改正の理念をふまえて、本市の都市計画に関する基本的な方針を定めるものです。

2. 役割と位置づけ

(1) 役割

都市計画マスタープランは、本市のまちづくりを推進していくにあたって、都市計画の骨格となる基本的な方針を示すものです。具体的には次の役割を担います。

都市や地域の将来像を示す

「松戸市基本構想」と知事が定める「整備、開発又は保全の方針」の内容に即しながら、都市や地域の将来のあるべき姿や都市整備の基本的な方向性を示します。

そのため都市計画マスタープランは、財政的に裏付けされた個別具体の事業や施策を細かく定めるものではなく、都市や地域の将来像を示し、それを市民や事業者との間で共有することで、協働によるまちづくりを進めていくことを目指すものです。

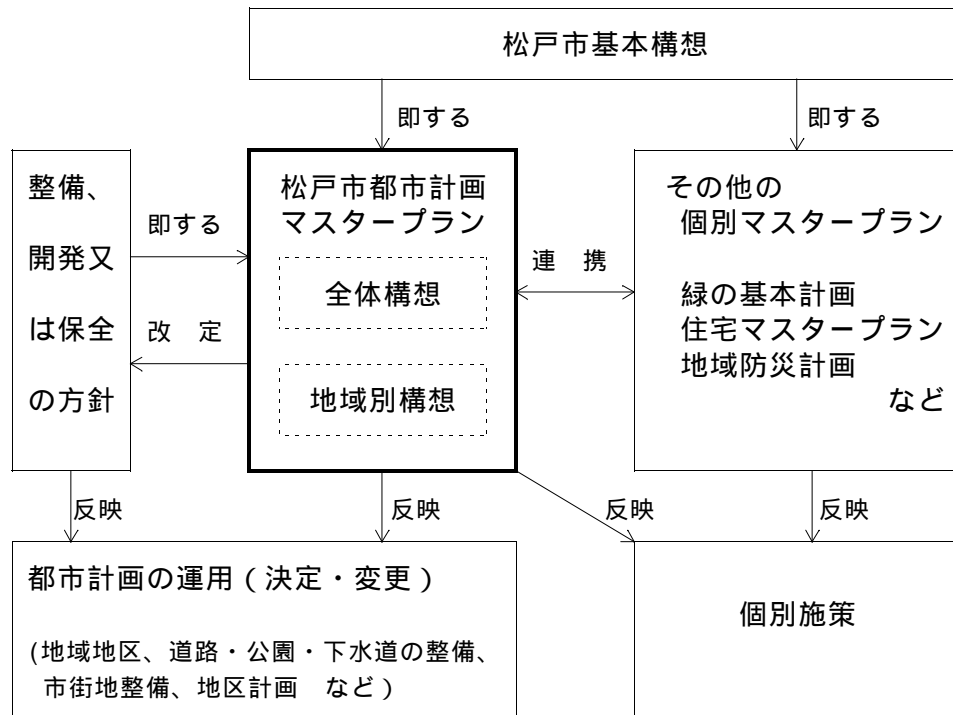
総合的・一体的なまちづくりを実現する

今日のまちづくりにおいては、都市整備に関わる分野だけでなく、福祉、文化、教育など様々な分野との連携が必要となっています。また、地方分権の動きの中で、市の独自性を発揮しながら効果的な施策を展開するためにも、総合的な取り組みが重要です。

都市計画マスタープランは、関連する他分野、個別部門との連携による総合的・一体的なまちづくりを進めるための指針としての役割を担います。

(2) 位置づけ

都市計画マスタープランの位置づけ



3 . 目標年次

都市計画マスタープランの目標年次は、松戸市総合計画の基本構想に即して、おおむね20年後の平成32年（2020年）とします。

なお、都市計画マスタープランの内容については、社会・経済情勢や都市整備の方向性に大きな変化が生じたときには、必要に応じて適宜見直していくものとします。

4 . 構成

都市計画マスタープランは大きく「全体構想」「地域別構想」「マスタープランの実現に向けて」の3つで構成されています。

「全体構想」は、本市全域を対象とした都市づくりの方針を示します。

「地域別構想」は、松戸市総合計画において設定された市民の生活に身近な11の地域を基本に、地域毎のまちづくりの方針を示します。

「マスタープランの実現に向けて」は、都市計画マスタープランを実現する上での基本的な取り組みの方針を示します。

松戸市都市計画マスタープランの冊子では、「地域区分」「都市計画マスタープランの全体の構成」の図を掲載しています。

なお、本ホームページでは「3つのまとめりと11地域の図」を、概要版で掲載しています。

5 . 策定の経緯

都市計画マスタープランの策定作業は、平成7年度の現況把握から始まり、平成8年度には行政内部での「検討案」の作成、平成9年度は「たたき台」の作成と説明会を通じた意見収集を行いました。

平成10年度は「素案」を作成し、広報特集号の発行、説明会の開催、意見募集、公聴会の開催を行い、さらにそれらの意見をふまえて「案」を作成し、平成11年6月に決定いたしました。

松戸市都市計画マスタープランの策定の経緯

| | 策定作業 | 市民参加 |
|--------|------------------------|--|
| 平成7年度 | 現況把握 | |
| 平成8年度 | 策定方針の確定 「検討案」の作成 | |
| 平成9年度 | 「たたき台」の作成 | 「たたき台」の公表 説明会の開催・意見募集 |
| 平成10年度 | 「素案」の作成 「案」の作成 | 「素案」の公表 広報特集号の発行 説明会の開催・意見募集 公聴会の開催 「案」の公表 広報（特集記事）への掲載 |
| 平成11年度 | 「松戸市都市計画マスタープラン」の決定と公表 | |

第 1 章 計画の前提

注：本章以下の現況部分等で用いているデータで、時点等を示していないものについては、できるかぎり最新のデータを使用しています。

1 . 都市整備の経緯

広域的立地条件

本市は、千葉県の北西部に位置する面積6,133ha、総人口約46.2万人（平成7年国勢調査）の都市です。本市の西部は江戸川を境に東京都と埼玉県に隣接し、都心から約20kmの位置にあり、こうした首都圏における立地条件の良さが急速な発展の原因となりました。

発展の経緯

本市の都市化の経緯は、人口増加や人口集中地区の拡大の状況、都市整備の基調の違いから、大きく3つの時期に分けられます。

都市化初期（昭和30年代前半まで）

- ・人口増加が緩く、都市化の動きがまだ本格的でなかった時期です。
- ・この間、町村合併が繰り返され、昭和31年には現在の市域が確定しました。

都市整備に関わる主な動き

- ・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)

都市化第1期（昭和30年代後半～50年代）：人口受け入れ・都市開発期

- ・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、その典型として面整備による住宅地開発が郊外部で相次いで行われました。

都市整備に関わる主な動き

- ・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
- ・工業団地の整備：北松戸・稔台(昭和36年)、松飛台(昭和37年)
- ・骨格となる都市計画道路の整備
- ・松戸駅周辺整備：松戸駅西口区画整理第一地区(昭和48年)など

都市化第2期（昭和50年代～現在）：人口増加抑制・自立分散型都市整備期

- ・「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、それに基づく施策が展開されました。
- ・都市基盤の整備や駅周辺の商業地の育成など、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。
- ・人口増加は次第に鈍化し、近年は頭打ちも見通される状況になっています。

都市整備に関わる主な動き

- ・長期構想の策定：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
- ・新総合計画の策定
：「住んでよいまち・訪ねてよいまち」、地域まちづくりの展開

市街地の発展パターン

本市の市街地の発展方向を大きく捉えると、松戸駅周辺を核にしながら、はじめにJR常磐線・国道6号沿いと、新京成電鉄・県道松戸鎌ヶ谷線沿いの2つの発展軸に沿って拡大が進み、その後、発展軸沿いの鉄道駅周辺などを核として、より外側へと計画的な開発や個別の宅地化が広がっていきました。

松戸市都市計画マスタープランの冊子では、「市街地の発展パターン」の図を掲載しています。

2 . 現況と特性

(1) 生活都市

東京都区部との関わりの強い生活都市

本市は、就業の大部分を東京都区部に依存するなど東京との関わりの強い位置にあり、中心市街地や内陸型工業団地を有しながらも、首都圏のベッドタウンとしての性格が強い都市です。

土地区画整理事業地をはじめとする多様な住宅地の存在

本市の住宅地は、土地区画整理事業による面整備済みの住宅地や大規模団地の割合が多くなっていますが、道路・公園・下水道などの基盤が不十分な住宅地や密集住宅地、農地が多数残る住宅地など、多様な性格の住宅地が存在しています。

多い借家世帯

広域的な立地条件の良さや適度な商業集積が図られたこと、良質な住宅地としてのイメージが確立されたことなどによって、これに依存する形でアパート・賃貸マンションなどが増加し、借家世帯が多くなっています。

(2) 産業

自立した商圈

本市の最大の商業集積地は松戸駅周辺ですが、市内の各駅周辺には最寄品を中心とした近隣性の強い商店街が形成されているなど、全体としてやや分散的な傾向が見られます。広域的には柏商圈と船橋商圈の一部に組み込まれているものの、最寄品については駅前商店街の利用が多いため、比較的自立した商圈となっています。

工業環境の変化

本市は県内でも有数の内陸工業団地を有していますが、食料品や機械などの労働集約的な企業が主体で、近年は生産環境の変化などにより事業所数や出荷額が減少傾向にあり、土地利用転換の動きも起きています。

多様な農業の展開

農業は、低地部で稲作及び畑作、台地部で畑作が主体に行われており、大消費地に近い立地条件を背景に都市型近郊農業として高い生産性を誇っています。また、高塚新田などを中心に、ナシの観光農園が有名です。一方では、市街化調整区域の農地の一部が資材置き場化したり、荒地となっている所もあります。

(3) 人口・世帯の変化

人口微増・減少期へ

近年は社会転出が転入を上回っており、また自然増加も減少する傾向にあるため、現状のまま放置すれば、人口は今後、停滞もしくは減少へと移行する可能性もあります。

高齢者層の増加と若年層の減少・少子化傾向

市内の高齢者層は着実に増加している一方、労働力人口は減少傾向にあり、少子化の傾向も顕著になっています。

ファミリー世帯主体から単身世帯へ（小規模化）

世帯構成を見ると、以前のファミリー世帯主体から次第に単身の若者や高齢者の割合が増大しており、家族世帯の小規模化が進行しています。

松戸市都市計画マスタープランの冊子では、「人口・世帯数などの推移」「男女別5歳階級別人口構成の変化」「人口動態」「世帯構成の変化」のグラフを掲載しています。

(4) 駅を中心に発展した都市

松戸駅周辺の拠点性

松戸駅周辺は商業や行政機能が集積しており、交通結節点として駅の乗降客数が多く、バス路線も集中しているなど、広域的な拠点性を有しています。

駅を中心とした生活のまとまり

本市には鉄道駅が6路線23駅あり、それらの駅を中心として多数の生活圏が形成されています。市内のかなりの部分が駅からの徒歩・自転車圏に含まれ、その外側はバス交通などで補われているため、交通や買い物の利便性はたいへん高くなっています。しかし、駅前広場の未整備や、バス交通の定時性・ルート面での制約など、交通環境をさらに向上させていくことが望まれています。

(5) 豊かな自然・歴史・文化の資源

台地と低地に大きく分かれる自然地形

本市の地形は、ほぼJR常磐線を境に、東側の台地部（東葛台地又は下総台地と呼ばれる）と西側の低地部に大きく区分されます。台地部と低地部の境には、河川の上流部に谷津と呼ばれる谷底平野が樹状に入り組んでおり、微地形が形成されています。

身近な水辺空間としての河川空間

本市には低地部を中心として、江戸川をはじめとする11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。

斜面林を中心とした良好な緑地

都市化に伴い斜面林や樹林地などは年々減少傾向にあるものの、矢切の斜面林をはじめ、東部地区などの谷津、21世紀の森と広場などには良好な緑地が残されています。

豊かな歴史・文化資源

市内には矢切の渡しや戸定邸、城址などの歴史・文化資源や、本土寺や東漸寺をはじめとする歴史的な社寺仏閣が点在しており、旧水戸街道沿いや寺の参道の一部には古くからのまち並みが残されています。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。

松戸市都市計画マスタープランの冊子では、「現在の生活圏」の図を掲載しています。

3 . 考慮すべき動向・潮流

(1) 広域的な動向

多核多圏域型都市圏への転換

昭和30年代に、本市をはじめとする都心周辺の都市は、首都圏整備法に基づく「首都圏整備計画」の中で近郊整備地帯()として位置づけられ、都心一極集中構造による首都圏の住宅需要を受け止める、社会的、広域的要請が高い都市とされました。

その後、都心一極集中構造の弊害を是正するため、「首都圏基本計画」では、東京圏における東京都区部以外の地域で、広範囲の地域の中核となるべき都市(業務核都市)を育成・整備し、職住近接、生活サービスの充足などが確保された地域社会(自立都市圏)を形成しようとする、多核多圏域型都市圏の構築が方針として打ち出されました。その中で本市は、特に拠点としての位置づけはなされていません。

しかし、「ちば新時代5か年計画」に示された東葛飾北部ゾーンにおいて、本市は柏市とともに二大拠点としての役割が期待されており、200万交流都市圏の拠点にふさわしい都市のありようが求められています。

()昭和33年に策定された第一次首都圏基本計画では「近郊地帯」とされていたが、昭和43年に策定された第二次首都圏基本計画で「近郊整備地帯」として新たに設定された。

周辺地域との競合と連携

周辺地域では、常磐新線や東京外かく環状道路などの交通基盤整備に伴い、新たな開発が進められています。広域的な交通基盤の整備は本市にとっても交通利便性を高めるものですが、今後、新規開発に伴い周辺都市が成長してくるものと見られ、それらの本市に対する影響も考慮していく必要があります。

また、環境問題や高齢社会の到来などの動向とも関連して、広域的な対応が必要な行政課題が増えており、国や県、隣接する都市と協力しながら、その解決に向けた取り組みを進めていく必要があります。

(2) 社会的潮流

環境・エネルギー問題

二酸化炭素の排出による地球温暖化の進行、窒素酸化物などの排出による酸性雨、フロンによるオゾン層の破壊、プラスチック製品などによる化石燃料消費の増加など、環境への負荷の増大により地球的な広がりでの環境・エネルギー問題が深刻になっています。また、大量消費型の生活によるごみの増大に対しては、ごみ処理能力の向上などで対応してきたものの、近年は、埋め立て地の不足やダイオキシン汚染などの深刻な問題が発生しています。

こうした中で、環境・エネルギー問題に対する市民の関心も高まってきており、資源の有効利用、リサイクルの推進や、自動車による移動を前提としたライフスタイルの見直しなどが求められています。

松戸市都市計画マスタープランの冊子では、「首都圏の主要プロジェクト」「松戸市周辺の開発構想など」の図を掲載しています。

社会システムの変化（地方分権・規制緩和）

行政の枠組みにおいては、従来の中央集権的な構造から、権限や財源を徐々に地方公共団体に委ねようとする地方分権の動きが起きています。また、生活や産業活動の国際化などを背景に、様々な規制緩和を求める声が大きくなっています。

これらの動きにより、今後、基礎的自治体としての市の役割はますます大きくなることから、独自性の発揮や総合的な取り組みが求められるとともに、これまでの国を中心とする枠組みでの行政から、生活者、市民との関係を重視した行政へとその姿を変えていくことが求められており、行政運営に対する市民参加の積極的な推進などが重要になっています。

自由時間の増大（ライフスタイルの変化）

近年、平均寿命の伸びや産業構造の変化、労働環境の変化などによって、労働時間が短縮するとともに、自由時間が増大する傾向にあります。このような自由時間の増大によって、ライフスタイルの基調が、人間の根元的な欲求に基づく「自己実現のための生活」へと変わっていくことが予想され、特に長寿・高齢社会の中では、地域活動や生涯学習、スポーツなどによる生きがいや健康の創造、地域ぐるみの福祉といった事柄が重要になってきます。

産業の高度化・高次化

工業については、近年の国際分業体制や金融バランスの中で、工場の国外移転の動きなどが見られますが、一方で、より収益性や付加価値の高い知識集約型の産業が台頭してきています。また第三次産業においては、医療・福祉、情報・通信、流通・物流、人材、国際化、ビジネス支援などを切り口とした新たな産業が増えつつあります。

これらの新しい成長産業の動きに対して、都市整備においても産業を支援する様々な取り組みが求められています。

高度情報社会の進展

情報処理手段、通信手段の革新によって、社会活動における情報の重要性はますます高まりつつあります。生活の側面においても、在宅勤務やコンピューター通信による仮想商店街の実験的な取り組み、電子マネーなど、新たな動向が進行しています。これらの動きは、都市そのもののありようを変えていくとの指摘もあり、都市整備への影響も少なからず予想されます。

4 . 市民の意見

(1) 「松戸市市民意識調査」における市民の意見

平成7年度に実施された「松戸市市民意識調査」から、都市計画マスタープランと関連する主な意見を紹介します。

総合的な評価

総合的な暮らしやすさの評価が高い

本市に住んでいることの満足度をみると、約5割の人が満足しており、「普通である」を加えると約8割が肯定的な評価をしています。

経年的に見ると、次第に満足している回答が増加しつつあります。

交通、買い物の利便性、自然環境が良いことが評価されている

満足している理由としては「愛着がある」が第1位であり、続いて「交通の便がよい」「買い物の便がよい」という日常生活の利便性の高さへの評価と、「自然環境がよい」という市内に残る自然的な資源への評価が高くなっています。

松戸市都市計画マスタープランの冊子では、「居住の満足度」「満足している理由」のグラフを掲載しています。

定住意向

定住意向は6割

定住意向については、「住み続けたい」「できることなら住み続けたい」がそれぞれ約3割あり、あわせて約6割の人が定住意向を持っています。

経年的に見ると、定住意向を有する市民は次第に増加してきており、今後高齢化などが進むことにより、定住意向がさらに強まることも予想されます。

松戸市都市計画マスタープランの冊子では、「定住意向の推移」のグラフを掲載しています。

望む施策

災害、交通、環境への対応が多い

今後、力を入れて欲しい施策については、「保健、医療、福祉の充実」が第1位であり、続いて、「災害に強いまちづくり」「鉄道・バス・駐車場などの交通条件の整備」「道路・下水道・公園などの都市基盤整備」「リサイクル・河川浄化などの環境の整備」が上位に挙げられています。

都市整備関連では、災害、交通、都市基盤整備など、これまでの取り組みを引き続き要望するものが多いほか、環境への配慮、調和のとれた景観といった新たな需要もみられます。

松戸市都市計画マスタープランの冊子では、「施策の要望」のグラフを掲載しています。

(2) 都市計画マスタープランの策定過程における市民意見

都市計画マスタープランの策定においては、市民の意見を幅広く集めて計画に反映させるため、閲覧、広報、インターネットなどによる計画案の公表とそれに対する意見の募集、各地域での説明会の開催、公聴会の開催など、様々な取り組みを行ってきました。

いただいた多くの意見から、本市全体に関するものについて主なものを紹介します。

将来の方向性

生活重視の身近なまちづくりや自然との共生を求める意見が多い

本市の将来の大きな方向性としては、「大規模開発よりは道路や下水道などの身近なまちづくりが重要」「住みやすいまちにしたい」「高齢者をはじめとする福祉が重要」「緑と水を大切にしたい自然と共生できるまちづくり」といった意見が多数挙げられました。

また、「隣接市町などとの広域的な調整と連携」「低成長時代にふさわしい取り組みが必要」という視点も出されました。

個別の方針

交通基盤、緑地保全、駅周辺整備、河川、防災などに関する意見が多い

個別の都市整備に関する意見については、最も多かったのは交通基盤に関するもので、中でも「幹線道路の整備の推進」と「歩行者が安全に歩ける道づくり」を求める意見が多数出されました。

将来の方向性で「自然との共生」が多かったのと同様、ここでも「緑地の保全」「河川の浄化や整備」「公園の整備」など、自然環境に関する意見が多く、それ以外には「松戸駅をはじめとする各駅周辺の整備」「防災性の強化」などが多数出されました。

マスタープランの実現

計画の実現（財政的裏付け、優先順位、市民と行政の協働）を求める意見が多い

その他の意見としてたいへん多かったのが、「計画を作ったら実現しなければならない」というものでした。

また、それと関連して、計画の「財政的な裏付け」や「優先順位・プログラム」の提示を求める意見や、計画の実現プロセスとして「市民と行政の協働のまちづくりが必要である」とする意見が、多数出されました。

市民参加の取り組みの概要

| |
|---|
| <p>「たたき台」の公表と意見募集 内容：閲覧・貸出と書面による意見募集 期間：広報掲載 平成10年1月25日 閲覧 平成10年2月2日～3月31日 意見募集 平成10年2月2日～4月30日 意見数：34名</p> |
| <p>「たたき台」説明会の開催 内容：地域別12会場での説明と意見収集 期間：平成10年2月7日～14日 参加人数：のべ305名</p> |
| <p>「素案」の公表と意見募集 内容：閲覧・貸出、広報特集号の発行とハガキアンケート、インターネットでの概要の公表 期間：広報発行 平成10年10月10日 閲覧 平成10年10月12日～26日 意見募集 平成10年10月12日～30日 意見数：555名</p> |
| <p>「素案」説明会の開催 内容：地域別12会場での説明と意見収集 期間：平成10年10月14日～24日 参加人数：のべ176名</p> |
| <p>公聴会の開催 内容：「素案」に対する公聴会 期間：縦覧 平成10年10月12日～26日 公述書の申し出 平成10年10月12日～30日 公聴会開催 平成10年11月21日 公述人数：10名</p> |
| <p>「案」の公表と意見募集 内容：縦覧・貸出、広報特集記事の掲載 期間：広報発行 平成11年2月25日 縦覧・閲覧 平成11年2月25日～3月11日 (縦覧・閲覧者：12名) 意見書の提出なし</p> |
| <p>都市計画マスタープランの決定のお知らせ 内容：広報特集記事の掲載 期間：広報発行 平成11年8月5日</p> |

第 2 章 将来都市構想

1 . 都市整備の目標

「松戸市基本構想」の「まちづくりの基本方針」を、都市計画マスタープランの都市整備の目標とします。

住んでよいまち・訪ねてよいまち

充実した生活都市づくり

活力ある交流都市づくり

調和のとれた土地利用

「充実した生活都市づくり」

生活都市としてこれまで培い蓄積してきた資源を生かしながら、地域の特性に応じたきめ細かなまちづくりを市民と共に進め、すべての人々が住み続けられ、真に「住んでよいまち」と思える「充実した生活都市」を実現することを目標とします。

「活力ある交流都市づくり」

「住んでよいまち」の実現を基調としながらも、東葛飾北部地域200万交流都市圏の一翼を担う都市としての役割を自覚し、都市としての活気やゆとりを備え、多様な世代が共に暮らし、来訪者にも「訪ねてよいまち」と喜んでもらえる「活力ある交流都市」を実現することを目標とします。

「調和のとれた土地利用」

本市に残された貴重な自然資源を守ることを基本に、自然と都市の調和や生活都市と交流都市の調和を図る総合的かつ計画的な土地利用を進めることにより、本市の特性を生かした固有の風景を守り育て、各地域の調和のある発展を実現することを目標とします。

2 . 都市整備の基本課題

「住んでよいまち・訪ねてよいまち」の目標に照らしながら、本市の現況・特性、動向・潮流、市民の意見をもとに、今後の都市整備の基本課題を整理すると、次のようになります。

(1) 新たなニーズに対応した都市整備

社会・経済動向の変化や市民の価値観の多様化・高度化の中で、都市整備においても、既成市街地の充実や広域的な連携など、従来とはやや重点を変えた取り組みが課題となります。

1) 郊外発展への対応から既成市街地の充実

人口増加・市街地拡大期を経て都市の成熟期を迎えつつある本市は、少子化や転入者数の減少によって人口増加の動きも次第に弱まってくることが予想されます。

そのため、今までのように人口増加を見込んだ市街地の拡大・郊外開発による対応から、既成の市街地内により目を向けて、人々が安全・快適に住み続けられるように、生活環境の充実や多様な魅力づくりを進めていくことが必要です。

2) 多様なニーズに対応した都市機能の充実

本市の豊かな自然や、それが徐々に失われている実態への市民の関心は強く、自然環境の保全や創出、適切な活用などが求められています。また、地域や地球規模での環境問題に対する意識も高まっており、適切な土地利用や公共交通を主体とした交通体系づくりなどにより、環境への負荷が小さな都市としていくことが必要です。

今後、高齢化・少子化の進展が見通されており、高齢者・障害者をはじめだれもが安心して住み続けられるよう、歩行者道路や住宅などの生活空間のバリアフリー化や、車を持たない人でも自由に移動できる交通体系づくりが必要です。

阪神・淡路大震災以後、地震や火災、水害などの災害に対応した安全な都市づくりが強く求められており、災害に対応した都市基盤の整備や密集市街地の改善などにより、都市の防災性能を向上させていくことが必要です。

3) 周辺都市の成長をふまえた都市間の連携

周辺都市の成長、常磐新線などの新たな交通基盤の整備に伴う開発、社会や産業構造の変化などを受けて、今後、都市間の競争が活発になってくることが予想されます。一方、市民生活の広域化なども背景として、行政サービスや都市整備、環境保全などにおいて、自治体の範囲を超えた広域的な対応の必要性がますます高まっています。

さらに本市は、柏市とともに、東葛飾北部地域の二大拠点として、広域的な拠点性を発揮することが求められています。

こうしたことから、周辺都市との機能の分担や連携を考慮した拠点の育成や、広域的な交流のための基盤整備を進めるため、周辺都市との間で十分な調整と連携を図っていくことが必要です。

(2) 低成長下に対応した都市整備

右肩上がりの時代が終わり、景気の動向などから今後も財政的な厳しさが見通される中で、これまでの蓄積を維持・活用するとともに、人的資源も含めた地域の資源や潜在的な可能性を十分に生かし、最小の投資で最大の効果を上げる「都市経営」的な視点に立って、都市整備を進めていくことが課題となります。

1) 地域の資源や蓄積を生かした魅力づくり

河川や緑などの自然をはじめ、社寺や城址といった歴史・文化的な要素など、地域には様々な貴重な資源があります。こうした資源を保全し、まちづくりの中で生かすことにより、本市に住まうことや働くことに対する魅力を向上させ、定住の促進や新たな産業の育成につなげていくことが必要です。

また、財政的な厳しさの中で、新たな整備に投資するだけでなく、これまでのまちづくりによって蓄積されてきた建物や基盤施設などを維持し、活用していくことが必要です。

2) 良好な交通条件を生かした活力づくり

本市は都心隣接都市として立地条件が良く、鉄道と駅の多さから、鉄道利用の利便性が高くなっています。将来的には、市内や周辺における広域幹線道路や鉄道の整備によって、さらに交通利便性が高まることが予想されます。

日常生活において、こうした交通機関をより使いやすいものにしていくことが求められる一方、都市の活力を高めていくために、交通条件を十分に生かした効果的な拠点づくりや産業の振興、およびそのための市内の交通基盤整備などが必要で

3) 市民・事業者・行政の協働と連携

都市環境のさらなる向上を図るためには、市民や事業者の理解と協力が重要になっています。特に今後の低成長時代においては、市民や事業者のニーズや地域の特性をふまえた効率的で個性的なまちづくりが求められます。

また近年は、市民の間でも主体的にまちづくりに関わろうとする動きが活発になっており、こうした人的な資源は、まちづくりを推進させる大きな力として期待されます。

今後のまちづくりにおいては、市民、事業者と行政が互いに協力し、負担を分かち合うことが、これまで以上に必要です。

3 . 将来都市像

都市整備の目標と課題をもとに、将来の目指すべき都市空間の姿を次のように設定します。

身近な暮らしの環境が充実した都市

水・みどり・歴史資源を大切にした都市

交流を支える環境にやさしい交通体系を備えた都市

活力と交流をもたらす産業環境を整えた都市

「身近な暮らしの環境が充実した都市」とは、

買い物や通勤・通学など、日常生活圏での生活の利便性が高いまちです
災害や交通面での安全性が確保されたまちです
高齢者や障害者などに対して、バリアフリーが実現されたまちです
日常の生活の場が、快適で多様な魅力のあるまちです

「水・みどり・歴史資源を大切にした都市」とは、

貴重な自然環境の保全や新たな創出によって、みどりが豊かなまちです
自然や歴史の要素によって、個性的でアメニティあふれる地域から成り立っているまちです
自然、文化、レクリエーションなどの広域的な拠点があるまちです

「交流を支える環境にやさしい交通体系を備えた都市」とは、

公共交通の利便性が高く、だれもが移動のしやすいまちです
広域幹線道路が整備され、自動車を使った広域的な移動がしやすいまちです
市内の骨格的な幹線道路網が整備され、市内の移動がしやすいまちです

「活力と交流をもたらす産業環境を整えた都市」とは、

商業や業務の拠点が育成・整備され、にぎわいや活力のあるまちです
生産機能を受け持つ工業拠点の環境が整備されたまちです
多面的な利用によって、郊外部の農地が保全されたまちです

4 . 重視する点

今後の都市整備における基調として、「都市経営の視点に立った取り組み」と「多様な都市づくり主体のパートナーシップ」という2つの考え方を重視していきます。

「都市経営」とは、都市の将来の目標を明確に描きながら、限られた資源を有効かつ最大限に活用して、住民の福祉を高めていこうとするものです。

「パートナーシップ」とは、それ自体「都市経営」の一つの重要な要素ですが、市民、事業者、行政などがそれぞれの責任と役割を自覚し、互いに分担し、密に連携・協力し合いながら、都市づくりを進めていこうというものです。

具体的には、次の諸点を重視します。

都市経営の視点に 立った取り組み

総合的・計画的な都市整備
既存の資源・蓄積の活用
投資対効果をふまえた効率的な都市整備
地域経済の活性化への貢献
広域的な調整と連携

多様な都市づくり主体 のパートナーシップ

多様な形態による市民・事業者の参加の推進
地域の自主的な取り組みへの支援

5 . 将来都市像実現の基本方針

4つの将来都市像を実現するために、以下の基本方針で取り組んでいきます。

(1) 身近な暮らしの環境を充実する都市づくり

1) 基本的な考え方

駅や商店街の利便性を活かしながら、高齢者・障害者、子どもの視点や環境・エネルギー問題に配慮して、駅などを中心とするコンパクトな生活圏での暮らしやすさを高めていくことを目指し、生活拠点の育成やそこへ至るための交通環境の整備に取り組みます。

住宅市街地については、現在の良好な環境の維持を基本としながら、より安全、快適で魅力的な暮らしの場となるよう、生活基盤の整備、高齢社会や防災への対応、緑豊かで美しいまち並みの形成など、地域特性に応じたきめ細かなまちづくりを市民と一緒に進めます。

松戸市都市計画マスタープランの冊子では、「生活拠点を中心とする日常生活圏のイメージ」の図を掲載しています。

2) 主要な取り組み

日常生活圏での生活利便性の向上

身近な生活拠点の充実

駅を中心としたまちの成り立ちをふまえ、駅周辺における商業地の維持・充実や生活関連施設の充実に努めます。また駅前のみならず、地域コミュニティの中心となる支所や福祉・教育などの公共施設を充実させます。

生活拠点への移動のしやすさの確保

徒歩や自転車、バスなどの公共交通機関により、駅やその他の「生活拠点」まで安全かつ短時間に到達できるように、道路基盤の整備や公共交通の充実などを進めます。

安全性の高い生活の場の確保

災害に強いまちづくり

災害に強いまちを形成するため、幹線道路や生活道路の整備、オープンスペースの確保、避難場所などの防災拠点の整備、緑化、不燃化などを進めます。特に密集市街地や基盤未整備地区においては、地域住民の意向などをふまえながら、重点的に防災まちづくりに取り組みます。

また、河川の整備など治水対策にも取り組みます。

人と車の共存

幹線道路の整備によって生活の場から通過交通を排除し、安全で快適なコミュニティ空間を形成します。また、歩行者と車の分離を基本として、安全で歩きやすい歩行

者空間の整備を進めます。

バリアフリーのまちづくり

高齢社会の到来に対し、高齢者や障害者などが自立的に行動できるように様々な障壁（バリア）を取り除いていくという考え方に立って、物理的な面でのバリアフリーの取り組みとして、多くの人が集まる場所を中心に、公共施設や道路・駅などの交通基盤の整備・改善を進めます。

快適で多様な魅力を持つ生活の場の確保

現在の市街地の多様な性格に対応しながら、適切な土地・建物の利用を基本として、生活道路、公園、下水道などの基本的な生活基盤の整備、身近な自然や歴史資源の保全・活用、美しいまち並みの形成などに努め、快適で多様な魅力を持つ生活の場を確保します。

松戸市都市計画マスタープランの冊子では、「生活拠点と安全で快適な生活の場」「魅力的でにぎわいのある生活拠点のイメージ」の図を掲載しています。

（２）水・みどり・歴史資源を大切にす都市づくり

１）基本的な考え方

河川や樹林地などの豊かな自然を本市の貴重な資源としてとらえ、生態系に配慮した自然環境の保全・回復や身近な緑の創出などに取り組みます。

また、江戸川沿いの低地部と東側の台地部という大きな地形的な骨格をはじめ、各地の特徴的な自然資源や歴史資源を適切に保全・活用しながら、余暇時間の増加や、身近な環境、歴史、文化などへの関心の高まりに対応した、個性的でうるおいのある生活空間やレクリエーションの場づくりを進めます。

２）主要な取り組み

貴重な自然環境の保全・創出

樹林地・農地の保全

緑豊かでうるおいのある生活空間を形成するため、市内に残る樹林地や、生産緑地地区をはじめとする農地などを保全・活用します。

特に、矢切地区に代表される江戸川沿いの斜面林は、地区特性をふまえながら保全に努め、骨格的な「緑の軸」を形成します。

生物生息環境の保全・創出

市内に生物の生息しやすい環境を用意していくため、地区特性を生かしながら生物の生息空間となるビオトープの配置に努めます。また、生物が行き交いやすい環境を用意するため、公有地・民有地における緑化を進めます。

個性あるアメニティの空間づくり

川の手のみちづくり

江戸川沿いの低地部については、江戸川や坂川などの河川や歴史資源、農地の広がりなどを活かしながら、河川沿いや沿道の緑化、水質の浄化、公園や歩行者空間の整備などを進め、地域や様々な拠点を相互に結ぶ水と緑と歴史のネットワークを形成します。

特に本市の代表的な水辺空間である江戸川沿いにおいては、自然、レクリエーション、スポーツ、防災、交通などの多様な機能を有する骨格的な「川の軸」を形成します。

歴史のみちづくり

小金周辺については、本土寺、東漸寺、根木内城址、周辺に点在する貝塚などの歴史資源を保全するとともに、周辺整備もあわせて行い、観光資源としての活用も進めます。

また、旧水戸街道や参道のみち並みの景観整備、並木の保全や沿道の緑化、歩行者空間の整備などにより、地域や歴史資源などを結ぶ歴史と緑のネットワークを形成します。

みどりのみちづくり

東部地域や金ヶ作・千駄堀地域などの農地や自然が広がる地域については、既存の農地や樹林地の保全、市民農園や公園の整備、八柱霊園や古墳などの資源の活用により、農業とふれあいながら自然と親しめる空間づくりを進めます。

自然・文化・レクリエーションの交流拠点づくり

文化交流拠点の整備

21世紀の森と広場は本市を代表するみどりのシンボルであり、森のホール21や博物館は市民による文化活動の核となっています。21世紀の森と広場の周辺は今後も発展の可能性を有していることから、周辺地域からのアクセスの改善を図りながら、豊かな自然と一体となった広域的な「文化交流拠点」として、さらに育成・整備します。

川のレクリエーション交流拠点の整備

斜面林・河川・農地など本市の代表的な自然景観を有する矢切地区においては、既存の豊かな緑と水の広がりを生かしながら、市内外の人々が交流する場として「川のレクリエーション交流拠点」を整備します。

松戸市都市計画マスタープランの冊子では、「水・みどり・歴史資源の保全と活用」の図を掲載しています。

(3) 交流を支える環境にやさしい交通体系を備える都市づくり

1) 基本的な考え方

多くの鉄道と駅がある現在の交通利便性の高さを生かし、高齢社会の到来や環境・エネルギー問題に配慮して、だれもが自由に移動でき、かつ環境への負荷も小さい交通体系を確立するため、公共交通網の一層の充実を図ります。

一方、自動車利用の一般化や広域化への対応も必要であることから、広域道路網の整備と連携を図りながら、市内道路網の整備を効率的に進めます。

松戸市都市計画マスタープランの冊子では、「広域交通のネットワーク」の図を掲載しています。

2) 主要な取り組み

公共交通の利便性の向上

鉄道による多方面への移動のしやすさの向上

東京都心部方面をはじめとして、多方面への広域的な移動のしやすさを高めるために、地下鉄11号線の延伸整備や、既存の鉄道の混雑の緩和など、鉄道の利便性の向上を図ります。

また、駅の利用のしやすさやバリアフリーの観点から、駅舎の改善やエレベーターなどの昇降機の設置などを進めます。

駅周辺整備による駅への近づきやすさの向上

広域的な交通の結節点である松戸駅周辺は、バスなどの公共交通や自動車の利便性を高めるため、東口駅前広場や周辺道路、駐車場などの交通基盤の整備を進めます。

また、多方面をつなぐ主要な交通の結節点である新松戸、八柱などの駅についても、バスなどの利便性を高めるために、駅前広場や周辺道路の整備などを進めます。

鉄道利用不便地区の公共交通の充実

駅からの距離があって鉄道の利用が不便な地区については、主要な駅や施設への移動をやすくするために、高齢化や環境問題にも配慮したバスなどの公共交通の充実を図ります。

松戸市都市計画マスタープランの冊子では、「公共交通体系のイメージ」の図を掲載しています。

広域的な自動車利用の利便性の向上

広域幹線道路の整備促進

自動車による広域的な移動のしやすさを確保するため、東京外かく環状道路、北千葉道路などの高規格幹線道路の整備促進と国道6号の改善を関係機関に働きかけます。

また、埼玉方面などとの連絡を強化するため、都市計画道路3.1.2号線の延伸を進めます。

広域幹線道路との連携の強化

高規格幹線道路のインターチェンジに市内から到達しやすくなることを目標に、市内の幹線道路網を効率的に整備します。

骨格的な幹線道路網の整備

広域的な幹線道路網と連携しつつ、市内の各地域間の連絡性を高めるため、放射・環状方向からなる骨格的な幹線道路網を確立します。特に、現在不足している環状方向の骨格の強化や既存道路の混雑改善のため、市内の環状型都市計画道路3.3.6号線や松戸駅周辺の環状道路などの整備を進めます。

松戸市都市計画マスタープランの冊子では、「骨格的な幹線道路網」の図を掲載しています。

(4) 活力と交流をもたらす産業環境を整える都市づくり

1) 基本的な考え方

今後の広域交通条件の向上、本市に対する広域的な拠点形成への期待、余暇時間の増加や情報化・高齢化などを背景に新たな産業分野が成長する可能性などに配慮して、調和のとれた土地利用を図りながら、多様な活動や広域的な交流を可能とする活力ある都市づくりを目指します。そのため、広域の交通条件を十分に生かしながら、長期的な視点に立って、交流拠点の育成・整備や産業活動のための環境整備を進めていきます。

2) 主要な取り組み

商業・業務拠点の育成・整備

松戸駅周辺地区の育成・整備

松戸駅周辺地区は、歴史的な中心性、行政機能や商業機能の集積、交通結節点としての有利さなどを考慮して、市民の多様で質の高いニーズに応える魅力を備えた「広域交流拠点」と位置づけ、駅周辺の内環状道路やアクセス道路、駐車場、主に通過交通を処理する外環状道路などを整備し、百貨店などの買回品を中心とした都心型の商業機能が集積する環境を整えます。また、快適で歩きやすい歩行者空間の整備、既存の歴史資源や河川・緑の自然資源の活用、魅力あるまち並みの形成などにより、うるおいあふれた回遊性の高い空間を確保します。

北松戸駅西口周辺地区の広域交流拠点化

北松戸工業団地を中心とした北松戸駅西口周辺地区は、産業環境の変化を背景に将来的に土地利用転換の可能性が高いことを考慮して、従来生産機能に新たな商業・業務・娯楽機能などを加えた「広域交流拠点」と位置づけます。今後の土地利用転換の動向を見きわめながら、隣接する栄町地区と連絡する北松戸駅西口駅前広場やアク

セス道路を確保するとともに、松戸駅周辺地区との連携も考慮した広域交流拠点にふさわしい交通環境を整備し、商業・業務・娯楽機能への転換を促進します。

個性ある商業地の整備

新松戸駅周辺、八柱駅周辺、東松戸駅周辺は、鉄道が交差する交通の利便性と将来的な発展の可能性を考慮して、商業機能を中心とする「交流拠点」として位置づけます。新松戸駅周辺は市の北部の交流の中心に、八柱駅周辺は「文化交流拠点」である21世紀の森と広場への玄関口として、東松戸駅周辺は東部地域で自然や農業に親しむための拠点となることにも配慮しながら、交通基盤の整備による交通結節機能の強化や質の高い空間づくりに取り組みます。

その他の各駅周辺についても、それぞれの商業地としての特性を考慮し、地元商業者の意向をふまえながら、交通基盤の整備や安全・快適な歩行者空間づくり、商業機能の立地誘導などを進め、個性的で魅力ある「生活拠点」に育成します。

工業拠点の環境整備

工業団地として造成され工場の集積度が高い稔台と松飛台の工業団地を、今後も市内の「工業拠点」と位置づけ、市内産業機能の定着と地域経済の活性化を図るため、工業団地内の遊休地に中小工場を移転・集約するなど適切な活用を推進するとともに、周辺の住宅地環境との調和に努めます。

農地の多面的な利用による保全

都市型近郊農業としての経営の安定化策と連携を図りながら、観光農園や市民農園などレクリエーション的な活用も含めた多面的な利用を進め、農地の保全を図ります。

松戸市都市計画マスタープランの冊子では、「活力と交流をもたらす産業環境」の図を掲載しています。

6 . 将来都市構造

(1) 都市空間の骨格

前節までの4つの将来都市像を重ね合わせた姿が、将来の都市空間の骨格となります。

自然や歴史をふまえた3つの個性的な空間

江戸川沿いの多くの河川が流れる低地部と、下総台地の緑豊かな台地部という大きな地形の骨格を基本とし、江戸川沿いの「川の軸」や低地部と台地部の境の斜面林による「緑の軸」を形成しながら、歴史的な要素も加味して、市内に「川の手のみち」「歴史のみち」「みどりのみち」の3つの個性的でうるおいのある空間を形成します。

多様な拠点からなる多核都市構造

商業・業務機能を有する「広域交流拠点」として松戸駅周辺と北松戸駅西口周辺を、「文化交流拠点」として21世紀の森と広場周辺を、「川のレクリエーション交流拠点」として矢切地区を、それぞれ整備・育成し、本市に広域的な交流と活力をもたらします。また、新松戸、八柱、東松戸の各駅周辺においても、交通結節点としての利便性を活かしながら、商業・業務を中心とする「交流拠点」を整備・育成します。

稔台と松飛台の工業団地は、「工業拠点」としての環境を整備します。

その他の駅周辺商業地は、商業機能だけでなく多様な機能を身近な「生活拠点」として育成します。また、コミュニティの中心となる支所や各種公共施設などの「生活拠点」も充実させます。

移動や活動を支える交通の骨格

広域の移動を支える骨格として、東京外かく環状道路、北千葉道路、船橋関宿線、国道6号、都市計画道路3.1.2号線の広域幹線道路や、地下鉄11号線などを整備・強化します。

また、こうした広域移動の骨格と連絡するとともに、市内の各地域や主な拠点を結びつける骨格的な道路を整備します。

生活行動の広がりに対応した多様な圏域

幹線道路などで囲まれた最も基礎的な生活の場において、地域特性に応じながら、安全性の確保をはじめとするきめ細かな整備や保全を進め、安全・快適で多様な個性を持った居住地を形成します。

駅周辺の「生活拠点」の充実や、そこに至るまでの交通基盤の改善などを進め、最寄り駅を中心とする通勤・通学や買い物などの日常の代表的な生活行動を、だれにとっても便利で快適なものとしします。

広域や市内の骨格的な交通基盤の整備により、自動車利用などによる生活行動が広域化するとともに、市内の主要な拠点や施設などへの移動が容易になり、市域内外の交流が活発になります。

松戸市都市計画マスタープランの冊子では、「将来都市構造」の図を掲載しています。

なお、本ホームページでは「将来都市構造図」を、概要版で掲載しています。

(2) 設定人口と人口配置の考え方

1) 設定人口

「松戸市基本構想」と整合を図り、市民が本市に愛着とふるさと意識を持ち、永遠に住み続けられる定住化施策を基調として、2020年(平成32年)の人口を50万人と設定します。

| |
|---------------------|
| 2020年(平成32年)人口 50万人 |
|---------------------|

都市計画マスタープランにおいては、人口50万人が住まうための都市の器を用意していくとともに、「50万都市」にふさわしい風格や文化、活力を備えるためのまちづくりを進めていきます。

2) 人口配置の基本的な考え方

本市では、鉄道駅を中心としたコンパクトな生活圏の集合体を都市の基本構造とし、駅に近い地域はその利便性を活かすため、十分な基盤の確保を条件とした高度利用により人口密度の高い地域を形成していくとともに、駅から離れた地域は現在の低密度な環境を維持・形成していくことを基本とします。

松戸市都市計画マスタープランの冊子では、「人口配置の考え方」の図を掲載しています。

3) 人口配置の方針

以上のように、現在の市街化区域にできるだけ多くの人に住んでもらうという考え方に立って、適正な人口密度の配置により市街化区域の将来人口を設定し、市街化調整区域の将来人口については、現在の人口でほぼ一定であるとすると、全市の将来人口は約49万人と見込まれます。

さらに、将来の人口配置図のとおり、市街地の連担や新たに住宅地整備を検討する地区などによる宅地供給を約1万人分想定して、設定人口50万人を配置します。

なお、新規住宅地の整備にあたっては、次の点をその条件とします。

第 3 章 部門別方針

1. 土地利用の方針

(1) 現状特性・課題

低密な住宅地を主体とした土地利用

本市の市街地は、基本的に住宅を主体とした土地利用がなされており、商業系の土地利用は駅周辺や幹線道路沿道に、工業系は3ヶ所の工業団地とその周辺にほぼ限定されています。また、住居系用途地域に高度地区が指定されていることもあって、商業地や計画的な中高層住宅地を除き、市街地の容積率の実態はほぼ100%未満となっており、低密な土地利用が主体です。

低密な住宅地や計画的な中高層住宅地は、住宅地として安定した良好な環境となっており、その環境を保全していくことが必要です。

分散した商業地

商業地は市内各駅周辺を中心に分散的に形成されており、最寄品の購入については利便性が高くなっています。しかし、分散している結果、松戸駅周辺や五香駅周辺などを除くと、それぞれの商業の集積はさほど大きくなく、買回品の供給は低下しています。また近年は、沿道型の店舗が増加しています。

駅周辺商業地にはすでに商業やその他諸施設の蓄積があり、身近でだれにとっても利用しやすいという魅力があるため、その維持や充実が望まれます。

工業地の変化

市内に3つある工業団地は県内でも有数の内陸工業団地ですが、産業構造の変化やグローバル化に伴い、施設の遊休地化や土地利用転換も見られるようになってきています。

工業団地の周辺には工場、倉庫、住宅などが混在する地区があります。また上矢切など、準工業地域に指定されながらも、ほぼ住宅を主体とする土地利用になっている地区もみられます。

貴重な自然的土地利用

本市の市街化調整区域は市域全体の約1/4を占めており、うち農地、樹林地などの自然的な土地利用が面積の半分以上を占め、市民にうるおいとやすらぎを与える貴重な空間となっています。一方、農地の荒廃や廃棄物置き場として利用されているなどの実態もあります。

また、市街化区域内にも斜面林や生産緑地地区などの自然資源が残されており、身近な緑としてその保全が求められています。

(2) 土地利用の方針

1) 基本的な考え方

生活都市と交流都市の共存

「充実した生活都市」と「活力ある交流都市」を共存させるため、商業系の土地利

用は各駅周辺や主要な幹線道路沿道など人が集まりやすい場所に、工業系土地利用は工業団地一帯に限定し、それ以外は住宅主体の土地利用を基本として、めりはりのある土地利用を実現します。

商業、業務、工業など産業系の土地利用については、社会・経済的な動向をふまえ、地域経済の振興に寄与する土地利用の誘導に努めます。

段階的な密度配置

駅周辺の商業地は高密度な土地利用を基本とし、交通結節機能などによる拠点の位置づけや都市基盤の状況に応じながら、密度を配置します。

住宅地については、各駅を中心としたコンパクトな市街地を実現するため、駅周辺や鉄道利便性の高い地域は中高密度の住宅地とするとともに、その後背の大部分の住宅地は、低密度な住宅地としての環境を維持・形成します。計画的に整備された中高層住宅地については、中高密度の住宅地としての環境を維持します。

環境に配慮した調和のとれた土地利用

市街地内の樹林地や生産緑地地区は、都市にうるおいを与える貴重な資源であり、その保全に努めます。また、市街化調整区域は自然的な土地利用の保全を基本とします。

松戸市都市計画マスタープランの冊子では、「土地利用の方針(密度の配置)」の図を掲載しています。

なお、本ホームページでは「密度の配置方針図」を、概要版で掲載しています。

2) 方針

以下の土地利用の方針に基づいて、用途地域などの地域地区の指定や地区計画の活用などにより、良好な都市の環境を実現します。

住宅系市街地

1. 専用住宅地

駅や幹線道路からやや離れた位置にあって、住宅地に特化した地区については、周辺環境と調和しない用途や形態の建物の混在を防止して、快適で暮らしよい環境を確保します。

1 - ア. 保全型

「専用住宅地」のうち面整備がなされている地区については、現在の良好な環境を維持しつつ、さらに魅力を高めます。現在、面整備中の地区については、面整備後の良好な環境の形成のため、適切な誘導を図ります。

面整備などによって一団・計画的に開発された中高層住宅主体の住宅地は、良好な環境を維持するとともに、市民のニーズや新たな社会的需要に応えた住環境の適切な確保に努めます。

1 - イ. 基盤改善型

「専用住宅地」のうち基盤が未整備な地区については、道路・公園などの整備を進め、環境の改善に努めます。

2. 一般住宅地

駅周辺商業地の後背部や幹線道路沿道などについては、住宅を中心としながら、日常の生活利便性を高める商業施設を一部許容する住宅地として、良好な環境を確保します。

2 - ア . 保全型

「一般住宅地」のうち面整備がなされている地区については、「一般住宅地」としての良好な環境を維持しつつ、さらに魅力を高めます。

2 - イ . 基盤改善型

「一般住宅地」のうち基盤が未整備な地区については、道路・公園などの整備を進め、環境の改善に努めます。

商業系市街地

1. 中心商業・業務地

松戸駅周辺地区は、歴史的な中心性、広域的な商業地としての機能の集積、交通結節点であることの有利さなどから、商業、業務、文化、住宅などの機能が高度に集積した広域的な「中心商業・業務地」と位置づけ、交通基盤の整備や適切な高度利用、都市機能の誘導、歩行者空間の整備などにより育成します。

北松戸駅西口周辺地区は、産業環境の変化を背景に将来的に土地利用転換の可能性が高いことを考慮して、従来 of 生産機能に新たな商業・業務・娯楽機能などを加えた広域的な「中心商業・業務地」と位置づけ、松戸駅周辺地区との連携を図りながら、交通基盤の整備などにより整備・育成します。

2. 商業地

市民ニーズの多様化や高度化に対応しながら、日常的な買い物の利便性を確保するため、主要な駅周辺や市街地形成の経緯によって商業施設の集積がみられる地区を「商業地」として位置づけ、交通結節機能などに応じて地区の役割を明確にしつつ、交通基盤の整備や適切な高度利用、商業機能の誘導などにより、にぎわいのある商業空間を形成します。

工業系市街地

1. 工業地

稔台、松飛台の両工業団地とその周辺については、産業構造の転換なども考慮しながら、今後も生産機能の存続を前提として、より望ましい生産環境を実現するための整備を進めます。

北松戸工業団地についても、商業・業務・娯楽機能などへの土地利用転換部分との共存を図りながら、生産機能の維持・充実に努めます。

2. 住工共存地

市街地形成の経緯によって住宅と工場が立地する地区では、住環境に配慮した工場周辺の整備や工場の移転・集約などにより、住宅と工場の共存に努めます。

沿道市街地

主要な幹線道路沿道については、沿道型の商業・流通業務・娯楽施設などが立地する可能性が高いことをふまえて、後背住宅地の環境と調和した沿道型施設の立地もみられる「沿道市街地」と位置づけ、まち並みなどにも配慮した良好な空間の形成を図ります。

その他

1. 大規模な公共施設など

行政関連などの公共施設が集積する地区や大学、市場などの大規模施設については、周辺環境との調和を図ります。

2. 大規模公園・緑地

21世紀の森と広場、松戸運動公園、江戸川左岸河川敷緑地、都営八柱霊園などの既存の大規模な公園・緑地を維持・充実するとともに、江戸川沿いの豊かな自然・歴史資源を活かした新規の大規模な公園・緑地を整備します。

自然的土地利用

1. 自然緑地

江戸川とその河川敷緑地や、段丘の斜面林などについては、今後も保全を基調としながら、自然やレクリエーションの資源として積極的にその活用を図ります。

2. 農地など

市街化調整区域については、農地・樹林地などの自然的な土地利用を主体とした、緑豊かでうるおいのある空間とします。

土地利用を検討するゾーン

旭町、矢切、千駄堀、金ヶ作、北総開発鉄道沿い、串崎新田、根木内などについては、計画的な土地利用を実現するため、将来の方向性の検討を行います。開発するにあたっては、環境と調和した良好でゆとりのある開発を基本とします。

松戸市都市計画マスタープランの冊子では、「土地利用の方針(用途の配置)」の図を掲載しています。

なお、本ホームページでは「用途の配置方針図」を、概要版で掲載しています。

2. 主な都市整備対策方針

(1) 現況特性・課題

土地区画整理事業などによる市街化への対応と基盤が未整備な地区

本市では急速な人口の増加に対応するため、主として土地区画整理事業による市街地整備が行われており、土地区画整理事業の施行面積は全市域の約30%、市街化区域の約40%に達しています。その他、建築基準法一団地認定による住宅団地（牧の原団地など）や3ヶ所の工業団地などの面整備も行われています。

そのうち初期に整備された住宅地は、成熟して落ち着いた環境となっていますが、一部で基盤の水準が十分でなかったり、施設の経年化がみられることから、良好な生活環境の確保が必要になっています。

面整備によらずに形成された市街地の多くは、生活道路、公園、下水道などの基盤が十分でないことから、住民意向をふまえながら住環境の改善に取り組んでいく必要があります。

木造密集市街地

基盤整備を伴わないまま小規模な宅地の木造住宅が密集した市街地が、栄町や西馬橋などにあり、住環境や防災の面で問題があるとみられることから、住民意向をふまえながら生活道路や公園の整備などに取り組んでいく必要があります。

市街化区域内農地

本市の市街化区域は概ね人口集中地区に含まれますが、古ヶ崎、栄町、松戸新田、五香、六実、上矢切、東平賀など、宅地化農地が多数存在する地区が市内各地にみられ、基盤整備とあわせて適切な利用への誘導が必要となっています。

拠点市街地の基盤整備の必要性

各駅周辺の商業地などでは、現在の利便性をさらに高め、より魅力ある拠点としていくために、交通基盤の整備などに取り組んでいく必要があります。

(2) 主な都市整備対策方針

1) 基本的な考え方

「生活都市」としての住み良さを確保し、さらに住み続けたいくなる環境を用意していくため、市街地の形成経緯などによる地域の特性や資源に配慮し、地域住民の意向や意欲をふまえながら、市民と行政のパートナーシップによるきめ細かなまちづくりを進めます。

また、「交流都市」としての活力を備えていくため、市民ニーズの多様化や高度化に対応した拠点商業地の整備、産業環境の変化に伴う土地利用転換への対応など、拠点育成のための都市整備を進めます。

整備にあたっては、既存の整備の蓄積を十分に活用するとともに、投資に対する効

果の大きさなどを検討して、効率的な整備に努めます。

2) 方針

既成市街地の再編・改善などの取り組み

1. 良好な住宅地環境の維持・形成

計画的・一体的に面整備がなされ、良好な環境を有する住宅地は、地域住民の意向をふまえながら、地区計画、建築協定、緑地協定などの活用により、用途混在の防止、宅地細分化の防止、緑化の充実、まち並みの維持などを図り、良好な環境を維持・形成します。

2. 密集市街地の環境改善

狭小敷地の木造住宅が集積し、道路ネットワークやオープンスペースが十分でない地区などについては、地域住民の意向をふまえながら、面整備事業、住環境整備事業、地区計画などの活用により、基盤施設の整備をはじめとする住環境の改善・向上に努めます。

...栄町、西馬橋など

3. 市街化区域内農地の活用

市街化区域内にあって宅地化農地が多数存在する地区では、緑住まちづくり推進事業、農住組合士地区画整理事業、地区計画などの活用により、基盤を確保しながら良好な市街地を形成します。

...古ヶ崎、栄町、松戸新田、五香、六実、上矢切、東平賀、高塚新田など

4. 生活道路などの基盤改善

市街地内の通過交通は周辺の幹線道路によって処理する一方、住宅への車の出入りや防災の面から、市街地内には幅員6～8m程度で歩行者の安全が確保された主要な生活道路網が必要です。面整備によらずに市街地形成が進み、道路ネットワークが十分でない地区では、個別の建替えなどにあわせて主要な生活道路網の確保に努めます。

...松戸新田、五香、六実、矢切、小金、東平賀、高塚新田など

5. 大規模住宅団地の環境の充実

比較的早期に開発がなされた大規模住宅団地などについては、良好な住環境の保全やコミュニティの活性化を図り、定住のための魅力づくりを進めます。

...常盤平団地、小金原団地など

6. 住宅と工場の共存・秩序化

工業団地の周辺にあって工場と住宅などが混在する地区、あるいは準工業地域内でありながら既に住宅地としての専用化が進んでいる地区では、市街地の実態にあわせて、工場の周辺環境の整備、工場の移転・集約、用途地域の適切な変更などにより、きめ細かに対応します。

…松飛台、稔台、上矢切など

進行・新市街地の良質な空間の整備

1. 新規市街地の整備の推進

新規に市街地整備をする地区については、周辺の土地利用との調和に努めながら、関連する都市施設などの整備を推進します。

…千駄堀、紙敷金楠台など

2. 市街化調整区域の土地利用の秩序化

市街化調整区域については、「農地流動化推進事業」による経営体の育成と遊休地の解消、観光農園などの農地のレクリエーション的な活用、市街化区域への編入、地区計画などの活用により、秩序ある土地利用の実現を図ります。

拠点形成・大規模土地利用転換などへの対応

1. 拠点商業地の整備・再開発

広域的な商業・業務拠点である松戸駅周辺をはじめ、日常生活の拠点となる商業地については、交通基盤の整備、土地の高度利用、商業・業務・文化・住宅などの都市機能の誘導、歩行者空間の魅力づくり、風格あるまち並み整備などを、地域住民などの意向や協力を得ながら、市街地再開発事業の活用などによって進め、魅力ある都市空間の形成を図ります。

…松戸駅周辺、新松戸駅周辺、馬橋駅周辺、北小金駅周辺、稔台駅周辺、六実駅周辺、小金原センター地区、八柱駅周辺、矢切駅周辺など

2. 土地利用転換に伴う再開発・高度利用

北松戸駅西口周辺地区は、産業構造転換などの影響によって予想される工業地の土地利用転換、跡地の発生などに対し、周辺道路、駅前広場、栄町地区からのアクセス道路などの関連交通基盤整備、民間活力の活用による新たな都市機能の導入、公共施設の移転、魅力的な景観づくりなどに取り組み、「広域交流拠点」にふさわしい都市空間の形成を図ります。

3. 自然・文化・レクリエーション拠点の整備

広域的な交通条件の向上を生かしながら、市内の自然資源や農地を活用した大規模公園などを整備します。

…21世紀の森と広場およびその周辺、矢切地区、旭町地区など

松戸市都市計画マスタープランの冊子では、「主な都市整備対策方針」の図を掲載しています。

3 . 交通施設の整備方針

(1) 現況特性・課題

充実した鉄道網と不十分な交通結節機能

市内には鉄道が6路線23駅あり、鉄道の利便性はおおむね高くなっていますが、小金原地域など駅から離れた地域では、バスなどの二次的な交通手段に依存しています。また、駅前広場の整備率は、都市計画決定したものでは約57%となっており、交通結節機能は必ずしも十分とはいえず、整備が望まれます。

放射方向を主体とした交通特性

市内の交通は、市街地の発展方向や幹線道路網の形態から放射状の流れが主体となっています。特に国道6号は、東京方面から土浦、水戸方面に向かう大動脈として交通量が多くなっていますが、道路幅員の狭さや交差点などの構造上の要因や、環状方向の幹線道路が不足していることなどから、慢性的な交通渋滞が発生しており、対応が必要です。

進む広域幹線道路ネットワークの整備

今後、東京外かく環状道路、北千葉道路といった高規格な道路や、船橋関宿線、都市計画道路3.1.2号線など、広域的な幹線道路の整備が進められる予定です。

特に東京外かく環状道路は市内で初の高規格幹線道路であり、インターチェンジの整備もあわせて広域的な交通連携を高めていくことが期待されます。

形成途上にある幹線道路ネットワーク

市内の都市計画道路網は、地域内および周辺都市との連携をとるために、国道6号を機軸とする放射状の道路と、それを補完・強化する環状の道路により構成されていますが、まだ整備の途上にあります。

また、市内の面整備の進展に伴って、生活道路としての機能を有する6m程度の道路の整備が進んでいますが、基盤未整備の市街地では十分なネットワークになっておらず、消防自動車の進入が困難な地区も存在しており、対応が必要です。

(2) 公共交通機関の整備方針

1) 基本的な考え方

通勤などの都市活動における東京方面への依存の高さと、広域的な交流の活発化に対応し、高齢社会や環境・エネルギー問題にも配慮して、自動車交通に依存しなくともだれもが自由に移動でき、環境への負荷も小さい公共交通のネットワークを確立していきます。そのため、既存の公共交通網を十分に生かしながら、鉄道・バスなど、多様な公共交通機関の充実・整備を進めます。

2) 方針

鉄道交通利便性の向上

都心方面などと結ぶ主要な交通機関であるJR常磐線については、快速電車停車駅の新設など、利便性の向上のための取り組みを関係機関に働きかけます。

東武野田線については、複線化と六実駅周辺における県道松戸鎌ヶ谷線との立体交差化を進めます。

都心方面への交通利便性の向上だけでなく、周辺都市との連携も視野に入れながら、地下鉄11号線（半蔵門線）の松戸延伸の早期実現を関係機関に要請します。

JR武蔵野線については千駄堀地区整備との連携を図りつつ、新駅設置を促進します。

駅舎の改善

鉄道駅において、利用者の利便性向上やバリアフリーの観点から、エレベーターなどの昇降機の設置をはじめとする駅舎の改善を進めます。

バス交通の強化

路線バス交通の定時運行の確保のために、幹線道路網の整備を推進するとともに、バス優先レーンの設置、バスペイの整備などを推進して、バスの利便性の向上を図ります。また、市内移動のしやすさをより高めるため、バスルートの効果的な再編などを関係機関と検討します。特に、バス交通への依存度の高い地域は、優先的にバスの利便性を高めます。

その他、高齢者の増加への対応や、道路基盤が未整備な地域での交通利便性の向上の観点から、ミニバスサービスの導入などを進めます。

江戸川の舟運の推進

災害時の緊急輸送や新たな観光資源の創出のため、江戸川における舟運事業と、河川敷の船着き場およびその周辺地域の整備を推進します。

新規公共交通機関導入の検討

環境・エネルギー問題の深刻化を考慮して、市内の移動のしやすさに貢献する新たな方式の公共交通機関について、そのあり方、ルート、運営方法などを検討します。

(3) 道路の整備方針

1) 基本的な考え方

日常生活活動をはじめ、産業、物流などの様々な都市活動を支える自動車交通の社会的役割を考慮し、将来の交通需要を想定しながら、広域的な交流をより円滑にするため、広域上位の道路整備と連携を図りつつ、主要な幹線道路のネットワークを整備します。

市内の流動性を高め、より利便性が高く快適な交通環境を確保するため、拠点整備

との連携、住宅地環境との調和、バス交通などの充実への貢献、防災上の避難路・ライフラインの確保などを考慮しながら、市内の道路ネットワークを整備します。

住宅市街地内においては、安全で快適な生活の場を確保するため、通過交通を排除するとともに、主要な生活道路のネットワークを整備します。

高齢社会におけるバリアフリーの実現などを目指し、幹線道路沿道や市街地内において、安全・快適に歩ける魅力ある歩行者空間を整備します。

2) 方針

幹線道路の整備

1. ネットワーク形成の考え方

国道6号に依存する現状を改善するとともに、東京方面との連携や、大宮・浦和、船橋、千葉、成田などの環状方向の都市との連携を強化するため、広域幹線道路のネットワークを確立します。

市域をほぼ取り囲む常磐自動車道路、東京外かく環状道路、北千葉道路、船橋関宿線と、市内を貫く国道6号、都市計画道路3.1.2号線を広域交通の骨格とします。また、これらと連携しながら市内各地域間の連絡性を高める放射・環状方向の骨格的な幹線道路ネットワークを形成します。

広域を連携する高規格幹線道路など...東京外かく環状道路、北千葉道路、船橋関宿線、常磐自動車道、国道6号、都市計画道路3.1.2号線

放射方向の骨格となる幹線道路...都市計画道路3.4.11号線、3.3.5号線、3.4.17号線、3.4.20号線、3.4.9号線、3.4.16号線

環状方向の骨格となる幹線道路...都市計画道路3.3.6号線、3.3.7号線

2. 幹線道路の整備の推進

広域的な自動車交通を担う高規格な道路への連絡性の向上や市内交流の円滑化、バスなどの公共交通の利便性の確保などを図るため、以下の幹線道路の整備を推進します。

ア．主要な幹線道路

広域を連携する高規格な道路の整備を促進するとともに、都市計画道路3.1.2号線の延伸により東京外かく環状道路や埼玉方面との連絡性の強化を図ります。

国道6号において、渋滞の原因となっている交差点などでは、対応を進めるよう関係機関に働きかけます。

また、都市計画道路3.3.7号線、3.3.6号線など、市内の主要な骨格となる幹線道路の整備を推進します。

イ．拠点を支える道路網

市内の中心商業地であり広域的な交通結節点でもある松戸駅周辺については、国道6号などの広域的な幹線道路との連絡性を高めるとともに、中心部における通過交通を排除し、円滑な交通環境を確保するため、駅周辺へのアクセス道路や環状道

路の整備を進めます。

北松戸駅西口周辺地区については、土地利用転換の動きに合わせて、都市計画道路3.4.21号線、3.4.26号線などの周辺道路網の強化を図ります。

21世紀の森と広場周辺へのアクセス性を高めるため、道路整備を進めるとともに、周辺駅からのバス交通の充実などを図ります。

その他、主要な交通結節駅の周辺においても、バス交通の利便性の向上や歩行者の安全性の確保などのため、道路網の整備を進めます。

ウ．市内の移動性を高める道路網

市街地形成の経緯によって連続性の良くない補助幹線道路などについては、整備の推進と新規の都市計画決定を行い、バスなどの公共交通の充実にも対応する道路網を確保します。

3. 幹線道路のルートなどの検討

都市計画道路3.1.2号線、3.3.5号線については、21世紀の森と広場の環境に配慮しながら、ルートや構造について検討を進めます。

その他、鉄道との交差などにより円滑な交通の支障となりうる箇所や、事故多発地点など交通安全面で問題な箇所については、構造の検討などを進めます。

駅前交通広場の整備

駅利用者の安全性と交通利便性の向上を図るため、各駅の担う交通結節機能の程度に応じて、駅前交通広場の整備を進めます。

生活道路の整備

市街地内において日常生活上重要な道路については、歩行者や自転車交通の安全性・快適性の確保や、消防活動が困難な区域の解消などを目指して、個別の建替えなどにあわせて拡幅などの整備を進め、適切なネットワークを形成します。

安全で快適な歩行者空間の整備

バリアフリーの観点から歩行者の安全性と快適性を確保するため、幹線道路などでの歩道と車道の分離を推進するとともに、歩道の段差解消や視覚障害者用の点字ブロックの設置などを進めます。また、快適で魅力ある歩行者空間とするため、緑化の推進、電線類の地中化などを進めます。

主要な駅周辺では、魅力的な回遊性の高い空間づくりのための取り組みを、重点的に進めます。

(4) その他の交通施設の整備方針

自動車駐車場の整備

自動車利用に対応した商業地として育成する松戸駅周辺や新松戸駅周辺などの駐車

場整備地区においては、「松戸市における駐車施設整備に関する基本計画」に基づきながら、民間と行政の適切なパートナーシップのもとに、道路地下空間の活用、公共施設の活用なども含めて駐車場の確保に努めます。

その他の駅周辺や主要な施設においても、需要に応じて適切に駐車場の整備を進めます。

自転車駐車場の整備

各駅周辺においては、自転車などの放置を防ぎ、歩行者の円滑な通行や緊急時における救助活動を確保するため、駅勢圏の需要に応じ、周辺の景観にも配慮して、市営の有料駐輪場の整備や民間による自転車駐車場経営への補助などを進めます。

交通安全施設の整備

道路上での歩行者やドライバーの安全を確保するため、事故多発地点などを中心に、街路灯やカーブミラーなどの交通安全施設の整備に努めます。

松戸市都市計画マスタープランの冊子では、「交通施設整備方針」の図を掲載しています。

なお、本ホームページでは「交通施設整備方針図」を、概要版で掲載しています。

4 . 公園・緑地の整備方針

(1) 現況特性・課題

低地部の河川と台地部の自然

本市の地形は江戸川沿いの低地部と、下総台地の一部に属する起伏の多い台地部に分かれます。低地部には平坦な地形に江戸川や坂川など多くの河川が流れ、農地の広がりもみられます。台地部には樹林地や社寺林、農地が多く、一部は観光農園となっており、自然を感じさせる資源が残されています。

江戸川の河岸段丘部には斜面林が一部残されており、特に矢切地区の斜面林は本市を代表する景観になっています。また斜面の下部には、多くの湧水があります。

これらの緑地や農地は開発などにより年々減少しており、その保全や回復が必要です。また、河川の水質は改善されつつあるものの、さらなる改善が必要です。

身近な公園整備の必要性

本市の身近な公園の分布をみると、地区により偏りがあり、面整備がなされていない既成市街地では、特に公園が少ない状況です。また、他の地区についても市民の多様なニーズに応えるため、既設公園の再整備などが必要です。

大規模な公園が十分でない

都市基幹公園である総合公園は、21世紀の森と広場の整備が進められており、引き続き機能の充実を図っていく必要があります。

また、近隣公園、地区公園など規模の大きな公園の整備が十分ではありません。

市街地内で農地が多い

市街化区域内には、約175haの生産緑地地区と約400haの宅地化農地があります。これらは公園整備が十分でない地域に多く分布していることから、生産緑地については、防災面からも持続的なオープンスペースとして活用していくことが考えられます。

自然環境に対する市民意識の高さ

本市の自然環境に対する市民の評価は高く、将来の本市の姿についても自然の豊かなまちを望む声が強くなっています。

(2) 公園・緑地の整備方針

1) 基本的な考え方

「緑花清流」により快適でうるおいのある都市空間としていくため、「緑の基本計画」に基づき、既存の緑の資源を活かしながら、緑地の保全、公園緑地の整備、緑化の推進、生態系の維持機能の向上などを図り、市民が緑や水辺にふれあうことのできる緑と水辺のネットワークを形成していきます。

2) 方針

樹林地の保全と緑化の推進

市内で残り少なくなっている樹林地をこれ以上減少させないため、市内の樹林地は基本的に全て保護対象とし、緑の保護地区・保護樹木の指定を推進するとともに、樹林地の重要性に応じて市民の森、緑地保全地区を指定するなど、段階的に保全に取り組みます。

特に江戸川沿いの斜面林については「緑地保全地区促進区域」と位置づけ、今後、積極的に緑地保全地区に指定していきます。

また、市民・事業者・行政が協力し合いながら、樹林地の管理、公共施設内や民有敷地内の緑化などに取り組み、緑豊かなまち並みを形成します。

多様な公園緑地の整備

1. 緑の拠点の整備

21世紀の森と広場の整備を継続的に進め、市内外の人々により広域的な交流がなされる「文化交流拠点」として育成します。

矢切地区では、斜面林、農地、江戸川や坂川の河川、矢切の渡しや野菊の墓文学碑などの観光資源を生かしながら、「(仮称)矢切広域公園」などを整備し、川の文化を再現して市内外の人々が交流する「川のレクリエーション交流拠点」を形成します。

北部の旭町では、江戸川と坂川などの水辺と小中学校が連携しながら、市民のスポーツや高齢者の健康づくりを通じて人と自然が触れあう場として、「(仮称)いきいきふれあい健康の里」の形成に努めます。

2. 地域公園の整備

市内の11の地域に1箇所ずつ「地域公園」を配置し、地域のレクリエーションや防災の拠点とします。「地域公園」は、幅広い年齢層の市民が快適に利用できるようバリアフリー化を進め、また自然との調和のための環境整備やコミュニティの醸成のための拠点の整備に努めます。

3. 身近な公園緑地の整備

民間緑地・「こどもの遊び場」・生産緑地地区を活用して、計画的な街区公園の整備に努めます。また、市民の様々なニーズに応えるため、歴史や自然・花を生かした多様な緑地の積極的な整備に努めます。

既存の公園については、市民のニーズをふまえた再整備やバリアフリー化、防災施設の導入を進めます。

緑と水辺の回廊づくり

自然と身近に触れ合いながら人々が地域や各拠点の間を行き交えるよう、道路と河川沿いを中心に、緑化の推進、歩行者空間やサイクリングロードの整備、公園緑地の整備、河川の水質浄化などを一体的に行い、「緑と水辺の回廊」を形成します。

個性ある空間づくり

以下の4つの地区において、地区の資源を保全・活用しながら様々な事業を複合的に適用し、地域の特性を生かした個性ある空間を形成します。

1. 江戸川沿いの多様な活用

江戸川沿いにおいて、生態系に配慮した水辺空間の多自然型整備、花畑の整備、緑の拠点となる「川のレクリエーション交流拠点」と「(仮称)いきいきふれあい健康の里」の形成、「坂川プロムナード」の整備、河川敷の避難地としての活用などを進め、自然、レクリエーション、スポーツ、防災などの多様な機能を有する「川の軸」を形成します。

2. 小金の歴史資源の活用

北小金駅周辺の本土寺・東漸寺などの社寺をはじめ、大谷口歴史公園、根木内城址、貝塚などの歴史資源を生かしながら、社寺林の保全、根木内城址や貝塚の公園としての活用、道路や駐車場などの基盤の整備、旧水戸街道や参道のまち並み整備、並木の保全や沿道の緑化などを進め、歴史資源と駅周辺などをつなぐ歴史と緑のネットワークを形成します。

3. 金ヶ作の自然環境の保全・活用

21世紀の森と広場を中心とする千駄堀や金ヶ作地区においては、計画的な土地利用を進めながら、農地や樹林地の保全や市民農園としての活用などに努め、自然豊かな空間を形成します。

4. 東部の田園環境の保全・活用

高塚地区の樹林地の保全や観光梨園への支援、東部クリーンセンター付近の農地の保全や市民農園としての活用、八柱霊園の活用や周辺の貝塚・古墳の保全などにより、自然的な景観を楽しみながら農とふれあえる空間を形成します。

松戸市都市計画マスタープランの冊子では、「公園・緑地の整備方針」の図を掲載しています。

なお、本ホームページでは「公園・緑地の整備方針図」を、概要版で掲載しています。

5 . その他の都市施設の整備方針

(1) 現況特性・課題

県内では河川が多い都市

本市の河川はいずれも下総台地を水源とし、この台地を刻みながら流下し低地部で集中します。市内には3つの水系（坂川、真間川、手賀沼）、11の一級河川、9の準用河川があり、総延長は約50kmで、行政面積に対する河川の延長は県下で最も長くなっています。こうした豊かな水の資源を、都市の魅力づくりに生かしていくことが求められます。

治水安全度の向上

都市化の進展による降雨時の河川流出量の増加に対して、これまでの取り組みにより治水安全度は徐々に向上していますが、まだ浸水被害が起きており、その解消が課題です。

河川の水質汚濁と流量の減少

各河川の水質は長期的には改善の傾向がみられるものの、依然として良好とは言えない状況にあります。また、都市化の進展や下水道の整備に伴い、河川の水量が著しく低下しており、水質のさらなる改善と水量の確保が求められます。

下水道の普及率は約6割

本市の下水道は、江戸川河川敷、八柱霊園などの非可住地を除く5,720haが全体計画区域となっています。処理システムは流域下水道方式で、計画区域の93%が「江戸川左岸流域下水道計画区域」に、残りの7%が「手賀沼流域下水道計画区域」に含まれます。

整備の状況は、平成10年7月末現在で全体計画区域の約5割が完成し、人口普及率では約62%が処理区域内人口となっています。

(2) 河川の整備方針

1) 基本的な考え方

総合的な治水対策として河川や排水路などの整備を推進するとともに、保水や遊水機能の保全に努めます。また、市民に親しまれる川とするため、水辺空間の整備や生態系にも配慮した水環境の改善などを進めます。

2) 方針

水害の防止

治水上の安全性を確保することを目標に、坂川、新坂川、長津川などの河川改修事業の促進に努めます。また、本市の南部については、「真間川流域整備計画」に基づいて治水対策を進めます。

市街地における雨水排水については、放流先河川の改修事業と十分に調整を図りながら、既成市街地で排水に支障を来している地区、および計画的な開発が進められている地区を中心に治水対策を推進します。

水辺空間の整備

国分川や坂川などにおいて、親水性に配慮した護岸などの整備や、公園緑地との一体的整備、歩行者空間の整備、周辺の自然的土地利用の保全などにより、うるおいある水辺空間を形成します。

河川の水質改善と清流の復活

市内河川にかつての清流を取り戻し、生態系の維持機能の向上を図るため、排水における水質の規制や河川愛護の啓発を進めるとともに、公共下水道整備、河川浄化施設などの水質改善対策の推進に努めます。また、雨水の貯留や浸透による水源の確保や環境用水などの導入を図り、河川や湧水地の水量の確保に努めます。

スーパー堤防の検討

江戸川沿いにおけるスーパー堤防の整備について、沿川地域の一体的な整備とあわせて検討を進めます。

(3) 下水道の整備方針

1) 基本的な考え方

河川の水質保全や衛生的な生活環境の向上のため、普及率100%を目指して下水道施設の整備、普及を推進します。

2) 方針

下水道整備の推進

「江戸川左岸流域下水道計画」および「手賀沼流域下水道計画」に基づき、普及率100%を目指して、下水道の整備、普及を推進します。

災害に強い下水道の整備

震災に強い下水道を目指し、下水道施設の耐震化や、被災時に他の流域下水道との相互利用が可能な施設の整備に努めます。

(4) その他の整備方針

1) 基本的な考え方

安全で快適な都市生活を支える基盤施設の整備を推進します。

2) 方針

上水道

市民の生活や経済活動を支える基盤施設として、安全で良質な水の供給と地震などの緊急時における安定的な供給を実現するため、水道の基幹施設である「(仮称)江戸川浄水場」の整備などを促進します。

ごみ処理施設

リサイクル型都市の構築を目指して、市民、事業者、行政が協力しながら、発生から処理の各段階において様々な方策を検討し、ごみの減量化・資源化を推進します。

各クリーンセンターと資源リサイクルセンターについては、日常の運転管理と定期的な点検整備による適切な維持管理に努め、計画的な更新を行い、安定した処理能力の確保や新しい処理技術の導入を進めるとともに、最終処分場についてもその安定的確保を目指します。

卸売市場

生鮮食料品などの安定供給や流通システムの円滑化のため、供給拠点である公設地方卸売市場の整備を検討します。

情報関連施設

下水道施設などを活用しながら、光ファイバーなどの情報通信網の整備を関係機関と共に検討します。

6 . 住宅の整備方針

(1) 現況特性・課題

ファミリー世帯の流出

市内には小規模な借家が多く、家族の成長に対して規模が十分でないことから、ファミリー層が流出する傾向がみられ、近年は転出が転入を上回る社会減の状況となっています。「住んでよいまち」を実現していくためには、定住化施策の推進が必要です。

急速な高齢化の進行

人口構成の特徴や少子化の進展などから、全国平均を上回るペースで高齢化が進行しており、住宅や住環境のバリアフリー化が求められています。また、借家に住む単身高齢者なども多いことから、高齢者向けの公共住宅の供給などが必要です。

基盤未整備住宅地などの存在

市街化区域内の約4割で土地区画整理事業が行われていますが、それ以外の地区で道路、公園、下水道などの基盤整備の遅れや、小規模住宅の密集などの問題がみられます。

また、面整備済みの住宅地においても、宅地の細分化などへの対応が必要になっています。

(2) 住宅の整備方針

1) 基本的な考え方

だれもが快適な環境の中で安心して住み続けられるよう、「住宅マスタープラン」に基づきながら、多様な世代が住める住宅づくり、地域特性に応じた住環境整備、良好なコミュニティづくりを、市民・事業者・行政の適切なパートナーシップによって進め、本市に住み続けることに喜びや誇りを持てる住宅地とコミュニティを形成します。

2) 方針

公共住宅の整備

市営住宅の供給の拡大や適正な管理を進めるとともに、ファミリー層などの需要に対応するため、宅地化農地などを活用しながら、特定公共賃貸住宅や特定優良賃貸住宅の供給を拡充します。

建設後の年数が相当経過している公共住宅については、定住性の確保を目標として、ハードとソフトの両面から総合的な保全・整備計画の策定を進めます。

住宅・都市整備公団、千葉県住宅供給公社などに対しては、まちづくりを通じた住宅供給への積極的な参加を呼びかけます。

良質な民間住宅の供給

良質で定住性の高い民間住宅の供給を促進するため、良質な住宅建設や建替えが困難な地区における整備に対して公的助成を拡充します。

また、相談窓口を通じた公的事業者や公的融資の斡旋、情報の提供、ワンルームマンションなどに対する指導の強化なども行います。

高齢者などへの住宅供給・住環境整備

公営住宅の高齢者枠の拡充や高齢者仕様への改善・建替えを行うとともに、シルバーハウジングなど、その他の公的高齢者住宅の整備の促進を図ります。

住宅のバリアフリー化や多世代住宅への建替え・増改築に対して、補助、利子補給などの財政支援や技術的な支援を行います。

その他、住環境の面でも高齢者などにやさしいまちづくりを進めるため、福祉施策との連携をとりながら、高齢者向け施設の整備や地域ケアシステムの確立を図ります。

まちづくりと連動した住宅・住環境整備

基盤未整備で宅地化農地が多数存在する地区については、面整備事業や地区計画などにより基盤を整備しながら、定期借地権の活用などにより、良質で負担の少ない住宅を誘導します。

基盤未整備の密集住宅地については、面整備事業や共同化・協調化などの推進により、基盤の整備と多世代居住が可能な住宅づくりを進めます。

駅周辺市街地については、土地の高度利用により良好な都市型住宅を誘導します。

面整備済みの住宅地は、地区計画などの活用により用途混在や宅地細分化の防止、緑化の充実などを図り、良好な環境の維持や、さらなる魅力づくりを進めます。

7 . 都市景観の形成方針

(1) 現況特性・課題

自然・歴史資源の存在

低地・段丘・台地の地形的な特徴、大小さまざまな河川、斜面林などの樹林地、広がりのある農地、社寺・遺跡などの歴史資源など、多くの自然的・歴史的な景観資源が存在します。

住宅を主体とする市街地

市街地は低密な住宅地が主体ですが、常盤平団地や小金原団地など大規模な住宅団地もあり、また鉄道の各駅周辺や幹線道路沿道には商業系建物が、市内3カ所にある工業団地とその周辺には工業系建物が立地しており、それぞれ特徴ある景観を形成しています。

景観への意識の高まり

平成7年度の「松戸市市民意識調査」では、「今後の施策や、行政に望むこと」という設問に対し、「調和のとれた景観」は6番目に多い意見でした。また、本都市計画マスタープランの策定過程における意見でも、駅前の景観整備などへの要望が多く挙げられ、市民の景観に対する関心の高さがうかがわれます。

(2) 都市景観の形成方針

1) 基本的な考え方

快適でうるおいのある美しい都市の景観を形成するため、自然資源や歴史資源を大切にするとともに、道路・河川などの公共空間および建築物の景観の向上や、季節感を醸し出す花とみどりにあふれるまちづくりを目指し、市民・事業者・行政が一体となって総合的な取り組みを進めます。

2) 方針

パイロット事業の推進

駅周辺の景観の向上や環境美化、電線類の地中化、シンボルロードの整備、景観を重視した河川整備、公共施設や住宅地の緑化などを推進します。

景観のルールづくり

景観ガイドラインや景観条例の策定を検討するとともに、地区計画、建築協定、緑地協定などの推進や景観形成に係わる指導などに努めます。

ひとづくり

景観まちづくりの活動に対する支援や環境教育の実施などを推進します。

8 . 都市防災の方針

(1) 現況特性・課題

江戸川沿いの低地部に液状化のおそれ

江戸川沿いの低地部を中心に、地震時に液状化のおそれがある地区があり、建物の倒壊やライフラインの寸断が懸念されます。

消防活動が困難な区域の存在や住宅密集地域における延焼の危険性

市内には、道路基盤の状況から火災時の消防活動に支障がある地区が存在します。また、基盤が未整備なまま小規模な木造住宅が密集した地区では、火災時に延焼の危険性があり、これらに対しては市街地の防災性能を高めていく取り組みが必要になっています。

治水安全度の向上

都市化の進展による降雨時の河川流出量の増加に対して、これまでの取り組みにより治水安全度は徐々に向上していますが、まだ若干の浸水被害が起きており、その解消が必要です。

(2) 都市防災の方針

1) 基本的な考え方

災害の発生を未然に防ぐとともに、災害発生時にも市民の安全が確保され、早期に都市機能が復旧できる災害に強いまちづくりを進めます。そのため、被害の拡大防止や避難・救援・消火活動などに対応する都市基盤の整備を進めるとともに、地域防災計画に基づき、ソフト面を含めた災害への対応能力の向上を図ります。

2) 方針

市街地の防災性能の向上

広幅員道路や公園・緑地などの整備により、火災の延焼遮断性能の向上を図ります。大規模地震時に建物被害が予測される地区については、建物の耐震性・耐火性を強化します。また、防火地域および準防火地域の指定拡大により、防災性能の向上に努めます。

災害時の安全性の確保

主要な生活道路の整備などにより消防活動が困難な区域を解消するとともに、市民の避難路を確保します。避難路および緊急輸送路となる幹線道路の整備を推進し、あわせて沿道の建物の不燃化や耐震化を誘導します。

避難場所や収容避難場所を確保するとともに、支所、学校などの地域防災拠点化や、災害応急活動に必要な資機材の整備、飲料水や消防水利の整備など、防災関連施設の整備・充実に努めます。

河川を利用した災害時の緊急輸送の拠点として、江戸川沿いに船着き場を整備します。

消防機能などの強化

消防体制の充実・強化、消防水利などの整備、災害情報通信網および機器の整備、他市との災害支援協定の締結などを推進します。

総合的な治水対策の推進

河川や排水路などの整備を推進するとともに、保水や遊水機能の保全に努めます。また、スーパー堤防の整備について、沿川地域の一体的な整備とあわせて検討を進めます。

第4章 地域別構想

- 1 . 松戸地域
- 2 . 矢切地域
- 3 . 明地域
- 4 . 古ヶ崎地域
- 5 . 新松戸地域
- 6 . 小金地域
- 7 . 馬橋地域
- 8 . 小金原地域
- 9 . 常盤平地域
- 10 . 六実地域
- 11 . 東部地域

1 . 松戸地域

(1) 現況と課題

1) 概況

松戸地域は市の西部やや南寄りに位置し、面積約350ha、人口約3.6万人の地域です。本地域の地形は、西側の江戸川沿いの低地部と東側の台地部に分かれ、その境には斜面林がまとまって残っています。また、江戸川や坂川などの河川は、本地域の貴重な水の資源となっています。

本地域は、江戸期に水戸街道の宿場町として発展して以来、今日に至るまで本市の中心地であるとともに、松戸駅を中心に商業、業務、行政、文化、教育などの諸機能が集積しています。また、地域西側の一部には、宿場町以来の古い面影が残されています。

本地域は、明治22年に矢切村と合併して松戸町となり、明治29年には現在のJR常磐線が開通して松戸駅が開設されました。その後、昭和30年に新京成電鉄が全線開通、36年には国道6号バイパスが開通しました。昭和40年当時の様子を見ますと、概ね市街化されていますが、これ以降も駅周辺や周辺部で土地区画整理事業が行われながら、現在のまちの姿ができあがってきました。

松戸市都市計画マスタープランの冊子では、「昭和40年当時の松戸地域」「水とみどりの資源図」「まちづくりの実績図」を掲載しています。

2) 特性と課題

市街地など

松戸駅周辺の商業地は市内で最も大きな商業集積地で、市外も含め広域から購買客を集めています。近年は商店数や販売額が減少しつつあります。本商業地は、東側の台地部と西側の江戸川に挟まれた奥行きが狭い地域であり、広域的な集客性を高めていくためには、道路などの交通基盤の整備と、これと一体となった市街地の整備や魅力づくりが必要です。また、市役所をはじめとする行政関連施設や様々な公共施設が集積する市民生活の中心でもあり、こうした施設の充実や新たな活用も求められています。松戸駅周辺地区53.5haは、都市再開発方針の二号地区に位置づけられています。

本地域の周辺市街地は松戸の中心地に近接していることから、建物用途については商業系などの建物が、形態については中高層の建物が住宅地の中に混在しています。市街地の約半分は面整備が行われていますが、残り半分は未整備であり、道路や公園などの整備が課題です。

交通

松戸駅は、JR常磐線（快速、各駅停車：千代田線乗り入れ）、新京成電鉄の各鉄道が乗り入れ、市内のバス路線の主要なターミナルであり、市内で最も重要な交通結節点となっています。しかし、駅周辺の交通基盤が不十分であることから、周辺道路の渋滞や歩きにくさが問題となっています。中心部への移動のしやすさを高め、また快適な歩行者空間を確保していくためには、駅周辺の道路網の整備、東口の駅

前広場の整備、駐車場の整備などが必要です。また現在、東京外かく環状道路の整備が進められており、それとの連絡性を高めていく必要があります。
国道6号は広域的な交通を担う幹線道路となっていますが、慢性的な渋滞が発生しているなど、改善が望まれます。

水・みどりなどのアメニティ

地域の西端に江戸川が流れていますが、中心部との距離も近いことから、河川敷の整備・活用や、川と駅周辺を結びつけていく工夫が求められています。また、市街地内には、坂川、新坂川、樋古根川などの多くの河川が流れていますが、これらを活用して市街地にうるおいを与えていくことも必要です。
地域の歴史資源としては、戸定邸、松戸神社などがあり、その活用が求められています。

松戸市都市計画マスタープランの冊子では、「まちづくりの課題図」を掲載しています。

市民意見

本地域について、市民の方からいただいた主なご意見は次のとおりです。

地域まちづくりの視点について

「少子・高齢化への対応を」「歴史資源を活用し重視すべき」など

松戸駅周辺について

「交通渋滞の解消を」「道路が狭い」「交通量や路上駐車が多く歩みにくい」「西口のバス乗り場へつながる歩道がない」「西口をもっときれいに」「東口に新しい駅前広場を」「駅の改札を増やしたりコンコースの拡張を」「松戸駅北口を整備してほしい」など

住宅地について

「駅周辺に高層住宅を配置すべき」「マンションが立地すると交通が増えて歩くのに危険」「小山地区はどの様に改善するのか」など

道路について

「都市計画道路がいまだにできていない」「都市計画道路3.4.9号線の拡幅はメリットがない」など

公園・緑地について

「中央公園はもっと明るい公園に」「中央公園に野外音楽堂を」など

河川について

「坂川沿いに道路を」「坂川沿いに桜などを植えて景観的に良くしては」など

(2) 基本的な考え方

本地域は古くから本市の中心であり、交通結節点としての利便性が高く、また現在も拠点としての機能が集積していることをふまえ、今後も広域的な拠点として多様な活動と広域的な交流が可能となるよう、交通基盤の整備などを進めるとともに、松戸を代表する顔として、魅力ある都市空間を形成します。

周辺市街地については、駅に近接する都市型住宅地やその後背地を一般住宅地とし

て、良好な環境を確保します。

(3) まちづくりの方針

1) 広域的な商業・業務拠点の整備

にぎわいのある商業・業務集積空間の形成

松戸駅周辺の中心市街地は、商業振興の取り組みと一体的に、大規模店舗、専門店、飲食店やサービス型業務などの商業・業務施設の集積を誘導するとともに、魅力ある景観づくりに取り組み、にぎわいと活力のある回遊性の高い商業・業務集積空間を形成します。

また、都市の魅力を高める文化施設なども整備・誘導します。

松戸駅周辺の自動車交通への対応

松戸駅周辺の自動車交通を円滑に処理するために、都心部環状道路の「内環状道路」となる都市計画道路3.4.9号線、3.5.28号線、3.6.34号線を拡幅整備するとともに、あわせて沿道建築物の共同化や不燃化、街区の再編などを進めます。

また、この「内環状道路」周辺に駐車場を整備して駐車需要に応じるとともに、交通規制などにより中心部への車の流入を抑制し、交通混雑の解消や歩行者の快適性を確保します。

東口交通機能の向上

松戸駅周辺の交通混雑の解消と東西市街地の均衡のとれた発展のために、周辺市街地の整備と一体となった東口駅前広場とバスターミナルを整備します。

東西シンボル軸の整備

松戸駅を中心として、東西方向に連続性のある魅力的なまち並みを形成するため、東の台地部と西の江戸川を結ぶ歩行者動線を「シンボル軸」と位置づけ、都市計画道路3.6.33号線の整備とともに、沿道緑化や駅前のデッキの整備・改善などを行います。

安全で快適な歩行者空間の整備

松戸駅周辺において、建築物の壁面線の後退、公開空地の整備、歩車共存型道路の整備、緑化の推進、段差の解消や駅のエレベーター設置などのバリアフリーの取り組みにより、安全・快適で回遊性の高い歩行者空間を整備します。

2) 市街地の改善と整備

中心市街地における都市型住宅の誘導・整備

中心商業地およびその周辺は、駅近接の利便性を活かした、商業施設などと複合する都市型住宅を誘導し、中心市街地における人口を回復させ、にぎわいの創出や商業の振興などを図ります。

松戸駅南部地区においては、坂川や松戸神社などの資源を活かし、市街地再開発事

業などを活用して、商業・業務、住宅、公共公益施設などからなる計画的な整備を進めます。

一般住宅地の基盤改善

中心市街地周辺の「一般住宅地」で基盤整備されていない地区については、自然資源などを生かしながら、生活道路、公園などの整備により、良好な生活環境を確保します。

治水対策の推進

治水対策として、坂川の赤坎樋門の改築を関係機関に働きかけます。

3) 交通環境の充実

バス交通の充実

バスの運行本数の多い道路について、拡幅などの検討を行います。また、バスの定時性の確保のため、バス優先レーンの導入の検討などにより走行速度低下区間を解消します。

松戸駅周辺の交通網の強化

松戸駅周辺の交通利便性を高めるため、「内環状道路」（都市計画道路3.4.9号線・3.4.11号線・3.5.28号線・3.6.34号線）、「外環状道路」（国道6号・都市計画道路3.4.16号線・3.4.26号線・江戸川左岸道路）、および松戸駅周辺へアクセスする都市計画道路3.4.9号線・3.4.11号線・県道松戸三郷線などの整備により、骨格的な道路網を強化します。

江戸川左岸の道路は、松戸駅周辺に入り込む通過交通を外縁部で処理することを目的に、整備を進めます。また、混雑の著しい国道6号は、交通処理機能を強化するよう関係機関に働きかけます。

北松戸駅西口周辺地区との連携

北松戸駅西口周辺地区の整備に合わせて、松戸駅周辺地区と北松戸駅西口周辺地区の連携を図るため、道路網を強化します。

生活道路網の整備

市街地内の日常生活における主要な道路として、歩行者の安全が確保され、防災的な機能も有する生活道路のネットワークを整備します。

4) 緑と水辺のネットワーク

河川を活かした整備

坂川においては、散策路などの水辺空間の整備や水質浄化を行い、うるおいのある空間を形成します。

江戸川沿いについては、市民参加により河川敷に花畑の整備を行う「江戸川松戸フ

ラワーライン整備事業」を進め、樋野口付近では緑地を整備するとともに、ふれあい松戸川の活用を図ります。

江戸川の舟運の推進

災害時の緊急輸送や新たな観光資源の創出のため、江戸川河川敷において船着き場と周辺地域の整備を推進します。

多様な公園・緑地のネットワークの形成

浅間神社～千葉大学～岩瀬～金山神社と続く斜面林を、緑の保護地区や緑地保全地区の指定などにより保全していきます。

松戸中央公園は「地域公園」として、新たなニーズに対応しながら機能を充実します。また、戸定が丘歴史公園の維持を図り、身近に親しめる緑の空間として活用していきます。

竹ヶ花宮町湧水周辺は、雷電神社、「こどもの遊び場」と一体的に活用します。

その他、「こどもの遊び場」や生産緑地地区を活用した街区公園の整備や、市民参加を取り入れた既存の公園の再整備を進めるとともに、商業地や住宅地内の緑化を推進します。

以上の戸定が丘歴史公園、松戸中央公園、千葉大学、江戸川河川敷などの主要な資源と松戸駅周辺などを、緑豊かで快適な歩行者空間などによりネットワークしていきます。

(4) 主要な取り組み

以上の方針を具体化するため、本地域では特に次のことに取り組んでいきます。

| |
|---------------------------|
| 松戸駅周辺のにぎわいのある商業・業務集積空間の形成 |
| 内環状道路と駐車場の整備 |
| 松戸駅東口の駅前広場、バスターミナル整備 |
| 江戸川左岸道路の整備 |
| 江戸川舟運の推進 |

2 . 矢切地域

(1) 現況と課題

1) 概況

矢切地域は市の南西部に位置し、面積約530ha、人口約2.8万人の地域です。本地域の地形は、西側の江戸川沿いの低地部と東側の台地部に大きく分かれ、低地部は農地が主体であり、台地上には住宅地が広がっています。低地部と台地部の境に長く連なる斜面林は、地域の貴重な自然資源であるとともに、本市を代表する景観にもなっています。また本地域には、江戸川や坂川といった水の資源もあり、自然に恵まれた地域です。

本地域の大部分はかつて矢切村に属し、明治22年に松戸村と合併して松戸町となりました。本地域は県道市川・松戸線を中心に比較的早くから市街化が進行してきましたが、昭和40年当時の状況をみますと、立身台と三矢小台の土地区画整理事業はほぼ完了しているものの、二十世紀が丘やJR常磐線以北はまだ市街化していません。その後、昭和45年から二十世紀が丘で土地区画整理事業が始められ、平成3年には北総開発鉄道が開通しました。現在は住宅地として成熟期を迎えつつありますが、今後、東京外かく環状道路の整備や将来的には地下鉄11号線の延伸により、本地域は大きく影響を受けることが予想されます。

松戸市都市計画マスタープランの冊子では、「昭和40年当時の矢切地域」「水とみどりの資源図」「まちづくりの実績図」を掲載しています。

2) 特性と課題

市街地など

本地域の東側の台地上とJR常磐線以北の上矢切地区は、ほとんどが戸建てを主体とする住宅地です。住宅地はさらに、立身台、三矢小台、二十世紀が丘の土地区画整理事業が完了した住宅地と、それ以外の基盤が未整備な住宅地に分かれます。

土地区画整理事業が完了した住宅地の基盤は概ね良好ですが、比較的早くから整備された立身台では4m道路が多いなど、基盤の水準に差がみられます。

基盤が未整備な住宅地では、下水道は整備されていますが、生活道路、公園などの基盤整備が遅れているなど、その改善が課題です。また、JR常磐線以北の上矢切地区は、準工業地域内でありながら工場はあまり立地しておらず、住宅と農地の混在の方が目立っています。近年はマンションの立地もみられるため、適切な土地利用の誘導が必要です。

県道市川・松戸線沿いには古くから商店街が形成されています。また、二十世紀が丘を通る都市計画道路3.3.6号線と3.4.9号線の沿道には、商業を中心とする沿道型施設の立地が進み、地区の中心地としての役割も担いつつあります。

北総開発鉄道の矢切駅周辺では、地域の新しい顔として魅力ある空間づくりが望まれます。

江戸川沿いの低地部には、矢切ネギを特産とする優良な農地が広がっています。また、斜面林沿いの低地部には、古くからの集落地が細長く連なっています。今後、広域的な交通条件が向上することをふまえて、矢切低地部は将来の土地利用のあり

方についての検討が求められています。

交通

平成3年に矢切駅が開設されましたが、地域内の各地区から松戸駅方面に向かうバスルートは今でも地域住民の重要な足になっています。特に県道市川・松戸線を通る路線は運行本数が多く、松戸駅方面だけでなく市川方面へ向かう利用者も多くみられます。

現在、東京外かく環状道路の整備が進められていますが、あわせて国道298号やサービス道路が整備されることにより、地域の交通への対応が図られる予定です。

水・みどりなどのアメニティ

斜面林、農地、江戸川や坂川の水面などが織りなす風景は、JR常磐線、北総開発鉄道などからよく見え、松戸を代表する風景となっています。また、矢切の渡し、野菊の墓文学碑、矢切神社など、歴史・文化資源も多くみられます。これらは、市全体の貴重な資源として保全していく必要があるとともに、市民や来訪者にとってより身近なものとなるよう適切な活用が求められています。

矢切の低地部では、「川のレクリエーション交流拠点」として、環境に配慮しながら、広域性を有する魅力的な拠点づくりが求められています。

松戸市都市計画マスタープランの冊子では、「まちづくりの課題図」を掲載しています。

市民意見

本地域について、市民の方からいただいた主なご意見は次のとおりです。

矢切駅周辺について

「矢切駅までの歩行者の移動のしやすさが重要」「駐輪場はいつできるのか」 など
土地利用について

「低地部の開発はどの様に考えているのか」「矢切の低地部の有効活用が必要」「東京外かく環状道路ができると住居系から商業系になるのではないか」 など

交通について

地下鉄11号線に対して「整備の方針は」「沿線は立ち退きになるのか」、東京外かく環状道路に対して「地域が南北に分断されるのでは」「生活環境への配慮を」、歩行者の立場から「歩行者優先道路の整備を」「斜面林沿いの階段の道路が歩きにくい」 など

公園・緑地について

「水と緑の公園のために道路・駐車場ができると周辺が変わる」「親水公園はあまり使われていない」 など

河川について

江戸川について「矢切の渡しまでの土手上に自転車道を」、坂川について「水をきれいにして使うのか」、「浄水場の水はどこで処理するのか」 など

防災について

「柿ノ木台公園は今の規模では収容できないのでは」 など

(2) 基本的な考え方

本地域は、斜面林、農地、江戸川・坂川などの良好な資源に恵まれながら、古くから住宅地として発展してきたことをふまえ、今後もこうした良好な環境を維持していくことを基本とします。

また、予定されている広域的な幹線道路や拠点の整備による影響を適切に受け止めるとともに、必要な基盤の整備や生活拠点の整備などにより利便性や安全性も高め、緑や水に囲まれた生活のしやすい市街地を形成します。

(3) まちづくりの方針

1) 生活拠点の整備

矢切駅周辺の整備

矢切駅周辺は、駅前広場の整備や周辺の高度利用などにより、地域の「生活拠点」にふさわしい魅力ある顔づくりを進めます。

2) 市街地の保全と改善

基盤が未整備な住宅地の改善

都市計画道路3.4.16号線の西側の住宅地は、生活道路、公園などの生活基盤施設が不足しており、地域の利便性や防災性、快適性などを高めるため、基盤の整備に取り組みます。また、東京外かく環状道路の整備が予定されていることから、道路整備にあわせた周辺地区の基盤整備を検討します。

宅地化農地が多数存在する南部の栗山地区周辺については、面整備や地区計画などの活用により、必要な基盤を確保しつつ適切な土地利用を誘導し、良好な住宅地を形成します。

沿道商業地の整備

都市計画道路3.4.16号線の整備にあわせて、沿道商業地の活性化を図ります。

住宅と工場の共存・秩序化

準工業地域内でありながら工場の立地が少なく住宅と農地が混在するJR常磐線以北の上矢切地区は、生活道路や公園などの生活基盤施設の不足を解消していくため、面整備や地区計画などの活用、必要な基盤の整備、用途地域の見直しなどにより、調和のとれた土地利用に誘導します。

良好住宅地の保全と改善

面整備された戸建て主体の住宅地などについては、地区計画などの活用により、用途混在や宅地の細分化防止、緑化の充実などに努め、良好な環境を保全します。

3) 交通環境の充実

地下鉄11号線と新駅の整備の要請

地下鉄11号線（半蔵門線）の整備と新駅の設置を要請します。

バスなどの公共交通機関の充実

バスなどの公共交通に対する依存度の高い本地域の利便性を高めていくために、道路の拡幅やバス優先レーン、新規公共交通機関の検討などを進めます。

東京外かく環状道路の整備の促進

広域的な自動車交通の骨格となる東京外かく環状道路と、それに併設され地域の交通にも寄与する国道298号やサービス道路、自転車・歩行車道の整備を促進します。

幹線道路網の整備の推進

地域の骨格となる都市計画道路3.4.16号線などの整備を推進します。

生活道路網の整備

市街地内の日常生活における主要な道路として、歩行者の安全が確保され、防災的な機能も有する生活道路のネットワークを整備します。

4) 緑と水辺のネットワーク

川のレクリエーション交流拠点の整備

矢切の低地部では、斜面林、農地、江戸川や坂川などの豊かな自然資源と、矢切の渡しや野菊の墓文学碑などの観光資源を生かしながら、市民や来訪者が自然や川の文化にふれあい、快適で健康的に余暇を楽しむことのできる「川のレクリエーション交流拠点」を形成するため、親水空間の保全や観光ルートの整備とともに、伝統工芸や市民農園などを通じた体験型の観光やレクリエーション機能を有する「(仮称)矢切広域公園」を整備します。

緑と水辺の回廊づくり

坂川の水質浄化を進め、魅力ある水辺空間を整備します。また、江戸川沿いのサイクリングロードの整備を関係機関に働きかけ、江戸川や坂川を通じて、「川のレクリエーション交流拠点」とその他の広場、周辺市街地などを結ぶ「水辺の回廊」を形成します。

さらに、主要道路の緑化などにより「緑の回廊」を形成します。

斜面林の保全

矢切の斜面林と浅間神社の樹林を緑地保全地区の指定により保全していくとともに、斜面林の景観保全のため建築物の高さ制限などについても検討します。

また、矢切の斜面沿いの上矢切北台湧水を保全します。

多様な公園の整備

柿ノ木台公園を「地域公園」として整備します。その他、生産緑地地区などを活用

して街区公園を整備するとともに、既存の公園についても、市民参加を取り入れながら再整備していきます。

5) 市街化調整区域の方向性の検討

計画的な土地利用の実現

「川のレクリエーション交流拠点」を整備し、農業の振興や観光農園、市民農園などの多面的な活用を基本としつつ、東京外かく環状道路や地下鉄11号線の整備と一体となった計画的な土地利用を実現するために、将来の方向性についての検討を行います。

(仮称)江戸川浄水場の整備

安全で良質な水の供給と緊急時における安定的な供給を実現するため、「(仮称)江戸川浄水場」の整備を促進するとともに、あわせて江戸川沿いのスーパー堤防の整備についても検討します。

(4) 主要な取り組み

以上の方針を具体化するため、本地域では特に次のことに取り組んでいきます。

矢切駅周辺の整備

川のレクリエーション交流拠点の整備

矢切の斜面林の緑地保全地区の指定

柿ノ木台公園の地域公園としての整備

市街化調整区域における東京外かく環状道路や地下鉄11号線整備と一体となった計画的な土地利用の実現

3 . 明地域

(1) 現況と課題

1) 概況

明地域は市のほぼ中央部に位置し、面積約680ha、人口約5.9万人の地域です。地域の大部分は台地部に属しますが、西側の北松戸駅周辺と南側の国分川沿いは低地に、また台地部には谷津が入り込んで、比較的起伏に富む地形となっています。台地と低地の境には斜面林がまとまって残り、緑の保護地区にも指定されています。地域の大半は住宅を主体とする市街地ですが、中央部には稔台工業団地が、南側の国分川沿いは水田と集落地となっています。

本地域はかつて明村に属し、昭和8年に松戸町と合併しました。昭和30年に新京成電鉄が全線開通、33年にJR常磐線の北松戸駅が常設駅となり、35年には稔台工業団地が造成されました。昭和40年当時の本地域をみますと、一部で土地区画整理事業が行われていますが、多くは農村集落や樹林地などでした。その後、地域内の4つの鉄道駅を中心に急速に市街化が進んできました。現在は住宅地として次第に成熟期に入りつつあります。

松戸市都市計画マスタープランの冊子では、「昭和40年当時の明地域」「水とみどりの資源図」「まちづくりの実績図」を掲載しています。

2) 特性と課題

市街地など

本地域の北西部は、概ね土地区画整理事業により整備された住宅主体の市街地であることから、現在の良好な環境を維持しつつ、さらに魅力を高めていくことが求められています。

一方、南東部は、農地などが面整備によらずに市街化した地区であるため、生活道路、公園、下水道などの基盤整備が遅れている箇所がみられ、また農地もかなり残っているなど、基盤整備の推進と適切な市街化の誘導が必要です。

地域内の北松戸、上本郷、稔台の各駅周辺には近隣型の商業地が形成されていますが、これらは駅の利用とあわせて地域の日常生活の中心となっています。稔台駅周辺は基盤が未整備であるため、商業機能の充実や歩きやすい空間づくりなど、商業地としての魅力づくりが求められています。また、胡録台や国道6号沿道などには沿道型の商業施設などの立地がみられます。なお、稔台駅周辺地区15.2haは、都市再開発方針の要整備地区に位置づけられています。

市内の3工業団地の1つである稔台工業団地は、事業所数や従業者数が減少する傾向がみられ、産業振興のための適切な対応が求められています。また、工業団地の東側には住宅と小規模工場などの混在する地区があり、住宅地としての良好な環境が確保されるよう、建物用途の混在の解消や適切な共存を図る必要があります。

南部の市街化調整区域については、国分川沿いは良好な農地ですが、一部で資材置き場などの土地利用もみられます。また、都市計画道路3.3.6号線の整備が進められており、将来の適切な土地利用の実現が求められています。

交通

本地域は、JR常磐線と新京成電鉄が西端と中央部を通り、4つの鉄道駅があることから、地域のかなりの部分が駅からの徒歩・自転車圏に含まれ、鉄道利便性が高くなっています。また、駅から離れた地域については、松戸駅などに向かうバス交通網が充実しています。

幹線道路網については都市計画道路3.3.5号線や3.3.6号線などで未整備区間が多くみられますが、地域内の骨格はほぼできあがっています。また、国道6号や県道松戸鎌ヶ谷線などでは、交通渋滞が起きています。

水・みどりなどのアメニティ

土地区画整理事業で整備された住宅地の公園緑地の整備水準はほぼ十分ですが、それ以外では不足する地区がみられます。地域の北部や南部には生産緑地地区が多いことから、その活用が望まれます。

地域の南端には国分川が流れ、背後には比較的まとまった斜面林が残っています。国分川では現在、浸水被害の解消のため、多自然型の河川改修が進められています。北松戸駅の南に斜面林が比較的残されている箇所があり、そこには本福寺やカンスケ井戸などの資源もあることから、その活用が望まれます。

松戸市都市計画マスタープランの冊子では、「まちづくりの課題図」を掲載しています。

市民意見

本地域について、市民の方からいただいた主なご意見は次のとおりです。

地域まちづくりの視点について

「これ以上の開発に反対」「開発は相互補完的に」「北松戸駅周辺は文教地区がふさわしい」など

稔台駅周辺について

「商業地の拡大を」「駅前に物販店が全くない」「駅前広場ができないか」など

拠点について

「生活拠点や生活道路の整備はデータに基づき住民主体の視点で進めてほしい」など

交通について

バス交通に対して「バス交通網の充実を」「バス専用路の確保」「低公害化対策を」、幹線道路に対して「都市計画道路はいつできるのか」「松戸新田～稔台の道路建設反対」歩行者に対して「歩道橋を撤去すれば歩道が広がる」など

公園・緑地について

「空地进行を公園に」「斜面林は保全しなくてはならない」など

その他の都市施設について

「下水道の整備を」など

(2) 基本的な考え方

本地域では、これまでの形成経緯をふまえつつ、住宅地としての良好な環境を維持していくことを基本としながら、基盤が未整備な地区における基盤の改善、生活拠点

としての駅周辺の充実、自然資源などを活かした魅力づくりなどを進め、利便性と快適性をかね備えた良好な市街地を形成します。

(3) まちづくりの方針

1) 生活拠点の整備

稔台駅周辺の整備

稔台駅周辺は、市街地再開発事業などにより、駅前広場、アクセス道路、歩行者空間などの基盤整備や駅舎の改修を進めるとともに、商業施設や公共公益施設などの充実により、地域の「生活拠点」にふさわしい良好な空間を形成します。

北松戸駅東口や上本郷駅の周辺についても、「生活拠点」として充実させます。

2) 市街地の保全と改善

基盤が未整備な住宅地の改善

松戸新田や和名ヶ谷地区など、生活道路、公園、下水道などの生活基盤施設が不足し、宅地化農地が多数存在する地区については、面整備や地区計画などの活用により、必要な基盤を確保しつつ適切な土地利用を誘導し、良好な住宅地を形成します。

住宅と工場の共存・秩序化

住宅と工場、倉庫などが混在する稔台工業団地東側の地区は、工場の集約・誘導や工場敷地の緑化などにより、住宅と工場の混在の解消や住環境に配慮した共存を図ります。

稔台工業団地の環境整備

稔台工業団地は、今後も市内の主要な「工業拠点」として位置付け、工業団地内の遊休地の情報収集と企業への斡旋などにより、工業団地としての健全かつ適切な土地利用を維持していくとともに、敷地内の緑化などにより周辺市街地との調和に努めます。

良好住宅地の環境保全

面整備された戸建て主体の住宅地などについては、地区計画などの活用により、用途混在や宅地の細分化防止、緑化の充実などに努め、良好な環境を保全します。

3) 交通環境の充実

バス交通の充実

バス優先レーンの導入の検討などにより、バスの利便性を高めます。

国道6号の機能強化

混雑の著しい国道6号については、通過交通と地区内交通の融和を図った道路としての機能強化を関係機関に働きかけます。

幹線道路網の整備の推進とルートなどの検討

地域の主要な骨格となる都市計画道路3.3.6号線、3.4.20号線、3.5.30号線などの整備を推進します。なお、21世紀の森と広場を通過する都市計画道路3.3.5号線については、ルートや構造について検討します。

生活道路網の整備

市街地内の日常生活における主要な道路として、歩行者の安全が確保され、防災的な機能も有する生活道路のネットワークを整備します。

4) 緑と水辺のネットワーク

国分川を中心とした緑豊かな空間づくり

国分川流域の浸水被害を解消し、生物の良好な生息環境や親水性に配慮するために、多自然型護岸による河川改修を進めます。また、周辺の農地や斜面林の保全を図り、緑豊かな空間を形成します。

緑地の保全と活用

上本郷地区においては、本福寺、カンスケ井戸、前田公園、斜面林などを一体的に活用します。

また、松戸新田、和名ヶ谷地区などにまとまって残る斜面林は、市民の森の指定などにより保全します。

多様な公園の整備と緑化の推進

松戸運動公園は「地域公園」として、新たなニーズに対応しながら機能を充実するとともに、和名ヶ谷クリーンセンターを公園として活用していきます。

市街地内は、生産緑地地区などを活用した街区公園の整備や、市民参加を取り入れた既存の公園の再整備、道路沿道や公共施設の敷地内の緑化などにより、緑豊かな環境を形成します。また、工場の敷地内緑化を推進し、周辺環境との調和を図ります。

5) 市街化調整区域の方向性の検討

市街化調整区域については、農業振興策や農地の多面的な活用により農地を保全します。

(4) 主要な取り組み

以上の方針を具体化するため、本地域では特に次のことに取り組んでいきます。

稔台駅周辺の整備

国分川の多自然型護岸の整備と周辺の農地・斜面林の保全による緑豊かな空間づくり

上本郷地区における斜面林の保全と活用

4 . 古ヶ崎地域

(1) 現況と課題

1) 概況

古ヶ崎地域は市の西部中央に位置する、面積約350ha、人口約2.7万人の地域です。全域が江戸川沿いの低地部に属し、JR常磐線沿いに北松戸工業団地があるほかは大部分が戸建てを主体とする住宅地となっています。

本地域はかつて明村に含まれ、昭和8年に松戸町と合併しました。昭和33年に北松戸駅が常設駅となり、35年には北松戸工業団地が完成、38年には県道松戸・流山線が開通しました。昭和40年当時の様子をみますと、ほとんどが土地改良事業により整備された水田となっています。

その後、首都圏への人口流入に伴う本市への開発圧力の高まりを背景に、この水田地帯に個別小規模の宅地開発が行われ、住宅地が形成されるに至りました。近年では、北松戸駅に近接して中高層住宅の建設も行われています。

本地域の西端に江戸川が流れ、平坦な地形の中に坂川、新坂川、六間川などの多くの河川が流れています。

地域内の農地は減少しつつありますが、地域全体にわって宅地化農地や生産緑地地区が多くみられます。

松戸市都市計画マスタープランの冊子では、「昭和40年当時の古ヶ崎地域」「水とみどりの資源図」「まちづくりの実績図」を掲載しています。

2) 特性と課題

市街地など

本地域の大部分は、土地改良済みの水田地帯が、個別開発によって形成された住宅地です。土地改良によって道路基盤は概ね整っていますが、特に栄町は敷地規模の小さな木造住宅が密集して建ち、人口密度も高く、環境面や防災面で問題になっています。地区内には緊密なコミュニティが形成され、また商店街が幾筋も並んで形成されているなど買い物の利便性が高くなっています。

坂川から西側の地区は、建ぺい・容積率が低く抑えられているため、市街化が進んでおらず、農地が多数残されています。また、下水道は一部未整備な地区が残っています。

北松戸工業団地は、製造業、飲料製造業、食料品製造業などの工場が立地し、県内でも有数の内陸工業団地ですが、近年は企業流出や運輸業への転換もみられます。こうした動向や今後の広域的な交通条件の向上をふまえて、将来的には生産機能だけでなく、その他の多様な機能も集積した市街地として整備していくことが検討されています。

北松戸駅西口は、北松戸工業団地、松戸競輪場やその後背市街地の玄関口となっていますが、奥行きが狭く基盤が十分でないため、商業などの集積は低くなっています。そのため今後、駅周辺は、地域や後背市街地の玄関口として、より魅力的な顔づくりを進めていくことが求められています。

交通

本地域は土地改良が行われていることから、6 m前後の道路網は比較的確保されていますが、特に東西方向で6 m幅員以上の道路が不足しているため、北松戸駅へのアプローチが不便となっています。

埼玉方面や広域幹線道路との連携を強めるために都市計画道路3.1.2号線の延伸が検討されています。

地域内の公共交通はバス交通がありますが、北松戸駅周辺の基盤が十分でないため、松戸駅へ接続しています。

水・みどりなどのアメニティ

本地域は江戸川、坂川、新坂川などの水辺環境の豊かな地域で、河川沿いの緑化なども行われていますが、さらに河川を積極的に活用していく取り組みが求められています。

市街地内の公園は小規模でその数も少ないため、地域内に多数存在する生産緑地地区を活用していくことも必要です。

松戸市都市計画マスタープランの冊子では、「まちづくりの課題図」を掲載しています。

市民意見

本地域について、市民の方からいただいた主なご意見は次のとおりです。

地域まちづくりの視点について

「北松戸駅西口を再開発しても若い人は集まらない。住みやすい環境づくりを」など
北松戸駅周辺について

「駅前が商店街になれば住宅地も活気づく」「西口は他の駅前と比べ暗い」 など
土地利用について

「緑地が開発されている」「建ぺい・容積率を上げてほしい」 など

交通について

都市計画道路3.1.2号線に対して「整備の計画は」「地盤はどうか」、歩行者に対して
「歩道整備を早急に」「市道で6 m以上は歩道が必要」 など

公園・緑地について

「地区内の緑を市が確保するのは大変なので樹木を市民に提供してはどうか」 など

河川について

「坂川、六間川は夏場汚水が臭う。水が流れるように」 など

公共施設について

「栄町に公共施設が少ないので公園、図書館、支所などの整備を」 など

(2) 基本的な考え方

北松戸駅西口周辺地区は、広域的な交通条件の向上を前提に、産業構造の変化に伴う土地利用転換の動きを適切にとらえながら、広域的な交流拠点として整備・育成します。

後背の住宅地については、拠点の整備と連携をとりながら、良好なコミュニティや

商店街の庶民性など現在の良さを維持しつつ、環境の改善向上に取り組むとともに、地域内の多くの河川を活用した魅力づくりを進めます。

(3) まちづくりの方針

1) 長期的な取り組みによる北松戸駅西口周辺地区の広域交流拠点化

北松戸駅西口周辺地区は、今後の広域的な交通条件の向上を前提に、地権者、事業者などの意向をふまえながら、従来の産業機能に加え新たな商業・娯楽機能なども立地する「広域交流拠点」として、長期的な取り組みの中で土地利用の転換や高度利用を進めます。

2) 基盤が未整備な住宅地の環境改善

密集市街地の環境改善

坂川の東側を中心とする木造密集市街地については、地元の意向をふまえながら、地区計画や住環境整備事業などの活用により、敷地の共同化などによる住宅水準の向上、狭あい道路や行き止まり道路の解消、公園・オープンスペースの創出などきめ細かな整備を進め、災害に強く定住性の高い良好な住宅地を形成します。

また住宅地内にある商店街については、その魅力の向上に努めます。

市街化区域内農地の利用誘導

宅地化農地が多数存在する坂川の西側を中心とした地区については、低層を主体とする住宅地として、住民意向をふまえながら、緑住まちづくり推進事業などの面整備や地区計画などの活用により、必要な基盤を確保しつつ適切な土地利用を誘導し、良好な市街地を形成します。

また、地域全体に分散する生産緑地地区は、貴重なオープンスペースとして保全や活用に努めます。

生活拠点の整備

地域の「生活拠点」でもある北松戸駅西口周辺地区は、生活関連施設などの整備に努めます。

また、市民センターの充実や支所の新設などにより、地域のコミュニティ活動の拠点となる施設を整備します。

3) 交通環境の充実

幹線道路の整備

都市計画道路3.1.2号線は、埼玉方面や広域幹線道路との連携を強めるために、沿道の土地利用の検討も含めて延伸整備を進めます。

都市計画道路3.4.11号線は、流山や埼玉方面などとの連携を強め、また緊急時の輸送路としての機能を高めるために、沿道への影響も考慮しながら、現計画の見直しとそれに基づく整備を進めます。

北松戸工業団地の土地利用転換の動きにあわせて、増加する交通量进行处理のために、都市計画道路3.4.21号線や3.4.26号線などの周辺道路網を強化します。

地域内道路網の形成

西側市街地内の道路ネットワークを形成するため、補助幹線クラスの新規道路を整備します。また、生活道路における歩行者の安全性を確保します。

北松戸駅西口周辺の交通結節機能の強化

北松戸駅西口周辺において、北松戸駅西口周辺地区の「広域交流拠点」整備と一体的に駅前広場や駅へのアクセス道路などの整備を進め、交通結節機能を強化します。

バスなどの公共交通機関の充実

駅から離れたバス交通への依存度が高い地区を中心に、道路基盤の整備にあわせてバスなどの公共交通機関を充実させます。

4) 緑と水辺のネットワーク

緑と水辺の回廊づくり

坂川において、散策路などの水辺空間の環境整備を行い、うるおいのある空間を形成します。

また、新坂川、六間川についても、水辺空間の環境整備を進めます。

江戸川の河川敷では、市民参加により花畑を整備する「江戸川松戸フラワーライン整備事業」を進めます。

多様な公園の整備と緑化の推進

地域南側の江戸川に近い位置に、生産緑地地区を活用した「地域公園」を整備します。また、その他の地区でも生産緑地地区などを活用した街区公園を整備します。

住宅地や商業地、道路沿道などにおいて緑化を推進します。

なお、工業地においては、敷地内の緑化などにより周辺環境との調和を図ります。

生活軸の整備

西側市街地から北松戸駅へと向かう道路については、地域のシンボルとなる「生活軸」として、歩行者空間の十分な確保や沿道の緑化などを行います。

(4) 主要な取り組み

以上の方針を具体化するため、本地域では特に次のことに取り組んでいきます。

北松戸駅西口周辺地区の広域交流拠点化
密集市街地の環境改善
支所の新設
坂川などの河川沿いの水辺空間の整備
地域公園の整備（地域南側の江戸川沿い）

5 . 新松戸地域

(1) 現況と課題

1) 概況

新松戸地域は市の北西部に位置し、面積約620ha、人口約6.1万人の地域です。ほぼ全域が江戸川沿いの低地部に属し、東側の市街地と西側の水田を主体とする農地に大きく二分されます。

本地域は昭和18年に馬橋村が、また昭和29年には小金町と松戸市が合併して現在に至りました。昭和40年当時の本地域はほとんどが水田で、集落が点在する程度でしたが、その後昭和48年にJR武蔵野線の新松戸駅が開設、それにあわせて新松戸駅の西側で大規模な土地区画整理事業が開始され、駅周辺やけやき通り沿いには中高層の住宅群が建設されました。また、馬橋駅の西側でも、昭和40年代から土地区画整理事業が始まり、現在の市街化区域内は一部を除き大部分で面整備が完了しています。比較的新しい市街地であるため、高齢化率は今のところ低く、現在でも順調に人口が増加しています。

本地域は、西端に江戸川が流れるほか、坂川、新坂川、神明堀などの河川やまこも池など水の資源に恵まれています。自然の樹林地などは少ないものの、計画的な整備により道路沿いの街路樹は多く、また市街化調整区域に接する市街地内には生産緑地地区がまとまって存在する箇所もあります。

今後、本地域をかすめる形で常磐新線の整備が進められており、それに伴い隣接する流山市では大規模な開発が予定され、本地域もそうした動向の影響を受けることが十分に予想されます。

松戸市都市計画マスタープランの冊子では、「昭和40年当時の新松戸地域」「水とみどりの資源図」「まちづくりの実績図」を掲載しています。

2) 特性と課題

市街地など

本地域の市街地の大部分は、土地区画整理事業によって計画的につくられた中高層や戸建ての住宅地であることから、現在の良好な環境を維持し、さらに魅力を高めていくことが求められています。

馬橋駅の北西の住宅地では土地区画整理事業と都市計画道路が都市計画決定されていますが、基盤が未整備な状態で敷地が狭小な住宅による建て詰まりが進んでいるなど、環境面や防災面で問題となっています。

商業地は、新松戸駅と馬橋駅の2つの駅周辺に形成されています。新松戸駅周辺には大規模店舗も立地しており、3本の鉄道が交差する交通条件の良さから今後さらに発展する可能性も有しています。周辺が住宅地であることに配慮しつつ、一方で常磐新線の整備などによる近隣都市との競合も想定して、拠点としての機能の充実や魅力づくりに取り組んでいく必要があります。なお、新松戸駅周辺地区15.0haが都市再開発方針の二号地区に位置づけられています。

馬橋駅西口については基盤はほぼ整備されていることから、地域の日常生活の中心として、今後も充実していくことが望まれます。

西側に広がる農地は水田が主体で、土地改良がなされた優良な農地となっています。常磐新線や幹線道路の整備により将来的に開発圧力が高まることが予想され、今後の計画的な土地利用が課題です。

交通

本地域の道路基盤は区画整理により整備が進み、地域内のネットワークは一部の基盤が未整備な地区を除いて概ね十分となっています。しかし、都市計画道路は3.3.7号線、3.4.21号線などを除いて整備が進んでいないため、東側の馬橋地域や北側の小金地域との連絡性が特に悪くなっています。

駅周辺へのアクセスについてはバス交通が充実していますが、自動車利用を想定した場合、新松戸駅周辺では駅前広場や駐車場といった施設がやや不十分です。

埼玉方面や広域幹線道路との連携を強化する都計道3.1.2号線の延伸が検討されています。

水・みどりなどのアメニティ

江戸川・坂川・新坂川などの河川や、まこも池は地域の貴重な自然資源です。しかし、新坂川などでは、河川沿いの空間が十分に活用されていません。地域の魅力の向上のため、こうした水資源の保全・改善と適切な利用が求められています。

市街化調整区域においては、周辺の自然環境との調和を図りながら、地域や広域の住民のためのふれあいの場の形成が望まれています。

松戸市都市計画マスタープランの冊子では、「まちづくりの課題図」を掲載しています。

市民意見

本地域について、市民の方からいただいた主なご意見は次のとおりです。

地域まちづくりの視点について

「花一杯の新松戸に」 など

駅周辺について

新松戸駅周辺に対して「通勤者が多い割に歩道が狭い」「駅前が汚い」「顔が見えない」「交通利便性を活かして早急に再開発を」「けやき通りと流山電鉄踏切部の立体交差を」「駐車スペースがほしい」、馬橋駅周辺に対して「サンライズ通りが汚い」「駅に自由通路とエスカレーターの設置を」「大きなデパート、スーパーを」 など

土地利用について

「第一種低層住居専用地域で3階建てが建てられるように」「市街化調整区域は常磐新線により影響を受けるが、このまま残しては」 など

交通について

鉄道に対して「新松戸駅にJR常磐線快速の停車を」「新松戸駅に地下鉄11号の延伸を」「道路に対して「国道6号に出るのが不便」「道路が農地の基盤と関係なく計画されている」、けやき通りに対して「環境悪化、交通量の増大のため延伸反対」「賛成、早期整備を」、歩行者に対して「歩行者に優しいまちを」「歩道の整備水準がバラバラ」 など

公園・緑地について

「公園の整備、充実、メンテナンスを」「子連れで使える公園が少ない」「幸谷のこどもの森を活かすまちづくりを」「街路樹や小学校の木を切りすぎる」 など

河川について

「河川浄化を」「坂川の整備、浄化を」 など

公共施設について

「他地域と比較して人口密度が高い割に施設などに不備が多い」 など

(2) 基本的な考え方

本地域は、新松戸駅と馬橋駅を中心としながら、ほとんどが面整備により計画的に整備された良好な住宅地であることをふまえて、こうした住環境の良さや利便性を今後も維持・向上させていくことを基本とします。

一部の基盤が未整備な地区などについてはその改善に取り組みます。また駅周辺については、住宅地との調和に配慮しつつ、交通条件などをふまえてその充実に努めます。さらに、江戸川、坂川、新坂川などの水の資源を重視して、その積極的な活用により地域の魅力を高めます。

(3) まちづくりの方針

1) 拠点の整備

新松戸駅周辺の整備

新松戸駅周辺は、3つの鉄道が交差する交通条件の良さを生かし、地域の「生活拠点」としてだけでなく、より広範囲の「交流拠点」として、商業機能を中心に整備・育成します。そのため、駅周辺の高度利用、電線類の地中化などの景観の改善、駅前広場の改造、駐車場の整備、快適に歩ける歩行者空間の整備、駅舎の改善などを進め

ます。

また、駅東口の整備の動きに合わせて、東西交通の改善と連携の強化に努めます。

馬橋駅周辺の整備

馬橋駅西口周辺は地域の「生活拠点」として、駅前の景観の改善、新坂川の水質浄化や水辺空間の整備、遊休地の活用、東西通路の整備などにより、魅力的でうるおいのある空間を形成します。

2) 住宅地の保全と改善

密集市街地の環境改善

西馬橋地区の木造密集市街地については、地元の意向をふまえながら、土地区画整理事業の実施を検討するとともに、地区計画や住環境整備事業などの活用により、狭あい道路や行き止まり道路の解消、公園・オープンスペースの創出などきめ細かな整備を進め、災害に強く定住性の高い良好な住宅地を形成します。

良好住宅地の環境保全

面整備された戸建て主体の住宅地などについては、地区計画などの活用により、用途混在や宅地の細分化防止、緑化の充実などに努め、良好な環境を保全します。

3) 骨格的な道路網の整備

幹線道路網の整備の推進

地域の東側および北側との交通を改善するため、都市計画道路3.3.6号線および3.4.21号線の整備を推進します。また、新松戸駅周辺へと至る主要な道路であるけやき通りについては、流山市方面との連携を強めるため、沿道への影響に配慮しながら西側へ延伸します。

都市計画道路3.1.2号線は、埼玉方面や広域幹線道路との連携を強めるために、沿道の土地利用の検討も含めて延伸整備を進めます。

都市計画道路3.4.11号線は、流山や埼玉方面などとの連携を強め、また緊急時の輸送路としての機能を高めるために、沿道への影響も考慮しながら、現計画の見直しとそれに基づく整備を進めます。

地域内道路網の形成

地域内の道路ネットワークを形成する上で整備の必要性が高い箇所については、補助幹線クラスの新規道路整備を検討します。

4) 緑と水辺のネットワーク

「(仮称)いきいきふれあい健康の里」の形成

旭町において、江戸川や坂川などの水辺や近隣の学校と連携しながら、スポーツや高齢者の健康づくりを通じて人と自然のふれあいの場となる「(仮称)いきいきふれあい健康の里」の形成に努めます。

江戸川生きものサンクチュアリの設定

まこも池周辺の水辺や中州は、水鳥や水生植物の宝庫となるよう、生物のサンクチュアリ（聖域）として保全に努めます。

多様な公園の整備と緑化の推進

新松戸中央公園は「地域公園」として、新たなニーズに対応しながら機能を充実します。その他、「こどもの遊び場」や生産緑地地区を活用して街区公園を整備するとともに、既存の公園についても、市民参加を取り入れながら再整備していきます。

また、住宅地や商業地、道路沿道などにおいて緑化を推進します。

水辺の回廊づくり

新坂川、坂川、横六間川、六間川、神明堀については、環境に配慮した魅力ある親水空間の環境整備を進めます。また、新坂川沿いについては、現在のさくら並木の保全に努めます。

生活軸の形成

新松戸駅前から、支所周辺や坂川を経て西側に向かうけやき通り沿いは、地域の主要な「生活軸」として、沿道の土地利用の誘導や施設の整備、景観の魅力づくり、歩きやすい歩道の整備などを進めます。

5) 市街化調整区域の方向性の検討

市街化調整区域については、農業振興策や観光農園などの多面的な活用により農地の保全を図ることを基本としつつも、常磐新線や幹線道路の整備に伴う開発圧力の高まりを考慮した計画的な土地利用を実現するために、将来の方向性について検討します。

(4) 主要な取り組み

以上の方針を具体化するため、本地域では特に次のことに取り組んでいきます。

新松戸駅周辺の交流拠点としての整備

馬橋駅周辺の整備

密集市街地の環境改善

けやき通りの延伸と生活軸の形成

(仮称)いきいきふれあい健康の里の形成

常磐新線や幹線道路整備に伴う市街化調整区域の計画的な土地利用の実現

6 . 小金地域

(1) 現況と課題

1) 概況

小金地域は、本市の北端に位置し、面積約450ha、人口約3.9万人の地域です。本地域の地形は、比較的起伏に富んだ台地部と、地域の東西の端を流れる坂川、新坂川、富士川周辺の低地部で構成され、特に坂川や富士川沿いの市街化調整区域には水田が広がっています。

本地域は、幸田貝塚や小金城址、本土寺、東漸寺など多くの歴史資源を有する地域です。江戸時代には水戸街道沿いの宿場町として発展し、北小金駅から南に向かう旧水戸街道筋には今でもその面影が残されています。昭和29年には、当時小金町であった本地域は松戸市に編入され、松戸市となりました。当時は北小金駅周辺と旧水戸街道筋に市街地が形成されていましたが、それ以外の大部分は水田と樹林地でした。昭和37年には国道6号バイパスも開通しましたが、市街化は比較的遅く、昭和40年当時でも本土寺の参道周辺が一部市街化しているに過ぎません。その後、地域の北部や南部で土地区画整理事業が実施されるなどにより急速に発展し、平成2年には地域の大部分が人口集中地区に含まれました。平成6年には北小金駅南口の市街地再開発事業が完了し、今後も新たな発展が期待される地域です。

また、流山市の本地域に接する位置に「(仮称)運転免許サブセンター」の開設が予定されていますが、センターへの交通利用者の増加などが予想されるため、この開発による影響を考慮していくことが必要となっています。

松戸市都市計画マスタープランの冊子では、「昭和40年当時の小金地域」「水とみどりの資源図」「まちづくりの実績図」を掲載しています。

2) 特性と課題

市街地など

市街化区域の約33%は土地区画整理事業により整備され、現在、二ツ木・幸谷地区が事業中、その周辺部はまだ着手されていません。それ以外の基盤整備が進んでいない市街地では、住環境の改善や防災面への対応が課題となっています。また周辺の緑と調和した快適で良好な住宅地の環境を維持・形成し、住宅地としての魅力を高めていくことが必要となっています。

北小金駅と小金城趾駅周辺に住宅と商業が混在した商業地があるほか、幹線道路沿いに沿道商業地が形成されています。特に北小金駅北口周辺は、既存商業地や駅前の整備・機能の充実により、駅周辺の魅力を高めていくことが求められています。北小金駅南口は、平成6年に北小金駅南口地区市街地再開発事業が完了し、道路・交通基盤や、商業・業務、公益施設、市街地住宅が供給されましたが、小金城趾駅と北小金駅北口は駅前広場がなく、駅周辺の顔づくりが求められています。

優良な農地を有する市街化調整区域では、船橋関宿線の整備が予定されています。この整備に伴って営農環境の維持など、市街化調整区域のあり方の検討が必要となっています。

下水道は、土地区画整理事業や市の事業によって整備が進められていますが、良好

な居住環境を形成するためにも、未整備地区について順次整備を進めていく必要があります。

交通

地域内の都市計画道路のうち、船橋関宿線、都市計画道路3.3.7号線、3.4.18号線、3.4.21号線、3.4.22号線の整備が進んでいないため、幹線道路ネットワークが十分に形成されていません。

北小金駅北口と小金城趾駅には駅前広場や駐車場などの交通施設がないため、自動車利用などによる駅利用が不便となっています。

生活道路については、基盤が未整備な地区が多いことから十分な道路ネットワークが形成されていないため、日常生活の移動面などでやや不便となっています。

バス交通は、概ね北小金駅を起・終点とした交通網が形成されていますが、バス利用が不便な地区も若干みられます。

水・みどりなどのアメニティ

本地域の公園・緑地は、面整備地区を除くと少なく、「こどもの遊び場」が多く設置されています。特に北小金駅南側の既成市街地では公園が不足しています。

また、本地域内には農地、斜面林、社寺林などの緑や、本土寺・東漸寺、貝塚などの歴史資源が比較的多く残されており、これらの資源を保全・活用していくことが求められています。

新坂川、坂川、富士川、上富士川は、地域の貴重な水の資源として活用していくことが望まれます。

松戸市都市計画マスタープランの冊子では、「まちづくりの課題図」を掲載しています。

市民意見

本地域について、市民の方からいただいた主なご意見は次のとおりです。

地域まちづくりの視点について

歴史資源に対して「古いものを活かしながら新しい構想を」「まち並みを残してほしい」「高い建物はそぐわない」、その他に「生活者の視点を」「流山・柏などとの連携を」「市のはずれであるため全てが後回し」 など

駅周辺について

北小金駅周辺に対して「駅北側を明るく住みよいまちに」「自動車利用より自転車利用を」「駐輪場整備を」「ピコティ周辺は車が止められない」「駅前のロータリーの改良を」、小金城趾駅周辺に対して「地元商店街の活性化を」 など

土地利用について

「富士川流域は貴重な自然環境であるため、船橋関宿線整備時には環境対策を」など

交通について

道路一般に対して「住民の生活を考えた計画を」「消防車や救急車が入れない道路がある」、幹線道路に対して「国道6号沿いは騒音・振動で生活環境が悪い」「船橋関宿線ができる地域内が迂回路になる」、歩行者に対して「歩道が狭く、歩行者にとって危険」「本土寺や東漸寺へ向かう道路は歩行者・自転車にとって快適な道路に」 など

公園・緑地について

「住宅地周辺の緑化や今ある自然の保護に力を入れてほしい」「本土寺参道の並木の保全を」「公園整備が流山と比べ遅れている、遊具の充実を」 など

その他の都市施設について

「下水道整備を早急に」 など

(2) 基本的な考え方

本地域は、面整備による良好な戸建住宅地や、旧来から水戸街道沿いの宿場町として発展してきた商業や住宅の混在地、その他の基盤が未整備な地区など、多様な市街地が存在することをふまえ、面整備された地区では現在の良好な住環境を維持・保全し、基盤が未整備な地区においては防災面や生活利便性を高めるために基盤の改善を図ります。また駅周辺地については、地域内や周辺地からの利便性を高め、地域の顔としてふさわしいまちづくりを進めます。

また、多様な歴史資源や河川・農地・樹林地などの自然資源を活かして、「歴史のまち」を形成します。

(3) まちづくりの方針

1) 生活拠点の整備

北小金駅周辺の整備

北小金駅の周辺は、公共交通の利便性の高さを活かし、駅周辺の大型店や再開発ビル「ピコティ」の商業・文化機能などと連携した商業地の整備により魅力を高めます。

特に駅北口は、駅前広場などの交通基盤の整備により、駅の利便性を高めるとともに、駅北口方面の顔として商業地の魅力を高めていきます。

小金城趾駅周辺の整備

小金城趾駅周辺は住宅地に隣接した身近な駅として、駅周辺の顔づくりを行います。

2) 市街地の保全と改善

基盤が未整備な市街地の改善

北小金駅の北側や南側など、生活道路、公園などの生活基盤施設が不足している地区については、地域の利便性や防災性、快適性などを高めるため、基盤の整備に取り組みます。

また、宅地化農地が多数存在する大谷口から平賀にかけての地区については、面整備や地区計画などの活用により、必要な基盤を確保しつつ適切な土地利用を誘導し、良好な住宅地を形成します。

良好住宅地の保全・形成

面整備済み・整備中の戸建て主体の住宅地は、地区計画などの活用により、用途混在や宅地の細分化防止、緑化の充実などに努め、良好な環境を保全・形成します。

3) 交通環境の充実

バス交通の充実

道路の渋滞緩和や駅周辺への自動車交通の集中を緩和し、高齢社会へ対応するため、幹線道路網の整備によるバス利用不便地区の解消など、バスの利便性を高めます。

北小金駅周辺の交通結節機能の強化

北小金駅周辺は、幸田地区や小金原地域のバス交通の結節点であることから、隣接する流山市の開発動向にも配慮しながら、周辺道路や駐車場の整備により、バス交通や自動車利用による交通結節機能を強化・充実します。

特に駅北口は、駅前広場の整備などにより、駅北側からの駅の利用のしやすさを高めます。

船橋関宿線の整備の促進

船橋関宿線は、東京外かく環状道路とともに常磐自動車道と北千葉道路を結ぶ南北方向の重要な広域幹線道路として、周辺の自然環境に配慮しながら整備を促進します。

地域内幹線道路網の整備

北小金駅周辺へのアクセスと地域内の交通利便性を高めるため、都市計画道路3.3.7号線、3.4.18号線、3.4.21号線、3.4.22号線の整備を推進します。また幸田地区方面は、道路ネットワークの形成のため、都市計画道路3.4.21号線の延伸を検討します。

生活道路網の整備

市街地内の日常生活における主要な道路として、歩行者の安全が確保され、防災的

な機能も有する生活道路のネットワークを整備します。

4) 緑と水辺のネットワーク

歴史資源の保全と活用

本土寺、東漸寺などの歴史資源は、緑地保全地区の指定による樹林地の保全や本土寺参道の並木の保全などにより、周辺の景観も一体的にとらえながら、保全・活用します。

また、貝塚を活用した公園の整備を行います。

旧水戸街道沿いのまち並みの形成

北小金駅から南側に向かう旧水戸街道沿いの市街地は、旧道の面影を活かしながら、魅力的で落ち着いたあるまち並みを形成します。

多様な公園の整備

地域内に、生産緑地地区を活用した地域公園を整備します。その他、「こどもの遊び場」や生産緑地地区を活用して街区公園を整備するとともに、既存の公園についても、市民参加を取り入れながら再整備していきます。

水辺の回廊づくり

新坂川、富士川、上富士川において、魅力ある水辺空間の整備を進めます。

安全で快適な歩行者空間の整備

歴史資源、多様な公園、生活拠点、河川などを相互に結ぶ、安全で快適な歩行者空間を整備します。

5) 市街化調整区域の方向性の検討

地域北部の水田を主体とした市街化調整区域は優良な農地であることから、農地を保全します。

(4) 主要な取り組み

以上の方針を具体化するため、本地域では特に次のことに取り組んでいきます。

| |
|-----------------------------|
| 北小金駅周辺の整備（商業地の整備、交通結節機能の強化） |
| 船橋関宿線の整備の促進 |
| 歴史資源の保全と活用（本土寺・東漸寺、本土寺参道など） |
| 地域公園の整備 |

7 . 馬橋地域

(1) 現況と課題

1) 概況

馬橋地域は市の中央部のやや北寄りに位置し、面積約430ha、人口約3.5万人の地域です。地形は西側の低地部と東側の台地部に大きく分かれています。また、前田川などが東側に食い込んで比較的起伏に富んだ地形となっています。

馬橋地域は、昭和18年に当時の馬橋村が松戸町に合併されて現在に至りました。馬橋駅周辺は比較的早くから市街化しましたが、昭和40年当時をみますと、周辺部は農地や小規模な集落の点在によって占められていました。その後昭和40年代に入って、土地区画整理事業が相次いで実施され、市街化が進行しました。現在、土地区画整理事業がまだ施行中の区域もあり、人口は現在も順調に増加しています。また、面整備されていない地区には農地も多数残されています。

低地と台地の境には斜面林が残り、一部は緑の保護地区に指定されています。また、地域の南側を流れる前田川と長津川と2箇所ある湧水地は、本地域を代表する水の資源です。

馬橋駅の東側を經由している旧水戸街道沿いには、万満寺をはじめとする歴史資源が残されています。

松戸市都市計画マスタープランの冊子では、「昭和40年当時の馬橋地域」「水とみどりの資源図」「まちづくりの実績図」を掲載しています。

2) 特性と課題

市街地など

本地域は、面整備済みの市街地と未整備の市街地がモザイク状に混在しています。土地区画整理事業の施行済み地区は11箇所ありますが、現在の良好な環境を維持し、さらに魅力を高めていくことが求められています。また、施行中の地区も3箇所あり、良好な環境の形成に向けて誘導を図る必要があります。

基盤が未整備な地区では、道路、公園、下水道などの基盤施設が不足しており、その整備が必要です。

本地域の商業の中心は馬橋駅周辺ですが、基盤が未整備なためアクセスなどに問題がみられます。また、中和倉地区にも商店街が形成され、国道6号沿道には沿道型施設の立地が進んでいます。なお、馬橋駅周辺地区19.6haが、都市再開発方針の要整備地区に位置づけられています。

新松戸駅の東側では土地区画整理事業が都市計画決定されています。新松戸駅周辺は鉄道が交差し交通利便性の高い地区であることから、交通基盤の整備をはじめとして、今後のまちづくりについて検討していく必要があります。

交通

本地域には馬橋駅と新松戸駅の2つの駅があり、鉄道の利便性は高くなっています。地域の東側は駅からやや離れていますが、馬橋駅へのバス交通がそれを補っています。ただし、馬橋駅周辺の交通基盤は十分でなく、東側市街地の道路基盤も十分で

ないため、その水準は必ずしも良好とはいえません。

面整備地区では都市計画道路が整備されていますが、それ以外の地区が未整備なため、幹線道路のネットワークが十分ではありません。都市計画道路の整備は地域内および周辺地域との交通の改善に大きく貢献しますが、都市計画道路3.1.2号線、3.4.19号線などは市街地を大きく改変することになるため、適切な整備のあり方を検討する必要があります。

水・みどりなどのアメニティ

旧水戸街道沿いなどには万満寺などの歴史資源があり、その保全と活用が求められています。

地域内には比較的まとまった斜面林が残され、湧水地もみられることから、それらを貴重な資源として保全していくとともに、適切に活用していくことが求められています。また、幹線道路の整備に併せて沿道緑化を推進するなど、新たな緑の創出も必要です。

松戸市都市計画マスタープランの冊子では、「まちづくりの課題図」を掲載しています。

市民意見

本地域について、市民の方からいただいた主なご意見は次のとおりです。

地域まちづくりの視点について

「現在ある良いものを残しながらまちづくりを」 など

駅周辺について

新松戸駅周辺に対して「東口区画整理の早期実施を」「都市計画道路3.3.7を国道6号に早期に接続してほしい」「東口に改札を」「商業面で東西を有機的に結びつける仕掛けを」、馬橋駅周辺に対して「東口駅前広場の整備」「国道6号までの道路拡幅」「バスの乗り入れ」「東西自由通路の拡張」「駐輪場整備」「歴史の薫りのあるまち並みに」 など

土地利用について

「住工共存地の共存はどの様にするのか」「食品センターと住宅地の仕分けがされておらず、住環境が悪化している」 など

公園・緑地について

「自然の保全については、地域住民との対話を」 など

交通について

「馬橋から21世紀の森と広場へ向かう交通手段を」「バス路線の充実を」「都市計画道路3.3.7の早期整備を」「都市計画道路3.1.2はいつ開通か」「歩道未整備部分の整備を」など

防災について

「家から避難場所まで遠い」 など

(2) 基本的な考え方

本地域は、基本的に住宅地であることをふまえ、現在の良好な環境は維持していくことを基本としつつ、基盤が未整備な地区の改善や自然・歴史資源の保全と活用に取り

り組んで、住宅地としての環境をより快適で魅力的なものとしていきます。

また、現在の地域の中心地である馬橋駅周辺は商業地の充実を、また将来的な発展の可能性を有する新松戸駅周辺については新たな顔づくりを推進し、あわせて交通基盤も整備していくことにより、利便性やにぎわいを備えた地域を形成します。

(3) まちづくりの方針

1) 拠点の整備

新松戸駅東側の整備

新松戸駅の東側は、交通結節点としての交通利便性の高さを生かし、周辺の良好な自然環境にも配慮して計画的な面整備を進め、地域のみならずより広域的な「交流拠点」として、商業・業務などの機能の集積と良好な空間を形成します。

また、その周辺部には、利便性が高く快適な環境が確保された良好な住宅地を形成します。

馬橋駅東口周辺の整備

馬橋駅東口は、市街地再開発事業などにより、適切な高度利用、商業などの機能の充実、駅前広場やアクセス道路などの交通基盤の整備、快適な歩行者空間の整備、西口商業地との一体化などを進め、「生活拠点」として魅力的な空間を形成します。

長期的な取り組みによる北松戸駅西口周辺地区の広域交流拠点化

北松戸工業団地については、従来の生産機能に商業・娯楽機能を加えた「広域交流拠点」として整備・育成するとともに、あわせて道路などの関連基盤の整備を進めます。

2) 市街地の保全と改善

基盤が未整備な市街地の改善

地域東側の八ヶ崎地区や馬橋駅周辺など、生活道路、公園、下水道などの生活基盤施設が不足している地区については、地域の利便性や防災性、快適性などを高めるため、基盤の整備に取り組みます。

また、宅地化農地が多数存在する地域の東側や北側の地区については、面整備や地区計画などの活用により、必要な基盤を確保しつつ適切な土地利用を誘導し、良好な住宅地を形成します。

良好住宅地の環境保全

面整備された戸建て主体の住宅地などについては、地区計画などの活用により、用途混在や宅地の細分化防止、緑化の充実などに努め、良好な環境を保全します。

前田川、長津川の治水対策の推進

前田川、長津川沿いの浸水地区を解消するため、河川改修や遊水地の保全など治水

対策を推進します。

3) 交通環境の充実

バス交通の充実

バスの運行本数の多い道路について、拡幅などの検討を行います。また、バス優先レーンの導入の検討などにより、バスの利便性を高めます。

新松戸駅東側の交通基盤の整備

新松戸駅の東側は、交通結節点としての機能を高めるため、計画的な面整備により道路や駅前広場などの交通基盤を整備し、新松戸駅へのアクセスを改善します。また、あわせて東西通路の整備も進めます。

馬橋駅東口の交通基盤の整備

馬橋駅周辺は、アクセスの改善や市街地の防災性能の向上のため、市街地再開発事業などにより、都市計画道路や駅前広場などの交通基盤を整備します。また、駅舎の改善や東西通路の整備も進めます。

幹線道路網の整備の推進

地域内の交通や、JR常磐線の西側市街地をはじめとする周辺地域との連絡性を改善するため、都市計画道路3.1.2号線、3.3.6号線、3.3.7号線、3.4.18号線、3.4.19号線などの幹線道路の整備を進めるとともに、都市計画道路3.4.15号線の延伸などを検討します。

生活道路網の整備

市街地内の日常生活における主要な道路として、歩行者の安全が確保され、防災的な機能も有する生活道路のネットワークを整備します。

4) 緑と水辺のネットワーク

斜面林や湧水地の保全と活用

地域内にまとまって残る斜面林は、緑の保護地区や緑地保全地区の指定により、保全します。また、湧水地を保全、整備するとともに、湧水地をめぐる歩行者空間のネットワークを形成します。

歴史資源の保全と活用

万満寺をはじめとする旧水戸街道沿いの歴史資源は、周辺の景観なども一体的にとらえながら保全するとともに、それらと駅周辺や主要施設、自然資源などを結ぶ歩行者空間のネットワークを形成します。

多様な公園の整備

地域南側の市街化調整区域内に「地域公園」を整備します。その他、「こどもの遊

び場」や生産緑地地区を活用して街区公園を整備するとともに、既存の公園についても、市民参加を取り入れながら再整備していきます。

住宅地や沿道の緑化

民有地内の緑化などにより緑豊かな住宅地を形成するとともに、主要道路の緑化などにより「緑の回廊」を形成します。

(4) 主要な取り組み

以上の方針を具体化するため、本地域では特に次のことに取り組んでいきます。

新松戸駅東側の整備（面整備による交通基盤の整備など）
馬橋駅東口周辺の整備
都市計画道路3.4.15号線の延伸の検討
地域公園の整備（地域南側の市街化調整区域）

8 . 小金原地域

(1) 現況と課題

1) 概況

小金原地域は、本市の北東部に位置する、面積約320ha、人口約3.1万人の地域です。本地域の地形は大部分が台地となっていますが、住宅団地整備で大きく地形が改変されています。そのほか、地域北部には、上富士川の平賀川支川の間到低地が構成され、市街化調整区域には水田を主体とした農地が広がっています。

本地域の資源は、八ヶ崎、貝ノ花、栗ヶ沢などの遺跡や、縄文時代後期の貝塚・土器が発見されており、そのほか根木内城址などの歴史資源が残されています。また江戸時代には幕府の直轄領とされ、将軍のお狩場として有名でした。

本地域の形成経緯は、昭和18年に高木村が、29年には小金町が松戸市に合併して、松戸市の一部となりました。昭和40年当時の本地域をみると大部分は農地と山林ですが、その後「日本住宅公団」（現、住宅・都市整備公団）により大規模な土地区画整理事業が開始され、昭和46年に小金原団地が完成して、現在とほぼ同様のまちの姿が出現するに至りました。

地域内の緑の資源としては、小金原団地の完成から年月が経っていることから公園・団地内の植栽や街路樹が成長し、地域の貴重な自然資源としてうるおいを与えています。

松戸市都市計画マスタープランの冊子では、「昭和40年当時の小金原地域」「水とみどりの資源図」「まちづくりの実績図」を掲載しています。

2) 特性と課題

市街地など

本地域の市街地整備は、北小金土地区画整理事業によって小金原団地の整備が行われ、これにあわせて面整備地区で下水道整備が行われています。地域の大部分が計画的に開発された住宅地であるため、都市整備の観点からはほぼ一定程度の水準は確保されています。

土地・建物利用は、住宅系土地利用を主体であり、センター地区、幹線道路沿道の一部に商業系施設などが立地しています。

低層住宅地では宅地の細分化もみられ、団地部分については今後の経年変化への対応も必要になってくるため、現在の良好な環境を維持し、更に改善していく取り組みが必要であるとともに、住宅地の魅力を高めていくことが必要となっています。センター地区は、施設の経年化に対して商業地としての一層の魅力づくりと、地域の生活拠点としての機能の付加などに取り組むことが必要となっています。また、小金原センター地区4.1haは、都市再開発方針の要整備地区に位置付けられています。

根木内の市街化調整区域では船橋関宿線の整備が計画されており、これにあわせて土地利用の検討が必要です。

交通

道路ネットワークについては、地域の大半が土地区画整理事業で整備された住宅地であるため、碁盤目状のほぼ理想的な形となっています。また本地域の周辺部は基盤が未整備な地区が多いことから、周辺地域の道路整備に併せて新たな連携を考慮していく必要があります。

地区内には鉄道駅がなく、JR常磐線の北小金駅、馬橋駅、新京成電鉄の八柱駅、常盤平駅からのバス交通に依存していますが、交通利便性をより高めるために、地区外の幹線道路の整備とバスサービスの充実、新たな公共交通機関の検討などが望まれます。

面整備地区以外の住宅地は、生活道路のネットワークが十分でなかったり幅員の狭い道路が多く、防災面からも道路基盤の整備が必要となっています。

水・みどりなどのアメニティ

団地内には、緑豊かな街路樹や公園があり、地域の成熟と共に豊かな緑の空間を形成しています。

本地域の大半は、土地区画整理事業で整備された住宅地であるため、公園緑地の整備は十分な水準となっています。

上富士川、大清水湧水地などの水の資源の保全や活用が望まれます。

根木内城址は、歴史資源の保存・活用による公園化が求められています。

松戸市都市計画マスタープランの冊子では、「まちづくりの課題図」を掲載しています。

市民意見

本地域について、市民の方からいただいた主なご意見は次のとおりです。

地域まちづくりの視点について

「買い物、カルチャー、祭り、スポーツなどの面で柏の方が身近に感じられる」などセンター地区について

「再開発は近くの商店街への影響に配慮した計画を立て早期に実現してほしい」など土地利用について

「宅地の分割を防止するのは個人の財産権を侵すため難しく、どの様に実現するのが関心を持っている」「基盤が未整備な地区の改善のための具体策は」 など

交通について

道路に対して「道路幅員が広いと、路上駐車が多い」、バスに対して「バス運行の充実を」「バス停が遠くて不便」、歩行者に対して「歩道が未整備で障害者・高齢者などにとって不具合」、その他として「LRTを活用しては」

公園・緑地について

「小金原公園と体育館を一体化し、スポーツを楽しめる公園にしてはどうか」 など河川について

「富士川で昔ながらの素朴な風景を再現し、川沿いに木、花を植え、釣りも楽しめるようにする」 など

その他の都市施設について

「栗ヶ沢地区の下水道整備を早く」 など

(2) 基本的な考え方

本地域は、成熟期を迎えた住宅団地と周辺の基盤が未整備な地区、および市街化調整区域によって構成される地域であることをふまえ、計画的に整備された街路樹や公園、農地などの自然資源や、貝塚、城跡などの歴史資源を生かしながら、良好な住環境の保全・整備を図っていくことが求められています。

住宅団地を主体とした面整備地区は、街路樹や公園などの自然資源の保全・整備とともに、地域の中心地としてセンター地区の魅力を高め、良好な住環境を維持・向上させます。基盤が未整備な地区は、地域内の農地や樹林地、歴史資源などを生かしながら、生活道路の整備などにより安全で快適な住環境を実現します。

(3) まちづくりの方針

1) 生活拠点の整備

センター地区の整備

商業・業務施設や市民センターなどの立地するセンター地区は、センター機能の更新や商業の活性化、多世代対応の住宅供給などにより、地域の「生活拠点」としての機能の充実や魅力の向上を図ります。

2) 市街地の保全と改善

良好住宅地の環境保全

面整備された戸建て主体の住宅地などについては、地区計画などの活用により、用途混在や宅地の細分化防止、緑化の充実などに努め、良好な環境を保全します。

大規模住宅団地の環境改善

小金原団地内の中高層住宅を中心とした地区は、施設の経年化や居住者の高齢化などに対応しつつ多様な世代が共存できる良好な住宅団地として、施設の改善や新たな魅力づくりを行います。

基盤が未整備な住宅地の改善

地域北側など、生活道路、公園などの生活基盤施設が不足し、宅地化農地が多数存在する地区については、面整備や地区計画などの活用により、必要な基盤を確保しつつ適切な土地利用を誘導し、良好な住宅地を形成します。

3) 交通環境の充実

バスなどの公共交通機関の充実

鉄道駅のない本地域は、北小金駅、新松戸駅、馬橋駅、八柱駅、常盤平駅などとの連絡を強化し、生活利便性を高めていくため、道路整備とあわせてバスなどの公共交通機関を充実していきます。

船橋関宿線の整備の促進

船橋関宿線は、東京外かく環状道路とともに常磐自動車道と北千葉道路を結ぶ南北方向の重要な広域幹線道路として、周辺の自然環境に配慮しながら整備を促進します。

地域周辺の幹線道路網の整備

松戸駅や周辺駅の商業地などへのアクセスを確保し、自動車利用による生活利便性を高めていくために、都市計画道路3.3.5号線、3.3.7号線、3.4.18号線、3.4.22号線を整備します。

生活道路網の整備

根木内地区などの道路基盤が十分でない地区では、日常生活における主要な道路として、歩行者の安全が確保され、防災的な機能も有する生活道路のネットワークを整備します。

4) 緑と水辺のネットワーク

多様な公園緑地の保全・整備

歴史資源である根木内城址を保存・活用するために、城址および周辺の樹林や湿地などを生かしながら、地域のシンボルとなる公園の整備を進めます。

小金原公園は「地域公園」として、新たなニーズに対応しながら機能を充実します。

その他の既存の公園や街路樹などを維持するとともに、市民参加を取り入れた再整備を進めます。

水辺とふれあえる空間づくり

浸水地区の解消と魅力ある水辺空間の創出のため、上富士川の整備を進めます。また、富士川の水源地である大清水湧水地の保全を、市民と共に進めます。

歩行者空間のネットワークづくり

生活拠点、多様な公園、水辺空間などを相互に結ぶ、安全で歩きやすく、快適な歩行者空間を整備します。

5) 市街化調整区域の方向性の検討

根木内の市街化調整区域内は、船橋関宿線の整備にあわせて、環境に配慮した計画的な土地利用を実現するため、将来の方向性についての検討を行います。

(4) 主要な取り組み

以上の方針を具体化するため、本地域では特に次のことに取り組んでいきます。

センター地区の整備（商業活性化、多世代対応の住宅供給など）
良好住宅地の環境保全
船橋関宿線の整備の促進と、それにあわせた市街化調整区域の方向性の検討
根木内城址の保全・活用
上富士川の水辺空間の整備・保全

9 . 常盤平地域

(1) 現況と課題

1) 概況

常盤平地域は、市の中央から東部にかけて台地上に広がる、面積約1,170ha、人口約9万人の地域です。本地域は、北側の金ヶ作周辺の農地・集落地、中央部の常盤平団地の中高層住宅を中心とする面整備済みの住宅地、南東部の基盤が未整備な住宅地と松飛台の工業団地の4つに大きく分かれます。

本地域の常盤平一帯には、江戸時代、野馬を騎馬・役馬として供給する牧場である「小金牧」がつくられ、金ヶ作には幕府が牧を管理する「金ヶ作陣屋」がありました。また五香六実地区は、明治2年から明治政府によって入植開墾が進められました。

本地域はかつて高木村に属し、昭和18年に松戸町と合併して市制が施行されました。昭和30年に新京成電鉄が開通し、首都圏の人口急増を背景に、昭和32年に金ヶ作土地区画整理事業が開始され、昭和38年には松飛台工業団地が造成されました。昭和40年当時の様子をみると、常盤平団地はすでに完成していますが、それ以外は農村が広がっています。その後、北部を中心に相次いで土地区画整理事業が行われ、昭和53年には武蔵野線が開通、平成5年には21世紀の森と広場が開園して現在に至っています。

地域の北西には斜面林がまとまって残り、周辺の21世紀の森と広場や農地とともに自然資源が豊かな地域です。また常盤平団地は「緑豊かな団地」と言われ、さくら並木やけやき並木などの街路樹が立派に成長し、春には桜まつりが開催されるなど、市民の憩いの空間となっています。

松戸市都市計画マスタープランの冊子では、「昭和40年当時の常盤平地域」「水とみどりの資源図」「まちづくりの実績図」を掲載しています。

2) 特性と課題

市街地など

本地域の北西部は、土地区画整理事業によって計画的につくられた中高層団地や戸建ての住宅地となっています。中でも常盤平団地は、市内にあって初期に開発された大規模団地であり、本市の発展のさきがけとなりました。現在は住宅地として成熟期を迎えつつあり、地域住民との協働による「コミュニティ・ゾーン」の整備なども行われています。安心して住み続けようとする居住者のニーズに応え、定住と良好な居住環境の保全のための取り組みが必要です。

地域の南東部は、面整備によらず農地が宅地化された戸建て主体の住宅地であり、道路、公園、下水道などの基盤整備が遅れています。また、宅地化農地も多く、基盤整備の推進と市街化への適切な誘導が求められています。

本地域の商業地は、八柱、常盤平、五香、元山の新京成電鉄の各駅周辺や常盤平団地のセンター地区に形成されています。これらの中では八柱・五香駅周辺の集積度が高くなっています。駅周辺は地域の生活中心でもあり、その充実が求められています。なお八柱駅周辺地区14.3haは、都市再開発方針の要整備地区に位置づけられています。

松飛台工業団地は市内に3つある工業団地のうちの1つですが、事業所数や従業者

数が減少する傾向がみられ、産業振興のための適切な対応が求められています。また、工業団地の北側や東側には住宅と小規模工場などの混在する地区がありますが、住宅地としての良好な環境の確保のため、住工の混在の解消や適切な共存を図っていく必要があります。

市街化調整区域は、地域北部の金ヶ作や千駄堀に広がっているほか、初富飛地、串崎新田にも一部あります。梨園などの農地や樹林地など自然的な土地利用が中心ですが、小規模な宅地開発なども進んでいます。

交通

地域内には、新京成電鉄の八柱・常盤平・五香・元山の各駅とJR武蔵野線の新八柱駅があり、地域の南端には北総開発鉄道の松飛台駅と大町駅があるなど、公共交通の利便性が高くなっています。駅から離れた地域では、バスが交通を補っています。地域北部の千駄堀地区ではJR武蔵野線新駅の設置が検討されています。

幹線道路については、未整備の都市計画道路もありますが、地域内の骨格は概ね形成されています。今後、地域の周辺部で、都市計画道路3.1.2号線、船橋関宿線、北千葉道路といった広域幹線道路の整備が予定されています。

水・みどりなどのアメニティ

21世紀の森と広場は、松戸の自然や文化のシンボルとなっており、今後も引き続き整備を進めていく必要があります。

北部の市街化調整区域には樹林地がまとまって残っており、その保全が求められます。北部の常盤平団地を中心とする住宅地では、立派に成長したさくらやけやきが並木を形成しており、貴重なみどりの資源として保全・再生していく必要があります。

松戸市都市計画マスタープランの冊子では、「まちづくりの課題図」を掲載しています。

市民意見

本地域について、市民の方からいただいた主なご意見は次のとおりです。

地域まちづくりの視点について

「活気の出る良い案がほしい」「まちづくりからはずれた地域への配慮を」 など
駅周辺について

「松飛台・元山駅前・五香駅前の商店街で閉店・日曜休店が目立つ」、八柱駅周辺に対して「ごちゃごちゃしているので整備を」「北口についての方針がほしい」「南口に新規に無料の駐輪場を」 など

住宅地について

常盤平団地に対して「建物が老朽化したので補修などにより住み良い環境に」「建て替えを容認しないように」「居住者の高齢化を活性化する方法は」 など

市街化調整区域について

「方針を具体的に」「市街化調整区域をなくしてほしい」 など

公園・緑地について

「千駄堀の自然がなくなっている。駅は必要ない」「開発は必要ない」「さくら通りの痛んだ桜の木への対応を」「松飛台工業団地の遊休地を公園に」 など

交通について

道路に対して「渋滞が激しいところの道路整備を」「道路拡幅反対、交通量を増やさないように」「幹線道路へ出る道路の整備を」、歩行者に対して「車優先から歩行者優先へ」「歩道を車椅子が通れるように」「21世紀の森と広場へ楽しみながら歩ける道を」「新八柱駅にエスカレーターを」、その他に「駐輪場設置を」「バスの充実を」 など

その他の都市施設について

「下水道の整備を推進してほしい」 など

(2) 基本的な考え方

本地域は面積が広く、大規模団地、戸建住宅地、商業地、工業団地、農地・集落地、大規模公園など、多様な要素からなる地域です。

今後、住宅地として成熟期を迎えつつある中で、緑豊かで良好な環境を維持していくことを基本としつつ、それぞれの地区特性に応じたきめ細かな対応を行い、住宅地としての魅力を向上させます。また、市街化調整区域については、交通条件の変化などをふまえて、適切な土地利用を実現します。

(3) まちづくりの方針

1) 拠点の育成・整備

文化交流拠点の育成・整備

21世紀の森と広場は、交通利便性の向上も含めて引き続き整備を進めます。

さらに、公園周辺も新たな発展の可能性を有していることから、公園と周辺一帯を、豊かな自然資源と一体となった広域的な「文化交流拠点」として育成・整備します。

八柱駅周辺の整備

八柱駅周辺は、新京成電鉄とJR武蔵野線が結節する交通利便性の良さや、21世紀の森と広場への主要な玄関口であることを考慮して、地域の「生活拠点」だけでなく全市的な「交流拠点」として位置づけ、駅前広場の改善や歩行者空間の快適化、駅前の良好な景観づくりなどを進めます。

駅周辺生活拠点の整備

常盤平駅周辺や五香駅周辺は、既存の商業などの蓄積を活かしながら、交通結節機能の強化などにより、地域の「生活拠点」として充実します。

2) 市街地の保全と改善

大規模住宅団地の環境保全と魅力づくり

常盤平や牧の原の大規模住宅団地は、関係者の意向をふまえながら、現在の緑豊かで良好な住環境やコミュニティを維持するとともに、高齢化の進展やライフスタイルの変化などに伴う新たなニーズや、施設の経年化などに対応しつつ、多様な世代が快

適に安心して住み続けられる住宅地としていくため、施設などの適切な改善や新たな魅力づくりを進めます。

良好住宅地の環境保全

常盤平、牧の原、日暮など、面整備された戸建て主体の住宅地については、地区計画などの活用により、用途混在や宅地の細分化防止、緑化の充実などに努め、良好な環境を保全します。

基盤が未整備な市街地の改善

五香六実など、生活道路、公園、下水道などの生活基盤施設が不足し、宅地化農地が多数存在する地区については、面整備や地区計画などの活用により、必要な基盤を確保しつつ適切な土地利用を誘導し、良好な住宅地を形成します。

住宅と工場の共存・秩序化

松飛台工業団地の北側と東側の、住宅と工場・倉庫などが混在する地区は、工場の集約・誘導や工場敷地の緑化などを行い、住宅と工場の混在の解消や住環境に配慮した共存を図ります。

松飛台工業団地の環境整備

松飛台工業団地は、今後も市内の主要な「工業拠点」として位置付け、工業団地内の遊休地の情報収集と企業への斡旋などにより、工業団地としての健全かつ適切な土地利用を維持していくとともに、敷地内の緑化などにより、周辺市街地との調和に努めます。

3) 交通環境の充実

武蔵野線新駅設置の要請

千駄堀地区において、交通利便性の向上のため、周辺地域の整備の進捗にあわせて「(仮称)千駄堀駅」の設置を関係機関に要請します。

バス交通の充実

バス優先レーンの導入の検討やルート・運行本数の充実などに努めるとともに、バスの発着に対応した駅前広場の改善などに取り組み、バスの利便性を高めます。

幹線道路網の整備の推進とルートなどの検討

広域的な幹線道路である都市計画道路3.1.2号線、船橋関宿線、北千葉道路や、その他未整備の都市計画道路3.4.17号線、3.4.23号線などの整備を推進します。

なお、21世紀の森と広場を通過する都市計画道路3.1.2号線、3.3.5号線は、ルートや構造についての検討を行います。

その他、常盤平駅の北口に接続する道路など、地域の道路ネットワークを形成する上で整備の必要性が高い路線については、新規道路整備を検討します。

生活道路網の整備

市街地内の日常生活における主要な道路として、歩行者の安全が確保され、防災的な機能も有する生活道路のネットワークを整備します。

4) 緑のネットワーク

緑の回廊づくり

常盤平団地内のさくら並木やけやき並木をはじめとする街路樹を保全・再生します。また、道路整備などにあわせて、沿道の緑化を推進します。

これらの街路樹により拠点や諸施設を結び、その主要なものは「生活軸」と位置づけて、さらに魅力づくりを進めます。

樹林地の保全

金ヶ作や千駄堀地区にまとまって残る樹林地は、市民の森や緑の保護地区の指定などにより保全します。

多様な公園の整備

金ヶ作公園は「地域公園」として、新たなニーズに対応しながら機能を充実します。その他、生産緑地地区を活用して街区公園を整備するとともに、既存の公園についても、市民参加を取り入れながら再整備していきます。

商業地、工業地の緑化の推進

八柱、常盤平、五香の各駅周辺の商業地や、松飛台工業団地の緑化を推進します。

5) 市街化調整区域の方向性の検討

計画的な土地利用の実現

市街化調整区域については、農業の振興や観光農園などの多面的な活用を基本としつつも、都市計画道路3.1.2号線や北千葉道路の整備、JR武蔵野線新駅設置の動向などを考慮した計画的な土地利用の実現を図るために、将来の方向性について検討します。

千駄堀地区の新規市街地の整備

千駄堀地区の台地上については、地元の意向をふまえつつ、新駅設置も想定しながら、周辺の自然環境と調和した面整備を進めます。

(4) 主要な取り組み

以上の方針を具体化するため、本地域では特に次のことに取り組んでいきます。

21世紀の森と広場の文化交流拠点としての育成・整備

武蔵野線新駅（(仮称)千駄堀駅）設置の要請と、新駅設置を想定した千駄堀地区の面整備

八柱駅周辺の整備（交流拠点としての機能の充実、北口整備など）

大規模住宅団地の環境保全と魅力づくり

10 . 六実地域

(1) 現況と課題

1) 概況

六実地域は、本市の東端に位置する面積約310ha、人口約2.9万人の地域で、全域ほぼ平坦な地形となっています。南側の市街化調整区域には梨園を中心とした農地が広がり、市街化区域には生産緑地地区が点在するなど、地域内には農地が多く残されていますが、都市化の進展に伴い農地や樹林地などの自然は少なくなってきました。

本地域西側の五香六実地区は、明治2年から明治政府によって入植開墾が進められました。また、大正12年には現在の東武鉄道野田線が開通し、六実駅が開設されました。

昭和18年に本地域が属するかつての高木村が松戸町と合併し、昭和31年に残りの高柳地区が沼南村より編入され、現在の地域ができあがりました。

昭和40年当時の本地域をみると、六実駅周辺を除いてほとんどが農地であったことがわかります。その後、昭和42年に地域の北側で六実高柳土地区画整理事業が開始されました。昭和40年代に土地区画整理事業地周辺も市街化が進み、現在のような市街地の姿に至っています。

人口の動向は、土地区画整理事業区域を中心に人口増加がみられるなど、市内でも人口増加の活発な地域です。隣接する沼南町と一体的な整備である高柳西部土地区画整理事業や新鎌ヶ谷駅周辺の開発が進められており、今後はそれらの影響も予想されます。

松戸市都市計画マスタープランの冊子では、「昭和40年当時の六実地域」「水とみどりの資源図」「まちづくりの実績図」を掲載しています。

2) 特性と課題

市街地など

本地域の土地・建物利用は、ほとんどが住宅主体です。市街化調整区域内は畑や樹林地を主体に観光梨園も多いようです。今後、都市計画道路整備などの動きに応じて、基盤整備や農地の保全などが必要となってきます。

市街地整備の状況は、昭和62年に面積約113haの六実高柳土地区画整理事業が完了し、良好な住宅地が形成されつつあることから、宅地の細分化などの住環境の悪化を防止していくことが必要となっています。また一部、面整備済みでありながら宅地化されていない農地が存在するなど、その適切な利用誘導が求められています。六実駅周辺には、商業地が形成されています。現在六実駅周辺において、市域東端の商業地としての商業機能の充実による地域の顔づくりと、東武野田線の複線化にあわせた一体的なまちづくりが検討されています。なお、六実駅周辺地区3.5haが、都市再開発方針の要整備地区に位置づけられています。

下水道の整備状況については、土地区画整理事業が施行された地区では整備済みですが、それ以外の地区では整備が遅れています。

交通

本地域は東武野田線六実駅と新京成電鉄元山駅などが最寄り駅となっていますが、土地区画整理事業地区は徒歩圏外になっています。現在、東武野田線は複線化が進められていますが、これらの動向をふまえた取り組みを進めることが必要になっています。

都市計画道路の整備状況は、3.1.2号線が一部整備中であるほか、3.4.17号線が未着手となっています。

六実駅西側の基盤が未整備な地区では、将来の市街化の進行に備えて主要な生活道路をはじめとした道路や公園などの基盤の整備が課題となっています。

基盤が未整備な地区は、幅員の狭い道路が多く生活道路のネットワークが十分ではありません。

六実駅周辺は、当地域の生活の中心として、バス交通の受け入れのための駅前交通広場の整備や、駅周辺商業地の整備など、より魅力ある地域の「生活の拠点」として整備していくことが求められています。特に、鎌ヶ谷市の新鎌ヶ谷駅周辺の大規模開発に伴う、六実駅や駅周辺商業地の利用者増加や、都市計画道路3.1.2号線などの幹線道路整備による影響も考慮することが必要になります。

水・みどりなどのアメニティ

公園は、土地区画整理事業地内で整備されていますが、六実駅周辺の基盤が未整備な市街地で不足しており、整備が望まれます。

その他の地域内の緑は、幹線道路沿いに街路樹がみられるほか、市街地内に生産緑地地区が点在しています。市街化調整区域では畑地が多くみられ、梨園がその主力となっています。

松戸市都市計画マスタープランの冊子では、「まちづくりの課題図」を掲載しています。

市民意見

本地域について、市民の方からいただいた主なご意見は次のとおりです。

地域まちづくりの視点について

「住みやすいと思われる地域に」「六実は松戸でありながらいつも取り残される」「野馬除土手などの歴史資源は残していきたい」 など

六実駅周辺について

「商業地・住宅地・道路状況などいずれも不良」「駅東側の乗降口の開設」「道路の整備・拡幅」「駐輪場整備」 など

住宅地について

「中高層住宅は専用住宅地には合わない」 など

交通について

交通一般に対して「松戸駅方面への道路・交通機関の整備を」「千葉市への道路・交通機関の整備を」、バスに対して「五香～六実間のバス便増加を」、道路に対して「県道松戸鎌ヶ谷線の拡幅と歩道のゆとりを」「市境の行き止まり道路をなくすように」、歩行者に対して「段差の解消、電柱の撤去、歩道の拡幅を」など

公園・緑地について

「子供が遊べるところを」「コンクリートのまちで緑がなくなっている」 など

その他の都市施設について

「下水道の整備を」 など

「防災」について

「住んで良いまちのために道路、防災対策が急務」 など

(2) 基本的な方向

本地域は、六実高柳土地区画整理事業によって比較的良好な住環境が形成されているものの、地域内の基盤が未整備な地区では、宅地化の進行によって住環境の悪化や農地や樹林地などの豊かな自然資源が失われつつあることをふまえ、基盤が未整備な地区の良好な住環境の形成とともに、農地などの緑と住宅地とが調和した良好な住環境を形成します。

また、六実駅周辺の商業地は、本地域の生活拠点として魅力ある空間を形成するため、商業機能の充実やアクセスの改善などを進めます。

(3) まちづくりの方針

1) 生活拠点の整備

六実駅周辺の整備

六実駅周辺は、利便性が高く魅力的な「生活拠点」として育成するため、東武野田線の複線化にあわせて、市街地再開発事業などにより、駅前広場などの交通基盤や商業空間の整備、魅力的な景観づくりなどを進めます。

2) 市街地の保全と改善

良好住宅地の環境保全

六実高柳土地区画整理事業によって整備された地区は、地区計画などの活用により、用途混在や宅地の細分化防止、緑化の充実などに努め、良好な環境を保全します。

基盤が未整備な市街地の改善

五香六実や六実駅西側など、生活道路、公園、下水道などの生活基盤施設が不足するとともに、宅地化農地が多数存在する地区については、面整備や地区計画などの活用により、必要な基盤を確保しつつ農地の適切な利用を誘導し、良好な市街地を形成します。

3) 交通環境の充実

バス交通の充実

バスのルートや運行本数の充実などにより、東武野田線六実駅と新京成電鉄五香駅へのアクセスや周辺市との連絡性を強化します。

六実駅周辺の交通基盤整備

六実駅へのバスや自動車利用の利便性を高めるため、東武野田線の複線化にあわせて、都市計画道路3.4.17号線やその他新規道路の整備、駅前広場の整備などを進めます。

幹線道路網の整備

都市計画道路3.4.17号線の整備を推進し、移動しやすく利便性の高い幹線道路のネットワークを形成します。

また、都市計画道路3.1.2号線は、隣接する市町と連絡する広域幹線道路として整備を推進します。

生活道路網の整備

市街地内の日常生活における主要な道路として、歩行者の安全が確保され、防災的な機能も有する生活道路のネットワークを整備します。

4) 緑のネットワーク

多様な公園の整備と緑化の推進

六実中央公園は「地域公園」として、新たなニーズに対応しながら機能を充実するとともに、松戸市クリーンセンターを公園として活用します。

その他、生産緑地地区を活用して街区公園を整備するとともに、既存の公園についても、市民参加を取り入れながら再整備していきます。

また、生垣緑化など住宅地の緑化を推進します。

街路樹などを活用した回廊づくり

幹線道路や補助幹線道路クラスの道路において、沿道緑化や既存の街路樹の保全、歩行者空間の整備を進めます。

貴重な歴史・自然資源を、保全・活用します。

5) 市街化調整区域の方向性の検討

市街化調整区域は、農業の振興や観光農園などの多面的な活用により、農地として保全します。

(4) 主要な取り組み

以上の方針を具体化するため、本地域では特に次のことに取り組んでいきます。

| |
|---|
| 六実駅周辺の整備（駅前広場などの交通基盤整備、商業空間の整備など） 良好住宅地の環境保全 幹線道路網の整備（都市計画道路3.1.2号線、3.4.17号線など） |
|---|

11 . 東部地域

(1) 現況と課題

1) 概況

東部地域は市の南部に位置し、面積約920ha、人口約2.4万人の地域です。本地域の地形は概ね台地状で、北側の国分川、春木川、紙敷川沿いが若干低くなっています。北側と南側の一部の市街地を除いて大部分が自然的な土地利用で、南側の高塚新田も、市街化区域でありながら観光梨園などの農地が多くの面積を占めています。

本地域はかつての八柱村に属し、昭和13年に松戸町と合併しました。本地域の「東部地域」という名称は、松戸町からみて本地域が東側にあったことに由来します。昭和40年当時の本地域をみますと、昭和10年に開設された都営八柱霊園があるほかは、国分川沿いの水田や高塚新田の梨園などの農地が広がり、その他は樹林地や集落が点在する程度でした。

その後、昭和46年に市川松戸有料道路、53年にJR武蔵野線、平成3年に北総開発鉄道が開通するなど交通の骨格が徐々にできあがり、高塚新田地区などで緩やかに市街化が進行しました。また、北総開発鉄道の開業にあわせて、秋山、東松戸、松飛台の各駅周辺で土地区画整理事業が実施されており、今後大きな変化が予想される地域です。

松戸市都市計画マスタープランの冊子では、「昭和40年当時の東部地域」「水とみどりの資源図」「まちづくりの実績図」を掲載しています。

2) 特性と課題

市街地など

本地域で現在、市街地が形成されているのは、八柱霊園の北西部、秋山、高塚新田の3箇所です。これらは面整備によらない市街地であるため、道路、公園、下水道などの生活基盤の整備が遅れており、また宅地化農地も多いため、基盤整備の推進と市街化への適切な誘導が求められています。

これらの市街地のうち、八柱霊園に至る北側の道路沿道には、石材店などが立ち並び、特徴ある景観を形成しています。また、高塚新田には観光農園が集積して本市の重要な観光資源となっており、今後もその保全と活用が求められています。

現在、秋山、東松戸、松飛台の各駅周辺で土地区画整理事業が進められていますが、事業の推進と地区計画の内容に沿った良好な市街地の形成が望まれます。

市街化調整区域については、基本的には農業的な土地利用となっていますが、個別の宅地開発や資材置き場としての利用などが進んでいます。今後、幹線道路の整備の進展などをふまえ、秩序ある土地利用の実現に向けた取り組みが必要です。

交通

土地区画整理事業の進捗にあわせて、都市計画道路3.3.6号線、3.3.7号線、3.4.12号線、3.4.35号線などの整備を推進していくことが重要です。また、全市的な観点からも、北千葉道路の整備の推進が望まれます。

北総開発鉄道の開通により、各駅を中心とした交通ネットワークの形成が必要です。

水・みどりなどのアメニティ

市街化調整区域には樹林地が残されており、その保全が求められています。また、梨園をはじめとする農地や田園風景も貴重な自然的資源であり、その保全や活用が求められています。

地域の水の資源である国分川では現在、浸水被害の解消とうるおいある水辺空間づくりのため、多自然型の河川改修が進められており、河川だけでなく、周辺の景観なども一体となった良好な空間づくりが望まれます。

八柱霊園は、園内に大規模な樹林や公園の空間も有しており、貴重なオープンスペースとなっています。また、八柱霊園の周辺には河原塚の古墳や貝塚があり、これらの保全や活用が求められています。

松戸市都市計画マスタープランの冊子では、「まちづくりの課題図」を掲載しています。

市民意見

本地域について、市民の方からいただいた主なご意見は次のとおりです。

地域まちづくりの視点について

「東部地域に力を入れてほしい」「他地域よりも土地の計画利用が経済的にできるため、積極的開発を」「緑や自然を残しながら快適な生活を送ることができる街、暮らしやすい街、整然として美しい街に」 など

駅周辺について

秋山駅周辺に対して「まるでゴーストタウン」「利用者が多いのもっと駅前整備を」「駅周辺の歩道整備を」、東松戸駅周辺に対して「第三の玄関口なのでもっと整備を」「高齢化に対応した駅の整備を」「駅周辺に安心して歩ける歩道がない」「駐輪場を」、松飛台駅周辺に対して「市民の集まれるような場所を」 など

市街化調整区域について

「荒地、ゴミ捨て場、資材置き場になっている」など

交通について

公共交通に対して「松戸駅や21世紀森の広場までの交通が不便」「東松戸駅に行くバスがなく不便」「南北を結ぶ鉄道、バスなどの交通機関の充実を」、幹線道路に対して「都市計画道路の早期整備を」「北千葉道路は必要ない」、その他の道路に対して「狭い道路が抜け道に使われる」、歩行者に対して「歩道の整備、段差の解消を」 など

公園・緑地について

「自然を勝手気ままに壊してしまった感じがある」、公園に対して「歩いて5分程度で行ける街区公園が必要」「公園や緑地は簡素で良いから各地にほしい」 など

その他の都市施設について

「下水道整備を重点的に」 など

(2) 基本的な考え方

本地域は市内で最も田園・自然環境が残る地域ですが、JR武蔵野線東松戸駅の開設や幹線道路の整備の進展などにより、交通利便性が向上することによって、開発機運

も高まることが予想されます。

田園・自然環境は市民の貴重な財産として保全していくことを基調としつつも、多様な動向に配慮して将来の方向性について検討し、計画的な土地利用を実現します。

また、既存の市街地については環境の改善と魅力づくりを進めるとともに、新たな開発については、良好な市街地の形成を誘導します。

(3) まちづくりの方針

1) 拠点の整備

駅周辺の整備

東松戸、秋山、松飛台の各駅周辺で土地区画整理事業を推進し、商業施設や公共施設などが集積するとともに歩きやすい歩行者空間などが確保された、快適でにぎわいのある拠点を形成します。

特に東松戸駅周辺は、JR武蔵野線と北総開発鉄道が交差する交通利便性や将来の可能性の高さから、市南部のレクリエーション活動をはじめとする「交流拠点」として整備・育成します。

2) 住宅地の改善と整備

基盤が未整備な住宅地の改善

河原塚や高塚新田など、生活道路、公園、下水道などの生活基盤施設が不足するとともに、宅地化農地が多数存在する地区については、面整備や地区計画などの活用により、必要な基盤を確保しつつ農地の適切な利用を誘導し、良好な住宅地を形成します。

良好な新規住宅地の整備

秋山、東松戸、松飛台の各駅周辺の土地区画整理事業を推進するとともに、地区計画の内容に基づいて良好な住宅地へと誘導します。

3) 交通環境の充実

バスなどの公共交通機関の充実

バス交通に依存する地域の利便性を高めるため、幹線道路の整備などにあわせて松戸駅方面や周辺駅へ向かうバスなどの公共交通機関を充実させます。

施設間の交通ネットワークの形成

東部スポーツパーク、東部老人福祉センター、市立福祉医療センター東松戸病院などの公共公益施設が多数立地していることから、これらの施設間や駅周辺生活拠点との間に交通ネットワークを確立し、利用しやすい環境を整えます。

幹線道路網の整備の推進

既存道路の混雑を改善し、地域内の駅周辺へのアクセスや他地域との連絡を向上さ

せるため、都市計画道路3.3.6号線、3.3.7号線、3.4.12号線、3.4.35号線などの整備を推進して、幹線道路のネットワークを確立します。

また、広域的な自動車交通の骨格となる北千葉道路の整備を促進します。

生活道路網の整備

市街地内の日常生活における主要な道路として、歩行者の安全が確保され、防災的な機能も有する生活道路のネットワークを整備します。

4) 緑と水辺のネットワーク

樹林地や農地の保全と活用

地域内にまとまって残る樹林地は、市民の森や緑の保護地区の指定などにより保全します。

農地については、農業振興策や多面的な活用などにより保全を図ります。高塚の観光梨園は、市の重要な観光資源として支援します。

八柱霊園一帯の活用

八柱霊園内の樹林や公園的空間を有効に活用します。また、八柱霊園と周辺の貝塚や古墳、「下総史料館」を連携させるため、歩道の整備や緑化などを進めます。

国分川を中心とした緑豊かな空間づくり

国分川において流域の浸水被害を解消し、生物の良好な生息環境や親水性に配慮するために多自然型護岸による河川改修を進めます。また、周辺の農地や斜面林の保全を図り、緑豊かな空間を形成します。

多様な公園の整備

紙敷土地区画整理事業地内に、「地域公園」として（仮称）紙敷第一公園を整備するとともに、東部クリーンセンターを公園として活用します。その他、新規住宅地における計画的な公園の整備や緑化の推進、生産緑地地区を活用した街区公園の整備を進めます。

5) 市街化調整区域の方向性の検討

緑豊かな空間づくり

市街化調整区域については、農地や樹林地などの自然的土地利用の保全を基調としながら、交通条件の向上なども考慮して、緑豊かでゆとりのある良好な空間を形成していくために、将来の方向性について検討します。

金楠台地区の新規市街地の整備

金楠台地区については、地元の意向をふまえつつ、周辺の自然環境と調和した面整備を進めます。

(4) 主要な取り組み

以上の方針を具体化するため、本地域では特に次のことに取り組んでいきます。

東松戸、秋山、松飛台の各駅周辺の整備（商業施設や公共施設の整備など）

幹線道路の整備の推進

国分川の多自然型護岸の整備と周辺の農地・斜面林の保全による緑豊かな空間づくり

地域公園の整備（(仮称)紙敷第一公園）

北総開発鉄道沿線の交通条件を考慮した、市街化調整区域の方向性の検討

第5章 マスタープランの実現に向けて

1．実現のための基本的な取り組み

(1) 総合的な都市整備の推進

都市計画マスタープランは都市整備に関する総合的な方針であり、道路、公園、住宅、景観などの個別分野の整備を一体的に進めていくための方針と位置づけられます。また、今日のまちづくりは、都市整備に関わる分野だけでなく、福祉、文化、教育など様々な分野との関連性が強まっています。

そのため、都市整備に関わる部門相互だけでなく、幅広い部門との連携をとりながら、都市計画マスタープランの推進システムの確立などにより、総合的かつ計画的に施策を推進していきます。

(2) 効率的な都市整備の推進

都市整備には多くの費用が必要ですが、今後の財政の見通しは必ずしも楽観できる状況ではありません。そのため、都市整備においては、これまで整備されてきた建物や基盤施設を十分に維持・活用することを重視し、過剰な投資にならないようにします。

また、限られた財源と人的資源を有効かつ効果的に投資していくために、都市全体や地域における整備の必要性や緊急性、事業化への熟度、投資に対する効果の度合などの観点から、優先順位を慎重に検討して整備を進めていきます。

(3) 市民・事業者・行政のパートナーシップの推進

都市計画マスタープランの内容を実現していくためには、市民や事業者の理解と協力が欠かせません。また、効率的な都市整備のためにも、市民のニーズや地域の特性を的確に把握し、市民本位のまちづくりを進めていくことが重要です。

そのため、計画づくり段階での市民参加を重視し、幅広い市民の参加が得られるような仕組みづくりを推進していきます。

また、市民に身近な地域や地区レベルのまちづくりについて、計画やルールづくりだけでなくその実現も含めた、市民の自主的・主体的な取り組みを支援していくための仕組みづくりを推進していきます。

(4) 広域的な調整と連携

公共事業の推進や土地利用の誘導規制などについて、広域的な対応をとる必要が高まっていることから、国、県、周辺自治体、および関連機関などとの間で、意向の調整や連携を密に行っていきます。

2 . 地域まちづくりの推進

(1) 地区レベルのまちづくりの推進

今後まちづくりの場が、既成市街地に移っていくことをふまえると、市民にとって身近な地区レベルのきめ細やかなまちづくりの推進が必要になります。そのため、必要に応じて市民主体の計画づくりや事業の推進に関する支援を行っていきます。

(2) まちづくり支援体制の確立

市民参加による全市や地域・地区レベルのまちづくりを支援していくために、行政内外の組織づくりとシステムづくりを進めます。

(3) 地域別計画への反映

11地域を基本とする地域まちづくりにおいて、他分野も含めたより総合的な「地域別計画」を策定するにあたっては、本都市計画マスタープランの地域別構想の内容を反映させ、他分野と協力しながら総合的に地域まちづくりに取り組んでいきます。

3 . 都市整備のルールづくり

市民参加や地域まちづくりの推進、地区計画の適用、市街地の環境改善、良好な景観の形成、樹林地の保全や管理などについて、まちづくり条例の制定や指導要綱の見直しなど、本市独自のルールづくりを検討します。

4 . 都市計画マスタープランの進行管理と見直し

都市計画マスタープランの進行管理のシステムづくりに取り組みます。また、社会経済の変化や地域の実態などにより都市計画マスタープランの内容に見直しの必要が生じた場合には、市民の参加のもとに柔軟に見直しを行います。

具体的には、次のようなことを検討します。

- ・市街地整備プログラムの策定
- ・目標達成を評価する指標の作成
- ・進行管理の組織やシステムづくり など

あ行

アクセス

アクセスとは、接近、近づく方法のことを意味し、この場合、目的地までの交通の便や手段のことを指す。

アメニティ

環境の良さ、快適な環境、良い景色、快適で美しく雰囲気のある環境などの好ましい場の質を示す概念。

一団地認定による住宅団地

建築基準法の各規定は一つの建築物毎に一つの敷地という設定のもとに適用されるが、広い敷地に数棟の建築物を建築する場合に、建築物毎に敷地を定めて計画するのではなく、全体を一つの敷地（一団地）として総合的に計画することを認め、個々の敷地に分割して規制することによる不合理を取り除こうとするもの。

一級河川・準用河川

河川法に基づき、国土保全上または国民経済上特に重要な水系で、建設大臣が指定した河川を一級河川という。一級河川以外の河川のうち公共の利害に重要な関係があるもので、知事が指定したものを二級河川といい、準用河川は、それ以外で市町村長が指定したもので、河川法の二級河川に係わる規定が準用される。

オゾン層

地上10kmから50kmの高層の大気にあるオゾンの層。オゾン層は太陽光線中の有害な紫外線を吸収しているため、フロンなどによるオゾン層の破壊が問題になっている。

オープンスペース

建物が建っていない土地（非建ぺい地）で、交通用地（道路、鉄道敷など）でない土地のこと。

か行

ガイドライン

政策などの、あまり詳細すぎない一般的な指針。市民、事業者、行政

がとも守るべきルールとなる。

買回品

呉服・耐久消費財のように、品質・価格などを顧客が十分に比較検討して買い求める商品。

仮想商店街

インターネット上で買い物ができるショッピングセンター。時間帯や距離に関係なく、低価格で商品を購入できるメリットがある。

環境用水

良好な景観、親水空間、レクリエーション空間の保全・創出や、動植物、歴史資源の保護・保存などの観点から、身近な河川や水路などの親水性を高めることを目的として、水の流れの改善を行うための用水。

北千葉道路

成田から千葉ニュータウンを通り、市川・松戸を抜けて東京外かく環状道路につながる広域幹線道路。

緊急輸送路

被災後、物資の輸送のために用いる道路。

建築協定

市街地の環境や利便性を維持・増進するため、区域内の所有者などの全員の同意により定める協定。建築物の敷地、用途、形態などについて定めることができる。

高規格幹線道路

自動車の高速交通の確保を図るため必要な道路で、全国的な自動車交通網を構成する自動車専用道路。

交通結節点

鉄道、自動車などの各種の交通手段が結節するところ。

高度地区

都市計画法に基づく地域地区の一種で、市街地の環境を維持し、または土地利用の増進を図るため、建築物の高さの最高限度または最低限度を定めるもの。

高齢社会

一般的に高齢化が進行して、総人口に対する65歳以上の人口のしめる割合（老齢人口比率）が14%を超え、その状態が安定した社会。

こどもの遊び場

こどもの健全育成の一環として設置されている遊び場。

コミュニティ・ゾーン

住宅地などにおいて、通過交通の進入を抑え、地区内のくらしの安全を確保するため、地域の人々の参加により策定される計画に基づき、交通規制などとあわせて、歩行者などの通行が優先されるコミュニティ道路の整備を行うもの。

さ行

サンクチュアリ

直訳は「聖域」。ここでは、野鳥などの動植物が、人間の管理下から離れて、あるいはできるだけ人為的な影響を受けない状況で生物が生息する場所のこと。

酸性雨

汚染大気中で硫黄酸化物や窒素酸化物が化学変化して硫酸や硝酸に変わり、これらが雨や雪に溶けて降るもので、被害は湖沼、河川、森林などに現れる。

市街化区域・市街化調整区域

昭和43年の新都市計画法で設けられた制度で、都市計画区域を市街化区域と市街化調整区域に区分することにより、無秩序な市街化を防止し、計画的な市街化を図ることを目的とする。市街化区域は、既に市街化を形成している区域、およびおおむね10年以内に優先的かつ計画的に市街化を図るべき区域、市街化調整区域は市街化を抑制すべき区域とされる。

市街地再開発事業

都市再開発法に基づき、既成市街地の土地の合理的かつ健全な高度利用と都市機能の更新とを図るため、

地区内の建築物を除去し、公共施設の整備、建築物および建築敷地の整備などを行う事業。

自然増減・社会増減

出生と死亡による1年間の人口の増減を自然増減といい、転入と転出による増減を社会増減という。

市民の森

市民緑地制度による借地型の樹林地保全手法。特にレクリエーション利用の可能な樹林地を対象とし、地権者の同意のもとに借地料および管理負担を行うことにより、緑地としての担保性を向上させる。

住環境整備事業

住宅建設や地区内の生活環境施設の整備を計画的、一体的に行う総合的な事業制度を総称したもの。

住宅マスタープラン

地域特性を勘案した具体的な住宅施策の方向性を示し、将来の住宅施策を計画的かつ総合的に推進するための指針で、本市では平成10年に策定した。

首都圏整備計画

首都圏の総合的整備と秩序ある発展を図るため、首都圏整備法に基づき策定される計画。基本計画、整備計画、事業計画の3段階からなる。

準工業地域

都市計画法に基づく用途地域の一種で、工業地で住宅などの混在を排除することが困難または不適当な地区のうち、主として環境の悪化をもたらすおそれのない工業の利便を増進するために指定するもの。

常磐新線

秋葉原と筑波研究学園都市を結ぶ1都3県にまたがる58.3kmの鉄道で、平成17年度の開業を目指している。JR常磐線の混雑を緩和するばかりでなく、鉄道の建設とあわせて沿線の新しいまちづくりが進められている。

シルバーハウジング

高齢者の安全や利便に配慮した設

備・仕様、ライフサポートアドバイザー（生活援助員）による安全の確認や生活相談、緊急時の対応などの福祉サービスを受けられるよう配慮された公共賃貸住宅。

人口集中地区

人口密度が1平方キロメートルあたり約4,000人以上の地区が集合し、合計人口が5,000人以上の地域。

シンボルロード

都市や地域の顔や象徴（シンボル）となる道路。

スーパー堤防

正式名称は「高規格堤防」。土で造られる幅の広い堤防のことで、大都市地域を流れる河川が、計画規模を越えるような大洪水や、地震が発生しても壊れにくい堤防のこと。幅は土手の高さの30倍程度。首都圏では、利根川、江戸川、荒川、多摩川などが対象になっている。

生活道路

住宅地周辺のあまり広くない道路、あるいは幹線道路以外の道路。

生産緑地地区

平成3年の生産緑地法の改正により、市街化区域内農地は、宅地化する農地と保全すべき農地に区分され、都市計画で保全すべき農地は、市街化調整区域への編入または「生産緑地地区」の指定を受ける。生産緑地地区に指定された農地は、30年間の宅地への転用が制限される代わりに、固定資産税の宅地並み課税の適用を受けず、指定から30年経過後、または農業従事者が死亡した時などは、時価で買取りを請求できる。

整備、開発又は保全の方針

市街化区域と市街化調整区域の区域区分と、それぞれの区域の方針を定めた都市計画の基本的な方針。

た行

ダイオキシン

ゴミ焼却場やパルプ工場の漂白過

程などで発生する毒性物質。自然環境中では安定であるが、生物濃縮を通じて人体内に取り込まれると、奇形やガンなどを引き起こす恐れがあるとされている。

宅地化農地

平成3年の生産緑地法の改正により、市街化区域内の農地の中で、最低30年にわたって保全される「生産緑地地区」に対し、計画的に宅地化を図っていくものとして区分された農地。

多自然型の河川改修

河川改修にあたり、川が本来有している生物の良好な生息・生育環境に配慮し、あわせて美しい自然環境を保全・創出しようとするもの。瀬と淵の形成、自然材を用いた水際線の再生、護岸法面の覆土などによる緑化、魚がのぼりやすい魚道・落差工の設置などの手法がある。

地域地区

都市計画法に基づき、都市計画区域内の土地をその利用目的によって区分し、建築物などについての必要な制限を課すことにより、土地の合理的な利用を図るもの。地域地区は、具体的には、用途地域、特別用途地区、その他の地域地区に大別される。

地域防災計画

災害対策基本法に基づき、都道府県と市町村が、計画的な防災行政を行うために必要な対策計画を定めるもの。

地下鉄11号線

昭和60年に地下鉄11号線（半蔵門線）の松戸までの延伸が運輸政策審議会から答申され、現在、平成12年度の開業を目途に、水天宮前～押上の区間で建設が進められている。

地球温暖化

化石燃料の大量消費による大気中の二酸化炭素の増加が原因となって、平均気温の上昇や全世界的な異常気象などが起きている現象。

地区計画

良好な環境の形成または保持のため、合理的な土地利用を行うことを目的に、都市計画で定める制度。建築物の用途、敷地規模、建ぺい率・容積率、壁面位置、高さなどを定めることができる。

知識集約型

知的労働（知識）の投入量が多いもの。

ちば新時代5か年計画

21世紀に向けて千葉県の行政施策を総合的に明らかにし、その推進の基本的な指針を示した計画。計画期間は平成8年度から12年度まで。

定期借地権

平成4年の借地借家法の改正により新たに創設された借地権。一般・事業用・建物譲渡特約付の3つに区分され、一般定期借家権では50年以上契約更新は無く、期間終了後は更地にして返還する。

電子マネー

コンピューターネットワーク上で貨幣の取引を実現しようとするもので、現在、実用化への検討がなされている。

東京外かく環状道路

都心から約15km圏を囲み、東京湾岸道路と連絡する全長85kmの道路で、自動車専用道路に一般道路などが併設される。首都圏の交通混雑の緩和と都市間の円滑な交通ネットワークの実現を目的とする。

特定公共賃貸住宅

地域の住宅事情により、地方公共団体が公営住宅とは異なる世帯や所得層に対し賃貸住宅を供給する制度。

特定優良賃貸住宅

中堅ファミリー層を主な対象に、良質な賃貸住宅の供給を目的とした制度。地方公共団体などが民間の優良な賃貸住宅を借り上げ、または直接供給するもので、建築主などは建築の助成を受けられる。入居者は市場家賃よりも低い家賃で入居でき、

その差額を国および地方公共団体に助成する。

都市計画道路

都市計画法に定められた都市施設の一つであり、都市計画によって指定される道路。一般に補助幹線道路以上の道路が対象となる場合が多い。

都市公園

都市公園法に基づいて地方公共団体などが設置する公園や緑地。街区公園、近隣公園、地区公園など地域ごとに配置するものや、都市住民全般に供用する総合公園や運動公園、自然的環境の保全・改善などを図る都市緑地など、様々な種類がある。

都市再開発方針・一号市街地・二号地区・要整備地区

都市再開発方針は、都市再開発法に基づき、市街地の再開発に関する各種施策を長期的かつ総合的な観点から体系づけた都市再開発のマスタープラン。一号市街地とは、長期的な視点から計画的な再開発が必要な区域のこと。その一号市街地内で、特に一体的かつ総合的に市街地の再開発を促進すべき相当規模の地区のうち、都市計画上特に重要性が高く、また事業熟度の高まっている地区を二号地区とし、それ以外の地区で、特に再開発の効果が大きく、または早急に再開発を行うべき地区を要整備地区としている。

土地改良事業

土地改良法に基づき、農用地の改良、開発、保全または集団化を行う事業。農業の生産性の向上、農業総生産の増大、農業構造の改善などを図ることを目的としている。

土地区画整理事業

土地区画整理法に基づき、公共施設の整備改善と宅地の利用増進を図るため、土地の交換分合（換地）により道路、公園などの公共施設の整備とともに、土地の区画形質を変更する事業。

な行

農住組合土地区画整理事業

農住組合法に基づき、市街化区域内農地の所有者3人以上が共同で設立する法人が農住組合であり、農住組合土地区画整理事業は、農住組合が施行する土地区画整理事業。

農地流動化推進事業

平成9年の「農業経営基盤の強化の促進に関する基本的な構想」で打ち出された農地の流動化を図るための施策。農地の売買や賃借について、農業後継者、認定農業者などへの所有権移転や利用権設定が、適切かつ円滑に実施できる体制を整備する「利用権設定等促進事業」によるもの。

は行

バスベイ

バスの乗客の乗降のため、本線車道から分離されたバスの停留施設。車線上におけるバスの停車が招く交通渋滞や交通事故の発生を防ぐために設置する。

バス優先レーン

道路交通法に基づき、道路標識などにより路線バスなどの優先通行帯であることが表示された車線。大量輸送機関としてのバスの定時運行の確保と輸送力の改善を図るために設ける。

ビオトープ

野生生物の生息空間。単に植物があるだけの「緑」とは異なり、多様な生物が生息できるような良好な環境の空間のこと。

東葛飾北部ゾーン

ちば新時代5か年計画の中で「特性・機能ゾーンによる地域整備」として7分割されている地域の1つ。松戸市が含まれる。

東葛飾北部地域200万交流都市圏

ちば新時代5か年計画による東葛

飾北部ゾーンの考え方で、新しい都市的サービス機能や国際交流機能などの育成を通じた、200万人が交流する都市圏。

非可住地

宅地および宅地化が可能な土地を可住地といい、それ以外を非可住地という。非可住地の例としては、河川・水面、道路・鉄道用地、公共用地などがある。

避難路

避難地またはそれに相当する安全な場所に通じる道路。

プロムナード

修景整備された散歩用の舗装道路。

フロン

フッ素と塩素を含む炭化水素の総称。フロンは分解しにくいいため、成層圏まで拡散しオゾン層を破壊する。

防火地域・準防火地域

都市計画法に基づく地域地区の一つで、主として商業地など、建築物の密集している市街地において、建築物の構造を制限することにより不燃化を図り、市街地における火災の危険を防除するために指定する。

保護樹木

「松戸市緑を守る条例」に基づき、自然環境を保護するため保護すべき樹木（保護樹木）を指定するもの。

ま行

松戸市基本構想

基本構想とは、市町村の行政運営を総合的かつ計画的に行うことを目的として定める構想で、昭和44年の地方自治法の改正により策定が義務づけられた。松戸市基本構想は、これからの松戸市のまちづくりに向けての基本理念と平成32年（2020年）の将来像を示し、この実現に向けたまちづくりの基本方針と施策の大綱を示したもので、平成9年の市議会で議決された。

緑の基本計画

平成6年の都市緑地保全法の改正により、従来の緑のマスタープランと都市緑化推進計画が統合され、総合的な緑のマスタープランとして創設された「緑地の保全及び緑化の推進に関する基本計画」。本市では、平成10年度に策定した。

緑の保護地区

「松戸市緑を守る条例」に基づき、自然環境を保護すべき地区（保護地区）を指定し、市と土地所有者の信頼関係によって、一定期間の保全を行うもの。

面整備

市街地整備のうち、道路、鉄道、下水道などの線的な整備に対し、ある地区全体を面的に整備すること。土地区画整理事業などの手法がある。

最寄品

食料、日用雑貨などの日常生活における必需品で、購買頻度が高く、最寄りの店で買える商品。

や行

遊水地

河川へ流下してきた洪水を、河川に隣接する休耕地や水田に遊水させ、周辺地域や下流部への浸水被害を軽減させるもの。

用途地域

都市計画法に基づき、都市地域の土地の合理的利用を図り、市街地の環境の整備、都市機能の向上を目的として、建築物の建築を用途や容積などにより規制する制度。

ら行

ライフスタイル

衣食住に限らず、行動様式や価値観も含めた個人の生活の仕方。

ライフライン

ガス・水道・電気・電話・流通などの生活を支えるシステム。

リサイクル

いったん使用され廃物となったものを捨てずに回収して、再び資源として利用すること。

流域下水道

下水道法に基づく下水道のうち、一つの河川流域に存在する多数の市町村の区域にまたがって流域単位に都道府県が設置する広域的な下水道で、区域内の公共下水道から下水を受け、幹線管渠と終末処理場からなる。

緑住まちづくり推進事業

大都市地域における市街化区域内農地について、宅地化する農地の計画的な宅地化の推進とともに、生産緑地地区の緑地機能の保全・活用を行う事業制度。

緑地協定

都市緑地保全法に基づき、市街地の一定規模以上の区域について、土地所有者などの全員の合意により、区域内の既存樹木の保全および緑化についての住民間の協定を締結するもの。

緑地保全地区

都市緑地保全法に基づき、都市に残されている貴重な緑地を適切に保全することを目的に指定する地区。当該地区内では、建築物の新築などの一定の行為が都道府県知事の許可となり、原則として緑地の現状凍結的な保全が図られる。そのため、地権者に対しては損失補償、土地の買取りなどの制度が用意されている。

労働集約的

多くの労働力を必要とするもの。

労働力人口

総人口のうち、15歳以上の人口から非労働人口（通学者、家事に従事する者、病気や高齢で働けない者）を差し引いた人口。完全失業者も含む。