

# 第 1 章 計画の前提条件

## 1 将来人口

### 1) 総人口

平成 17 年国勢調査における野田市の人口は、151,240 人であり、平成 12 年の人口 151,197 人（旧野田市と旧関宿町の合計）からわずかに増加した。しかし平成 7 年の調査では 152,245 人（同）であり、この 10 年間は人口の変化がほとんどみられず、区画整理地区を除いた地域の人口は既に減少傾向にある。

政府が策定した「首都圏基本計画」に示されているように、東京圏では、特色ある都市機能が集積する拠点的な都市を中心に、業務、商業、文化、居住等の諸機能がバランスよく配置された自立性の高い地域を形成するとともに、それぞれが首都圏内の他の拠点や、さらには首都圏外の拠点とも相互の連携・交流によって機能を分担し、補完し高めあう「分散型ネットワーク構造」の形成が地域構造の目標として掲げられている。しかし、これまでは都心部から周辺地域への人や都市機能の分散傾向がみられたものの、平成 7 年度を境に都心部の国勢調査人口が増加し、それに伴い野田市を含む周辺地域においては人口の伸び悩みや減少傾向がみられるようになった。

このように時代の変化は激しいが、野田市は、もとより優れた自然環境を擁するとともに、都市機能が充実されつつある。今後、平成 17 年 8 月に開通したつくばエクスプレスや計画中の東京直結鉄道の整備などによって利便性が高まれば、同様の立地条件を有する周辺地域と比較した地価の割安感などから宅地需要が増大する可能性が高いと考えられる。

一方、開発を全く考慮しない場合、区画整理地区を除いた地域の趨勢的な人口は今後も減少を続けるとみられる。これは、市民がもっとも不満を感じている交通、生活の不便さを反映した結果であると考えられる。

したがって、市民の定住性の向上と野田市の安定的な発展を実現するためには、できるだけ早期に鉄道の整備及び沿線の開発等を実現し、市民にとっての魅力を高めるまちづくりを行うことが望ましいということができる。

このような考え方から、本計画では、平成 27 年（2015 年）における将来人口（基本値）を約 15 万 6 千人と想定し、東京直結鉄道整備を前提にした人口動向に及ぼす影響（アナウンス効果）を別枠で 3 千人から 9 千人と想定した。

## 2) 年齢別構成

平成 17 年（2005 年）の市民の年齢構成を 3 区分別にみると、14 歳以下 13.17%、15－64 歳 69.33%、65 歳以上 17.50%である。今後は高齢化が一層進み、平成 27 年（2015 年）には 65 歳以上が 27.56%に達すると見込まれる。

宅地開発等による流入人口の年齢層は比較的若いものの、団塊の世代の高齢化や全国的な少子化の進行により、15－64 歳の生産年齢人口、14 歳以下の年少人口ともに減少すると見込まれる。

### 【将来人口（基本値）の年齢別構成】

年齢	人口（人）		構成比（%）	
	平成 17 年 2005 年	平成 27 年 2015 年	平成 17 年 2005 年	平成 27 年 2015 年
14 歳以下	19,920	18,000	13.17	11.54
15－64 歳	104,849	95,000	69.33	60.90
65 歳以上	26,471	43,000	17.50	27.56
計	151,240	156,000	100.00	100.00

## 2 都市構造・土地利用の方向

都市構造及び土地利用の現状を踏まえ、野田市では、今後、以下の方向に基づき、骨格となる交通ネットワークの形成を推進するとともに、自然や歴史と調和したコンパクトな市街地の形成及び緑地等の保全、4 つの核の形成を推進する。

### 1) 都市構造を支える交通ネットワークの形成

#### (1) 骨格となる幹線道路網の形成

##### ◆都市間道路ネットワークの形成

- ・広域幹線道路としての位置づけを持つ、国道 16 号の混雑緩和のため千葉柏道路（16 号バイパス）の早期整備を促進する。
- ・首都圏中央連絡自動車道の整備とあわせて、隣接する他県と連絡する東西及び南北軸の道路の整備を促進する。
- ・埼玉県、茨城県へ通じる東西方向の幹線道路の整備を促進するとともに、芽吹大橋の 4 車線化等利根川、江戸川、利根運河の架橋の整備を促進する。
- ・東西幹線の円滑な交通を確保するため、渋滞の原因である東武野田線の連続立体交差事業の早期実現を促進する。

- 
- ・つくばエクスプレス開業の影響を受ける本市南部地域において、柏市、流山市との連携強化に向けて幹線道路網の整備に努める。

#### ◆外郭環状構造の確立

- ・東京圏における分散型ネットワーク構造の実現に向けて、本市の既成市街地の周辺を結ぶ外郭環状道路の整備に努める。これによって、市街地への通過交通の流入を抑制するとともに、市街地内の発生交通の円滑な誘導の実現をめざす。

#### ◆梯子状ネットワーク構造の確立

- ・鉄道に沿って分布している市街地の円滑な交通処理を可能にするため、市内幹線道路を梯子状に整備する。市街地の東西幹線網として、都市計画道路の整備を推進する。

#### ◆歩道・サイクリング道路等の整備

- ・すべての人が安心して快適に移動できる都市空間を確保するため、高齢者や障害者にも配慮した歩道の整備を推進する。また、身近で、野田市の豊かな自然や歴史とふれあいつながりながら移動できる都市空間として、サイクリング道路の整備を推進する。
- ・幹線となる道路の歩車道の分離、植樹帯の設置等生活環境の向上をも考慮した整備、市街地や集落内の狭小、屈曲した道路の整備を推進する。

### (2) 広域交通網整備の促進

#### ◆東京直結鉄道構想の推進

- ・東京直結鉄道構想を推進する。
- ・東京直結鉄道の利便性や魅力を最大限に活かすことのできる都市づくりに向けて、道路網及び駅前広場等の整備を推進する。また、鉄道整備のインパクトを活用することによって、野田市駅周辺等の市街地整備を推進する。

#### ◆東武野田線の複線化

- ・東武野田線の複線化に向けて、関係機関への要請等に努めるとともに、鉄道高架事業を契機として、さらなる推進を図る。

#### ◆バス交通の充実

- ・市民の日常生活の重要な移動手段であるバス交通（コミュニティバス、路線バス）の一層の利便性の向上を図る。

---

## 2) 自然や歴史と調和したコンパクトな市街地の形成及び緑地等の保全

### (1) 市街地ゾーンの設定

#### ◆市街地ゾーン（居住系）の整備

- ・高齢者や障害者を含めて誰もが便利で暮らしやすい野田市の実現に向けて、平地林等の自然環境や歴史的資源も活かしつつ、上質な居住環境を備えた計画的な市街地整備を推進する。市街地整備にあたっては、鉄道の整備等のインパクトも活用するとともに、野田市の個性づくりに努める。
- ・良好な住環境の形成に向けて、学校、公園等公共施設の整備を進めるとともに、既存施設の有効利用を促進する。
- ・既成市街地については、幹線道路、生活道路、下水道等の都市基盤整備を推進するとともに、住工混在地区、住宅密集地区等における市街地の再編に努める。

#### ◆市街地ゾーン（産業系）の整備

- ・工業をはじめとする産業機能の集積に向けて、工業団地等における生産環境の整備に努める。
- ・市経済の振興に向けて、中里地区、船形地区、南部地区、西高野地区、桐ヶ作地区、古布内地区の各地区については、今後も工業地として配置し、住工混在による問題の解消や職住近接の実現を図るとともに、今後成長が見込まれる産業の誘致を推進する。

### (2) 緑地・レクリエーションゾーンの設定

#### ◆緑地の維持・保全

- ・市民の憩いの場として、中央の杜、市民の森及び江川地区の周辺斜面林など、緑地の自然で健全な姿での維持・保全に努める。また、里山等の山林についても、地権者の協力を得つつ市民参加による保全・活用を促進する。

#### ◆公園の整備

- ・総合公園、スポーツ公園、水辺公園をはじめとして、市内に存在する公園の整備を推進する。

#### ◆河川沿いの親水空間の整備

- ・周囲を河川に囲まれている野田市の特性を活かし、利根川、江戸川、利根運河、座生川等河川の親水空間としての整備を推進する。

### (3) 農業振興ゾーンの設定

- ・市街化調整区域を中心にまとまって存在している優良農地を、農業振興の拠点及び都市内の緑地環境として維持保全するとともに、市民の余暇の場として活用を図る。
- ・農地と宅地が混在化している地域については、良好な生産、生活環境の一体的な形成を

---

進め、適正な土地利用を図る。

### 3) 4つの核の形成

#### (1) 中心サービス核の形成

- ・東京直結鉄道の延伸とあわせて、野田市駅・愛宕駅周辺において中心サービス核を形成する。
- ・中心サービス核は、広域的な野田市の顔として、全市及び広域を対象とする商業機能や各種のサービス機能を集積するとともに、歴史的資源や自然環境との調和に配慮し、野田市の顔にふさわしい特色ある魅力的な景観づくりを推進する。
- ・中心サービス核の形成にあたっては、面的な市街地整備を行うとともに、既存の商業集積等の地域の資質とあわせて、新たな交通基盤整備のインパクトをできるだけ活用し、高次都市機能の集積を推進する。また、歴史的・文化的資源を有効活用し、来訪者の街中への誘導を図る等、歩行者空間として歩いて楽しいにぎわいのある空間整備を推進する。

#### (2) 地域サービス核の形成

- ・地域サービス核は、中心サービス核を補完する都市機能が集積する地区として、梅郷駅周辺、川間駅周辺及び関宿中央ターミナル・関宿支所周辺において形成する。
- ・地域サービス核の形成にあたっては、駅及びバスターミナルを中心とする市街地整備を行うとともに、住民のニーズや利便性を考慮した商業集積を図るなど、できるだけ多様な都市機能集積を誘導する。

# 都市構造・土地利用イメージ図

