

市川市都市計画マスタープランの改定について（報告）

【資 料】

資料 1 都市計画マスタープランの改定スケジュール（案）

資料 2 次期都市計画マスタープランの全体構想骨子（たたき台）

1. 次期都市マス構成、将来都市構造図のイメージ
2. 本市の概況
3. 整備方針のポイント

令和 7 年 3 月 2 7 日
街づくり計画課

		R 5												R 6												R 7											
		4	5	6	7	8	9	10	11	12	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	1	2	3
上位計画																																					
市川市総合計画	実施予定事項	ワークショップ等												4/27～5/17 市民アンケート												将来都市像（案） 将来都市像等の共有 パブコメ 議決											
市川市 都市計画マスタープラン 策定スケジュール （想定）	実施予定事項	現状把握等												全体構想・地域別構想・骨子作成												素案・計画案作成											
	都市計画審議会	社会情勢・市内状況の把握等 7/11 都市マスの改定について 1/31 都市マスの改定方針(案)について												7/30 現状報告 3/27 全体構想骨子について 地域別構想骨子について (諮問)都市マス(案)について																							
	市民参加	11/15～11/28 市民アンケート (市全体の現状満足度等)												12/16～1/31 市民アンケート (地域の課題等) 1/14～1/25 オープンハウス (これまでの取組、地域の課題等) オープンハウス パブコメ (整備方針等) オープンハウス パブコメ (素案) 公聴会																							
都市計画基礎調査（法6条）を用いた検討	概要													データ分析（委託）／ 解析（職員） 反映																							
千葉県都市計画定期見直し	概要	区域マスタープラン 県の方針												区域マスタープラン 見直し作業												区域マスタープラン 見直し決定告示											

次期都市計画マスタープランの全体構想骨子(たたき台)

次期都市計画マスタープラン構成のイメージ

(計画期間:令和8年から25年間)

将来都市像



(参考:現行計画の将来都市像)
ともに築く 自然とやさしさがあふれる 文化のまち いちかわ

※都市づくりにおいて目指す、将来の都市の姿を示すものです。

都市づくりの目標



(分野ごとに設定)

※将来都市像を実現するための指標となるものです。

将来都市構造

※市全体の特徴や骨格を表し、目指すべき都市の姿を描くものです。

まちづくりの整備方針(分野別)

【Ⅰ.土地利用・市街地整備】

現状等のまとめ
(資料2-2)整備方針(+分野別の方針図)
(資料2-3)

【Ⅱ.道路・交通】

現状等のまとめ
(資料2-2)整備方針(+分野別の方針図)
(資料2-3)

【Ⅲ.水と緑・景観】

現状等のまとめ
(資料2-2)整備方針(+分野別の方針図)
(資料2-3)

【Ⅳ.防災】

現状等のまとめ
(資料2-2)整備方針(+分野別の方針図)
(資料2-3)

【Ⅴ.環境】

現状等のまとめ
(資料2-2)整備方針(+分野別の方針図)
(資料2-3)

※都市づくりの目標や将来都市構造を実現するための都市全体の整備方針です。

(1) 全体構想

(2) 地域別構想

【北東部】

現状等

整備方針

【北西部】

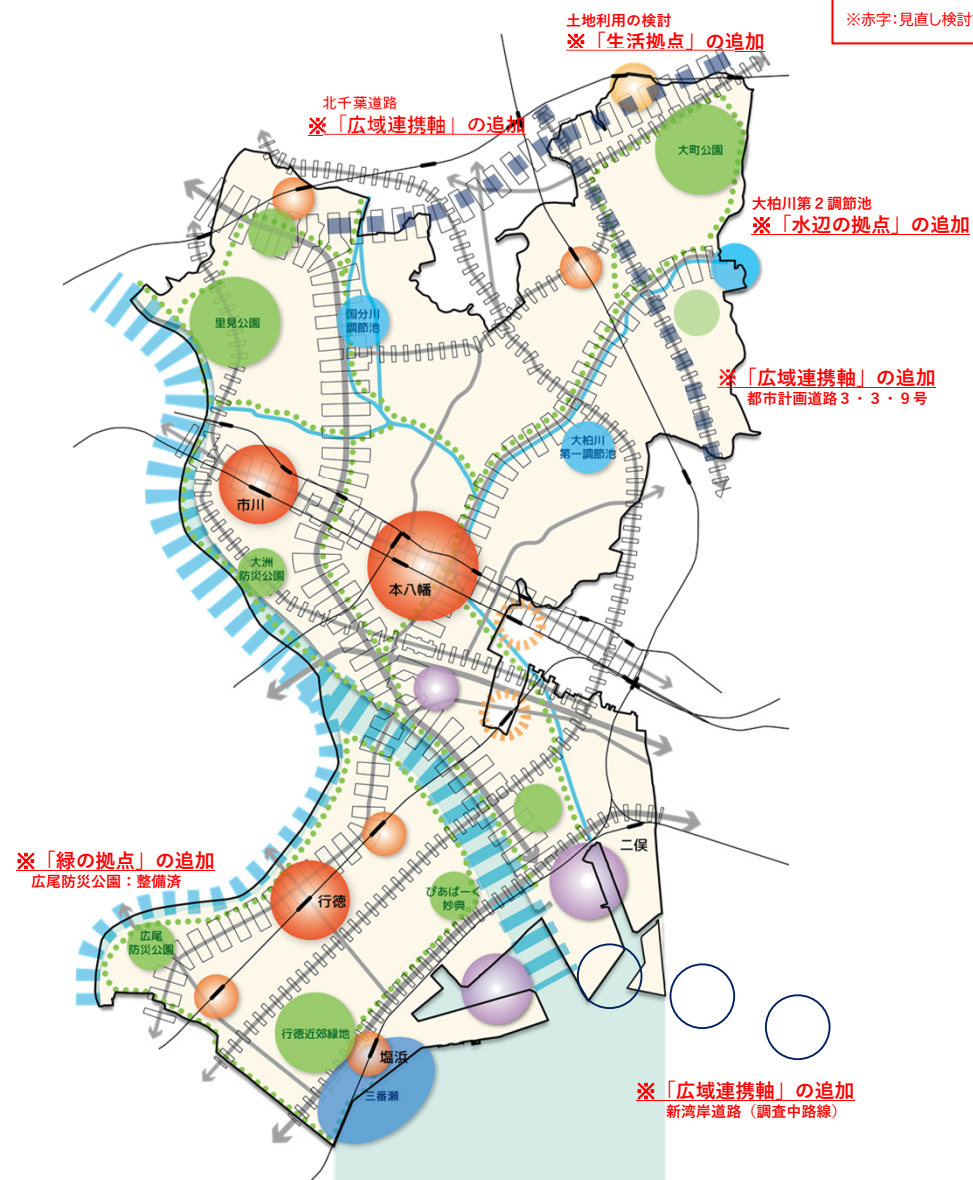
【中部】

【南部】

※市民生活と密接に関連する身近な地域を対象とした構想です。

(3) まちづくりの推進方策

将来都市構造図のイメージ



都市の拠点

都市拠点
地域拠点
生活拠点
工業・流通拠点

緑の拠点
水辺の拠点
海辺の拠点

都市空間軸

都市軸
連携軸
水と緑のネットワーク

※赤字:見直し検討箇所

鉄道・駅
道路

【I 土地利用・市街地整備】

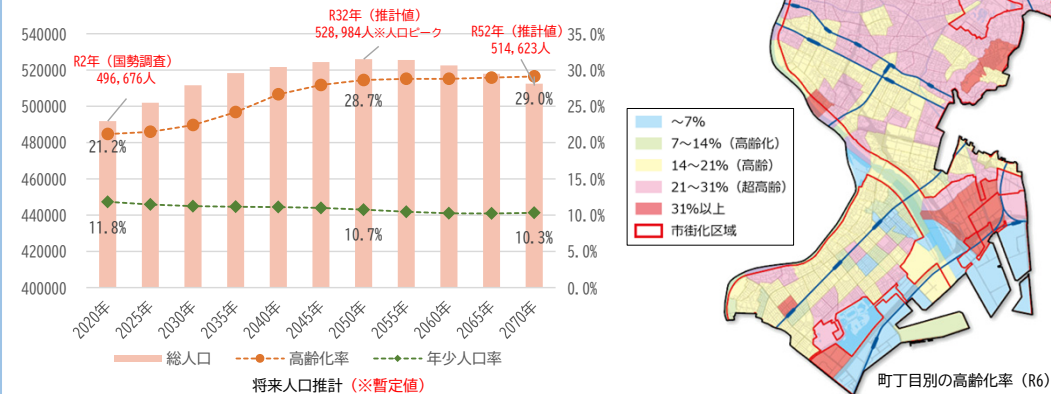
人口等の状況

①総人口は、R32頃まで増加の見込み

- ・本市の総人口は、令和32年頃まで増加を続け、その後、減少に転じる見込みである。
- ・市街化区域の人口密度は約120人/ha（令和2年時点）と高い値であり、特に駅周辺で密度が高い。（参考：人口集中地区（DID）の人口密度：40人/ha）

②少子高齢化が進展

- ・高齢化率は、令和32年には約29%まで上昇する見込みである。
- ・高齢化率が21%を超える地区が、市北部を中心に存在している。



市街地等の状況

①市街地の防災性は向上するも、未だ課題のある地区が存在

- ・古くから市街地が形成されている市川地区、八幡地区等は、「都市再開発の方針」（現行）において、耐震性や火災時の延焼等の観点から「防災性の向上を図るべき地区」とされている。

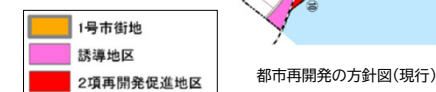
②既存市街地・住宅ストックに関する課題の顕在化

- ・行徳地区及び南行徳地区は、土地区画整理事業から約50年が経過し、まちの老朽化が進む。
- ・下水道普及率は約8割まで上昇したが、昭和40年代以降、集中的に整備を進めてきた下水道インフラは、老朽化が進む。
- ・令和3年時点で、築40年を超える高経年マンションは約250棟、今後も増加が想定される。
- ・本市で把握する空き家数は、平成28年度時点で487棟であったものが、令和5年度時点では574棟となっており、増加傾向にある。
- また、空き家の一部は、適切に管理がなされておらず、周辺環境へ悪影響を及ぼしている。

③宅地面積の狭小化

- ・敷地面積100㎡未満の新築建物の割合は、平成1～5年は約20%であったものが、令和1～4年では約30%に増加しており、宅地面積は狭小化している。

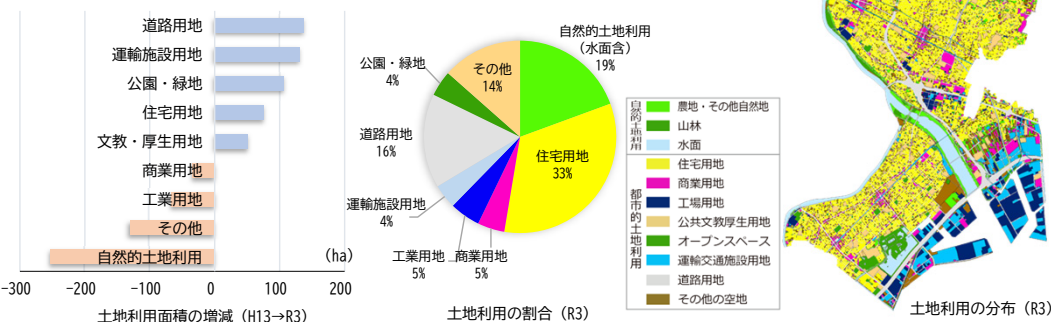
この背景には、相続に伴う宅地分割の影響等があるものと考えられる。



土地利用の状況

①自然的土地利用が減少し、都市的土地利用が拡大

- ・土地利用の現況は、住宅用地、自然的土地利用（農地、山林、水面など）の割合が高く、本市は水と緑に囲まれた住宅都市である。
- ・平成13年から令和3年の20年間で、自然的土地利用が大きく減少した。一方、道路用地、運輸施設用地、公園・緑地、住宅地は増加した。



②商業地は駅周辺で増加、その他の地区で減少

- ・中心市街地（駅周辺）では商業用地が拡大している一方、市全体としては減少している。
- ・商業用地が減少する背景には、経営者の高齢化や後継者不足、ネット通販（EC）の普及などが考えられる。
- ・依然として購買力の市外流出が見られる。

	H13	R3	増減
商業地域（駅周辺）	24.9ha	30.9ha	6.0ha
近隣商業地域	20.8ha	16.5ha	▲4.3ha
上記以外の用途地域（住宅地等）	245.3ha	208.6ha	▲36.7ha

商業地の増減（H13→R3）

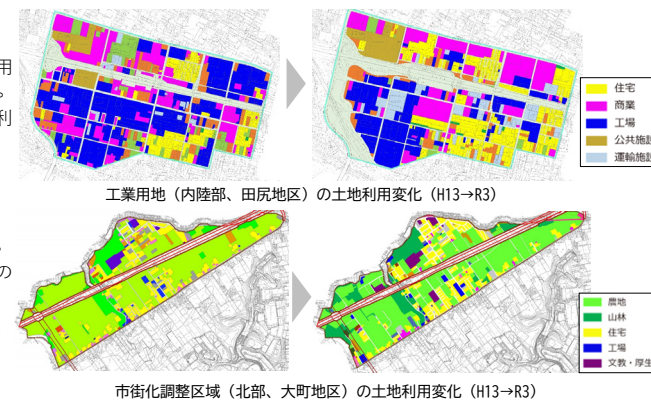
③工業用地は、他用途への転換が進行

- ・内陸部の工業地域では、住宅用地等への土地利用転換が進んでおり、住工混在の状況が見られる。
- ・臨海部の工業地域では、物流施設用地への土地利用転換が進む。

④市街化調整区域では、

開発に伴い自然が減少

- ・北部の農地等では、徐々に宅地化が進んでいる。
- ・原木・高谷地区では、農地等から物流施設等への土地利用転換が見られる。
- ・無秩序に開発が進んだ場合、無接道敷地の発生、異なる土地利用間の摩擦が懸念される。



まとめ

- ✓ 将来的に人口減少の可能性が指摘される地区等において、一定の人口密度を維持することが重要。
- ✓ 少子高齢化の進展を踏まえ、高齢者や子育て世帯など全ての世代が、住みやすさ、便利さなどを実感できるまちづくりが重要。
- ✓ 自然的土地利用が減少する中で、景観面・環境面など様々な面で有効に機能する「自然」を適切に保全・活用し、日々の生活においてゆとりや豊かさを感じることができるとまちづくりを進めることが重要。
- ✓ 防災面の脆弱性や既存市街地の老朽化などを考慮し、災害に強く、安全性・快適性の高いまちづくりが重要。

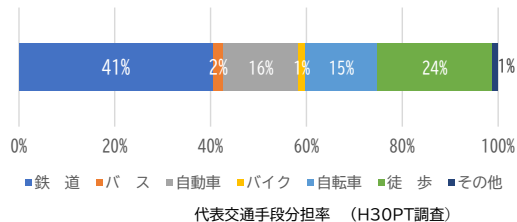
➡上記の考えをもとに、幅広い世代から選ばれ、住み続けたいと思われる都市を実現するため、「**まちの魅力を高める調和のとれた土地利用」「安全で快適に暮らせる市街地・住環境の整備**」を進めていく。

【Ⅱ 道路・交通】

公共交通等の状況

①公共交通分担率が高く、鉄道が市民の重要な移動手段

- ・市内には、鉄道が 7 路線 16 駅整備されているほか、民間路線バス、コミュニティバスが運行されている。
- ・鉄道＋バスの公共交通分担率は約43%と、比較的高い割合を占め、特に鉄道が市民の重要な移動手段となっている。
- ・その他の交通手段は、自動車約16%、自転車約15%となっている。

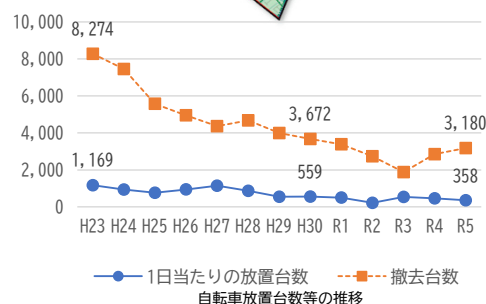
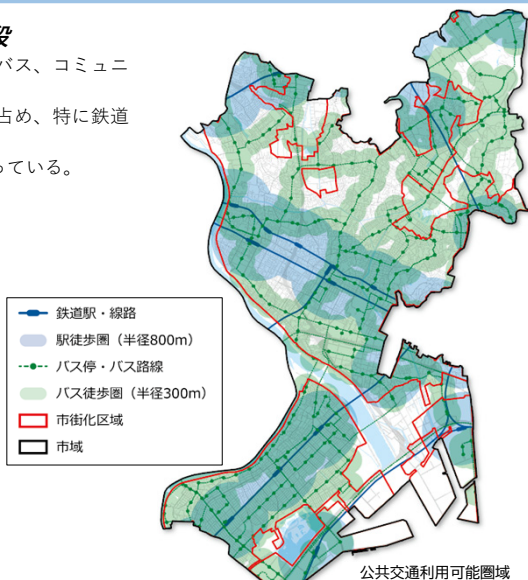


②市内の一部で公共交通不便地域が存在するものの、公共交通は市内の大部分をカバー

- ・公共交通利用可能圏域（駅勢圏800m、バス停圏300m）は、市内の大部分をカバーするが、市北西部等において部分的に公共交通不便地域が存在する。
- ・令和5年に実施した市民アンケートでは、「鉄道やバス、車等の交通の便利さ」は58%が満足と回答（満足度が2番目に高い）。ただし、中部地域では75%が満足と回答した一方、北西部・北東部地域では50%弱に留まる。

③主要駅における安全性・利便性が向上

- ・16駅全てで、段差解消工事が完了したが、ホームドアの設置は、一部の駅に留まる。
 - ・駐輪場は、12駅及びバス停に、計41施設を整備している。
- 令和5年時点で、駅周辺の放置自転車台数は、約360台/日、その数は減少基調にある。



道路ネットワークの状況

①「狭あい道路」が広範囲に分布

- ・土地区画整理事業が行われていない地区の広範囲において幅員が4 m未満の狭あい道路が多く存在する。
- ・狭あい道路は、通行時の危険性、日照や通風の不足、災害時の道路閉塞や延焼危険性といった課題を有する。
- ・令和5年に実施した市民アンケートでは、「歩行者の安全」について、67%が不満と回答、全ての項目中、最も不満度が高い。

②都市計画道路の整備率は約6割／未整備路線は約4割

- ・外環道路や都市計画道路3・4・18号の整備により、整備率は約6割まで伸びたが、主に市北部、中部において未整備区間が残されている。

③通勤時間帯などに交通渋滞が発生

- ・外環道路や都市計画道路3・4・18号といった南北方向骨格軸の整備や立体交差化等により市内の交通状況は改善した。
- ・しかしながら、市中心部のJR線と平行する幹線道路などにおいて、通勤・退勤時間に交通渋滞（走行速度の低下）が見られる。

④整備を進めてきた道路インフラは、今後老朽化が進む

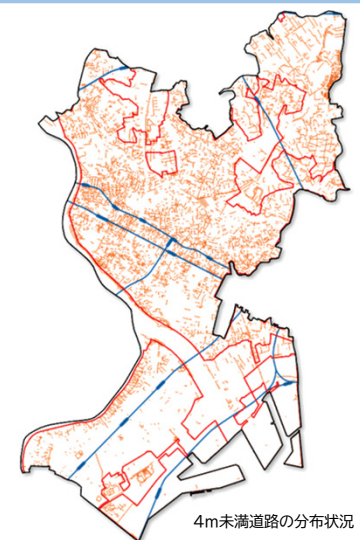
- ・昭和40年以降に整備された道路・橋梁（市道）の延長は、約300kmに上る。
- ・昭和40年以前にあった約440kmを含め、今後、既存インフラの老朽化が進む。

⑤自転車利用環境の充実

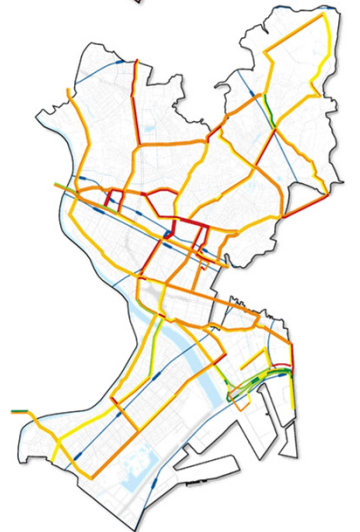
- ・自転車走行空間は、平成27年度時点で900mであったものが、令和4年度時点では17,810mまで伸びた。

⑥バリアフリー化・無電柱化の進展

- ・市川市バリアフリー基本構想で指定する主要4地区(市川・本八幡・行徳・南行徳)周辺において、バリアフリー化整備が進んだ。
- ・無電柱化路線は令和4年度で、計38路線、整備延長21.26kmとなっており、市内の道路における無電柱化率は約3%となっている。



4m未満道路の分布状況



交通渋滞の発生状況(R3, 午前7時)



新たに取り入れる視点

①歩きたくなるまちづくり・ウォカブルの推進

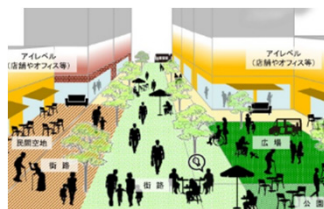
- ・都市再生特別措置法の改正により、まちなかウォカブル等の「人中心のまちづくり」が進められている。
- ・街路空間を車中心から人中心の空間へと再構築し、沿道と路上を一体的に活用することで、誰もが居心地がよく快適な都市づくりの推進が求められる。

②DX・自動運転技術の発展

- ・DX技術の進展により、交通分野においても自動運転技術の発達や物流・物資輸送のドローン技術活用などが進んでいる。
- ・自動運転の実装に向けては、走行環境の整備や社会受容性の向上など、導入を見据えた街路空間の形成、総合的な取組が求められる。

③道路交通の脱炭素化

- ・地球規模の温暖化の進行や環境意識の高まりを受け、道路交通分野においてもカーボンニュートラルの実現に向けた取組が必要である。
- ・公共交通への転換や、多様な関係者が連携した地域公共交通の提供が求められる。



ウォカブルのイメージ



自動運転導入を見据えた街路空間のイメージ

まとめ

- ✓ 少子高齢化の進展する中、公共交通不便地域の存在やDX等による新たなサービスの可能性などを踏まえつつ、お年寄りや子どもも利用しやすい公共交通を実現することが重要。
- ✓ 狭あい道路の分布、交通渋滞の発生状況、既存インフラの老朽化などを踏まえ、人・車の双方が安全で快適に利用できる、道路や歩道を作っていくことが重要。
- ✓ カーボンニュートラルの実現に向け、環境に配慮した交通体系への転換が重要。

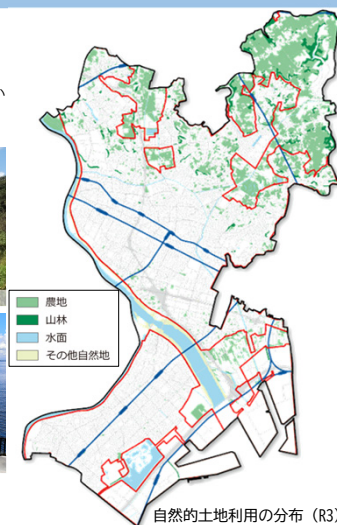
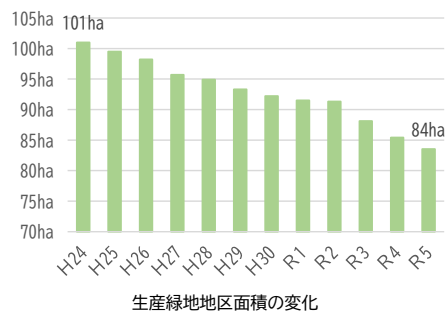
➡上記の考えをもとに、「誰もが円滑に移動できる交通体系の形成」、「市民生活を支える道路・道路空間の形成」、「道路交通の脱炭素化」を進めていく。

【Ⅲ 水と緑・景観】

自然環境の状況

①北部を中心に「緑地等」が広がるが、その面積は減少傾向

- ・自然的土地利用（農地・山林等）は市北部を中心に分布している。
- ・市街地に存在する農地である「生産緑地」の面積は、平成24年に約101ha存在していたものが、令和5年時点で約84haまで減少した。



②河川・海辺といった「水辺環境」の存在

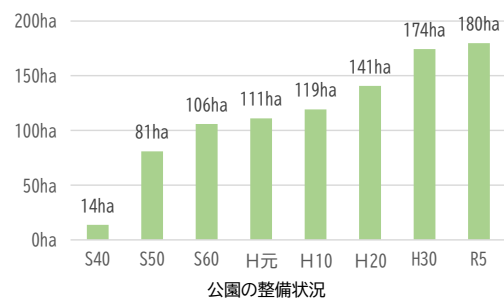
- ・江戸川、真間川、大柏川等の多くの河川が市街地を流れ、南端は東京湾・三番瀬に臨む。
- ・河川に面した親水テラス、海辺の展望デッキ、調節池緑地の整備などを進めてきたが、親水空間は限定的である。

公園等の状況

①公園の数・面積は、ともに増加傾向

一部、公園不足地域が存在するが、大部分で身近に公園を利用可能

- ・都市公園は令和5年時点で、計424箇所、約180ha存在しており、箇所数・面積ともに増加傾向にある。
- ・市内の大部分を公園徒歩圏（300m）がカバーしており、比較的身近に公園を利用しやすい環境と言えるが、市北東部・北西部などの一部で公園不足地域がある。



②S40年代後半から集中的に整備してきた公園施設は、今後老朽化が進む

③市民一人当たり公園面積は低い水準

	市川市	千葉県	全国
1人当たり公園面積 (R5)	3.64㎡	7.1㎡	10.8㎡

市民1人当たり公園面積の比較



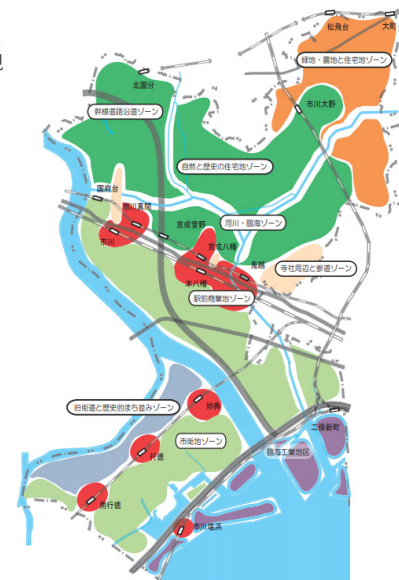
景観の状況

①地域ごとに異なる景観特性

- ・緑地・農地の残る北部、市街地の広がる中部・南部、臨海部の工業地や駅前の商業地、寺社周辺の風情が残された地区など、地域ごとに異なる景観特性を有している。
- ・本市では、市内全域を景観計画区域に指定し、景観特性に従って8つのゾーンに区分している。

②自然・歴史・文化といった景観資源が点在

- ・文化財は市全域に点在し、歴史や文化を物語る景観資源が残されている。
- ・クロマツ、斜面緑地、寺社林、真間川の桜並木など、地域を特徴づける自然景観が存在する。



新たに取り入れる視点

①GX・グリーンインフラ

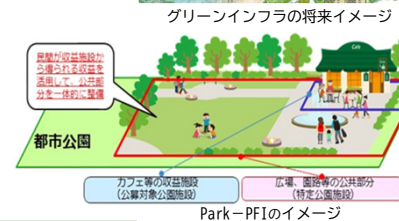
- ・緑や自然環境が持つ多様な機能を利用した社会資本整備や土地利用の促進、環境保護・カーボンニュートラルと経済成長の両立により、持続可能で魅力ある国土・都市・地域づくりが進められている。
- ・今後の都市基盤整備にあたっては、自然環境と共生した取組が求められる。

②都市と緑・農が共存するまちづくり

- ・特定生産緑地制度の創設など、都市農地を保全し、都市にあるべきものとして維持する取組が進められている。
- ・農地等の地域資源を活かしたまちづくりの推進が求められる。

③公園に対するニーズの多様化

- ・都市公園等のインフラの老朽化や量から質への転換、災害の激甚化などを踏まえ、公園に求められるニーズが多様化している。
- ・都市公園法・都市緑地法が改正され、Park-PFI（公募設置管理制度）等の新たな制度の運用が進んでおり、これらの制度も活用した、魅力ある公園等の整備が求められる。



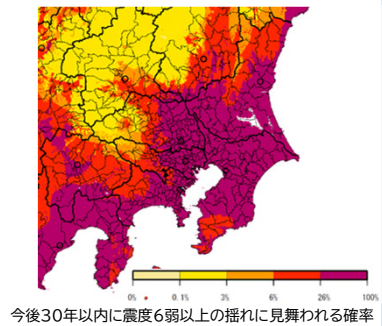
まとめ

- ✓自然環境が持つ多面的な機能を活用する「グリーンインフラ」の考えに沿い、貴重な自然環境を積極的に保全するとともに、市民の憩いや交流の場等として活用していくことが重要。
 - ✓公園不足地域の存在、一人当たりの公園面積の狭さなどを踏まえ、住む場所に関わらず、身近にゆとりや潤いを感じることができるよう、多様な緑の空間を創出していくことが重要。
 - ✓地域ごとの特性や点在する資源を活かし、それらと調和した魅力的な景観づくりが重要。
- ➡上記の考えをもとに、「自然環境の保全と活用」、「みどり豊かな都市空間の創出」、「地域特性を活かした魅力的な景観形成」を進めていく。

災害の頻発・激甚化

①大規模災害の可能性

- 国内では、これまで、阪神淡路大震災、東日本大震災をはじめとする多くの震災が発生してきたが、千葉では、今後30年以内に震度6弱以上の揺れに見舞われる確率が約60%と高い値となっている。
(R3.政府地震調査研究推進本部)
- 地球温暖化等に起因する気候変動により、台風の大形化や断続的な集中豪雨など、全国的に自然災害の頻発化・激甚化が見られる。



②防災対策に係る市民の関心・ニーズは特に高い

- 令和5年に実施した市民アンケートでは、「地震や火災、水害などに弱い建物・インフラへの対策」について、約53%が必要有と回答。これは、全項目中、最も高い割合である。

被害想定等

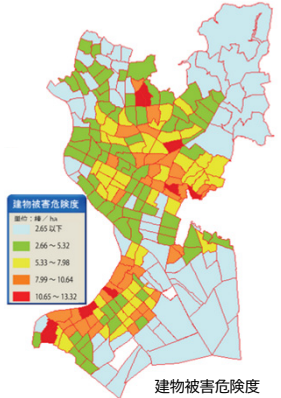
【震 災】

①建物やライフラインへの被害が想定される

- 地震被害想定（東京湾直下地震、Mw7.3）では、建物被害で約1.8万件（被害率17%）、火災被害で約1.1万棟（被害率10%）と予測されている。
- 市内各所で液状化、ライフラインへの被害が想定されている。

②住宅の耐震化率は約95%、木造建築物が多い

- 市内の建築物総数約11万棟のうち、木造の建築物が約8割を占めている。
- 平成30年時点の住宅の耐震化率は約95%で、旧耐震基準（昭和55年以前）の建築物で耐震性がないと推測される住宅が約1.2万戸残る。



【水 害】

③市中部・南部を中心とした浸水想定区域

- 江戸川、真間川の沿川など、市中部及び南部を中心として、河川氾濫による浸水が想定されるほか、市全域で内水氾濫のおそれがある。
- 東京湾に面しており、高潮のおそれがある。
- 公共施設・学校等は、避難場所・避難所として指定されているが、一部が浸水想定区域に含まれている。

④市北部を中心に土砂災害警戒区域、急傾斜地崩壊危険区域が点在

土砂災害警戒区域	うち土砂災害特別警戒区域	急傾斜地崩壊危険区域
108箇所	93箇所	14箇所

警戒区域等の指定状況（R6.11時点）



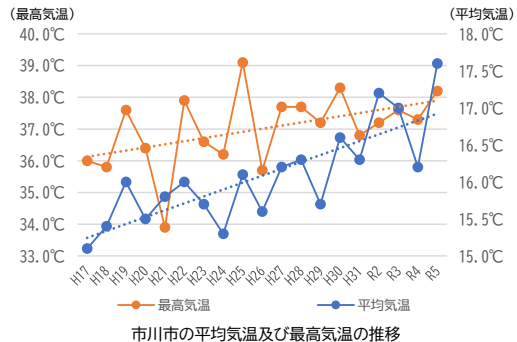
まとめ

- ✓建物やライフラインの被害想定、ハザードエリアの分布などを踏まえ、災害が起きた場合でも、人的・物的被害を最小限に抑えることができる、安全なまちづくりが重要。
- ✓発災後、いち早く以前の生活を取り戻せるよう、迅速な復旧・復興に向けた取り組みが重要。
- ➡上記の考えをもとに、安全で安心なまちづくりを進めるため、**「防災・減災対策の推進」、「迅速な復旧・復興に向けた取組」**を進めていく。

地球温暖化の進行

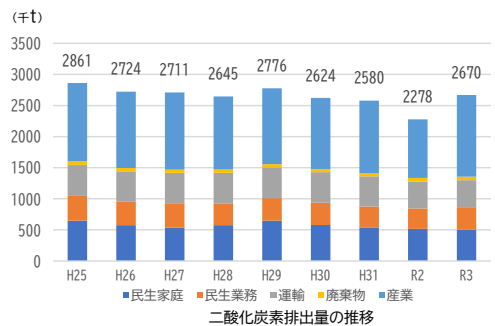
①地球温暖化による気候の変動

- 地球温暖化の進行に伴い、本市の平均気温及び最高気温は上昇傾向にある。
- 温室効果ガスの排出量が抑制されない場合、さらなる気候変動が予測され、熱中症のリスクや集中豪雨の影響は、ますます深刻なものとなる。



②二酸化炭素の排出量は、基準年度（H25）比で減

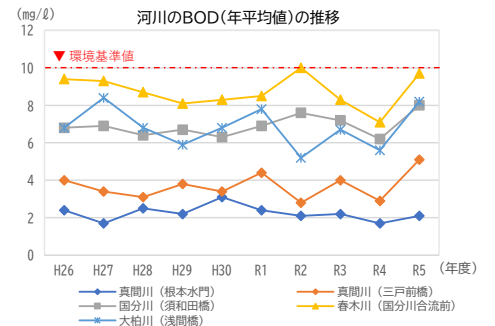
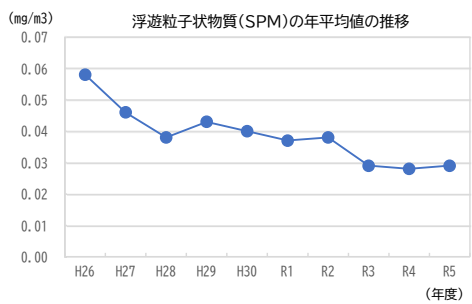
- 本市における二酸化炭素排出量は、様々な要因で変動しつつも、基準年度の平成25年度からは減少傾向にある。
- 「2050年カーボンニュートラルの実現（排出量実質ゼロ）」の達成に向け、令和12年（2030）において、平成25年比、50%減少を目標としている。



生活環境等の状況

①大気環境・水環境は改善するも、依然、日常生活における様々な環境問題が残る

- 大気環境は、改善が進んでおり、令和5年度調査では、二酸化窒素や浮遊粒子状物質（SPM）等は環境基準を達成している。一方で、光化学オキシダントは、毎年環境基準を超過している。
- 水環境は、改善が進んでおり、河川については、全地点で環境基準を達成している。（R5調査）
- 一方、海域については、参考値ではあるが、生活環境項目等の一部で環境基準を超過している。
- その他に、住工混在化等による騒音・振動・悪臭や、都市の過密化に伴う生活騒音・日照阻害・ヒートアイランド現象といった問題が見られる。



②多様な生物の生息環境が減少

- 市内では、北部の農地、斜面緑地、河川や東京湾の三番瀬など各所に生物の生息場所となる自然が残されているが、都市化に伴って、その面積は減少している。

まとめ

- ✓地球温暖化の進行等により、災害が頻発化・激甚化する中、気候変動を抑制し、安全で健康な暮らしを守るために二酸化炭素など温室効果ガスを削減することが重要。
- ✓大気質や水質の状況、騒音・振動等の生活環境問題、生物の生息環境減少などを踏まえ、快適な日常生活の実現とともに、人を含む多様な生物が共存できる環境づくりが重要。
- ➡上記の考えをもとに、**「カーボンニュートラルの実現と良好な生活環境の保全」**を進めていく。

【Ⅰ．土地利用・市街地整備】

整備方針のポイント

■まちの魅力を高める調和のとれた土地利用

【1】住みやすさを実感できる住宅地の形成

✓「北部の自然環境と調和する低層住宅地」「南部の歴史的環境を活かした低中層住宅地」といった「**地域特性を活かした住宅地づくり**」を従来通り実施するとともに、下記について対応を進める。

➢ 生活利便性に配慮した土地利用

✓高齢化の進展が見られる中、北部の低層住宅地の主要な道路沿い等において、高齢者の徒歩圏の狭さを踏まえながら、生活利便施設を誘導し、**日常生活の利便性に配慮した住宅地づくり**を図る。

【2】（商業・業務・文化など）都市活動を支える拠点等の形成

➢ 賑わい・安全性・歩きやすさ、居心地の良さなどの魅力向上

✓都市拠点（本八幡駅、市川駅、行徳駅周辺）では、商業・業務、文化機能の強化、防災性の向上に加え、ウォーカブルなまちづくりの観点から、**賑わい・活気あるまちなかの形成**を図る。
✓地域生活の中心的役割を担う**地域拠点**（上記以外の主な駅周辺）では、**商業・業務機能等の維持・充実**を図る。



都市拠点の魅力向上のイメージ

【3】産業を支える工業・流通業務地の形成

➢ 構造変化に対応した工業・流通業務地の形成

✓臨海部及び湾岸道路周辺は、広域的連絡機能の強化に繋がる道路整備とともに、製造業から物流・倉庫業への転換などの**産業構造の変化に対応した工業・流通業務地の形成**を図る。
✓内陸部の工業地（市川南、田尻、原木地区など）では、既存工場の操業動向、土地利用転換の状況を踏まえ、**周辺環境と調和する適切な土地利用**を図る。

【4】水と緑を活かした多様な土地利用の展開

✓北部の住宅地等では、良好な住環境形成、グリーンインフラ活用の観点から、**身近な緑地・農地等の保全・活用**を図るとともに、公園整備をはじめとする**生活空間の緑化**を進める。
✓臨海部や沿川部等では、自然・市民生活・漁業・企業活動等に配慮しつつ、**多様な土地利用**を図る。



身近な緑地や水辺空間活用のイメージ

【5】市街化調整区域の適切な土地利用の誘導

✓市街化調整区域は、災害リスクや人口減少の可能性を踏まえ、**無秩序な土地利用や開発行為の抑制**を原則とする。
✓大町地区、原木・二俣地区では、道路計画等の動向に応じて、地域のニーズや課題を踏まえつつ、**周辺環境と調和した土地利用を検討**する。

■安全で快適に暮らせる市街地・住環境の形成

【6】防災性・居住性に優れた市街地の整備

✓快適な日常生活を支える都市基盤の整備・維持管理と、**防災性に優れた市街地整備**を進める。

【7】多様なニーズに対応した住まいと住環境の形成

✓少子高齢化の進展、気候変動の深刻化、DXの浸透等といった**社会変化**に鑑み、多様なライフスタイル、カーボンニュートラルの実現、防災性の向上等に対応した**良好な住まい・住環境の形成**を図るとともに、**住宅セーフティネット機能の確保**に努める。
✓住宅ストックの老朽化や管理不全、敷地分割に伴う宅地の狭小化等起因する住環境悪化を防止するため、**高齢年マンション対策、空き家対策その他良好な住環境の維持・形成**に関する施策を進める。

【Ⅱ．道路・交通】

整備方針のポイント

■誰もが円滑に移動できる交通体系の形成

【1】公共交通の利便性・快適性の向上

✓移動困難者に配慮した**既存公共交通の利便性、快適性の向上**を図るとともに、**AIやICT技術を活用した新たな移動手段の導入**について、技術の進展など社会動向を踏まえながら検討を進める。



市川市コミュニティバス



自動運転バスのイメージ

出典：「自動運転移動サービス社会実装・事業化の手引き」国土交通省、経済産業省、警察庁

■市民生活を支える道路・道路空間の形成

【2】安全で快適な道路空間の創出

✓駅周辺の拠点では、無電柱化、官民連携による居心地の良い滞在空間の創出、バリアフリー化、放置自転車対策等により、**ウォーカブルなまちなかづくり**を進める。
✓幅員が狭く防災上や安全性の面で課題を有する**生活道路の改善**を図る。
✓インフラの老朽化に伴い、**道路、交通安全施設**（街路灯、ガードレール等）等の**適正な維持管理**を行う。

【3】円滑な交通の実現等に資する道路網の整備

✓円滑な交通の実現に加え、住宅地内への通過交通の排除、防災性の向上等を図るため、都市計画道路3・4・13号、3・4・14号、3・4・15号をはじめとした**道路整備**や（仮）大洲橋、（仮）押切・湊橋等の**江戸川架橋の整備**を進める。
✓渋滞解消や安全性確保のため、**立体交差化**や、右折レーン設置等による**交差点改良**を進める。

【4】広域的連絡機能の強化等に資する道路網の整備

✓広域的連絡機能の強化に加え、通過交通の円滑な処理、防災性の向上、産業の維持・発展等のため、市北部を東西につなぐ北千葉道路、臨海部をつなぐ新湾岸道路、都市計画道路3・3・9号等の**道路整備**を進める。



道路整備のイメージ（外環道路）

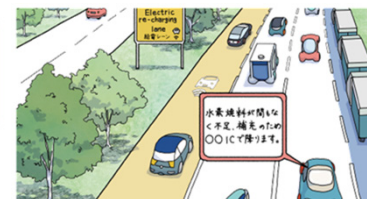


江戸川架橋のイメージ（妙典橋）

■道路交通の脱炭素化

【5】環境に配慮した交通体系への転換

✓カーボンニュートラルを実現するため、EV（電気自動車）やFCV（燃料電池自動車）といった**次世代自動車の普及、公共交通機関や自転車の利用促進、道路空間の緑化**等により環境負荷の少ない交通体系への転換を図る。



電気自動車や燃料電池車のための非接触給電レーンや水素ステーションのイメージ

出典：「2040、道路の景色が変わる ～人々の幸せにつながる道路～」国土交通省

整備方針のポイント

■自然環境の保全と活用

【1】 緑や水辺の保全・活用

- ✓ 良好な住環境形成、グリーンインフラ活用の観点から、緑地・農地等の保全・活用を図る。
- ✓ 臨海部や沿川部等では、ハード・ソフトの両面から、水辺を活かした多様なまちづくりを進める。



水辺活用のイメージ



海辺（三番瀬）の風景



水辺活用のイメージ

■みどり豊かな都市空間の創出

【2】 多様な公園の整備、適切な維持管理

- ✓ 環境学習機能、防災機能等を備えた「緑の拠点」や日常生活の質を高める「身近な公園」づくりとともに、社会変化に対応した既存公園の再整備や老朽化した施設の適切な維持管理を進める。
- ✓ 上記を進めるに当たっては、民間事業者や地域住民等との連携（公民連携）により、魅力向上を図る。



多様な主体と連携した公園整備のイメージ

出典：新宿中央公園P



暑熱対策としての公園整備のイメージ



街に潤いを与える街路樹のイメージ

出典：東京都P（広域東京圏こども版）

【3】 水と緑のネットワークづくり、緑あふれるまちづくり

- ✓ 街に彩りや潤いを与える街路樹の整備と老木の適切な維持管理を図る。
- ✓ 宅地開発に関する条例等を用いた宅地等の緑化促進や官民連携による緑化活動等により、緑あふれるまちづくりを進める。

■地域特性を活かした魅力的な景観形成

【4】 周辺環境と調和するまち並み景観の形成

- ✓ 景観法に基づく届出制度、景観協定等を活用し、地域特性に応じた建物の形態・色彩等の誘導や緑地・樹木の保全や積極的な緑化等により、良好な景観の創出と維持を図る。
- ✓ 老朽化が進む施設等の更新機会を捉えた質の高い公共空間の景観誘導や、夜間景観の演出等により、まちの魅力を高める。



良好な住宅地景観のイメージ



夜間景観の演出のイメージ



歴史文化を生かした景観形成のイメージ

【5】 自然・歴史・文化を活かした景観の形成

- ✓ クロマツ、斜面緑地、寺社といった自然・歴史・文化的資源を活用し、住民等との連携を図りつつ、地域の魅力を高めるまちづくりを進める。

整備方針のポイント

■防災・減災対策の推進

- ✓ 全国的に災害の激甚化・頻発化が進んでおり、災害対応力・発災後の復旧・復興力を強化する必要がある。

【1】 震災対策の推進

- ✓ 地震発生時における被害を軽減するため、土木構造物や建築物の耐震性向上・不燃化を図るとともに、屋外の安全性を確保するため、無電柱化や危険なコンクリートブロック塀の撤去等を進める。
- ✓ 市街地における延焼火災の拡大抑制のため、広幅員道路や河川、公園緑地等のオープンスペース、耐火建築物等からなる延焼遮断帯の形成を進める。
- ✓ 減災マップの作成・配布により災害リスク・避難場所等の周知を図る。

【2】 水害対策の推進

- ✓ 台風や集中豪雨等による水害を軽減するため、治水・浸水対策を進めるとともに、土砂災害対策として、急傾斜地・斜面緑地の崩壊防止対策を行う。
- ✓ 高潮・津波対策として臨海部の護岸整備等を進める。
- ✓ 災害ハザードエリアでの開発を抑制するとともに、ハザードマップの作成・配布により災害リスクの周知を図る。



治水対策のイメージ



親水性に配慮した護岸整備のイメージ

【3】 災害時の避難場所等の確保

- ✓ 災害時の安全性を確保するため、防災拠点となる公園や公共施設等の整備と機能の充実を図る。
- また、避難路となる道路及び避難場所となる公共施設・オープンスペース等を確保する。
- ✓ 適切なタイミングで避難等が確実に行えるよう、防災訓練等の支援を行う。

■迅速な復旧・復興に向けた取組の実施

【4】 ライフラインと復興体制の強靱化

- ✓ ライフライン等の安全性・機能継続性を確保するため、下水道施設等の耐震機能の向上や老朽化した施設の建替え等公的構造物等の機能向上を図るとともに、自立分散型エネルギー設備の整備を進める。
- ✓ 緊急輸送道路や架橋の整備、無電柱化、船着き場の整備等により、物資や資機材の円滑な搬送手段を確保する。
- ✓ 復興計画作成の体制づくりを進めるほか、災害復旧に関する事項について民間事業者等との連携体制の維持・拡充を図る。

【Ⅴ 環 境】

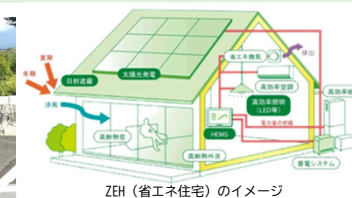
■カーボンニュートラルの実現と良好な生活環境の保全

- ✓ 温室効果ガスの排出削減、再生可能エネルギーの活用、二酸化炭素吸収源対策の推進により、カーボンニュートラルの実現に向けたまちづくりを進める。
- ✓ 緑地、河川、海辺といった自然環境の保全とともに、大気環境・水環境・地質環境といった生活環境の維持・改善を図り、生物多様性の確保に向けたまちづくりを進める。



電気自動車のイメージ

出典：国土交通省P（電気自動車等の普及に向けた道路環境整備）



ZEH（省エネ住宅）のイメージ

出典：資源エネルギー庁P