

第3章 都市づくりの目標

3 - 1 都市づくりの目標

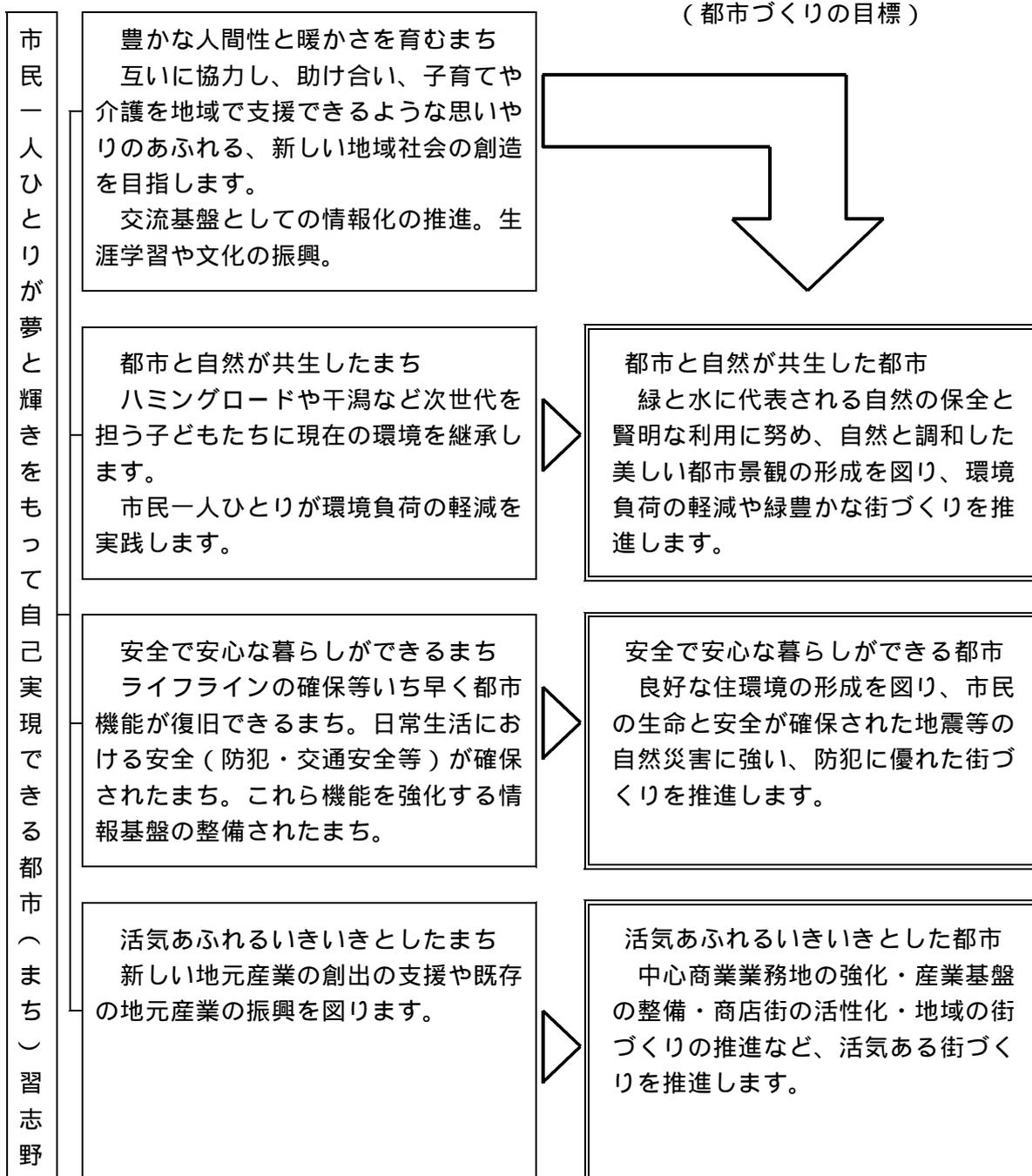
『習志野市基本構想』では、21世紀を見通して、習志野市文教住宅都市憲章の理念に則り、本市のめざすべき都市の姿を「市民一人ひとりが夢と輝きをもって自己実現できる都市（まち） 習志野」としており、この目標を実現するための都市像を「豊かな人間性と暖かさを育むまち」・「都市と自然が共生したまち」・「安全で安心な暮らしができるまち」・「活気あふれるいきいきとしたまち」と掲げています。

成熟した文教住宅都市の実現や基本構想を支えるハード面における都市づくり※の方向を示す都市マスタープラン※として、本市に住む人全て、本市で働く人全ての共通認識となる都市づくり※の目標を基本構想に基づき次のように設定します。

都市づくりの目標

<基本構想>（将来都市像）

<都市マスタープラン>
(都市づくりの目標)



豊かな人間性と暖かさを育むまち（習志野市基本構想）

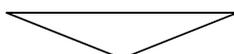
本市は市民同士、あるいは市民と行政との緊密な交流を一層促進し、互いに協力し、助け合い、子育てや介護を地域で支援できるような、思いやりのあふれる、新しい地域社会の創造をめざします。このために交流基盤としての地域情報化を推進し、地域内交流を地域間交流へと発展させるとともに、生涯学習※、生涯スポーツの振興や地域文化の醸成を図り、市民と行政が協働して自主・自立のまち、「豊かな人間性と暖かさを育むまち」習志野をつくります。



以上のような考え方を基本とする中で、今後の都市づくり※を進めます。

都市と自然が共生したまち（習志野市基本構想）

本市には山河など雄大な自然はありませんが、広い空が見渡せる自然空間や海、市域を貫くハミングロードや街路樹の緑、そして谷津干潟など、地域の歴史のなかで育てられてきた、かけがえのない共有財産があります。そこで、次代を担う子どもたちに現在の環境を継承するとともに、緑豊かな地域環境を創出し、都市と身近な自然との共生に努めます。そして、単に生活の利便性を追求するのではなく、市民一人ひとりが習志野から地球に対し、環境負荷※の軽減を実践するまち、「都市と自然が共生したまち」習志野をつくります。



1．都市と自然が共生した都市

豊かな緑は、教育および文化の向上や健康で快適な生活を営むために欠くことのできない基本的な条件であり、街づくり※の基盤となるものです。

地球規模での環境問題の顕在化と資源循環型社会※の確立が求められており、市民・企業・行政の各主体の協働により、資源循環型社会※へ転換し、各主体が環境負荷※の軽減に努めることが求められています。

また、本市は、わが国の干潟としてははじめてラムサール条約※登録湿地となった「谷津干潟」の保全をはじめ、都市と身近な自然との「共生」というテーマに関して先導的役割を果たすよう努めることが望まれています。

美しい景観、ゆとりとおいのある生活空間、文化や伝統等に対する意志が高まっています。

以上のような考え方を踏まえて、今後の都市づくり※においては、緑と水に代表される自然の保全と賢明な利用に努め、自然と調和した美しい都市景観の形成を図り、環境負荷※の軽減や緑豊かな街づくり※を推進し、「都市と自然が共生した都市」の実現を目指します。

安全で安心な暮らしができるまち（習志野市基本構想）

災害に強く、安全性が確保されたまちは、安心して快適な暮らしを営む上で欠かせません。火災延焼防止や被災者避難、救援物資輸送の機能がある幅員の広い道路や公園の整備、ライフライン※の確保など、いち早く都市機能が復旧できるとともに、日常生活における安全が確保されたまちをめざします。また、開かれた行政の実践、防災・防犯機能の基盤の強化という視点からも地域情報化を促進し、災害時を含めた交流・サービス提供の充実など、生活の安全が確保されたまち、「安全で安心な暮らしができるまち」習志野をつくります。



2．安全で安心な暮らしができる都市

本市では、木造住宅の密集地区や生活道路や公園等の整備が不十分な地区など、防災上課題のある地区があります。このような地区では、震災時等において、大きな被害が予想されるため、都市基盤の充実等による住環境※の改善を進めていく必要があります。

災害に強いまちの構築に当たり、火災延焼防止や避難場所・備蓄倉庫の確保、ライフライン※の機能確保などが重要です。そのため、基幹公園や街区公園※の整備、広幅員道路や生活道路の整備を計画的に進める必要があります。

また、このまちに住み、安全と安心が保証されることは市民の願いであり、災害が発生した際の早期復旧、交通事故や犯罪の防止、地域情報の基盤整備等、成熟期を迎えたまちの社会資本の整備を図る上で、より一層の安全性、利便性及び快適性を追求することが求められています。

また、相互扶助の精神に基づく質の高い福祉環境の創造、ノーマライゼーション※の考え方に基づいたバリアフリー※社会の構築等が求められています。

以上のような考え方を踏まえて、今後の都市づくり※においては、良好な住環境※の形成を図り、市民の生命と安全が確保された地震等の自然災害に強い、防犯に優れた街づくり※を推進し、「安全で安心な暮らしができる都市」の実現を目指します。

活気あふれるいきいきとしたまち（習志野市基本構想）

産業活動は、地域社会の活力の源です。都心や成田・羽田両空港、千葉港、更には幕張新都心へのアクセスが良好な地域特性や情報基盤を活かして、新しい地元産業の創出の支援や既存の地元産業の振興を図ります。さらに、高齢社会にあって、市民生活に身近な商店街の活性化を図る一方、都市間・国際間交流の盛んな、ひとの活気を醸し出す元気なまち、「活気あふれるいきいきとしたまち」習志野をつくります。



3．活気あふれるいきいきとした都市

都市の活力や魅力の大きな部分は、地域経済活動の主体である商業や工業あるいは農業を含む産業分野が担っています。都市が発展していくためには、産業の育成を図るとともに、情報化社会の進展といった時代潮流の変化に対応した都市づくり※が必要です。

また、市民・企業・行政など異なる主体間の交流、世代や属性を超えた市民相互の交流を通じた地域の独自性やコミュニティの形成による「協働型※社会」の構築に努めなければなりません。

以上のような考え方を踏まえて、今後の都市づくり※においては、中心商業業務地の強化・産業基盤の整備・商店街の活性化・地域の街づくり※の推進など、活気ある街づくり※を推進し、「活気あふれるいきいきとした都市」の実現を目指します。

3 - 2 将来人口フレーム

本市の将来人口は、既成市街地※における年齢別男女別人口をベースに、想定される大規模開発による新規想定転入人口を織り込み、年齢別将来生存率・社会移動率及び年齢階級別将来出生率などを考えたコーホート法※により推計しています。

その結果、本市の総人口は平成22年の約160,300人をピークに緩やかに減少し始め、平成32年にはほぼ現在の水準に戻り、平成10年の約153,100人から最大約7,200人の増加に止まる見通しです。

年齢3区分別の人口割合の推移をみると、本市の総人口に占める年少人口（0～14歳）の割合は、平成32年には12.4%に低下し、平成10年の14.5%より2.1ポイントダウンとなります。生産年齢人口（15歳～64歳）の割合は、平成10年の74.6%から平成29年には63.2%に低下し、その後は緩やかな増加傾向に転じ平成32年には63.7%になり、一方、老年人口（65歳以上）の割合は、平成10年の10.9%から平成32年の23.9%に上昇する見通しです。

将来人口フレームと年齢別割合

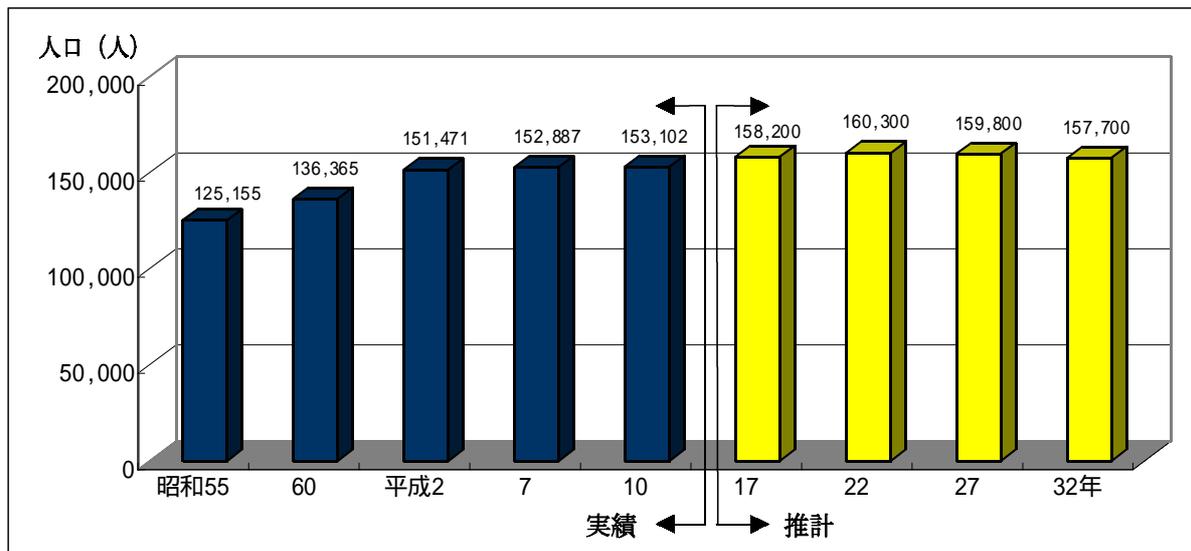
（単位：人）

	平成10年 (1998年)	平成17年 (2005年)	平成22年 (2010年)	平成26年 (2014年)	平成27年 (2015年)	平成32年 (2020年)
将来人口	153,102	158,200	160,300	160,000	159,800	157,700
年少人口	22,167	22,600	23,300	22,500	22,100	19,600
（比率）	(14.5%)	(14.3%)	(14.5%)	(14.1%)	(13.8%)	(12.4%)
生産年齢人口	114,158	111,100	106,700	102,300	101,500	100,400
（比率）	(74.6%)	(70.3%)	(66.5%)	(63.9%)	(63.5%)	(63.7%)
老年人口	16,778	24,500	30,300	35,200	36,200	37,700
（比率）	(10.9%)	(15.4%)	(19.0%)	(22.0%)	(22.7%)	(23.9%)

平成26年は、「習志野市基本構想」の目標年度の推計値

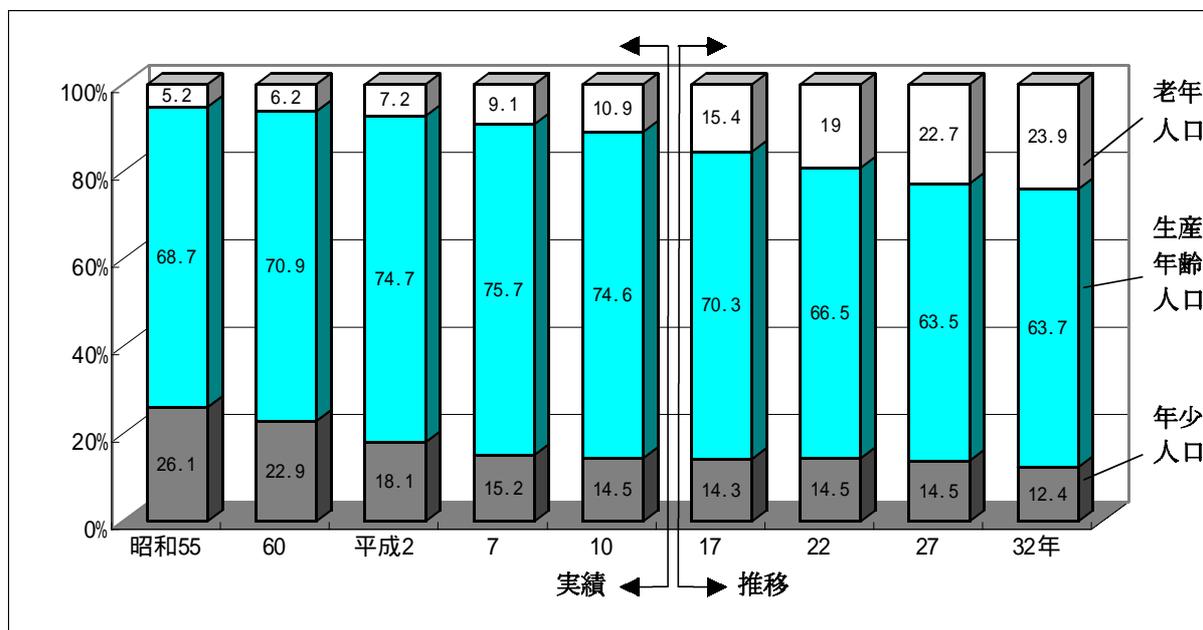
注) 平成10年は10月1日現在の常住人口、以降は各年とも10月1日時点での推計値。

習志野市の将来人口



注)・実績は国勢調査による。(ただし、平成10年の実績は平成7年の実績に人口移動を考慮した値である。)

習志野市の将来年齢3区分別の人口割合



注)・年少人口・・・0～14歳 ・生産年齢人口・・・15～64歳 ・老年人口・・・65歳以上。
 ・実績は国勢調査による。(ただし、平成10年の実績は平成7年の実績に人口移動を考慮した値である。)

3 - 3 将来都市構造

1. 現況と課題

首都圏30kmに位置する本市は、鉄道、自動車専用道路等の広域交通網の整備と相まって、交通利便性の高い住宅都市として発展してきました。住宅地を中心に、南北には工業地が配置され、JR各駅周辺には広域的なサービス圏を持つ商業・業務地が、京成各駅周辺には日常的なサービスを提供する商業地が形成され、これらを結ぶ交通網によって現在の都市構造が構築されています。

人々の価値観の多様化が進み、質の高い都市環境の創出が求められる中で、本市が質の高い成熟した都市へと成長していくためには、既存都市機能の更なる充実を図り、市民一人ひとりがより豊かな都市生活を享受できる都市構造を構築していくことが必要です。

1) 都市拠点の現況と課題

都市拠点とは、広域的な商業・業務・サービス機能等を担うべきJR津田沼駅周辺、JR新習志野駅周辺の広域拠点、日常的な生活を支える京成各駅周辺の地域拠点をいいます。

広域拠点

本市の広域的な商業・業務・サービス等の都市拠点機能は、JR津田沼駅周辺が担ってきました。一方、発展する幕張新都心に隣接するJR新習志野駅周辺は、新たな都市拠点としての高い潜在力を秘めています。

本市では、これらの2地区を、魅力ある個性を備えた一对の広域都市拠点としての形成を目指しています。

JR津田沼駅周辺には、本市の玄関口として広域的な集客力を持つ都市型商業施設や文化施設等が集積しており、にぎやかな駅前空間が創出されています。新京成新津田沼駅北口の工場跡地については、市民交流機能、都市型住宅機能、商業・業務機能等を兼ね備えた都心型複合市街地が計画されており、更に都市機能の充実が図られようとしています。

もう一つの広域都市拠点であるJR新習志野駅周辺は、広域的な拠点機能を担うとともに、臨海部の工業地※、袖ヶ浦、秋津、香澄に居住する人々等の地域拠点としても機能しており、市南部の重要な拠点として整備が進められています。

しかしながら、2地区の一部に低未利用地等が存在するなど、駅前としての潜在的な能力を生かし切れていない状況もあることから、本市の「顔」にふさわしい、魅力ある市街地を形成していくことが課題となっています。特に幕張新都心拡大地区においては、今後とも拠点機能の充実を促進していく必要があります。

地域拠点

市内各駅周辺には、地域密着型の店舗の集積がみられ、商店街等も形成されていますが、近年では空地や空き店舗、店舗の老朽化等が進み、商業地としての魅力や利便性が低下しており、地域住民の日常的なニーズに対応できない状況となっています。

将来は一層、少子・高齢化が進展することに対応し、京成各駅周辺が地域生活圏の中心となり、地域住民の日常生活を担うためには、地域の特性を踏まえた上で、利便性の高い地域拠点を形成していくことが必要です。

2) 工業地※の現況と課題

茜浜・芝園地区の工業地※については、埋立事業によって基盤整備が整い、地区計画※等の導入によって、計画的な土地利用が図られていますが、幕張新都心拡大地区の街区においては、未利用地が見受けられます。

東習志野地区、実籾・屋敷地区の工業地※では、住宅地等への土地利用転換が一部みられ、産業環境※への影響が懸念されます。

産業は、都市を活性化させる上で必要な要素であることから、工業地※としての操業環境を維持・保全していくことが必要です。特に、茜浜・芝園地区の工業地※においては、未利用地の土地利用を促進するとともに、住宅の混在を防止する必要があります。

3) 緑と水の現況と課題

緑と水の拠点

公園や緑地等は、レクリエーション※機能だけではなく、環境保全機能、シンボル機能、防災機能等も求められており、都市を構成する要素として、その整備の重要性が高まっています。

現在、本市では、住区基幹公園※の整備は進められていますが、こうした多様な機能を兼ね備えた都市基幹公園※の整備が遅れており、緑と水の拠点となる都市空間の整備が必要となっています。

緑と水の軸

東習志野と海浜部を結んで市内を縦断する八ミングロードは、約1kmが未整備ではあるものの、船橋市域の一部を含んだ約10.7kmが整備されており、緑の南北軸を構築していません。東関東自動車道、茜浜芝園の工業地の緩衝緑地として整備されている習志野緑地は、千葉市境から谷津干潟までを東西に横断する緑地帯となっています。

また、都市の防災性、快適性等の向上、更には個性ある都市景観の形成を図るためには、緑と水の軸を強化していくことが課題です。

4) 道路網の現況と課題

本市における道路網は、東京都心や千葉市とを結ぶ東西方向の通過型幹線道路によって構成されており、南北方向については、市内を横断する鉄道との交差部が支障となり、その整備が不十分な状況となっています。

また、埋立市街地の形成によって、内陸部から臨海部へと市街地が拡大していますが、主要な南北方向の道路網の整備が完了していないため、地域相互の結び付きが弱くなっています。

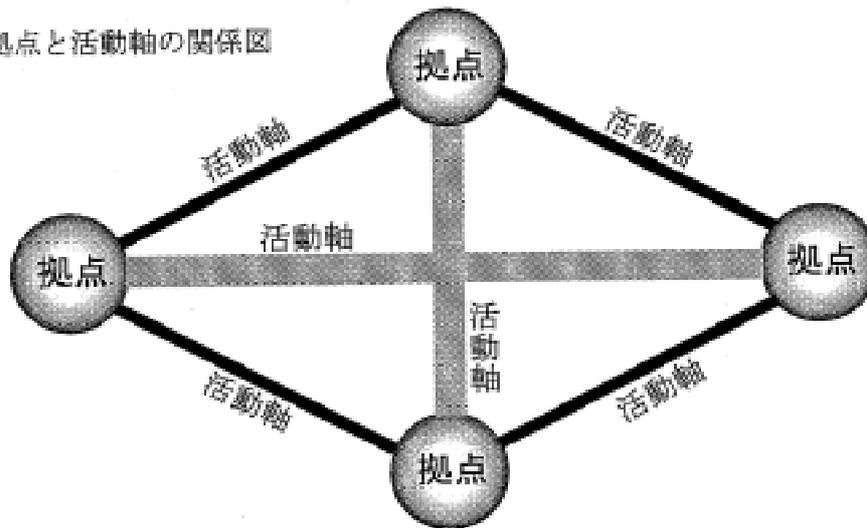
市民生活の利便性を高め、市民がより豊かな都市生活を享受できるようにするためには、異なる機能を有している拠点や異なる特性を有している地域間の道路網を強化し、相互の機能補完をしていく必要があります。

2. 将来都市構造の基本的な考え方

都市構造の課題を踏まえ、都市マスタープラン※では、次のような拠点と活動軸を位置づけ、市民がより豊かな都市生活を享受できる都市構造を構築していきます。

将来の本市の市街地は、次に示すように、市民の活動の中心や憩い安らぎの場となる「拠点」を、道路・緑道などの「活動軸」によってつなげることを目指します。

□ 拠点と活動軸の関係図



1) 「拠点」の考え方

広域拠点

JR津田沼駅周辺とJR新習志野駅周辺については、ペアシティ構想※の実現に向け、高質な都市機能を備えた、活力と魅力ある広域的な拠点を形成します。

広域的な交通結節点として機能し、多くの人々が集まるJR津田沼駅周辺については、都市生活に必要となる様々な機能が集積し、多様な都市型ニーズに対応できる拠点として整備を促進します。

JR新習志野駅周辺については、就業者、来街者等の利便性が確保された拠点として整備を促進します。

ペアシティ構想

ペアシティ構想とは、JR津田沼駅・新京成新津田沼駅周辺とJR新習志野駅周辺からなる2大都市拠点を形成する構想です。それにより、活力と魅力のある広域的な都市拠点の形成を図ります。

地域拠点

地域拠点とは、市民が日常生活を営む上で必要となるサービスを提供する拠点のことであり、地域住民や就業者等の利便性を高める様々な機能が集積した地区のことです。

京成各駅周辺については、地域住民の日常生活の利便性を高めるため、日常的なニーズに対応できる拠点として整備を図ります。また、広域拠点となっているJR新習志野駅周辺については、本駅を中心とした地域生活圏が形成されていることから、広域的なサービス機能だけでなく、地域住民のための拠点としても位置づけます。

産業拠点

工業地※とは、工業や業務等の産業活動の拠点のことであり、製造、流通、運輸、研究開発等の様々な機能が集積した地区のことです。

茜浜・芝園地区、東習志野地区、そして実籾・屋敷地区の一部の工業地※については、現在の産業環境※の維持・保全を図ります。

緑と水の拠点

自然との共存、ゆとりやうるおいのある生活環境に対する意識の高まりを踏まえ、市民が身近に自然を感じることができる緑と水の拠点の形成を図ります。

緑の拠点としての総合公園・実籾本郷公園等、水の拠点としての谷津干潟、そしてウォーターフロント等については、文教住宅都市を象徴するような公園や親水空間※として整備を推進します。

2) 「活動軸」の考え方

交流軸

市街化の歴史的経緯の異なる内陸部と臨海部を結び付け、都市の一体性を強めるため、本市中央部に「背骨」となる軸線を配置し、「交流軸」と呼びます。

交通軸

様々な機能が集積する都市において、市民がより豊かな都市生活を享受できるようにしていくためには、地域間や拠点間の連絡を強化し、機能を相互に補完していくことが必要です。そのため、南北方向の道路網の整備を推進し、地域相互、拠点相互の結び付きの強化を図ります。

緑と水の軸

都市拠点や緑と水の拠点の配置を踏まえ、これらを結ぶルートについては、緑と水の軸として位置づけ、うるおいのある歩行者空間等を整備します。

3. 将来都市構造

「拠点」及び拠点を有機的につなげる「活動軸」の考え方を踏まえ、本市における将来都市構造を次のとおりとします。

< 拠点 >

1) 広域拠点

JR津田沼駅周辺

JR津田沼駅周辺は、商業・業務・サービス機能の中心地として果たしてきた役割を踏まえ、多様な都市型ニーズに対応できる商業・業務・サービス機能等を有する広域拠点として位置づけます。

JR新習志野駅周辺

JR新習志野駅周辺については、幕張新都心拡大地区における業務・研究機能の導入を踏まえた上で、商業・業務・サービス機能等を複合的に兼ね備えた広域拠点として位置づけます。

2) 地域拠点

谷津駅周辺

京成本線が利用できる谷津駅周辺は、谷津公園（谷津バラ園、旧谷津遊園）の最寄り駅として発展した地区です。現在では、市内外から多くの人々が訪れる谷津公園、谷津干潟への玄関口として機能しています。

駅前には、地域住民等の日常生活に密着した商業施設の集積がみられ、駅南口は地区計画※に基づいた商店街が整備されているなど、にぎわいのある駅前空間が形成されています。

本地区区については、谷津公園、谷津干潟への玄関口としての立地条件を活かし、来訪者や地域住民の多様なニーズに応える地域拠点として位置づけます。

京成津田沼駅周辺

京成本線及び新京成線が利用できる京成津田沼駅は、市役所・消防署をはじめ行政関連施設への最寄り駅となっております。駅南口には、商業施設やホテルが立地し、袖ヶ浦団地方面には、地域密着型の商店街が形成されています。

市役所周辺における行政機能の集積を踏まえ、その玄関口となる京成津田沼駅前については、行政機能と連携した業務機能の集積を図り、商業機能と業務機能が併存する地域拠点として位置づけます。

京成大久保駅周辺

京成本線が利用できる京成大久保駅周辺は、市民会館をはじめ多くの文教施設が多く立地し、日本大学や東邦大学等が駅勢圏にある学生のまちとして発展した地区です。駅前には中小規模の商店、飲食店、娯楽施設等が集積しています。

学生街的な雰囲気を持つ京成大久保駅周辺については、地域住民や学生のニーズに応える地域拠点として位置づけます。

実籾駅周辺

京成本線が利用できる実籾駅周辺は、多くの文教施設が立地し、内陸部には一団の工業地※が整備されています。駅前には、地域住民や学生・就業者を対象とした商店等が集積しています。

現在、駅周辺では土地区画整理事業や道路整備が進められており、こうした市街地整備をもとに、駅南側商店街等の活性化を促進し、地域住民や学生・就業者のニーズに応える地域拠点として位置づけます。

JR新習志野駅周辺

JR新習志野駅周辺は、広域拠点と合わせて、地域住民や学生・就業者のニーズに応える地域拠点として位置づけます。

3) 産業拠点

東習志野地区、実籾・屋敷地区そして茜浜・芝園地区における地域特性を踏まえながら、産業環境※の維持・保全を図り、本市の産業機能を担う産業拠点として位置づけます。

4) 生涯学習※拠点

市役所周辺は、「生涯学習※ふれあい拠点」と称し、防災拠点機能を持つ庁舎、生涯学習※の拠点施設、中央図書館、保健福祉拠点施設等の集積を図り、市民ニーズに応える生涯学習※拠点として位置づけます。

一方、市の東部において、義務教育施設・コミュニティセンター・図書館・教育センター・視聴覚センターなど多くの公共公益施設が集積しています。通称東習志野文教センターを市役所周辺と並ぶ生涯学習※拠点として位置づけます。

5) 福祉拠点

総合福祉センター周辺は、高齢者の保健福祉施設、障害者の福祉施設、市民の交流施設等が有機的に配置された福祉拠点として位置づけます。

また、高齢者福祉センター・東部サービスセンター・シルバー人材センター・屋敷ヘルスステーションなど多くの公共公益施設が集積している東部保健福祉センターを総合福祉センター周辺と並ぶ福祉拠点として位置づけます。

6) 緑と水の拠点

総合公園

本市の中心部の藤崎・鷺沼台の市街化調整区域※内に位置する現在の森林公園を整備拡充するとともに、周辺について、多目的陸上競技場・総合体育館・総合武道館などの検討を図り、総合公園として緑と水の拠点に位置づけます。

実籾本郷公園

実籾本郷公園及び周辺は、ヘイケボタルをはじめ、市内で最も多くの動植物種が生息している地域です。現在は鶺鴒家のある都市計画公園、自然保護地区※や都市環境保全地区※に指定されています。

生息する動植物の保全等を図り、自然豊かな空間を確保する中で、市民が自然に親しむことのできる緑の拠点として位置づけます。

谷津干潟

オーストラリア・ブリズベン市の湿地に生息する渡り鳥がシベリアへ渡る際に、谷津干潟を中継地としていることをきっかけに、本市とブリズベン市との間で湿地提携が調印されています。

ラムサール条約※に登録され、シギやチドリの中継地として世界的にも名の知られた谷津干潟については、今後とも、野鳥の楽園としての保全・整備を推進し、市民の憩いの場、自然観察の場となる水の拠点として位置づけます。

ウォーターフロント（茜浜・芝園臨海部）

埋立によって形成された臨海部は、自然の水際線がなく、市民と海の関わり合いが希薄なものとなっており、身近な親水空間※としての整備が望まれています。

親水性のある水際線の復元を進めるとともに、海浜レクリエーション※空間の整備を進めることにより、海と人が交える水の拠点として位置づけます。

< 活動軸 >

1) 交流軸

緑と水の拠点（総合公園）、生涯学習※拠点（生涯学習※ふれあい拠点）、福祉拠点（総合福祉センター）、新習志野駅、ウォーターフロント等を結ぶ（都）3・3・3号藤崎茜浜線を、本市の交流軸として位置づけます。

2) 交通軸

以下に示す広域幹線道路や幹線道路及び自動車専用道路を、本市の交通軸として位置づけます。

広域幹線道路

- < 南北方向 >
- ・（都）3・3・3号藤崎茜浜線
 - ・（都）3・3・1号東習志野実籾線
 - ・（都）3・4・12号東習志野八千代線
 - ・（船都）3・1・3号若松馬込町線（国道296号）
 - ・（千都）3・3・15号美浜長作町線（県道幕張・八千代線）

注）（都）は習志野都市計画道路、（船都）は船橋都市計画道路、（千都）は千葉都市計画道路の略。

-
- < 東西方向 >
- ・ (都) 3・5・18号 藤崎実籾線 (県道長沼・船橋線)
 - ・ (都) 3・4・4号 藤崎花咲線
 - ・ (都) 3・4・7号 浜宿線 (国道14号)
 - ・ (都) 3・1・20号 谷津芝園線 (県道千葉・船橋海浜線)
 - ・ 国道357号

幹線道路

- < 南北方向 >
- ・ (都) 3・3・2号 津田沼駅前線
 - ・ (都) 3・4・11号 大久保鷺沼線
 - ・ (都) 3・5・19号 津田沼谷津線 等
- < 東西方向 >
- ・ (都) 3・4・8号 菊田台谷津線
 - ・ (都) 3・4・9号 谷津鷺沼線
 - ・ (都) 3・4・15号 大久保本郷線 等

自動車専用道路

- ・ 京葉道路
- ・ 東関東自動車道
- ・ 第二湾岸道路 (構想中)

3) 緑と水の軸

緑と水の南北軸

東習志野と海浜部を結んで縦断するハミングロードは、緑と水の南北軸として位置づけ
ます。

なお、ハミングロードは、習志野市基本計画では本市の骨格を為す「市民交流軸」です
が、本都市マスタープラン※では、緑と水の南北軸として表現します。

緑と水の東西軸

東習志野ふれあい広場～実花緑地～実籾本郷公園～総合公園～JR津田沼駅～谷津干潟等
を経て習志野緑地に至るルートについて、緑と水の東西軸として位置づけます。

将来都市構造図

