

VII. 都市・地域総合交通戦略



1. 都市・地域総合交通戦略の目的と位置づけ

本市では、進展する少子高齢化への対応、交通渋滞の緩和、交通に起因する環境負荷の低減等のため、徒歩、自転車、公共交通等の交通モードを組み合わせ、望ましい将来都市・地域像の実現に寄与することが必要です。本計画は、市民、交通事業者、行政が相互に協力し、交通サービスとまちづくりが連携し総合的かつ戦略的な交通施策の推進を図ることで魅力的でにぎわいのある都市・地域の整備を行うことを目的とします。

また本戦略は、船橋市の総合計画、都市計画マスタープラン、環境基本計画などを関連計画とし、船橋市地域公共交通計画と連携した位置づけとします。

※都市・地域総合交通戦略とは、望ましい都市・地域の将来像を実現するために必要な都市交通体系を構築することである。そのために、必要な都市交通とまちづくりの施策を明示し、一体的に取り組むことが重要である。

2. 都市・地域総合交通戦略の目標年次

本計画の目標年次は、2031年度（令和13年度）とします。

3. 都市・地域総合交通戦略の計画区域

本計画の計画区域は船橋市全域とします。ただし、地区交通戦略については、特定の範囲を対象区域とします。

4. 都市・地域総合交通戦略の目指す将来都市像と戦略目標

本計画における将来都市像は、まちづくりの拠点となる各鉄道駅を中心に、歩いて暮らせるまち、また交通サービスにより拠点とつながる利便性の高いまちを目指します。

そのための戦略目標として以下に示します。

目標 1 公共交通利用促進や徒歩、自転車利用促進につながる交通結節点の機能強化

目標 2 公共交通不便地域解消事業の実施

目標 3 バス遅延解消につながる道路整備や道路改良等道路交通網の充実

目標 4 集客・回遊性の向上につながる駅を中心とした交通まちづくり※の実施

※交通まちづくり：鉄道駅を中心として業務施設、商業施設、教育・文化施設・公園緑地などの公共施設、そして住宅地など生活に必要な機能を集約し、歩いて暮らせることを基本に、公共交通などによる移動の利便性を高めまちを整備すること。

5. 地区交通戦略による重点地区の整備

《地区交通戦略（重点地区の整備）の基本的な考え方》

地区交通戦略（重点地区の整備）は、地区を限定しきめ細やかな街路空間づくりを戦略的に進めるための計画です。すなわち、人間中心の都市空間の形成やエリアの価値向上を目指すためのまちづくりの方向性と具体的な交通政策を位置づける計画です。

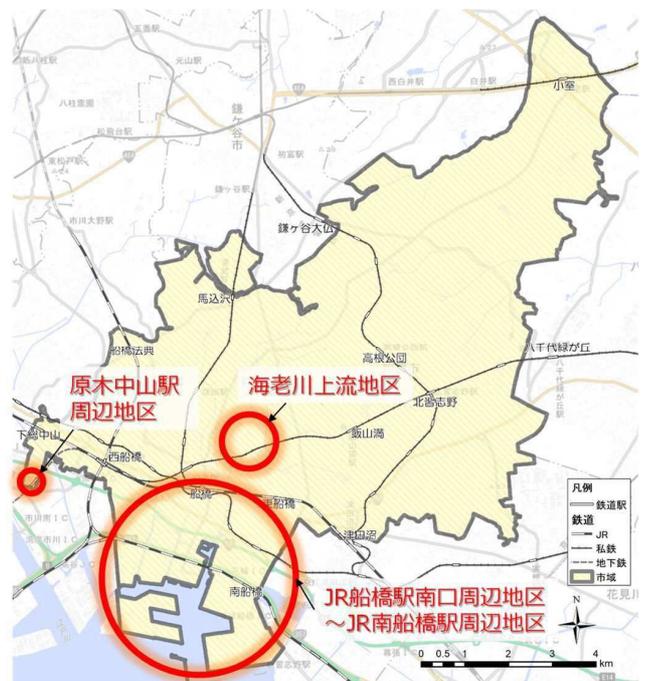
本市においては、都市づくりの拠点としての鉄道駅を中心に、人や自転車、クルマ等が共存し、歩いて暮らせる道路空間、また憩いの場として、さらにイベント開催が可能なオープンスペース等により魅力ある公共空間づくりを目指すとともに、市民の日常生活や多様な活動を支えるため、誰もが利用できる持続可能な交通モード※のベストミックスにより安全性、利便性の向上を目指したまちづくりを行う計画として位置づけます。

※交通モード：交通手段、輸送方式のこと。ここでは、徒歩、自転車、クルマ（自家用車など）、タクシー、バス、鉄道などすべての移動手段のこと。

《モデル地区の考え方》

以上の基本的な考え方に基づき、早期に実現する必要があるか、あるいは早期に実現が可能と考えられる以下の3地区を地区交通戦略重点地区のモデル地区として整備を進めていきます。

- 「海老川上流地区」
：土地区画整理事業により本市の新たな拠点の形成を図り、訪れた人が歩いて楽しみながら健康になれるまちを目指す地区
- 「JR 船橋駅南口周辺地区～JR 南船橋駅周辺地区」
：JR 船橋駅南口周辺部から JR 南船橋駅を含む臨海部エリアの回遊性向上により、楽しく回遊でき、にぎわいのあるまちを目指す地区
- 「原木中山駅周辺地区」
：既存の公共施設や公共空間を更新し、利便性の向上やにぎわい創出を目指す地区



地区交通戦略重点地区のモデル地区 位置図

(船橋市 HP より作成)

《地区交通戦略（重点地区の整備）》

（１）「海老川上流地区」

土地区画整理事業により本市の新たな拠点の形成を図り、
訪れた人が歩いて楽しみながら健康になれるまちを目指す地区

- **対象地区範囲**：海老川上流地区土地区画整理事業区域
- **地区が目指すべき将来都市像**：訪れた人が楽しみながら歩いて健康になれるまち

《概要》

- ・「海老川上流地区」では、ふなばしメディカルタウン構想[※]に基づき、健康維持や予防医学等などの考え方を活かしたまちづくりを行う計画となっています。そこで地区交通戦略（重点地区の整備）については、健康づくりに資する交通のあり方を検討し、訪れた人が楽しみながら歩いて健康になれるまちを目指します。

※ふなばしメディカルタウン構想：健康維持や予防医学の考え方をまちづくりに活かしていくため、目指すまちの姿、目指すまちづくり方針、導入を目指す施策をまとめたもの。常に新しい技術や情報を更新して進化し続けるまち（地域）を実現し、市民が健康に過ごし来訪者が元気になれる「健康寿命日本一」を目指すことで、本市の健康・医療の中核となるまちを目指していくもの。

《地区の現状と課題》

- ・海老川上流地区は、市中央部の丘陵地を源流とし南の東京湾へ南北に流れる海老川流域の谷津地形となっています。海老川上流地区の南側では、千葉県が海老川調節池を整備中です。
- ・既存の公共交通機関として、地区内の南側には東葉高速線が東西方向に、また、地区の西側を南北に運行するバス路線（JR 船橋駅北口～医療センター方面）と、東葉高速線に並走し東西に運行するバス路線（JR 船橋駅北口～船橋グリーンハイツ）の大きく2つのバス路線があります。
- ・令和4年3月に土地区画整理事業が都市計画決定され、東葉高速線の新駅、病院（医療センター）、商業施設、住宅地、道路、公園、広場などの施設整備が予定されています。
- ・地区交通戦略では、地区内の健康づくりやまちのにぎわいに資する交通サービスの提供と他の地域との交通ネットワークをどのように構築していくかが課題となります。

《目標》

- 東葉高速線の新駅を中心とした公共空間の整備や交通サービスの提供による利用者の利便性向上
- 公共空間の整備による歩いて暮らすことのできるまちの構築
- 市民や訪れた人が健康を意識し、健康になれるまちの構築

《具体的な施策》

【中期施策】

- 公共交通機関の利便性向上（新駅の誘致、駅前広場の整備）
- 歩行空間の形成（歩行者優先の道路整備、都市計画道路3・3・8の歩行者空間の充実、自由通路の整備）
- 駅構内及びその周辺のバリアフリー化
- 駐輪場の整備
- 公共交通結節点（新駅）と地区内、地区外への交通ネットワークの構築
- 新駅と新病院を結ぶ新たな交通モード（グリーンスローモビリティなど）の導入検討
- 新駅の駅前広場を活用した新規バス路線による交通ネットワーク構築（JR 船橋駅、JR 東船橋駅、新京成線三咲駅、古和釜方面）の検討、JR 船橋駅北口に集中しているネットワークを分散させることの検討
- 都市計画道路整備（3・3・8、3・4・40、3・4・41）
- 自転車走行空間の創出
- ウォーキングコースの整備

●街路の性格付け

- ・歩行者空間の確保とともに快適性のある整備を行い、回遊性機能を高める

●民間によるまちづくり活動

- ・民間の開発事業者による都市開発



(船橋市都市政策課)

●具体的な取り組み

【中期施策】

- ・公共交通機関の利便性向上
- ・歩行空間の形成
- ・自由通路の整備
- ・駅構内及びその周辺のバリアフリー化
- ・駐輪場の整備
- ・公共交通結節点（新駅）と地区内、地区外への交通ネットワークの構築
- ・新駅と新病院を結ぶ新たな交通モードの導入検討
- ・新駅の駅前広場を活用した新規バス路線による交通ネットワーク構築の検討、JR 船橋駅北口に集中しているネットワークを分散させることの検討
- ・都市計画道路整備
- ・自転車走行空間の創出
- ・ウォーキングコースの整備

《地区交通戦略（重点地区の整備）》

（２）「JR 船橋駅南口周辺地区～JR 南船橋駅周辺地区」

JR 船橋駅南口周辺部から JR 南船橋駅を含む臨海部エリアの回遊性向上により、
楽しく回遊でき、にぎわいのあるまちを目指す地区

- 対象地区範囲：JR 船橋駅南口周辺地区～JR 南船橋駅周辺地区
- 地区が目指すべき将来都市像：楽しく回遊でき、にぎわいのあるまち

《概要》

- ・「JR 船橋駅南口周辺地区～JR 南船橋駅周辺地区」の地区交通戦略（重点地区の整備）では、交通モードのベストミックスにより回遊性の向上を図るとともに、公共空間の更新によりにぎわいの創出を図ります。

《地区の現状と課題》

- ・ JR 船橋駅南口周辺地区～JR 南船橋駅周辺地区については、西側は船橋港、南側は東京湾に面した埋立地となっています。西側に船橋港親水公園、南側に若松公園が立地しています。
- ・ JR 船橋駅南口周辺地区には、中心市街地や歴史と伝統のある船橋大神宮があります。JR 南船橋駅周辺にはららぽーと TOKYO-BAY、IKEA Tokyo-Bay 等大型商業施設が集積、北側には船橋競馬場、南側には UR 若松団地、大型分譲マンションなどが立地しています。JR 南船橋駅周辺は商業施設や住宅地、工業施設など様々な施設が立地していることが特徴となっています。しかしながら、これらの地区間または施設間にはつながりに欠け、中心市街地から臨海部までの徒歩等による回遊性がやや劣っている状況にあるため、JR 船橋駅南口周辺地区～JR 南船橋駅周辺地区への回遊性創出を図ることが求められています。
- ・ 公共交通は JR 総武線、JR 京葉線、京成本線及びバス路線で構成されています。幹線道路として東西方向は東関東自動車道、国道 14 号、京葉道路及び国道 357 号があります。当該地区にアクセスする道路は限られており、通過交通や駐車場に出入りする車両が集中する時間帯には、国道 14 号や国道 357 号、大型商業施設周辺などで渋滞が発生しています。

《目標》

- ・ 商業施設や集客施設の魅力度の向上
- ・ まちのにぎわいの確保

《具体的な施策》

【中期施策】

- JR 南船橋駅南口における官民連携による地域拠点の創出
- 公共交通の利便性向上に向けた施策の検討
- 商業施設等と連携した公共交通機関の利用促進による交通の分散化
- JR 南船橋駅周辺の大型商業施設、集客施設、公園緑地等を結ぶ歩行者空間ネットワークの再構築
- JR 船橋駅南口周辺地区～JR 南船橋駅周辺地区におけるバリアフリー機能の点検・改善
- コミュニティサイクル（シェアサイクル）導入後の効果の検証

【長期施策】

- JR 南船橋駅と鉄道主要駅を結ぶバス路線の定時運行確保のための道路整備
- 荷物一時預かり所や宅配サービス拠点の設置の検討
- 現道改良による自転車走行空間の確保
- 海上交通の検討（地区内ルート：南船橋（船橋港親水公園）～船橋三番瀬～サッポロビール園、地区外ルート（例）：南船橋～羽田空港等）

●街路の性格付け

- ・回遊性の向上を図る街路について、歩行者空間の確保とともに快適性のある整備を行い、回遊性機能を高める

●民間によるまちづくり活動

- ・JR 南船橋駅南口周辺地区の商業・住宅開発事業による地域の活性化
- ・JR 南船橋駅周辺のエリアマネジメント組織の設立とマネジメント活動



(H27「JR 船橋駅南口周辺部と臨海部エリアの回遊性創出に向けた基本計画」整備イメージ図(船橋市)より作成)

●具体的な取り組み

【中期施策】

- ・JR 南船橋駅南口における官民連携による地域拠点の創出
- ・公共交通の利便性向上に向けた施策の検討
- ・商業施設等と連携した公共交通機関の利用促進による交通の分散化
- ・JR 南船橋駅周辺の大型商業施設、集客施設、公園緑地等を結ぶ歩行者空間ネットワークの再構築
- ・JR 船橋駅南口周辺地区～JR 南船橋駅周辺地区におけるバリアフリー機能の点検・改善
- ・コミュニティサイクル(シェアサイクル)導入後の効果の検証

【長期施策】

- ・JR 南船橋駅と鉄道主要駅を結ぶバス路線の定時運行確保のための道路整備
- ・荷物一時預かり所や宅配サービス拠点の設置の検討
- ・現道改良による自転車走行空間の確保
- ・海上交通の検討

【景観資源】



① 船橋漁港



② 浜町橋（赤橋）

【景観資源・観光資源】



③ 船橋大神宮

【観光資源】



④ 船橋港親水公園



⑤ ららぽーと TOKYO-BAY

《地区交通戦略（重点地区の整備）》

（３）「原木中山駅周辺地区」

鉄道駅へのアクセスの向上を図るとともに、地域住民の日常生活を支える「生活拠点」を目指す地区

- 対象地区範囲：原木中山駅周辺地区
- 地区が目指すべき将来都市像：公共交通利用環境の充実・鉄道やバスを利用しやすいまち

《概要》

- ・「原木中山駅周辺地区」の地区交通戦略（重点地区の整備）では、過度な自動車への依存を解消するため、交通結節点の機能強化により、公共交通の利用促進を図る。

《地区の現状と課題》

- ・駅前のロータリー車路や地区外道路へアクセスする交差点が狭く、路線バスの乗り入れが困難です。

《目標》

- ・原木中山駅を中心とした交通結節点の機能強化（鉄道とバスのシームレスな乗り継ぎ）
- ・地域交通網を強化することにより利用者の利便性を向上

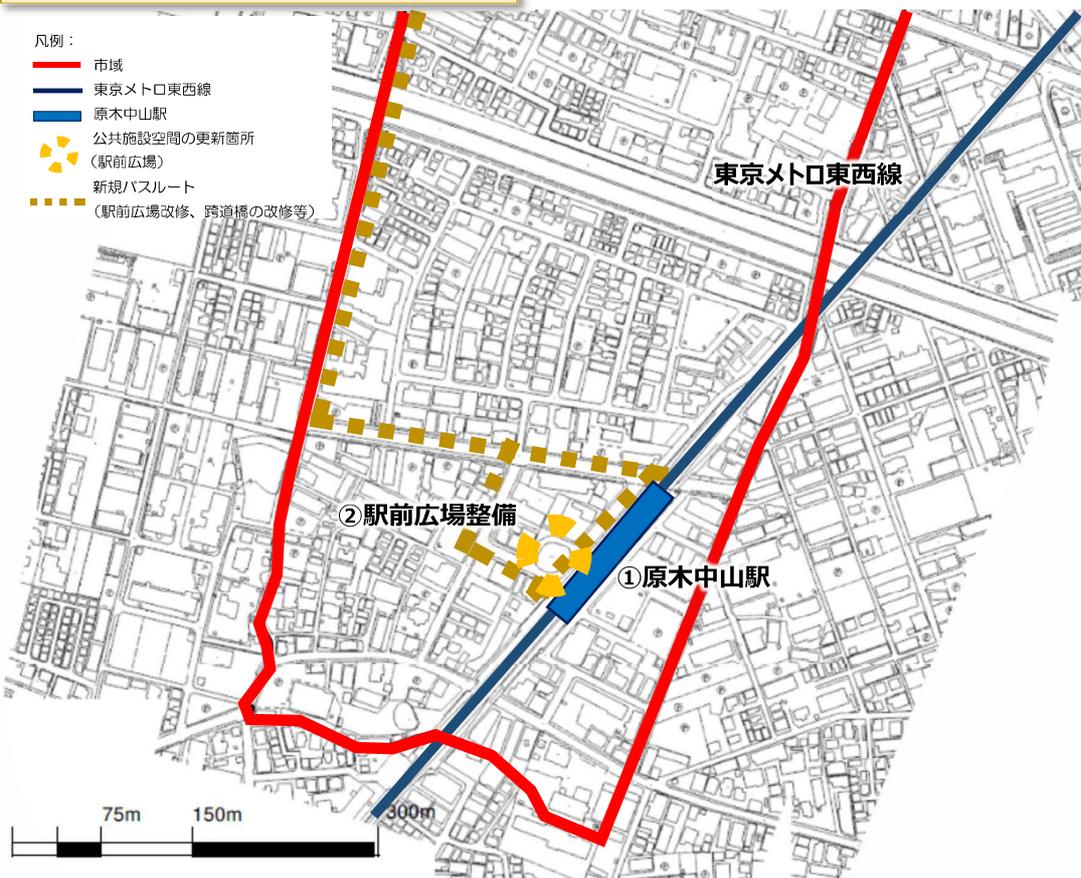
《具体的な施策》

【中期施策】

- ・バス路線の駅乗り入れによる利用者の利便性向上を図るため、原木中山駅前広場を再整備
- ・バス路線の新設、既存バス路線の乗り入れ検討
- ・跨道橋の改良、交差点改良（拡幅、隅切り）によるバス走行空間の確保
- ・原木中山駅周辺地区のバリアフリー機能の点検・改善

●街路の性格付け

- ・歩行者に寄り添った歩行者空間の更新
- ・バス路線の新規開設に耐えうる道路構造



①原木中山駅



②駅前広場整備
(既存駅前広場)

●具体的な取り組み

【中期施策】

- ・バス路線の駅乗り入れによる利用者の利便性向上を図るため、原木中山駅前広場を再整備
- ・バス路線の新設、既存バス路線の乗り入れ検討
- ・跨道橋の改良、交差点改良（拡幅、隅切り等）によるバス走行空間の確保
- ・原木中山駅周辺地区のバリアフリー機能の点検・改善

《公共交通を利用した外出・来訪を促す市全体の取り組み等》

以上のモデル地区における取り組みに加え、市全体の取り組みとして以下に取り組みます。これらは、公共交通を利用した外出・来訪を促す取り組みとして各モデル地区の施策にも資するものです。

- ・主要ターミナル等のわかりやすさ・機能充実
- ・SNS 等を活用し運行情報等を提供し公共交通の利便性を向上
- ・過度なクルマ依存の見直し・公共交通利用に関する意識の醸成（MM[※]等の取り組み）
- ・まちの賑わい、回遊を促すサービス等（MaaS、回遊を促す料金・きっぷ等、タクシーサービス等）
- ・来訪客への PR・案内の充実等（主要ターミナルでの総合案内、公共交通マップ）等

※MM（モビリティ・マネジメント）：一人ひとりのモビリティ（移動）が、社会にも個人にも望ましい方向（例えば、過度な自動車利用から公共交通や自転車等を適切に利用する方向）に自発的に変化することを促す、コミュニケーションを中心とした取り組み。

6. 都市・地域総合交通戦略、地区交通戦略の評価指標

《都市・地域総合交通戦略の評価指標》

都市・地域総合交通戦略の目指す将来都市像と戦略目標の実現のため、達成すべき目標と評価指標を以下のように設定します。

指標		現況値	目標値 (将来：2031（R13）年度）
■ 1 公共交通利用促進や徒歩、自転車利用促進につながる交通結節点の機能強化			
目安 ■ 拠点（鉄道駅）の利用者が増えている			
指標①	船橋市内の鉄道駅の乗客数 (交通統計：市内鉄道事業者7社合算値)	1,456,653 人/日 (2020 年)	1,602,400 人/日
■ 2 公共交通不便地域解消事業の実施			
目安 ■ 公共交通不便地域が削減されている			
指標②	公共交通不便地域（重点地区）への移動支援 取り組み地区数	3 地区 (2020 年)	現状以上
■ 3 バス遅延解消につながる道路整備や道路改良等道路交通網の充実			
目安 ■ 都市計画道路の整備率が増えている			
指標③	都市計画道路の整備率 (都市計画課資料)	45.1% (2021 年)	47.1%
■ 4 集客・回遊性の向上につながる駅を中心とした交通まちづくりの実施			
目安 ■ 地区交通戦略の重点地区整備が進捗している			
指標④	重点地区の整備進捗地区数（事業中を含む）	0 地区 (2021 年)	3 地区

《地区交通戦略の評価指標》

地区交通戦略（重点地区の整備）に関しては、各モデル地区のビジョンを実現するため、達成すべき目標と評価指標を以下のように個別に設定します。

（１）海老川上流地区

目安 ■ 地区内の鉄道駅の利用者が増えている		
指標	現況値 (2018年)	目標値 (将来：2031（R13）年度）
地区内の駅乗降客数		
新駅	-	9,100人/日

（２）JR 船橋駅南口周辺地区～JR 南船橋駅周辺地区

目安 ■ 地区内の鉄道駅の利用者が増えている		
指標	現況値 (2018年)	目標値 (将来：2031（R13）年度）
地区内の各駅乗降客数（1割増を目指す）		
船橋駅	277,900人/日	305,700人/日
南船橋駅	45,616人/日	50,200人/日
大神宮下駅	4,910人/日	5,400人/日
船橋競馬場駅	20,872人/日	23,000人/日

（３）原木中山駅周辺地区

目安 ■ 地区内の鉄道駅の利用者が増えている		
指標	現況値 (2018年)	目標値 (将来：2031（R13）年度）
地区内の駅乗降客数（1割増を目指す）		
原木中山駅	27,641人/日	30,400人/日