

松戸市都市計画マスタープラン（案）

令和 4 年〇月

目次

第1章 計画の前提	1-1
1. 都市計画マスタープランについて	1-2
2. 松戸市の概況	1-5
第2章 都市づくりのビジョン	2-1
1. これからの都市づくりの考え方	2-2
2. 将来都市像	2-3
3. 将来人口	2-4
4. 都市づくりの目標	2-5
5. 将来都市構造	2-11
6. 土地利用の方針	2-15
第3章 都市づくりの方針	3-1
1. 安心して住める住まいと地域がある都市	3-2
2. 都市の魅力を感じるまちなかと多様な働く場がある都市	3-8
3. 水・みどり・歴史に囲まれて生活できる都市	3-14
4. 誰もが楽しく快適に移動できる都市	3-20
5. 災害から守られた安全な都市	3-26
第4章 地域別の方針	4-1
1. 本庁・明地域	4-3
2. 矢切地域	4-13
3. 新松戸・馬橋地域	4-21
4. 小金・小金原地域	4-29
5. 常盤平・五香松飛台地域	4-37
6. 六実六高台地域	4-47
7. 東部地域	4-55
第5章 都市計画マスタープランの実現に向けて	5-1
1. 都市づくりの進め方	5-2
2. 地区まちづくりの推進	5-4
3. 都市計画マスタープランの見直し	5-5

※写真、図、デザイン等について、修正予定の箇所が一部含まれています。

第1章 計画の前提

本章では、都市計画マスタープランの役割・位置づけと本市の特性や取り巻く環境の変化など、本市の概況を示します。

1. 都市計画マスタープランについて

1) 改定の背景と目的

本市は、平成11年（1999年）6月に策定した前松戸市都市計画マスタープランに即した都市づくりを進めてきましたが、策定後20年余りが経過し、目標年次を迎えています。

この間、経済の低成長や少子高齢化の進展、つくばエクスプレスの開通等による周辺都市の成長、首都直下地震等の危険性の高まり、地球環境問題の深刻化など、社会経済情勢も大きく変化しました。

また、今般の新型コロナウイルス感染症の流行は、テレワークやデジタル化の進展など、社会経済や人々の生活・働き方等への意識に影響をもたらしました。近年、このような加速度的に変化する社会経済・市民生活等に対応した都市づくりが求められています。

さらに、前都市計画マスタープランの策定後、景観計画、住生活基本計画、交通バリアフリー基本構想、立地適正化計画等の多くの関連計画が策定されたほか、上位計画である総合計画も目標年次を迎え、これらの上位・関連計画との整合・連携も必要となりました。

以上のことから、都市計画マスタープランの改定を行いました。

2) 役割

都市計画マスタープランは、都市の将来像やその実現のための方針を分かりやすく示し、それを市民や事業者との間で共有することで、協働による都市づくりを進めていくことを目指すものです。

今日の都市づくりにおいては、都市整備に関わる分野だけでなく、様々な分野と連携しながら、総合的・一体的に都市づくりを進めていくことが重要になっています。

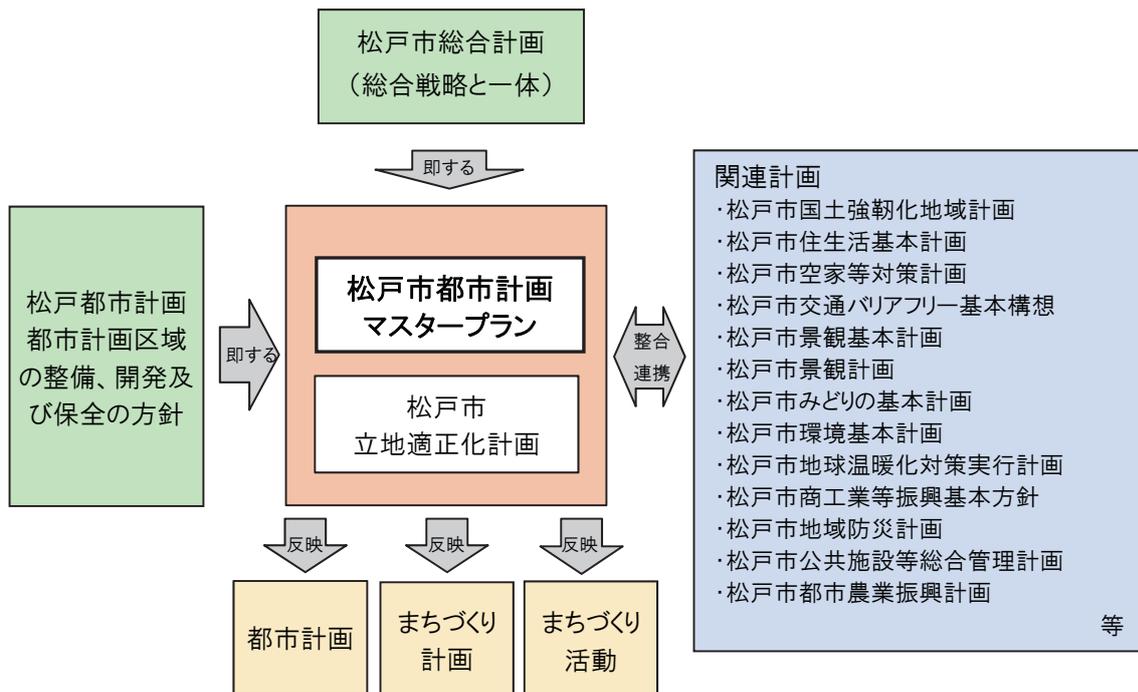
以上から、都市計画マスタープランの役割を以下の4つとします。

- ①都市の将来像を分かりやすく示します。
- ②市町村決定の都市計画をはじめとする都市づくりに関する方針や根拠を示します。
- ③都市の空間づくりに関して関連分野との整合や連携を図ることで、総合的・一体的な都市づくりを進めます。
- ④市民や事業者と都市づくりの課題や方針を共有することで、協働のまちづくりを推進します。

3) 位置づけ

都市計画法第18条の2に基づき策定する松戸市都市計画マスタープランは、「松戸市総合計画」と千葉県が定める「松戸都市計画都市計画区域の整備、開発及び保全の方針」に即し、その他関連する諸計画との整合を図りながら策定しました。

また、平成30年（2018年）に策定された松戸市立地適正化計画は、都市計画マスタープランの一部として、居住機能や都市機能の誘導に特化した都市づくりの方針を示したものであり、都市計画マスタープランと一体となって都市づくりを進めていくものとします。



4) 目標年次

都市計画マスタープランは、令和4（2022）年度から概ね20年後を見据えた計画とします。総合計画の状況および社会経済情勢の変化などを踏まえ、必要に応じて見直しを行います。

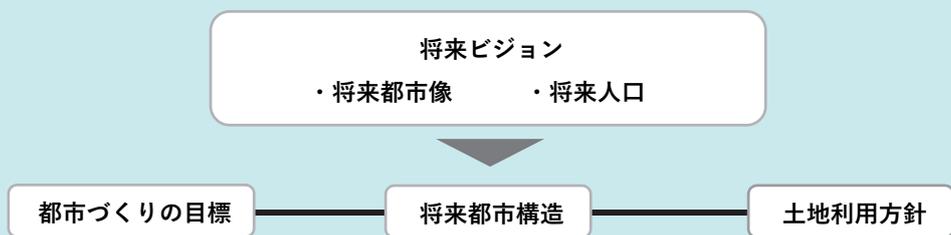
5) 松戸市都市計画マスタープランの構成

第1章 計画の前提

- ・都市計画マスタープランの役割・位置付け
- ・本市の特性や取り巻く環境の変化など本市の概況を示します。

第2章 都市づくりのビジョン

- ・本市の概況や総合計画における将来ビジョンを踏まえ、都市づくりの目標や将来都市構造などについての基本的な考え方を示します。



第3章 都市づくりの方針

- ・都市づくりの目標別に現況・課題を整理し、方針を示します。

安心して住める住まいと地域がある都市

都市の魅力を感じるまちなかと多様な働く場がある都市

水・みどり・歴史に囲まれて生活できる都市

誰もが楽しく快適に移動できる都市

災害から守られた安全な都市

第4章 地域別の方針

- ・地域毎の現況・課題を整理し、各地域の特長を生かしながら、分野毎の方針を示します。

第5章 都市計画マスタープランの実現に向けて

- ・都市計画マスタープランの実現に向けた基本的な取り組みや考え方などを示します。

2. 松戸市の概況

1) 松戸市の成り立ち

(1) 広域的立地条件

本市は、千葉県北西部に位置する面積 6,138ha、人口約 49.8 万人（令和 3 年 3 月末現在）の都市です。

江戸川を境に東京都と埼玉県に隣接し、東京都心部から約 20km の距離にあり、こうした立地条件の良さから首都圏の住宅都市として発展しました。

(2) 地形

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

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

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

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

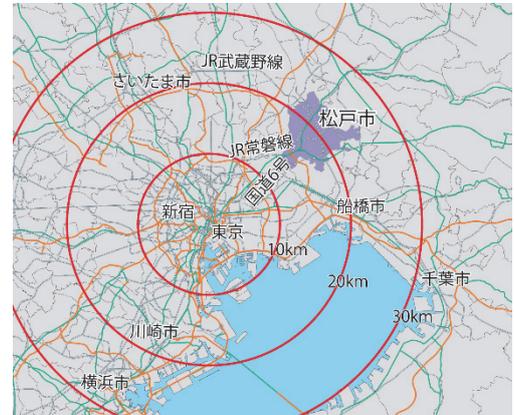
(3) 歴史

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

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

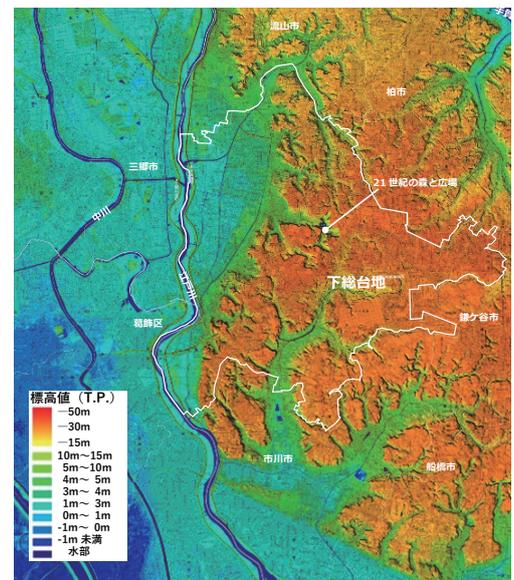
江戸時代の本市は、水戸街道の宿場町として松戸宿、小金宿が置かれて栄え、特に松戸宿は、江戸川水運の河岸が設けられて大変賑わっていました。また、幕府直轄の馬牧であった小金牧では 4 回にわたって将軍の御鹿狩が行われました。

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



松戸市の位置

資料：国土数値情報より作成



松戸市の地形

出典：国土地理院デジタル標高地形図

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

(4) 発展の経緯

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

①初期（昭和30年代前半まで）

人口増加が緩く、都市化の動きはまだ本格的ではありませんでした。

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

①初期の主な都市づくり

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

②市街地拡大期（昭和30年代後半～40年代）

：人口受け入れ・郊外開発

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

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

②市街地拡大期の主な都市づくり

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

③市街化抑制期（昭和50年代～平成初期）

：人口増加抑制・自立分散型都市整備

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

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

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

③市街化抑制期の主な都市づくり

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

④都市成熟期（平成中期～現在）

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

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

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

④都市成熟期の主な都市づくり

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

2) 都市づくりの成果

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

(1) 身近な暮らしの環境が充実した都市

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



東松戸駅周辺

(2) 水・みどり・歴史資源を大切にした都市

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



国分川多自然護岸

(3) 交流を支える環境にやさしい交通体系を備えた都市

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



東京外かく環状道路松戸IC

(4) 活力と交流をもたらす産業環境を整えた都市

- ・市内で最も商業・業務施設が集積する松戸駅周辺市街地では、中心市街地としての魅力や賑わいを高めるための検討が進められ、松戸駅周辺まちづくり基本構想が策定されました。
- ・新松戸駅の東側地区では、道路、公園等の整備と市街地形成を目的に

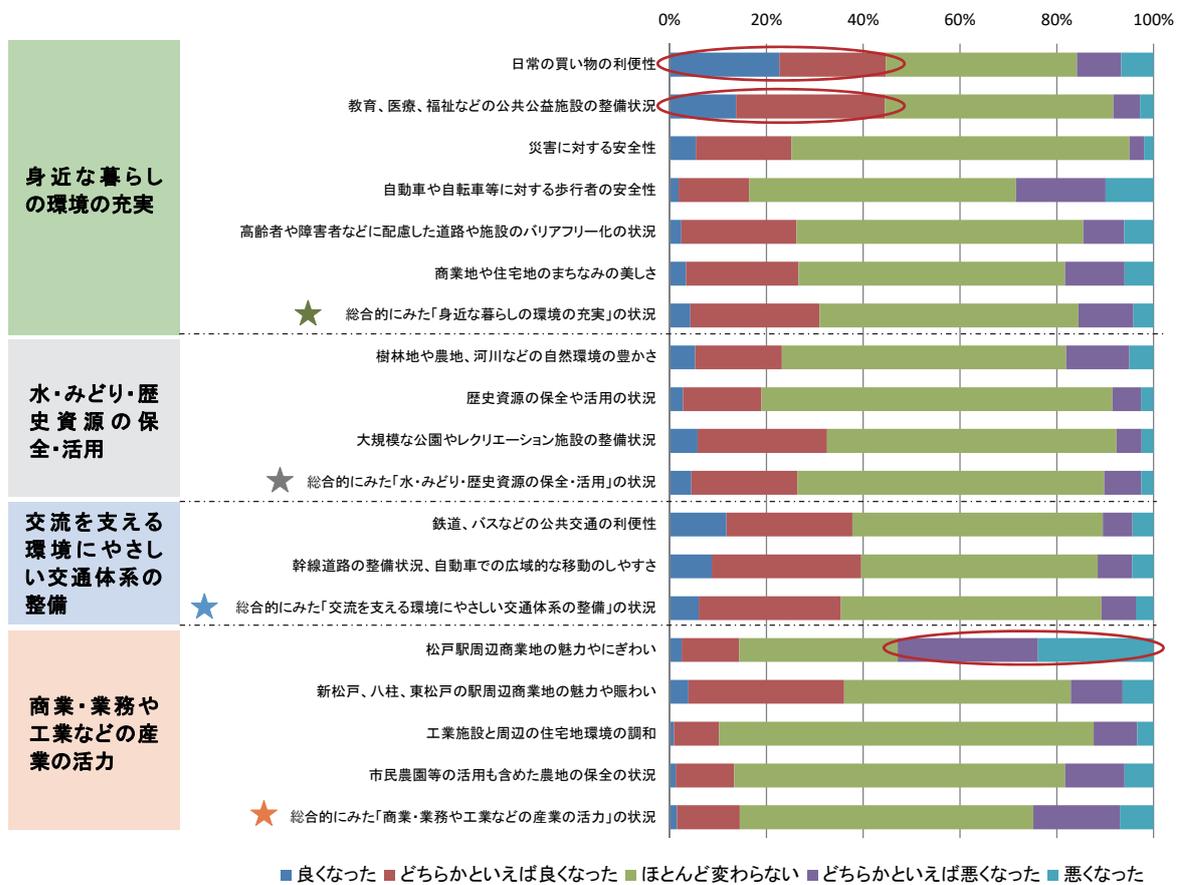
土地区画整理事業を実施しています。

- 千駄堀地区や、北小金、馬橋、六実などの駅周辺等でまちづくりの検討が進められていますが、まだ実現までには至っていません。



松戸駅西口デッキの整備

都市像に関する評価(20年前との比較)



出典：H30 松戸市の都市づくりに関する市民アンケート

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

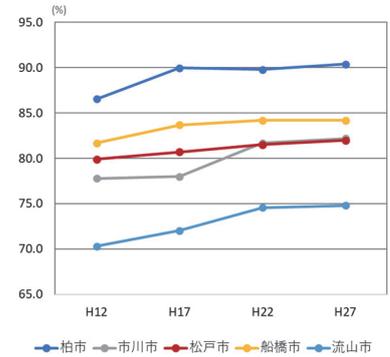
こうした松戸の顔ともいえる場所の魅力や個性の不足は、松戸のイメージや知名度が今ひとつ高まらない一つの要因になっていると考えられます。

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

●停滞傾向にある産業機能

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

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



周辺都市との昼夜間人口比率の比較

資料：国勢調査

(3) 生活環境の安全性や快適性

●安全性の低い歩行環境

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

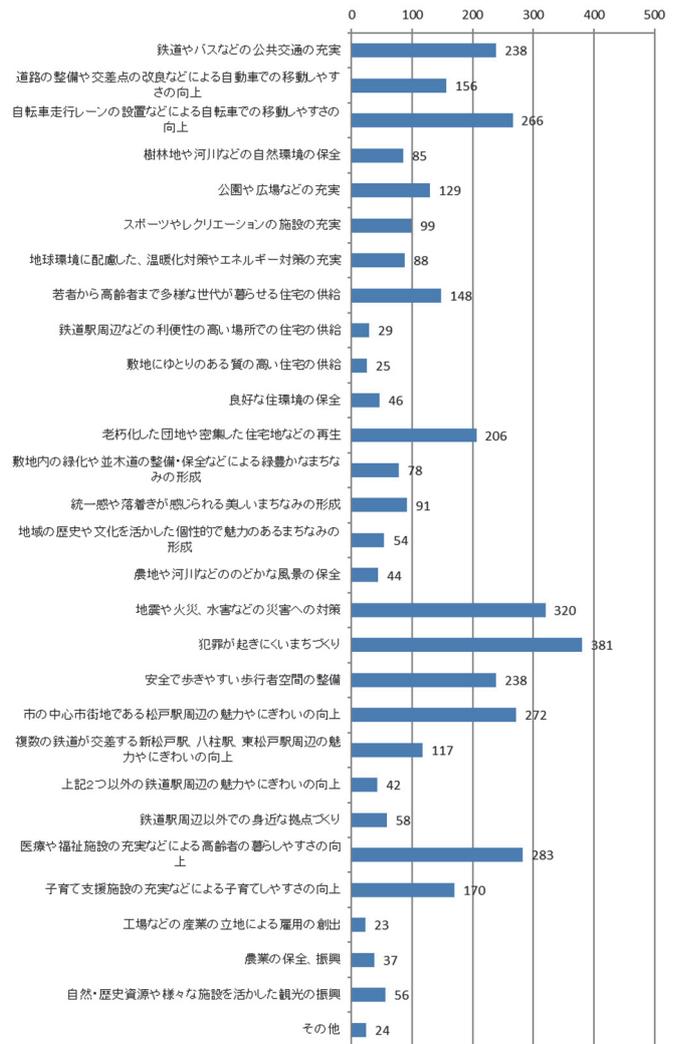
また、自転車の走行空間についても十分な確保はされていないため、歩行者と自転車利用者の双方にとって、安全性・快適性が十分とはいえません。

●住宅の高経年化や空家の発生

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

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

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



松戸の都市づくりにおける重要課題

出典：H30 松戸市の都市づくりに関する市民アンケート

(4) 水・みどり・歴史の多彩な資源

●水・みどりの多彩な資源

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

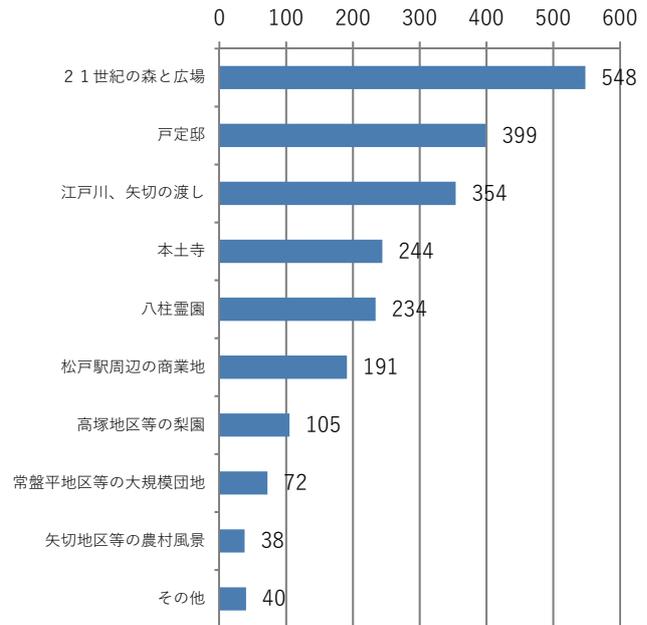
また、本市の地形は、台地と低地、谷津で形成され、起伏が多く、豊かなまちの表情を生み出しています。

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

●豊かな歴史・文化的資源

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

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



松戸の「顔」として思い浮かべるところ

出典：H30 松戸市の都市づくりに関する市民アンケート

(5) 人口・世帯の動向

●転入超過による人口増加傾向

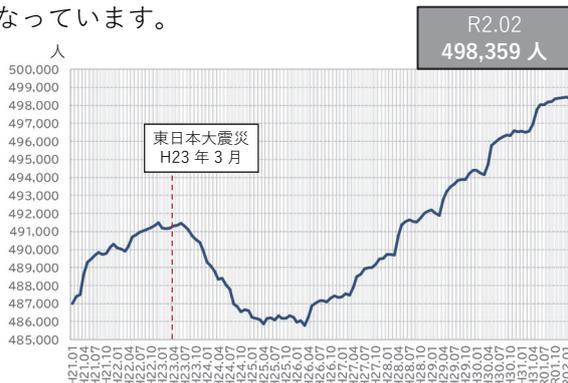
東日本大震災後、一時的に人口が減少しましたが、近年は人口増加が続いています。これは、自然増減数（出生数－死亡数）が、平成27年（2015年）以降マイナスとなっていますが、社会増減数（転入数－転出数）がプラスとなっているためです。

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

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

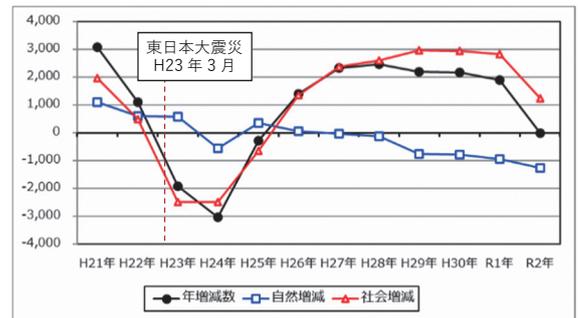
松戸市への転入元・松戸市からの転出先
(H30、都道府県別、単位：人)

資料：市資料



松戸市の総人口の推移（各年10月1日現在）

出典：住民基本台帳



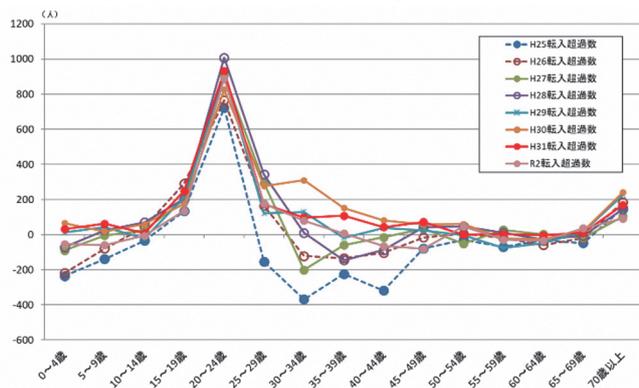
松戸市の自然増減・社会増減の推移

出典：住民基本台帳

●年齢別転入超過数の推移と単独世帯数の増加

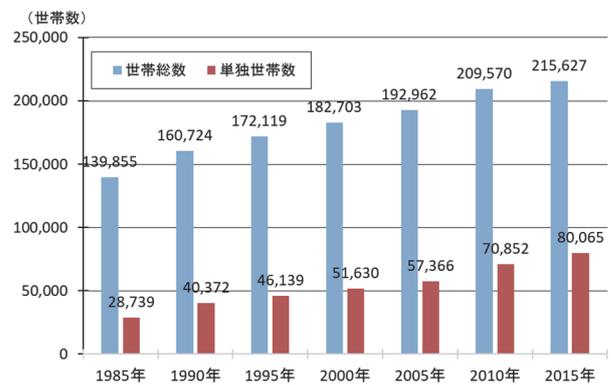
20～24歳の転入超過が大きく、25～44歳の社会増減数も平成28年（2016年）以降概ねプラスに転じています。

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



松戸市の年齢別転入超過数（日本人のみ）

出典：住民基本台帳人口移動報告



松戸市の世帯数・単独世帯数の推移

出典：国勢調査

●少子高齢化の進展

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



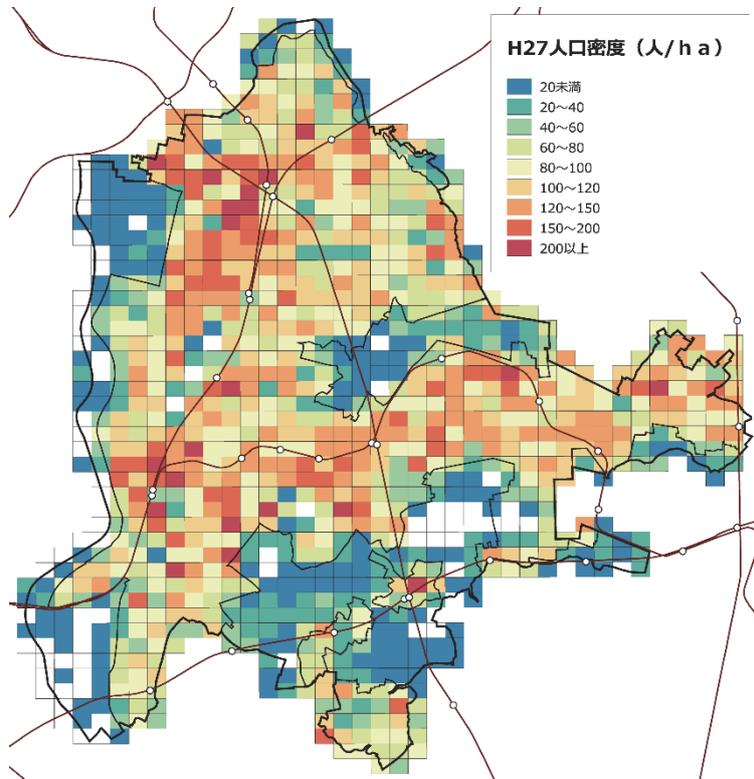
松戸市の年齢3区分別人口の推移

資料：松戸市年齢3区分別人口表より作成

●鉄道駅周辺の人口密度が高いコンパクトな市街地形態

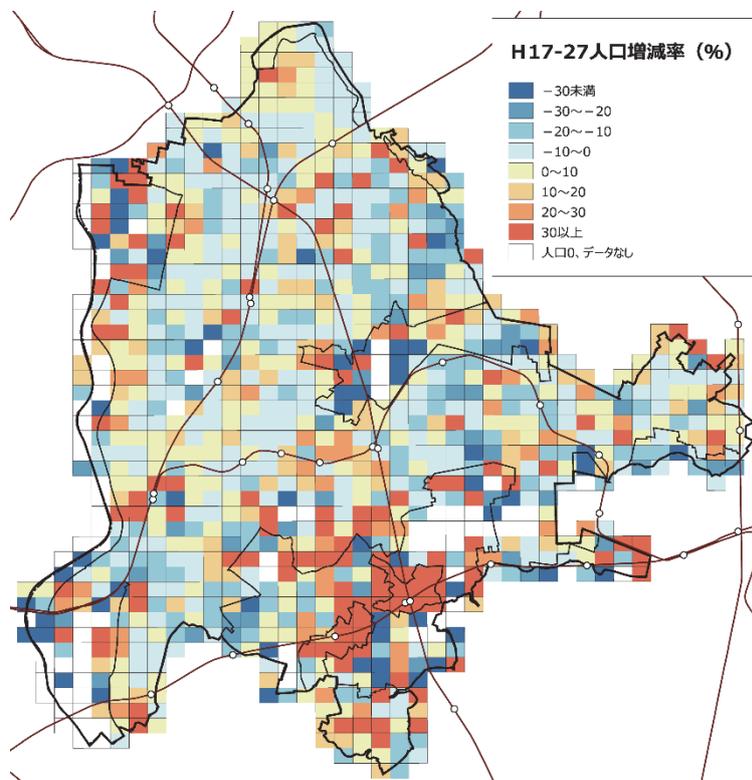
本市は、鉄道駅周辺の人口密度が高く、縁辺部に行くほど人口密度が低くなっています。

近年、北総線沿線の開発地や市街地の縁辺部と松戸駅周辺などで人口が増加していますが、すでに人口減少が始まっている地域も存在します。



H27 人口密度

出典：国勢調査



H17-27 人口増減率

出典：国勢調査

※北部の一部地域は、町丁目別の人口データをもとに、面積按分により算定

TOPIC: コロナとまちづくり

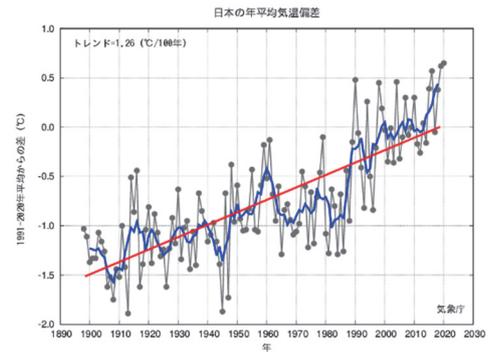
令和2年(2020年)に発生した新型コロナウイルス感染症の流行により、国内ではじめて緊急事態宣言が発令されました。感染症拡大防止に向けて三密(密閉・密集・密接)の回避が重視され、通勤通学のスタイルや移動方法、商業地の賑わいやイベント、交流活動のあり方など、これまで常識とできてきたことが変化し、新しい常態(ニューノーマル)に移行してきています。

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

(3) 地球環境問題の深刻化

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

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

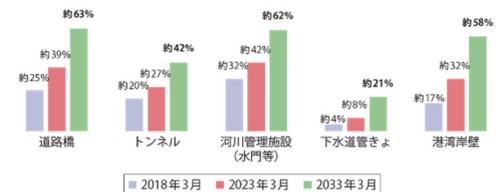


日本の年平均気温偏差 出典: 気象庁 HP

(4) 社会インフラの老朽化

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

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



建設後50年以上経過するインフラの割合 出典: 国土交通白書

(5) SDGsの取り組み

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



SDGsの目標 出典: 国際連合広報センターHP

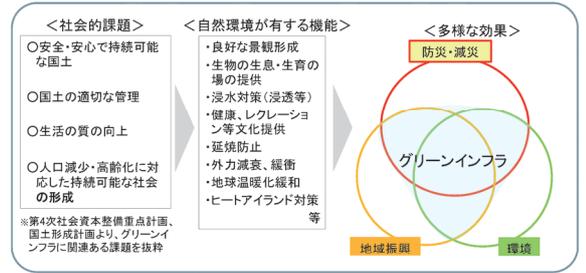
TOPIC: SDGsとまちづくり

世界共通の持続可能な開発目標として、17のゴールと169のターゲットから構成されています。都市計画に関連すると考えられる目標として、「7.エネルギーをみんなにそしてクリーンに」「8.働きがいも経済成長も」「9.産業と技術革新の基盤をつくろう」「11.住み続けられるまちづくりを」「13.気候変動に具体的な対策を」「15.陸の豊かさも守ろう」があげられます。これらの達成を目指し、多様な主体と共に各種施策を推進していくことが求められます。

(6) グリーンインフラの取り組み

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

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



○防災・減災や地域振興、生物生息空間の場の提供への貢献等、地域課題への対応

○持続可能な社会、自然共生社会、国土の適切な管理、質の高いインフラ投資への貢献

グリーンインフラ

出典：国土交通省 HP

TOPIC：グリーンインフラの推進

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

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

(7) ICT、AI などの技術革新の進展

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

(8) 周辺都市の成長と都市間競争

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

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

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

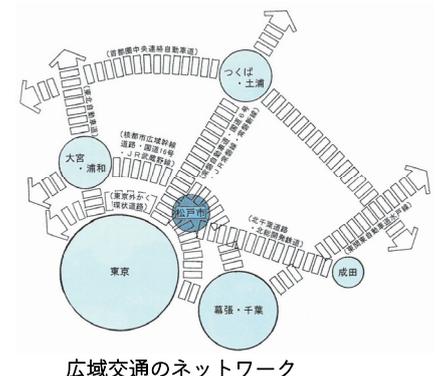
転入元・転出先	転入数	転出数	転入数－転出数
柏市	1,211	1,818	▲ 607
市川市	1,181	700	481
船橋市	932	795	137
千葉市	588	586	2
流山市	574	978	▲ 404
鎌ヶ谷市	457	478	▲ 21
我孫子市	239	249	▲ 10
その他県内	1,642	1,540	102
県内計	6,824	7,144	▲ 320

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

出典：市資料

(9) 広域的な交通利便性の向上

本市では近年、上野東京ラインの開業、成田空港行きのアクセス特急の東松戸駅への停車、羽田空港直通の高速バスの運行開始、東京外かく環状道路の開通などにより、広域的な交通利便性が向上していま



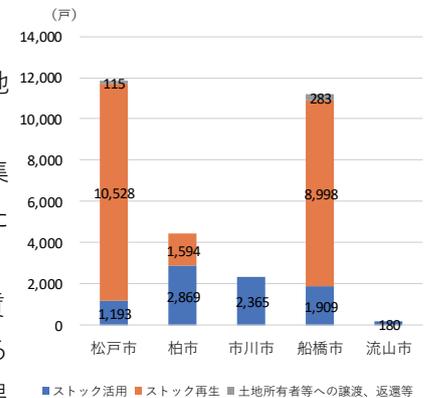
す。さらに今後は、東京外かく環状道路と成田空港を結ぶ北千葉道路の整備が計画されています。

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

(10) UR 賃貸住宅ストックの活用・再生方針の転換

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

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



松戸市と周辺都市の UR 賃貸住宅の管理戸数

資料：UR 賃貸住宅ストック活用・再生ビジョン

(11) 歴史文化を生かした地域のまちづくり

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

平成 20 年（2008 年）には、歴史上価値の高い建造物と周辺の一体となった歴史的風致を継承するため、地域における歴史的風致の維持及び向上に関する法律が制定されました。また、文化財保護や地域で取り組む基本方針となる歴史文化基本構想が位置付けられました。

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

(12) 低未利用地や公共空間を利活用したまちづくりの進展

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

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

このような中、人口減少社会に対応した既存ストックの活用による多世代共生型のまちへの転換の推進を目的に、令和元年（2019 年）



松戸駅周辺での古民家の活用

12月に地域再生法が改正され、住宅団地の再生や空家の利活用等のより一層の推進が求められています。

(13) 地域主体のエリアマネジメントの促進

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

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

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

TOPIC：エリアマネジメント

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

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

(14) ウォーカブルなまちなかの形成

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

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

TOPIC：ウォーカブルなまちづくり

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

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

第2章 都市づくりのビジョン

本章では、総合計画の方向性や第1章で整理した本市の特性や取り巻く環境等を踏まえ、都市づくりの目標や将来都市構造、土地利用方針などについての基本的な考え方を示します。

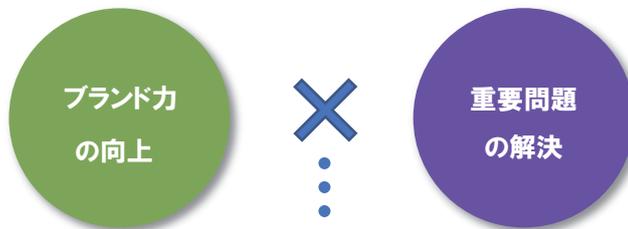
1. これからの都市づくりの考え方

社会情勢が日々変化する中、松戸の活力を維持し持続可能な都市としていくためには、松戸の魅力を高め、誰もが住みたい・働きたいと思える都市にすることで、人口規模を維持していく必要があります。

また、新型コロナウイルス感染症の流行により市民の生活スタイル等への意識に大きな影響が及びました。こうした動きに対応し、多様な住まい方・働き方・憩い方が選択できる都市づくりが求められます。

そのためには、このような社会情勢の変化を適切に捉え、平成30年（2018年）に実施したアンケート調査結果でも挙げられた松戸の弱みである、松戸駅周辺等の機能更新の到来や周辺都市の成長などによる魅力や賑わいの低下、安全で歩きやすい歩行者空間などの身近な生活環境の安全性・快適性の低さなどの問題点を解決していくことが重要です。

また、松戸の強みである生活利便性の高さや多様な住宅のストック、水・みどり・歴史の多彩な資源などを生かし、これらの質をさらに向上させて、幅広い層の人々を惹きつけることができるよう、松戸ならではの個性や魅力＝「ブランド」にまで高めていくことも必要です。



本市の都市づくりの主要課題

「ブランド力」向上のための主要課題

- 利便性と付加価値を備えた豊かさを感じられる住宅地の形成
- 松戸の「顔」となる魅力的な拠点の育成
- 水・みどり・歴史の資源を生かした新たな魅力の創出

「重要問題解決」のための主要課題

- 身近な生活圏を支えるインフラづくり
- 安全・安心な市街地の形成
- 新たな産業立地や雇用創出に向けた土地利用やまちづくり

TOPIC：地域の魅力向上のための近年における国の主な制度

「空間再編賑わい創出事業」

国土交通省は平成30年にコンパクトシティ形成を推進するため、都市のスポンジ化対策として、空間再編賑わい創出事業など小規模で柔軟な土地区画整理事業の活用ガイドラインを作成・公表

「グリーンインフラ活用型都市構築支援事業」

国では令和元年にグリーンインフラ推進戦略を公表し、持続可能で魅力ある都市づくりを進めており、地域におけるグリーンインフラの取り組みを支援するため、グリーンインフラ活用型都市構築支援事業を令和2年度から創設

「スポーツ・健康まちづくり優良自治体表彰」

東京2020大会等を契機として、国は、スポーツの力を活用した地域の諸課題の解決のための継続的な取組みなど、スポーツを活用した「地方創生、まちづくり」に積極的に取り組もうとする自治体を表彰する制度を令和3年1月に創設

2. 将来都市像

松戸市総合計画の将来都市像を、都市計画マスタープランの将来都市像とします。

**多世代がともにいきいきと思い思いに暮らすことができるまち
やさシティ、まつど。
～つよくしなやかに みんなで松戸の新たな時代を創ろう～**

松戸の強みや資源を生かし、住む、働く、活動する、憩う、楽しむなどの魅力を総合的に高めていくことで、他の都市では手に入れることのできない松戸ならではの「ブランド」の構築を図ります。

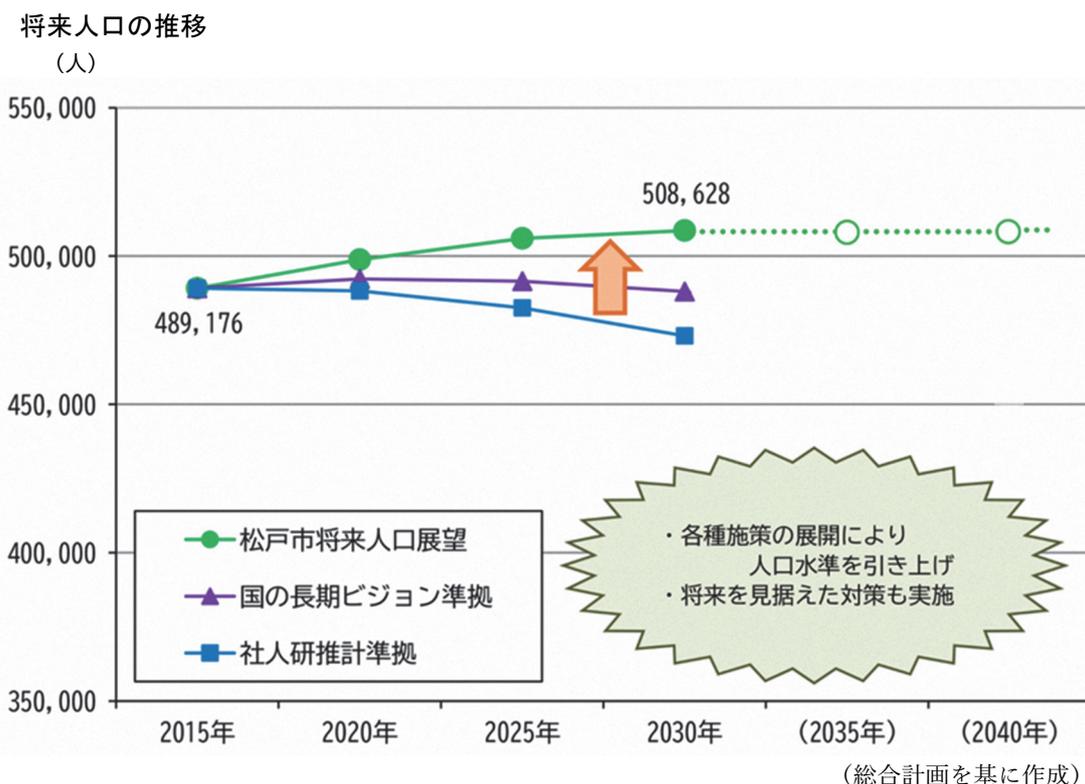
松戸の魅力に惹きつけられて集まった人々のクリエイティビティを生かし、常に創造的な活動や事業、チャレンジが行われているような都市を目指します。



3. 将来人口

松戸市総合計画の将来人口の展望では、目標年次の2030年において人口50万人規模を維持することとしています。これを受けて、都市計画マスタープランでは、概ね20年後の2040年頃において、人口を50万人規模で維持することを目標に、市民が豊かさを感じながら快適に暮らせる市街地の形成を図ります。

概ね20年後において人口50万人規模を維持



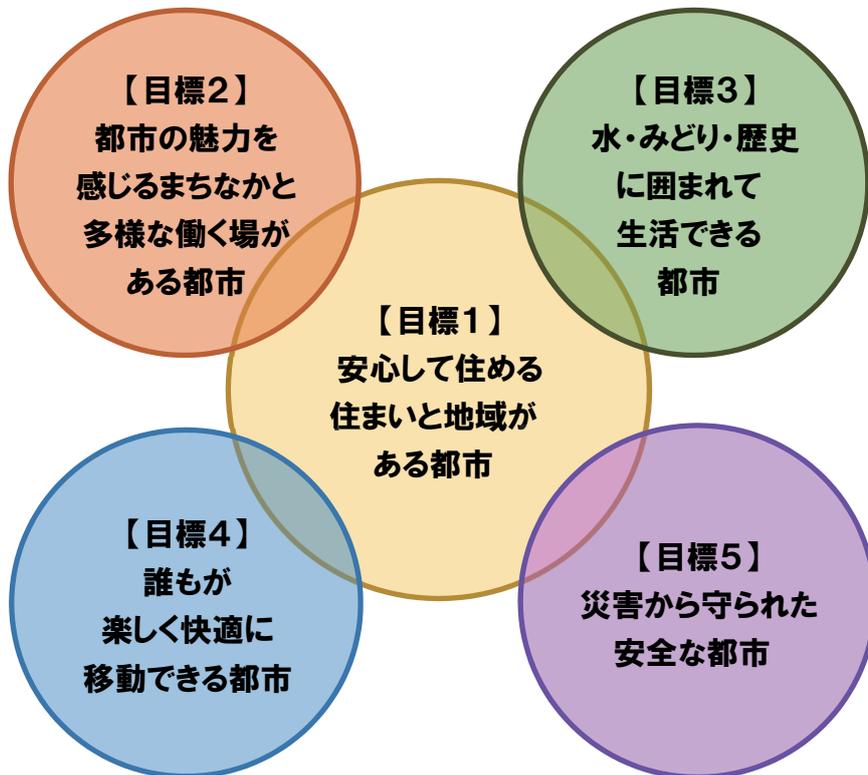
人口50万人規模の維持に向けて、都市の活力の維持、既存ストックの有効活用、公的サービスや医療福祉の供給効率の維持などを図るとともに、少子高齢化傾向においても一定以上の生産年齢人口を確保するため、ブランド力の向上と重要問題の解決により、主としてファミリー層の転入の促進を目指します。

また、多世代の人々が共生する地域社会の実現に向けて、各世代が暮らしやすい環境づくりを目指します。

4. 都市づくりの目標

本市の将来都市像を実現するため、都市づくりの観点から5つの目標を設定しました。

都市づくりの目標



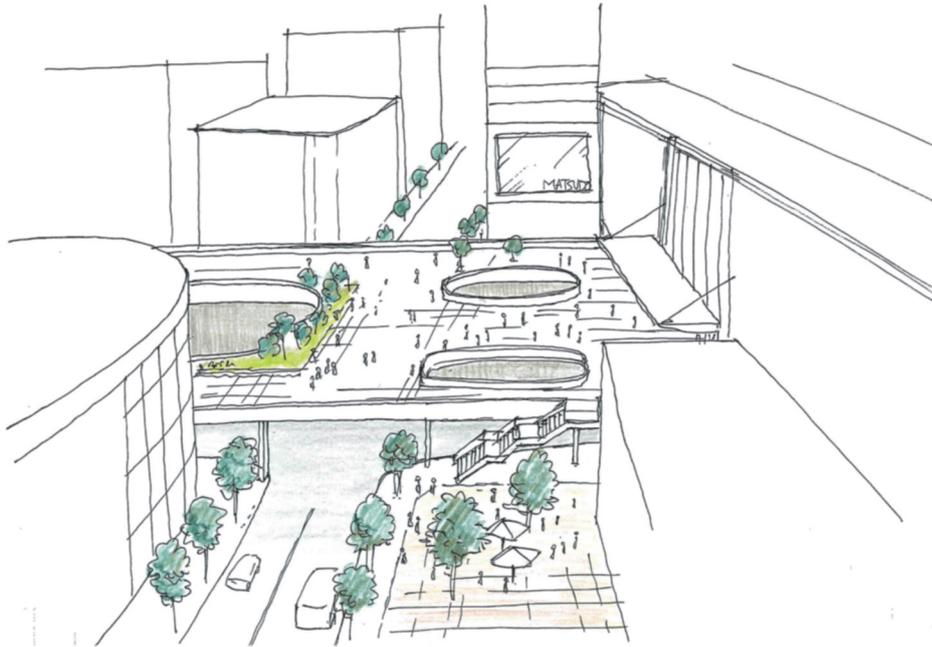
1) 安心して住める住まいと地域がある都市

- ・多様な住宅ストックや生活利便性を生かし、子どもからお年寄りなど幅広い層の多様なライフスタイルが実現できる住まい・住環境づくりを進めます。
- ・多様な世代が安心して快適に暮らし続けられる環境づくりや、コミュニティの活性化につながる機能や場の充実を図ります。



2) 都市の魅力を感じるまちなかと多様な働く場がある都市

- ・ 多様な市民活動を支える駅周辺等は、都市機能の維持・拡充とともに、居心地のよさを感じられる魅力ある市街地環境づくりを進めます。特に松戸駅周辺は、高次都市機能の集積・拡充を図るとともに、松戸の顔として魅力や賑わいのある拠点づくりを進めます。
- ・ 工業団地を中心とした生産・研究開発機能の維持・充実を図るとともに、新たな産業の誘致や雇用の創出など、経済的な活力や賑わいづくりに向けた環境整備を進めます。



3) 水・みどり・歴史に囲まれて生活できる都市

- ・本市の多彩な水・みどり・歴史の資源の保全・活用を官民連携で取り組むことにより、潤い豊かな快適な都市づくりとともに、地域の魅力づくりを進めます。
- ・地域の活性化や賑わいの創出を目的とする地域振興や環境保全などの多面的な機能を発揮するグリーンインフラの構築を目指します。



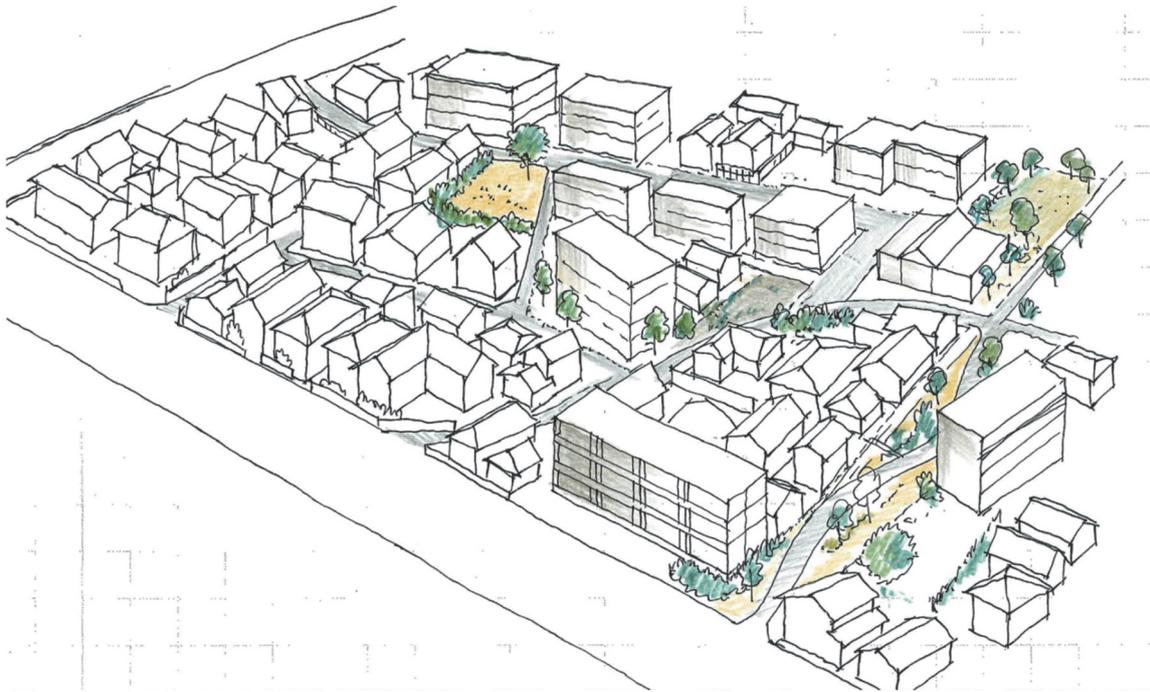
4) 誰もが楽しく快適に移動できる都市

- ・公共交通の利便性を高め、誰もが安全・安心で快適に移動しやすい都市づくりをモビリティの発展・変化に対応しながら進めます。
- ・広域的な交通ネットワークの整備と連携し、道路交通環境の整備・改善を計画的に進めます。
- ・安全で快適な歩行者空間づくりとともに、移動そのものが楽しめる道路環境づくりなど、賑わいや魅力の創出につながる都市づくりを進めます。



5) 災害から守られた安全な都市

- ・ 自助・共助・公助の連携を基本として、震災や風水害などの発生時に被害を少しでも減らす防災・減災のまちづくりに、国・県・関係機関と連携しながらハード・ソフトの両面から取り組みます。



5. 将来都市構造

1) 基本的な考え方

これまでの都市づくりの経緯や成果を踏まえ、各種都市施設や自然環境など、松戸の都市空間の骨格は継承し、拠点や軸を強化する都市機能の更なる充実や快適な環境づくりを進めます。

駅を中心としたまちの成り立ちや都市機能の集積状況などから、鉄道駅周辺等を中心に拠点として位置づけ、都市の活力や暮らしやすさ等を高めていくとともに、鉄道や幹線道路のネットワークの維持・形成により、安全で移動しやすい環境を作り、多様な活動や交流を支えます。

河川や大規模な公園などのグリーンインフラは、都市を印象づける重要な要素として環境の整備・育成を図ります。

生活利便性や環境・エネルギー問題に配慮して、鉄道駅周辺の高密度な市街地とその周辺の低密度な市街地からなる現在のコンパクトな市街地形態の維持に努めます。

地域の特性については、前都市計画マスタープランでの「川の手のみち」、「歴史のみち」、「みどりのみち」といった要素を継承しつつ、地域の魅力である自然・歴史的資源が全市的に存在していることを受け、多彩な資源を生かし合いながら、市全体の魅力向上を目指します。

2) 将来都市構造

本市が目指す将来の都市の骨格を、拠点、軸の2つの要素で示します。

(1) 拠点

○広域交流拠点

松戸駅周辺を、商業・業務機能や行政機能・文化機能などの高次の都市機能が集積し、地区内外の人々が交流し、多様な活動を行う広域交流拠点として整備・育成を図ります。

○交流拠点

新松戸駅、新八柱・八柱駅、東松戸駅の各駅周辺を、交通結節点としての利便性を生かしながら、広域性・集客性の高い都市機能が集積した交流拠点として整備・育成を図ります。

○生活拠点

北松戸駅、馬橋駅、北小金駅、上本郷駅、みのり台駅、常盤平駅、五香駅、矢切駅、秋山駅、松飛台駅、六実駅の各駅周辺と小金原センター周辺を、日常生活に必要な身近な商業・サービス機能が集積した生活拠点として整備・育成を図ります。

○文化交流拠点

千駄堀地域に位置する、21世紀の森と広場や博物館、森のホール21を地域の交流、文化活動の活性化を図る、自然と一体になった広域的な文化交流拠点として整備・育成を図ります。

○工業拠点

北松戸、稔台、松飛台の3箇所の工業団地について、工業拠点として維持・充実を図ります。

○川のレクリエーション交流拠点

河川・斜面林・農地など本市の代表的な自然景観を有する矢切地域においては、既存の豊かなみどりと水の広がりを生かした、「川のレクリエーション交流拠点」の整備・育成を図ります。

(2) 軸

○鉄道軸

各種の拠点を相互に結び付けながら、市内や広域の移動、交流を支える鉄道を、鉄道軸として位置づけ、利便性の高い都市構造の形成を図ります。

○広域幹線道路軸

自動車による広域的な移動や交流、物資の運搬などを支える広域幹線道路を、広域幹線道路軸として位置づけ、道路ネットワーク環境の整備を図ります。

○幹線道路

広域幹線道路軸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主要な道路を幹線道路として位置づけ、道路ネットワーク環境の整備を図ります。

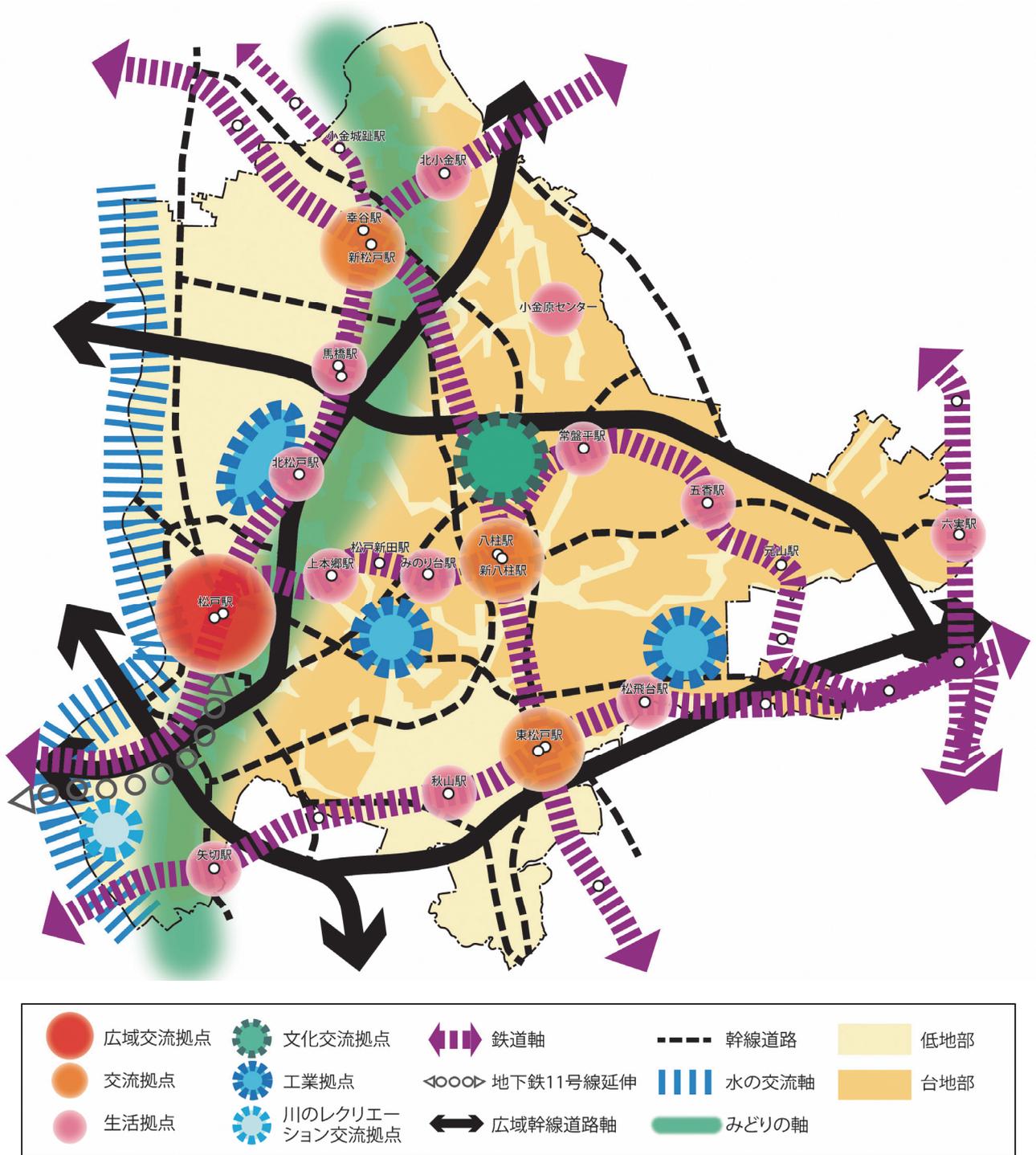
○水の交流軸

江戸川とその沿川の空間を、多様な資源を活用して水と親しめる水の交流軸として位置づけ、水と周囲のみどりのネットワーク環境の整備・育成を図ります。

○みどりの軸

低地部と台地部の境を縁取る斜面林を、みどりの軸として位置づけ、保全・育成を図ります。

図 将来都市構造



6. 土地利用の方針

1) 基本的な考え方

○暮らしやすく持続可能な土地利用の実現

鉄道駅を中心とした将来都市構造の構築に向けた土地利用の誘導を図るため、無秩序な市街化を抑制するとともに、既成市街地の維持・改善に努めます。

また、自然環境の保全や公園・緑地といったみどりの創出など環境に配慮した土地利用と、都市活力の維持・向上に資する開発や市街地整備など、相互に調整を図ることが重要です。

そのような中、松戸の個性や魅力となるブランドを構築し、子育て世帯のファミリー層等から選ばれる魅力ある都市として発展させ、まちの収入や税収の増加に繋げることで、持続可能な都市の実現を目指します。

○住環境や産業振興の調和した都市的土地利用の促進

市街地における住宅・商業・工業など都市活動を支える様々な土地利用について、それぞれの調和に配慮しつつ、活動目的に応じた適切な土地利用の誘導を図ります。

今後、土地利用が転換する際には、周辺環境に配慮するとともに、住環境の改善や商業・業務機能の導入等地域の活力向上に寄与する土地利用の誘導を図ります。

○豊かな暮らしを支える自然的土地利用の保全

本市の特徴的な地形からなる斜面林、郊外部の農地や市街地内の農地、貴重な河川や湧水など、暮らしに潤いを与える身近な自然環境の保全を図ります。

○土地利用の整序

地域課題の解決や活力の維持・向上に必要な土地利用について、良好な自然環境や住環境、営農状況などの土地利用現況と調和を図りながら、秩序ある土地利用の誘導を目指します。

○広域交通体系の構築に対応した土地利用

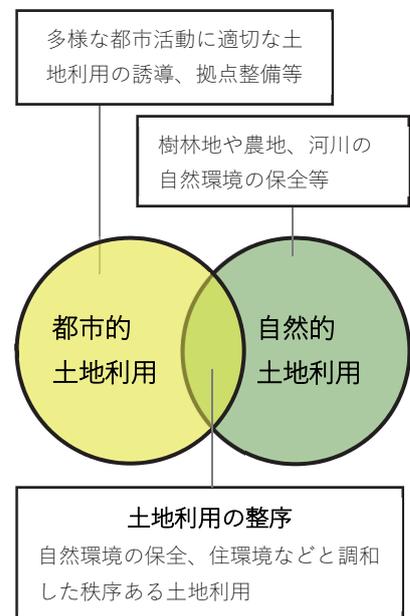
広域交通体系の構築に際し、周辺環境との調和を図りながら、土地利用に応じた適切で効率的な都市基盤整備を目指します。

○都市の防災・減災に係る土地利用

河川氾濫による浸水想定区域や土砂災害等の災害リスクの高い土地において、その災害リスクを考慮しながら各地域の状況に応じて、新規立地の抑制や適切な土地利用への誘導等に努めるとともに、既成市街地の防災対策を強化し、安全性の向上に努めます。

○新たな社会状況の変化に対応した土地利用

新たな技術開発や産業構造の変化などに対応できるよう、きめ細やかな土地利用方策の検討を進めるとともに、産業や福祉、文化、環境など各政策分野と一体となって、総合的な企画・調整を図りながら



土地利用を誘導します。

また、社会状況の変化に対応するため、暫定的な土地利用など、柔軟な対応を検討します。

○市街地環境の適切な維持・改善

計画的に整備された住宅地や戦前から立地するまち並みなど、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、地域住民の意向等を踏まえながら、官民連携によるきめ細やかなまちづくりを進め、地域の魅力や価値を高めていきます。

また、整備された市街地を良質なストックとして維持しつつ、個々の建築等建替えにあわせた都市機能の更新や公的空間の確保、緑化の推進など、地域の更新を通じて、暮らしやすさを支える市街地環境の維持・改善を図ります。

さらに、市街地環境の改善等にあたっては、既存の都市基盤など整備の蓄積を活用するとともに、効果的かつ効率的な市街地整備を図ります。

○市街化調整区域における土地利用

都市に潤いを与える貴重な緑地や農地を中心に保全し、市民が自然に親しみ、レクリエーションの場として利活用を図るなど、開発を基本的に抑制し、多様化した市街化調整区域の地域特性に応じた土地利用を目指します。

ただし、コンパクトな市街地形成を目指す観点から、都市の成長や活性化など、松戸市の施策に資する計画的な市街地整備が確実な区域において、都市基盤等の整備を検討します。

2) 方針

(1) 市街化区域の方針

鉄道駅を中心とした良好な市街地環境を維持・形成するため、次の土地利用の方針に基づいて、用途地域など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環境の形成を図ります。

○低層住宅地

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、快適で暮らしやすい環境を目指します。

鉄道駅から遠方に位置する地域など、日常生活に配慮した小規模店舗などの立地を一部許容します。



小金原の低層住宅地

○中高層住宅地

生活利便性を高める施設の立地を一部許容する住宅地として、良好な環境を目指します。

なお、中高層住宅については敷地内に緑地やオープンスペースを確保し、ゆとりある居住環境の形成に努めます。



小金原団地

○中高層団地

計画的に開発された中高層の住宅を中心に、ゆとりある環境を維持・育成しながら、快適で暮らしやすい環境を目指します。

○商業・業務地

広域交流拠点である松戸駅周辺は、複合的な土地利用を基本に、

高次の都市機能の誘導、安全な歩行者空間の整備などにより、賑わいのある中心商業・業務地として育成を図ります。

その他各駅周辺等の拠点は交通基盤の改善や適切な高度利用、商業機能の誘導などにより、利便性の高い快適で賑わいのある商業空間や市民交流の場の創出を目指します。

○住商共存地

効率的な土地利用を図り、賑わいと住環境が調和した利便性の高い複合市街地の形成を図ります。

なお、中高層建築物については、低層部に店舗等を配置するなど、賑わいが連続する空間の形成を図ります。

○沿道市街地

交通利便性を生かした沿道型施設の立地を誘導するとともに、周囲の自然や住宅地等の環境と調和した沿道環境の形成を図ります。

なお、沿道型の商業施設については、歩行者通行にも配慮した空間を形成するとともに、地域の賑わいの維持・充実を図ります。

○工業地

工業団地とその周辺等は、生産・研究開発機能の維持・充実に努める地区として、より望ましい環境の形成を図ります。

○住工共存地

操業環境の維持とともに、工場と住宅の共存を図ります。

(2) 市街化調整区域の方針

農地、樹林地、江戸川河川敷等の自然的土地利用は、住民にうるおいとやすらぎを与える貴重な空間であり、すぐれた自然風景を維持し、都市環境にも大きな役割を果たしているため、その保全を基本としながら、都市計画マスタープラン改定後に、各地区が持つ様々な特性や取り巻く環境の変化による新たな外的要因など、本市における各地区の状況を考慮したうえで、その地区に応じた土地利用の考え方や方針を「(仮称)市街化調整区域のマスタープラン」策定の中で検討します。

さらに、災害リスクの高い区域(浸水想定区域、土砂災害警戒区域等)では市街化の抑制を基本とします。

一方、開発(都市的土地利用)を検討する場合は、区域区分を定めた都市計画区域であることを十分認識し、無秩序な土地利用や開発行為の容認とならないよう、市街化区域への編入を基本とします。

なお、市街化区域への編入は、地域の実態や課題を踏まえた本市の政策に寄与する計画的な市街地整備が具体化した必要最小限



松戸駅前商業地



稔台の住商共存地



北松戸工業団地



旭町の市街化調整区域

の区域について、地域の合意形成や農林漁業との必要な調整を図りつつ行うこととします。

※ 想定される松戸市の政策

- ・ 鉄道駅中心の集約型都市構造形成
- ・ 広域道路網整備に対応した産業集積促進 等

(3) (仮称) 市街化調整区域のマスタープランについて

○さまざまな特性を持つ本市の市街化調整区域

本市の人口は昭和 30 年に約 6 万 8 千人だったものが、その後常盤平団地造成などを皮切りに開発が進み、昭和 45 年の市街化区域、市街化調整区域の区域区分を初めて指定した時には約 25 万人まで増加しました。

当初区域区分を指定した際には、市街化が進み人口が定着している区域を中心に市街化区域に指定しましたが、市街化調整区域に指定した区域内にも相応の集落が存在していました。

その後、人口抑制を図るため、市街化区域から市街化調整区域に編入する、いわゆる逆線引きを行い、また、北総線沿線地域等を市街化区域に編入するなどの経緯を経て現在の区域区分となっています。

このような経緯から、一概に市街化調整区域といっても地区によってその成り立ちや特性が大きく異なっており、農地に特化した地区、住宅と農地が混在する地区、社会福祉施設が多く立地する地区などさまざまな特性を持った地区があります。

そのような中で、東京に隣接し開発圧力が非常に高い本市にあっては、既に市街化区域内においては大規模開発用地がほとんどないため、市街化調整区域における開発ポテンシャルは非常に大きなものがあります。

さらに、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る中で、駅至近の市街化調整区域が存在しており、住宅地などの開発ポテンシャルが高い地区もあります。

一方、本市は東京に隣接しているにもかかわらず、江戸川沿いの低地などに広がる一団の農地や市民主体の活動等により保全される樹林地、江戸川や国分川等の河川敷など多様なみどりを有しているので、市街化調整区域は市街化を抑制すべき区域であることを鑑み、開発する場合はそれらとの調整が必要になります。

開発を検討する場合は方針でも述べた通り、市街化区域への編入を原則として考える必要があります。また、様々な条件等を満たした場合に検討される市街化区域編入以外の手法による開発においても、秩序のある開発が必要となります。いずれにしても、市の計画や構想と整合を図ることが必要です。

これらのさまざまな特性を持つ本市の市街化調整区域を鑑みると、市街化調整区域の方針を検討するにあたり、基本的な方向性は必要ですが、それ以上に各地区の特性を踏まえた地区別の方針を示す必要があります。

○市街化調整区域をとりまく環境の変化

平成 30 年 6 月に東京外かく環状道路の千葉県区間が開通し、三矢小台地先に松戸インターチェンジが設置されました。これにより本市から外環を通じて東京方面をはじめ、各高速道路へのアクセスが飛躍的に向上し、人や物の流れが大きく変化してきました。

また、大型の幹線道路としては外環と成田空港を結ぶ北千葉道路の一部区間で事業化が決定し、

市内の都市計画道路等を経由して北千葉道路を利用することにより、さまざまな方面へのアクセスが向上するため、北千葉道路周辺の新たな土地利用の検討が必要と考えます。

このような広域幹線道路の整備により、広域的な移動性が大幅に向上されることから、人や物の円滑な移動による地域間交流の促進、企業の進出や雇用の増加による地域経済の活性化、災害時において緊急輸送道路の役割を担う防災力の強化などの効果が期待されます。

そのほか、流山市においては木地区の土地区画整理事業が進められており、宅地化とともに商業施設の集積する拠点形成されつつあります。隣接する本市北西部の市街化調整区域においては、まとまった農地が広がる一方で駐車場や資材置き場等が存在しており、地区の特性と本市における地区の位置づけを整理することも必要であると考えられます。

一方、農地については、平成28年に国が策定した都市農業振興基本計画の中で、都市農地の位置付けが「宅地化すべきもの」から都市に「あるべきもの」へと大きく転換されましたが、本市の都市農業の状況については、農業従事者の高齢化や後継者不足などの課題があり、農業を取り巻く環境は厳しい状況となっています。

○河川の浸水想定区域の公表

近年、想定を超える浸水被害が多発しているため、その対応を図るべく、平成27年に水防法が改正され、想定し得る最大規模（年超過確率1/1000程度）の洪水・内水・高潮の浸水想定区域が公表されました。

市内での市街化調整区域における浸水想定区域（最大規模）の割合は、江戸川沿いの低地部など約5割を占め、浸水した場合に予想される水深において5m～10m未満のところが多くなっており、甚大な被害が想定されます。

このようなことから、浸水想定区域に指定されている地区については、市街化を抑制することを原則としつつ、開発する場合は、その対策を十分に検討することが必要です。

○（仮称）市街化調整区域のマスタープラン策定に向けた検討

上記で述べた通り、本市の市街化調整区域は一様ではなく、地区によってさまざまな特性を持っています。例えば保全を方針とした場合でも、地区によって保全の手法や考え方が異なってきます。また、環境の変化による新たな外的要因によって、開発の検討が必要な区域も考えられます。

以上のことから、市内の市街化調整区域をいくつかの地区に分け、それぞれの地区における現況と課題、取り巻く環境の変化や地元地権者の置かれている状況などを把握した中で、その地区に応じた方針を示す必要があると考えます。

この都市計画マスタープランの中では、市街化調整区域全体に対する基本的な方針を示し、その後、各地区に応じた土地利用の考え方や方針を『（仮称）市街化調整区域のマスタープラン』策定の中で検討します。

TOPIC：広域幹線道路の整備による効果

広域幹線道路は、地域の自立的発展や地域間の連携を支える道路で、国土・土地利用等と整合のとれた幹線道路網の整備を計画的に進めるため、平成6年に広域道路整備基本計画が策定されました。しかし、その後約20年間見直されておらず、高規格幹線道路から空港、港湾等へのアクセスの脆弱性、地域の実情に即した検討の必要性など、新たな計画策定が必要となりました。

平成30年に道路法が改正し重要物流道路制度が創設されるとともに、新たな国土構造の形成やグローバル化、国土強靱化など、新たな社会・経済に対応するための新たな広域道路ネットワークの構築が求められています。

本市南部を横断する北千葉道路は、外環から3.5kmの区間で令和3年度の国による新規事業化が決定されました。千葉県北部は首都圏の中でも高速道路網密度が低いエリアですが、本道路の整備により、成田空港と都心方面を結ぶ輸送安定性が向上し、国道464号の渋滞緩和や交通事故の削減、地域の産業活動を担う交通のアクセス向上による地域活性化等が期待されます。



北千葉道路の位置（出典：千葉県 HP より）

TOPIC：東京に隣接したまとまった自然的資源

首都圏において、高度経済成長期の市街地開発・人口増加に伴い、農地・樹林地が減少し、特に東京区部では戦後の復興期から昭和40年代にかけてみどりが大きく減少しました。一方、東京に隣接する本市には、江戸川の河川敷や斜面林のみどりなど豊かな自然とともに、畑作や果樹園などの農地が広く分布しています。谷津の樹林地など自然環境を生かした公園など、市街地と樹林地や農地が近接する地区も少なくありません。

都市の中で都市と調和しつつ存在する都市農業は、都市住民の生活との関係の中で発展してきましたが、宅地開発等都市的土地利用との競合の中で衰退してきた経緯があります。都市農業に対する都市政策は限定的でしたが、近年、都市農業に対する都市住民の世論は大きく変わり、都市農業の安定的な継続や良好な都市環境の形成を目的に、平成27年4月に都市農業振興基本法が制定されました。

本法律に基づく基本的な方針として、国では都市農業振興基本計画が策定され、ここで都市農業は、「農産物を供給する機能」、「防災の機能」、「良好な景観の形成の機能」、「国土・環境の保全の機能」、「農作業体験・学習・交流の場を提供する機能」、「農業に対する理解の醸成の機能」の多様な機能が発揮されることが都市の健全な発展に資するものと位置付けています。

図 土地利用方針



※市街化調整区域の土地利用については地域特性に応じて、別途
（仮称）市街化調整区域のマスタープランの中で検討します

	広域交流拠点		低層住宅地		住商共存地		市街化区域
	交流拠点		中高層住宅地		工業地		市街化調整区域
	生活拠点		中高層団地		住工共存地		新市街地整備の可能性の検討
	工業拠点		商業・業務地		大規模公園・緑地		新たな産業立地の可能性の検討

第3章 都市づくりの方針

本章では、第2章に示す都市づくりの目標の実現に向けた都市づくりの方針を示します。

1. 安心して住める住まいと地域がある都市

～「住宅地」の分野～

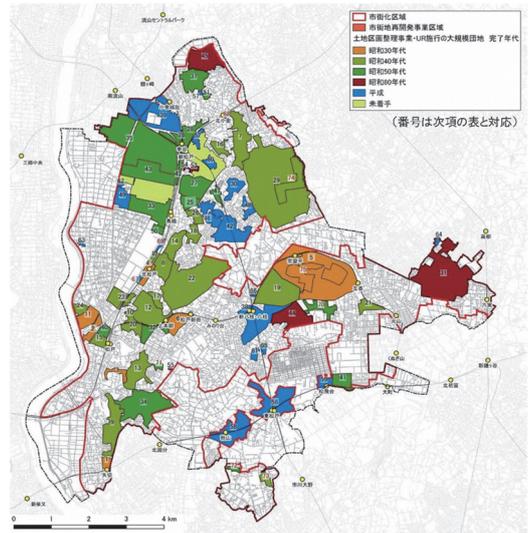
1) 現況と課題

○計画的に整備された住宅市街地

本市の市街化区域 4,444ha のうち、土地区画整理事業等により面的な都市基盤整備がなされた地区は約 4 割強となっています。これらの地区の多くは戸建て住宅地で、道路や公園等都市基盤が整っており、みどり豊かでゆとりある景観など、良好な居住環境が形成されています。

しかしながら、早期に事業実施した地区においては、歩道幅員の狭さなどが課題になっています。

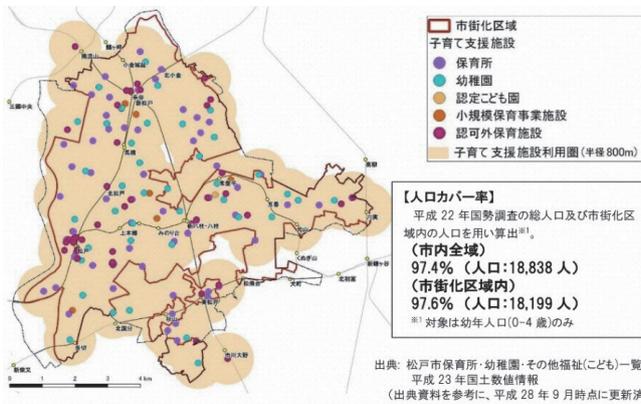
一方、日本住宅公団（現・UR 都市機構）による大規模な住宅団地開発も実施されており、中高層住宅を中心に、商業施設等生活サービス機能が配置され、みどり豊かで生活利便性の高い居住環境を形成しています。



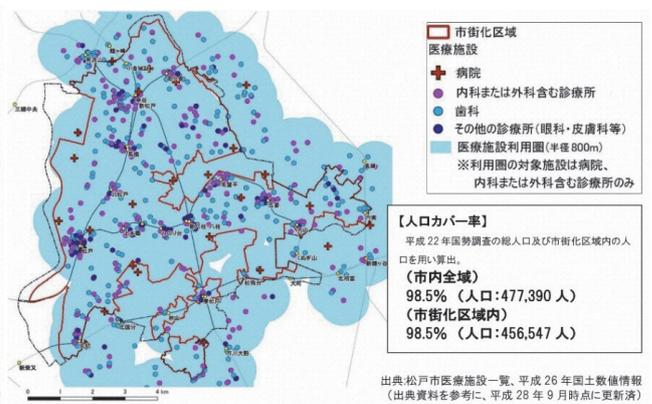
市街地再開発事業、土地区画整理事業、大規模住宅団地

○生活利便性の高い住宅都市

市内の鉄道駅周辺をはじめ、団地周辺など住宅市街地内には商業、医療、福祉等の施設が分散的に立地し、日常生活の利便性は高くなっています。



子育て支援施設の分布 (H28)

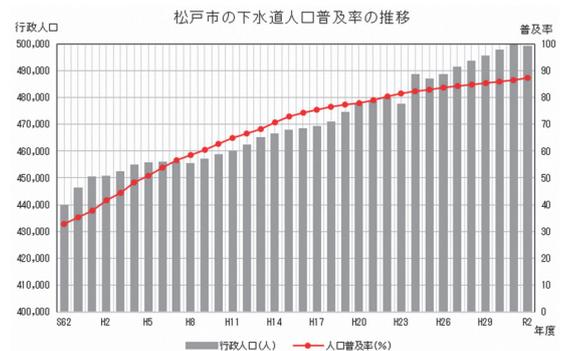


医療施設の分布 (H28)

○生活環境施設の整備

計画的な市街地整備に加え、良好で衛生的な生活環境を確保するため、上下水道や廃棄物処理施設等の整備を進めており、市内の水洗化・下水道普及率は着実に高まっています。

また、水資源やごみのリサイクルなど循環型社会の構築に向けて、処理施設等の整備・維持管理を適切に進めていくことが求められます。



松戸市の下水道人口普及率の推移

出典：市資料

○道路基盤未整備地区への対応

土地区画整理事業などが実施されていない道路基盤未整備地区では道路幅員が十分でないほか、交差点の見通しの悪さなどから、歩行環境の改善や交通安全などの対応が求められます。



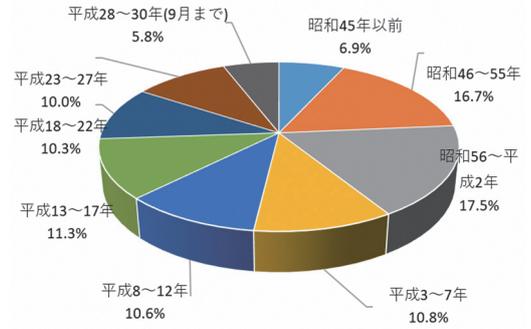
狭い歩道（松戸鎌ヶ谷線）

○多様な住宅ストックと更新への対応

市内には戸建て住宅地や集合住宅地など多様なまち並み・住宅市街地が広がっています。

本市では、早い時期から住宅地開発が進められたことから、昭和55年（1980年）以前の住宅戸数が全住宅の2割以上を占めており、また分譲マンションの約5分の1が同時期の建物です。こうした住宅等において建替えが進まず空家化するケースも増加しつつあります。

そのため、老朽化の進む住宅等の建替えや、空家等の管理、リノベーションなど、適切に誘導し市街地環境の改善を図ることが求められます。



建設時期別住宅の割合 資料：H30住宅・土地統計調査

○健康づくりと外出する機会

市内の高齢単身世帯数は大きく増加しており、単独世帯数に対する比率は周辺都市に比べ高く、要介護者・要支援者数も大きく増加することが懸念されます。

一方で、高齢化が進むなか、健康づくりのためには、身近な場所での外出する機会を増やすことや、そのための環境づくりを充実させることも重要です。

また、新型コロナウイルス感染症の流行において、在宅時間の増加による運動不足など、心身の健康づくりが課題となっています。

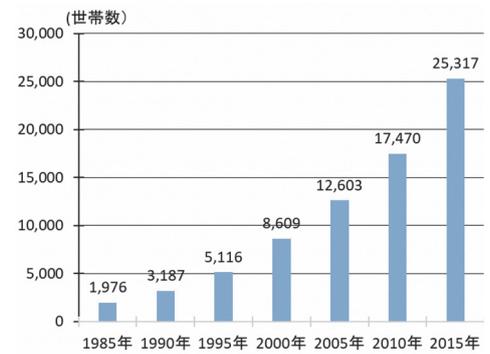


松戸市の空家の推移 出典：H30住宅・土地統計調査

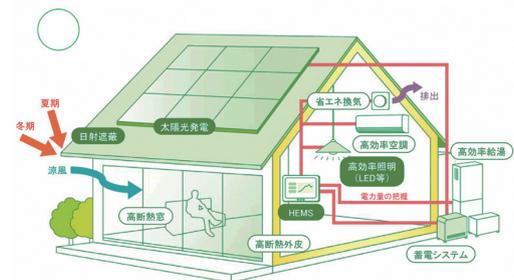
○環境やエネルギー問題に対応した住まいづくり

現代の都市づくりにおいては、自然環境への配慮やエネルギーの削減などが求められるようになっていきます。

特に土地利用の大半を占める住宅についてはエネルギー削減の取り組みや環境への配慮を行うことにより、良質な住宅供給を促すことで、本市の魅力を高めていくことが重要です。



松戸市の65歳以上の単独世帯数推移 資料：国勢調査



環境共生型住宅のイメージ

出典：経済産業省 HP

2) 基本的な考え方

- ・住宅市街地のストックの改善と有効活用を基本として、今後の住宅ニーズに合わせた住まいの再生と供給、住宅地づくりを目指します。
- ・既存の住宅地では、特に高齢者や子育て世代が安心して外出でき暮らせる環境づくりと、コミュニティの形成を促す機能や場の充実を図ります。
- ・集合住宅団地については今後の住宅地と住民を支える重要なストックと捉え、所有者と連携して再生を図るほか、大規模な施設の跡地が発生した場合などには、先導的なモデルプロジェクトの導入などを検討し、新たな転入者層の流入を目指します。

3) 方針

(1) 住宅ストックの有効活用と良質な住宅の供給

ストック活用については、高経年マンションの再生支援や、中古住宅の流通促進支援、空家の適正管理や活用を支援します。

また、今後の住宅ニーズとして、さらに顕在化する高齢者などに対応したバリアフリー化、親世代と子世代の同居・近居、高齢者世帯の住み替え、子育て世帯の住宅取得などに対して支援します。

さらに、良質な住宅を供給するため、ゼロエネルギー住宅等の普及促進を行うとともに、良好な生活環境の保持のための各種指導等に取り組みます。

市営住宅については、老朽化の進む建物の耐震化や改修等の実施、適切な維持管理を進め、住宅確保要配慮者のセーフティネットとしての役割を高めていきます。

なお、駅周辺においては、地域の状況にあわせて、市街地再開発事業などにより、都市型住宅の供給など土地の高度利用を促進します。



新松戸の高層マンション



良好な戸建て住宅地のイメージ

(2) 地域における防犯まちづくりの推進

本市の刑法犯の認知件数は減少しているにもかかわらず、犯罪が起きにくいまちづくりを望む声もあり、駅周辺等の市街地における良好な都市環境の形成や魅力あふれるまち並み景観の形成など、まちのイメージの向上に努めます。

また、防犯灯を設置する町会・自治会と連携し、防犯性に課題がある生活道路等の安全対策を進めるとともに、防犯カメラの設置や、市や地元町会などによる防犯パトロールを実施するなど、安全で安心な地域づくりを推進します。

そのほか、子育て世帯をはじめ様々な世代が集う公園については、潤いを与える花壇や樹木など適切に管理するなど、地域の人に愛され利用される空間づくりに取り組むとともに、一定の緑量を確保しつつ見通しを良くし、安全性の向上に努めます。



子どもの見守り活動

(3) 良好な住宅地の形成

快適な生活環境の整備を図るため、土地区画整理事業の推進や宅地開発事業等に係る適切な助言指導を行うこと等により、良好な居住環境の形成及び保全を図ります。

さらに、良好なまち並み景観を保全・育成し、愛着が持て、資産価値が維持できる住宅地形成を図るため、地区計画や景観協定、建築協定などの活用により、用途混在や宅地細分化の防止を図るほか、地域の緑化や景観形成のためのルールづくりなどを支援します。

千駄堀地区においては、21世紀の森と広場などのみどり豊かな環境を生かしつつ、地元の意向を踏まえながら、新駅の設置も含め新市街地整備の可能性を検討します。



子どもの遊び場のある住宅地
(金ヶ作公園)

(4) 外出と交流を促す住宅地づくり

心身の健康を維持するためには、外出しやすい環境づくりが重要であることから、ウォーカブルなまちづくりの視点を踏まえた歩道の整備や道路の安全性の確保を目指します。

また、子育て世代にとっては子どもの安全確保や遊びの環境が重要であり、身近な公園の整備・活用や、通学路等の安全対策などに努めます。

さらに、地域の空家などのストックを活用して、地域における身近な交流の場、居場所づくりについても推進します。



官民連携で実現した地域住民の交流拠点
(横浜市・たまプラーザ地区)

出典：次世代郊外まちづくり HP

(5) UR 賃貸住宅のストック活用と再生

UR 賃貸住宅のストックについては、UR 都市機構と連携及び協力し、多様な世代が安心して住み続けられるよう、良好な住環境の整備やコミュニティの活性化を図るとともに、多様化するライフスタイルやニーズを受け止めるストックとしての再生や価値の向上を図ります。

また、様々なライフステージや豊かな暮らしが実現できるよう、住まいや生活サービス機能を拡充し、持続可能で活力ある地域・まちづくりを促進します。

なお、UR 都市機構との間で締結した包括協定に基づき、UR 都市機構と連携及び協力してまちづくりに取り組むとともに、住民や地域のサービス事業者など関係各者とも連携しながら団地の再生を図ります。



常盤平団地

(6) 衛生的で快適な暮らしを支える生活環境施設の整備

上水道については、いつでも安心して水道が使えるよう、引き続き老朽管の更新を進めるとともに、施設の適切な維持管理や整備を推進します。

下水道については、「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。また、老朽化した下水道を計画的に調査し、効率的な改築に取り組みます。

廃棄物処理施設については、市内で発生する一般廃棄物を安定的に処理するため、「ごみ処理基本計画」に基づき、適切な維持管理や整備を推進します。

(7) モデル性のある住宅地プロジェクトの検討

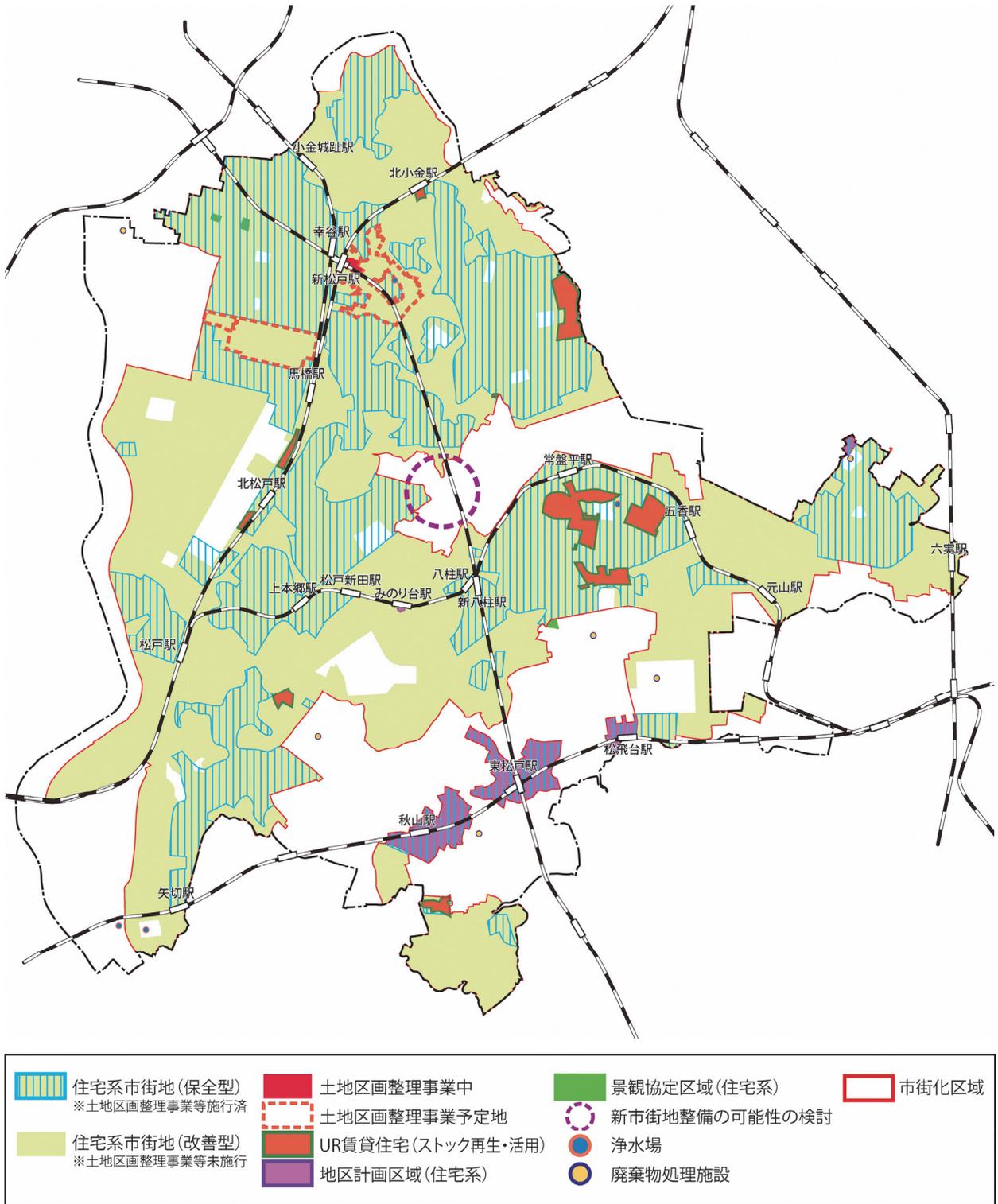
今後の転入を促進していくためには、近未来を予感させる先導的なプロジェクトを推進していくことも重要であるため、公有地や大規模施設の跡地などのまとまった土地が発生する場合などには、AI や ICT 技術を導入したスマートシティや、環境への配慮を徹底したゼロエミッション型の住宅地、生活サービスとともにワークスペースや交流スペースをもつ生産型の住宅地などによる新たな市街地像の創造を検討します。

なお、プロジェクトの進捗により、モデル事業として事業コンペを実施するなど、官民連携により話題性・モデル性のある住宅事業の実現を目指します。



モデル的住宅開発の例（柏の葉）

図 安心して住める住まいと地域がある都市の方針



2. 都市の魅力を感じるまちなかと多様な働く場がある都市

～「賑わい・産業」の分野～

1) 現況と課題

○松戸の玄関口となる松戸駅周辺市街地の再生

松戸駅の周辺は市内で商業・業務施設が最も集積し、行政施設等の公共施設も多く、大学や創業支援施設も立地しています。

また、江戸川や坂川などの自然的資源や、戸定邸や旧水戸街道沿いの寺社群などの歴史的資源が多いことも特徴です。

近年、商業の活力やまちの賑わいが低下しており、建物の高経年化も進んでいます。市民からは、店舗の魅力やまち並みの美しさなど、魅力や賑わいを高めるまちづくりが強く求められています。

松戸駅の東側に位置する相模台地区では、新拠点ゾーンの整備計画が進んでおり、整備されれば松戸駅周辺市街地全体への波及効果が期待できます。本事業を契機に、地区全体の魅力や賑わいを高めるまちづくりを推進し、多くの市民や来街者が集い、松戸のイメージアップや経済活性化につなげていくことが望まれます。



松戸駅周辺の多様な資源

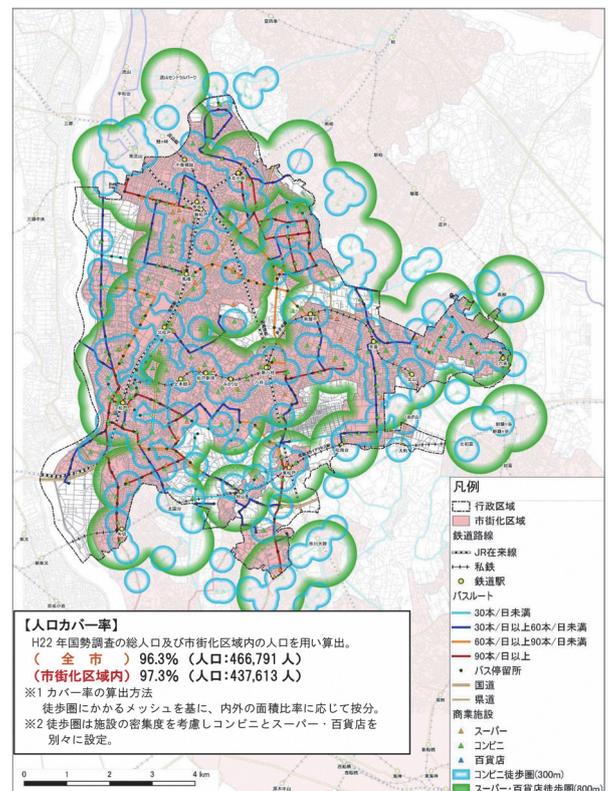
○多様な駅周辺市街地

各駅周辺は、商業等の生活利便施設が集積し、駅を中心に比較的コンパクトに市街地が形成されていることからアクセスもしやすく、日常生活を支える拠点となっています。

しかし、新松戸駅周辺、新八柱・八柱駅周辺、五香駅周辺などを除くと、商業の集積はそれほど大きくいわけではなく、都市基盤が未整備なことにより、自動車によるアクセスや歩行者の安全性・快適性に課題がある地区もあります。

新松戸駅、新八柱・八柱駅、東松戸駅の各駅周辺は、交流拠点にふさわしい機能の集積や安全な歩行者空間の形成など、地域特性に応じた魅力ある環境づくりが求められます。

また、新型コロナウイルス感染症の流行の影響でテレワークが普及したことなどを背景に、居住地に近接する場所でのオフィスやワーキングスペースのニーズが高まる可能性もあり、商業・業務施設の集積を生かしながら社会のニーズに応じた土地利用・都市機能の誘導などの対応が求められます。



商業施設の分布状況

出典：松戸市立地適正化計画検討調査

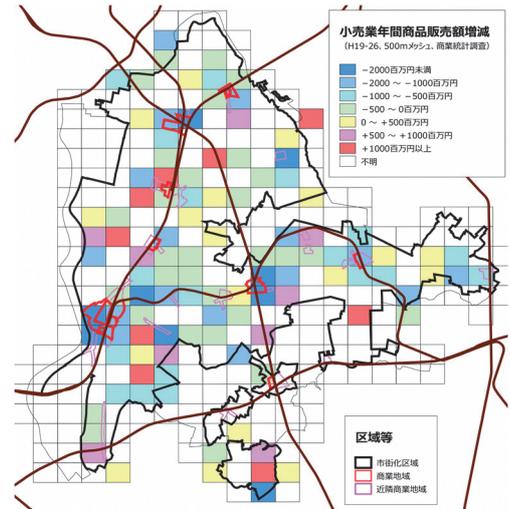
○日常の買い物の利便性

商業施設は、駅周辺の拠点を中心に集積しているほか、身近な商店街、スーパーマーケット、ロードサイド店なども多く分布しており、日常の買い物の利便性が高くなっています。

しかしながら、周辺都市での大規模商業施設の立地やeコマースの拡大などの影響で、小売業の売場面積や年間商品販売額などが年々減少しています。

こうしたことから、市民の暮らしを支える商業機能を維持することに加え、地域固有の魅力づくりや付加価値を提供するなど、消費や雇用を促す取り組みが望まれます。

また、本市の商業施設は市内のほぼ全域をカバーするように分布していますが、市内の一部には身近に商業施設がなく日常の買い物が不便な場所があります。特に高齢者は徒歩による買い物が多く、行動範囲も狭いことから、何らかの対応が必要です。



小売業年間商品販売額増減 (H19-26、500mメッシュ)

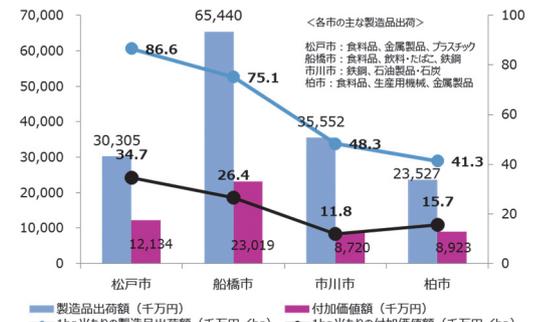
資料：商業統計調査

○新たな産業立地の可能性

松戸の工業は、3つの工業団地を中心として、面積当たりの製造品出荷額や付加価値額の高い、効率的な生産活動が行われています。また、製造業の事業者に対しての、多様な支援制度があります。

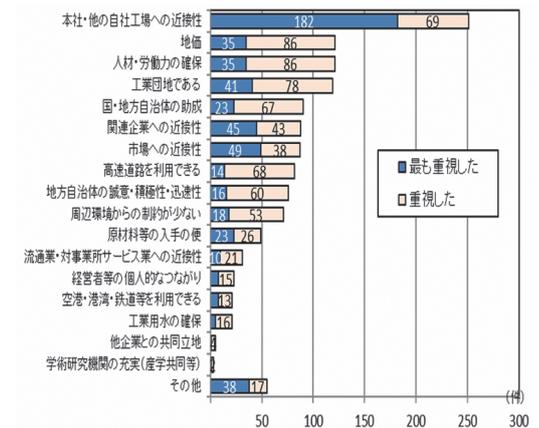
しかしながら製造業の事業所数、従業者数、製造品出荷額は、徐々に減少しています。また、工業団地には企業の新規立地に適したまとまった空地はほとんどなく、新たに産業を誘致しようとしても、用地が少ないという課題があります。

製造業等の工場の新規立地においては、本社・他の自社工場への近接性が最も重視されており、次いで地価、人材・労働力の確保、工業団地であることなどが選定理由として挙げられています。本市は、東京都心との距離が近いことから、本社との近接性を確保でき、また人口規模が大きいため、雇用を確保しやすいという強みがあります。今後、北千葉道路の整備により広域の交通ネットワークがさらに充実することから、新たな産業立地の可能性に向け、検討することが求められます。



製造品出荷額と付加価値額の比較

資料：千葉県工業統計調査 (H30)



立地地点の選定理由 (H31に立地した工場、全国)

出典：2019年工場立地動向調査結果(速報)

2) 基本的な考え方

- ・松戸駅周辺において、相模台地区における新拠点ゾーンの整備を契機に、既存の資源やストックを生かしながら官民連携で市街地全体の魅力づくりを進め、松戸のイメージやブランド力を高めていきます。
- ・その他の駅周辺においても、市民の生活利便性の向上と活動や交流の場としての充実のため、都市基盤の改善や機能の充実、魅力ある空間づくりなどを進めます。
- ・日常の暮らしを支える身近な商業機能の維持・充実を図ります。
- ・工業団地を中心とした生産・研究開発機能の維持・充実を図ります。
- ・広域的な交通ネットワークを生かした新たな産業の立地誘導の可能性を検討します。

3) 方針

(1) 駅周辺拠点の再生

①松戸駅周辺市街地の再生

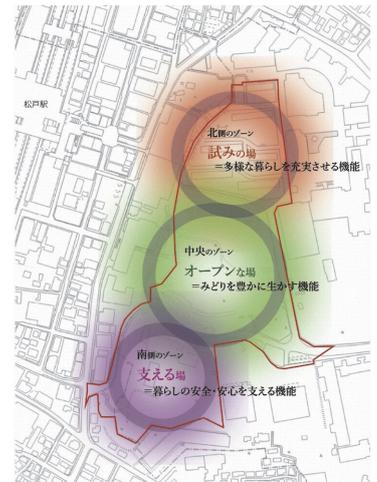
松戸駅東側の新拠点ゾーンにおいて、松戸中央公園、相模台公園などの豊かなみどりを生かしながら、交流、文化、憩い、遊び、仕事などの多様な市民活動を支える施設の整備やサービスの提供を行うとともに、大規模災害に備えた災害対策機能の充実を図ります。

また、松戸駅から新拠点ゾーンへのアクセス性を高めるため、バリアフリー化やユニバーサルデザインに配慮した、より安全で快適な歩行者空間の確保に向け、検討を進めるとともに、国道6号から新拠点ゾーンへのアクセス性を高めるための道路の整備を図ります。

そのほか、松戸駅周辺においては、都市再生緊急整備地域の指定を受けており、市街地再開発事業とあわせて建築物と公共施設の一体的な整備や高度利用などにより、商業の活性化と都市型住宅の供給を促進します。

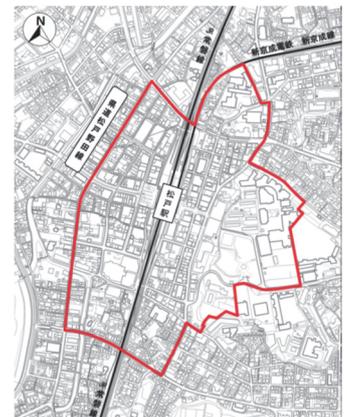
さらに、空き店舗の活用、オフィスやワーキングスペースも含めた都市機能の更なる誘導などにより、広域交流拠点としての魅力や賑わいを高めていきます。

加えて、地元の協力を得ながら、良好な景観の誘導を進めるとともに、西口のデッキの整備などによる快適な歩行者空間の充実や公共空間の利活用などにより、ウォーカブルなまちづくりとして、歩いて回りたくなる魅力的な空間を形成するとともに、江戸川、坂川などの水辺資源や、戸定邸や旧水戸街道沿いの寺社・古民家などの歴史的資源を生かして、松戸駅周辺の魅力や回遊性を高めていきます。



新拠点ゾーンを支える3つの場

出典：新拠点ゾーン整備基本計画



松戸駅周辺都市再生緊急整備地域区域図

出典：内閣府地方創生推進事務局 HP



松戸駅周辺市街地

② 駅周辺市街地等の再生

交流拠点や生活拠点に位置づけられている駅周辺市街地等では、各地域の状況にあわせて、土地区画整理事業や市街地再開発事業などによる建物の適切な更新や高度利用、駅前広場やアクセス道路の整備、空き店舗や公共空間の活用支援、オフィスやワーキングスペースも含めた様々な都市機能の誘導、ウォークラブルなまちづくりの視点も踏まえた快適な歩行者空間の充実、景観形成ガイドラインに基づく良好な景観の誘導などにより、魅力的で賑わいのある拠点市街地の形成を図ります。



東松戸駅周辺市街地

(2) 生活を支える商業機能の維持・充実

① 既存商業施設の維持・充実

既存の商店街などでは、空き店舗の活用、商店会等の活動支援等、身近な生活サービス機能の維持・充実に図り、個性ある店舗づくりや店舗の機能更新など、訪れたい魅力的な商業空間づくりを支援します。

また、幹線道路等の沿道に立地する商業、飲食、サービス等の施設については、適切な用途地域の見直しや空き店舗の活用などにより、機能の維持・充実に図ります。



身近な商店街（小金原）

② 買い物環境の向上

高齢者の徒歩圏の狭さなども考慮して、身近にスーパーやコンビニ等が存在せず日常の買い物の利便性が低い地域については、地域住民の意向を踏まえながら、用途地域の見直しなどにより商業施設等の立地を誘導するなど、買い物環境の改善を目指します。



幸田地区

(3) 既存の工業団地等の維持・充実

既存の事業所の生産性向上を図るため、再投資促進や新製品開発、新規事業参入に対して支援します。

また、既存の工業団地において遊休地が発生する場合には、成長産業・先端産業等の企業立地を促進するために支援します。

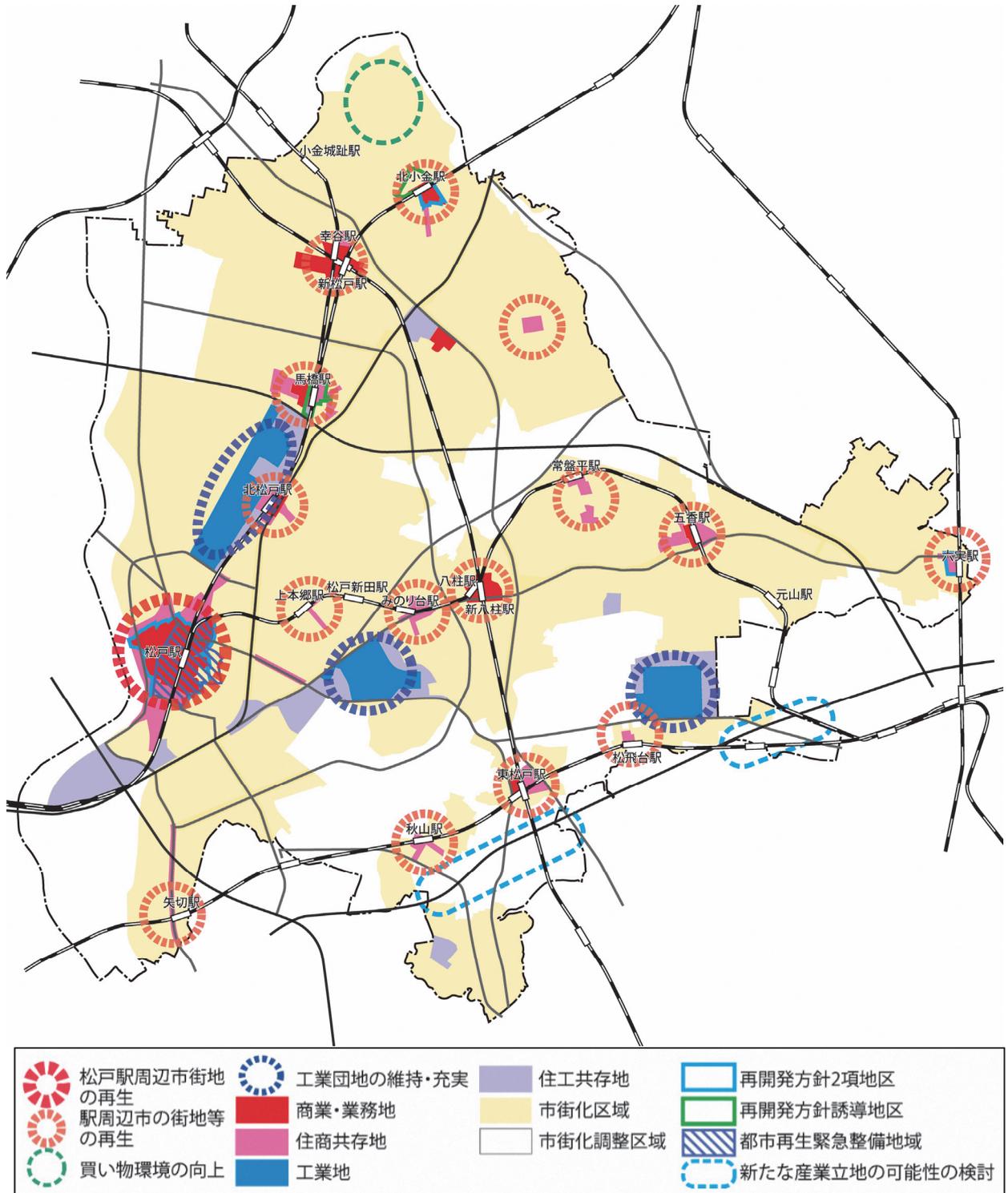


穂台工業団地

(4) 広域交通ネットワークを生かした新たな産業立地の検討

今後整備が予定されている北千葉道路沿道地域等において、周辺環境への十分な配慮や浸水・土砂災害等の危険性を考慮しながら、成長産業・先端産業等の本社機能や生産・研究開発機能を備えた新たな産業施設の立地誘導の可能性を検討します。

図 都市の魅力を感じるまちなかと多様な働く場がある都市の方針



3. 水・みどり・歴史に囲まれて生活できる都市

～「水・みどり・歴史」の分野～

1) 現況と課題

○水とみどりの資源が豊富

本市は、江戸川や坂川、新坂川、国分川などの河川や台地からの湧水、河川沿いなどに広がる農地、台地端の斜面林や台地上の平地林、寺社のみどり、市街地内の公園や街路樹など、様々な水とみどりの資源があります。

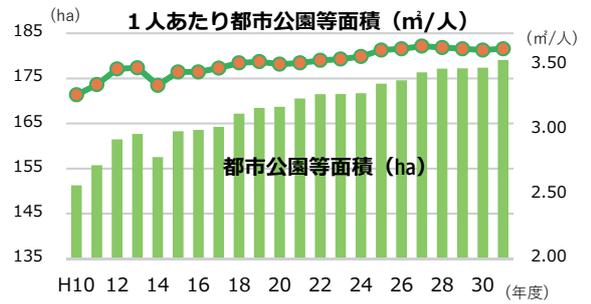
また、松戸駅東側の新拠点ゾーンでは、松戸中央公園・相模台公園や既存の樹木を生かしながら、グリーンインフラの観点から、みどり豊かな空間づくりの検討が進められています。

○公園の整備や再整備

本市の中央に位置する 21 世紀の森と広場は、平成 5 年（1993 年）に開園した面積約 50ha の広大な公園であり、本市を代表する公園として市民に親しまれています。

また、本市の都市公園の面積は少しずつ増加していますが、市民 1 人当たりの公園面積は 3.63 m²（平成 31 年）にとどまっております。分布にも偏りが見られるため、公園が不足する地域を中心に新たな公園の整備が必要です。

加えて、都市公園の総面積の 5 割近くが設置から 40 年以上が経過しており、公園の再整備や魅力の向上が必要になっています。



出典：松戸市みどりの基本計画

○道路や河川沿いの連続的なみどり

本市は街路樹が多いことが特徴ですが、高度成長期に植えられた古い街路樹も多く、適切な維持・管理が課題となっています。

また、河川沿いには多くの遊歩道や親水広場が整備されています。本市の河川の多さを生かし、遊歩道や親水広場等のさらなる充実や老朽化した施設の更新が望まれます。

なお、高度経済成長期以来悪化した河川の水質は現在大幅に改善し、環境水準を達成しています。



豊かな街路樹（六高台）

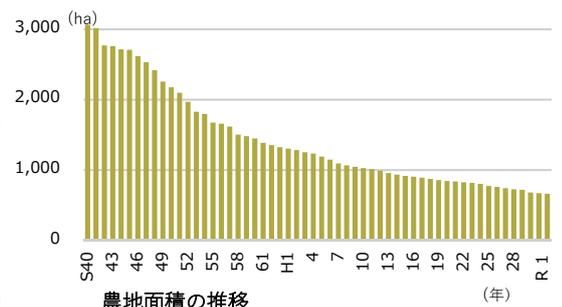
○住民によるみどりの維持・管理

本市では、里やま保全や花壇づくり、公園や河川の維持・管理などの市民活動がさかに行われています。

○農地の減少

都市農地は多面的な機能を有することから、平成 28 年（2016 年）の都市農業振興基本計画の中で都市に「あるべきもの」と位置付けられました。

本市の農業は、大消費地に近い立地条件を背景に都市型の近郊農業として高付加価値な農業経営を行っていますが、農地面



出典：松戸市みどりの基本計画

積は、農業従事者の高齢化や後継者不足などの理由により、年々減少しています。

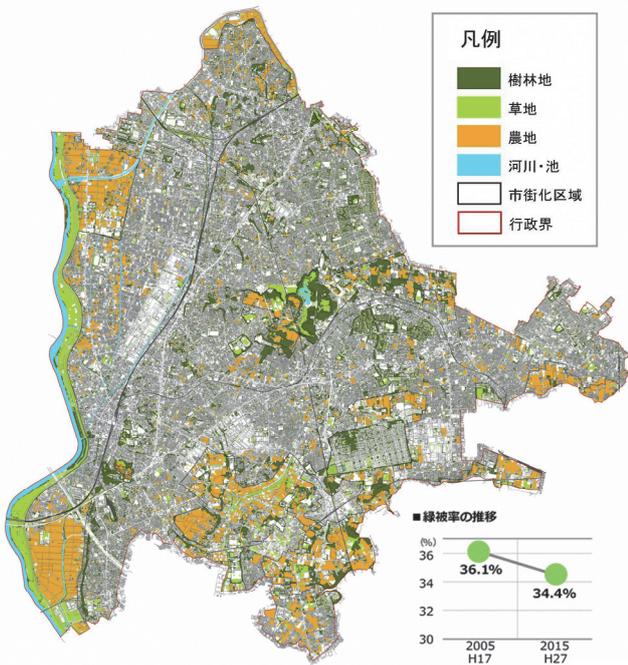
○豊かな歴史的資源

市内には、国指定名勝「旧徳川昭武庭園（戸定邸庭園）」及び国指定重要文化財「戸定邸」をはじめとする多様な文化財があり、令和3年3月時点で国・県・市指定と国登録を合わせると60件が指定されています。（国、県、市指定58件、国登録2件）

また、多くの寺社や旧水戸街道の宿場町の面影なども残されていますが、文化財などは継承する人材の不足などによる滅失が危惧されており、保全のための取り組みが必要となっています。

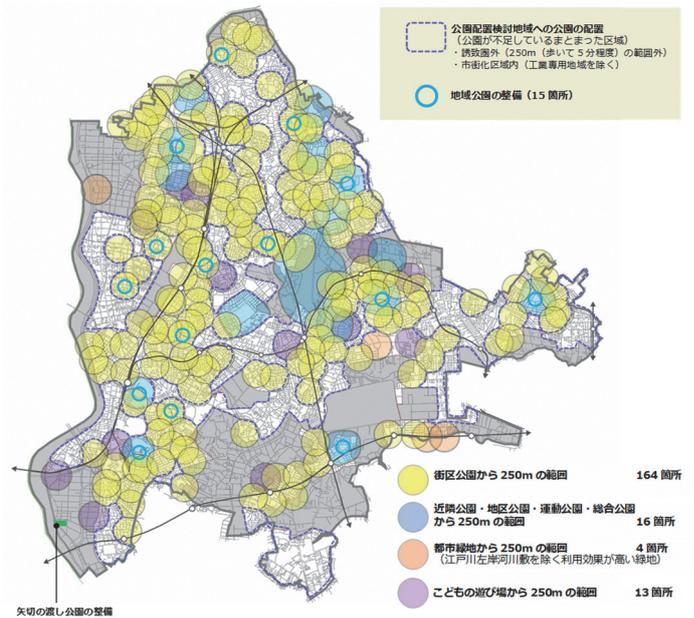


戸定邸



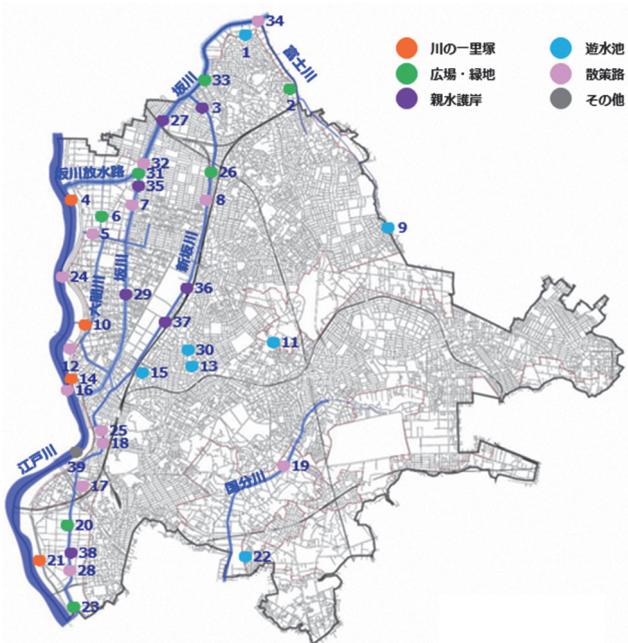
緑被分布図

出典：松戸市みどりの基本計画



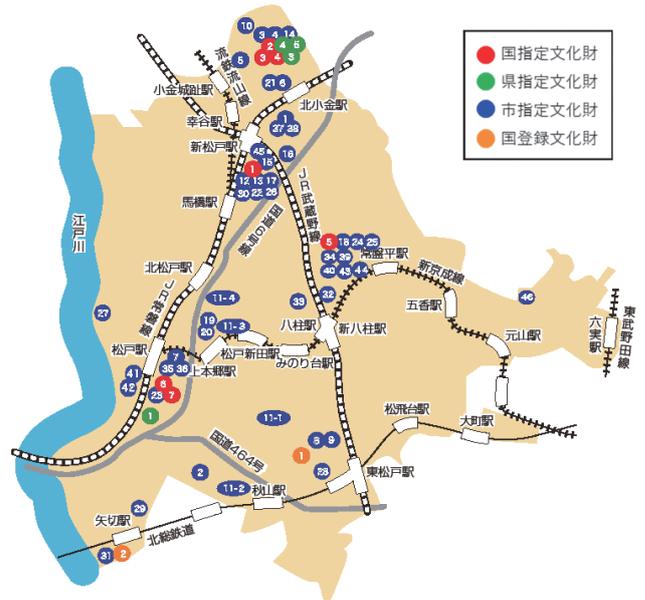
公園分布図

出典：松戸市みどりの基本計画



河川、湧水、親水広場等分布図

出典：松戸市みどりの基本計画



主な歴史・文化的資源

出典：松戸市文化財マップ

2) 基本的な考え方

- ・本市の多彩な水・みどり・歴史の資源の保全・活用により、良好な景観の形成を図りながら、都市の魅力を高めるとともに、うるおいのある暮らしの実現を目指します。
- ・みどりの保全・創出や歴史・文化の保全・活用を官民連携で取り組み、地域への愛着を育むとともに、文化的で豊かな暮らしの実現を目指します。
- ・水・みどりの保全・ネットワーク化を図り、防災・減災や温暖化対策の強化とともに、地域の魅力づくりや活力の向上を目指します。

3) 方針

(1) 多様な公園・緑地の整備

21世紀の森と広場は、自然を基盤としたレクリエーション空間としての価値を高めるため、新たなマネジメントシステムを導入し、多様な主体の連携によって公園と地域の魅力向上に取り組み、「文化交流拠点」として育成し、地域の核となる地域公園については、レクリエーションや地域防災活動の拠点として、地域住民等との協働により再整備を推進します。

また、街区公園などの身近な公園については、バリアフリー化や施設の更新、健康遊具の整備を進めるとともに、市民ニーズをふまえた多様な利活用を図ります。

なお、公園が不足する地域においては、用地買収や借地方式、こどもの遊び場の都市公園の編入、生産緑地の活用のほか、公園と同等の機能を有する市民緑地の設置などの手法を活用し、公園・緑地の整備を図ります。

さらに、住民による公園の維持・管理や、公園をはじめとする公共施設での花壇づくりの活動を支援します。

松戸中央公園や戸定が丘歴史公園については、松戸駅周辺のエリアマネジメントと連携してまちの魅力創出やブランド価値の向上に向けた整備・活用を図るとともに、市内の特色のある公園については、市民や民間事業者などとの連携により、公園の特性に合わせた整備と管理運営を目指します。

矢切地区では、江戸川や坂川の河川、斜面林、農地、矢切の渡しや野菊の墓文学碑などの観光資源を生かした、「川のレクリエーション交流拠点」の形成を図ります。

(2) 樹林地の保全・活用

都市緑地法や松戸市緑の条例などの法令に基づく保全制度を活用し、貴重な自然環境の保全に努めます。

さらに、市民との協働による里やま保全を推進し、オープンフォレストの拡充などにより樹林地の利活用を促進させて、価値を高めるとともに、樹林地の所有者を支援する取り組みを進めます。



21世紀の森と広場における
「新たな遊び空間」の整備



東松戸ゆいの花公園



オープンフォレスト
(森を生かした活動)

(3) 優良なみどりの創出・確保・活用

民有地において、法制度などの誘導的手法によりみどりの量を確保するとともに、良好な景観形成などの多様な機能が活かされる質の高いみどりの創出を目指します。

また、事業所やUR団地等が擁する優良なみどりのストックについては、市民が利活用する取り組みを推進するとともに、再整備にあたっては、地域のコミュニティやグリーンインフラの視点による質の高いみどりの整備を促進します。



みどりの多い住宅地（六高台）

(4) 都市農地の保全

市街化区域内の農地については、生産緑地制度や都市農地の貸借円滑化法など、各種法制度を活用して農地の保全や有効活用等を推進します。

市街化調整区域の農地については、農地銀行制度の活用や担い手の育成などにより、農地の利用を促進し保全を図ります。

さらに、農家の経営を強化するため、地産地消や農産物のブランド力の向上を推進するとともに、市民が農と触れ合う場を増やすため、都市農地の市民農園や体験農園としての利用を促進します。



体験農園

(5) 水辺の回廊とみどりのネットワーク形成

河川沿いの散策路や親水広場等の整備や維持・管理により、水辺のレクリエーション空間を確保し、河川の導水や雨水の貯留浸透施設の設置の促進などにより、平常時における河川の水量の確保などの水環境の改善に努めます。

また、河川の美化活動を行っている河川愛護団体等を支援するとともに、花まつりなど河川に関わるイベントの開催に取り組みます。

さらに、四季折々の表情をもつ街路樹を適切に保全・管理することで、ウォーカブルなまちづくりの視点も踏まえた快適な歩行者空間を確保し、みどり豊かでうるおいのあるまち並みづくりを進めます。特に、地域のシンボルとなる桜並木については、再生を図るために、計画的な整備を進めます。

こうした魅力ある水・みどり資源を保全・活用することで、良好な景観が形成され、市民の健康増進にも寄与する水辺の回廊とみどりのネットワークの形成を目指します。

加えて、河川や水辺の貴重な資源を生かした、賑わいのある河川空間の創出を目指し、民間事業者などの積極的な参画による水辺空間の整備・活動に向けた検討を進めます。



坂川

(6) 歴史・文化を生かした魅力づくり

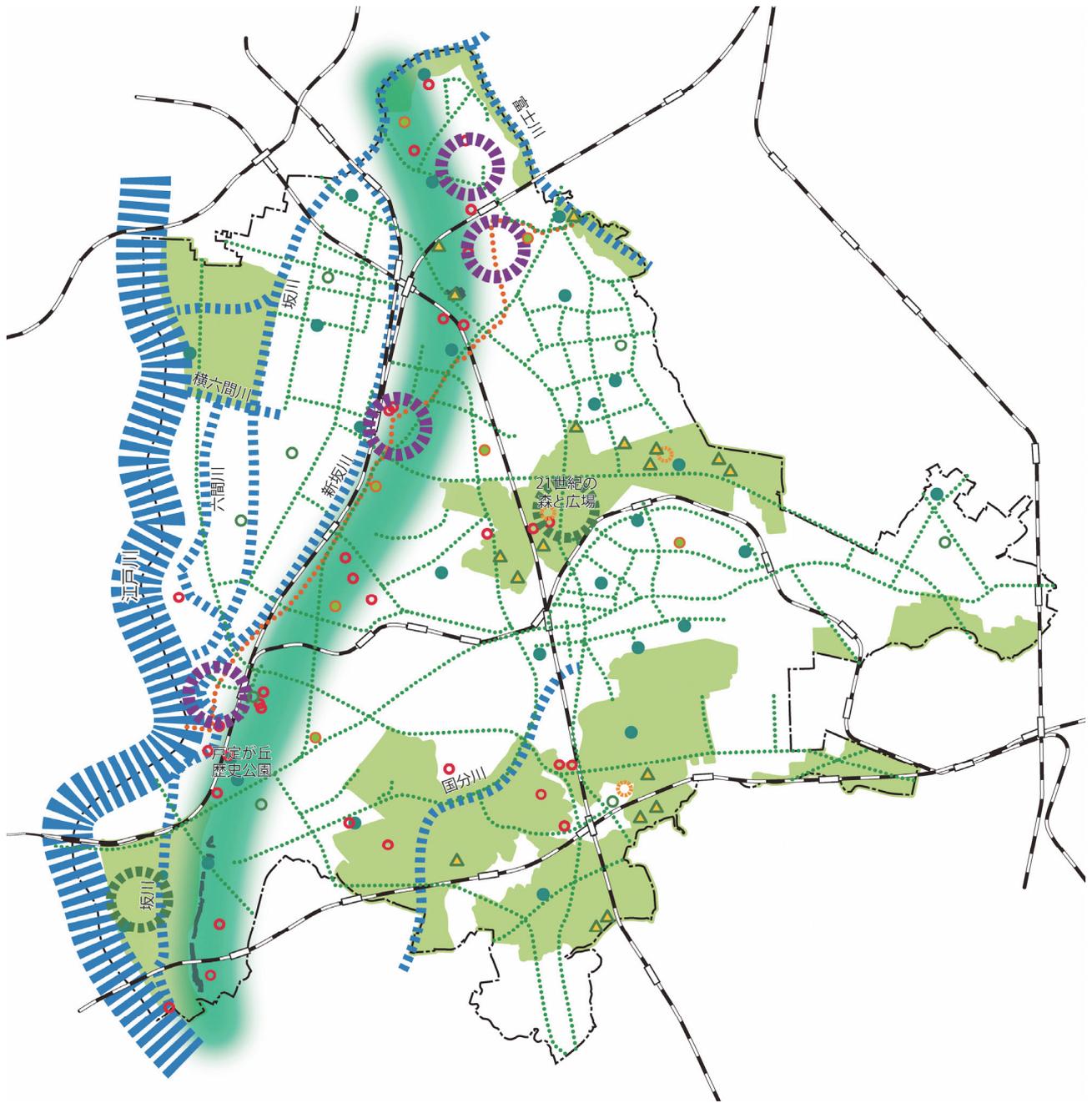
市内に点在する歴史的・文化的資源を保全・活用するとともに、旧松戸宿や旧小金宿、寺社の門前町など、往時をしのばせる風情を生かしたまちづくりの取り組みを支援します。

さらに、歴史に培われた文化とともに育まれてきたみどりを保全し、地域の個性や特性を生かした魅力づくりを目指します。



本土寺

図 水・みどり・歴史に囲まれて生活できる都市の方針



	江戸川沿い斜面林ゾーン		みどりのネットワーク		花の拠点		歴史的・文化的資源の保全・活用(指定・登録文化財)
	農のみどり保全ゾーン (市街化調整区域)		歴史文化のネットワーク (旧水戸街道)		特徴のある主な公園緑地など		里やま活動拠点
	江戸川のみどり		歴史的景観拠点		地域公園(再整備済)		特別緑地保全地区
	水辺の回廊		みどりの交流景観拠点		地域公園(再整備予定)		

4. 誰もが楽しく快適に移動できる都市

～「道路・交通」の分野～

1) 現況と課題

○広域交通ネットワーク

本市は東京都心部から約20kmと近接し、鉄道では上野東京ラインの直通運転により、東京駅から松戸駅までが最短で24分の時間距離となるなど、都心へのアクセス性が更に向上し、通勤通学などによる東京への移動が多くなっています。

また、東京外かく環状道路の整備により、自動車による東北、常磐、北陸、東海など各方面の高速道路網へのアクセスが飛躍的に向上するとともに、将来的には北千葉道路の整備により成田方面へのアクセス向上が見込まれています。



東京外かく環状道路

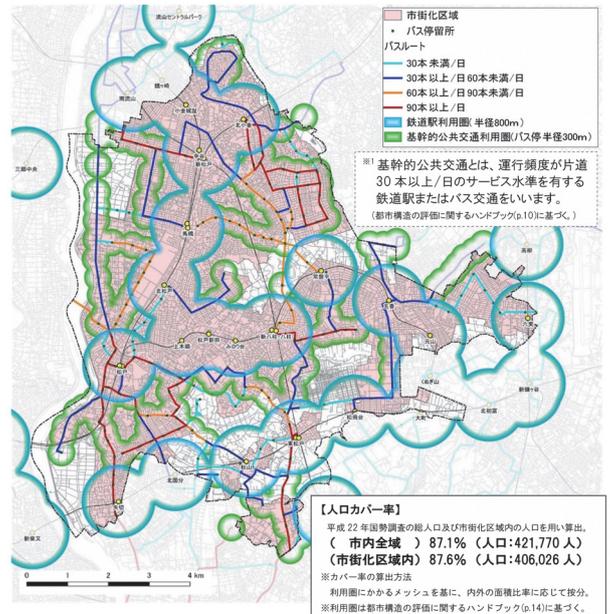
○市内の公共交通の利便性

本市では、鉄道が6路線23駅整備され、バス網として5社24路線が運行しており、公共交通の利便性は概ね高くなっています。（令和3年3月現在）

なお、バス路線を基幹的公共交通に絞った場合における人口カバー率は、市内全域で87%、市街化区域内は約88%と高くなっています。

また、交通手段分担率（私事、通勤を含む全目的）では、鉄道が約38%で、自動車が約23%、自転車が約11%、徒歩が約23%に対し、バスが2%未満と低くなっています。

駅のバリアフリー整備状況については、駅入口からホームまで段差のない移動ルートをもっと最低1つ確保する、いわゆるワンルート整備を進め、令和2年（2020年）3月に対象となる市内全21駅において、整備が完了しました。



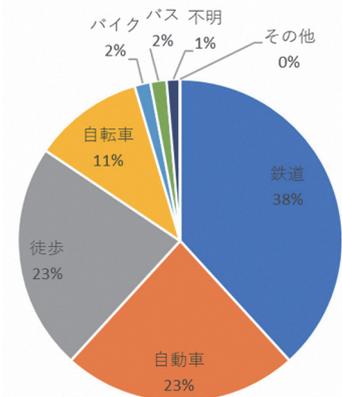
公共交通がカバーするエリアとカバー率

出典：H30 松戸市立地適正化計画

○バリアフリー化の進展

平成17（2005）年度に松戸市交通バリアフリー基本構想を策定し、「松戸地区」、「新松戸・幸谷地区」を重点整備地区に位置づけ、鉄道駅等周辺のバリアフリー化を推進してきました。

平成28（2016）年度には「新八柱・八柱地区」を重点整備地区に加え、地区のバリアフリー基本構想を策定し、事業を進めています。



松戸市居住者の交通手段分担率（全目的）

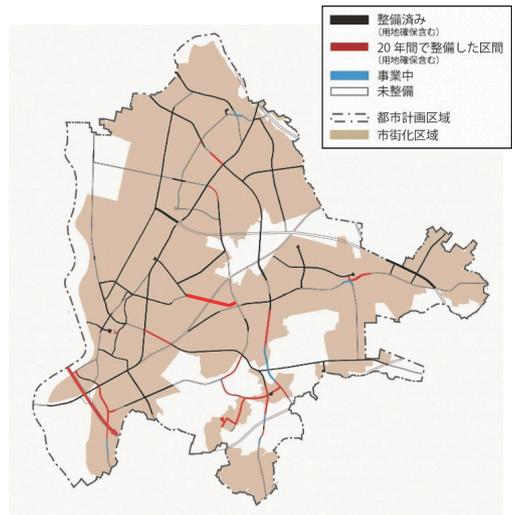
出典：H30 パーソントリップ調査

○都市計画道路網の整備

本市の都市計画道路は計画延長が約 122km であり、整備率は約 6 割となっています。

未整備の都市計画道路については、昭和 30 年代に都市計画決定されたものが多く、整備にはまだ時間を要する見込みとなっています。

このため、今後の整備路線については、広域的な交通体系や将来都市構造、今後の交通動向などを踏まえ、重要な路線を効率的に整備していくことが必要です。



都市計画道路整備状況 (R2.3 現在)

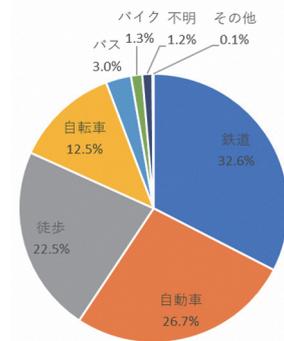
出典：市資料

○自転車利用環境

自転車移動は、環境にやさしく災害時にも活用でき、健康増進や交通混雑の緩和につながる等の側面から、利用促進や走行空間の整備が求められています。

本市の自転車利用については交通手段分担率では約 11%と、東京都市圏全域と比べても平均的であり、目的種類別で見ると、自宅から私事の利用が最も高く約 15%の分担率となっていますが、現在自転車ネットワークの整備は十分ではないことから、主要な幹線道路などについて自転車走行空間の整備を進めていく必要があります。

また、市内の全 23 鉄道駅周辺において、自転車放置禁止区域を指定するなど、自転車の放置を防止することにより、市民生活の安全を図っています。



東京都市圏全域の交通手段分担率 (全目的)

出典：H30 パーソントリップ調査

	通勤	通学	業務	私事	帰宅
鉄道	64.4%	33.8%	30.5%	18.8%	39.7%
自動車	17.1%	4.6%	58.7%	31.4%	21.2%
徒歩	5.4%	52.6%	3.6%	30.8%	22.7%
自転車	8.0%	6.9%	3.4%	14.7%	11.5%
バイク	2.3%	0.4%	1.2%	1.3%	1.7%
バス	1.4%	1.3%	1.8%	2.0%	1.5%
不明	1.3%	0.5%	0.8%	0.8%	1.7%
その他	0.0%	0.0%	0.0%	0.2%	0.0%

松戸市居住者の目的別交通手段分担率

出典：H30 パーソントリップ調査

○駅前広場の整備

本市では、土地区画整理事業などにより多くの駅前広場が整備されていますが、都市計画決定されていながらも、整備されていない駅前広場も存在しています。

また、整備済みの駅前広場の中には、交通結節機能が必ずしも十分とは言えず、さらなる整備が望まれる場所もあります。

○生活道路等の安全性

土地区画整理事業が実施されていない基盤未整備な地域などにおいては、十分な幅員が確保できていない道路もあり、歩行環境の改善が望まれる箇所も存在しています。

また、歩行者やドライバーの安全性の確保や道路の渋滞緩和などのために、都市計画道路の整備を進めるとともに、主要な交差点の改良も必要とされています。



安全性の低い歩行環境

2) 基本的な考え方

- ・誰もが快適に市内移動ができるよう、公共交通の利便性向上を図ります。
- ・北千葉道路等の広域道路ネットワークの整備も見据え、効果的な道路ネットワークを整備します。
- ・自転車利用、歩行者環境の充実を図り、日常的に安全で快適に移動できる環境づくりに努めます。
- ・駅周辺の交通利用状況や市街地整備の計画等を踏まえて、駐車場の確保に加え、駐輪場の適切な整備、維持管理を進めます。

3) 方針

(1) 公共交通の利便性の向上

都心方面などへ連絡する主要な交通機関である JR 常磐線については、快速列車の新松戸駅停車に向け、関係機関に働きかけます。

また、日常的な移動を支えるため、路線バスの維持・拡充を図るとともに、公共交通の利便性が低い地域においては、地元の意向を踏まえながら、コミュニティバス等の新たな移動手段の導入を検討します。

さらに、北千葉道路の整備など新たに広域的な道路ネットワークが整備された場合には、高速バス等の新たな移動手段の確立を目指します。

加えて、都心方面への鉄道網の更なる利便性の向上を図るため、周辺都市と連携しながら、地下鉄 11 号線（半蔵門線）の松戸延伸の実現などを関係機関に要請します。



松戸市コミュニティバス（ゆめいろバス）

(2) 駅周辺の交通結節機能の改善

駅及び駅周辺の道路のバリアフリー整備などを進め、交通結節点としての利用環境の向上を図ります。

また、道路環境については、駅前広場などの整備・改良をはじめ、駅アクセス道路の整備を図り、歩行者や運転者などの安全性や快適性の確保に努めます。

さらに、駐車需要が多い地区について、円滑な道路交通を確保するため、その需要に応じた適切な駐車施設の確保に努めるとともに、駅周辺の駐輪場の整備を促進し、道路環境の向上を図ります。



未整備の駅前広場（馬橋駅東口）

(3) 道路ネットワークの整備

道路ネットワークの更なる向上、市内交通の円滑化、バスなどの公共交通の利便性の確保などを図るため、主要な交差点の改良を進めるとともに、都市計画道路の整備を推進します。

なお、都市計画道路については広域道路網及び都市計画道路の整備進捗、周辺自治体の幹線道路の位置づけや整備状況等を踏まえ、必要に応じ見直しを検討します。

広域幹線道路としては、高規格道路である北千葉道路の整備を促進するほか、松戸都市計画道路3・1・2号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など広域的な連携の向上を図るとともに、国道6号においては、渋滞の原因となっている交差点などで、渋滞解消への対応を進めるよう関係機関に働きかけます。

広域幹線道路を補完し市内の主たる拠点間の連絡機能を有する幹線道路については、地域の実情を踏まえ、道路交通の円滑化、防災性の向上、物流・公共交通を支える道路ネットワークの形成に向けて整備を進めます。

また、これまで松戸駅周辺地区を中心とした放射環状道路ネットワークの形成を図ってきたことから、このネットワーク構造を踏襲しつつ、さらなる機能強化を図ります。

補助幹線道路については、幹線道路と沿道地域を結ぶアクセス機能や都市防災の向上に資するよう、地域の実情等を踏まえて整備を進めます。

さらに、幹線道路及び補助幹線道路に位置づけた路線のうち、都市計画道路以外の路線については、道路機能に応じた道路構造や幅員の確保を目指します。

(4) 自転車走行環境の整備

日常的な移動手段として自転車利用の促進を図るため、松戸市自転車走行空間ネットワーク整備計画に基づき、自転車走行空間の整備を進めます。

(5) 歩行者空間の整備

快適で魅力ある歩行者空間の形成を図るため、ウォーカブルなまちづくりの視点を踏まえながら、駅周辺等の拠点における電線類の地中化や放置自転車対策などを進めます。

また、多くの人々が利用する主要な駅周辺や官公庁施設周辺など、地域の道路や施設の状況等を踏まえ、バリアフリー整備を推進します。



都市計画道路の整備例
(都市計画道路3・3・6号(八ヶ崎区間))



松戸鎌ヶ谷線(五香駅付近)



自転車走行空間(車道混在型)



無電柱化された松戸駅前

(6) 都市基盤や道路施設の維持管理

道路や橋梁等の社会インフラの老朽化の進行に伴い、都市基盤の適正な維持管理を進めるとともに、歩行者やドライバーの安全を確保するため、街路灯やカーブミラーなどの交通安全施設の維持管理を進めます。

(7) 新たな移動手段の検討

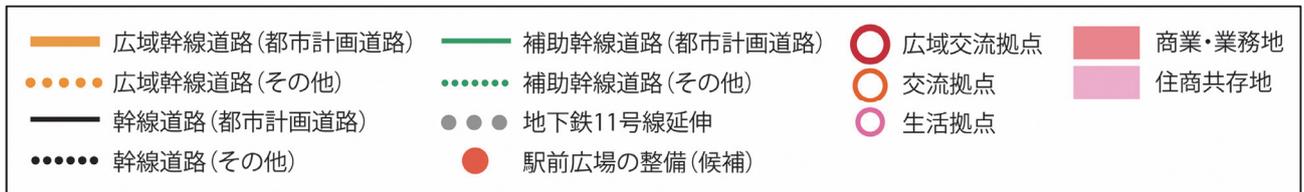
AI や ICT 技術を活用した新たな移動手段の導入について、技術の進展などの社会動向をみながら、検討します。



自動運転のイメージ

出典：国土交通省資料

図 誰もが楽しく快適に移動できる都市の方針



5. 災害から守られた安全な都市

～「防災」の分野～

1) 現況と課題

○大規模地震による人的・物的被害の危険性

平成30年(2018年)時点で本市の住宅の約2割は昭和55年(1980年)以前に建てられた新耐震基準以前の建物であり、大規模地震時には倒壊等の被害が発生する可能性があります。

また、公共施設の耐震化は比較的進んでいますが、震災時の避難・救助や物資の輸送路となる幹線道路の整備や上下水道などの防災、減災対策を引き続き進めていく必要があります。

さらに、屋外ではブロック塀、電柱等の倒壊の危険性もあります。

加えて、西馬橋や栄町などには、都市基盤が未整備なまま小規模な木造住宅が集積し、老朽化した建物も多い地域があり、大規模地震による建物倒壊や延焼火災の発生が懸念されます。



西馬橋地区

○巨大台風や集中豪雨等による風水害の発生の危険性

令和元年(2019年)の台風15号により、千葉県を中心に、建物の損壊、工作物や樹木の倒壊、広域での停電の発生など、甚大な被害を受けました。直後の台風19号による被害も発生しており、このような災害の頻発化・激甚化に備えることが必要です。

また、江戸川については、想定し得る最大規模の降雨により、堤防が決壊した場合、洪水により江戸川周辺の低地部のほとんどが浸水し、浸水深が最大で5m以上になる可能性があります。低地部には多くの市民が住んでいるため、洪水により深刻な被害が発生する可能性があります。

さらに、江戸川周辺の低地部では、排水機場の老朽化や坂川、新坂川の一部が未改修であるほか、河川等の流下能力が不足し、内水被害が発生している場所もあります。

このようなことから、浸水対策としては、堤防の整備や河川・排水路の改修とともに雨水の流出抑制が重要であり、雨水浸透施設や貯留施設の設置を進めています。また、農地、公園、樹林地等は、雨水の貯留・浸透により水害の発生を防ぐ機能があり、災害時には避難場所等にも活用可能です。農地や樹林地などのみどりは年々減少する傾向にあり、その保全が望まれます。

加えて、本市の低地と台地の境界部には土砂災害警戒区域等に指定されている場所があり、大雨等により土砂災害が発生する危険性があります。



排水機場、樋門と河川の改修等区間

出典：利根川水系利根川・江戸川河川整備計画



自主防災組織数と結成率

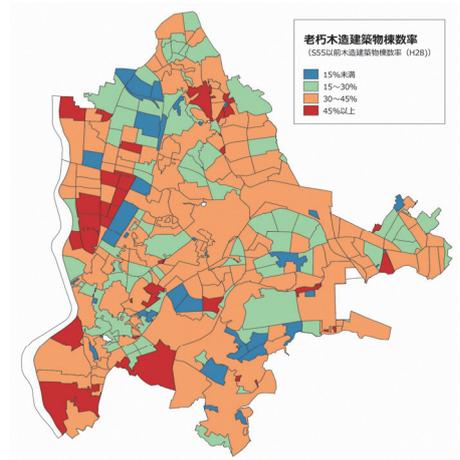
出典：市資料

○災害対策技術の進展

近年の災害の頻発化・激甚化に備えるべく、無電柱化等のハード面での対策技術の検討や、地域防災計画、マイ・タイムライン等のソフト面の対策技術の普及が進められています。

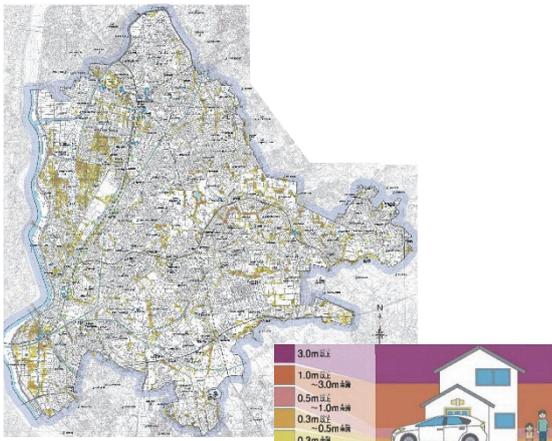
○市民による活動の状況

各種の市民意向調査の結果から、市民の防災に対する関心の高さがうかがえます。
市は、自主防災組織の結成率の向上や地域防災リーダーの育成に努めています。



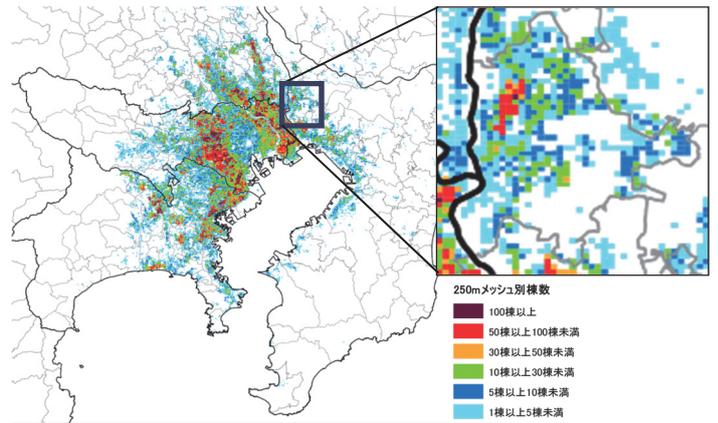
老朽木造建築物棟数率

資料：H28 都市計画基礎調査



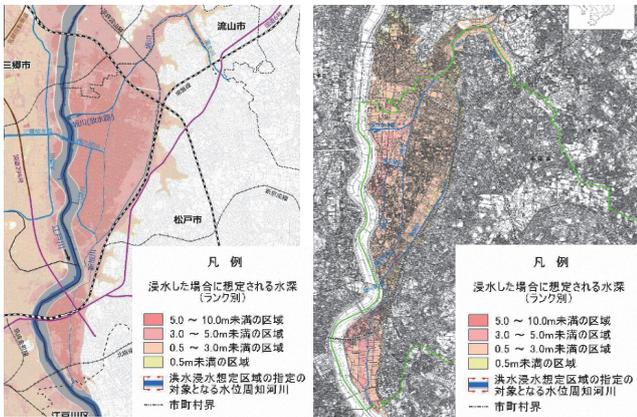
松戸市内水ハザードマップ

出典：市資料



都心南部直下地震における
250mメッシュ別の全壊・焼失棟数（冬夕、風速 8 m/s）

出典：「首都直下地震の被害想定と対策について」（H25.12、中央防災会議）

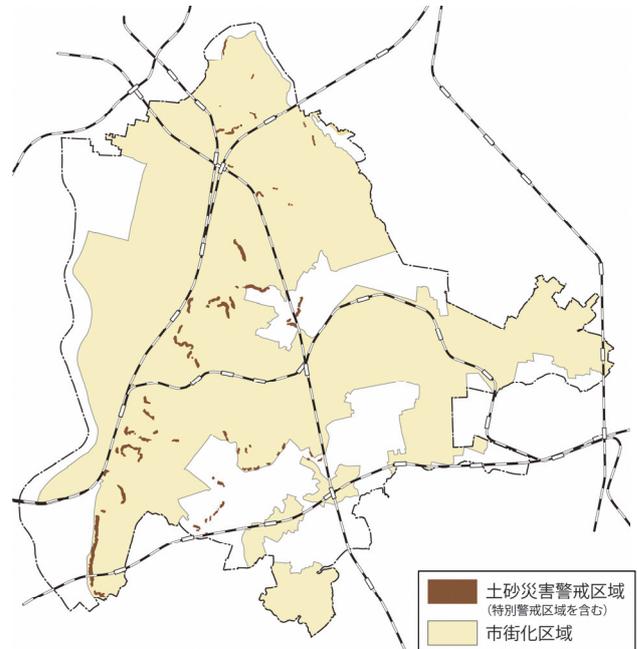


江戸川 浸水想定区域

出典：国土交通省江戸川河川事務所資料

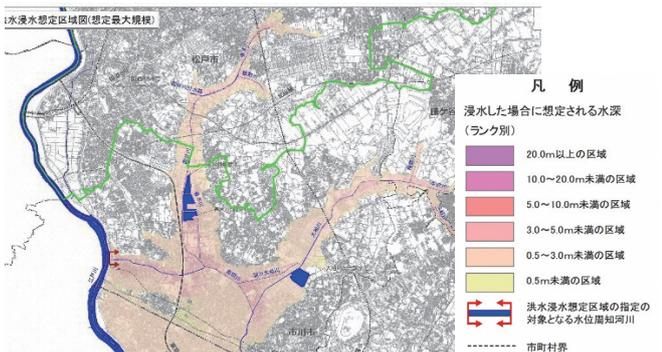
坂川・新坂川 浸水想定区域

出典：千葉県資料



土砂災害警戒区域

出典：市資料



真間川 浸水想定区域

出典：千葉県資料

2) 基本的な考え方

- ・自然災害の頻発化・激甚化に対応し、被害を少しでも減らすよう、災害リスクを考慮しながら各地域の状況に応じて、新規立地の抑制や適切な土地利用への誘導等に努めるとともに、防災・減災のまちづくりを目指します。
- ・地震や風水害などの災害や危機に対し、社会基盤の整備や市街地の改善を進め、安全かつ魅力的なまちづくりを目指します。
- ・自助・共助・公助の連携による取り組みを基本に、国・県・関係機関と連携しながら、ハード・ソフトの両面から防災・減災のまちづくりを目指します。

3) 方針

(1) 震災による被害の軽減

木造住宅の密度が高い市街地については、防災性の向上と住環境の改善を実現するため、地域住民の意向を踏まえながら、生活道路や身近な公園・広場の整備、建物の不燃・耐震化や共同化を可能とする事業手法や規制誘導手法について検討します。

また、住宅等の耐震診断・耐震改修に対する補助などにより耐震化を支援します。

さらに、大規模地震時の屋外の安全性を確保するため、危険なブロック塀等の除却に対する支援などの対策に努めます。

加えて、防災拠点や避難所となる公共施設について、地震災害発生時にその機能が発揮できるよう耐震化を推進します。



密集市街地で形態制限の緩和により老朽建物の建替えを進めている事例（江戸川区）

(2) 風水害による被害の軽減

浸水被害の軽減に向け、河川や水路の計画的な改修を行うとともに、江戸川の堤防整備や流下能力の向上のため河道の掘削の促進を関係機関に働きかけます。

また、江戸川低地部の赤塚樋門の改修と坂川、新坂川の整備についても関係機関に働きかけるとともに、排水機場の適正管理・改修を進めます。

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浸水対策を推進し、雨水の急激な河川への流入を軽減するため、雨水貯留池や貯留施設の整備、一般住宅への雨水浸透施設の設置の誘導を進めます。

自然環境が有する機能として着目されているグリーンインフラの観点から、雨水の浸透・貯留機能などを有するみどり資源の保全・活用に努めます。

土砂災害警戒区域・土砂災害特別警戒区域については、円滑な避難誘導が可能となるよう対策に努めます。

また、台風等の風による街路樹の倒木被害を軽減するため、老木の更新などの適正な維持管理に努めます。

さらに、江戸川氾濫時の台地部への避難や高い建物への垂直避難などの避難方法を明確にし、その実現に向けた取り組みを進め、



（施工前）



（施工後）

河川の改修事業（紙敷川）



協定の締結により垂直避難場所に指定された松戸競輪場

3階建て以上の建物を垂直避難場所として提供してもらう協定の締結を含めた、防災まちづくりについて検討します。

(3) 避難場所や防災拠点の充実

地震や延焼火災、水害時など災害種別に応じた避難地の確保や安全な避難経路の整備を進めるとともに、災害時の避難場所・避難所の機能の強化・充実を進め、主要な生活道路の整備などにより、避難路の確保に努めます。

また、公園などのオープンスペースについて、延焼の抑制や避難場所としての活用など、防災機能の強化に努めます。

松戸駅東側の新拠点ゾーンにおいては、防災の中核及び被災時の対応拠点となる災害対策機能の整備を図ります。また、支所は地域の情報集約拠点として、避難所となる小中学校等の被災状況を把握し、災害対策本部と連携を進めます。

さらに、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、防災関連設備の整備・充実に努めます。



避難所開設のイメージ

(4) ライフラインの強化

災害時に避難路及び緊急輸送路となる幹線道路の整備を推進することで、円滑な移動や火災の延焼遮断機能の向上を図るとともに、無電柱化の推進を図ります。

上水道や下水道などのライフラインについて、防災、減災対策を推進します。下水道については、緊急輸送路等に設置しているマンホールの浮上防止対策や、災害時に収容避難所となる市立小中学校のマンホールトイレ整備を進め、上水道については、耐震管の整備を進めます。

さらに、発災時でも都市機能を維持できるよう、太陽光発電や自家発電設備の設置、電気自動車等の利用促進など、多様な電源確保の取り組みを促進します。

(5) 防災意識の向上

発災時において、地域住民による初期消火、近隣住民等の救助・救出、要援護者への対応、円滑な避難等を実現するため、地区防災計画やマイ・タイムラインなどを活用して、自主防災組織の活性化や個人の防災意識の向上に向けた取り組みを進めます。

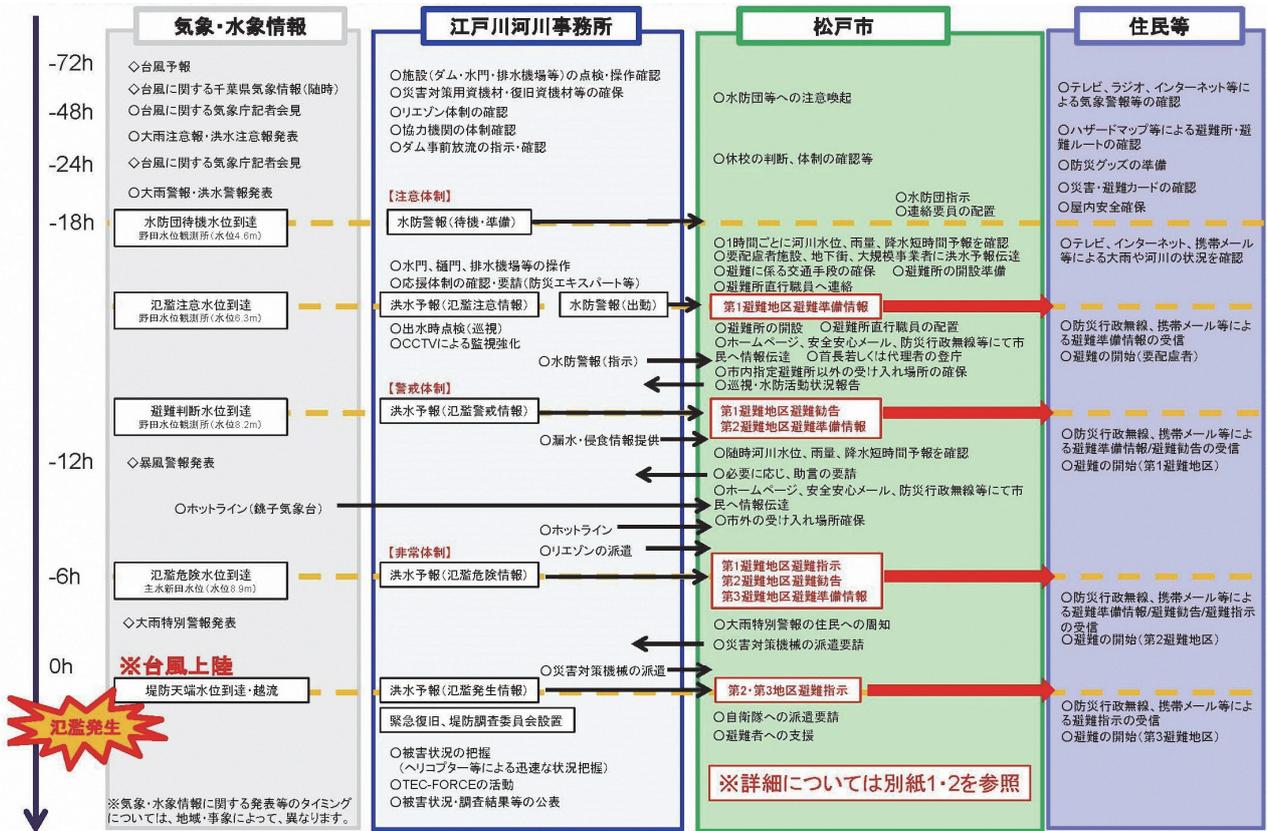
また、洪水や内水、土砂災害のハザードマップを作成し、避難方法等の周知に努めます。

さらに、災害時のリアルタイム災害情報配信サービスの構築に向け、検討します。



自主防災組織による訓練の様子

出典：栗ヶ沢中学校地域防災委員会 HP



※避難勧告等の判断・伝達マニュアル作成ガイドライン(案)(内閣府:平成26年4月)を参考に作成。また、都道府県からの情報もあるが、割愛している。
 ※江戸川河川事務所、気象・水象情報については江戸川河川事務所から頂いた資料を基に記載しております。

台風の接近・上陸に伴う洪水を対象とした、直轄河川管理区間沿川の市町村の避難勧告の発令等に着目した
 タイムライン(防災行動計画)【松戸市】

図 災害から守られた安全な都市の方針



防火地域	広域避難場所	県指定緊急輸送道路(1次路線)	土砂災害警戒区域 (特別警戒区域を含む)
準防火地域	避難所・避難場所	県指定緊急輸送道路(2次路線)	主な排水機場
木造住宅の密度が高い 市街地の改善	主な河川	市災害時重要路線	
浸水想定区域(最大規模)	市街化区域	市災害時重要路線(指定予定)	