

第145回 船橋市都市計画審議会

議案 第3号

船橋市都市計画マスタープランについて(船橋市決定)
(付議)

(案)

船橋市 都市計画 マスタープラン

令和4(2022)年度—令和13(2031)年度



令和4(2022)年●月

船橋市

はじめに



本市では、平成 13（2001）年 2 月に第 1 期のマスタープランを策定しました。その後、社会情勢の変化や事業進捗を踏まえ、平成 24（2012）年 3 月に改訂を行い、快適でゆとりのあるまちづくりを進めてまいりました。

近年、本市においては、工場やレジャー施設の跡地における新たな土地活用、高速道路整備やインターチェンジ開通等による広域道路ネットワーク機能の向上、新たなまちづくりの動きなど、まちの活力が生まれ続けています。

一方で、大規模地震や近年頻発化・激甚化している豪雨災害といった自然災害、人口構造の変化、ゼロ・カーボンへの挑戦など、様々な社会情勢を踏まえたまちづくりが求められています。

このような中、本市では「第 3 次船橋市総合計画」を令和 4 年 3 月に策定し、市が目指す将来都市像として「人も まちも 輝く 笑顔あふれる 船橋」の実現に向けたまちづくりに取り組んでいくこととしています。

この将来都市像の実現のため、まちづくりの目標とその実現に向けた基本的な方針を示すものとして、今回新たな船橋市都市計画マスタープランを策定いたしました。

本マスタープランにおいては、「交流により発展し便利で住みよいまちづくり」「誰もが安全・安心・快適に暮らせるまちづくり」「自然と人と産業が調和したまちづくり」を目標とし、都市計画への対応や各種事業を進めてまいります。この目標の実現のためには、市民・企業・関係団体などと行政による連携・協働による取組が重要であると考えておりますので、ご協力をお願い申し上げます。

最後に、この度のマスタープランの策定にあたり、アンケート調査やパブリック・コメント等において貴重なご意見をいただきました市民の皆様をはじめ、都市計画審議会・策定検討会議の委員の皆様や多くの関係者の皆様に対し、心から感謝を申し上げます。

令和 4 年 ● 月

船橋市長 松戸 徹

— 目 次 —

序章	都市計画マスタープランの概要	1
1	都市計画（まちづくりのルール）について	2
2	都市計画マスタープランとは	3
3	策定の背景	4
4	マスタープランの位置づけ	8
5	マスタープランの構成	9
6	マスタープランの目標年次	9
7	マスタープランの対象区域	10
8	市民とともに作るマスタープラン	10
1章	まちづくりの現況と課題	13
1	市の沿革	14
2	まちづくりの現況と課題	15
2章	全体構想	35
1	まちづくりの目標	36
2	将来都市構造	38
3	まちづくりの方針	40
3章	地域別構想	65
1	湊町地域	69
2	本町地域	82
3	葛飾地域	95
4	法典地域	107
5	夏見地域	119
6	前原地域	131
7	習志野台地域	143
8	新高根・芝山地域	155
9	八木が谷地域	167
10	豊富地域	179
4章	まちづくり推進のための方策	191
1	適切なまちづくりの手法の活用	192
2	協働のまちづくり	195
3	マスタープランの進行管理と見直し	199

序章 都市計画マスタープランの概要

1 都市計画（まちづくり）のルールについて

都市には、大勢の人が集まり、働き、学び、買い物をしたり遊んだりして生活しています。もし、誰もが自分の都合だけで生活すると、他の人に迷惑をかけたり、都市全体から見ても不都合が生じる場合もあります。したがって、大勢の人が生活している都市においては、土地の使い方や建築物の建て方にルールが必要であり、こうしたルールをすべての人に共通のものとして定め、それをお互いが守っていくことが重要になります。

また、都市に人が集まり生活していくうえで、道路・公園・下水道等都市の基盤となる公共施設は欠くことができません。このような施設は、鉄道網、道路網、生活圏、住宅の分布や隣接する市との関係等を考慮して、あらかじめ計画を立てて整備していくことが必要です。さらに、新しい市街地を形成したり、古くなった市街地を再整備したり、貴重な緑を残すといったこと等も、都市全体の中で地域や地区の特性等を見極めながら計画的に進める必要があります。

このように、土地の使い方や建築物の建て方についての共通のルールをはじめ、まちづくりに必要な多くの事柄を、相互の関係等を考慮しながら定めているのが「都市計画」（まちづくりのルール）であり、この中には、市民のみなさんや企業等が自ら創り上げるものも含まれます。

2 都市計画マスタープランとは

都市計画マスタープランとは、都市を、ゆとりや豊かさを真に実感できる空間として整備し、個性的で快適なまちづくりを進めるため、市町村が市民の意見等を反映させて、まちづくりの将来ビジョン、地域のあるべき姿、まちづくりの方針等を定めるもので、都市計画法の規定に基づくものです。

本市で策定する船橋市都市計画マスタープラン（以下「マスタープラン」という。）は、船橋市のまちづくりの目標や将来都市構造を描き、都市計画やまちづくりの課題等を解決するための方針を定めます。まちづくりの目標や将来都市構造の実現を図るためには、行政による都市計画決定・変更手続き、都市計画事業や関連事業の施行が必要となりますが、市民のみなさんとの協働がなくては達成できません。そこで、市民のみなさんにもこのマスタープランを活用し、身近な地域のまちづくり等に関心をもっていただけるようにしています。

このマスタープランには、主に次の3つの役割があります。

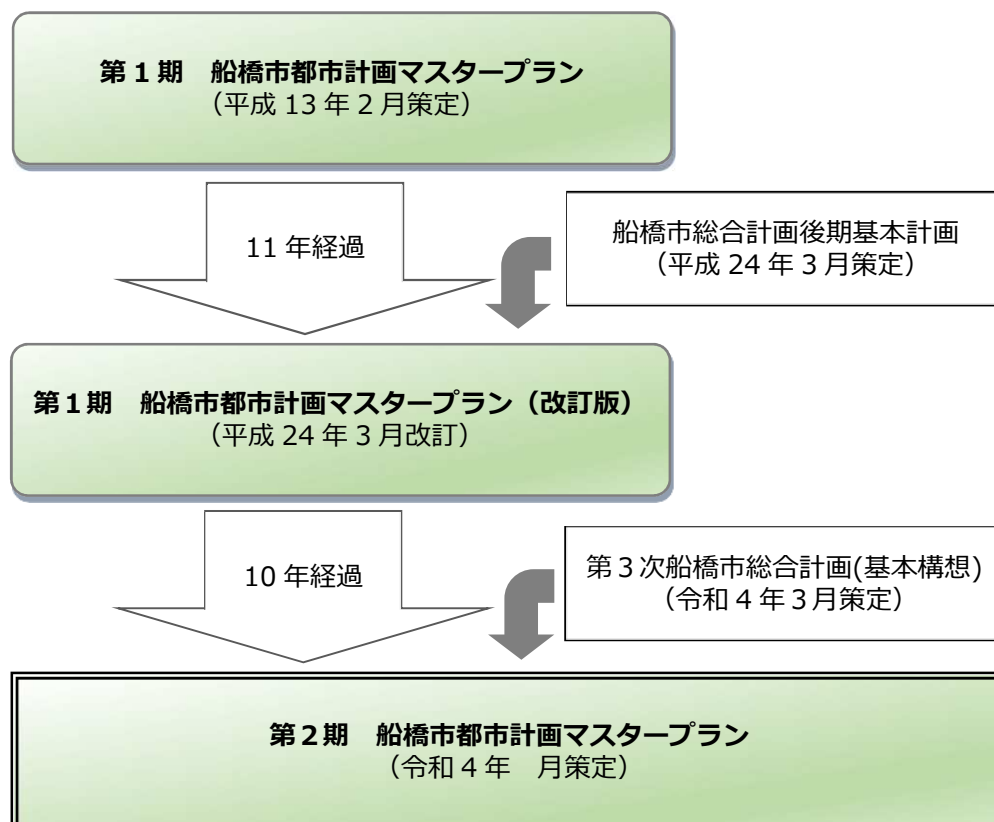
- ①土地利用や道路・公園等の都市計画を決定・変更する際の指針となります。
- ②個々の都市計画の相互関係を調整し、都市全体として総合的かつ一体的なまちづくりを進めるための指針となります。
- ③身近な地域で、多様な主体が取り組むまちづくりの指針となります。

3 策定の背景

(1) マスタープランの変遷

本市では、平成 13（2001）年 2 月に第 1 期マスタープランを策定し、その後中間時点の見直しを実施し、平成 24（2012）年 3 月に改訂しました。第 1 期マスタープラン策定からおおむね 20 年が経過し、令和 4（2022）年 4 月から第 3 次船橋市総合計画がスタートすることに合わせて、第 2 期のマスタープランを策定しました。

《 船橋市都市計画マスタープランの変遷 》



新たなマスタープランは、これまで本市が進めてきた次のような取り組みや本市を取り巻く環境の変化を踏まえながら策定しました。

(2) これまでの本市の取り組み

第1期マスタープランに沿って、様々な取り組みをおこなってきました。分野別に主な取り組みを示します。

<土地利用>

高度地区の見直しや地区計画制度の活用等、良好な市街地環境の形成・維持を進めました。特に、大規模工場の跡地利用が行われた山手地区では、適切な土地利用の誘導を行い、良好な街並みが形成されました。



山手地区の街並み
【平成26(2014)年全体竣工】



アートヒル高根台
【高根台団地の建替えにより誕生】

<交通体系>

都市計画道路の整備をはじめ、駅前広場の改良、交差点改良、歩行者や自転車の空間確保等、安全な通行が確保できるよう道路整備を進めました。

昭和58(1983)年から事業を行ってきた京成本線海神駅～船橋競馬場駅間の高架化が完了し、都市計画道路3・4・11号線も開通したことから、中心市街地が大きく生まれ変わりました。



奥側の線路：高架化された京成本線
【平成18(2006)年完全高架化】
中央の道路：都市計画道路3・4・11号線
【平成29(2017)年開通】

＜水と緑の環境づくり＞

多自然川づくりによる河川改修や下水道整備、公園・緑地の整備を着実に実施しました。

水と緑の拠点施設として、三番瀬の魅力を感じながら環境について楽しく学べるふなばし三番瀬環境学習館の開館や、運動公園プールのリニューアル等を行いました。



船橋大神宮の灯明台
【平成 28（2016）年景観重要建造物指定】

＜防災まちづくり＞

道路や鉄道、ライフライン、学校・保育所をはじめとした公共公益施設の耐震化等を進めてきました。

災害発生時の救援物資等の集積・搬送拠点となる防災備蓄センターを整備しました。



JR 船橋駅北口広場エレベーター
【平成 28（2016）年設置】



ふなばし三番瀬海浜公園
ふなばし三番瀬環境学習館
【平成 29（2017）年開館】

＜景観づくり＞

船橋市景観計画を策定し、良好な景観の保全・形成を進めてきました。

船橋大神宮の灯明台等を景観重要建造物として指定しました。



防災備蓄センター
【平成 27（2015）年運用開始】

＜福祉のまちづくり＞

高齢者施設や子育て支援施設、障害者支援施設等の整備を進めました。

鉄道駅等の段差解消、エレベーター設置等バリアフリー化等を進めました。

（3）市を取り巻く社会環境の変化

大規模地震の懸念や、気候変動等により頻発化・激甚化している豪雨災害等、防災まちづくりへの関心が高まっています。また、令和 2（2020）年初頭から世界規模で拡大した新型コロナウイルス感染症(COVID-19)は、人々の行動様式に変化をもたらし、都市に対するニーズも変化・多様化しました。今後新しい生活様式への対応や感染症を含めた複合型災害への備え等を考えていく必要があります。

また、地球温暖化問題が深刻さを増しており、近年増加する自然災害をはじめとして、身近な生活や事業活動が気候変動による危機的な影響に直面している中で、脱炭素社会を目指す動きが地方公共団体にも広がっています。本市においても意欲的な長期目標として「2050 年ゼロ・カーボン」に挑戦することを掲げており、本マスタープランにおいてもこの考えを踏まえております。

そして、森林整備による温室効果ガスの吸収量の確保等自然環境が有する多様な機能が再認識され、グリーンインフラの推進や都市農地の保全等緑豊かな都市環境の形成による持続可能で魅力あるまちづくりが期待されています。国際社会共通の目標である持続可能な開発目標（SDG s）が平成 27（2015）年 9 月の国連サミットにて採択されました。SDG s 実現のためには、行政、民間事業者、市民等の多様な主体による取り組みが不可欠とされています。

なお、まちづくりの新たな視点として、IoT、ビッグデータ、人工知能（AI）等の新たな技術を活用しながら都市における様々な課題を解決することが期待されています。

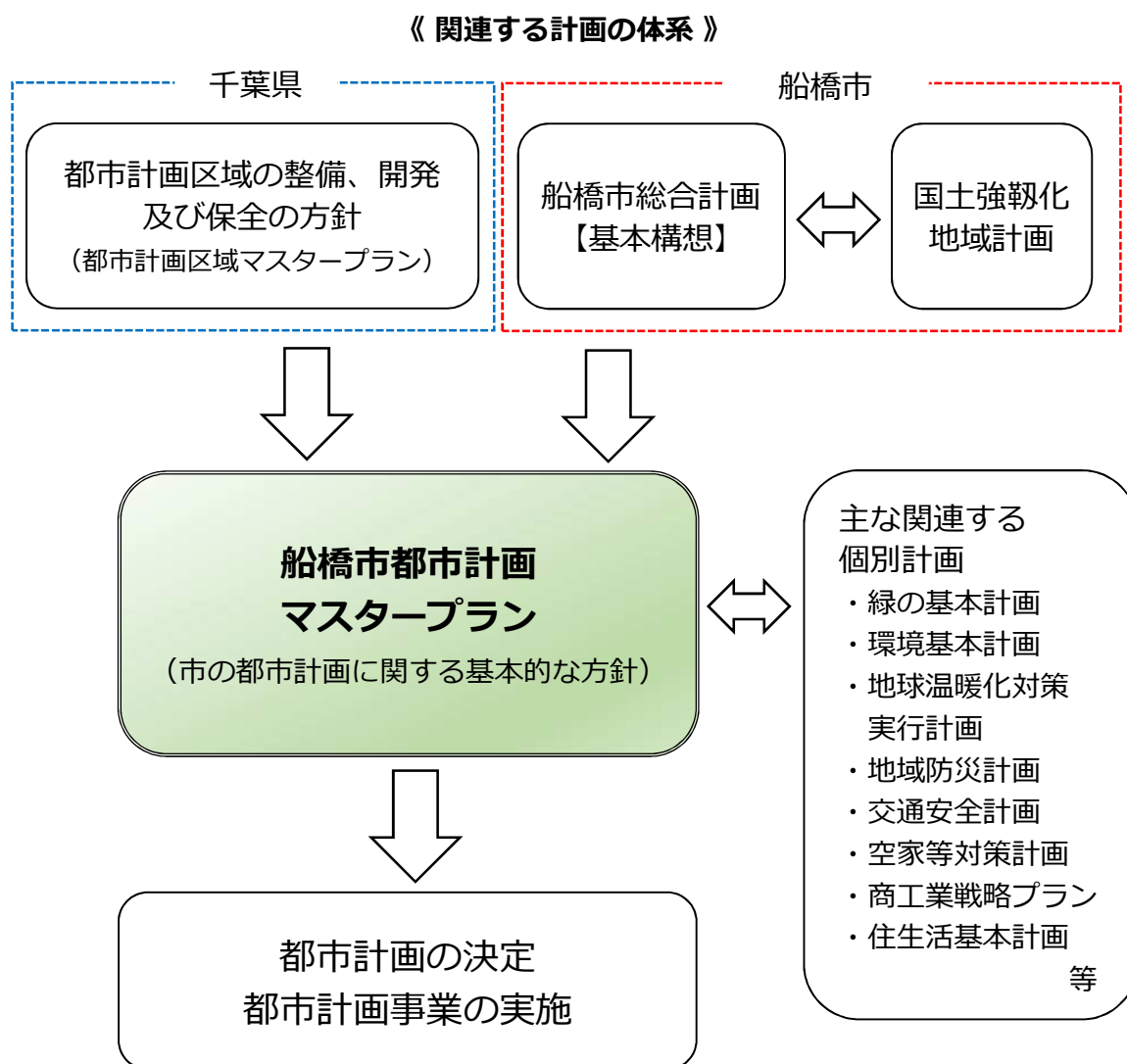
《 SDGs ロゴ・17 の目標のアイコン 》



出典：国際連合広報センターWeb サイト

4 マスタープランの位置づけ

マスタープランは、船橋市総合計画の基本構想や千葉県が定める都市計画区域の整備、開発及び保全の方針に即するとともに、本市の他の分野別計画と連携や整合を図り策定するものです。

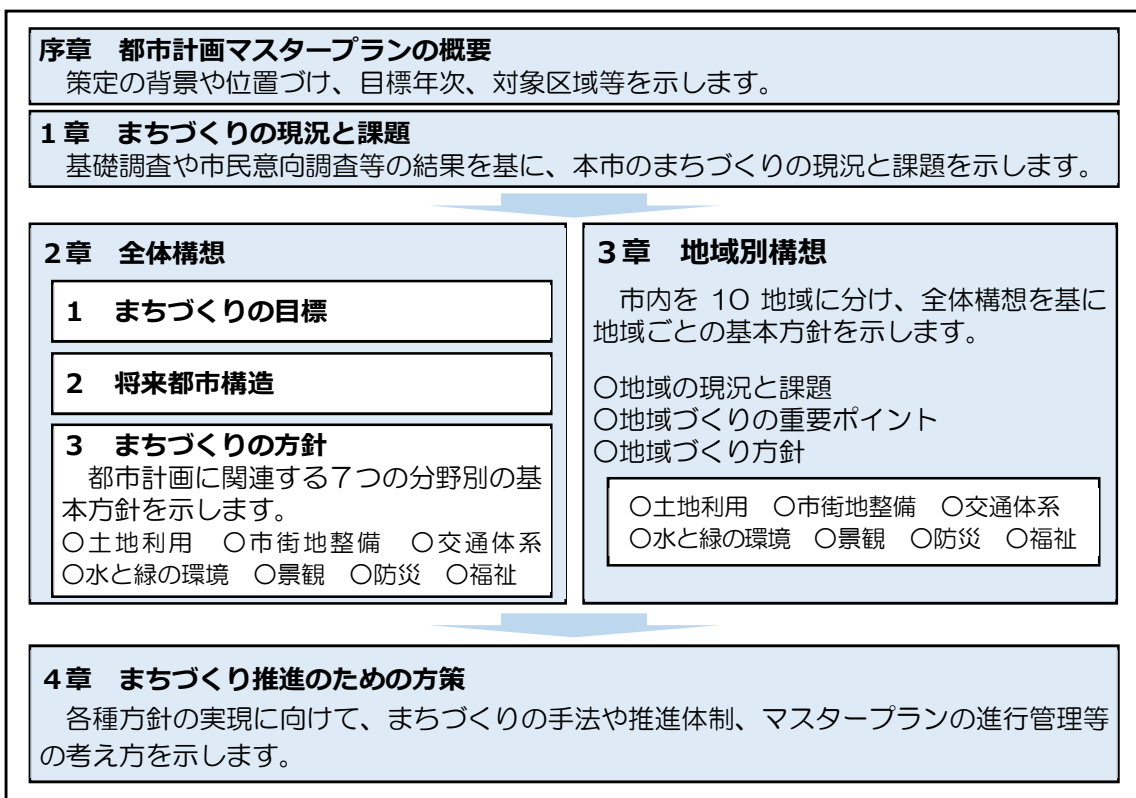


5 マスタープランの構成

このマスタープランは、「都市計画マスタープランの概要」、「まちづくりの現況と課題」、「全体構想」、「地域別構想」及び「まちづくり推進のための方策」の5つで構成されています。

はじめに「都市計画マスタープランの概要」でマスタープランの目的や策定の経緯を示し、「まちづくりの現況と課題」で本市の現況と課題を整理します。次に、「全体構想」で市全体のまちづくりの目標や将来都市構造、まちづくりの方針を7つの分野別に定め、「地域別構想」では全体構想を踏まえ、地区の実情や特性に応じた地域ごとの基本方針を定めます。最後の「まちづくり推進のための方策」は、各基本方針の実現に向けた考え方を定めます。

《 船橋市都市計画マスタープランの構成 》



6 マスタープランの目標年次

目標年次は船橋市総合計画の計画期間とあわせ令和 13（2031）年度とします。なお、今後の土地利用の動向や事業の進捗等の状況変化に対応して、必要に応じて見直しを行います。

7 マスタープランの対象区域

対象区域は、船橋市全域とします。

8 市民とともに作るマスタープラン

豊かで暮らしやすいまちづくりを進めるためには、住んでいるまちがこうなって欲しいという、市民のみなさんの願いや想いを反映させることが大切です。

そこで、第2期マスタープランを策定するにあたっては、市民のみなさんのご意見を幅広く伺えるよう、以下のような機会を設けました。

市民のみなさんからいただいたご意見は、まちづくりの課題やまちづくりの目標等の検討に反映いたしました。また、地域別街頭アンケートでいただいた地域別のきめ細やかなご意見は、主に地域別構想の検討に反映いたしました。

（1） 市民意識調査（平成 30（2018）年 7～8 月、令和 3（2021）年 9 月）

無作為で抽出した市内に在住する満 18 歳以上の方 3,000 人に対し、第2期マスタープランの策定に合わせ、住みやすさや定住意識、愛着心、市政の各分野における市民ニーズの基本動向等を伺いました。

（2） 船橋市の新しいまちづくりに向けた市民アンケート調査 （平成 30（2018）年 9～10 月）

無作為で抽出した 6,000 人の市民のみなさんに対し、市がこれまで取り組んできた施策に対する満足度や、今後特に力を入れて欲しい取り組み等を伺いました。

（3） 中学生アンケート調査（平成 30（2018）年 11 月）

市内の中学校に在学する中学 2 年生 1,200 人を対象に、今のまちのイメージや、10～20 年後に実現して欲しいまちの姿等を伺いました。

（4） 24 地区市民会議（平成 31（2019）年 1～2 月）

24 地区コミュニティでワークショップ形式により開催された市民会議に参加した 300 人弱に対し、各地区の良いところ、課題等を伺いました。

（5） 市政モニターアンケート（令和元（2019）年 5～6 月）

地域・年代・性別等を考慮して抽出した 2,000 人のうち、応募いただいた先着順の 300 人に対し、都市の整備状況の満足度等を伺いました。

(6) 地域別街頭アンケート（令和元（2019）年9月）

市内 10 地域の駅前や商業施設等で幅広い年齢層の方々に対し、マスタープラン策定に関する情報提供・周知のためのパネル展示やインタビューを実施して意見を伺いました。



展示パネル（一例）



実施風景

(7) パブリック・コメント（令和 4（2022）年 6～7 月）

第 2 期マスタープラン（案）について、市ホームページ等に案を公開し、広く市民のみなさんから意見をいただきました。

(8) マスタープラン（案）説明会（令和 4（2022）年 6～7 月）

パブリック・コメントと並行して、第 2 期マスタープラン（案）の内容について市内 3 会場で直接説明を行い、広く市民のみなさんから意見をいただきました。

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

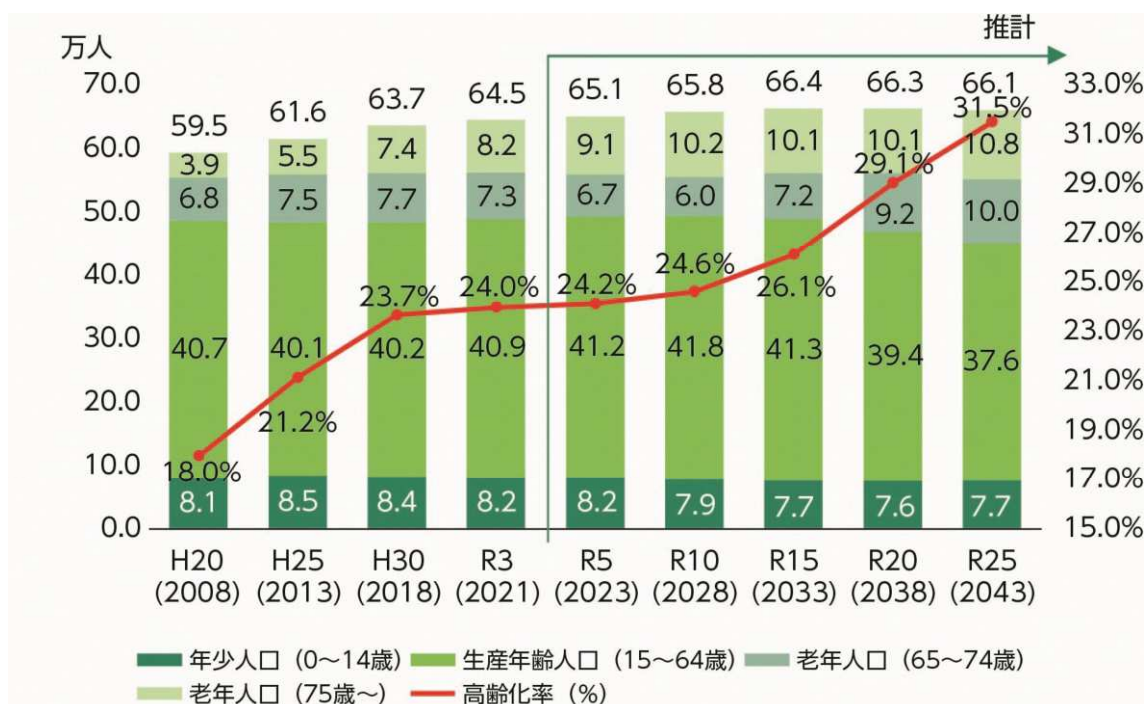
(1) 人口

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。年齢区分別の人口を見ると、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。

《 本市の年齢区分別人口の将来推計 》

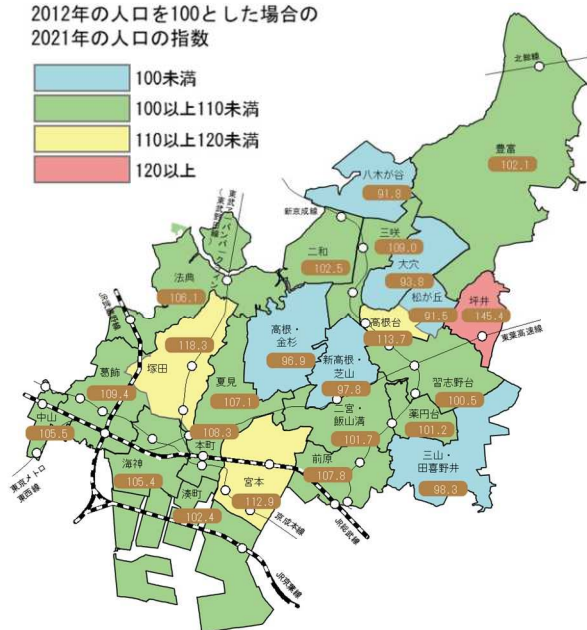


出典：船橋市総合計画（令和4年3月）

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。

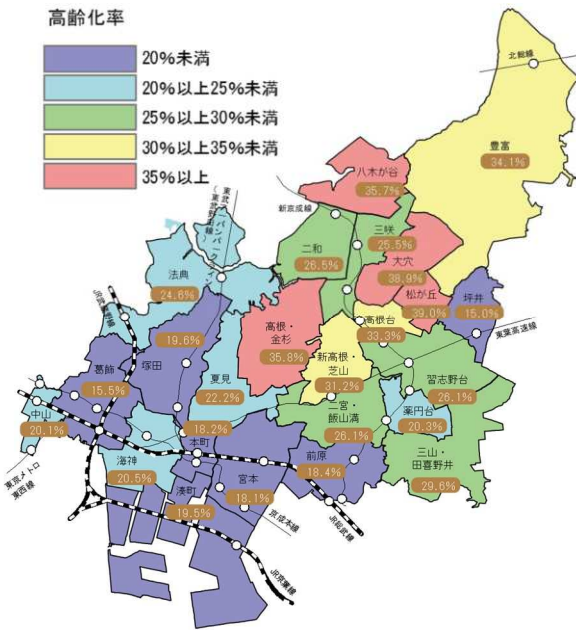
《 24 地区コミュニティ別の人口増減 》 （平成 24（2012）年⇒令和 3（2021）年）

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

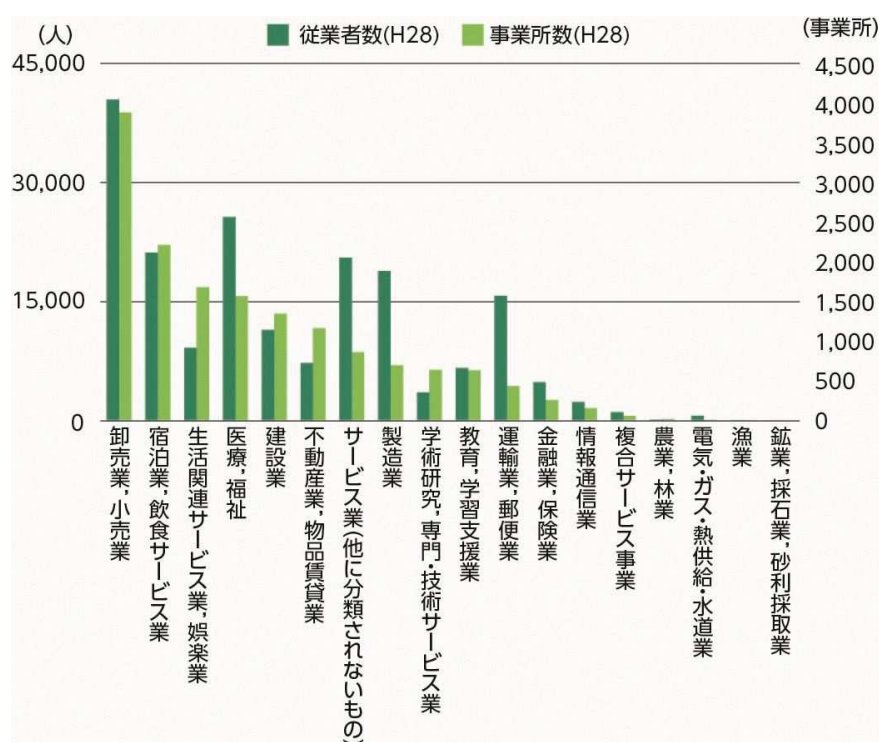
都心から 20 km 圏内という地理的優位性のほか、鉄道や高速道路等の交通アクセスの利便性の高さ等を背景に、本市では多彩な産業が発展してきました。平成 28（2016）年の経済センサスの結果によると、本市の全産業の従業者数は 189,232 人と県内 2 位、全産業の売上（収入）は、約 2 兆 7 千億円と県内 3 位の規模です。

商業では、南部の J R 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） 》



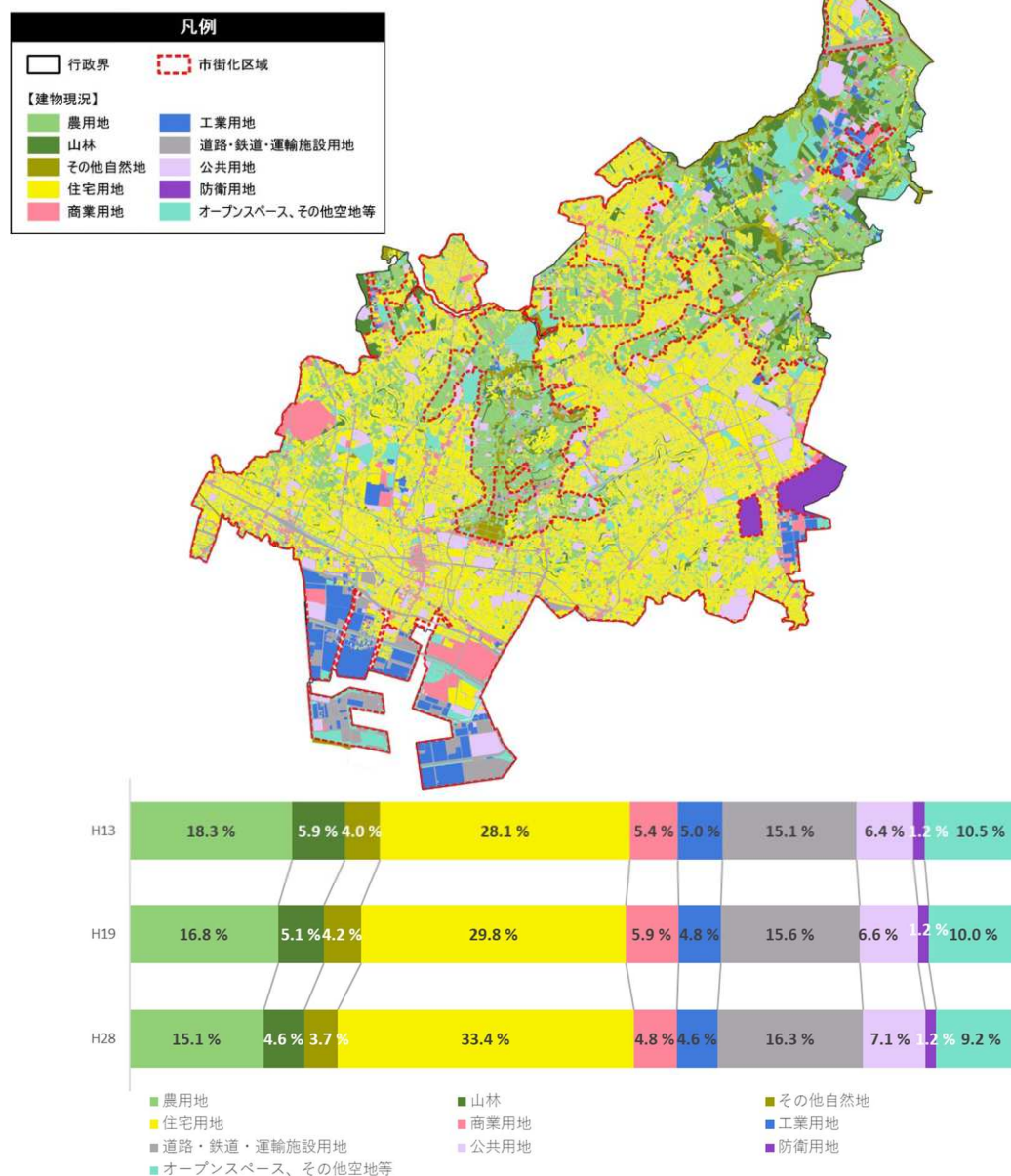
出典：船橋市総合計画（令和 4 年 3 月）

(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 》



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。

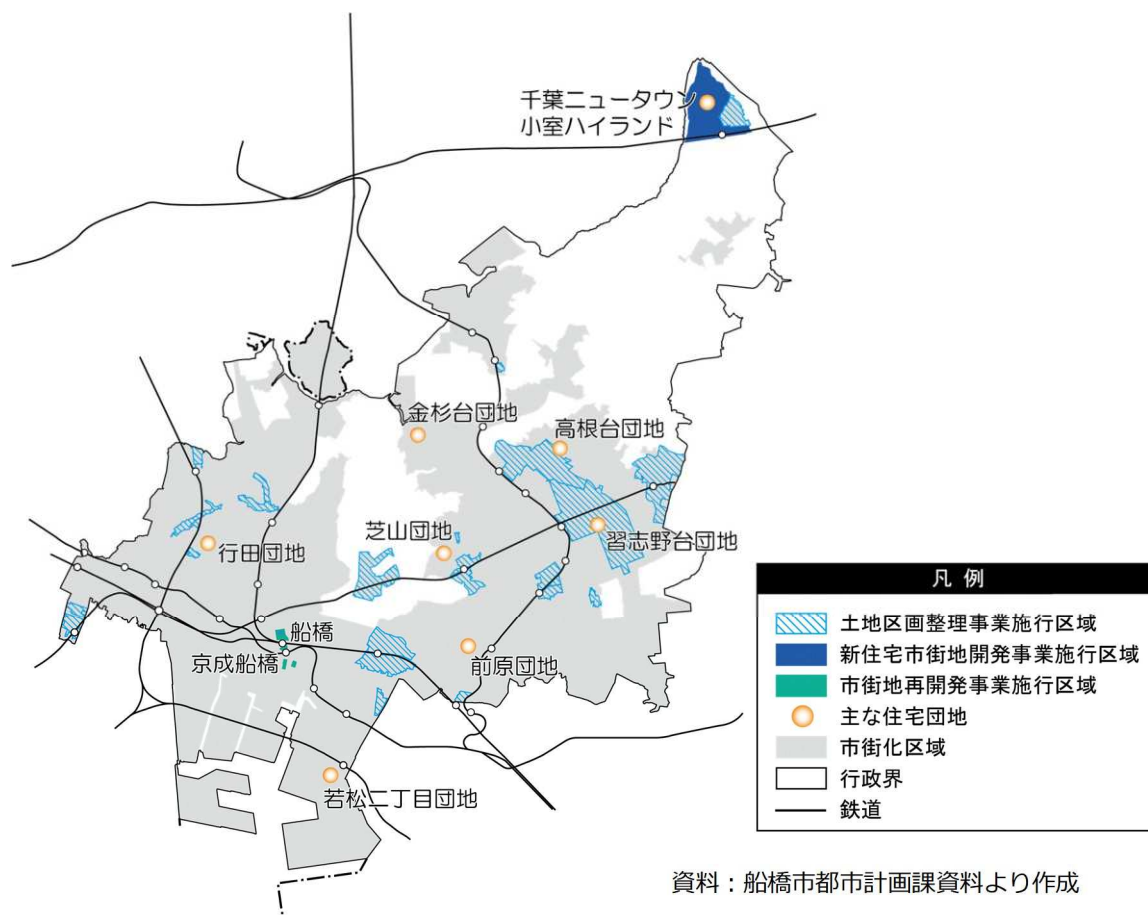
（４）市街地整備

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

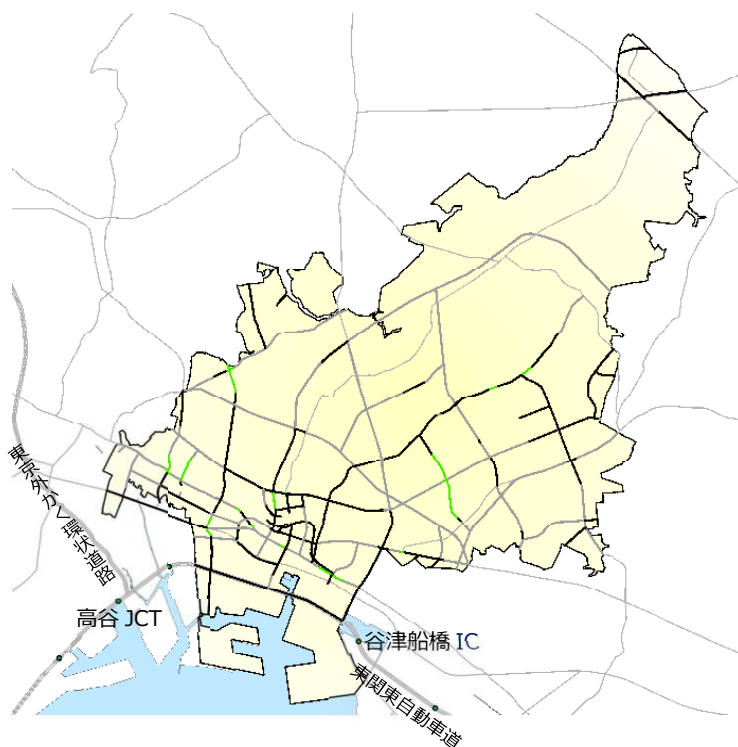
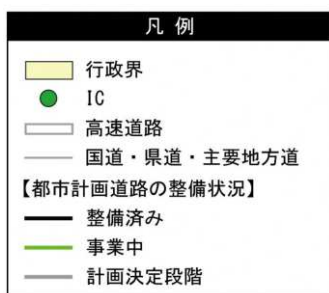
船橋市の道路網は、臨海部の通過交通を処理する東西方向の道路と市街地中心部の骨格を形成する格子状の道路及び内陸部に向かって伸びる南北方向の道路等によって基本的なネットワークが計画されています。これらの道路の多くは、都市計画道路として位置付けられており、平成 24（2012）年度～令和 2（2020）年度の間に 2,250m の整備が進められました。また、生活道路においては歩行者等の安全な通行を確保するため、「あんしん歩行エリア」「ゾーン 30」といった面的な安全対策が進められてきました。

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 》



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ことから、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。走行環境の整備は進めているものの、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。

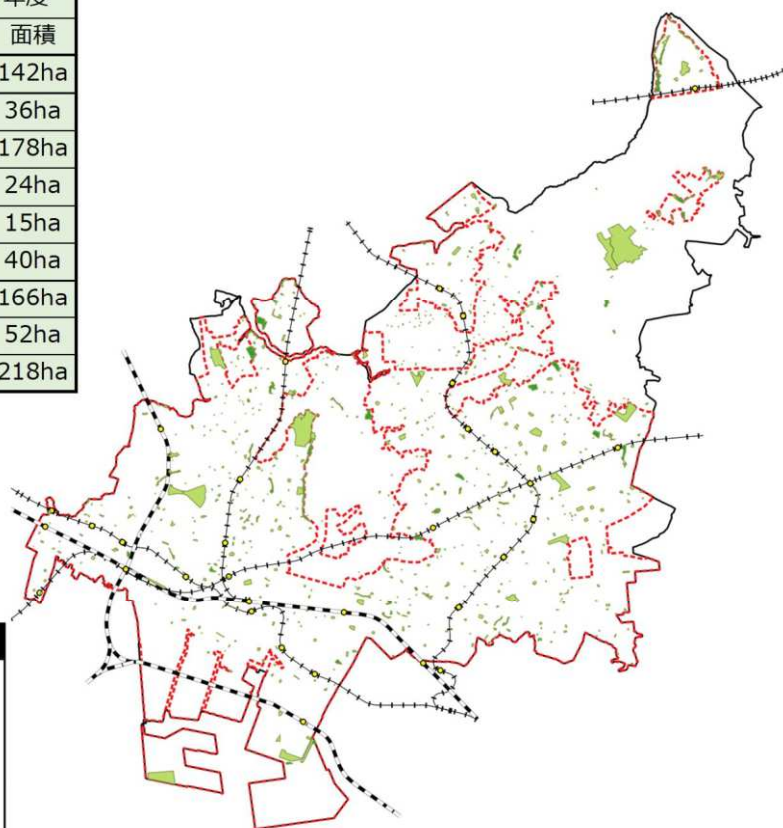
下水道については、河川の水系や地理的条件によって単独公共下水道 3 処理区（西浦処理区、高瀬処理区、津田沼処理区）、流域関連公共下水道 2 処理区（印旛処理区、江戸川左岸処理区）の 5 処理区に分けて計画し整備を進めており、令和 3（2021）年 4 月 1 日現在 90%の普及率（行政人口に対する処理人口の割合）となっています。

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

凡例	
	行政界
	市街化区域
	鉄道駅
	JR路線
	私鉄路線
	【都市公園】 都市公園
	都市緑地



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・成育空間、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という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

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

2章 全体構想

1 まちづくりの目標

第3次船橋市総合計画の基本構想では、市民と広く共有できる将来に向けたまちのイメージとして「将来都市像」を設定しています。

また、本市の強みを伸ばし課題を克服するためのまちづくりの基本的な方向性として5つの「めざすまちの姿」を掲げています。

第3次船橋市総合計画 基本構想

《 将来都市像 》

人も まちも 輝く 笑顔あふれる 船橋

《 めざすまちの姿 》

一人一人が自分らしく輝くまち

住み慣れた地域で、健康で安心して暮らせるまち

活力と魅力にあふれ、進化し続けるまち

快適で豊かに暮らせる、人と環境にやさしいまち

命と暮らしを守る強靱なまち

第2期マスタープランでは、これら《 将来都市像 》《 めざすまちの姿 》を実現するため、まちづくりの目標を以下の通り定めます。

《 まちづくりの目標 》

交流により発展し便利で住みよいまちづくり

個性豊かで魅力ある拠点の形成を通じて、市内外から人が集まり、活発な都市活動や交流が行われるまちづくりを目指すとともに、交通環境が充実し、日常の買い物等が便利で住みよいまちづくりを目指します。

誰もが安全・安心・快適に暮らせるまちづくり

自然災害や犯罪等からかけがえのない命を守り、多様な人々がゆるやかにつながり安心して暮らせるまちづくりを目指すとともに、未来を担う子供や高齢者、障害のある方等、誰もが健康で快適に暮らせるまちづくりを進めます。

自然と人と産業が調和したまちづくり

恵まれた自然環境の保全・創出や環境負荷の低減に取り組みながら、地域がもつ魅力を生かし、身近な緑と調和したうるおいが感じられる住宅地や賑わいある商業地、都市活力を創出する工業地等、将来にわたって個性ある地域が調和したまちづくりを目指します。

2 将来都市構造

将来都市構造は、本市の豊かな自然環境に恵まれた地域特性等を踏まえ、南北に軸を持ち、東西に広がる骨格が十字星の形に似ていることから、未来にはばたく船橋の姿をはくちょう座の形に見立てた「はくちょう座ネットワーク都市」とこれまで位置付けてきました。

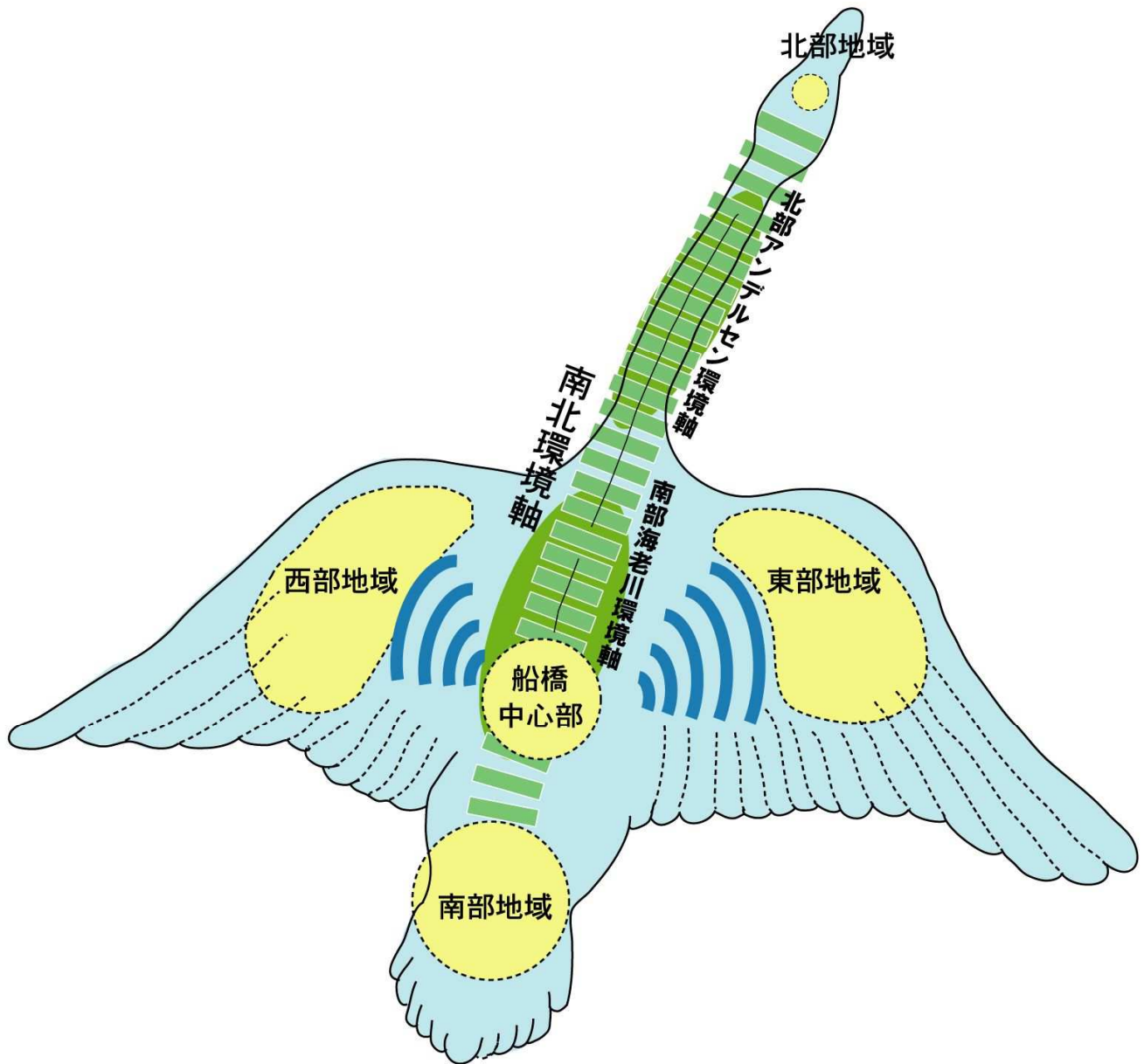
まちづくりの実現には長い年月が必要であることから、この象徴を今後のまちづくりにも引継いでいくものとして、将来都市構造を「はくちょう座ネットワーク都市」として位置付けます。

『はくちょう座ネットワーク都市』

「はくちょう」は、姉妹都市であるデンマークのオーデンセ市出身の童話作家H. C. アンデルセンの代表作である「みにくいアヒルの子」の中で、様々な経験を積み、最後には華麗な羽を広げ大空にはばたく鳥として登場したり、「船橋」の地名のいわれとして、日本武尊（ヤマトタケルノミコト）が海老川に船を何艘も浮かべ橋にしたことからこの名がついたといわれ、古事記には「はくちょう」は日本武尊の生まれ変わりとも記されているなど、船橋市とは「ゆかり」のある鳥といえます。



【将来都市構造図】



地域の特色である斜面緑地や樹林地、湧水、農地、河川、海、公園等を生かし、これらを相互に結んだ「南部海老川環境軸」並びに「北部アンデルセン環境軸」からなる、市の中央部を縦断する『南北環境軸』の形成を図ります。

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

3 まちづくりの方針

(1) 土地利用

● 基本的な考え方

住宅地や商業地、工業地の多彩な土地利用が交流し、調和のとれたまちを目指すとともに、都市活動の中心となる駅周辺に、商業・業務、医療・福祉等の都市機能や交通機能が充実した便利で快適な拠点づくりを行い、それぞれの拠点の特性を生かした個性豊かで親しみのあるまちを目指します。

用途地域を始めとする地域地区制度の適正な運用を図るとともに、必要に応じて地域や地区レベルでの見直しを実施することにより、計画的な土地利用の実現を目指します。

地球環境や低炭素社会等への対応を念頭に、貴重な海や川の水辺や緑等の自然環境と、快適で利便性の高い都市環境、さらに活力ある産業環境とのバランスのとれた適切な土地利用を目指します。

市場等の供給施設や、ごみ焼却場、汚物処理場等の処理施設の適正な配置を図るとともに、高齢者施設、子育て支援施設等の公共公益施設の適正配置に努め、快適で住みやすいまちを目指します。

多様な人々がつながるコミュニティの形成と住宅需要の動向を踏まえながら、それぞれのライフスタイルや家族構成に合った質の高い住宅を確保し、「暮らしやすさ」と「豊かさ」が感じられ住み続けられるまちを目指します。

広域的な集客力を持つ船橋駅周辺、地域の重要な市民サービスの場である地域拠点、各々の駅の性格や特性を反映した地区拠点等、駅周辺の賑わいと魅力ある商業機能等が一体となった商業地の形成を目指します。

これまでの工業の集積を生かし、既存の工場と住環境との調和と共存を図るとともに、広域道路ネットワークを利用した産業活動への対応や、操業環境の安定、周辺環境との調和を考慮した土地利用を目指します。

農産物の供給のほか、緑地としての機能を持つ農地について、都市にあるべきものとして計画的な保全を図り、住環境と農・緑が調和した土地利用を目指します。

● まちづくりの方針

1) 住宅地の形成方針

① 既存住宅地

- まちの活動を支える様々な人々がいつまでも住み続けられるように、質の高い住宅の供給を誘導します。また、良好な住環境の維持を図るとともに、一定の居住水準を満たすよう既存の住宅の改善、建替え等を誘導し、住環境の向上を図ります。
- 都市基盤施設の整備や中高層建築物等の建築に際しては、周辺地域と調和のとれた街並みの形成に配慮し、これまで培われてきた良好な住環境の保全を図ります。
- 高度地区制度の運用により、低層住宅と中高層住宅の調和的土地利用を図るとともに、地区計画制度の活用により、地域の特性に応じた個性あるまちづくりを進めます。
- 土地区画整理事業等により計画的に開発された住宅地においては、地区計画制度や建築協定等の手法を活用し、良好な住環境の保全に努めます。
- 道路等の都市基盤整備が不十分で、木造の建築物が密集した既存の住宅地においては、都市基盤の整備推進、まちが抱える危険性や初期消火活動の重要性の周知、建築物の耐震化の促進等により、住環境の改善と防災機能の向上を図ります。
- 自然発生的に形成された住宅地においては、現在の良好な住環境は維持しつつ、市民と行政の適正な役割分担による住環境の向上を図ります。

② 住工混在地

- 工場と住宅が混在する地区においては、生活環境問題への対策等を検討しながら住環境と工場の操業環境が調和した市街地の形成を図ります。
- 大規模工場跡地については、周辺地域のまちづくりとの一体性確保に努めつつ、地区計画制度の活用等により、住工が共に発展できるよう、きめ細やかなまちづくりを進めます。



工場跡地のまちづくり

③ 新たな住宅地

- 新しい住宅地の形成にあたっては、高齢化や情報化社会の進展、環境との共生や快適な省エネ住宅普及の流れを踏まえ、豊かなコミュニティの醸成とエネルギー効率を向上させた、環境にやさしい新しいまちづくりのモデルとなるよう留意します。

- 新しい住宅地の形成にあたっては、公共公益施設や商業、医療等生活利便施設の集約、交通拠点への居住の誘導及び複合的な土地利用等を図ることにより、地球環境の保全や低炭素化等環境に配慮したまちづくりを検討します。

④緑や農と調和する住宅地

- 樹林地等が残された緑豊かな環境をもつ住宅地においては、地域住民との協働による緑地の保全に努めるとともに、風致地区制度の活用による緑の維持等により、住環境と緑地環境の調和がとれた市街地の形成を図ります。
- 農地が多く残された住宅地においては生産緑地制度等の活用により農地の保全に努め、身近な緑地として活用するとともに、計画的な土地利用の誘導に努め、住環境と農空間が調和した市街地の形成を図ります。



農と調和する住宅地の形成

2) 商業地の形成方針

①中心商業地

- 船橋駅周辺については、広域的な商業機能等の集積を高め、土地利用の高度化や複合化等により、個性と魅力あふれる中心商業地としての活性化を図ります。



中心商業地の形成

②商業地

- 津田沼駅、西船橋駅、北習志野駅周辺においては、駅のターミナル機能と一体となった商業機能等の強化により、商業をはじめとする各種地域サービスを行う地域拠点商業地としての形成を図ります。
- 東船橋駅、下総中山駅、京成中山駅、新船橋駅、馬込沢駅、高根木戸駅、高根公団駅、二和向台駅、船橋日大前駅及び小室駅周辺並びに三山地区においては、各々の駅の性格や商業地の特性に応じ、地区拠点商業地としての形成を図ります。
- 飯山満駅、海老川上流地区の新駅、南船橋駅周辺においては、商業的土地利用の誘導により地区拠点商業地としての形成を図ります。
- その他の駅周辺においては、鉄道駅等へのアクセスの向上を図るとともに、市民相互の交流や身近な買い物等ができるよう、地域住民の日常生活を支える「生活拠点」としての形成を図ります。

- 臨海部と船橋駅周辺との交通ネットワークを強化し、施設間連携や回遊性の向上を図り、魅力あふれる商業地の形成を促進します。

3) 工業地の形成方針

- 臨海部の工業地においては、谷津船橋インターチェンジ開通後に生じている土地利用動向、交通流動の変化及び操業の安定を考慮し、産業地として付加価値の高い土地利用への見直しを検討します。
- 内陸部の既成市街地の工業地については、既存工場の操業環境の確保・維持に努め、環境に配慮した都市型工場への誘導を図ります。また、大規模な土地利用転換が行われる場合は、周辺環境との調和が図られたまちづくりを促進します。



臨海部の工業地の形成

4) 緑地・農地・集落地の方針

① 農地

- 市街化調整区域内の農地については、都市に近接した立地特性を生かした新鮮な食料供給を行う生産基地として、農地の保全と農業基盤の整備等による農業の振興を図ります。
- 農地の減少や休耕地の増加防止のため、新たな担い手による農地の維持の方策を検討し、農地の利用を促進します。



農地の保全

② 市街化区域

- 市街化区域内の農地については、都市にあるべきものとして、生産緑地制度等の活用により農地の保全を図るとともに、多様な主体による活用、緑地化等を検討します。また、必要に応じて計画的・段階的な市街地形成との調和を図ります。
- 生産緑地の追加指定により、緑地・防災機能を有する空間のさらなる保全を図ります。



生産緑地の保全・活用

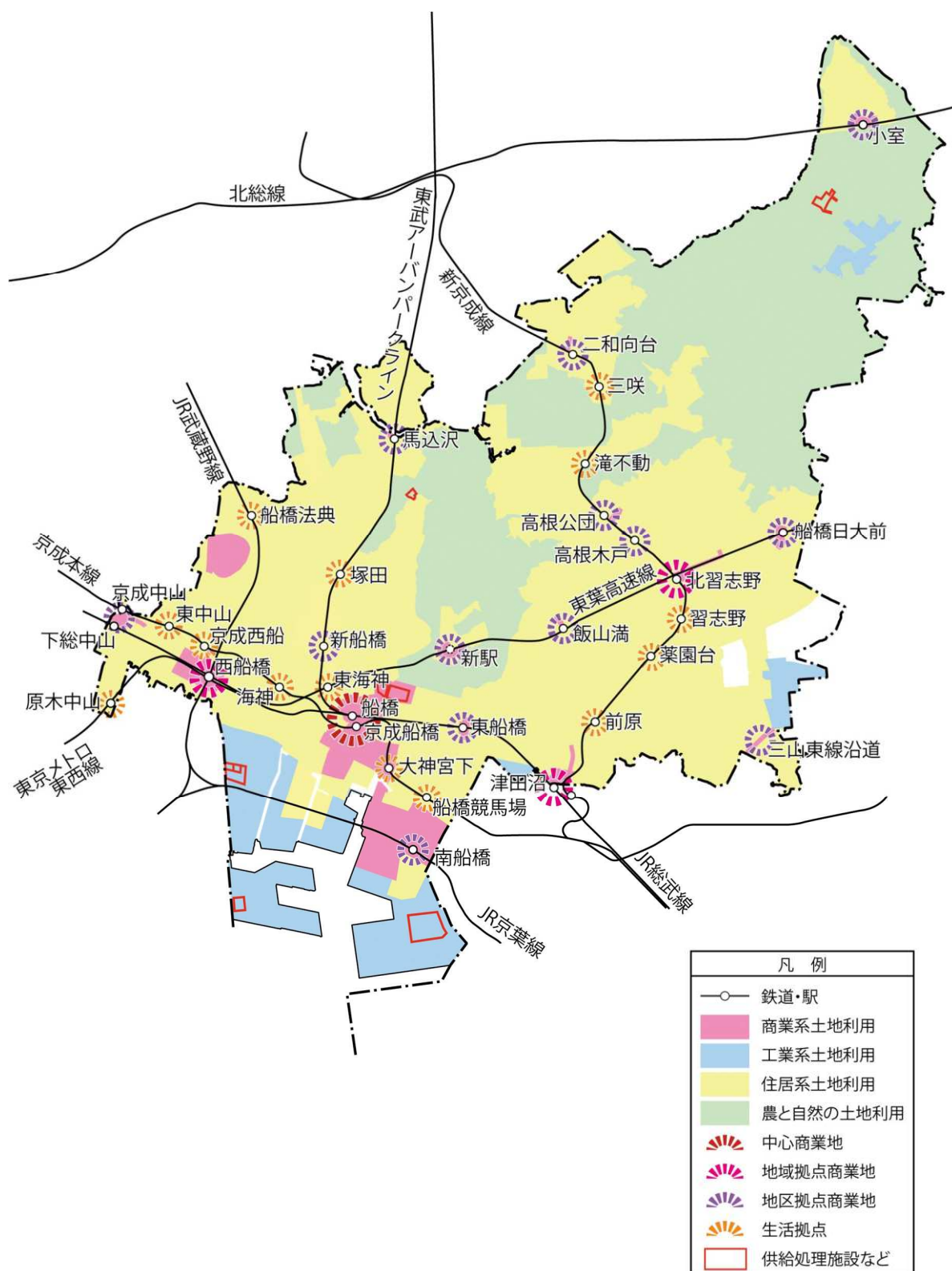
③市街化調整区域

- 中央部の市街化調整区域については、都市の中の身近で貴重な緑地空間として、自然的・農業的土地利用と、計画的な整備による都市的土地利用が調和した、身近で「緑」と「農」にふれあえるまちづくりを検討します。
- 北部の市街化調整区域については、良好な農地が広がる都市型農業の展開を基本とし、長い間に培われてきた良好な農村集落や樹林地等の自然環境等を保全するとともに、必要に応じて生活環境の改善を図ります。
- 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の市街化が進まないよう、宅地化の抑制等を含めた適切な土地利用の方法を検討します。

④産業と調和する緑地

- 北千葉道路の整備による広域道路ネットワークを生かし、自然との調和を考慮しながら、新たな産業地の創出を検討します。

◆まちづくりの方針図（土地利用）



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

(2) 市街地整備

● 基本的な考え方

多くの都市機能が集積する船橋駅周辺や新たな拠点形成を図る市街地等では、計画的に居心地の良い空間の創出を図り、個性豊かで人中心の魅力ある拠点の形成を目指します。

既成市街地等では、地区の特性に応じた手法を選択して、安心・安全で良好な環境形成を目指します。

建替えの時期を迎える住宅団地は、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更新を目指します。

● まちづくりの方針

1) 中心市街地、既成市街地の再構築

- 中心市街地においては、市街地の再構築とあわせた道路等の都市基盤の整備推進を図ります。また、船橋中心部にふさわしい生活（福祉・教育・文化）、交流、商業等の機能充実を図るとともに、中高層の都市型住宅と立体化・複合化することにより、昼間の賑わいのみならず、夜間も安心して歩ける市街地の形成を図ります。
- 道路の幅員が狭く、木造の建築物が密集した市街地においては、地域住民の意見を反映させつつ、地区計画制度等の各種整備手法を活用しながら、緊急車両も通れるように道路の拡幅等を行い、安全で良好な市街地環境の形成を図ります。
- 工場と住宅が混在する市街地においては、敷地の緑化、建築物の配置や設備の工夫等により、双方の土地利用の共存を図りながら住環境の向上を図ります。まとまった土地利用転換が発生する場合には、地区内の特性に応じ住環境と周辺工場の操業環境の調和に努め、地区計画制度の活用等により、地域の実情やニーズにあわせたきめ細かなまちづくりを進めます。
- 緑豊かな環境をもつ住宅地や計画的に開発された住宅地等では、地区計画制度等各種制度を活用し、地域住民と協働しながら、良好な住環境の維持・保全を図ります。
- 住宅の中に農地が介在する市街地においては、農地の保全と計画的な土地利用の誘導等により、住環境と農空間が調和した市街地の形成を図ります。
- 都市機能の更新や建築物の建替えの機会を捉えた集約化によるエネルギー利用の効率化及び建築物の新築・改築時における省エネルギー型の建築物の普及促進等を検討します。
- 空き家が増加している市街地においては、生活環境の悪化を防ぐため、空き家

化の予防や、空家等の適正管理及び利活用を促進します。

2) 新市街地の形成

- 現在進められている飯山満地区の市街地整備を推進し、今後求められる安全・安心な居住地形成や新しいライフスタイルへの対応と、多様な居住者層の住宅需要を満たすよう、魅力があり、質の高い新市街地の形成を図ります。
- 海老川上流地区においては、医療センター移転や新駅誘致を核とした土地区画整理事業と地区計画等により、医療と健康をテーマとした新市街地の形成を図ります。
- 南船橋駅周辺については、地区拠点商業地及び臨海部の玄関口として拠点形成を図るとともに、臨海部の賑わい創出や回遊性の向上を図ります。



新市街地の形成

3) 住宅団地の再生

- 老朽化した住宅団地の建替えが実施あるいは検討されるものについては、今後の住宅需要の動向を十分に見極め、新しい時代の要請に応えられる住宅地としての更新を図るため、周辺地域のまちづくりを考慮した再整備を促進します。



住宅団地の再生

(3) 交通体系

● 基本的な考え方

市外・県外と本市を結ぶ広域的な道路と市内の道路ネットワークを円滑に結び、賑わいづくり・魅力づくりにつなげていくとともに、市民の日常生活や多様な活動を支えるため、市内の各拠点を結ぶ骨格となる体系的な道路網の形成を目指します。

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や交通渋滞の緩和、災害時における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のため、自転車走行環境の整備を目指します。

便利で住みよいまちづくりを推進するため、誰もが利用しやすい持続可能な公共交通システムを目指し、優れた公共交通ネットワークの確保や、公共交通相互の利便性向上を目指します。

魅力ある拠点形成のため、ゆとりと賑わいのあるウォーカブルな道路空間や憩いの場となるオープンスペースの形成を目指します。

● まちづくりの方針

1) 道路の方針

① 自動車専用道路の整備

- 都心や空港への物資の流通等の広域連携機能をさらに高めるための自動車専用道路整備について、国や千葉県に要請を行います。

② 広域道路（国道・県道）の整備

- 自動車専用道路へのアクセス強化やインターチェンジ周辺の渋滞解消に向けた交差点改良等を国や千葉県に要請します。
- 通過交通を円滑に処理し、市内の交通混雑を緩和するため、周辺都市を連絡する広域道路の整備を国や千葉県に要請します。

③ 市内骨格道路の整備

- 市内の各拠点や都市交流拠点を連絡し、日常生活の利便性や市内の活発な交流を図るため、骨格となる都市計画道路等の幹線道路の整備を進めます。
- 歩行者の安全確保、車両交通の円滑化を図るため、交差点の改良を行います。

④ 生活道路の整備

- 生活道路については、「ゾーン 30 プラス」等の施策により車両速度や通過交通の抑制を行い、安全安心な道路交通環境の整備を図ります。
- 住宅が密集し、道路幅員の狭い地区においては、地区計画等の各種制度により、道路空間の確保を誘導します。



「ゾーン 30 プラス」の整備

⑤ 踏切の改良整備

- 踏切の拡幅により通行の安全性の向上と渋滞の解消を図ります。

⑥ 環境に配慮した道路整備

- 道路環境の向上を図るため、街路樹の設置や電線類の地中化を進めます。

2) 歩行者・自転車利用環境の方針

① 歩行者・自転車ネットワークの整備

- 船橋駅周辺を回遊できる歩行空間の形成や、船橋駅から臨海部エリアへの徒歩や自転車による回遊性を創出する道づくり等、地域や地区の特性を生かしたウォークアブルなネットワークづくりを進めます。
- 歩行者が道路を安心して利用できるよう、カラー舗装やガードレール等の交通安全施設の設置を進めます。
- 自転車利用の多い地区や安全かつ円滑な自転車走行環境の確保が必要な地区は、計画的に安全な自転車走行環境の整備を進めます。



回遊できる歩行空間の整備



自転車走行環境の整備

② 駐輪場の整備

- 放置自転車等のない歩行空間を確保するため、公共と民間の連携・協力による需要に応じた駐輪場の確保や放置自転車対策の強化を図ります。



駐輪場の整備

3) 公共交通の方針

① 鉄道利用環境の整備

- バスとの接続、タクシーや一般車両との連絡、自転車や歩行者との連絡等を改善し、各鉄道駅の特徴に応じ、駅前広場等の整備や歩行空間を確保する等、交通結節点としての機能強化を図ります。
- 駅へのアクセスのための道路の整備等により、多様な手段による既存の鉄道駅への交通を改善し、鉄道が利用しやすいまちづくりを進めます。
- 海老川上流地区土地区画整理事業にあわせて、東葉高速線の新駅誘致を図ります。



交通広場の整備

② 路線バスの利用促進

- 道路網の整備や交通結節点の整備とあわせて、地域の特性や市民ニーズに応じた多様なバス網の再編成を促進し、公共交通が利用しやすいまちづくりを進めます。
- 路線バスの定時運行を確保し、運行を円滑なものにするため、都市計画道路の整備、道路拡幅、交差点改良、バスベ이의設置等を行い、走行環境の改善を図ります。

③ 公共交通不便地域の移動支援

- 公共交通は市民生活において不可欠な移動手段であることから、公共交通不便地域では、地域のニーズに対応した公共交通サービスの導入を図ります。



公共交通不便地域解消事業

④ 駐車場の整備

- 交通の集中する駅前等では、必要に応じた建築物における駐車施設の附置等に関する条例の適用地区への追加検討等による計画的な駐車場整備の促進や、既存駐車場の有効利用を図ります。

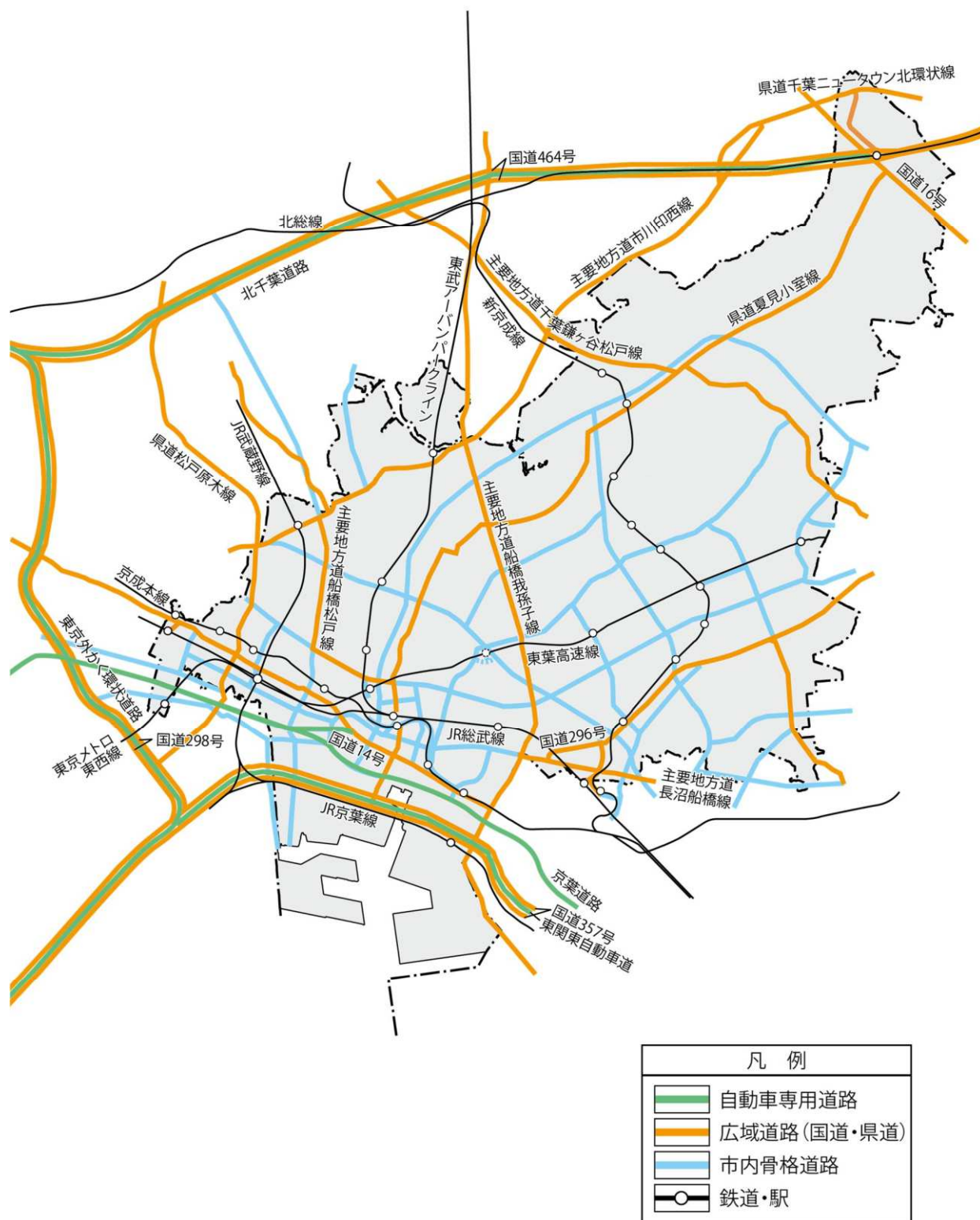
4) 交通需要マネジメントの方針

- 交通ビッグデータを活用して市内の交通状況や事故状況を見える化し、渋滞緩和や事故削減について、客観的データに基づきハード・ソフト両面からの対策を進めます。
- ホームページ、SNSのほか、AIやIoT等の情報技術を生かし多様な情報端末で、空き状況を確認できるように発信し、駐車場への誘導・案内システムの利用を促

進します。

- 環境負荷低減に向けて公共交通の利用促進を図るため、利用環境の改善や公共交通利用促進に資するサービスの向上を図ります。

◆まちづくりの方針図（交通体系）



(4) 水と緑の環境づくり

● 基本的な考え方

豊かな自然環境を生かしたうるおいとやすらぎのネットワークの形成を目指します。

河川の整備や調節池の多目的利用等により、水と親しめる水辺の環境づくりを目指します。

健全な水循環系の再生により、水質が保全され、快適な生活環境を有するまちづくりを目指します。

新たな緑の創出・保全や、地域の特性を生かした公園づくりを進め、より身近で自然に親しみ、やすらぎを感じられるまちを目指します。

社会資本整備や土地利用等に関しハード・ソフト両面において、グリーンインフラが持つ多様な機能を活用し、持続可能で魅力あるまちづくりを目指します。

● まちづくりの方針

1) 水と緑のネットワークの形成

- まちに個性とやすらぎをもたらす、豊かな自然環境を生かした水と緑のネットワークの形成を図ります。
- 地域の特色である斜面緑地や社寺林・屋敷林等の樹林地、豊かな湧水、身近な農地、魚や小動物が棲み多様な自然の源となる河川、眺めを楽しめる憩いとうるおいの場となる海辺、地域の人々に親しまれている公園等を生かし、これらを相互に結んだ『南部海老川環境軸』並びに『北部アンデルセン環境軸』からなる南北方向の環境の骨格となる環境軸の形成を図ります。
- 旧海岸段丘上に残る樹林地等の貴重な緑の保全と、新たな緑の創造により、東西方向の緑が連なる骨格である『緑の東西軸』の形成を図ります。

2) 水辺の環境づくり

- 臨海部は、市民相互のふれあい・交流の場や、環境への負荷が少ない産業を始めとした都市活動の場であることを基本認識とし、海辺の環境に配慮し、誰もが海を見て、楽しみ、ふれあえる、憩いとうるおいのウォーターフロントの形成を検討します。

- 船橋港親水公園やふなばし三番瀬海浜公園の利活用を図るとともに、親しみとおいしいのある水際線での回遊性の創出や海辺と内陸部を結ぶ水と緑のネットワークの形成を検討します。
- 水と親しめるような河川整備を進めます。
- 環境に配慮した河川整備を進めます。また、調節池等の多目的利用について検討します。
- 多自然川づくり等の生物多様性の保全や水質改善にも配慮した水辺づくりの推進等、動植物の生息・生育環境を考慮して、樹林地・湿地等の要素を有機的につないだ生態系ネットワークの形成を図ります。また、点在する公共施設等を結ぶことで、自然環境に親しめる回遊性の高い水と緑のネットワークの形成を図ります。



海辺における交流の場の創出



多自然川づくり

3) 水環境の保全

- 公共下水道の整備、雨水浸透施設の設置、公園・緑地の整備と保全、多自然川づくり等により、健全な水循環系の再生を図ります。
- 水質の監視、流域の排水に対する規制等により、水質の改善を図ります。
- 市街化調整区域の公共下水道整備について検討を進めます。



中洲の整備



公共下水道の整備

4) 緑の環境づくり

① やすらぎのある公園づくり

- 都市全体の緑豊かな環境拠点であり、多様なレクリエーション活動の場ともなるシンボリックな公園や、避難場所となる防災機能の高い公園の整備を図ります。また、地域コミュニティ形成の場ともなる身近な公園の整備により、公園が充実したまちづくりを進めます。
- 誰もが利用できるように配慮する等、利用者のニーズに対応するとともに、里山をイメージした緑地の活用、花や植生を生かした公園づくりや既存公園の改修を行うことにより、地域の特性を生かした公園の充実を図ります。
- 市街地内の農地等を活用した借地方式による公園整備を図るとともに、雨水調整施設等の多目的利用を検討する等、多様な方策による公園づくりを進めます。



シンボリックな公園の整備



既存公園の改修

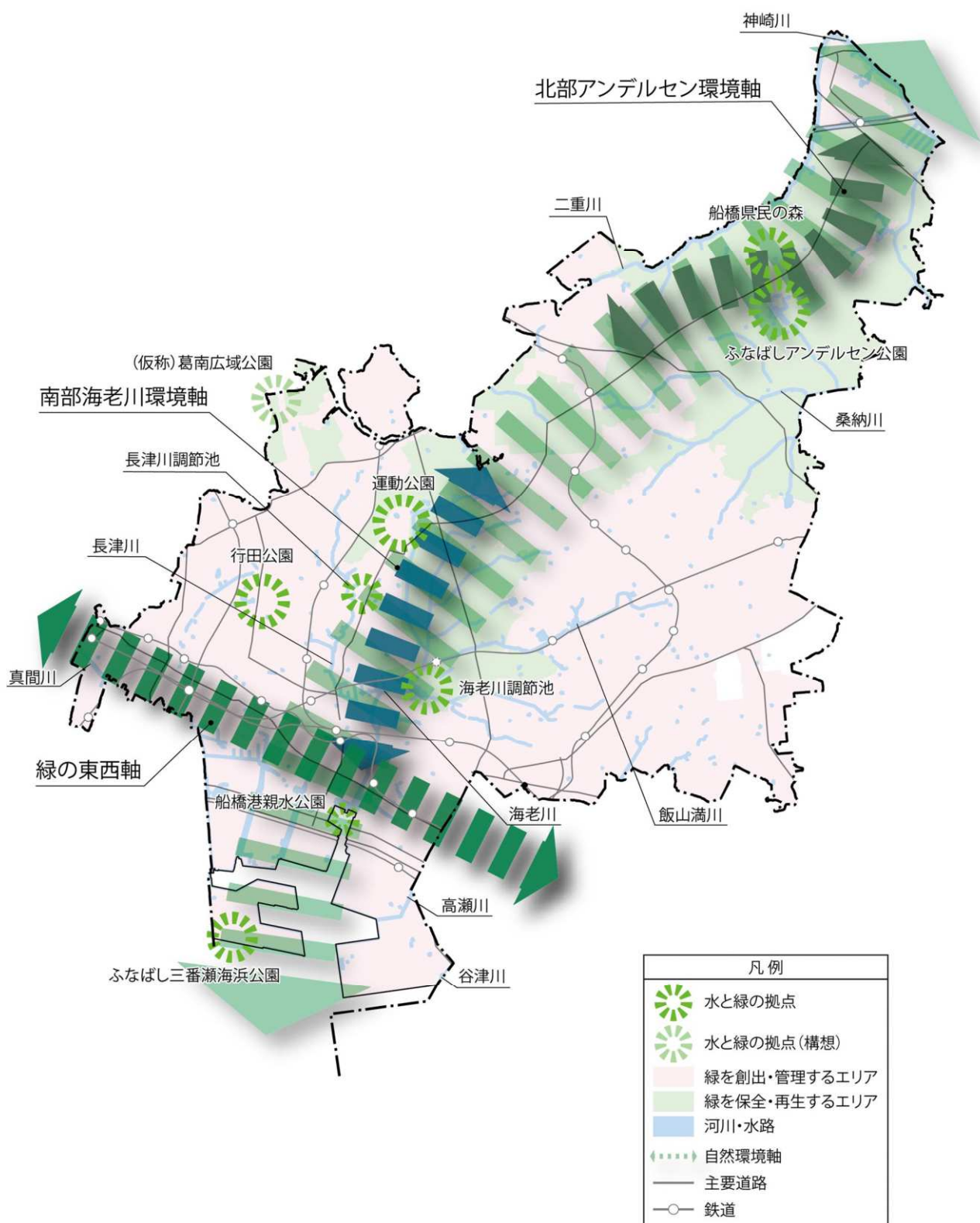
② 保全と新たな創出による緑のまちづくり

- 良好な植生をもつ樹林地、由緒ある社寺境内地や河川敷、市民が利用できる農園等を結び、自然やふるさとが感じられる水と緑のネットワークの形成を図るとともに、動植物の生息環境の保全を図ります。
- 市街地では、公共施設や民有地の緑化、建築物の壁面や屋上の緑化、駅前等都市のシンボルとなる地区での重点的な緑化の推進、景観木や街路樹、生け垣等の積極的な整備等により、緑の創出を促進します。また、斜面緑地、地域のシンボルとなるような樹木等の保全を図ります。
- 植物の特性に応じた緑の保全、適切な緑の維持・管理を図ります。また、緑に関わる助成や、協力体制の充実、ボランティア活動の推進等、総合的な緑の保全と育成のための施策の展開を検討します。



緑のネットワークの形成

◆まちづくりの方針図（水と緑の環境づくり）



(5) 景観づくり

● 基本的な考え方

駅周辺や鉄道沿線等の人が集まる地域は、地域特性を生かした賑わいのある景観の形成を目指します。

周辺の自然環境や居住環境に配慮した良好な市街地景観の形成により、快適な都市環境の実現を目指します。

河川や海・緑等からなる自然景観や歴史的な雰囲気を感じさせる景観は、市を印象付ける資源としての保全・活用を目指します。

● まちづくりの方針

1) 良好な景観形成の推進

- 良好な景観を保全・形成するため、景観に影響のある一定規模以上の建築物等に対し、届出・勧告を基本とする緩やかな規制・誘導を図るとともに、景観地区や景観形成重点区域、景観重要建造物・樹木等の指定を検討します。
- 土地区画整理事業が行われている地区や、新しく生まれ変わりつつある住宅団地等では、地区の特性に応じたデザインの統一等を図るとともに、既存の緑をできるだけ保全しつつ、緑豊かなゆとりある街並みの形成を進めます。
- 市街地の景観木、街路樹、公共用地等の植栽、生け垣等により、緑豊かな景観づくりを進めます。
- 駅周辺については、違反広告物の指導や撤去、電線類の地中化等地域の状況に応じた手法により景観の改善を図ります。また、周辺との調和に配慮しつつ、地域の顔となるような景観形成を検討します。



電線類の地中化

2) 自然・田園系景観の保全・活用

- 緑豊かで落ち着いた農村風景や、広がりのある空と海を望む臨海部の景観等、本市の景観を代表する、水と緑の景観の保全と形成を図ります。



緑豊かで落ち着いた農村風景の保全



空と海を望む臨海部の景観の保全

3) 歴史や地域の文化を生かした景観の形成

- 景観上重要な建造物や地域のシンボルとなっている樹木、並木等を地域の誇りや個性として維持・保全し、これらと調和した都市の景観形成を図ります。
- 船橋駅周辺や下総中山駅周辺等における特徴ある歴史的景観の保全を図ります。
- 街道沿いの街並みや、みなと町の面影、ふるさと感じさせる農村風景等、地域固有の特徴ある佇まいを保全・活用し、個性豊かで愛される景観づくりを促進します。
- 地域の顔となるような公共施設の景観形成を図るとともに、地域の特性に配慮した景観づくりを進めます。



景観上重要な建造物の保全



みなと町の面影を伝える景観の保全

(6) 防災まちづくり

● 基本的な考え方

災害リスクのある箇所における適切な土地利用、円滑な初動活動や避難が可能な空間の確保・充実を目指します。

災害の発生に備え、効果的に防災対策を推進していくために地域の特色を反映した建築物や都市基盤の整備、更新を実施するとともに、災害リスクを周知し、市民・企業等の災害に対する意識を高め、災害に強いまちづくりを目指します。また、市民生活再建のため、早期に復旧復興できるまちづくりを目指します。

● まちづくりの方針

1) 災害に強いまちづくり

① 都市の不燃化、耐震化及び老朽化対策のさらなる推進

- 道路の幅員が狭く、木造の建築物が密集した市街地においては、道路・広場等の都市基盤の整備を推進するとともに、まちが抱える危険性や初期消火活動の重要性の周知、及び建築基準法に基づく耐震性を満たさない建築物の耐震化を促進することにより、災害に強いまちづくりを進めます。
- 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進めます。また、病院や社会福祉施設等、公共公益施設の耐震化を促進します。
- 火災時の延焼防止機能をもつ、公園や広場等のオープンスペースの確保や、延焼遮断帯となる道路の整備等、安心して暮らせるまちづくりを進めます。



下水道管の耐震化



オープンスペースの確保

- 地震や台風等の災害時においても、道路の交通機能や送電・通信機能を確保するため、電線類の地中化を進めます。

② 土砂災害、津波災害、液状化施策の推進

- 土砂災害の発生、被害を最小限に押さえるため、住民等へ災害リスクを周知するとともに、がけ地等の崩壊危険箇所等の安全対策や、よう壁の倒壊防止のための指導に努めます。また、土砂災害特別警戒区域等の避難体制の充実を図ります。
- 各種ハザードマップ等により、地震や風水害等の災害リスクの周知を図ります。

③ 風水害の軽減施策の推進

- 台風や集中豪雨等による水害を軽減するため、河川・公共下水道等の計画的な整備を進めます。また、災害リスクの周知を図ります。
- 雨水流出を抑制するため、透水性舗装や貯留浸透施設の整備を図ります。
- 高潮・津波による被害を防ぐため、海岸保全施設の老朽化対策及び耐震化を促進します。
- 新たなまちづくりに合わせて電線類の地中化を進めるとともに、緊急輸送道路に指定された道路における電線類の地中化に向けた取り組みを進め、新設電柱の占用制限を図ります。



貯留浸透施設の整備

2) 災害時適切に対応できるまちづくり

① 避難路・緊急輸送道路

- 避難路、緊急輸送道路としての機能をもつ道路を整備するとともに、寸断された場合の代替路の確保を図ります。また、誰もが円滑な避難行動や防災活動ができるように、日常から互いに協力し合えるコミュニティづくりを促進します。
- 官民連携により適切な避難施設等を指定するとともに、災害時に迅速な避難行動がとれるよう誘導看板等の整備を進めます。



避難場所の誘導看板の整備

② 防災拠点等

- 災害発生時に市民の生命を守るため、地域ごとに消防分団器庫、耐震性貯水槽や防災用井戸、備蓄倉庫、防災無線等を備えた防災拠点の維持更新を図ります。
- 平時の温室効果ガス排出を抑制すると同時に、災害時にもエネルギーを確保するため、建築物や避難施設における太陽光発電設備や蓄電池等の設置を促進します。



備蓄倉庫の維持

3) 早期に復旧・復興できるまちづくり

- 災害後速やかに市民生活や都市基盤の復興活動が行えるように、平時より市民参加による復興計画づくりを進めます。

(7) 福祉のまちづくり

● 基本的な考え方

安心して日常生活を過ごすために、様々なニーズに対応した、医療・福祉等の都市機能の整備を目指します。

年齢や障害、国籍等にとらわれず、誰もが活動しやすく、安全かつ快適に過ごせるバリアフリー・ユニバーサルデザインに配慮した環境の整備、創出を目指します。

● まちづくりの方針

1) 便利な日常生活を支える施設の整備

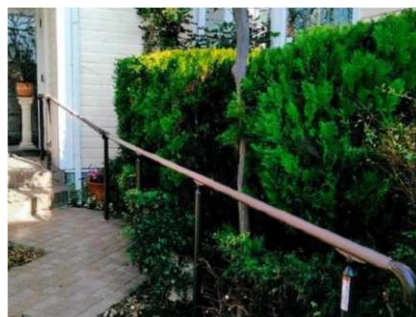
- 高齢者や障害のある人等が、自宅や地域でいつまでも暮らし続けられるよう、環境の整備・充実を図ります。
- 多様化する子育て家庭における様々なニーズに対応するため、すべての家庭それぞれが必要とする支援を受けられ、安心して子供を産み育てることができる環境の整備・充実を図ります。
- 子供たちが健やかに伸び伸びと成長できるように、様々な体験や学習・遊びの場や、自然とふれあえる場の創出を図ります。



子育て環境の整備

2) 誰もが安心して快適に過ごせる環境の整備、創出

- 住み替えや継続居住に係るサービス等が一体的に提供され、住宅確保要配慮者が安心して暮らすことができるよう、住宅セーフティネットの充実を図ります。
- 誰もが安心して自宅等に住み続けられるよう、住宅のバリアフリー化を促進します。



手すり設置等の住宅のバリアフリー化

- 駅や公共施設等、多くの人を訪れる場所や施設では、段差の解消やエレベーター、エスカレーター、ホームドア、視覚障害者誘導用ブロック、情報案内板の設置等、バリアフリー・ユニバーサルデザインに配慮した誰もが利用しやすいハード整備を進めます。
- 車いす利用者等の乗降や通行がしやすいように、低床バスの導入等、公共交通機関のバリアフリー化を促進します。
- 歩道と車道の段差を少なくし、車いす利用者等の通行に配慮した歩行空間を確保するとともに、視覚障害者誘導用ブロックや音声案内信号機の設置等、バリアフリー・ユニバーサルデザインに配慮した道づくりを進めます。
- うるおいとやすらぎの場づくりにおいては、高齢者や障害のある人等、誰もが気軽に安心して利用できるような整備を図ります。
- 生きがいづくりや世代を超えた仲間づくり等、誰もが気軽に参加し、相互理解を深め交流できる場の提供により、やさしく豊かなコミュニティの形成を図ります。
- 外国語併記の案内板等を設置し、外国人も安心して暮らせる都市環境づくりを図ります。
- 夜間の歩行者や自転車の通行安全を目的として、周辺環境に配慮した防犯灯や街路灯の設置を進めます。
- 地域住民等による防犯活動を支援する等、安心して暮らせるまちづくりを進めます。



ホームドアの設置



外国語併記の案内板の設置



街路灯の設置

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