

第3章 重点整備地区の設定

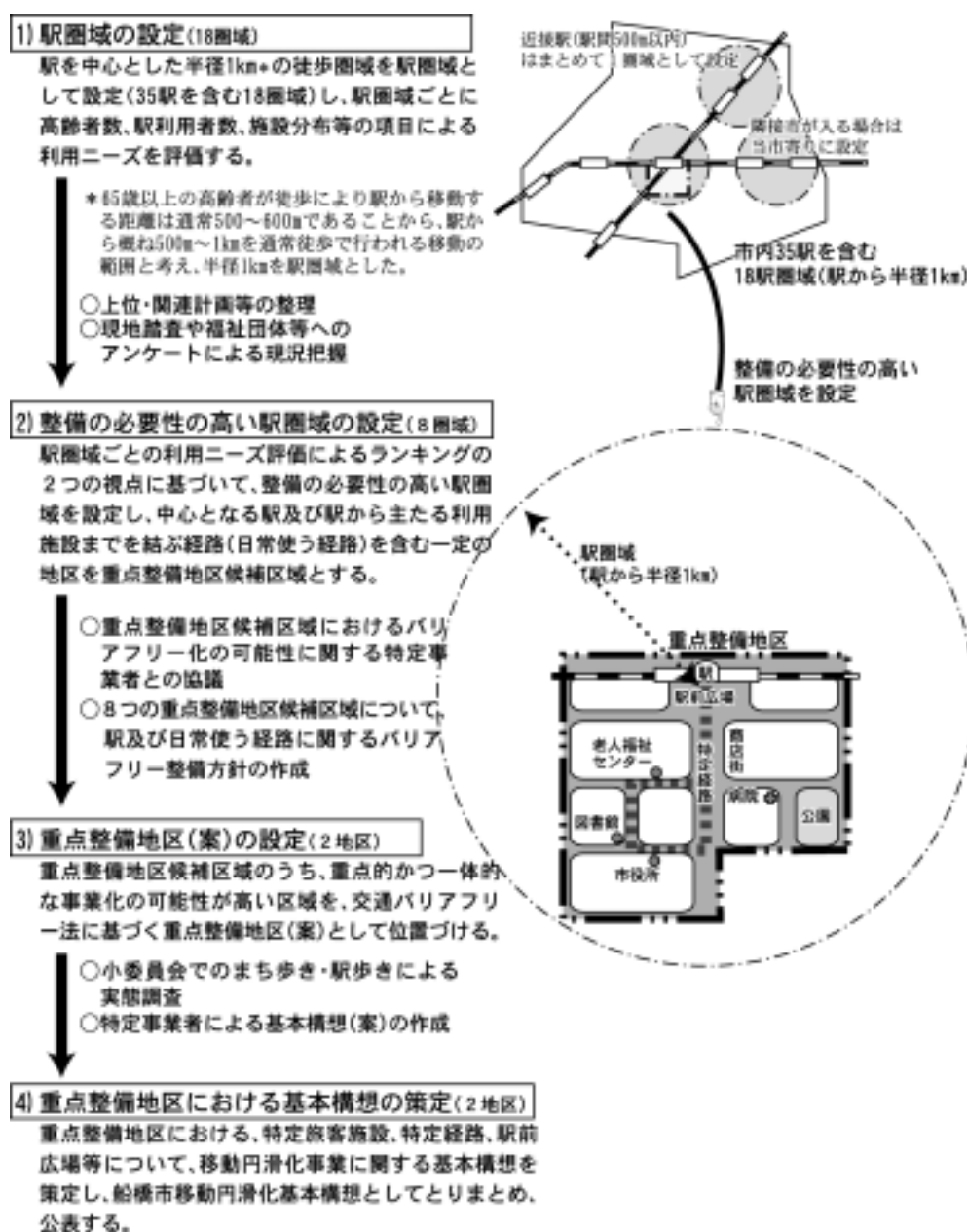
3-1 重点整備地区の設定及び基本構想の策定の流れ

本市では、重点整備地区の設定を行なうために、市内35駅を含む18圏域を設定し、圏域ごとに現状の利用ニーズ調査や関連計画等による整理を踏まえ、整備の必要性の高い駅圏域の抽出を行なった。

抽出された8つの駅圏域から、重点的かつ一体的な整備の必要性が高い区域を「重点整備地区候補区域」として位置づけ、特定事業者との協議を行ない、交通バリアフリー法にもとづく整備が可能な2地区を「重点整備地区」として設定した。

そして地区毎の「移動円滑化基本構想」を含めた「船橋市移動円滑化基本構想」としてとりまとめ、策定に至った。

図 重点整備地区設定の方法と基本構想の策定の流れ



3 - 2 重点整備地区の設定

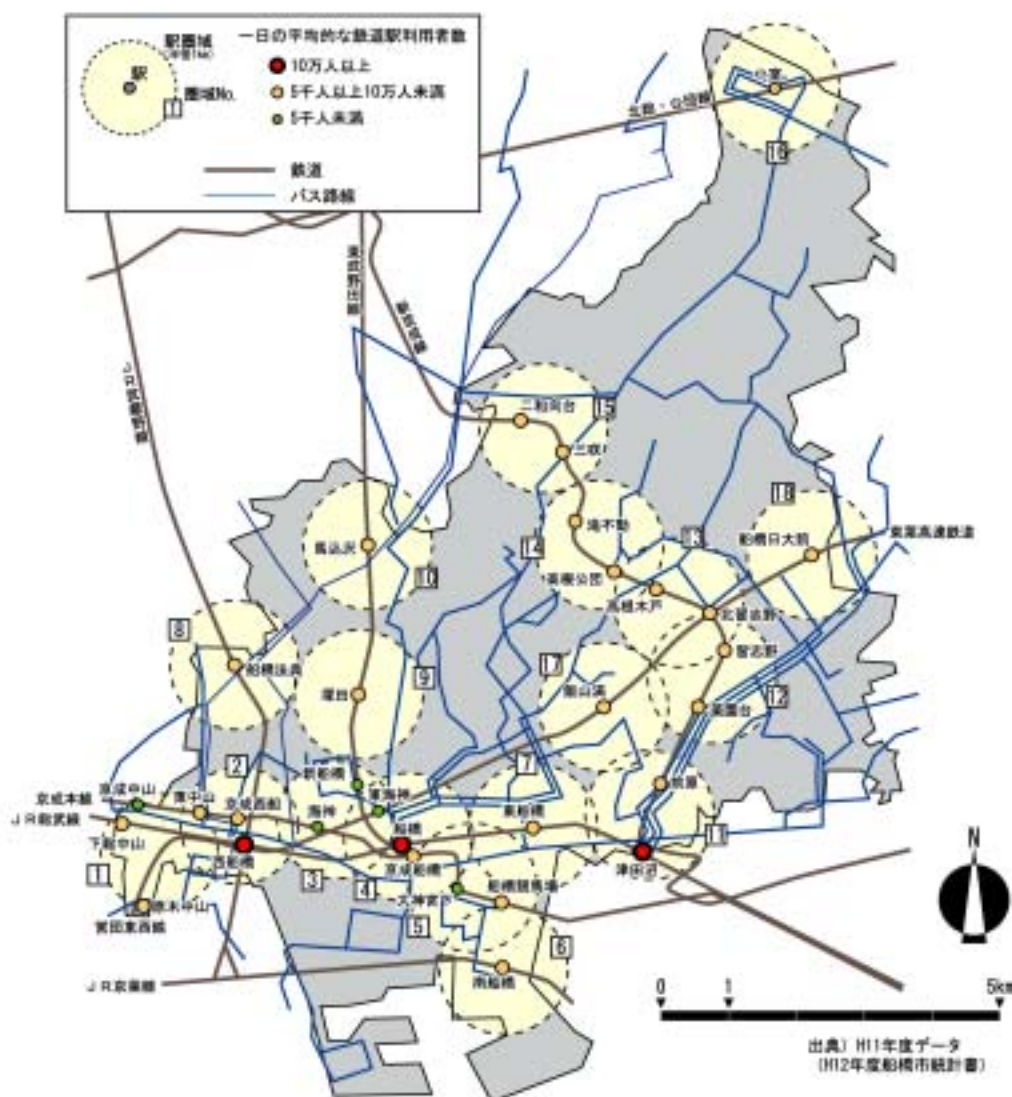
3 - 2 - 1 18 駅圏域の設定から、整備の必要性の高い8 駅圏域の抽出

市内全 35 駅を対象に各駅から 500m ~ 1km を範囲に 18 駅圏域を設定した。

各駅圏域ごとに高齢者や身体障害者の利用ニーズが判断できる指標をピックアップしこれを定量化し、指数化することで評価ランキングを行った。評価ランキングした結果をもとに、上位の 8 駅圏域を“整備の必要性の高い駅圏域”とした。

なお 18 駅圏域については、関連計画や特定施設等の配置などを整理した圏域カルテも作成し、圏域ごとのバリアフリーの方針を概略設定した(資料編の圏域カルテを参照)。

図 駅圏域の設定 (35 駅、18 圏域)



18圏域 (含まれる駅)	
1 下総中山圏域 (下総中山駅、原木中山駅、京成中山駅、東中山駅)	10 馬込沢圏域 (馬込沢駅)
2 西船橋圏域 (西船橋駅、東中山駅、京成西船橋)	11 津田沼圏域 (津田沼駅、前原駅)
3 新船橋圏域 (新船橋駅、海神駅、東海神駅)	12 習志野圏域 (薬園台駅、習志野駅)
4 船橋圏域 (船橋駅、京成船橋駅、東海神駅)	13 北習志野圏域 (北習志野駅、高根木戸駅)
5 船橋競馬場圏域 (船橋競馬場駅、大神宮下駅)	14 高根公団圏域 (高根公団駅、滝不動駅)
6 南船橋圏域 (南船橋駅)	15 二和向台圏域 (二和向台駅、三鉄駅)
7 東船橋圏域 (東船橋駅)	16 小室圏域 (小室駅)
8 船橋法典圏域 (船橋法典駅)	17 飯山岡圏域 (飯山岡駅)
9 塚田圏域 (塚田駅)	18 船橋日大前圏域 (船橋日大前)

3 - 2 - 2 各駅圏域ごとの高齢者や身体障害者の利用ニーズの定量化と評価ランキング

既に述べたように本市には多く駅があり、この全ての駅とその周辺を重点整備地区に設定し、2010年までに一定のバリアフリー化を図ることは困難である。

そこで、高齢者等の利用ニーズの高い駅圏域を“整備の必要性の高い駅圏域”として抽出し、段階的にバリアフリー整備を図ることとした。利用ニーズ評価は交通バリアフリー法に基づくと、以下のような基準が想定される。

高齢者人口の多い圏域	駅の乗降客数が多い圏域	官公庁や病院が多い圏域
高齢者、障害者等の利用者数が多い施設が集まる圏域		
駅やバス等の公共交通機関を使って利用する施設が多い圏域		
市民が一般的に利用する施設が多い圏域		
広域的な市民の利用する商業施設が多い圏域		
バスや自転車の利用が多い圏域		

以上のうち、本市において圏域ごとに定量化できる基準を選択した結果、下表のような9つの利用ニーズ評価項目を設定した。各評価項目について数値が最も高い圏域を100又は50とし^{注2)}、これを母数にして各圏域を点数付けした。

表 利用ニーズ評価項目

1) 居住者数	圏域の利用者の数が多いほど、圏域の整備の必要性が高い
2) 65歳以上の居住者数	移動困難者の数が多いほど、圏域の整備の必要性が高い
3) 1日平均駅利用者数	駅利用者やバス利用者が多いほど、駅及び圏域の整備の必要性が高い
4) 平日バス運行回数	
5) 平均容積率(%) ^{注1)}	建物の集積が高いほど利用者が多いため、圏域の整備の必要性が高い
6) 公共施設(施設数)	日常生活やサービスを支えるための施設として、数値が大きいほど利用者が多いため、圏域の整備の必要性が高い
7) 福祉施設(施設数)	
8) 医療施設(施設数)	
9) 商業施設(施設数) ^{注2)}	

注1)平均容積率(法定容積率による総床面積÷対象面積)は、許容される建物の単位面積あたりの容積率を示すものであり、それを都市活動に置き換えて歩行の負荷(バリア)として見る。ただし法定容積率を全て使い切るとは少ないため、他の項目より重み付けを軽くして50点満点とした。

注2)商業施設は公共施設や福祉施設、医療施設と比べて高齢者や身体障害者等の利用が少ないため、他のバリア評価項目より重み付けを軽くして50点満点とした。

その結果上位に位置づけられた8駅圏域を“整備の必要性が高い駅圏域”とした。そして、その中心となる駅周辺に着目し、高齢者や身体障害者等の利用する施設の集積状況から、重点的に整備すべき地区を“重点整備地区候補区域”と位置づけた。

表 評価ランキング結果

ランキング	圏域番号と、圏域の名称	中心となる駅周辺地区	評価点 ^{注3)}
1位	4 船橋圏域	船橋駅周辺地区	100
2位	11 津田沼圏域	津田沼駅周辺地区	63
3位	13 北習志野圏域	北習志野駅周辺地区	59
4位	2 西船橋圏域	西船橋駅周辺地区	53
5位	12 習志野圏域	習志野駅周辺地区	48
6位	15 二和向台圏域	二和向台駅周辺地区	43
7位	1 下総中山圏域	下総中山駅周辺地区	41
8位	14 高根公団圏域	高根公団駅周辺地区	39

注3)評価点は、1位を100とした場合の各駅圏域の得点を示したものと

圏域ランキング結果

圏域のランキング	対象圏域の人口	居住者数	のべ乗以上高齢者居住者数	利用ニーズ評価								ランキング値	圏域別の利用ニーズランキング				
				駅の利用ニーズ		圏域の利用ニーズ										合計	
				1日平均乗降回数	平日バス乗降回数	平均台数率	公共施設	福祉施設	医療施設	商業施設							
1	下総中山圏域	1,61	100	81	14	6	33	14	14	0	17	281	41	1位	4	船橋圏域	100
2	西船橋圏域	2,71	71	49	100	25	32	29	0	40	17	363	53	2位	11	津田沼圏域	63
3	船橋圏域	3,14	63	89	2	6	30	21	0	0	4	195	29	3位	13	北習志野圏域	59
4	船橋圏域	3,14	77	93	84	90	45	100	100	40	50	679	100	4位	2	西船橋圏域	53
5	船橋圏域	3,14	58	75	4	3	39	14	0	0	4	197	29	5位	12	習志野圏域	48
6	南船橋圏域	2,21	23	23	4	7	50	29	0	0	4	140	21	6位	15	二和向台圏域	43
7	東船橋圏域	3,00	61	49	5	31	23	29	0	20	8	227	33	7位	1	下総中山圏域	41
8	船橋工業圏域	1,96	38	30	5	4	30	7	29	0	0	144	21	8位	14	高野台圏域	39
9	塚田圏域	3,14	55	49	2	0	26	14	0	0	13	159	23	9位	7	東船橋圏域	33
10	馬込沢圏域	2,76	42	54	5	4	13	21	0	0	8	147	22	10位	3	西船橋圏域	29
11	津田沼圏域	2,85	73	75	39	100	33	29	29	40	13	431	63	12位	17	船橋工業圏域	29
12	習志野圏域	3,14	83	82	4	31	29	35	43	20	21	329	48	13位	17	船山圏域	27
13	北習志野圏域	3,14	81	100	15	31	25	7	14	100	39	402	59	14位	9	津田沼圏域	23
14	高野台圏域	3,14	67	86	4	15	25	21	0	40	8	266	39	15位	10	馬込沢圏域	22
15	二和向台圏域	3,14	45	49	5	17	15	50	43	40	25	291	43	15位	6	西船橋圏域	21
16	小室圏域	2,70	14	11	1	7	10	21	0	0	4	68	10	17位	18	船橋工業圏域	15
17	船山圏域	3,14	65	61	2	0	21	21	0	0	13	183	27	18位	18	小室圏域	10
18	船橋日大前圏域	2,52	32	35	2	0	20	14	0	0	0	103	15				

備考
 地方自治体別乗降回数データは、地方自治体別乗降回数データに基づき、圏域別の乗降回数データを作成した。また、圏域別の乗降回数データは、圏域別の乗降回数データに基づき、圏域別の乗降回数データを作成した。
 上記の圏域別の乗降回数データは、圏域別の乗降回数データに基づき、圏域別の乗降回数データを作成した。また、圏域別の乗降回数データは、圏域別の乗降回数データに基づき、圏域別の乗降回数データを作成した。

圏域データ

圏域のランキング データ	対象圏域	居住者数	のべ乗以上高齢者居住者数	駅の利用ニーズ		圏域の利用ニーズ				乗降回数	圏域別の乗降回数	圏域別の乗降回数	圏域別の乗降回数		
				1日平均乗降回数	平日バス乗降回数	平均台数率	公共施設	福祉施設	医療施設					商業施設	
				人	人	%	施設数	施設数	施設数					施設数	
1	下総中山圏域	1,61	24,307	2,519	16,402	16%	28%	2	1	0	4	1,082	2,181	4,807	4,807
2	西船橋圏域	2,71	29,181	2,808	50,518	40%	12%	4	0	2	4	3,131	3,613	4,807	3,298
3	船橋圏域	3,14	30,083	4,208	13,097	13%	15%	3	0	0	1	1,099	5,791	4,807	5,825
4	船橋圏域	3,14	36,687	5,761	49,894	17%	27%	14	7	2	12	3,669	1,610	4,807	13,888
5	船橋圏域	3,14	35,042	4,208	22,432	6%	24%	2	0	0	1	3	1,919	4,807	31,802
6	南船橋圏域	2,21	1,090	99	23,008	19%	20%	4	0	0	1	1,099	2,081	4,807	31,802
7	東船橋圏域	3,00	21,375	2,318	24,092	8%	14%	4	0	1	2	1,099	3,011	4,807	1,942
8	船橋工業圏域	1,96	11,241	1,146	21,436	7%	18%	1	2	0	0	1,099	3,011	4,807	3
9	塚田圏域	3,14	26,034	3,644	12,431	9%	16%	2	0	0	3	350	1,091	4,807	3,880
10	馬込沢圏域	2,76	17,681	2,327	29,402	7%	30%	3	0	0	2	3	1,099	4,807	3,880
11	津田沼圏域	2,85	31,090	4,248	218,094	1,8%	20%	4	2	2	2	799	3,611	4,807	33,888
12	習志野圏域	3,14	39,230	3,878	24,217	8%	17%	5	0	1	5	4,401	0	4,807	4,844
13	北習志野圏域	3,14	35,439	5,232	64,708	8%	15%	1	1	5	1	5,895	11,411	4,807	30,529
14	高野台圏域	3,14	31,989	5,247	24,039	3%	15%	3	0	2	2	1,099	11,411	4,807	3,882
15	二和向台圏域	3,14	21,095	2,814	21,822	3%	30%	7	0	2	6	3,679	3,024	4,807	3,473
16	小室圏域	2,70	5,080	803	5,798	13%	52%	3	0	0	1	1,099	0	4,807	1,887
17	船山圏域	3,14	30,979	3,798	13,892	9%	12%	3	0	0	3	1,099	11,411	4,807	4,802
18	船橋日大前圏域	2,52	11,204	1,348	18,176	9%	12%	2	0	0	0	350	0	4,807	3

備考
 地方自治体別乗降回数データは、地方自治体別乗降回数データに基づき、圏域別の乗降回数データを作成した。また、圏域別の乗降回数データは、圏域別の乗降回数データに基づき、圏域別の乗降回数データを作成した。

3 - 2 - 3 “重点整備地区候補区域”に関する特定事業者との協議等

“重点整備地区候補区域”8地区について、現地踏査や福祉団体等へのアンケート調査、両委員会での検討を踏まえ、中心となる駅から主たる利用施設まで、日常利用する経路の想定を行った。

そして、8地区の鉄道駅及び日常利用する経路を対象に、そのバリアフリー化の可能性について、鉄道事業者及び道路管理者など特定事業者と協議等を行った。

表 協議を行った特定事業者等

道路管理者	千葉県	道路建設課
		道路維持課
		街路モノレール課
		葛南土木事務所
		葛南都市計画事務所
	船橋市	道路管理課
		道路建設課
		街路課
		交通安全課
		都市整備課
		南口再開発事務所
公共交通事業者	鉄道	東日本旅客鉄道株式会社千葉支社
		東武鉄道株式会社
		京成電鉄株式会社
		新京成電鉄株式会社
		東葉高速鉄道株式会社
		帝都高速度交通営団
		北総開発鉄道株式会社
	バス	京成電鉄株式会社
		新京成電鉄株式会社
		船橋バス株式会社
交通安全事業者	公安委員会	千葉県警察本部交通部交通規制課
		千葉県警察本部交通部駐車対策課
千葉県		千葉県企画部交通計画課

3 - 2 - 4 重点整備地区（案）の設定

協議の結果、2010年まで交通バリアフリー法にもとづき一定の整備が可能な地区として「船橋駅周辺地区」と「北習志野駅周辺地区」の2地区を、重点的かつ一体的な整備を図る重点整備地区（案）として設定した。

〔船橋駅周辺地区〕は、JR線、東武線、京成本線の3駅が集まるターミナル駅であり、周辺には船橋市役所はじめ、市の中心的な公共公益施設が多く立地している。

〔北習志野駅周辺地区〕は、新京成線と営団線・東葉高速線の結節点であり、周辺には住宅地が多く、65歳以上の居住者数や医療施設数は18駅圏域のなかで最も多い。

3 - 2 - 5 重点整備地区の承認

「船橋駅周辺地区」及び「北習志野駅周辺地区」の2地区について、重点整備地区として検討委員会で承認された。

3 - 3 基本構想の策定

3 - 3 - 1 まち歩き・駅歩きの開催

12月4日に「北習志野駅周辺地区」、6日に「船橋駅周辺地区」において、小委員会のメンバーを中心に“まち歩き”を行った。当日は、特定経路の候補となる道路を歩きながら歩行障害となるバリアチェックを行ない、まち歩き後は意見交換会を開催して、具体的な問題点や要望を整理した。

さらに20日には2地区に含まれる5つの駅（改札内外）の駅歩き（バリアチェック）も行った。

これらの結果は、基本構想（案）を作成する際の参考とするとともに、構想策定後に控える特定事業計画の作成にあたっての参考資料となるよう整理した。

12月4日（火） 「北習志野駅周辺地区」	北習志野駅から習志野台出張所、船橋東郵便局、北習志野花輪病院までの経路	54名参加
12月6日（木） 「船橋駅周辺地区」	JR船橋駅から中央図書館、中央公民館、船橋市役所、中央保健センター、天沼弁天池公園までの経路	58名参加
12月20日（木） 「北習志野駅・船橋駅」	東葉高速線北習志野駅、新京成線北習志野駅、東武線船橋駅、JR船橋駅、京成本線京成船橋駅の全5駅	26名参加

3 - 3 - 2 特定事業者による基本構想（案）の作成

2地区の基本構想（案）を作成するにあたって、交通バリアフリー法の規定にもとづき、各特定事業者に、基本構想に定める特定事業に関する事項について、まち歩きの結果等も踏まえ、具体的な整備の考え方や提案の検討を依頼した。

表 基本構想（案）作成を依頼した特定事業者

道路管理者		千葉県
		船橋市
公共交通事業者	鉄道	東日本旅客鉄道株式会社千葉支社
		東武鉄道株式会社
		京成電鉄株式会社
		新京成電鉄株式会社
		東葉高速鉄道株式会社
	バス	京成電鉄株式会社
		新京成電鉄株式会社
		船橋バス株式会社
交通安全事業者		千葉県公安委員会

3 - 3 - 3 基本構想（案）に対する市民意見の反映

とりまとめた基本構想（案）について、平成14年2月20日から3月5日の2週間、市ホームページ上及び公共施設に基本構想（案）を掲示したうえでパブリックコメントの募集を行ない、合計45件の意見を頂いた。

3 - 3 - 4 基本構想の策定と公表

以上の経緯を踏まえ、本市では船橋駅周辺地区・北習志野駅周辺地区の「重点整備地区移動円滑化基本構想」を含めた「船橋市移動円滑化基本構想」をとりまとめ、各委員会の承認を受け、公表することとした。