

佐倉市都市マスタープラン

(素案)

令和 3 年 月

佐 倉 市

佐倉市都市マスタープラン

目 次

序章 都市マスタープランの概要

1. 都市マスタープランの役割と位置づけ	3
(1) 都市マスタープランとは	3
(2) 都市マスタープランの役割	3
(3) 都市マスタープランの位置づけ	3
2. 都市マスタープランの見直しについて	4
(1) 見直しの背景と目的	4
(2) 都市マスタープランとSDGsとの関係性	5
(3) 計画の期間	5
3. 計画の構成	6

第1章 まちづくりの現状と課題

1. 佐倉市の現状動向	9
(1) 都市特性	9
(2) 人口動向と今後の見通し	10
(3) 土地利用の現状	11
(4) 都市を支える機能の状況	11
(5) 経済動向	13
(6) 災害による危険箇所の状況	14
2. 市民の意識	17
(1) 現状に対する評価	17
(2) 将来のまちづくりに対する考え方	20
3. まちづくりの課題	22

第2章 まちづくりの目標

1. まちづくりの基本目標	27
(1) 将来像	27
(2) まちづくりの基本目標	28
2. 将来都市構造	30
(1) 現在の都市構造	30
(2) 将来都市構造の基本的な考え方	30
(3) 将来都市構造	31

第3章 分野別方針

1. 土地利用に関する方針	37
(1) 住宅系土地利用	37
(2) 商業系土地利用	38
(3) 産業系土地利用	39
(4) 新たな土地利用	39
(5) 自然的土地利用	39
2. 都市交通に関する方針	41
(1) 道路	41
(2) 公共交通	42
3. 都市環境に関する方針	44
(1) 自然環境	44
(2) 居住環境	45
4. 都市防災に関する方針	48
5. 都市の魅力向上に関する方針	50

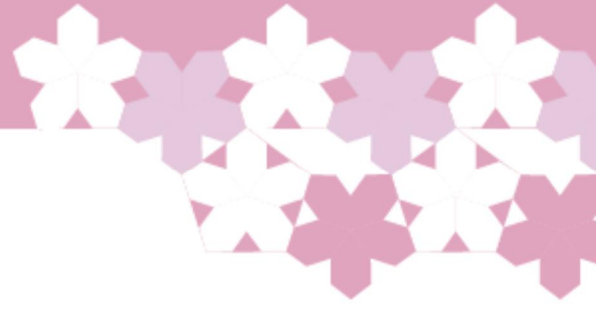
第4章 地域別方針

1. 地域区分の考え方	55
2. 佐倉・根郷地域	57
(1) 地域の特性	57
(2) 主要課題	62
(3) 地域の将来像	64
(4) 将来像実現に向けた取組方針	65
3. 臼井・千代田地域	70
(1) 地域の特性	70
(2) 主要課題	75
(3) 地域の将来像	76
(4) 将来像実現に向けた取組方針	77
4. 志津・ユーカーが丘地域	81
(1) 地域の特性	81
(2) 主要課題	86
(3) 地域の将来像	87
(4) 将来像実現に向けた取組方針	88
5. 和田・弥富地域	92
(1) 地域の特性	92
(2) 主要課題	97
(3) 地域の将来像	99
(4) 将来像実現に向けた取組方針	100



第5章 計画の実現に向けて

計画の実現に向けて	107
（1）まちづくりを担う民間の人材や担い手の育成、協働	108
（2）立地適正化計画の推進、個別計画への展開	109
（3）効率的・効果的なまちづくりの推進	109
（4）都市マスタープランの進行管理	110



序 章 都市マスタープランの概要

1. 都市マスタープランの役割と位置づけ

(1) 都市マスタープランとは

都市には、私たちが住み、働き、学び、遊ぶ、暮らしの場として、快適、安全で安心できる環境が備えられていることが必要です。こうした都市であるためには、合理的な土地利用や機能的な道路、下水道などの都市施設を「都市計画」として計画的に整備・維持管理していくことが求められます。

都市マスタープランは、**都市計画法**第18条の2に位置づけられる法定計画で、中・長期的な視点から、地域の特性に応じた土地利用、道路や下水道など都市施設の整備の方向性のほか、生活像、産業構造、都市交通、自然的環境などに関する将来ビジョンを定め、その実現に向けた方策を示す「都市計画に関する総合的な計画」です。

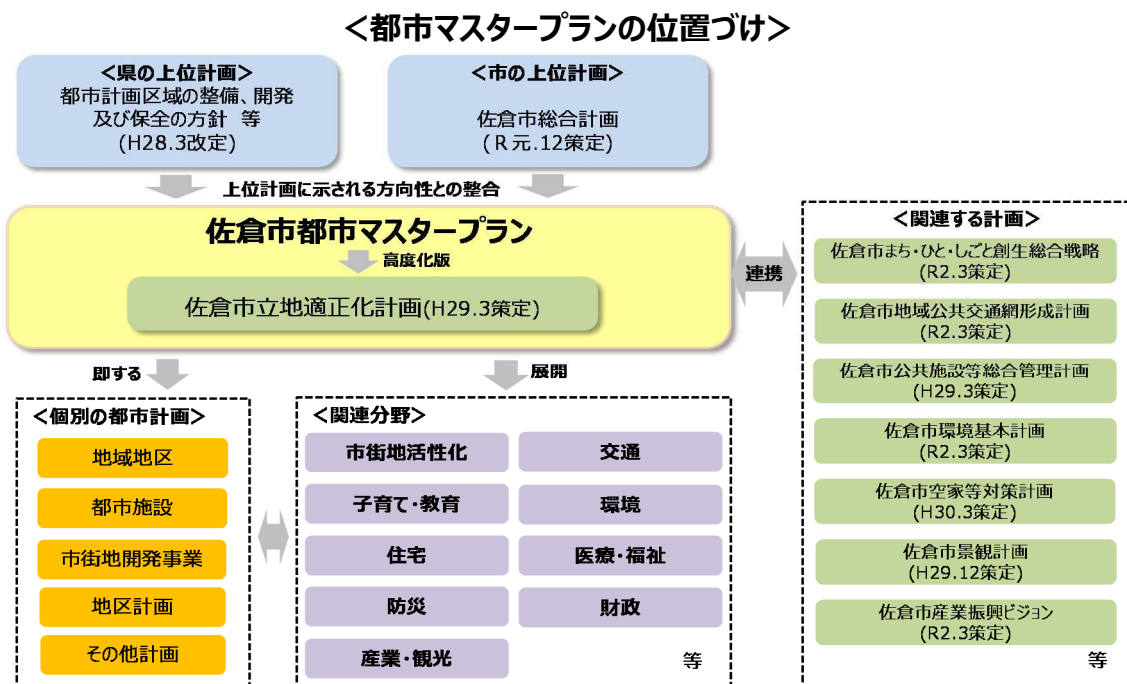
(2) 都市マスタープランの役割

都市マスタープランは、将来の都市の姿を明示し、それを市民、市民組織・団体、地権者、事業者、行政など様々な主体が共有することで、将来のまちづくりを計画的に進めるための道しるべとなるものです。

都市マスタープランは、道路の整備や土地利用・建物の適切な立地を誘導するという都市計画に関することのほか、産業や福祉、環境など、市民の皆さんの暮らしや活動を支える様々な分野も視野に、効率的かつ効果的なまちづくりを進めるための計画です。

(3) 都市マスタープランの位置づけ

都市マスタープランは、「**第5次佐倉市総合計画 基本構想・前期基本計画**」と千葉県が定める「**佐倉都市計画 都市計画区域の整備、開発及び保全の方針**」に即するとともに、市の関連計画とも連携しながら、土地利用の誘導や道路など各種整備事業の根拠として、また、医療・福祉や子育て支援など関連分野の取り組みを都市計画の立場から支える計画として、位置づけられます。



2. 都市マスタープランの見直しについて

(1) 見直しの背景と目的

佐倉市（以下「本市」という。）のまちづくりは、平成23(2011)年3月に全体構想、平成24(2012)年11月に地域別構想が策定された「佐倉市都市マスタープラン」（以下「現行計画」という。）に基づき、過去10年にわたって都市計画に関する取り組みを進めてきましたが、市の最上位計画となる「**第5次佐倉市総合計画 基本構想・前期基本計画**」を令和元(2019)年12月に策定したことや、千葉県が定める「**佐倉都市計画 都市計画区域の整備、開発及び保全の方針**」が平成28(2016)年3月に改定されていること、都市再生特別措置法に基づく「**佐倉市立地適正化計画**」を平成29(2017)年3月に策定したことなど、都市計画を取り巻く環境が変化してきたことを踏まえ、現行計画を見直すこととしました。

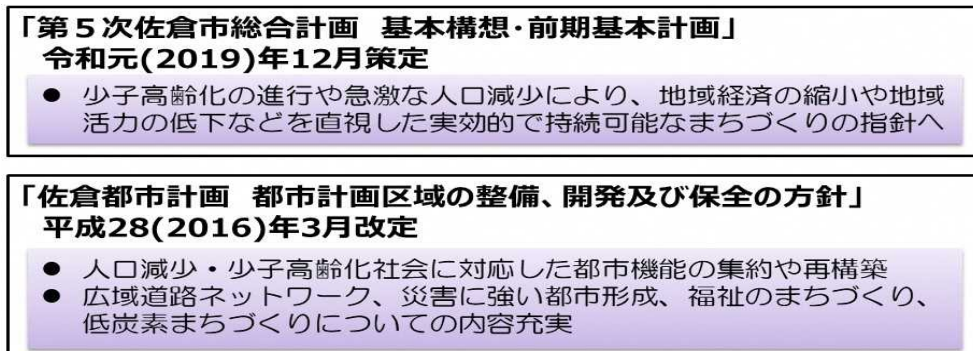
見直しに当たっては、現行計画のまちづくりの方向性を継承しつつ、「『選ばれるまち』になるための取り組みを強化すること」「わかりやすいまちづくり計画とすること」を方針としました。

また、市民アンケート調査などを通じ、市民の皆さんの意見を伺いながら、学識経験者や公募市民で構成される「策定懇話会」の助言も踏まえて、見直しました。

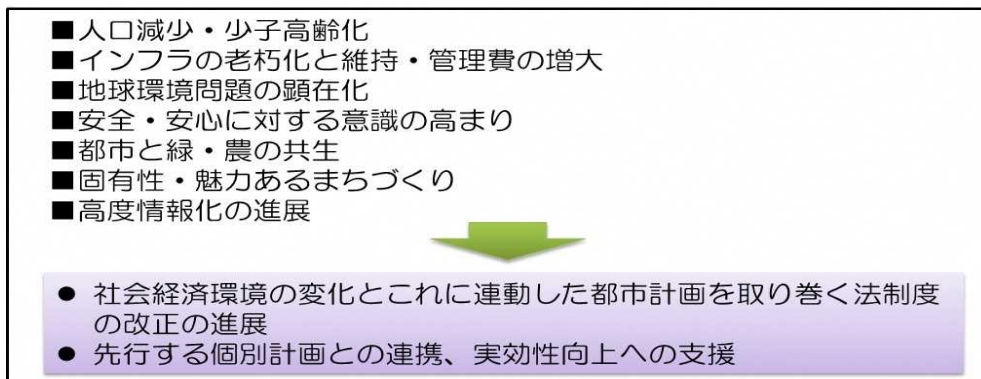
<現行計画の改定状況>



<上位計画の改定状況>



<変化する社会経済環境>



(2) 都市マスタープランとSDGsとの関係性

SDGsは、「Sustainable Development Goals」の略で、2015年9月の国連サミットにおいて2030年までの長期的な開発の指針として採択された「持続可能な開発のための2030アジェンダ」の中核を成す「持続可能な開発目標」であり、先進国を含む国際社会共通の目標です。

持続可能な世界を実現するための包括的な17の目標及び細分化された169のターゲットから構成され、地球上の「誰一人として取り残さない」社会の実現を目指し、経済・社会・環境をめぐる広範囲な課題に対する統合的な取り組みが示されています。

国は、SDGsの17の目標や169のターゲットに示される多様な項目の追求が、日本の各地域における諸課題の解決に貢献し、地方創生を推進するものであるとしています。

このSDGsの取組の視点を都市マスタープランに取り入れ、持続可能なまちづくりを推進することで国際社会共通の目標達成への貢献を図ります。



(3) 計画の期間

「佐倉市都市マスタープラン」は、長期的なまちづくりの基本方針を示すものであり、その実現に至るまでに多くの時間を要します。

また、新たな「佐倉市都市マスタープラン（以下「本計画」という。）」は、現行計画の中間的な見直しであることから、計画の期間は、令和3（2021）年度を初年度とし、令和12（2030）年度を目標年度とする10年間とします。

なお、本計画は、計画期間内であっても、社会経済環境の著しい変化や上位計画である佐倉市総合計画の見直しなどに伴い、必要に応じて見直すこととします。

計画の期間	令和3年度(2021年度)～令和12年度(2030年度)
-------	------------------------------

3. 計画の構成

本計画は、まちづくりが目指す基本的な方向性を示した「将来像」と「まちづくりの基本目標」、都市全体に関わる基本的な方針を分野別に定める「分野別方針」と、市域を4地域に分け、各地域に関わる基本的な方針を定める「地域別方針」、まちづくりにおける役割分担や計画の運用方針を示した「計画の実現に向けて」で構成しています。

将来像：「都市と農村が共生するまち 佐倉」

まちづくりの基本目標

歩いて暮らせる・歩いて楽しいまちづくり（現状の都市構造の維持・強化）

安全・安心なまちづくり（災害等への備えとライフラインの維持管理）

地域の個性を活かしたまちづくり（居住環境の維持・向上）

佐倉らしさを守り育てるまちづくり（歴史・自然・文化の保全と活用）

佐倉の資産を活かしたまちづくり（産業・観光の振興）

基本目標の実現に向けて

分野別方針

土地利用に関する方針（住宅系・商業系・産業系・自然的土地利用）

都市交通に関する方針（道路、公共交通）

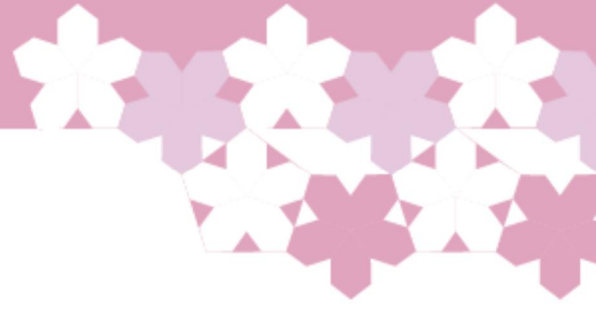
都市環境に関する方針（自然・居住環境）

都市防災に関する方針（防災、防犯）

都市の魅力向上に関する方針（歴史・自然・文化、観光）

地域別方針

計画の実現に向けて



第1章 まちづくりの現状と課題

1. 佐倉市の現状動向

(1) 都市特性

○東京都心や千葉市、成田国際空港などにアクセスしやすい立地

本市は、千葉県北部、下総台地の中央部に位置し、都心へは西へ40km、成田国際空港へは東へ15km、県庁所在地の千葉市へは南西へ20kmで、京成電鉄本線、JR総武本線・成田線が市の東西を貫き、都心までおよそ60分、成田国際空港と千葉へはそれぞれ20分であるなど、周辺都市へのアクセス性に優れた立地条件にあります。

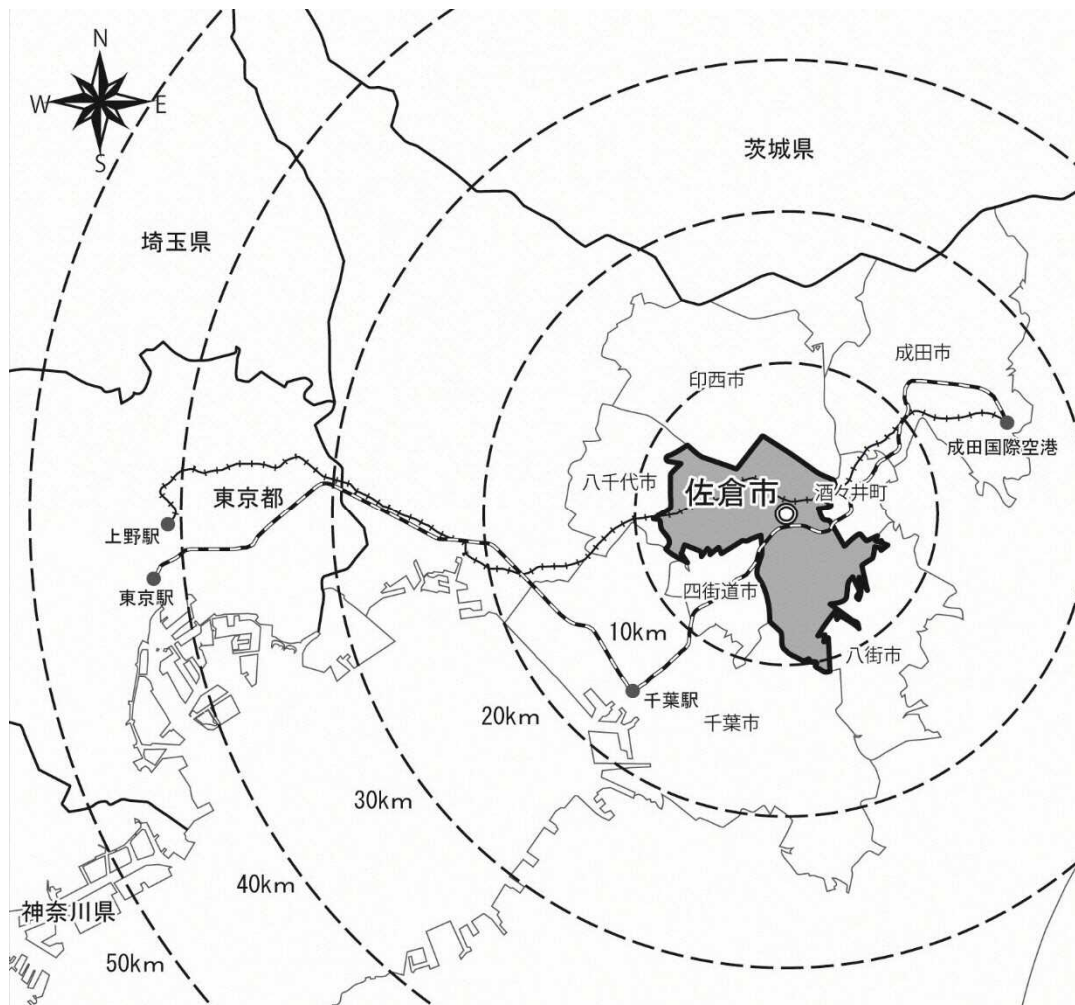
○佐倉藩の城下町としての歴史・文化

佐倉藩の城下町として発展したことを背景に、武家屋敷や旧堀田邸、佐倉順天堂記念館などの歴史文化資産、印旛沼の水辺のほか、佐倉城址周辺や農村地帯などには豊かな自然資産が残されています。

○特色のある都市の構成

本市は、**市街化区域**が約2,424ha、**市街化調整区域**が約7,935haであり、旧城下町を基盤とした古くからの市街地や交通利便性の高まりを受けて整備が進められた計画的住宅団地、農村集落など、都市と農村が調和した、特色のある地域で構成された都市が形成されています。

＜佐倉市の位置＞



(2) 人口動向と今後の見通し

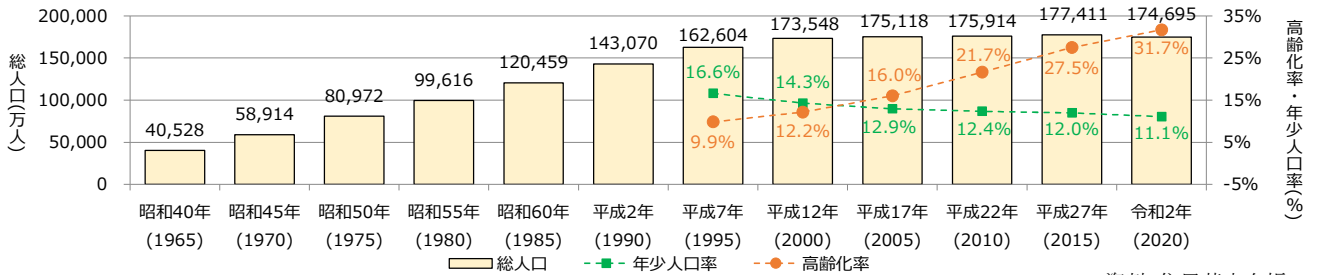
○予測される人口減少・高齢化の進行

交通利便性の高まりや大規模な市街地開発が進んだこともあり、昭和40(1965)年に約4万人であった人口が、平成12(2000)年には約17万人と4倍を超える規模となりましたが、これ以降、人口増加は鈍化し、現在は減少傾向にあります。

人口増加の鈍化とともに高齢化が急速に進み、人口が17万人に達した平成12(2000)年に12.2%であった高齢化率は、15年後の平成27(2015)年には27.5%にまで上昇しています。

佐倉市人口ビジョン(令和2(2020)年3月)では、本計画の目標年次の令和12(2030)年には約16.0万人、20年後の令和22(2040)年には約13.9万人になると推計されています。

<人口の動向と主なできごと>



- 東関東道宮野木～富里間開通・佐倉IC開設(昭和46年)
- 当初線引き(昭和45年)
- 国道51号開通(昭和44年)
- 国鉄千葉～成田間電化開通(昭和43年)
- 国鉄千葉～佐倉間複線開通(昭和43年)
- 志津地区で角栄団地着工(昭和40年)

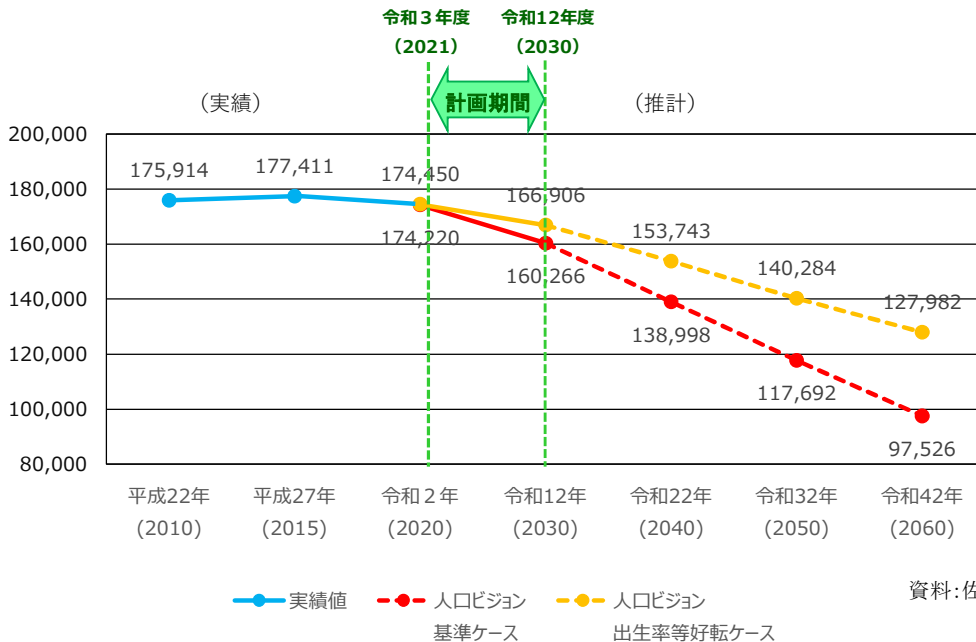
- 国立佐倉病院移転・診療開始(昭和54年)
- 京成臼井駅が新駅へ移転(昭和53年)
- 国立歴史民俗博物館開館(昭和57年)
- 京成ユーカリが丘駅開業(昭和57年)
- 国立佐倉病院移転・開校(昭和60年)
- 敬愛短期大学移転・開校(昭和62年)

- 東邦大学医学部附属佐倉病院開院(平成3年)
- 東邦大学医学部附属佐倉病院開院(平成5年)
- 県道佐倉印西線バイパス(寺崎陸橋～鷹匠橋、佐倉南高校～太田入口)開通(平成5年)
- 国道29号バイパス全線開通(平成8年)
- 本佐倉城跡が国史跡に指定(平成10年)
- 佐倉市循環バス本運行開始(平成15年)
- ちばりサーチパーク竣工(平成15年)
- 佐倉市循環バス本運行開始(平成16年)
- 国立佐倉病院廃止・聖隷佐倉市民病院へ移行(平成17年)
- JR佐倉駅前観光情報センターオープン(平成17年)

- 新町通り電線類の地中化(平成24年)
- 東日本大震災発生(平成23年)
- 南部地域デマンド交通実証運行開始(平成22年)
- JR佐倉駅前観光情報センターオープン(平成17年)
- 志津市民プラザ開館(平成27年)
- 都市計画道路勝田台長熊線全線開通(平成27年)
- 千代田・染井野ふれあいセンターオープン(平成28年)
- 北総四都市江戸紀行・江戸を感じる北総の町並み・日本遺産に認定(平成28年)
- コミュニティバスの本格運行がスタート(平成31年)

資料:住民基本台帳

<人口の将来見通し>



資料:佐倉市人口ビジョン(令和2年3月)

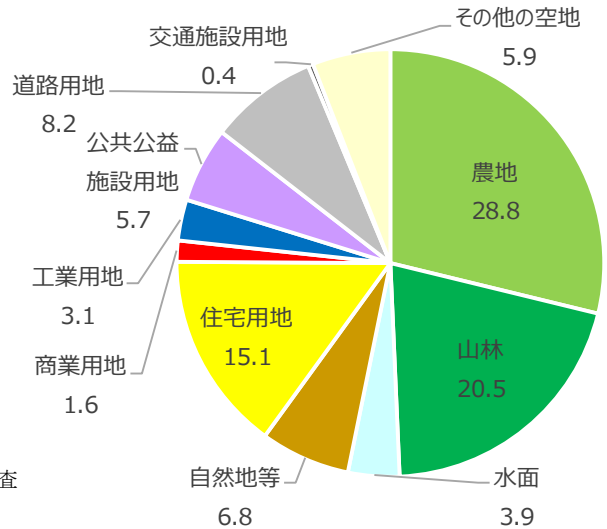
(3) 土地利用の現状

○市街地と自然環境が調和した土地利用

平成28(2016)年の土地利用面積の構成比をみると、農地、山林を含め、自然的な土地利用が市域の約60%を占めています。

都市的な土地利用をみると、住宅用地が市域の約15%を占め、都市的な土地利用の4割弱を占めています。

<土地利用面積の構成比(平成28年)>



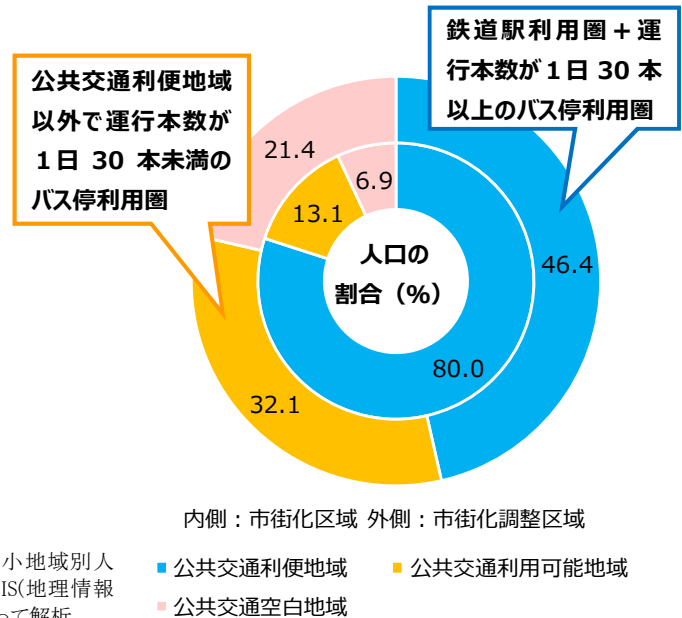
資料:都市計画基礎調査

(4) 都市を支える機能の状況

○公共交通ネットワーク、道路、公園、下水道などの整備の進展

公共交通の人口カバー率は、平成29(2017)年に市循環バスの新ルートが開始されたこともあり、市街化区域では公共交通利便地域で総人口の80.0%、利用可能地域を含めると93.1%を占めていますが、市街化調整区域では、公共交通空白地域に人口の21.4%が居住しています。

<公共交通の人口カバー率>



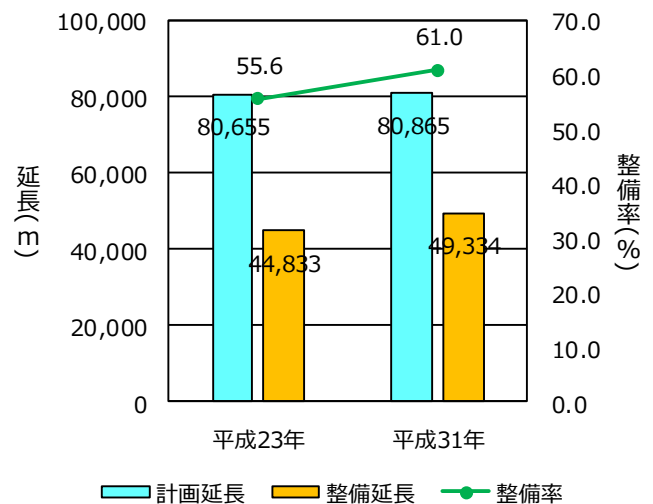
資料:国勢調査の小地域別人口をもとに、GIS(地理情報システム)によって解析

都市計画道路の整備状況を見ると、平成23(2011)年以降、4,501mが整備され、整備率は55.6%から61.0%に向上しています。

都市公園の整備状況を見ると、平成23(2011)年以降、21箇所、6haが新たに供用されました。

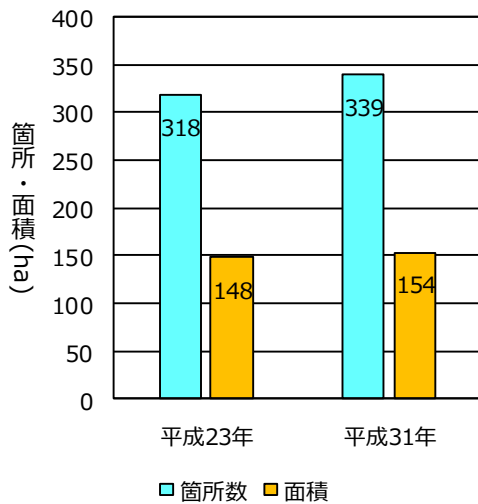
公共下水道(汚水)は、平成23(2011)年以降、129.6kmの管きよを整備、新たに162haで供用が開始され、普及率は91.5%から92.6%に向上しています。

<都市計画道路の整備状況>



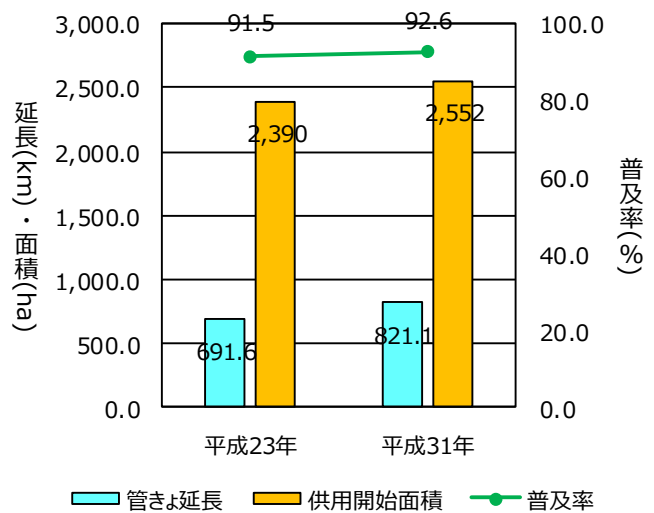
資料:佐倉市統計書

<都市公園の整備状況>



資料:佐倉市統計書

<下水道(汚水)の整備状況>



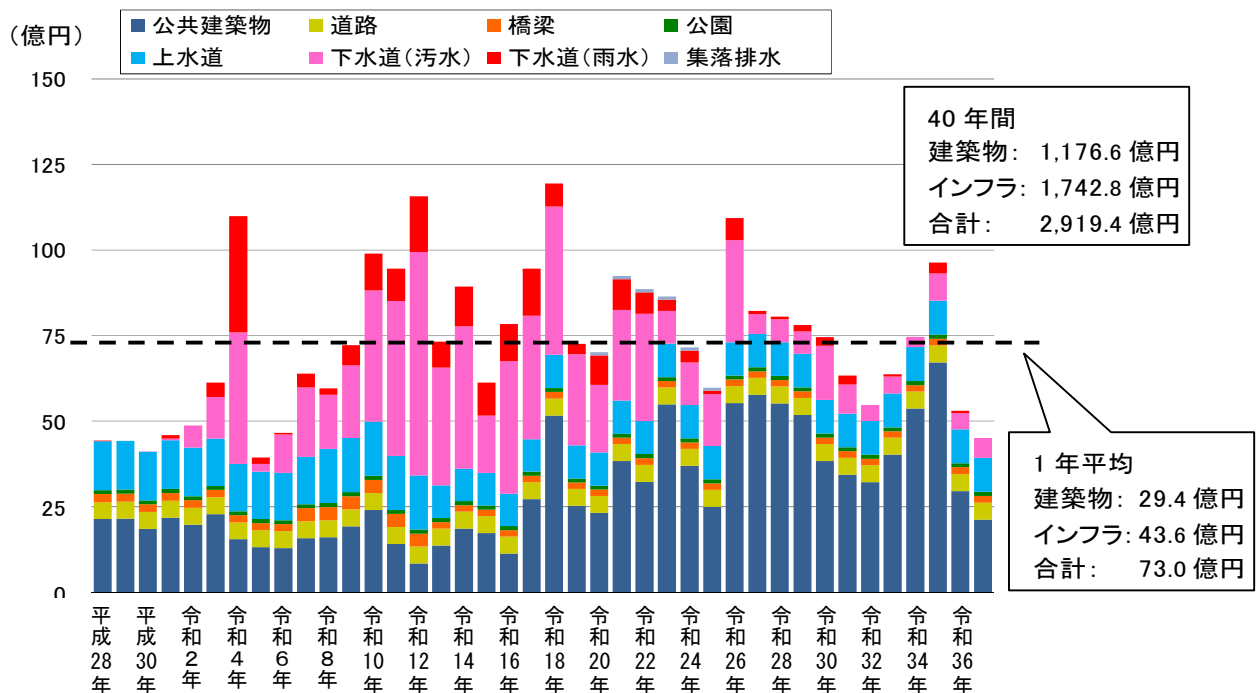
資料:佐倉市統計書

○多くの施設が迎える大規模改修・更新時期

公共施設等の更新費用にかかる将来見通しを「佐倉市公共施設等総合管理計画(平成29(2017)年3月)」で対象範囲としている公共建築物及びインフラ施設(道路、橋梁、公園、上水道、下水道、農業集落排水施設)でみると、既存の多くの施設が大規模改修や更新時期を迎えるため、今後、1年平均で約73億円規模に達すると試算されています。

こうした状況に鑑み、「佐倉市公共施設等総合管理計画」では、公共建築物の規模及び配置の見直し、インフラ施設の規模の最適化、適切な維持管理と長寿命化などを基本とした取り組みを位置づけています。

<公共施設等の更新費用の将来見通し>



資料:佐倉市公共施設等総合管理計画

(5) 経済動向

○減少傾向の農家数・従業者数

農業では、農家数、農業従事者数がともに減少傾向にあります。

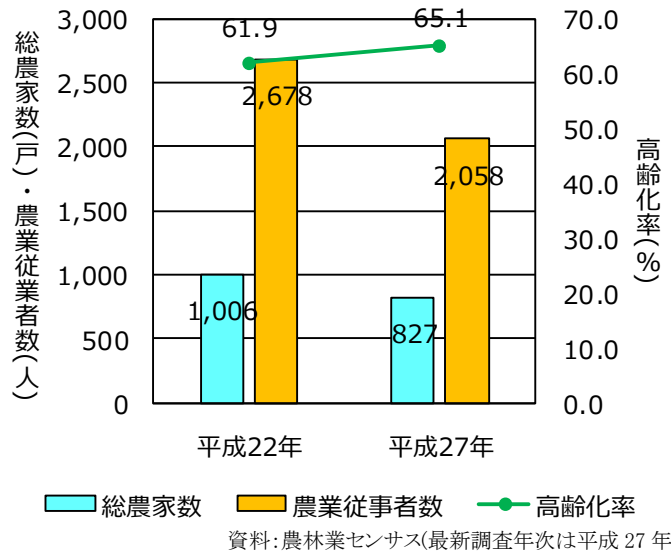
○増加基調の小売業販売額、
製造品出荷額

商工業は、商店数、従業者数や製造品出荷額、商品販売額が増加基調にあります。

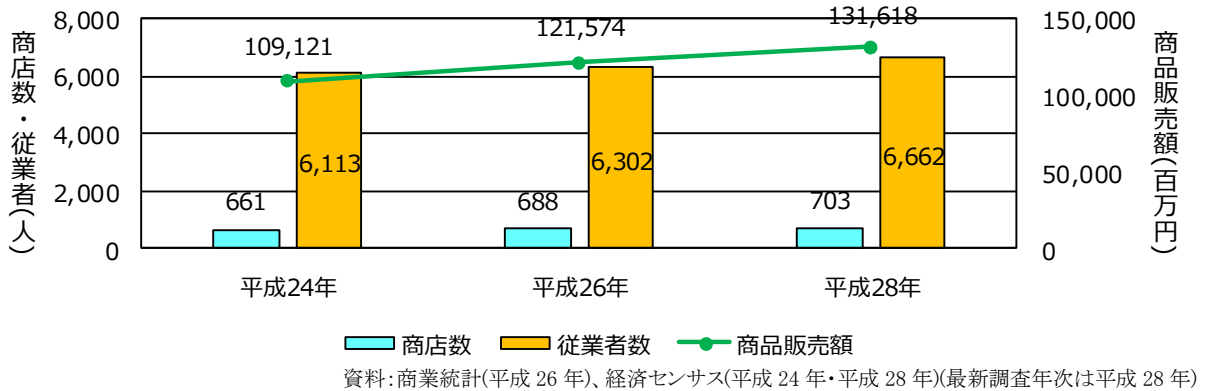
○増加傾向の観光入込客数

観光では、観光入込客数が増加しており、平成30(2018)年には年間200万人を超えています。

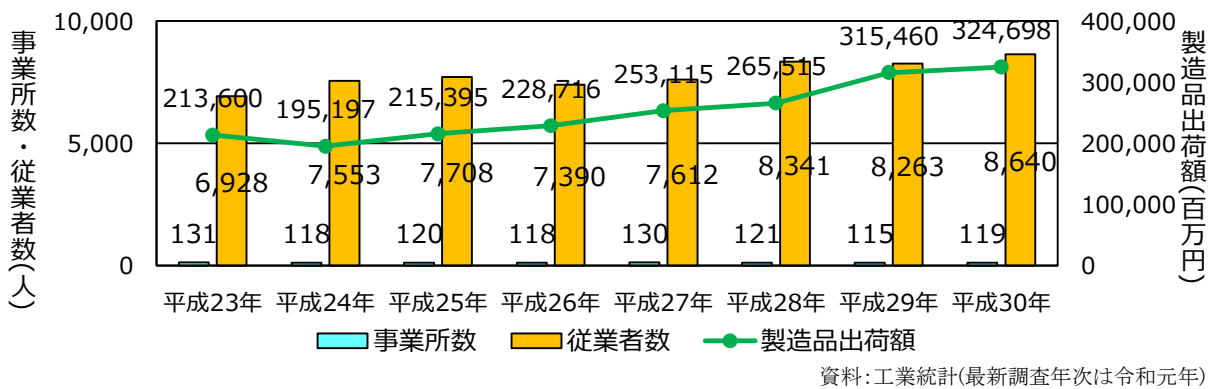
＜農業の動向＞



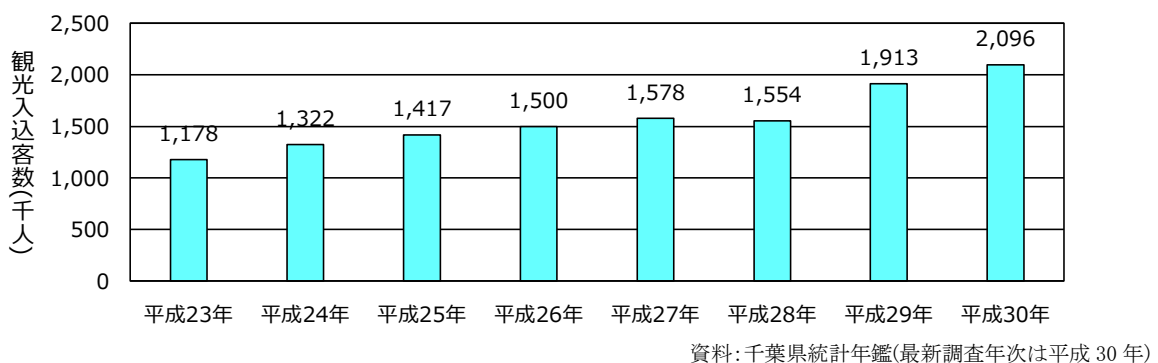
＜商業の動向＞



＜工業の動向＞



＜観光の動向＞



(6) 災害による危険箇所の状況

○急傾斜地などの危険箇所の状況

災害により土砂災害などの危険がある場所は、市内200か所に及び、京成佐倉駅からJR佐倉駅までの地域や臼井地区の一部の急な斜面が警戒区域として指定されています。

○浸水想定区域の状況

印旛沼、鹿島川、高崎川、南部川、印旛中央排水路などの沿川に広がる市街化調整区域のほか、JR佐倉駅周辺が浸水想定区域となっています。

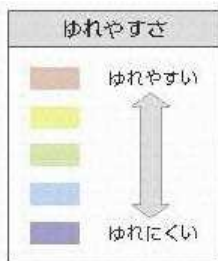
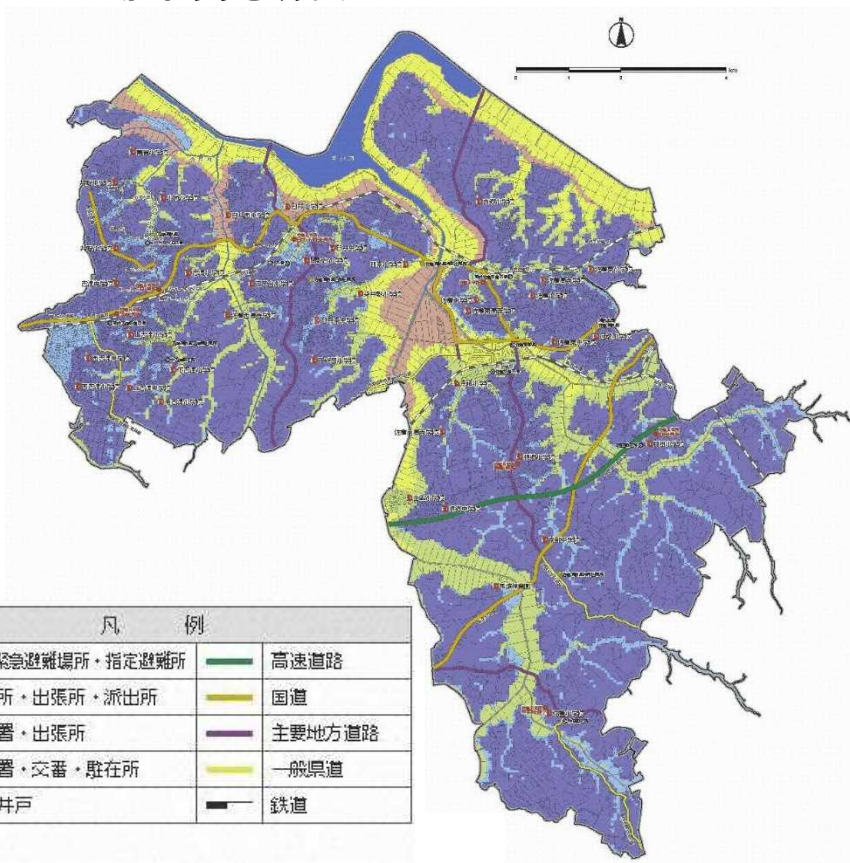
○地震による液状化の危険度の状況

市街化調整区域に位置する河川沿いの低地部において、地震によって揺れやすく、液状化の可能性がある区域が広がっています。

※防災ハザードマップ

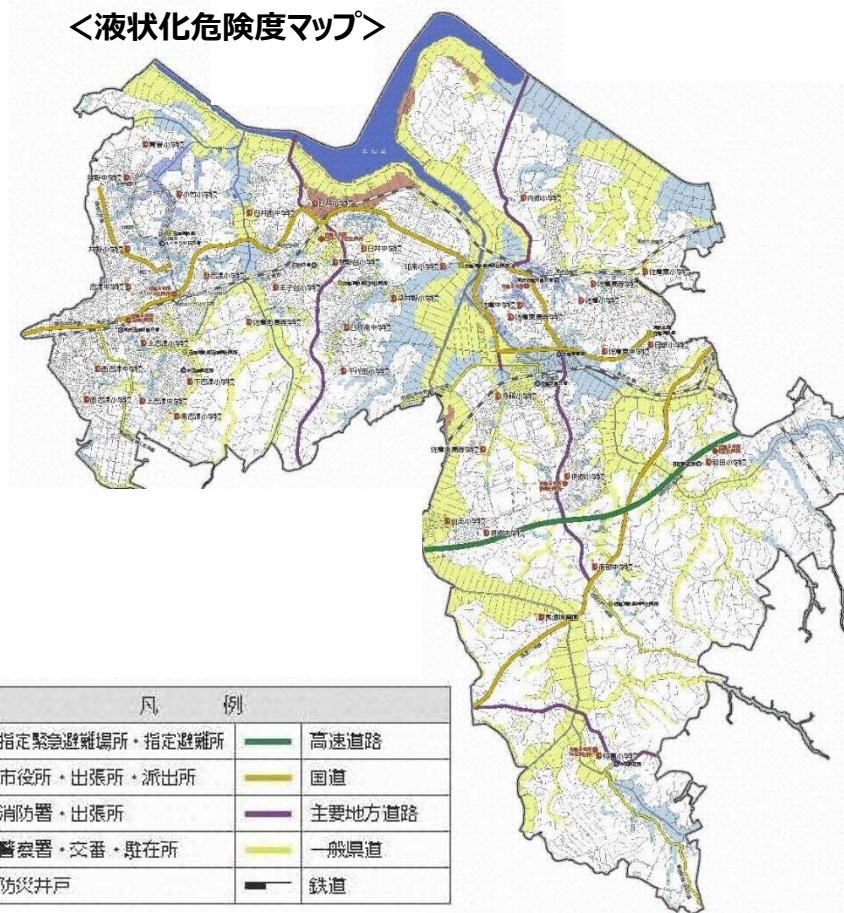
※防災ハザードマップ

<揺れやすさマップ>



凡 例	
	指定緊急避難場所・指定避難所
	市役所・出張所・派出所
	消防署・出張所
	警察署・交番・駐在所
	防災井戸
	高速道路
	国道
	主要地方道路
	一般県道
	鉄道

<液状化危険度マップ>



凡 例	
	指定緊急避難場所・指定避難所
	市役所・出張所・派出所
	消防署・出張所
	警察署・交番・駐在所
	防災井戸
	高速道路
	国道
	主要地方道路
	一般県道
	鉄道

資料：佐倉市防災ガイドブック

2. 市民の意識

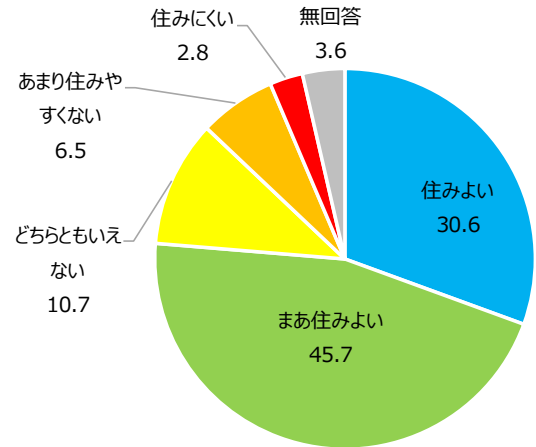
満16歳以上の市民3,500人を対象に令和元(2019)年11~12月に実施し、1,135人から回答を得た市民アンケート調査では、まちづくりに対する満足度や今後の意向として、次のような傾向が示されました。

(1) 現状に対する評価

① 住みよさ

「住みよい」と「まあ住みよい」とする回答の比率の合計が7割以上に達しており、多くの市民が「住みよい」と感じています。

<住みよさの評価(市全体)>

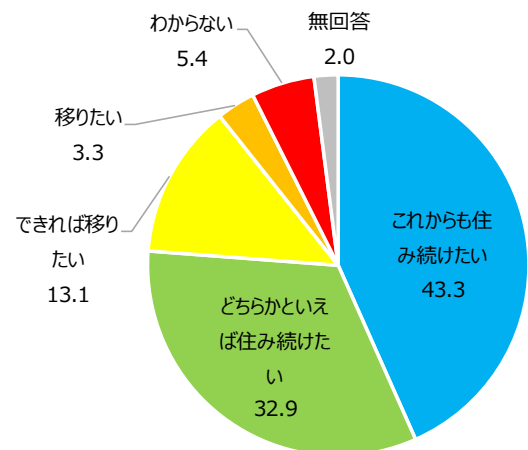


② 定住意向

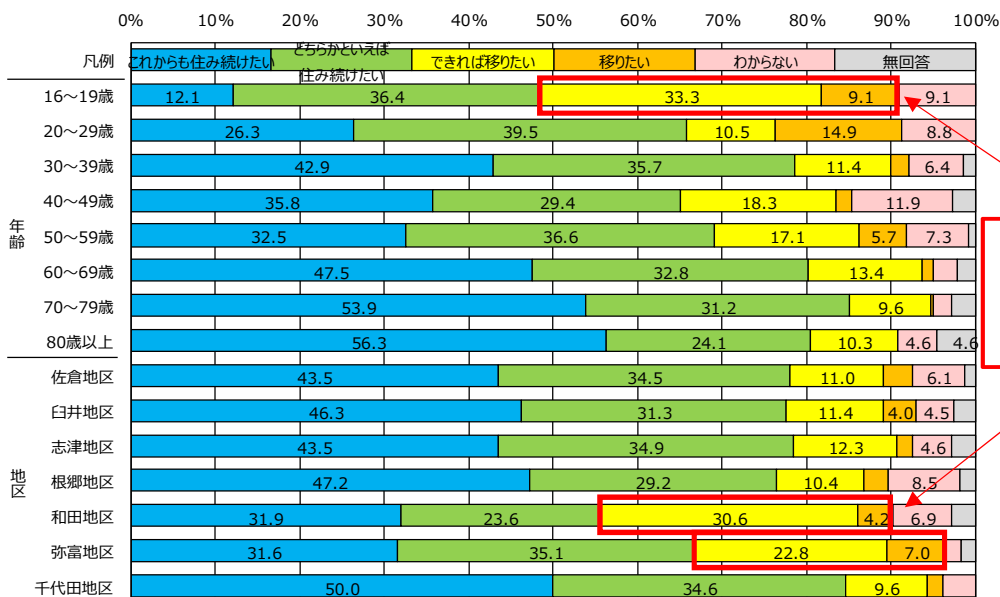
定住に対する意向は、「これからも住み続けたい」と「どちらかといえば住み続けたい」とする回答の比率の合計が7割以上に達しており、多くの市民が「住み続けたい」と考えています。

年齢別でみると、10歳代で「できれば移りたい」「移りたい」とする比率が他の年齢層と比較し高く、地区別では、和田地区と弥富地区で「できれば移りたい」「移りたい」とする比率が、他の地区と比較し高い傾向にあります。

<定住に対する意向(市全体)>



<年齢別・地区別の定住に対する意向>

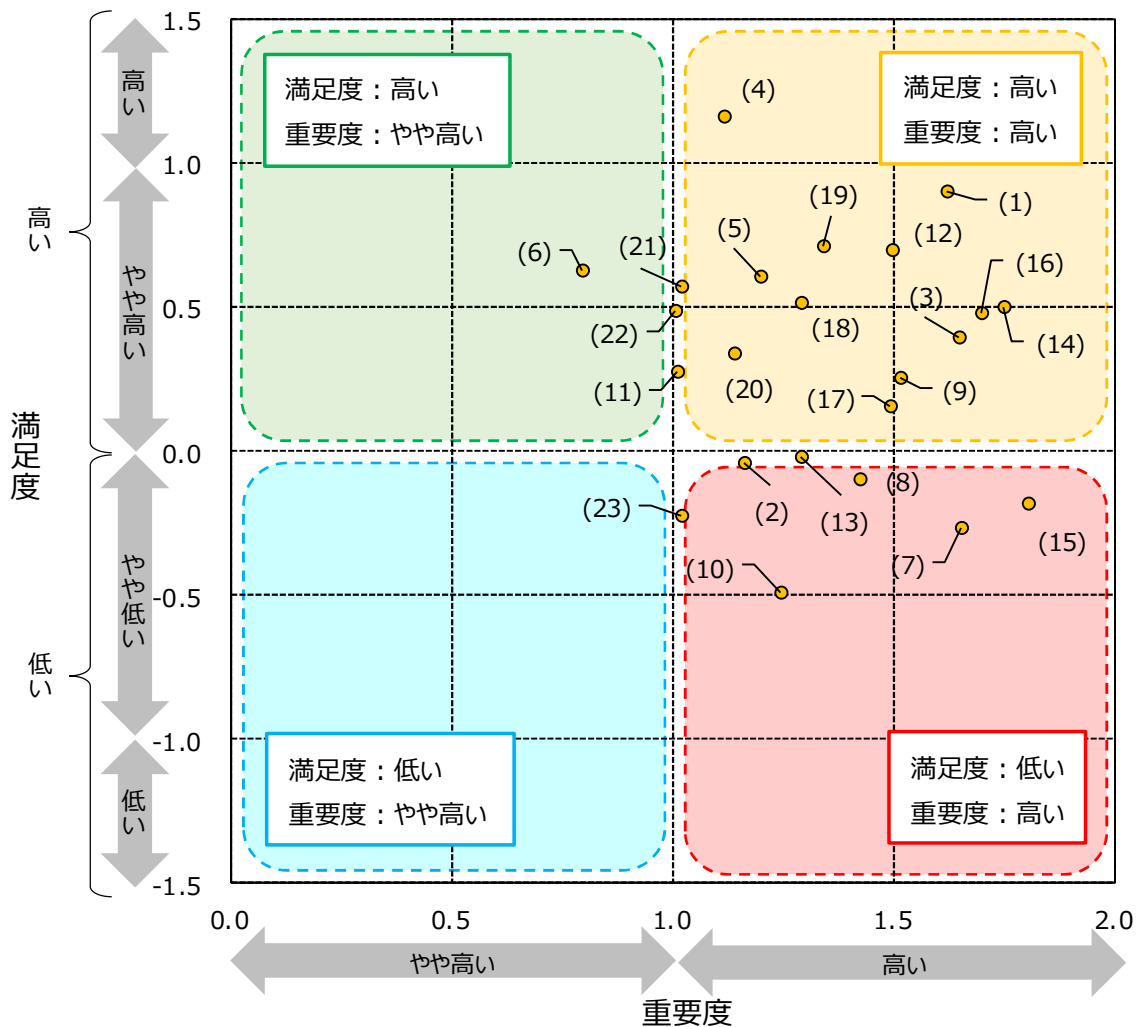


「できれば移りたい」「移りたい」とする割合が高い

③暮らしの環境要素の満足度と重要度

暮らしの環境要素については、年齢・地区に関わらず、「(4)自然環境や田園風景の豊かさ」や「(1)住宅地の環境」に対する満足度が高くなっています。

満足度が低く、今後の取組の重要度が高い環境要素は、「(10)バスの利便性」や「(7)安全に歩ける歩行空間の整備」「(15)自然災害等に対する防災対策」などとなっており、満足度を高めるため、重点的な取組が求められる事項と位置づけられます。



※上グラフの満足度・重要度の高低は、「0」を基準としています。なお、重要度は0未満の「低い」とする水準に位置する環境要素がないため、「1.0」を基準に「高い」と「やや高い」を区分しています。

【暮らしの環境要素(グラフ中の番号との対応)】

- | | |
|------------------------|-------------------------|
| (1) 住宅地の環境 | (13) 河川の安全性や親しみやすさ |
| (2) 雇用機会や働く場 | (14) 治安のよさや防犯対策 |
| (3) 日常の買物の利便性 | (15) 自然災害等に対する防災対策 |
| (4) 自然環境や田園風景の豊かさ | (16) 病院や診療所など医療施設 |
| (5) まちなみの美しさや雰囲気 | (17) 介護・福祉のための施設 |
| (6) 歴史や伝統、観光資源の豊かさ | (18) 幼稚園や保育所など子育てのための施設 |
| (7) 安全に歩ける歩行空間の整備 | (19) 小学校・中学校などの義務教育施設 |
| (8) 他の地域や他都市を連絡する道路の整備 | (20) 高等学校などの教育施設 |
| (9) 鉄道駅の利便性 | (21) コミュニティセンターや公民館等 |
| (10) バスの利便性 | (22) 図書館や音楽ホール等の文化施設 |
| (11) 公園や水辺・親水空間の整備 | (23) まちのにぎわい |
| (12) 下水道の整備 | |

年齢別にみると、いずれの年代も「自然環境や田園風景の豊かさ」と「住宅地の環境」への評価が高くなっています。また、10歳代及び30～40歳代で「歴史や伝統、観光資源の豊かさ」への評価が高くなっています。

地区別では、いずれの地区も「自然環境や田園風景の豊かさ」への評価が、また、佐倉・根郷・志津地区では「住宅地の環境」、佐倉・和田・弥富地区では「歴史や伝統、観光資源の豊かさ」、根郷・臼井・志津地区では、「下水道の整備」への評価がそれぞれ高くなっています。

＜年齢別の暮らしの環境要素に対する満足度＞

		上位			下位		
		第1位	第2位	第3位	第3位	第2位	第1位
年齢	16～19歳	自然環境や田園風景の豊かさ	歴史や伝統、観光資源の豊かさ	小学校・中学校などの義務教育施設	河川の安全性や親しみやすさ	安全に歩ける歩行空間の整備	バスの利便性
	20～29歳	自然環境や田園風景の豊かさ	住宅地の環境	小学校・中学校などの義務教育施設	雇用機会や働く場	安全に歩ける歩行空間の整備	バスの利便性
	30～39歳	自然環境や田園風景の豊かさ	歴史や伝統、観光資源の豊かさ	住宅地の環境	安全に歩ける歩行空間の整備	自然災害等に対する防災対策	バスの利便性
	40～49歳	自然環境や田園風景の豊かさ	住宅地の環境	歴史や伝統、観光資源の豊かさ	自然災害等に対する防災対策	バスの利便性	安全に歩ける歩行空間の整備
	50～59歳	自然環境や田園風景の豊かさ	住宅地の環境	小学校・中学校などの義務教育施設	自然災害等に対する防災対策	まちなぎわい	バスの利便性
	60～69歳	自然環境や田園風景の豊かさ	住宅地の環境	小学校・中学校などの義務教育施設	まちなぎわい	安全に歩ける歩行空間の整備	バスの利便性
	70～79歳	自然環境や田園風景の豊かさ	住宅地の環境	下水道の整備	雇用機会や働く場	まちなぎわい	バスの利便性
	80歳以上	自然環境や田園風景の豊かさ	住宅地の環境	小学校・中学校などの義務教育施設	雇用機会や働く場	まちなぎわい	バスの利便性

＜地区別の暮らしの環境要素に対する満足度＞

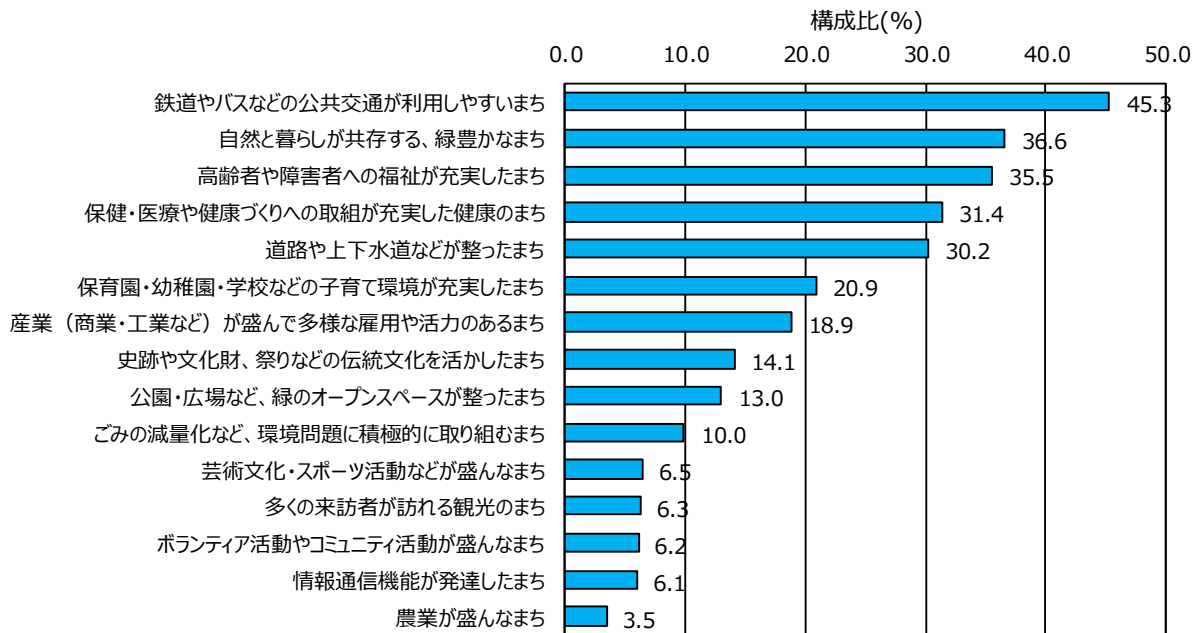
		上位			下位		
		第1位	第2位	第3位	第3位	第2位	第1位
地区	佐倉地区	自然環境や田園風景の豊かさ	住宅地の環境	歴史や伝統、観光資源の豊かさ	自然災害等に対する防災対策	バスの利便性	まちなぎわい
	根郷地区	自然環境や田園風景の豊かさ	小学校・中学校などの義務教育施設	下水道の整備	安全に歩ける歩行空間の整備	自然災害等に対する防災対策	バスの利便性
	臼井地区	自然環境や田園風景の豊かさ	住宅地の環境	下水道の整備	まちなぎわい	安全に歩ける歩行空間の整備	バスの利便性
	千代田地区	住宅地の環境	自然環境や田園風景の豊かさ	日常の買物の利便性	まちなぎわい	バスの利便性	雇用機会や働く場
	志津地区	住宅地の環境		自然環境や田園風景の豊かさ	下水道の整備	安全に歩ける歩行空間の整備	他の地域や他都市を連絡する道路の整備
	和田地区	自然環境や田園風景の豊かさ	コミュニティセンターや公民館等	歴史や伝統、観光資源の豊かさ	自然災害等に対する防災対策	安全に歩ける歩行空間の整備	バスの利便性
	弥富地区	自然環境や田園風景の豊かさ	まちなぎの美しさや雰囲気	歴史や伝統、観光資源の豊かさ	他の地域や他都市を連絡する道路の整備	鉄道駅の利便性	バスの利便性

(2) 将来のまちづくりに対する考え方

目指すべき市の将来像については、年齢・地区を問わず、「公共交通が利用しやすいまち」への回答が多くなっています。

年齢別にみると、若い年齢層では「子育て環境が充実したまち」、高い年齢層では「福祉が充実したまち」への回答が多くなっています。また、地区別では、和田地区や弥富地区で「道路や下水道などが整ったまち」への回答が多くなっています。

<目指すべき市の将来像（複数回答・市全体）>



<年齢別・地区別の目指すべき市の将来像>

		第1位	第2位	第3位
年齢	16～19歳	公共交通が利用しやすいまち	観光のまち	子育て環境が充実したまち
	20～29歳	公共交通が利用しやすいまち	子育て環境が充実したまち	道路や上下水道などが整ったまち
	30～39歳	子育て環境が充実したまち	公共交通が利用しやすいまち	道路や上下水道などが整ったまち
	40～49歳	公共交通が利用しやすいまち	健康のまち	道路や上下水道などが整ったまち
	50～59歳	公共交通が利用しやすいまち	道路や上下水道などが整ったまち	産業が盛んで活力のあるまち
	60～69歳	緑豊かなまち	公共交通が利用しやすいまち	福祉が充実したまち
	70～79歳	福祉が充実したまち	緑豊かなまち	公共交通が利用しやすいまち
	80歳以上	福祉が充実したまち	緑豊かなまち	健康のまち
地区	佐倉地区	公共交通が利用しやすいまち	福祉が充実したまち	緑豊かなまち
		公共交通が利用しやすいまち	福祉が充実したまち	道路や上下水道などが整ったまち
	根郷地区	公共交通が利用しやすいまち	福祉が充実したまち	緑豊かなまち
	千代田地区	公共交通が利用しやすいまち	福祉が充実したまち	緑豊かなまち
	白井地区	公共交通が利用しやすいまち	緑豊かなまち	福祉が充実したまち
	志津地区	公共交通が利用しやすいまち	緑豊かなまち	健康のまち
	和田地区	公共交通が利用しやすいまち	道路や上下水道などが整ったまち	緑豊かなまち
弥富地区	公共交通が利用しやすいまち	道路や上下水道などが整ったまち	福祉が充実したまち	

【市民アンケート調査にみる現状の評価や今後のまちづくりの方向性のまとめ】**●豊かな自然や良好な住環境への高い評価**

暮らしの環境要素に対する満足度では、「自然環境や田園風景の豊かさ」「住宅地の環境」への評価が高く、地区によっては「歴史や伝統、観光資源の豊かさ」への評価が高くなっています。

本市の特徴であり、また現行計画の将来像でもある「都市と農村が共生するまち 佐倉」の実現に向け、これら市全体・地区の個性や「らしさ」を活かしたまちづくりを継続していくことが望まれています。

●メリハリのある土地利用と都市機能などがコンパクトにまとまった都市への高い評価

「自然環境や田園風景の豊かさ」「住宅地の環境」への高い評価は、鉄道駅を中心にコンパクトにまとまった、メリハリのある土地利用が維持されてきたこと、次いで「下水道」や「義務教育施設・コミュニティセンター・子育てのための施設・医療施設」などの生活サービス施設への評価が高いことは、利用しやすい場所に施設が配置されていることに要因があると考えられます。

このことから、本市の特色として評価されている、コンパクトに都市機能や居住機能がまとまった「歩いて暮らせるまち」の形成に引き続き取り組んでいくことが、これらの高い評価を維持していくことにつながると考えます。

●安全・安心への高いニーズ

「安全に歩ける歩行空間の整備」「自然災害等に対する防災対策」は満足度が低く、今後の取組の重要度が高い環境要素となっていることから、防災対策や歩行空間の整備など、「安全・安心」の機能をより高めていくことが望まれています。

●「住み続けたい」とするニーズに応える公共交通ネットワークの充実

7割を超える市民が「住みやすい」と感じ、「住み続けたい」と考えている反面、若い世代や農村集落の地区を中心に「移りたい」とする比率が高くなっています。

若い世代や農村集落においても、目指すべき市の将来像については、他の年齢層・地区と同様に「公共交通が利用しやすいまち」とする回答が最も多いことから、道路を含めた公共交通ネットワークの充実が「住み続けられる」環境の形成につながると考えます。

●雇用の確保やまちのにぎわいの創出に向けた産業を支えるまちづくり

20歳代や70歳以上の年齢層では「雇用確保や働く場」、50・60歳代では「まちのにぎわい」への評価が相対的に低くなっています。

このことから、引き続き、活力あるまちの実現に向けて、産業振興を下支えするまちづくりに取り組むことが望まれています。

3. まちづくりの課題

これまでに示した「佐倉市の現状動向」「市民の意識」などを踏まえ、佐倉市のまちづくりの課題を、大きく次の5つに整理します。

<現状1>

- 現行計画では、人口減少と少子高齢化の進行を見据え、市街地の拡大路線を転換し、鉄道駅を中心にまとまった、コンパクトな都市構造の利点を維持し、活かすとともに、快適に生活できる居住環境を維持・向上させていくことで、市民の定住や若い世代の転入が可能となるまちづくりを進めてきました。しかし、堅調に増加を続けてきた本市の人口も、今後は減少に転じ、少子高齢化も進行していくことが予測されています。
- 市民アンケート調査では、将来のまちづくりとして「公共交通が利用しやすいまち」や「緑豊かなまち」「福祉が充実したまち」「保健・医療や健康づくりへの取り組みが充実した健康のまち」などへのニーズが高くなっています。

課題1

コンパクトな都市構造の維持

人口減少と少子高齢化への対応や、市民のニーズに応えることのできるまちの実現に向け、引き続き都市機能の集約化などによる利便性の高い拠点の形成、道路・公共交通のネットワークの充実、歩いて楽しめる歩行環境の整備など、「コンパクトな都市構造の維持」に取り組むことが必要です。

<現状2>

- 地震災害や各地で頻発する水害、土砂災害などを踏まえ、**国土強靱化地域計画**の策定や地域防災計画の改定をはじめ、建築物やインフラ施設の耐震化、総合的な治水対策などに取り組んできましたが、災害による危険箇所が広く分布し、令和元年に発生した台風15号・19号及び10月25日の大雨では、市内でも大きな被害が発生しました。こうしたこともあり、市民アンケート調査では、「自然災害等に対する防災対策」への満足度が低く、今後の取組の重要度が最も高い結果となりました。
- 新型コロナウイルス感染症による感染拡大は、市民の日常生活に大きな影響を与えました。

課題2

災害等に対する防備と被害の低減

自然災害等から市民の生命・財産を守り、被害を最小限に抑えることは、まちづくりに欠くことのできない取組であると同時に、市民・地域・事業者・行政が協働していくことが求められることから、引き続き、関連計画とも連携しつつ、「災害等に対する防備と被害の低減」に取り組むことが必要です。

<現状3>

- 現行計画では、人口減少が予測される中、都市の活力を維持するため、駅を中心とした商業地、既成市街地、計画的住宅団地、農村集落など、特色の異なるエリアの個性を活かしながら快適に生活できる居住環境の維持・向上に取り組んできました。市民アンケート調査では、30代以下の世代で、将来のまちづくりとして「子育て環境が充実したまち」へのニーズが高まっています。

課題3**地域の個性を活かした都市環境の形成**

若者・子育て世代の定住や転入を促進し、誰もが快適に生活できる居住環境を形成していくため、適切な土地利用、暮らしや様々な都市活動を支える道路や公園などの都市基盤施設の整備、暮らしを豊かにする自然の保全や良好な景観形成など、都市を支える様々な分野において総合的に「地域の個性を活かした都市環境の形成」に取り組むことが必要です。

<現状4>

- 太古から人々の生活が営まれてきた歴史の蓄積、印旛沼や谷津に代表される豊かな自然、城下町を中心に人々の生活の中で構築されてきた文化などは、「佐倉らしさ」を示す市の重要な資源といえます。
- こうした歴史・自然・文化は、市民アンケート調査においても満足度が高く、特に自然は、目指すべきまちづくりとして「自然と暮らしが共存する緑豊かなまち」とする回答が多くなっています。

課題4**歴史文化資産と自然の保全と活用**

歴史文化資産や自然は、ふるさと意識や地域への愛着を醸成するだけでなく、交流人口の拡大など、観光振興に寄与する重要な資源となります。また、農地や緑地といった自然は「都市に必要なもの」と捉え直され、環境負荷の低減や防災性の向上など多面的な機能の発揮も期待されています。このため、引き続き「歴史文化資産と自然の保全と活用」に取り組むことが必要です。

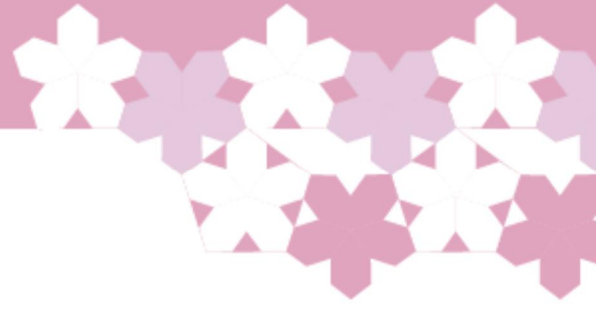
<現状5>

- 高速道路等の整備の進展、成田国際空港の機能強化などに伴う交通利便性の向上など、企業が進出しやすい環境が整いつつあります。
- 現行計画策定以降の商品販売額や製造品出荷額、観光入込客数などの指標は増加傾向にあったものの、新型コロナウイルス感染症は、観光をはじめとする産業に大きな影響を与えました。

課題5

安定した雇用と活力ある産業の維持・確保

今後、本格的な人口減少、少子高齢化社会の到来が予測される中において、市民の暮らしが豊かな都市として持続的に発展していくため、「安定した雇用と活力ある産業の維持・確保」に取り組むことが必要です。



第2章 まちづくりの目標

1. まちづくりの基本目標

(1) 将来像

本市は、近世には佐倉藩の城下町として栄え、歴史文化的な風情を残す市街地や計画的に整備された住宅地などの利便性の高い「都市」と、印旛沼や鹿島川などの水辺や谷津の田園風景などの豊かな「自然」が織りなすコントラストの美しさ、都市と自然が調和した土地利用により形成された都市構造が大きな特徴となっています。こうした都市と自然が共存する姿は、市民アンケート調査においても評価が高く、市民共有のかけがえのない財産といえます。

一方、人口は今後減少し、少子高齢化のさらなる進行も予測される中、持続可能な都市であるために、次代を担う若い世代には「暮らしの場」として、産業を支える民間企業には「事業活動の場」として、さらに、市外の方には「自然や歴史文化に魅力を感じて訪れたい・住みたい場」として選ばれることが重要です。

本市の最上位計画である**第5次佐倉市総合計画**では、全ての施策の共通目標である将来都市像を『笑顔輝き 佐倉咲く みんなで創ろう「健康・安心・未来都市」』としており、本計画は、主に都市計画分野の面から、その実現を支えていく必要があります。

このため、都市と自然が調和・共存する「佐倉らしさ」を活かし、さらにその魅力を高めることで、市民の誰もが「都市の便利さ」と「農村の豊かな自然」を併せて享受できる「持続可能なまち」の姿として、将来像を次のように定めます。

<将来像>

都市と農村が共生するまち 佐倉



(2) まちづくりの基本目標

第1章で整理したまちづくりの課題を踏まえ、将来像を実現するための基本目標を、次のとおり設定します。

基本目標1

歩いて暮らせる・歩いて楽しいまちづくり (現状の都市構造の維持・強化)

市街地の縁辺部での新たな開発を抑制するとともに、コンパクトでまとまりのある市街地の既存ストックの有効活用や、都市的土地利用と自然的土地利用のバランスに配慮した土地利用の誘導に取り組みます。また、商業・業務機能や医療・福祉機能などの暮らしを支える多様な機能の集約と、交通ネットワークの充実、**ユニバーサルデザイン**を取り入れたまちづくりの推進によって、市民が生活利便性を実感できる都市を構築していきます。

さらに、市民の健康を維持・増進し、歩いて暮らすことの楽しさを感じることができ、子育てがしやすい魅力的なまちの形成に向け、歩行環境の充実に取り組みます。

基本目標2

安全・安心なまちづくり (災害等への備えとライフラインの維持管理)

河川の改修などによる治水対策、災害による危険箇所がある区域の土地利用の抑制などを通じ、市民の生命や財産への被害を最小限に抑えられる都市を構築するとともに、自主防災組織などへの支援や防災に対する市民意識の向上を図り、自助・共助の防災力を高めていきます。

また、安全・快適な市民生活を支える都市基盤施設である上下水道などの供給処理施設は、適切な維持管理に取り組み、長寿命化を図ります。

さらに、新型コロナウイルスなどの感染症に対応する環境の整備について検討を進めます。

基本目標3

地域の個性を活かしたまちづくり
(居住環境の維持・向上)

市街化区域における都市的土地利用の促進と市街化調整区域における自然的土地利用の保全を基本に、テレワークなどの自宅での仕事や活動の進展・定着なども見据え、東京都心に近く自然にも恵まれた地域の個性を活かして、子育てがしやすく、また、誰もが快適に生活できるまちづくりに取り組みます。

市街化区域においては、身近な自然の保全・創出に配慮し、多様で良好な居住環境の提供に向け、道路や公園などの都市基盤施設の整備、空き家・空き地の有効活用などに取り組みます。

市街化調整区域においては、豊かな自然環境の保全や、これらと調和した暮らしを支える道路などの整備、医療施設などにアクセスしやすい環境の確保などにより、自然と調和した集落環境と地域コミュニティの維持・活性化に取り組みます。

基本目標4

佐倉らしさを守り育てるまちづくり
(歴史・自然・文化の保全と活用)

本市には、太古から人々の生活が営まれてきた歴史の蓄積、印旛沼や谷津に代表される豊かな自然、城下町を中心に人々の生活の中で構築されてきた文化などの「佐倉らしさ」が数多くあり、これらを守り育てていくことで、暮らしの場、訪れる場としての魅力を高めていきます。

また、これら歴史・自然・文化を市民と守り・育てるとともに、市民の郷土への愛着を醸成する場や観光資源として有効に活用し、広く市の内外にPRします。

基本目標5

佐倉の資産を活かしたまちづくり
(産業・観光の振興)

東京都心や成田国際空港に近い立地条件や、鉄道・道路のネットワークによる交通利便性などの特性を「資産」と捉え、これらを活かした新たな産業の受け皿の確保と企業誘致による産業振興を図ります。

また、空き店舗の有効活用や新規起業の支援などによる商業振興、農産物加工施設などの安定した農業経営の確立に必要な施設の整備の支援などによる農業振興に取り組みます。

観光においては、「交流人口」の拡大に加え、生まれ育った地域や、学び働いたことのある地域など、生涯を通じて様々な形で関わりを持つ「関係人口」の拡大にも取り組みます。

2. 将来都市構造

(1) 現在の都市構造

本市の都市構造は、鉄道駅を中心に、河川で地理的に分かれた「志津・ユーカリが丘」、「臼井・千代田」、「佐倉・根郷」の3つの市街地群がそれぞれコンパクトに形成されており、市街地の外側には豊かな自然の中に農村集落が点在しています。

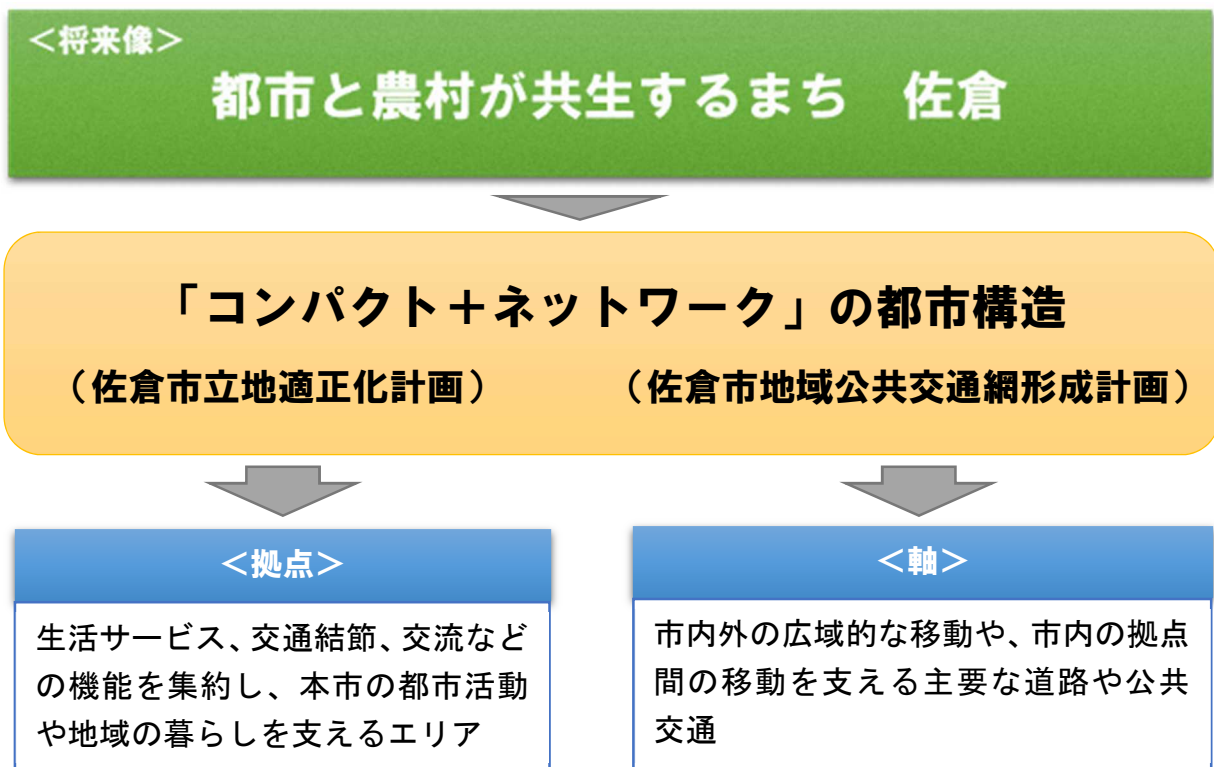
これらを鉄道やバスの公共交通と道路ネットワークが結ぶ都市構造は、佐倉市の特徴的なものであり、市街地ごとのまちづくりが行いやすい利点を有しています。

(2) 将来都市構造の基本的な考え方

将来像及び基本目標の実現に向けた将来の都市構造は、市の拠点となる場所や、都市の骨格を形成する軸の配置、土地利用の区分といった、目指すべき都市のあり方を示すものです。

本計画が目指す将来都市構造は、将来都市像である「都市と農村が共生するまち 佐倉」を実現するため、現在の都市構造を基本に、「都市」と「自然」のコントラストの美しさや調和のとれた土地利用のもとで、暮らしの場の近くに様々な都市機能が立地し、それらが道路・公共交通のネットワークによって有機的に結びついた「コンパクト+ネットワーク」の都市構造とします。

なお、コンパクトな市街地（拠点）の維持・形成に向けた都市機能の誘導や居住誘導については、**佐倉市立地適正化計画**の考え方を基本とし、拠点間を結ぶ公共交通のネットワーク（軸）の形成については、**第2次佐倉市地域公共交通網形成計画**の考え方を基本とします。



(3) 将来都市構造

将来都市構造の基本的な考え方を踏まえ、本市の将来都市構造の拠点と軸を以下のとおり設定します。

① 拠点の設定

「拠点」については、暮らしを支えるサービス機能や交通結節機能、自然や歴史文化資産など、様々な活動の場面で本市全体又は地域の中心的な役割を担っている次のエリアを設定します。

地域拠点	身近な地域において、 暮らしに必要な都市機能を集積する拠点
	駅周辺において商業施設や公共施設などの多様な都市機能を集積する拠点 (佐倉市立地適正化計画における都市機能誘導区域) <ul style="list-style-type: none"> ●京成佐倉駅・JR佐倉駅周辺 ●志津駅・ユーカーリが丘駅周辺
	市域南部の農村集落において公共施設などを維持・確保する拠点 (佐倉市立地適正化計画における公共施設等集積区域) <ul style="list-style-type: none"> ●和田公民館周辺 ●弥富公民館周辺

交流拠点	佐倉らしい自然や歴史文化を伝え、 市民や来訪者の交流の充実を図る拠点
	<ul style="list-style-type: none"> ●旧城下町・佐倉城址公園周辺 ●岩名運動公園 ●印旛沼・佐倉ふるさと広場周辺

産業拠点	交通利便性を活かし、産業機能を集積する拠点
	<ul style="list-style-type: none"> ●佐倉第一・第二・熊野堂工業団地 ●ちばりサーチパーク ●既存工業団地の隣接地 ●佐倉第三工業団地 ●佐倉インターチェンジ周辺

自然活用拠点	自然とのふれあいの場として活用する拠点
	<ul style="list-style-type: none"> ●印旛沼・市民の森及び土浮・飯野台周辺 ●上座総合公園 ●直弥公園 ●佐倉ふるさと広場 ●佐倉城址公園周辺 ●(仮称)佐倉西部自然公園

②軸の設定

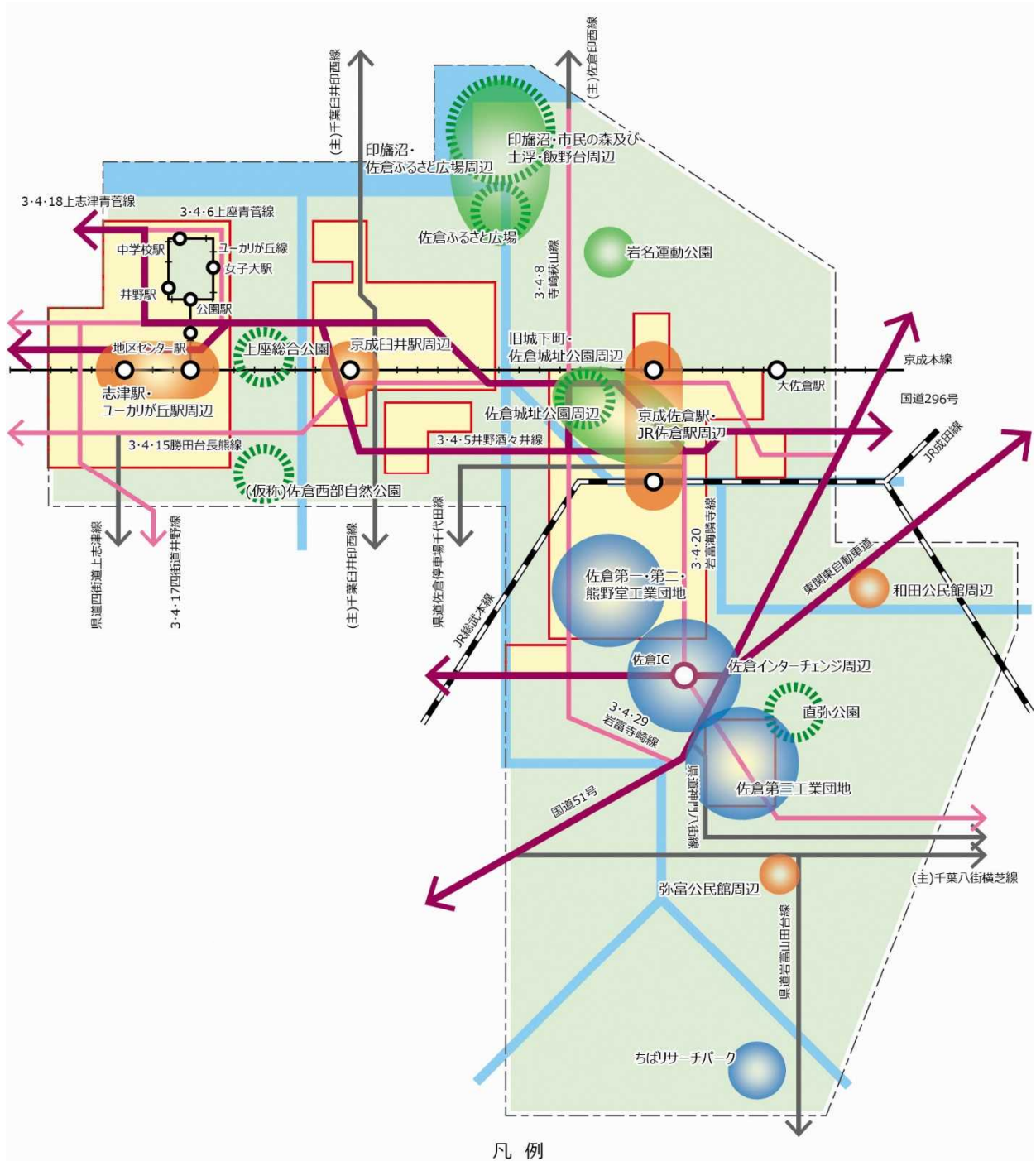
「軸」については、市内の各拠点と周辺都市、市内各拠点間を結ぶ都市の骨格となる鉄道や道路を設定します。

鉄道	本市と周辺都市を結び、広域的な連携を担う鉄道
●京成本線	●J R 総武本線・成田線

広域連携道路	本市と周辺都市を結び、広域的な連携を担う道路
●東関東自動車道 ●国道296号（バイパスを含む。）	●国道51号

地域連携道路	広域連携道路を補完し、主に地域間の連携を担う道路
●3・4・5 井野酒々井線 ●3・4・8 寺崎菰山線 ●3・4・17 四街道井野線 ●3・4・20 岩富海隣寺線	●3・4・6 上座青菅線 ●3・4・15 勝田台長熊線 ●3・4・18 上志津青菅線 ●3・4・29 岩富寺崎線

〈将来都市構造図〉



凡例

<p>〈拠点〉</p> <ul style="list-style-type: none"> 地域拠点 交流拠点 産業拠点 自然活用拠点 		<p>〈軸〉</p> <ul style="list-style-type: none"> 広域連携道路 地域連携道路 その他の幹線道路 鉄道(JR) 鉄道(私鉄) 		<ul style="list-style-type: none"> 市街化区域 市街化調整区域 河川・水面
--	--	--	--	--

序章

第1章

第2章

第3章

第4章

第5章

