

序章  
都市計画マスタープラン  
の概要

1章  
まちづくりの現況と課題

2章  
全体構想

3章  
地域別構想

4章  
まちづくり推進のための  
方策

# 1章 まちづくりの現況と課題

# 1 市の沿革

本市は、千葉県北西部に位置し、東は習志野市・八千代市、西は市川市、北は鎌ケ谷市・白井市に隣接し、南は東京湾に面するという立地条件の下、県下の中核都市として発展してきました。

明治 27 (1894) 年の総武鉄道（現在の JR 総武線）、大正 5 (1916) 年の京成電気軌道（現在の京成本線）の開通等により「商業都市」として発展し、昭和 12 (1937) 年に船橋町ほか 4 町村（葛飾町・八栄村・法典村・塚田村）が合併して船橋市が誕生しました。その後、昭和 28 (1953) 年に二宮町、昭和 29 (1954) 年に豊富村を合併し、現在の船橋市の原型が決定されました。

昭和 10 年代後半の軍需工場の進出等を契機に工業化が進み、昭和 30 年代の臨海部の埋め立てにより臨海部と内陸部の双方に工場の集積が進む一方、昭和 30 年代から 50 年代前半にかけて鉄道駅を中心に次々と大規模な住宅団地が造成され、急激な人口増加をもたらしました。

また、古くから本市の中心街である本町通りは、県下商店街の代表的存在と言われていましたが、昭和 40 年代から 50 年代にかけて、船橋駅や津田沼駅周辺で大型店舗や地下商店街ができる等、市街地の構造は大きく変ぼうするに至りました。

昭和 50 年代後半からは、それまでの急激な人口の伸びも緩やかになり、その後のバブル経済の崩壊、少子高齢化の進行、人々の価値観やライフスタイルの多様化、地球規模の環境問題の深刻化等、社会情勢が目まぐるしく変化していく中、恵まれた立地・鉄道網を背景に「住宅都市」として発展を続け、平成 15 (2003) 年には千葉県で初の中核市に移行し、平成 21 (2009) 年には人口 60 万人を擁する市となりました。

そして、平成の中頃から令和の始めにかけて、山手地区の工場跡地に大規模商業施設や住宅地が立地し、臨海部の船橋オートレース場跡地には大型物流施設が整備される等、土地利用の転換が進む一方で、変わらずに市域北部に残る良好な自然と農地、JR 総武線及び京葉線沿いの一大商業地及び臨海部の工場や港湾等により本市独特の魅力を形づくっています。今後も、活気に満ちたまちとしてさらなる発展が期待されています。



船橋駅周辺の街並み

## 2 まちづくりの現況と課題

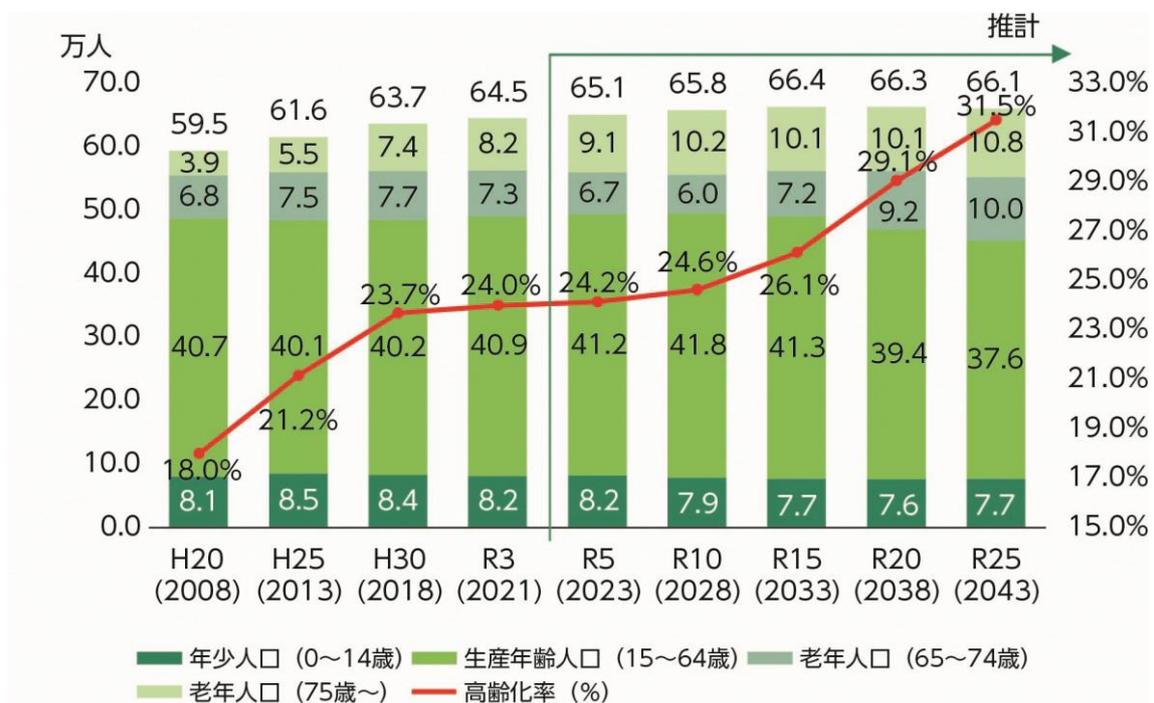
### (1) 人口

全国的に多くの地方公共団体が人口減少に転じる中、これまで堅調な人口増加が続き、令和3（2021）年4月現在の住民基本台帳人口は、中核市最大の64.5万人です。今後も、総人口は令和15（2033）年の66.4万人までは増加すると見込んでいます。

人口動態を見ると、社会動態（転入者数－転出者数）は、近年プラス3千から4千人で推移していますが、自然動態（出生者数－死亡者数）は、平成29（2017）年からマイナスに転じています。

本市の人口構造は、少子高齢化の進行により、今後さらに変化することが見込まれます。年齢区別の人口を見ると、年少人口（0～14歳）は既に減少しており、今後その傾向が続きます。生産年齢人口（15～64歳）は、令和10（2028）年まで緩やかに増加し、その後緩やかに減少します。老年人口（65歳以上）は増加し続け、今後10年程度は特に75歳以上の後期高齢者の割合が増加する見込みです。

《 本市の年齢区別人口の将来推計 》

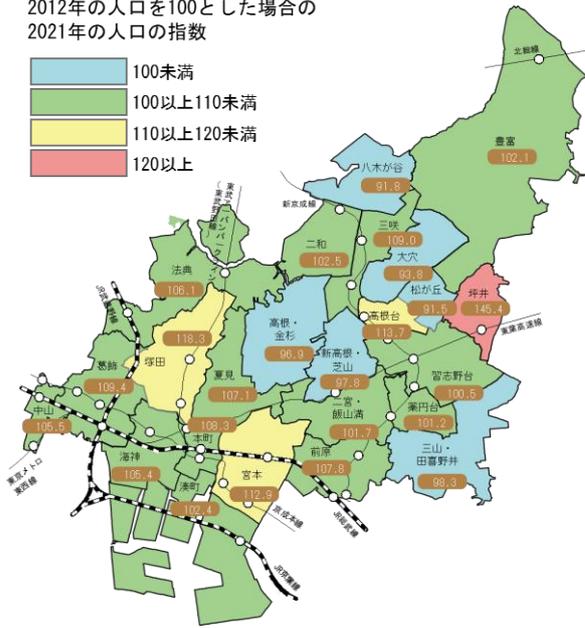


出典：船橋市総合計画（令和4年3月）

市内の人口動態を24地区コミュニティ別に見ると、令和3（2021）年4月時点では、西部・南部地域は、すべての地区で人口が増加傾向にあり、高齢化率は25%未満という状況です。一方で、東部・中部・北部地域は、西部・南部地域と比較すると高齢化率が高く、一部の地区コミュニティでは既に人口は減少しています。推計では、この傾向が今後さらに顕著になると見込んでいます。

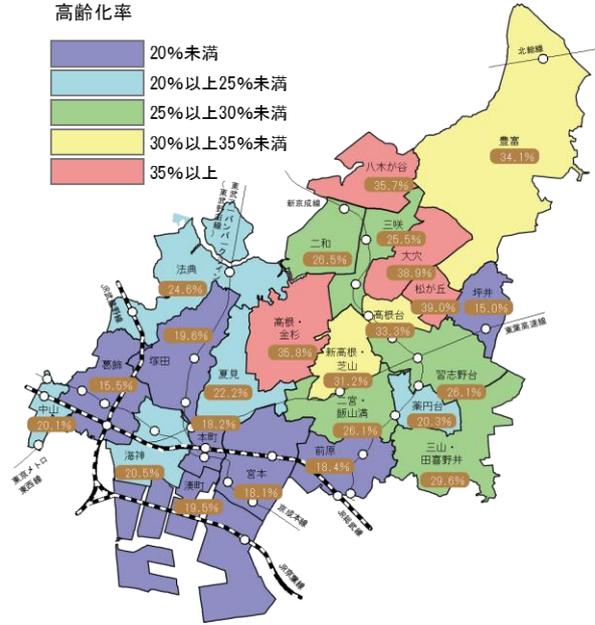
《24地区コミュニティ別の人口増減》  
（平成24（2012）年⇒令和3（2021）年）

2012年の人口を100とした場合の  
2021年の人口の指数



《24地区コミュニティ別の高齢化率》  
（令和3（2021）年）

高齢化率



出典：船橋市総合計画（令和4年3月）

区域について

＜地区コミュニティ＞

地域的な視点に立って行政を行うとともに、地域ぐるみの様々な活動を促進するために設定した区域です。現在、24の地区コミュニティが設定されています。

＜行政ブロック＞

地区コミュニティを束ねる概念として設定した区域です。市域を5つの区域に分けています。

＜地域区分＞

マスタープランの地域別構想（P65～）を策定するにあたって設定した区域です。地域の個性や特性を生かした計画とするため、24地区コミュニティをもとに市域を10の地域に分けています。



## (2) 産業

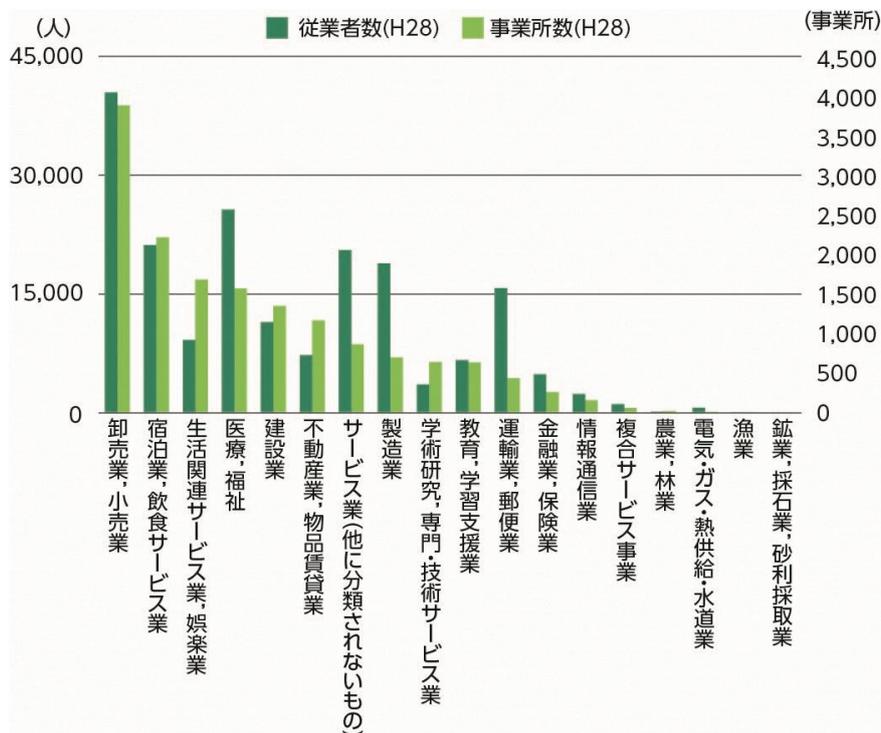
都心から 20 km 圏内という地理的優位性のほか、鉄道や高速道路等の交通アクセスの利便性の高さ等を背景に、本市では多彩な産業が発展してきました。平成 28 (2016) 年の経済センサスの結果によると、本市の全産業の従業者数は 189,232 人と県内 2 位、全産業の売上 (収入) は、約 2 兆 7 千億円と県内 3 位の規模です。

商業では、南部の JR 線沿線を中心に大型商業施設が立地しているほか、主要駅を中心に商店街が形成され、県内有数の商都となっています。

工業では、南部に日本最大規模の食品コンビナートが立地し、近年はその周辺部に広域的な道路ネットワークを生かした大型物流倉庫の立地が進んでいます。また、北部に生産・流通・研究開発等の土地利用を主体とした船橋ハイテクパークがあるほか、内陸部にも高い技術力を誇る中小企業が立地しています。

農水産業では、豊かな三番瀬の恵みを受けた伝統的な海苔養殖や採貝業等の漁業や、市北部の農業振興地域を中心とした、なし、にんじん、小松菜、枝豆等幅広い品目の農業が営まれています。また、市内の市街化区域においても農地が点在しており、多くが生産緑地地区に指定され、市街地と共存した営農が行われています。

《 産業大分類別従業者数及び事業所数 (H28) 》



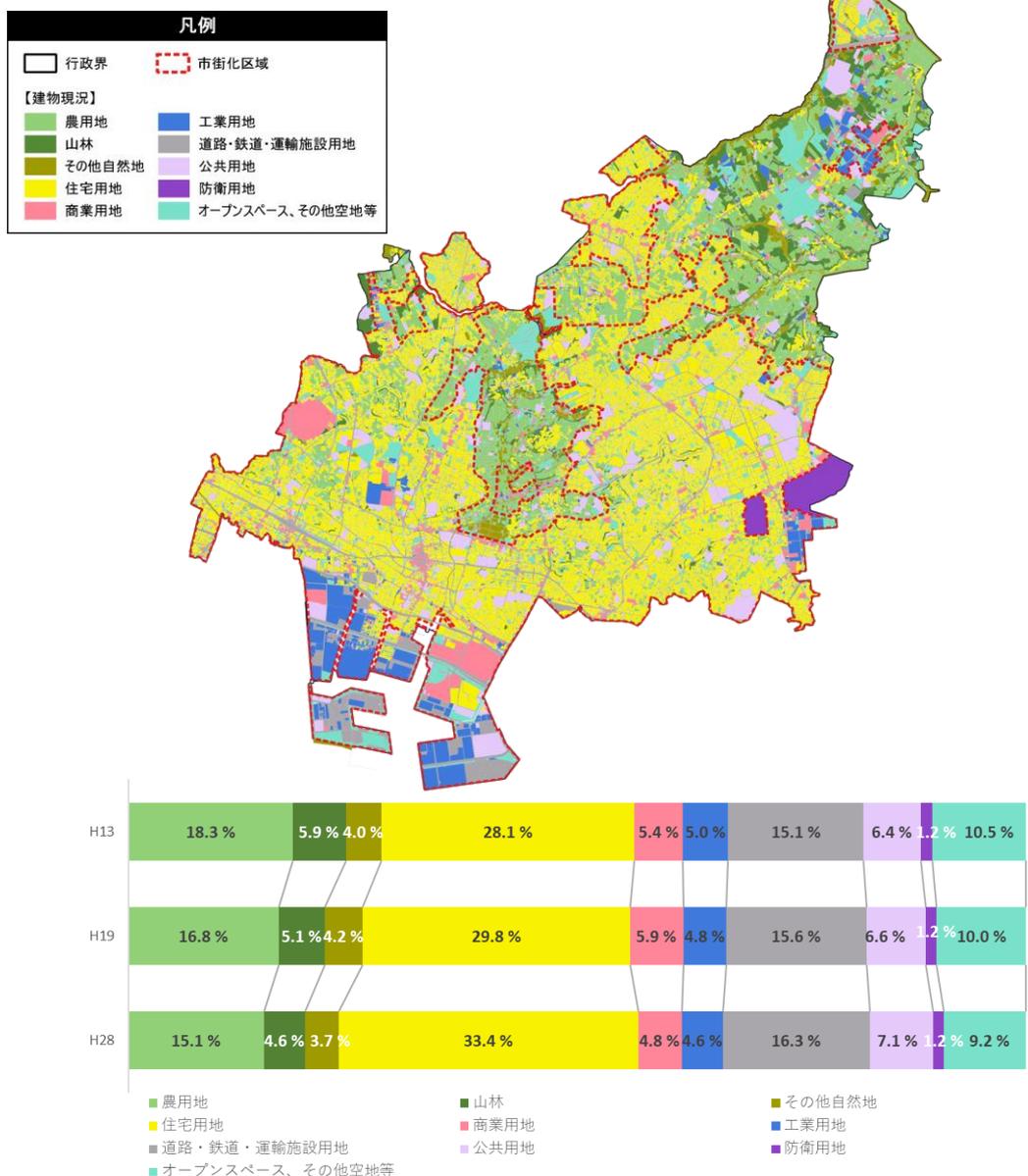
出典：船橋市総合計画 (令和 4 年 3 月)

### (3) 土地利用

船橋市の土地利用の構成は、住宅用地、商業・業務用地、工場用地等の「都市的土地利用」が約 77%、農用地、河川・水路等の「自然的土地利用」が約 23%となっています。住宅を主体としつつ農業・商業・工業といった多様な機能が集積する本市の性格を示しています。

このように、「住・職・遊」のバランスがとれた快適なまちづくりが進められています。今後も、周辺環境に配慮した計画的な土地利用を図る必要があります。

《 土地利用現況 》



資料：都市計画基礎調査（平成 28 年度）より作成

## 1) 住宅地

- 市内には様々な住宅地が形成されています。斜面緑地や農地等が残された緑豊かな住宅地、道路や公園が計画的に配置された住宅団地等、良好な住環境をもつ住宅地があります。その一方で、道路等の都市基盤整備が遅れているとともに木造の建築物が密集した住宅地や、工場と住宅等が混在した地区等、環境の改善が必要な市街地が存在します。それぞれの住宅地、市街地の特性に応じた環境の保全や改善を行う必要があります。
- 工業系の用途地域において工場と住宅が混在する地区については、都市計画の見直し等を含め、計画的なまちづくりに向けた対応が課題となっています。
- 大規模な開発により新たに創出される住宅地については、多様な市民ニーズに対応した、利便性の高い土地利用及び拠点施設の創出が求められています。

## 2) 商業地

- 船橋駅周辺は、市の中心部として商業地や業務地が形成されています。JR 船橋駅北口の商業・業務地は、道路や駅前広場等が整備されていますが、南口は近年都市計画道路の開通等一定の整備は進んでいるものの、計画的な都市基盤の整備は遅れています。引き続き、駅周辺の賑わいや回遊性の向上のため、市街地再開発事業等により、交通結節機能の強化や歩行者空間の確保並びに土地利用の高度化や複合化等を図っていく必要があります。
- 商店街では、店舗減少に伴う住宅への土地利用転換や、建築物の老朽化が進んでいます。まちの個性の発信と生活利便性を維持していくため、地域に根付いた商店街を生かしたまちづくりが課題です。
- 津田沼駅、西船橋駅、北習志野駅等の鉄道駅の周辺に主な商業地が発達しています。こうした商業地は地域の重要な市民サービスの拠点としての役割を担っていることから、それぞれの特徴に応じた商業地の形成を図っていく必要があります。
- 東葉高速線沿線では、誘致する新駅や飯山満駅周辺において土地区画整理事業が進められております。これらの地区では周辺住民の生活を支える商業地を創出していく必要があります。
- この他、市内に数多くある鉄道駅の周辺に商店街が形成されています。これらの商店街を、身近な日常生活のサービスの場として維持していく必要があります。また、こうしたサービスが不足する地区では、課題解決に向けて検討していく必要があります。
- 市の中心的な商業地である船橋駅周辺と、臨海部の広域集客型大規模商業施設等を結ぶため、回遊性の向上を図る必要があります。
- 船橋駅の北側に立地する卸売市場については、施設の充実も含め、時代にふさわしい土地利用が課題となっています。

### 3) 工業地

- 臨海部の埋立地には、工場や流通業務等を主体とした産業的土地利用が形成され、平成 25(2013)年には東関東自動車道谷津船橋インターチェンジが開通しました。この優れた交通アクセスを背景に、工場や物流施設の需要が高まっていますが、未利用地が少ないことが課題となっています。今後とも市内産業の重要地としての操業環境を維持していくとともに、市民との交流や商業、レクリエーション的機能を持つ、市民に開かれた工業地としての利用が求められます。
- 内陸部には、まとまった工業地としての土地利用が図られている地区と、工場等の移転により大規模商業施設やマンション等が立地し、工場と商業、住宅の用途の混在が生じている地区があります。まとまった工業地としての土地利用がおこなわれている地区にあっては、工場の操業活動を維持していく必要があるとともに、用途が混在している地区にあっては、工業系土地利用の実情を十分に見定めた上で、今後の土地利用のあり方等を定めていく必要があります。
- 企業立地需要の高まりや安定的な操業環境確保のため、新たな工業地の創出が課題となっています。

### 4) 農地

- 市街地の一部には、まだ農地が多く残されている地区があります。その多くが生産緑地地区に指定されており、都市にあるべきものとして保全されています。都市における重要な産業かつ貴重な緑地として、引続きこれらの農地を保全していく必要があります。

### 5) 市街化調整区域

- 市の中央部と北部には、市街地に接して、まとまりのある大規模な農地が残されています。これらの農地の保全を図るとともに、自然との共生をテーマとする計画的な土地利用の形成を図っていく必要があります。
- 本市は鉄道駅を中心として市街化が図られ、コンパクトな市街地が形成されています。一方、近年市街化調整区域において宅地開発により鉄道駅から遠く公共交通利便性の低い箇所でも市街化が進んでいることから、適切な土地利用の方法を検討する必要があります。

### 6) 都市施設

- 生活の中で必要とされる卸売市場等の供給施設や、ごみ焼却場等の処理施設といった都市施設については、人口動態や市民ニーズ等を考慮しながら、引続き適切に整備することが求められています。

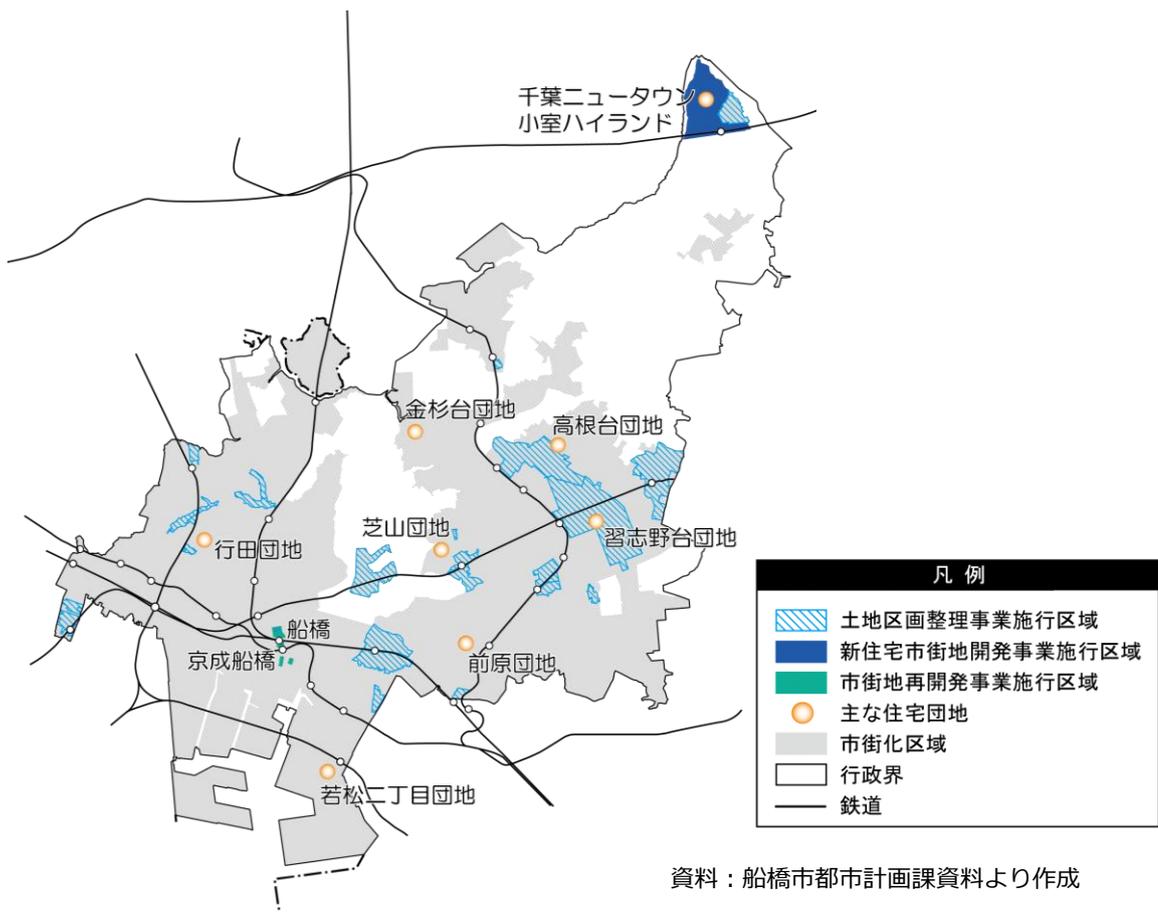
## (4) 市街地整備

船橋市における市街地の拡大は、船橋駅を中心としたJR総武線沿線の既成市街地から新京成線沿線の前原駅や薬園台駅周辺へ広がり、その後、新京成線を北上して北習志野駅、高根木戸駅から二和向台駅周辺及び馬込沢駅周辺等へ広がっていきました。こうした市街化の進展は、昭和30年代以降急速におこなわれたため、市街地の計画的整備の立ち後れが見られ、結果的にスプロール的市街地が展開することとなりました。

近年、中心市街地では、大規模商業施設の撤退により賑わいが失われつつあるため、回遊性の向上等による活性化が求められています。既成市街地では、依然として都市基盤の整備が必要な場所があり再構築する必要があります。

また、市内には昭和30年代から50年代の急激な人口増加を支えた大規模住宅団地が多数存在します。このような住宅団地の中には再生の時期をむかえるものもあり、居住者の安定を確保しつつ計画的な整備を促進する必要があります。

### 《市街地開発事業等の状況》



## 1) 中心市街地、既成市街地

- 中心市街地では、土地利用の高度化や住宅との複合化によりまちの中心にふさわしい商業機能を集積し、賑わい創出を図るとともに、市街地の再構築とあわせた道路網等の都市基盤の整備を行い、回遊性の向上を図る必要があります。
- 道路が狭く複雑に入り組んでいる場所や老朽化した木造家屋が密集している場所では、災害発生時に避難や救助活動が困難となる可能性があることから、市街地環境の改善が求められています。
- 市街地の再構築にあたっては、地域の状況にあわせて、環境負荷の低減に配慮したまちづくりを検討する必要があります。
- 工場と住宅が混在する地区の中で土地利用転換が計画されている場合は、住環境と工場の操業環境が調和した市街地が形成されるよう誘導していく必要があります。
- 本市の空き家率は千葉県や国に比べて低い値となっていますが、空き家の数はやや増加しています。生活環境の悪化を防ぐため、今後、空き家率が上昇することがないよう対策を講じていく必要があります。

## 2) 新市街地の整備

- 飯山満、海老川上流地区、南船橋駅周辺等の新たな市街地の整備促進を図るとともに、地区計画等の導入による良好な環境の保全と快適なまちの形成を図る必要があります。

## 3) 住宅団地の建替え

- 市内では昭和 30 年代から大規模な住宅団地が開発されてきました。これらの住宅団地の中には、老朽化し、建替えの時期をむかえている団地もあります。このような団地については、住宅需要や居住者の居住動向にも配慮しつつ、地区の特性に応じた対応を検討していく必要があります。

## (5) 交通体系

船橋市の道路網は、臨海部の通過交通を処理する東西方向の道路と市街地中心部の骨格を形成する格子状の道路及び内陸部に向かって伸びる南北方向の道路等によって基本的なネットワークが計画されています。これらの道路の多くは、都市計画道路として位置付けられており、平成 24（2012）年度～令和 2（2020）年度の間に 2,250mの整備が進められました。また、生活道路においては歩行者等の安全な通行を確保するため、「あんしん歩行エリア」「ゾーン 30」といった面的な安全対策が進められてきました。

鉄道網については、東西方向に JR 総武線・JR 京葉線・東京メトロ東西線・東葉高速線及び京成本線があり、南北方向には JR 武蔵野線・東武アーバンパークライン（東武野田線）及び新京成線が、北部には北総線の計 9 路線が敷かれ 35 駅が存在しています。また、バス路線網は、JR 総武線の各ターミナル駅を中心に、内陸部の住宅地を結ぶ形が主となっています。

平成 25（2013）年に東関東自動車道谷津船橋インターチェンジが供用され、平成 30（2018）年に東京外かく環状道路の千葉県区間が開通する等広域道路ネットワーク機能が向上し、広域圏での人の交流や物流が容易になった一方、接続する国道、県道、都市計画道路等市内の軸となる道路の整備が遅れ、慢性的な渋滞が各所で発生しています。これにより路線バスの定時運行が図れないこともあります。また、鉄道駅あるいはバス停留所から一定距離以上離れた公共交通不便地域となっている箇所があります。

慢性的な渋滞及び公共交通不便地域を解消するには、引き続き未整備の都市計画道路の計画的な整備を進めていく必要がありますが、道路整備だけでなく、駐車場整備や公共交通サービスの確保等、総合的な交通対策を図っていくことが重要です。

## 《 都市計画道路の整備状況 》

凡 例	
	行政界
	IC
	高速道路
	国道・県道・主要地方道
【都市計画道路の整備状況】	
	整備済み
	事業中
	計画決定段階



都市計画道路の区分		平成 24 年度	令和 2 年度
		延長 (m)	延長 (m)
自動車専用道路	計画	3,490	4,160
	整備	2,393	2,393
幹線街路	計画	121,200	121,200
	整備	50,253	52,503
区画街路	計画	3,490	3,490
	整備	3,166	3,166
合計	計画	128,180	128,850
	整備	55,812	58,062

整備延長：2,250m 増加

※平成 30 年からは GIS による計測となっています。

資料：船橋市都市計画課資料（令和 2 年度）、国土数値情報より作成

### 1) 道路交通

- 船橋市は、東京都心と千葉市方面を結ぶ交通動脈上に位置しています。特に臨海部には都市間を結ぶ広域幹線道路が通っていますが、広域的な通過交通が大量に集中し、しばしば渋滞が発生します。こうした慢性的な交通渋滞を解消するとともに、災害時等の代替路線となる道路を整備促進していく必要があります。

- 市内の南北方向の広域道路の整備が不十分であるため、円滑に交通を処理することができる道路ネットワークが形成されていません。また、広域道路を補完し、市内の各地域や主要な施設等を結ぶ市の骨格となる道路の整備も不十分です。これら幹線となる道路ネットワークを形成するため、都市計画道路等骨格となる道路を効率的に整備していくことが求められています。
- 市内には幅員が狭く歩行者等の安全性が十分に確保されていない道路が多く存在しています。また、骨格となる道路ネットワークの形成が十分でないため、混雑や渋滞を避けて生活道路に車が流入し、安全で快適であるべき住環境を阻害しています。少子高齢化等の社会環境の変化や安心・安全に対する関心の高まりを踏まえ、引き続き効率的な道路整備が求められています。
- 新たな道路の整備には、膨大な事業費と長い時間が必要です。交通ビッグデータを活用した効果的な整備や交通制御システムによる渋滞緩和等、ハード面だけではなくソフト面の工夫が求められています。
- 自動車専用道路のインターチェンジ等の周辺では、自動車交通の増加により接続する国道等の渋滞が発生している事から、渋滞対策が求められています。
- 鉄道と幹線道路の平面交差による交通渋滞がみられる踏切については、渋滞の緩和に向けた対策が求められています。

## 2) 歩行者と自転車利用のための環境づくり

### ①歩行者

- 市内の道路は、歩道等歩行者のための空間の整備を進めているものの、依然として安心して買い物ができる道や快適に歩ける道が少ない等、歩行者のための交通環境が十分には整っていません。このため、誰にでもやさしい歩行者空間の確保、歩行者ネットワークの形成及び身近な生活道路における安全対策等を行う必要があります。

### ②自転車

- 通勤や買い物等多くの市民が自転車を利用しています。走行環境の整備を進めているものの、いまだ十分ではないことから、自転車走行空間の確保等、自転車ネットワークの形成が求められています。
- 駅周辺の駐輪場の整備や啓発活動により、放置自転車等は減少傾向にあるものの、解消には至っていません。また、通勤・通学時の駐輪需要も変化していくことが予想されることから、駐輪需要に応じた駐輪場の利用方法や整備等を検討する必要があります。
- 脱炭素社会における基本的移動手段として、環境への負荷の低さ、災害時での機動性の高さ等の観点から注目されている自転車の活用推進が求められています。

### 3) 公共交通

#### ① 鉄道

- 市内には9本の鉄道路線と35の鉄道駅があり、鉄道網が充実しています。便利な鉄道網と駅を活かすために、車道整備だけでなく、自転車走行環境や歩行者空間の整備等によるアクセスの改善や、駐輪場の設置、バスとの接続の改善等を図ることにより、鉄道利用の利便性が高いまちづくりを進めていく必要があります。
- 今後の人口構造や社会環境の変化に伴い鉄道利用者の減少も考えられるものの、鉄道は市民の広域移動、市内地域間移動等を支える重要な公共交通サービスとなっていることから、鉄道網を将来にわたって持続させる必要があります。

#### ② バス、タクシー

- 慢性的な道路の混雑や渋滞によりバスの定時性の確保が困難となっています。あわせて自家用車中心のライフスタイルの市民が多いこと等により、バス利用者は近年横ばいまたは微減傾向にあります。バス利用者の減少は、バス事業の採算性低下につながり、一部路線では減便や路線自体が廃止される等、市民の大切な足が失われています。市民ニーズに対応した、将来にわたって持続する公共交通サービスを確保する必要があります。
- 現在のバス路線は、船橋駅に最も集中し、次いで津田沼駅や西船橋駅、北習志野駅に集まっています。ピーク時にこれらの駅にバスや送迎のための一般車等が集中することにより渋滞し、バスの利便性や定時性が低下することにより、利用者の減少が進むことが想定されます。発達した鉄道網を生かし、道路網の整備とあわせた新しいバス網の再編成が求められています。
- タクシーについても、市民生活に密着した公共交通のひとつとして利用できるような方策等を検討する必要があります。

#### ③ 駐車場

- 交通結節点となっている主要駅周辺や、大規模な商業施設等が立地する地区では、曜日・時間帯によっては駐車場が不足し、周辺道路に影響を及ぼすことがあります。駐車場不足や渋滞の解消を図るため、引き続き、民間駐車場の設置や既存の駐車場の効率的な利用を促進していく必要があります。

#### ④ 交通結節点

- 市内に数多くある鉄道駅の各々の特性と役割を踏まえ、駅前広場や駅舎の改良や整備等により、交通結節点としての機能を充実させ、誰もが安心して利用できるような施設としていく必要があります。

## (6) 水と緑

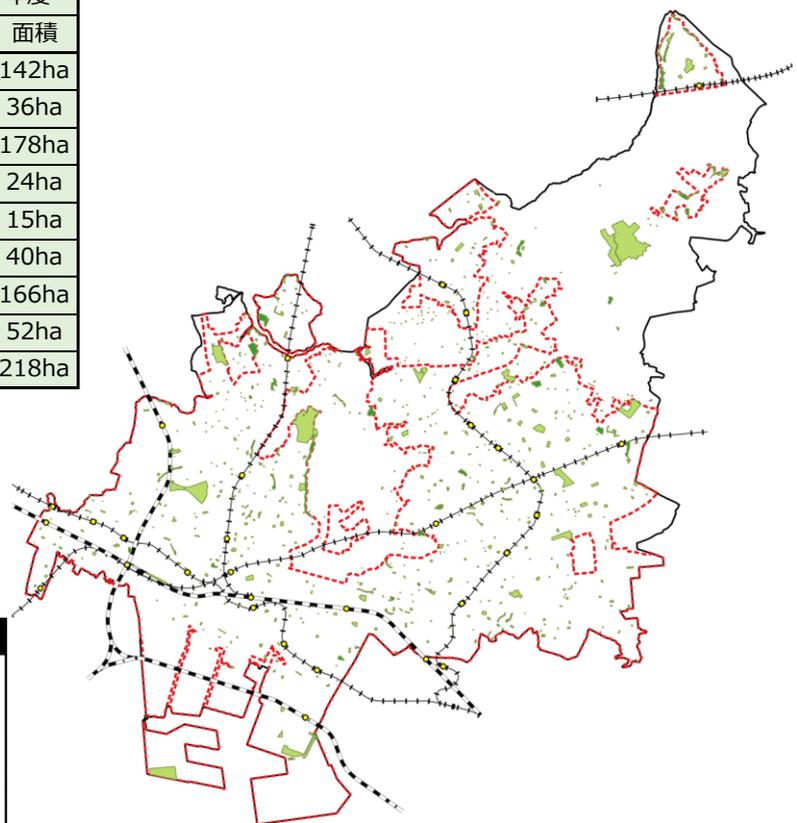
船橋市は、海に面し、大小 51 の河川や湧水等を有し、多様な水辺環境が見られるまちです。河川については、自然環境の保全及び再生を目的とした多自然川づくりに取り組んでおり、市が管理している河川では、準用河川木戸川と駒込川で多自然川づくりの考えを取り入れた整備を行っています。

下水道については、河川の水系や地理的条件によって単独公共下水道 3 処理区（西浦処理区、高瀬処理区、津田沼処理区）、流域関連公共下水道 2 処理区（印旛処理区、江戸川左岸処理区）の 5 処理区に分けて計画し整備を進めており、令和 3（2021）年 4 月 1 日現在 90%の普及率（行政人口に対する処理人口の割合）となっています。

また、都市公園面積の拡大により、市民一人あたりの公園面積が増えるとともに、都市計画決定の指定による公園・緑地数も平成 24 年度末の 209 箇所（約 158ha）から令和 2 年度末には 227 箇所（約 166ha）へと増加しています。

### 《 都市公園の整備状況 》

		平成24年度		令和2年度	
		箇所	面積	箇所	面積
都市公園	計画決定	168	135ha	179	142ha
	その他	87	13ha	501	36ha
	計	255	148ha	680	178ha
都市緑地	計画決定	41	23ha	48	24ha
	その他	66	12ha	91	15ha
	計	107	35ha	139	40ha
合計	計画決定	209	158ha	227	166ha
	その他	153	25ha	592	52ha
	計	362	183ha	819	218ha



資料：船橋市公園緑地課資料（令和 2 年度）より作成

## 1) 水辺の環境づくり

### ① 河川の環境づくり

- 自然環境が残る地区を流れる河川は、多くの生物が生息・生育し繁殖することができる貴重な空間であることから、その環境を保全・創出していくために、多自然川づくりに取り組んでいく必要があります。
- 自然環境が残る河川や調整池は、水と緑の貴重な環境空間であり、子供たちが自然を体験し、学ぶ大切な場所でもあることから、自然豊かな水辺空間として整備していく必要があります。
- 調節池は、貴重なうるおい環境創出の場となります。親水空間として整備を進める等、有効活用していくことが課題となっています。
- 市内には数十箇所の湧水が存在しています。これら貴重な湧水を保全する必要があります。
- 都市化の進行により、雨水の地下浸透量が減少しています。これは湧水量や平常時河川流量の減少につながっており、水環境への影響が懸念されるため、保水機能の確保が求められています。
- 市街化区域の下水道整備は進みましたが、市街化調整区域においても適正に汚水処理する必要があります。

### ② 海辺の環境づくり

- ふなばし三番瀬海浜公園・ふなばし三番瀬環境学習館が整備されているものの、依然として海辺に市民が身近に触れ合える場所が少ないことが課題となっています。

## 2) 緑の環境づくり

### ① 公園

- ふなばしアンデルセン公園、運動公園やふなばし三番瀬海浜公園等の特色ある公園が整備され市内外の多くの方に利用されています。一方、住民一人あたりの公園面積が少ないこと、身近な憩いの拠点となる近隣公園や地区公園が少ない等の課題を抱えていることから、新たな公園の整備や既存の公園・緑地の施設の充実が求められています。
- 将来の都市形成に必要な規模の公園用地の確保と公園の適正配置が必要です。このため、公園用地の確保にあたっては、買収方式だけでなく、さらなる借地型の公園整備のほか、調整池の活用等を図っていく必要があります。
- 既存の公園が十分利用されていない場合が一部で見かけられます。価値観の多様化に伴い、公園利用に対する市民の要望が多様化していることが一因と考えられます。市民が望んでいる公園はどのようなものかを的確に把握し、既設公園の改修や魅力ある公園づくりを、市民とともに推進していく必要があります。

- 身近な公園では、利用者に愛され親しまれるためにも、地域住民との協働による公園の維持・管理の工夫が求められています。
- 今後の公園の整備や維持管理にあたっては、公園のさらなる活性化や魅力向上のため、公園の特性にあわせた官民連携による整備等の検討が求められています。

## ②緑地の保全と緑化促進

- 都市化の進行により、貴重な斜面緑地や農地が減少しています。このため、生物の生息・生育空間、二酸化炭素の吸収・酸素の供給源等、重要な役割を持つ斜面緑地、谷津田や森林等の緑の保全が課題となっています。
- 市内の道路には街路樹が少なく、また、敷地内の植栽も乏しいため、やすらぎのある市街地の形成が課題となっています。このため、公共施設の緑化を推進するとともに、民有地の緑化も促進していく必要があります。
- 良好な景観形成、気温上昇の抑制、防災、レクリエーション等の多機能性を持つ緑・オープンスペースの重要性が再認識されており、グリーンインフラの役割が高まっているため、導入の検討が求められています。

## (7) 景観

船橋市は、高度成長期以降の東京都市圏の人口増加の影響を受け急速に市街地が拡大しましたが、住環境や景観の質よりも需要を満たすための量の供給に重点が置かれてきた側面があり、地域の特性を反映した歴史や自然的な景観は徐々に減少し、市街地における景観形成が課題となってきました。

このような背景から、屋外広告物や民間開発における指導により、景観形成の取り組みを進めています。引き続き市民・事業者・行政が協働して良好な景観形成と維持を続けていく必要があります。

- 市内には街道沿いの街並みや門前町等の歴史を感じる佇まい、かつての海岸線の面影を残す松林、良好な斜面緑地やふるさと感じさせる農村風景等、地域固有の優れた景観が残されています。しかしながら、市街地の拡大により、地域固有の優れた景観が失われつつあるため、これらの特徴ある景観を保全・形成する必要があります。
- 豊かな自然が息づく緑の景観づくりのため、船橋県民の森やふなばしアンデルセン公園、県立行田公園、運動公園等の大規模な公園を緑の拠点とし、さらに市内の社寺林や斜面緑地を保全する必要があります。
- 海に面しているという特性を生かし、広がりのある空と海を望む臨海部の景観づくりを進める必要があります。また、生活に関係が深い河川が数多く流れていることから、これら都市内の河川を活かした水辺の景観づくりを行う必要があります。
- 良好な都市景観を創出するため、街路樹の設置、電線類の地中化等による道路の景観づくりや、駅舎、駐車場、駐輪場等の公共施設の景観づくりを行う必要があります。
- 住宅地を整備したり中高層建築物等を建築したりする際には、周辺景観との調和に十分配慮する必要があります。
- 駅周辺等においては、地域ごとの特性を生かすとともに、周辺との調和に配慮し、地域の顔として賑わいと楽しみのある景観を形成する必要があります。

## (8) 防災

平成 23 (2011) 年に起きた東日本大震災による被害の復旧や市有建築物等の耐震化に取り組んできました。

しかしながら、市内には依然として、倒壊の危険性が高い旧耐震基準で建築された建築物が存在するとともに、住宅が密集し道路幅員が狭い場所や整備が遅れている緊急輸送路もあることから、大規模な地震により市全域で大きな揺れが発生した際は、避難や救助活動に支障をきたす恐れがあります。

また、市内には津波による浸水被害や液状化の危険がある場所も存在することから、大規模地震発生時に想定される災害に備えていく必要があります。

近年は、令和元年 (2019 年) の房総半島台風 (台風 15 号) や東日本台風 (台風 19 号) 等の自然災害も発生しています。

台風や大雨等の際には洪水や内水による浸水被害や高潮による被害が想定されることから、今後も引き続き防災・減災対策が必要です。

また、土砂災害の危険性が高い箇所がこれまでも市内に点在していましたが、近年土砂災害防止法の規定に基づき土砂災害特別警戒区域や土砂災害警戒区域に指定された箇所もあり、対策がますます求められています。

今後も船橋市国土強靱化地域計画や船橋市地域防災計画に基づき、災害に強く、災害時に速やかに復興活動がおこなえるまちづくりが求められています。

- 多くの人や建物が集積している既成市街地では、災害への対応が特に必要です。避難路、延焼遮断帯としての役割をもつ道路の整備や沿道の不燃化等、市街地における防災機能を強化する必要があります。
- 災害発生時の復旧・復興を円滑に行うため、緊急輸送道路に指定されている都市計画道路等の整備が求められています。
- 中心市街地とその周辺では、多くの人が集まる駅や商業施設等が集積し、建築物も密集していることから、建築物自体の耐震性を向上させるとともに、大規模火災等の災害へ対応する必要があります。
- 市有建築物や、公共下水道・橋りょう等のインフラについて、耐震化及び老朽化対策を図る必要があります。
- 木造密集住宅地は、火災発生時の延焼や建築物の倒壊により避難が困難になる可能性があるため、出火延焼対策、避難対策等の危険性を軽減させる取り組みにより災害に強いまちづくりが求められています。
- 地震や台風等の災害により、電柱の傾斜や倒壊が発生し、交通機能の阻害、長時間の停電や通信障害を引き起こす恐れがあることから、電線類の地中化を進める必要があります。
- 避難場所や避難路、防災協力農地によるオープンスペース等の確保のほか、防災機能の高い公園の整備、救援活動や災害応急対策の拠点となる防災拠点づくり、崖崩

れへの対策等、災害時に備えた環境整備が求められています。

- 近年の台風や集中豪雨等による浸水被害等の軽減を図るため、河川や下水道の計画的な整備や、道路や公共施設等への貯留・浸透施設の設置が求められています。
- 台風や集中豪雨等の際は広範囲に及ぶ浸水被害が想定されるため、減災の観点から、災害の発生によって想定されている被害や、避難方法・場所・避難経路等の情報周知等を行う必要があります。
- 臨海部を中心に広域にわたって高潮・津波等による浸水被害が想定されていることから、ソフト・ハード両面からの対策が求められています。
- 土砂災害特別警戒区域や土砂災害警戒区域等土砂災害の危険性が高い箇所は、大雨が降り続いた際等は斜面の崩壊による被害が想定されるため災害リスクの軽減が求められています。

## (9) 福祉

船橋市は、平成4(1992)年9月に「福祉と緑の都市宣言」をおこない、高齢者福祉や介護サービス、子供や子育て家庭への支援をはじめ、障害のある人への自立を支援する等、地域社会で誰もが分け隔てなく暮らすことができる福祉のまちづくりを進めています。地域により若干ばらつきがあるものの、介護、福祉、子育て等の機能は、市内各所の生活に身近な場所に配置されています。

- 歩道の段差や、建築物の階段等が車いすを利用する人や高齢者等の通行の支障になっています。駅や主要な公共施設を、誰もが安心して、快適に利用することができるようにするため、バリアフリー・ユニバーサルデザインに配慮したまちづくりを進めていく必要があります。
- 地域ごとに高齢者や障害のある人等、誰もが利用しやすいおいとやすらぎの場づくり、公共公益施設と隣接した公園づくり等を進めていく必要があります。
- 多様化する子育て家庭における様々なニーズに対応するため、すべての家庭それぞれが必要とする支援を受けられ、安心して子供を産み育てることができる環境整備が求められています。

序章  
都市計画マスタープラン  
の概要

1章  
まちづくりの現況と課題

2章  
全体構想

3章  
地域別構想

4章  
まちづくり推進のための  
方策