

第2章 将来人口と都市構造・土地利用の方向

1 将来人口

平成42年（2030年）における人口は、約15万2千人と想定しました。

2 都市構造・土地利用の方向

1) 都市構造を支える交通ネットワークの形成

広域や市内の移動に便利で、まとまりのある都市構造の実現に向けて、都市構造を支える交通ネットワークの形成を推進します。

道路網については、市街地等の円滑な交通処理を実現するため、外郭環状構造の道路^{※1}や都市計画道路網の整備を推進します。

また、東京直結鉄道の整備、東武野田線の複線化を推進するとともに、駅へのアクセス向上を図り、駅前広場、駅前線などの周辺道路等の整備を図ります。

2) 自然と調和のとれた市街地の形成及び緑地等の保全

野田市の豊かな自然環境と調和した市街地の形成を推進します。まとまりがあり、快適な生活環境を備えた市街地整備を推進するため、市街地ゾーンを設定します。

また、市の周囲を流れる利根川、江戸川、利根運河や公園、緑地を活かしたゆとりある快適な環境整備を推進するため、緑地・レクリエーションゾーンを設定します。

市街化調整区域を中心に分布する優良農地について、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ため、農業振興ゾーンを設定します。

3) 4つの核の形成

東京直結鉄道の整備や連続立体交差事業と併せて野田市駅・愛宕駅周辺を広域的な性格も持った拠点として整備します。また、梅郷駅周辺、川間駅周辺、関宿中央ターミナル・関宿支所周辺に存在する従来の都市機能集積の活用等によって、南北それぞれの地域サービス核を形成します。

◎野田市駅・愛宕駅周辺地域	中心サービス核
◎梅郷駅周辺地域	地域サービス核
◎川間駅周辺地域	地域サービス核
◎関宿中央ターミナル・関宿支所周辺地域	地域サービス核

^{※1} 外郭環状構造の道路…都市計画道路山崎吉春線、今上木野崎線及び市道船形吉春線、主要地方道松戸野田線（一部の区間）、我孫子関宿線（一部の区間）で構成する環状道路で、野田地域の市街地内への通過交通を排除し、市街地の混雑解消や地区間移動の円滑化を図る道路→P31「将来都市構造・土地利用イメージ図」参照