

## 内房広域都市圏

### 都市計画区域の整備、開発及び保全の方針

市原都市計画区域の整備、開発及び保全の方針  
袖ヶ浦都市計画区域の整備、開発及び保全の方針  
木更津都市計画区域の整備、開発及び保全の方針  
君津都市計画区域の整備、開発及び保全の方針  
富津都市計画区域の整備、開発及び保全の方針  
大佐和都市計画区域の整備、開発及び保全の方針

令和　　年　　月　　日

千葉県

## 内房広域都市圏 都市計画区域の整備、開発及び保全の方針の変更

内房広域都市圏都市計画区域の整備、開発及び保全の方針を次のとおり変更する。

なお、内房広域都市圏には、市原都市計画区域、袖ヶ浦都市計画区域、木更津都市計画区域、君津都市計画区域、富津都市計画区域、大佐和都市計画区域が含まれる。

# 広域都市計画マスタープラン（内房広域都市圏）

## 目次

### § 1 広域都市圏の都市づくりの目標

1 本県の都市づくりの基本理念	1
(1) 基本理念	1
(2) 広域都市圏の必要性	2
(3) 広域都市圏の設定	2
(4) 広域都市計画マスタープランの構成	3
2 本広域都市圏の都市計画の目標	4
(1) 本マスタープランの対象範囲	4
(2) 目標年次	4
(3) 現状と課題	4
(4) 都市計画の目標	7
3 区域区分の決定の有無及び区域区分を定める際の方針	9
(1) 区域区分の決定の有無	9
(2) 区域区分の方針	11
4 本広域都市圏の主要な都市計画の決定の方針	13
(1) 都市づくりの基本方針	13
(2) 土地利用に関する主要な都市計画の決定の方針	14
(3) 都市施設の整備に関する主要な都市計画の決定の方針	16
(4) 市街地開発事業に関する主要な都市計画の決定の方針	17
(5) 自然的環境の整備又は保全に関する都市計画の決定の方針	18

### § 2 各都市計画区域の都市づくりの目標

【市原都市計画区域】	22
1 都市計画の目標	22
(1) 本区域の基本理念	22
(2) 地域毎の市街地像	23
2 主要な都市計画の決定の方針	24
(1) 都市づくりの基本方針	24
(2) 土地利用に関する主要な都市計画の決定の方針	25
(3) 都市施設の整備に関する主要な都市計画の決定の方針	28
(4) 市街地開発事業に関する主要な都市計画の決定の方針	33
(5) 自然的環境の整備又は保全に関する都市計画の決定の方針	35
【袖ヶ浦都市計画区域】	39
1 都市計画の目標	39
(1) 本区域の基本理念	39

(2) 地域毎の市街地像	40
2 主要な都市計画の決定の方針	40
(1) 都市づくりの基本方針	40
(2) 土地利用に関する主要な都市計画の決定の方針	41
(3) 都市施設の整備に関する主要な都市計画の決定の方針	44
(4) 市街地開発事業に関する主要な都市計画の決定の方針	47
(5) 自然的環境の整備又は保全に関する都市計画の決定の方針	47
【木更津都市計画区域】	52
1 都市計画の目標	52
(1) 本区域の基本理念	52
(2) 地域毎の市街地像	54
2 主要な都市計画の決定の方針	55
(1) 都市づくりの基本方針	55
(2) 土地利用に関する主要な都市計画の決定の方針	56
(3) 都市施設の整備に関する主要な都市計画の決定の方針	61
(4) 市街地開発事業に関する主要な都市計画の決定の方針	65
(5) 自然的環境の整備又は保全に関する都市計画の決定の方針	66
【君津都市計画区域】	71
1 都市計画の目標	71
(1) 本区域の基本理念	71
(2) 地域毎の市街地像	72
2 主要な都市計画の決定の方針	73
(1) 都市づくりの基本方針	73
(2) 土地利用に関する主要な都市計画の決定の方針	74
(3) 都市施設の整備に関する主要な都市計画の決定の方針	76
(4) 市街地開発事業に関する主要な都市計画の決定の方針	79
(5) 自然的環境の整備又は保全に関する都市計画の決定の方針	79
【富津都市計画区域】	84
1 都市計画の目標	84
(1) 本区域の基本理念	84
(2) 地域毎の市街地像	85
2 主要な都市計画の決定の方針	85
(1) 都市づくりの基本方針	85
(2) 土地利用に関する主要な都市計画の決定の方針	86
(3) 都市施設の整備に関する主要な都市計画の決定の方針	88
(4) 自然的環境の整備又は保全に関する都市計画の決定の方針	91
【大佐和都市計画区域】	95
1 都市計画の目標	95

(1) 本区域の基本理念	9 5
(2) 地域毎の市街地像	9 6
2 主要な都市計画の決定の方針	9 6
(1) 都市づくりの基本方針	9 6
(2) 土地利用に関する主要な都市計画の決定の方針	9 7
(3) 都市施設の整備に関する主要な都市計画の決定の方針	9 9
(4) 自然的環境の整備又は保全に関する都市計画の決定の方針	1 0 1

## § 1 広域都市圏の都市づくりの目標

### 1 本県の都市づくりの基本理念

#### (1) 基本理念

これまで本県では、人口の増加と産業の発展に伴う市街化の圧力に対し、都市計画による土地利用の整序や計画的な道路・公園・下水道等の都市基盤施設の整備による市街地開発を推進することで、産業や居住、レクリエーション等の都市機能を適切に誘導し、地域の発展に資するまちづくりを進めてきた。

しかしながら、人口については、令和2年をピークに総人口が年々減少するとともに急速な少子高齢化の進展が見込まれ、社会インフラの維持が課題となることが想定される一方、産業については、企業立地の受け皿となる産業用地は不足している状況となっているなど、都市計画は、大きな転換期を迎えている。

また、頻発化・激甚化する風水害・土砂災害や大規模地震、SDGsの推進、新型コロナウイルス感染症の感染拡大を契機とした新たなライフスタイルへの対応が必要となっている。

さらに、県民の生活圏、経済活動の拡大や、高速道路網、成田国際空港（以下「成田空港」という。）、港湾などの社会インフラが充実するなど、大きく変化している社会経済情勢に対応していくためには、都市計画においても、市町村の枠を超えた広域的な視点が求められている。

このため、今後の都市づくりにおいては、下記の基本理念に基づき、農林漁業との健全な調和を図りつつ、頻発化・激甚化する自然災害にも対応し、居住と都市機能の合理的な土地利用の規制・誘導と産業の受け皿の効率的な創出を目指すものとする。

#### ①広域的な視点に立ったマスターplanの策定

生活圏、経済活動の拡大への対応や、広域幹線道路、公共交通などの社会インフラの効果的な活用を目指し、市町村の枠を超えた広域的なマスターplanにより拠点やネットワークを位置付け、合理的な土地利用の規制・誘導を図る。

#### ②人口減少に対応したコンパクトで効率的な都市構造への転換

人口減少にも対応できる持続可能な都市経営・環境負荷の低減を目指し、公共交通等と連携したコンパクトな都市構造を構築する。

#### ③社会インフラ等を活用した多様な産業の受け皿の創出による地域振興

成田空港の拡張事業や広域幹線道路の整備進展等による社会インフラの整備効果の最大化を目指し、農林漁業との調和や土地の合理的な規制・誘導を踏まえた産業の受け皿づくりや、鉄道駅周辺などの中心市街地等への新たな業務・研究機能の誘導により、地域の振興を図る。

#### ④頻発化・激甚化する自然災害への対応

頻発化・激甚化する自然災害に対応するため、災害に強い安全な都市づくりに向けた土地利用の規制・誘導や市街地整備を図る。

#### ⑤自然的環境の保全と質の高い生活環境の整備

森林・農地・公園等は、良好な自然的環境や景観の形成のみならず、防災・減

災、カーボンニュートラルの実現、ウォーカブルな生活環境の形成など多面的な機能を有することから、その整備・保全と活用を図る。

## (2) 広域都市圏の必要性

広域幹線道路の整備進展や生活・経済圏の拡大、自然災害の頻発化・激甚化など、県を取り巻く状況の変化に対応していくためには、広域的な視点に立って都市計画を推進していくことが必要となっている。

そこで、都市計画区域を超えた広域的な枠組みとして広域都市圏を設定し、広域都市圏ごとに「広域都市計画マスターplan」を定め、広域的な視点から、都市づくりの方向性や方針を示すとともに、道路ネットワークや都市機能の集積を図る拠点等を明らかにするものとする。

## (3) 広域都市圏の設定

広域都市圏は、県内の土地利用の状況及び見通し、地形等の自然条件、日常生活圏等を勘案し、県総合計画を踏まえた6圏域を設定する。

広域都市圏には、線引き都市計画区域、非線引き都市計画区域のほか、都市計画区域外の市町も含むものとし、各圏域に含まれる市町村は下表のとおりとする。

広域都市圏においては、新たな産業・地域づくりを推進することにより、本県経済をけん引していくことが期待される地域を「広域拠点」として位置付けるとともに、千葉駅周辺を中心として、高次都市機能や広域交通機能の集積を図るエリアを「中枢拠点」、駅周辺など必要な都市機能の集積を図るエリアを「地域拠点」として位置付け、道路・交通ネットワークと連携し、土地の合理的な高度利用や都市機能の更新を図るものとする。

表 広域都市圏に含まれる市町村

広域都市圏	広域都市圏に含まれる市町村
東葛・湾岸 広域都市圏	千葉市、市川市、船橋市、松戸市、野田市、習志野市、柏市、流山市、八千代市、我孫子市、鎌ヶ谷市、浦安市
印旛 広域都市圏	成田市、佐倉市、四街道市、八街市、印西市、白井市、富里市、酒々井町、栄町
香取・東総 広域都市圏	銚子市、旭市、匝瑳市、香取市、神崎町、多古町、東庄町
九十九里 広域都市圏	茂原市、東金市、山武市、大網白里市、九十九里町、芝山町、横芝光町、一宮町、睦沢町、長生村、白子町、長柄町、長南町
南房総・外房 広域都市圏	館山市、勝浦市、鴨川市、南房総市、いすみ市、大多喜町、御宿町、鋸南町
内房 広域都市圏	木更津市、市原市、君津市、富津市、袖ヶ浦市

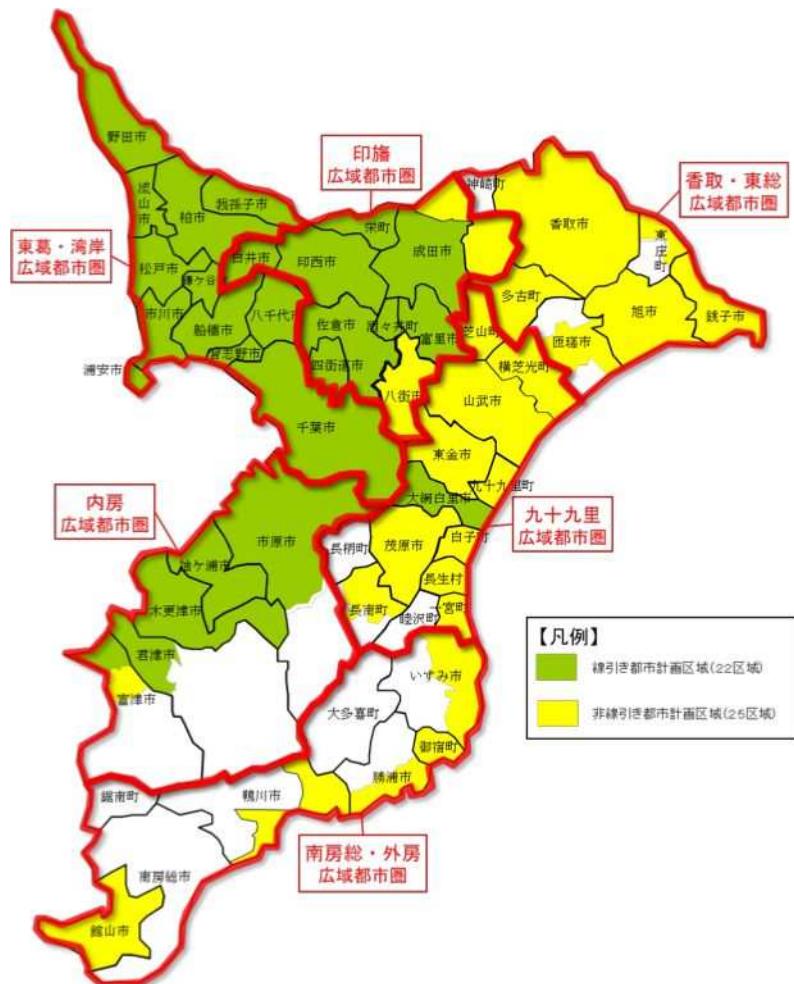


図 千葉県広域都市圏図

#### (4) 広域都市計画マスターplanの構成

広域都市計画マスターplanは、広域都市圏ごとに、都市計画区域外を含む県全域について定める。

このうち、指定都市を除く都市計画区域においては、都市計画法第6条の2に規定する都市計画区域の整備、開発及び保全の方針（都市計画区域マスターplan）として定め、広域都市計画マスターplanは、指定都市の都市計画区域マスターplanや都市計画区域外のまちづくりと連携するものとする。



図 広域都市計画マスターplan構成図

## 2 本広域都市圏の都市計画の目標

### (1) 本マスターplanの対象範囲

本マスターplanの対象範囲は、6つの広域都市圏のうち、内房広域都市圏に含まれる次の都市計画区域とする。

市原、袖ヶ浦、木更津、君津、富津及び大佐和都市計画区域

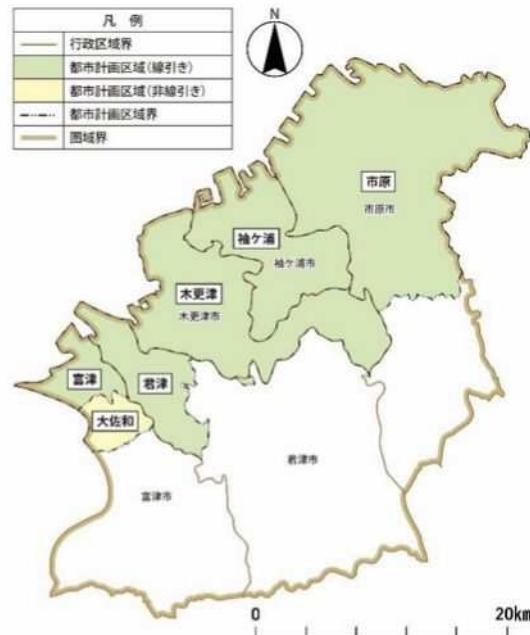


図 マスターplanの対象範囲

### (2) 目標年次

本マスターplanの目標年次は、令和17年（2035年）とする。

### (3) 現状と課題

#### 《圏域全体》

本圏域は、千葉県の玄関口である東京湾アクアライン（以下「アクアライン」という。）の着岸地に位置し、広域的な幹線道路であるアクアラインや首都圏中央連絡自動車道（以下「圏央道」という。）、館山道が交わる県内交通の要衝かつ、成田空港と東京国際空港（以下「羽田空港」という。）という二つの国際空港が活用できる地域である。

県内の道路ネットワークの整備進展やアクアラインの通行料金引下げ、高速バスネットワーク拠点の充実等により、東京・神奈川方面や他圏域への通勤・通学圏としての優位性が向上していることから、居住の場としてのポテンシャルが高まっている。

産業面では、日本を代表する素材・エネルギー産業の集積地である京葉臨海コンビナートや、研究開発施設や製薬、新素材など幅広い産業が立地するかずさアカデミアパークを擁しており、今後も、本県経済をけん引していくことが期待される地域となっており、東京・神奈川や他の圏域との交流・連携を促進させ、人・モノ・財の流れを一層大きくする道路ネットワークの充実が必要である。

災害に関しては、東京湾沿いの低地に養老川、椎津川、小櫃川、矢那川、小糸川などの二級河川に挟まれるように中心市街地が形成されており、内陸の丘陵地に住宅地が開発されている状況となっている。近年、自然災害が頻発化・激甚化するなか、「安全」の確保に対する県民の意識が高まっており、地域で安全に暮らせるまちづくりが必要である。

自然的環境に関しては、東京湾の干潟や緑豊かな房総丘陵などの多彩な自然を有する地域となっている。

近年、気候変動への対応や生物多様性の確保など地球規模の課題の解決や、人々のウェルビーイング（人々の満足度）の向上を図るため、グリーンインフラとして多様な機能を有している緑地を都市空間に、より一層確保することが重要となっている。

緑地の保全及び緑化は、公共空間はもとより、商業施設、工場敷地など、都市空間全体において推進することが重要であり、緑のネットワークを形成することで、さらにその効果を高めることが期待できる。

## 《居住》

本圏域は、県人口の9%に当たる約59万人が居住する地域となっている。

今後、人口は、木更津市、袖ヶ浦市については当面増加が見込まれるが、圏域全体としては、令和2年をピークに減少傾向にあり、今後も減少が続くものと予測される。

人口減少や少子高齢化に対応するため、本圏域の広域的な連携を担う鉄道各線や高速バス、アクアラインや圏央道、館山道などの道路・交通ネットワークと連携したコンパクトなまちづくりが必要である。

また、コンパクトなまちづくりに合わせて、地域公共交通の維持・確保に向けた交通の再編やモード転換が必要であるとともに、自動運転等の新技術や新たなモビリティに対応した都市施設のあり方についても、一体となって検討することが必要である。

市街地について見ると、木更津市を中心とする広域的な商圏が形成され、大規模店舗の立地等が増加している。

また、アクアラインなどを利用した各方面への通勤・通学圏としての優位性が高まっており、アクアライン着岸地周辺においては、土地区画整理事業による住宅地、商業施設等の整備や木更津金田、袖ヶ浦、君津等のバスターミナルによるパーク&バスライドの取組が進められている。

今後は、新型コロナウイルス感染症拡大を契機とした人々のライフスタイルの変化、都市におけるウェルビーイング向上の要請の高まりへの対応も重要である。

持続可能なまちづくりに向け、道路・上下水道等の都市施設について、長期的な視点による適正な配置・整備とともに、老朽化する施設への適切な対応が必要である。

## 《産業》

本圏域は、工業港及び貿易港として重要な役割を担う千葉港や木更津港を擁し、東京湾臨海部の埋立を機に、日本を代表する素材・エネルギー型産業の工業地帯が形成され、現在でも県内の製造品出荷額等の半分以上を占めており、今後も、本県経済のけん引役として重要な役割を担っていくことが期待される。

かずさアカデミアパークには、かずさDNA研究所をはじめとする研究開発施設のほか製薬、新素材、バイオテクノロジー、エレクトロニクスや精密機械など多様な分野のマザーワークの立地が進んでいる。

長年にわたり整備されてきた広域的な交通インフラが産業形成に大きく寄与しており、今後も、整備が進展している交通・物流インフラを活用した物流関係

分野や、研究機関等の技術を活用した成長ものづくり分野などの産業立地が期待される。

今後、人・モノ・財の流れを生み出す広域的な幹線道路ネットワークの充実・強化や、各拠点を結ぶ主要な国道・県道の整備を推進することが必要である。

あわせて、企業誘致の受け皿となる産業用地の創出に向けて、高速道路インターチェンジ周辺や幹線道路及びアクアライン着岸地周辺等への地域特性を生かした産業用地整備を市と連携しながら推進を図ることも必要である。

また、本圏域には、海ほたるパーキングエリアや大規模商業施設、自然を生かした観光施設、ゴルフ場など集客力の高いスポットが多数存在していることから、多様な観光資源を生かし、地域の活性化につなげていくことも重要である。

### 《災害》

本圏域は、令和元年房総半島台風等の一連の災害や令和5年台風13号の接近に伴う大雨では、浸水や土砂災害など、県民生活や各産業にこれまでにない大きな被害が発生しており、今後も、首都直下地震など、巨大地震や津波による広域にわたる甚大な被害の発生の可能性も懸念される。

そのため、救急救命活動や復旧支援活動を支えるため、災害に強い道路ネットワークの整備が必要である。

災害リスクの高い地域については、浸水対策や開発抑制など地域に即した対策が重要である。

また、近年は、頻発化・激甚化するゲリラ豪雨などにより、浸水等の都市型水害のリスクが高まっており、多様な主体で連携して対応する必要もある。

### 《自然的環境》

本圏域では、山地・丘陵地に広がる森林地域は、県立高宕山自然公園、県立養老渓谷奥清澄自然公園、県立笠森鶴舞自然公園に指定されている。

内陸部には豊かな自然が残り、濃溝の滝・亀岩の洞窟や養老渓谷、チバニアンなど、地域資源の活用も進められている。

また、住民に身近な自然的環境として、東京湾を望む富津公園などの都市公園が整備されている。

快適で暮らしやすいまちづくりや地域の魅力向上のため、潤いと安らぎをもたらす緑地や水辺空間の保全、都市公園の整備等による緑の創出を推進することが重要である。

## (4) 都市計画の目標

### 《圏域全体》

コンパクトで効率的な都市構造への転換に向けて、地域拠点に公共交通等により容易にアクセスすることのできる区域へ居住の誘導を図るなどしながら、災害につよいまち、賑わいのあるまちなど、地域の特性に応じた魅力あるまちづくりを推進する。

本県経済をけん引していくことが期待される地域については、広域拠点として、拠点性の高さを生かし、地域特性を踏まえながら、デジタル関連分野、エネルギー・環境分野、バイオ関連分野、マテリアル関連分野等、成長が見込まれる産業分野の誘致を行うなど、広域的な波及効果が想定される産業拠点形成の取組を進める。

また、県内の道路ネットワークの整備効果が発揮されるよう、富津館山道路の全線4車線化や、新湾岸道路や東京湾沿岸道路の未整備区間の計画の具体化、アクアラインの6車線化の検討、東京湾口道路の調査・研究、圏央道などの幹線道路にアクセスする道路の整備推進、アクアラインや圏央道を活用した高速バスネットワーク拠点の充実・強化など、東京・神奈川や他ゾーンとの交流・連携を促進するとともに、各種道路整備の進展の効果を生かして、企業誘致の受け皿となる新たな産業用地の創出を図る。

本県経済の要であり、日本を代表する素材・エネルギー産業の拠点である京葉臨海コンビナートについては、生産性の向上や事業環境の改善を図るとともに、カーボンニュートラルの実現に向けた取組を進める。

頻発化・激甚化する自然災害への対応に向けては、地震や風水害に備えて、平常時・災害時を問わない安定した人・モノの流れを確保するための災害に強い道路ネットワークの整備を進める。

また、台風・豪雨等の頻発化・激甚化を踏まえ、河川管理者等が主体となって行う治水対策に加え、流域のあらゆる関係者が協働し、流域全体で水害を軽減させる治水対策、「流域治水」への転換を進める。

自然的環境の保全と質の高い生活環境の整備に向けては、地域に愛着を持つことができるよう、良好な景観の形成に取り組むとともに、都市における緑の保全・創出等、自然的環境の保全と再生等に取り組む。

### 《居住》

コンパクトで効率的な都市構造への転換に向けて、五井駅、袖ヶ浦駅、木更津駅、君津駅、青堀駅等の主要駅周辺は、中心的な地域拠点として都市機能の集積を図る。

また、国道・県道とともに、拠点間を結ぶ袖ヶ浦都市計画道路3・3・11号西内河根場線及び木更津都市計画道路3・3・7号中野畠沢線の整備を推進するなど、利便性の高い道路ネットワークの構築を目指す。

あわせて、自動運転など新たな交通モードの導入などにも的確に対応し、都市の魅力向上を図る。

利便性の高いパーク&バスライドの拠点として、木更津金田、袖ヶ浦バスターミナル周辺等については都市機能の誘導を図るとともに、市原鶴舞バスターミナル周辺については地域活性化や賑わいの創出を図る。

市街地内においては、ライフスタイルの変化への対応や都市におけるウェルビ

一イングの向上のため、居心地が良く歩きたくなる歩行者中心の空間づくりなど、魅力的な空間形成を図る。

道路・上下水道等の都市施設については、コンパクトな都市構造の構築に即した適正な配置のもと地域の実情に応じた計画的な整備を推進するとともに、適切な維持管理と長寿命化等による持続可能なメンテナンスサイクルの構築を図る。

### 《産業》

本県経済をけん引していくことが期待される地域である、かずさアカデミアパーク、アクアライン着岸地周辺などでは、学術・研究機関等との連携への期待など、拠点性の高さを生かし、地域特性を踏まえながら、産業拠点形成に向けた取組を進める。

また、人・モノ・財の流れの円滑化に資する新湾岸道路の計画の具体化、富津館山道路の全線4車線化など広域的な幹線道路ネットワークの充実・強化や国道・県道の整備を推進するとともに、インターチェンジ周辺や幹線道路沿線、既存工業団地に隣接した区域等において新たな産業集積を促進する。

観光面では、房総有数の温泉郷である養老渓谷はじめ、アウトレットパーク等の大規模商業施設や、自然を生かした観光施設、ゴルフ場、鋸山、富津公園など、集客力の高いスポットへのアクセスを向上させ、観光資源の魅力を高めるなどにより、持続可能な地域づくりを進める。

また、地域の観光資源を有機的に連携し、観光振興にも資する新たな広域サイクリングロードの検討など、自転車通行空間の整備を推進する。

### 《災害》

災害時でも安定した人・モノの流れを確保し、緊急対策活動や物資輸送を円滑に実施できるよう、富津館山道路の全線4車線化、新湾岸道路の計画の具体化など災害に強い道路ネットワークの整備を促進するとともに、延焼遮断帯や緊急車両の進入路・避難路として機能する街路の整備を推進する。

浸水ハザードエリアにおいて新たな市街地整備を行う場合は、安全確保のため地盤の嵩上げや避難路・避難場所の確保等の適切な対策を図る。

都市の緑地については、雨水の貯留・浸透による浸水被害の軽減、急傾斜地等における土砂災害防止など、多面的な機能を有するグリーンインフラとして保全・創出を図る。

養老川、椎津川、矢那川流域などにおいては、流域治水プロジェクトの主旨に基づき、公共下水道の整備や適正な土地利用の規制・誘導などを進める。

また、大規模災害に備え、被災後、早期に的確な復興を実現するため、各市による事前復興まちづくり計画の策定を促進する。

### 《自然的環境》

房総丘陵を特徴づける山林等の緑地、養老川沿川や東京湾の干潟などの水辺環境等については、都市部のゆとりや潤いを与える資源として保全・活用を図るとともに、環境負荷を抑えたカーボンニュートラルな都市づくりを推進する。

グリーンインフラの取組を進めるため、緑地の保全、都市公園の整備等を推進する。

### 3 区域区分の決定の有無及び区域区分を定める際の方針

#### (1) 区域区分の決定の有無

本圏域に含まれる次の都市計画区域については、都市計画法第7条第1項第一号イに基づき、区域区分を定める。

市原、袖ヶ浦、木更津、君津及び富津都市計画区域

上記以外の次の都市計画区域については、首都圏整備法による近郊整備地帯外に位置しており、人口が減少傾向にあり、急激かつ無秩序な市街化の進行は見込まれないと判断されることから、区域区分を定めないものとする。

大佐和都市計画区域

また、区域区分を定めたとした根拠は、以下のとおりである。

首都圏整備法に基づく近郊整備地帯に位置する本圏域に含まれる各区域は、区域区分を定めることが法的に義務付けられており、昭和44年に現行の都市計画法が施行されたことに伴い、無秩序な市街化を防止し、計画的な市街地の整備と農業や自然的環境との調和と保全を図るため、区域区分を定めてきた。この結果、その後の計画的な市街地整備の進展や良好な都市環境形成に大きな効果をもたらしてきた。

今後も区域区分を継続する都市計画区域ごとの根拠は以下のとおり。

都市計画区域	区域区分の決定の有無	区域区分の有無の根拠
市原	有	<p>本区域では、近年、人口は減少しているものの、世帯数の増加傾向は続いている。また、本区域内の既成市街地については、旧来の集落地区から歴史的に発展してきた地区であるため、既存施設の活用を図りながら、都市基盤の整備を進める必要がある。さらに、内陸部には、養老川沿いに広がる優良農地とともに、優良農地を囲む良好な景観や豊かな自然生態を有する丘陵地、山間地が広がっている。</p> <p>これらの地域については、自然との調和を図り、無秩序な市街地の拡大を防止することが必要であるため、今後とも区域区分を継続する。</p>
袖ヶ浦	有	<p>本区域では、長期的な視点において人口減少、少子高齢化社会に対応した都市機能の集約が求められるが、今後も当面は人口や世帯数の増加が見込まれることや産業拡大の見通しがあることなどから、市街地における既存施設の活用を図りながら、都市基盤の整備改善を進める必要がある。</p> <p>さらに、都市に残された貴重な緑地等自然的環境の保全にも配慮する必要がある。</p> <p>このような観点から、無秩序な市街化の抑制と自然的環境の保全のため、今後とも区域区分を継続する。</p>

木更津	有	<p>本区域の人口は、アクアライン通行料金引き下げの波及効果等により増加傾向にあるが、国立社会保障・人口問題研究所の推計によると、令和12年をピークに人口は減少するとされている。</p> <p>このため、まちづくりに関わる様々な関連施策を実施し、人口減少時代においても人口密度を維持し生活利便性や公共交通、地域コミュニティが確保されるよう、持続可能なまちづくりを目指すとともに、都市農業の保全・振興を図りつつ、都市に残された貴重な緑地等自然的環境への配慮も必要となっている。</p> <p>このような観点から、無秩序な市街化の抑制と自然的環境の保全のため、今後とも区域区分を継続する。</p>
君津	有	<p>本区域では、近年、人口は減少傾向にあるが、世帯数は増加傾向にあり、また、少子高齢化の進展等に対応するため、集約型都市構造の形成を図る必要がある。</p> <p>さらに、内陸部に広がる田園地帯と都市に残された貴重な緑地等自然的環境の整備又は保全に配慮する必要もある。このような観点から、無秩序な市街地の拡大の抑制と自然的環境の保全を図るため、今後とも区域区分を継続する。</p>
富津	有	<p>本区域では、近年、人口は減少傾向にあるものの世帯数の増加傾向は続いている、また、アクアラインなどの広域幹線道路によって産業系等の土地利用も進展している。</p> <p>このような状況を踏まえて、富津岬など美しい海岸線、自然が豊富な樹林地、古墳等の歴史文化遺産と一体となった緑の保全に配慮しながら、無秩序な市街地の拡大を抑制することが必要であるため、今後とも区域区分を継続する。</p>
大佐和	無	<p>本区域は首都圏整備法による近郊整備地帯外に位置し、人口は近年減少しており、今後も減少傾向が続くと予測され、本区域における急激かつ無秩序な市街化の進行は見込まれないと判断される。</p> <p>以上のことから、本区域においては区域区分を定めないものとする。</p>

## (2) 区域区分の方針

### ①おおむねの人口

線引き都市計画区域の将来におけるおおむねの人口を次のとおり想定する。

都市計画 区域	区分	令和 2 年	令和 17 年
市原	都市計画区域内人口	264 千人	おおむね 226 千人
	市街化区域人口	212 千人	おおむね 203 千人
袖ヶ浦	都市計画区域内人口	64 千人	おおむね 63 千人
	市街化区域人口	45 千人	おおむね 48 千人
木更津	都市計画区域内人口	136 千人	おおむね 138 千人
	市街化区域人口	115 千人	おおむね 124 千人
君津	都市計画区域内人口	61 千人	おおむね 49 千人
	市街化区域人口	57 千人	おおむね 48 千人
富津	都市計画区域内人口	22 千人	おおむね 17 千人
	市街化区域人口	18 千人	おおむね 16 千人

なお、令和 17 年においては、上表の外に千葉広域都市計画圏（指定都市の千葉都市計画区域を除く）で保留人口が想定されている。

（注）千葉県では、無秩序な市街化を防止し、計画的な市街地整備を図るため、自然的・社会的・経済的な観点から総合的に判断し、県下線引き都市計画区域全体（指定都市の千葉都市計画区域を除く）を「千葉広域都市計画圏」として設定している。

### ②産業の規模

線引き都市計画区域の将来における産業の規模を次の通り想定する。

#### 《生産規模》

都市計画 区域	区分	令和 2 年	令和 17 年
市原	工業出荷額	約 41,127 億円	おおむね 65,732 億円
	卸小売販売額	約 4,186 億円	おおむね 4,164 億円
袖ヶ浦	工業出荷額	約 9,940 億円	おおむね 20,922 億円
	卸小売販売額	約 652 億円	おおむね 676 億円
木更津	工業出荷額	約 2,048 億円	おおむね 2,716 億円
	卸小売販売額	約 3,814 億円	おおむね 5,948 億円
君津	工業出荷額	約 7,435 億円	おおむね 9,689 億円
	卸小売販売額	約 1,429 億円	おおむね 1,310 億円
富津	工業出荷額	約 1,138 億円	おおむね 1,504 億円
	卸小売販売額	約 425 億円	おおむね 383 億円

工業出荷額は、製造業及び物流業の生産規模の合計を示す。

なお、令和 17 年においては、上表と合わせ千葉広域都市計画圏（指定都市の千葉都市計画区域を除く）で産業の規模が想定されている。

### 《就業構造》

都市計画区域	区分	令和 2 年	令和 17 年
市原	第一次産業	約 1.9 千人(1.7%)	おおむね 1.2 千人(1.3%)
	第二次産業	約 32.9 千人(29.1%)	おおむね 27.6 千人(29.2%)
	第三次産業	約 78.3 千人(69.2%)	おおむね 65.7 千人(69.5%)
袖ヶ浦	第一次産業	約 1.1 千人(3.8%)	おおむね 0.6 千人(2.3%)
	第二次産業	約 7.9 千人(27.2%)	おおむね 7.2 千人(27.7%)
	第三次産業	約 20.0 千人(69.0%)	おおむね 18.2 千人(70.0%)
木更津	第一次産業	約 1.4 千人(2.3%)	おおむね 0.8 千人(1.3%)
	第二次産業	約 14.5 千人(24.2%)	おおむね 14.6 千人(24.3%)
	第三次産業	約 44.1 千人(73.5%)	おおむね 44.6 千人(74.3%)
君津	第一次産業	約 1.0 千人(3.4%)	おおむね 0.8 千人(3.5%)
	第二次産業	約 8.8 千人(30.3%)	おおむね 7.0 千人(30.3%)
	第三次産業	約 19.2 千人(66.2%)	おおむね 15.3 千人(66.2%)
富津	第一次産業	約 0.7 千人(5.1%)	おおむね 0.1 千人(1.0%)
	第二次産業	約 3.8 千人(27.9%)	おおむね 2.8 千人(28.9%)
	第三次産業	約 9.1 千人(66.9%)	おおむね 6.8 千人(70.1%)

### ③市街化区域のおおむねの規模及び現在市街化している区域との関係

線引き都市計画区域における人口、産業の見通しに基づき、かつ市街化の現況及び動向を勘案し、令和 17 年時点で市街化している区域及び当該区域に隣接し、おおむね 10 年以内に優先的かつ計画的に市街化を図るべき区域を市街化区域とすることとし、市街化区域のおおむねの規模を次の通り想定する。

### 《市街化区域面積》

都市計画区域	令和 17 年
市原	おおむね 6,131ha
袖ヶ浦	おおむね 2,199ha
木更津	木更津市 おおむね 3,401ha
	君津市 おおむね 62ha
	合 計 おおむね 3,463ha
君津	おおむね 2,133ha
富津	おおむね 1,158ha

(注) 市街化区域面積は、令和 17 年時点で市街化している区域の面積を含まないものとする。

## 4 本広域都市圏の主要な都市計画の決定の方針

### (1) 都市づくりの基本方針

#### ①人口減少に対応したコンパクトで効率的な都市構造への転換に関する方針

広域的な視点により、人口減少・少子高齢化に対応するため、鉄道駅周辺やバスターミナル周辺等に、居住機能や商業・業務、医療・福祉等の都市機能の集積を図るとともに、広域的な幹線道路の整備促進や高速道路インターチェンジ等へのアクセス道路の整備推進、都市計画道路や生活道路の整備、自動運転技術などの新技術の導入検討も含めた道路・交通ネットワークの構築を図るなど、コンパクト・プラス・ネットワーク型の都市構造を目指す。

特に、五井駅、袖ヶ浦駅、木更津駅、君津駅、青堀駅の周辺は地域拠点として都市機能の集積を図るとともに、地域拠点に公共交通等により容易にアクセスすることのできる区域へ居住の誘導を図るなどしながら、災害につよいまち、賑わいのあるまちなど、地域の特性に応じた魅力あるまちづくりを推進する。

アクアライン着岸地周辺は、対岸である東京・神奈川からの玄関口であり、アクアラインや圏央道、館山道を利用した各方面への通勤・通学圏としての優位性が高まっていることから、拠点性の高さを生かし、商業・業務、流通、文化、レジャーなどの機能と多様なライフスタイルに応じた住宅地が調和した本県の玄関口にふさわしい都市づくりを進める。

コンパクトな都市構造の構築に即して、道路・上下水道等の都市施設については、適正な配置のもと地域の実情に応じた計画的な整備を推進するとともに、適切な維持管理と長寿命化等による持続可能なメンテナンスサイクルの構築を図る。また、都市施設の耐震化等を進めることで防災機能の向上を目指す。

#### ②社会インフラ等を活用した多様な産業の受け皿の創出による地域振興に関する方針

本県経済をけん引していくことが期待される地域である、かずさアカデミアパーク、アクアライン着岸地周辺などでは、学術・研究機関等との連携への期待など、拠点性の高さを生かし、地域特性を踏まえながら、産業拠点形成に向けた取組を進める。

また、本県経済の要であり、日本を代表する素材・エネルギー産業の拠点である京葉臨海コンビナートについては、生産性の向上や事業環境の改善を図るとともに、カーボンニュートラルの実現に向けた先進的な取組を進める。

また、人・モノ・財の流れの更なる円滑化に資する富津館山道路の全線4車線化や、新湾岸道路の計画の具体化、圏央道などの幹線道路にアクセスする道路の整備を進めるなど、東京・神奈川や他ゾーンとの交流・連携を促進し、その道路整備の効果を生かして、インターチェンジ周辺や幹線道路沿線、既存工業団地に隣接した区域等において新たな産業集積を促進する。

#### ③頻発化・激甚化する自然災害への対応に関する方針

台風・豪雨等の頻発化・激甚化を踏まえ、河川流域全体で水害を軽減させる治水対策、「流域治水」への転換を目指し、養老川、椎津川、矢那川流域などにおいては、公共下水道の整備や適正な土地利用の規制・誘導など、流域治水プロジェクトの主旨に沿った都市づくりを進める。

地震や風水害に備えて、平常時・災害時を問わない安定した人・モノの流れを

確保し、緊急対策活動や物資輸送を円滑に実施できるよう、富津館山道路の全線4車線化、新湾岸道路の計画の具体化など災害に強い道路ネットワークの整備を促進する。

あわせて、延焼遮断帯や緊急車両の進入路・避難路として機能する街路の整備や延焼拡大防止や災害時の避難地等として機能する緑地の確保、都市公園の整備を推進する。

公共建築物や橋りょう、下水道等の都市施設については、災害による被害を最小限にし、災害時の支援・復旧活動を円滑に推進するため、耐震化及び老朽化対策を進め、避難路、緊急輸送道路沿道建築物の耐震化等の促進を図る。

また、土砂災害の恐れのある区域においては、開発行為や建築物の立地等の抑制に努めるとともに、急傾斜地崩壊対策の推進、斜面林の保全、避難体制の充実・強化を図る。

一方で、浸水ハザードエリアにおいて新たな市街地整備を行う場合は、安全確保のため地盤の嵩上げや避難路・避難場所の確保等の適切な対策を図ることで、安心・安全に暮らせるまちづくりを目指す。

また、大規模災害に備え、被災後、早期に的確な復興を実現するため、各市による事前復興まちづくり計画の策定を促進する。

#### ④自然的環境の保全と質の高い生活環境の整備に関する方針

都市の緑地は、雨水の貯留・浸透による浸水被害の軽減、急傾斜地等における土砂災害防止、カーボンニュートラル、生物多様性、レクリエーション、防災、景観への寄与など、多面的な機能を有するグリーンインフラとして保全・創出を目指す。

また、地域に愛着を持つことができるよう、良好な景観の形成に取り組むとともに、地域特性に応じた都市公園の拡充や都市における緑の保全・創出等、自然的環境の保全と再生等を目指すとともに、房総丘陵を特徴づける山林等の緑地、養老川沿川や東京湾の干潟などの豊かな水辺空間や都市緑地等は、ゆとりや潤いを与える資源として保全・活用を図る。

さらに、ライフスタイルの変化への対応や都市におけるウェルビーイングの向上のため、居心地が良く歩きたくなる歩行者中心の空間づくりなど、魅力的な空間形成に取り組むとともに、コンパクトで効率的な都市構造の構築や公共交通の利用促進による環境にやさしい移動手段への転換、再生可能エネルギーの活用や省エネルギー化、グリーンインフラの推進などなどにより、カーボンニュートラルの実現を目指す。

### (2) 土地利用に関する主要な都市計画の決定の方針

#### ①主要用途の配置の方針

市街地における土地利用は、都市計画マスタープラン（市町村の都市計画に関する基本的な方針）に示す都市の将来像を実現するため、以下を基本方針としつつ、地域の実情に応じて配置する。

- ・アクリアライン着岸地・かずさアカデミアパーク周辺では、かずさDNA研究所をはじめとする研究開発施設のほか製薬、新素材、バイオテクノロジー、エレクトロニクスや精密機械など多様な分野のマザーワーク場が立地しており、新たに県全域が指定された国家戦略特区を活用しつつ、今後も先端産業の集積を進め

る。

- ・人口減少や少子高齢化などの社会経済情勢の変化に適切に対応するため、立地適正化計画の策定を促進し、鉄道駅周辺やバスターミナル周辺などに医療・福祉、商業等の都市機能を誘導するとともに、居住は駅周辺などに公共交通等により、容易にアクセスすることができる区域へ誘導する。
- ・京葉臨海コンビナートについては、素材・エネルギー産業の拠点として、引き続き、本県の経済の要となる工業地として配置する。
- ・インターチェンジ周辺や幹線道路沿線、港湾周辺等のポテンシャルの高い地域や既存工業団地等に隣接した区域においては、地域の実情に応じて、産業系の土地利用などについて、適切な誘導を図る。

## ②市街地の土地利用の方針

- ・主要な鉄道駅やバスターミナル周辺などの公共交通の利便性が高い地域においては、居住機能や商業・業務、医療・福祉等の都市機能を集積し、土地の高度利用を図る。
- ・地域拠点に公共交通等により容易にアクセスすることのできる区域へ居住の誘導を図り、コンパクト・プラス・ネットワーク型の都市を形成する。
- ・ライフスタイルの変化への対応や都市におけるウェルビーイングの向上のため、居心地が良く歩きたくなる歩行者中心の空間づくりや公共施設跡地等の未利用地の活用による人々が集える場の創出など、魅力的な空間形成を図る。
- ・老朽・過密・木造市街地については、道路・公園等の都市基盤の整備及び敷地の共同化による公共空地の確保、並びに建築物の耐震化・不燃化の促進などを総合的に進め、市街地の防災性の向上と居住環境の改善を図る。
- ・空家等については、空家等対策の推進に関する特別措置法に基づき適正な管理や利活用を促進し、居住環境の改善や維持を図る。
- ・地域に愛着を持つことができるよう、良好な景観の形成に取り組むとともに、地域特性に応じた都市公園の拡充や都市における緑の保全・創出を図る。
- ・都市の緑地は、雨水の貯留・浸透による浸水被害の軽減、急傾斜地等における土砂災害防止など、多面的な機能を有することから、グリーンインフラとして保全・活用を図る。

## ③市街化調整区域の土地利用の方針

- ・農業基盤整備等が実施されている農地は、貴重な優良農地であるため、今後も農用地として保全を図る。
- ・急傾斜地など土砂災害の恐れのある区域については、土砂災害警戒区域、土砂災害特別警戒区域及び宅地造成等工事規制区域の指定により、開発行為の制限等を図り、安全性を確保する。
- ・広域的な幹線道路ネットワークを生かした産業拠点の形成に向けて、インターチェンジ周辺や幹線道路沿線等のポテンシャルの高い地域や、既存工業団地等に隣接した区域においては、自然的環境や住宅環境との調和を図りつつ、産業系の土地利用について適切な誘導を図る。
- ・千葉県全体で、令和17年の人口フレームの一部が保留されている。については、計画的な市街地整備の見通しが明らかになった地区について、保留された人口フレームの範囲の中で、農林漁業等との必要な調整を図りつつ、市街化区域に

編入する。

#### ④非線引き都市計画区域の用途地域の指定のない区域の土地利用の方針

- ・農業基盤整備等が実施されている農地は、貴重な優良農地であるため、今後も農用地として保全を図る。
- ・急傾斜地など土砂災害の恐れのある区域については、土砂災害警戒区域、土砂災害特別警戒区域及び宅地造成等工事規制区域の指定により、開発行為の制限等を図り、安全性を確保する。
- ・幹線道路沿線、鉄道駅周辺等のポテンシャルの高い地域においては、自然的環境や住宅環境との調和を図りつつ、産業系の土地利用について適切な誘導を図る。

### (3) 都市施設の整備に関する主要な都市計画の決定の方針

#### ①交通施設の都市計画の決定の方針

##### ア. 交通体系の整備の方針

本圏域の道路網や交通網の状況、また将来の交通需要等を踏まえ、交通体系の整備の基本方針を次のように定める。

- ・富津館山道路の全線4車線化や新湾岸道路の計画の具体化、新たなインターチェンジの実現といった広域的な幹線道路ネットワークの更なる強化を図るとともに、国道・県道、高速道路インターチェンジへのアクセス道路等の整備を推進する。
- ・平常時・災害時を問わない安定した人・モノの流れを確保するための災害に強い道路ネットワークの構築を目指す。
- ・広域通過交通と地域内交通との分離を図り、居住地域への通過車両の削減、歩行者の安全確保の努め、効率の良い道路ネットワークの実現を目指す。
- ・都市機能の誘導や乗り換え・乗り継ぎ等のハブ機能の充実を図り、バスターミナルでのパーク&バスライドの利便性を高める。
- ・環境負荷の問題を考慮しつつ、公共交通機関の活用を図り、各種交通機関の適正な機能分担の下に総合的な体系化を図り、これに合わせた交通施設の整備に努める。
- ・交通結節点の周辺においては、地域のニーズに応じ市町村と連携してシェアサイクルのサイクルポートの設置を促進し、公共交通との連携による利便性の向上等を図り、自転車の利用促進と都市内交通の円滑化、渋滞解消による環境負荷の低減を図る。
- ・市街地において歩行者や自転車が安全で快適に通行できる空間の創出のため、歩道のバリアフリー化や自転車通行空間の整備を推進し、ウォーカブルな都市空間整備に努める。
- ・道路等の都市交通施設について、コンパクトな都市構造の構築に即した適正な配置のもと計画的な整備を推進するとともに、適切な維持管理と長寿命化等による持続可能なメンテナンスサイクルの構築を図る。
- ・長期未着手の都市計画道路は、社会情勢等の変化を踏まえて必要性や既存道路による機能代替の可能性等を検証し、見直しを行う。

##### イ. 整備水準の目標

- ・交通体系の整備の方針に基づき、公共交通機関の充実、道路体系の整備に努める。
- ・都市計画道路については、引き続き、交通体系の整備の方針に基づき、地域の実情に応じて効率的に整備を進める。

## ②下水道及び河川の都市計画の決定の方針

### ア. 下水道及び河川の整備の方針

- ・本圏域では、流域別下水道整備総合計画等の各種計画に基づいて、今後の市街化の進展や土地利用動向等に対応し、公共用水域の水質保全、生活環境の改善を図り、健全で安全な都市環境の確保に努める。市街地においては、浸水対策の推進や地域の特性に応じた効率的・効果的な公共下水道等の整備を進めいくとともに、老朽化した施設の急増や大規模地震への備えなどの様々な課題に対応すべく、計画的な維持管理や整備を進めていく。
- ・河川改修や調節池整備を推進するとともに、流域における雨水貯留浸透施設の設置など、流域治水としての取組を進めていく。
- ・新市街地の整備にあたっては、地区の有する従来の保水遊水機能に配慮し、雨水貯留浸透施設の設置等の流出抑制策を講じ、河川に対する流出量の軽減や流水の正常な機能の維持に努める。

### イ. 整備水準の目標

- ・汚水処理施設については「千葉県全県域汚水適正処理構想」に基づき施設の整備を進める。
- ・本圏域の河川の整備水準は、河川ごとに定められる計画規模に基づくものとする。

## ③その他の都市施設の都市計画の決定の方針

円滑な都市活動を確保するため、既存施設の長寿命化を図りつつ、新たな都市施設の整備にあたっては、循環型社会の形成や持続可能性の観点を念頭に、広域的な連携も検討し、整備を進める。

## (4) 市街地開発事業に関する主要な都市計画の決定の方針

- ・鉄道駅周辺やバスターミナル周辺、アクアライン着岸地周辺地域などにおいては、市街地開発事業や土地区画整理事業等により、良好な住宅地整備や商業・業務、産業、観光等の地域振興に寄与する土地利用の誘導など、都市構造の集約化・合理化を図る。
- ・インターチェンジ周辺や幹線道路沿線などにおいては、農林漁業との健全な調和を図りつつ、土地区画整理事業等により、商業・業務、産業、観光等の地域振興に寄与する土地利用の誘導を図るなど、計画的な市街地整備を検討する。
- ・東京・神奈川からの玄関口となっているアクアライン着岸地では、地区の特色を生かした魅力あるまちづくりが行われていることから、引き続き、土地区画整理事業による都市基盤の整備を進めるとともに、アクアラインや圏央道、館山道等の広域的な幹線道路ネットワークの整備進展の効果を生かし、商業・業務、流通、文化、レジャーなどの機能と多様なライフスタイルに応じた住宅地が調和した本県の玄関口にふさわしい都市づくりを進める。

## (5) 自然的環境の整備又は保全に関する都市計画の方針

### ①基本方針

本圏域は、東京湾の干潟や緑豊かな房総丘陵などの多彩な自然を有しており、山地・丘陵地に広がる森林地域は、県立高宕山自然公園、県立養老渓谷清澄自然公園、県立笠森鶴舞自然公園に指定されており、内陸部では、濃溝の滝・亀岩の洞窟や養老渓谷、チバニアンなど、地域資源の活用も進められている。また、住民に身近な自然的環境として、東京湾を望む富津公園などの都市公園が整備されている。

こうした養老川沿川、東京湾の干潟などの水辺空間や房総丘陵を特徴づける山林、市街地内に整備された都市公園等は、ゆとりや潤いを与える資源として保全・活用し、自然的環境を生かした緑と水のネットワークを形成することを基本方針とする。

### ②主要な緑地の配置の方針

- ・房総丘陵を特徴づける山林等の緑地や、養老川沿川や東京湾の干潟等の水辺空間等は、多様な動植物の生息・生育環境やカーボンニュートラルに寄与する貴重な緑地・水辺として保全・活用する。
- ・公園・緑地は、雨水の貯留浸透機能、延焼防止機能、急斜面の崩壊防止機能及び災害時の一時避難地としての機能を有していることから、都市の防災性の向上を図るため、地域特性に応じて、適切に配置する。
- ・公園・緑地は、地域の実情を踏まえ、適切に配置し、多様なレクリエーション需要に対応するため、公園施設の維持・充実を図る。
- ・広域公園である富津公園については、都心から近い立地であることや、海に接した特殊な形状を最大限に生かすことで、県民に親しまれ、県外からも誘客可能な魅力ある公園となるよう整備等を進める。

### ③実現のための具体的な都市計画制度の方針

- ・都市公園などの施設緑地や風致地区、生産緑地地区などの地域制緑地を都市計画に位置付け、その整備・保全を促進する。

## 内房広域都市圏構造図

## 東京都

神奈川県

東京清

A small icon of a compass rose with the letter 'N' at the top, indicating the direction of North.

東葛・灣岸  
広域都市圏

## 凡 例

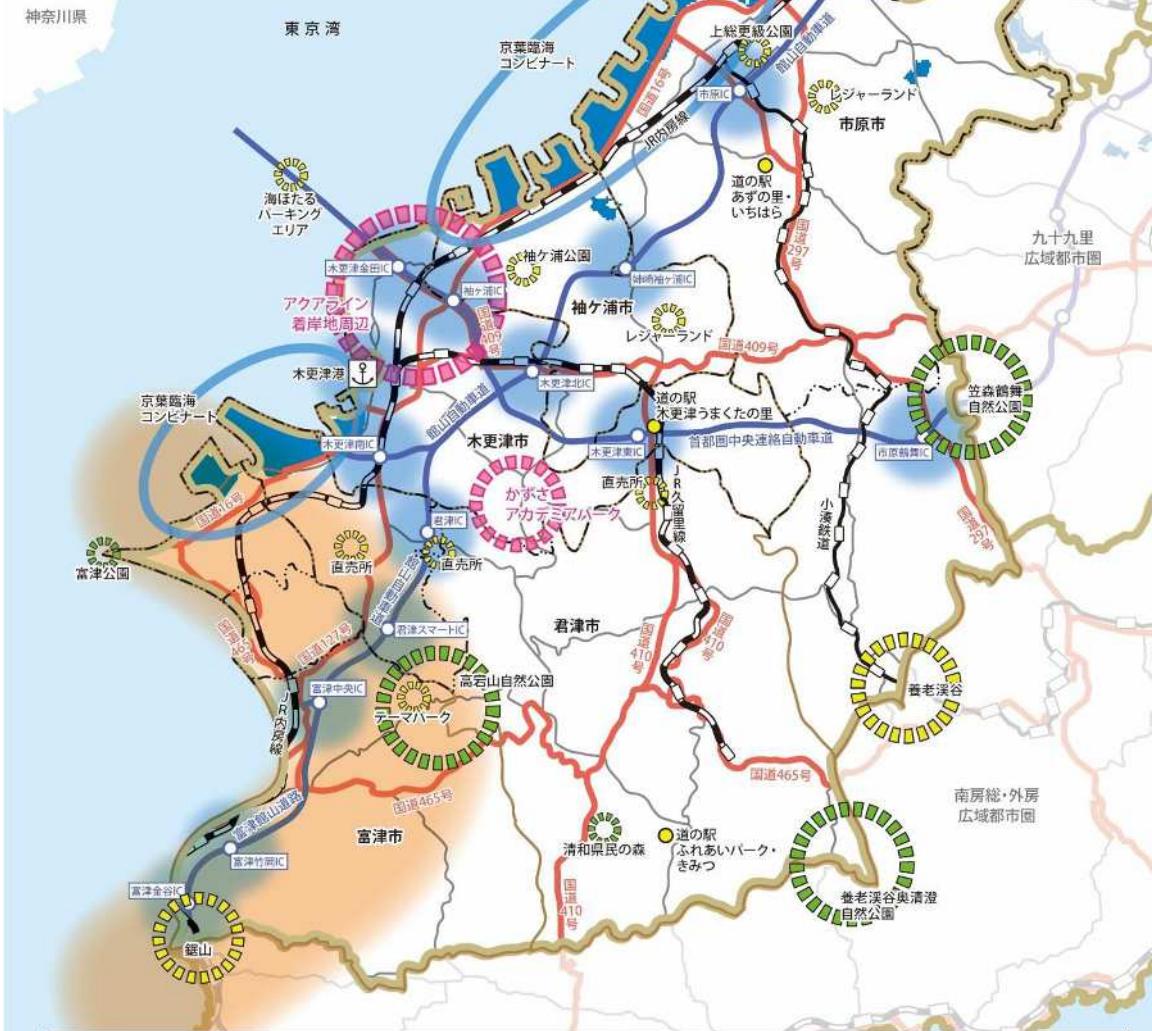
	広域拠点		鉄道(JR線)		行政区界
	地域拠点		鉄道(JR線以外)		都市計画区域界
	拠点を結ぶ道路・交通ネットワーク		自動車専用道路・IC		圏域界
	バスターミナル		国道		
			県道(主要地方道)		
			調査中路線		
			構想道路		

※上記の拠点やネットワークは具体的な位置等を示すものではありません。

0

20km

## 内房広域都市圏構造図【産業・観光】



## 凡例

■ 産業立地誘導を図るゾーン	■ 国際拠点港湾・重要港湾	■ 行政区域界
■ 観光誘導ゾーン	■ 鉄道 (JR線)	····都市計画区域界
■ 主な観光地・観光資源	■ 鉄道 (JR線以外)	■ 圏域界
■ 県立都市公園・自然公園・県民の森	■ 自動車専用道路・IC	
■ アクアライン着岸地・かずさアカデミアパーク周辺	■ 国道	
■ 道の駅	■ 県道 (主要地方道)	
■ 工業エリア		

※上記のゾーンや地点は具体的な位置等を示すものではありません。

0

20km

表 拠点・ゾーンの区分

区分	位置付け・考え方
広域拠点	新たな産業・地域づくりを推進することにより、本県経済をけん引していくことが期待される地域（柏の葉、北千葉道路沿線、幕張新都心、成田空港周辺、アクアライン着岸地・かずさアカデミアパーク周辺）
地域拠点	各市域における代表的な拠点として、居住や都市機能等の集積を図る地域（鉄道駅、バスターミナル、役場周辺）
産業立地誘導を図るゾーン	産業立地のポテンシャルの高いインターチェンジ周辺や千葉港、木更津港周辺の区域
観光誘導ゾーン	国定公園や自然公園区域に指定されている海辺・川辺沿いの区域