

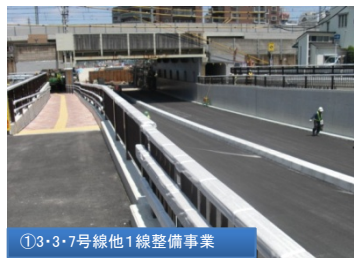
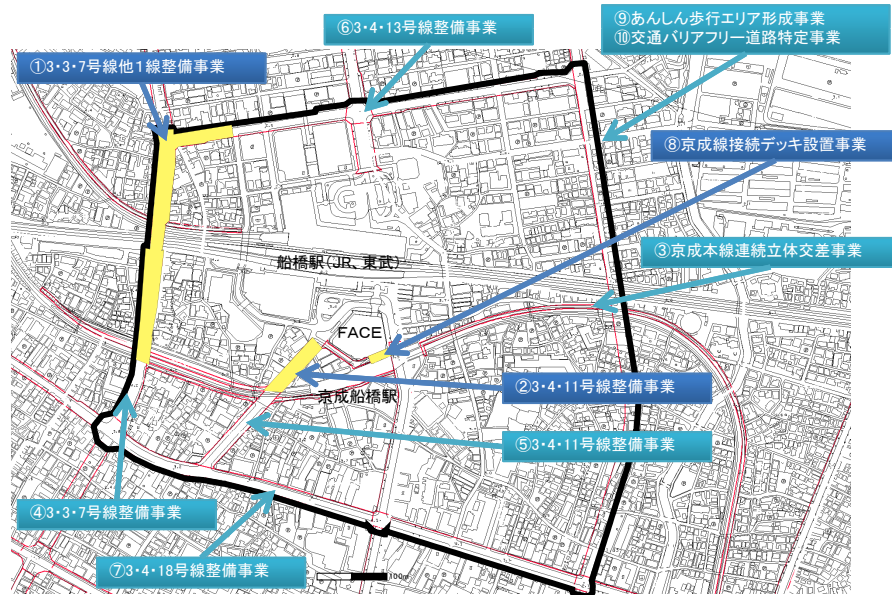
# JR船橋駅周辺地区 都市再生整備計画事業 事後評価(原案)の概要

## 地区の概要

対象地区は以下のような地区となっています。

本地区は、JR総武線・京成本線・東武野田線の鉄道3線が乗り入れており、JR船橋駅・京成船橋駅・東武船橋駅の3駅の一日平均乗降客数は約46万人を数えるとともに、10路線34系統のバスルートをもつ、県内有数の交通ターミナルとなっています。

船橋駅(JR、東武)南口においては、再開発事業によるFACEが平成15年3月に完成し、その後、京成本線連続立体交差事業も千葉県により実施され、平成23年3月に完成しました。



①3・3・7号線他1線整備事業



⑧京成線接続デッキ設置事業

※各事業は右表に対応

- 地区名：JR船橋駅周辺地区
- 地区面積：47ha
- 計画期間：平成19年度～平成23年度
- 交付期間：平成19年度～平成23年度

## まちづくりの課題

事業実施前には以下のような課題がありました。

本地区は、産業・文化・情報等の都市機能が多様に集積する交流拠点としての整備が図られつつありますが、**駅へのアクセス道路を含む都心道路ネットワークの整備や歩行者・自転車利用者が安全かつ快適に利用できる施設等の整備**が課題となっていました。

## まちづくりの目標

以下に示す目標に向けたまちづくりを行いました。

「本市の玄関口に相応しいにぎわいと活気にあふれた中心市街地の創出」

目標1：駅へのアクセスを含む**都心交通ネットワークの構築**

目標2：**歩行者・自転車利用者が安全かつ快適に利用できる施設整備**

## 事業内容

目標達成のために以下の事業を実施しました。

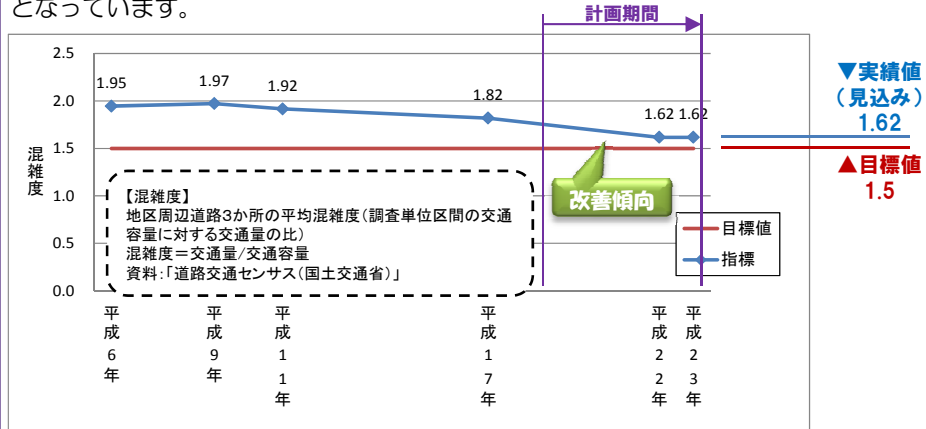
整備方針	実施事業	
駅へアクセスする都市計画道路や駅周辺を南北に縦断する都市計画道路を整備することにより、 <b>都心道路ネットワークを構築</b> し主要幹線道路の交通渋滞の緩和を図ります。	基幹事業	①3・3・7号線他1線整備事業 ②3・4・11号線整備事業
	関連事業	③京成本線連続立体交差事業 ④3・3・7号線整備事業 ⑤3・4・11号線整備事業 ⑥3・4・13号線整備事業 ⑦3・4・18号線整備事業
駅への接続デッキや駅へアクセスする歩道を整備することにより、 <b>歩行者や自転車利用者の安全性や快適性を高めます。</b>	基幹事業	⑧京成線接続デッキ設置事業 ①3・3・7号線他1線整備事業 ②3・4・11号線整備事業
	関連事業	⑨あんしん歩行エリア形成事業 ⑩交通バリアフリー道路特定事業 ④3・3・7号線整備事業 ⑤3・4・11号線整備事業 ⑥3・4・13号線整備事業 ⑦3・4・18号線整備事業

## 目標の達成状況

以下の指標により目標の達成状況の評価しました。

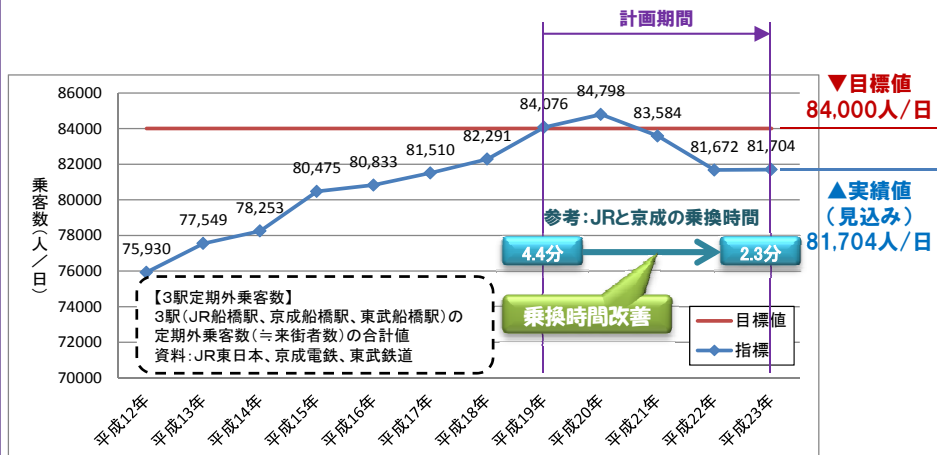
### 交通渋滞の緩和(混雑度)

都心道路ネットワークを形成する道路の一部完成や鉄道の高架化により、**都心部の交通渋滞がある程度改善**されましたが、一部未完成部分があることから目標は未達成となっています。



### 3駅定期外乗客数(人/日)

各種事業の相乗効果により、**平成20年度までは定期外乗客数(来街者)が増加**していることから、ある程度の効果あったと考えられますが、その後の減少については、未完成事業が要因と考えられます。また、市内の主要駅においても同様な減少傾向を示していることから、景気の低迷も要因の一つと考えられます。



## 実施過程の評価

事業の実施にあたっては、以下のような工夫をしています。

### 「市統計資料等によるモニタリング」(平成21年実施)

- 実施結果  
交付期間中の変化を確認することができました。
- 今後の対応方針  
モニタリング同様に毎年度の本市統計書により事業の効果を確認します。

### 「都市計画道路3・3・7号線の整備に関する事業説明会」(平成18~23年度実施)

- 実施結果  
事業の進捗に合わせて事業区間沿線の地権者及び権利者等との意見交換を実施したことにより、事業への理解が深まりました。
- 今後の対応方針  
今後も、積極的に市民の意見を聞いて、事業に活かしていきます。

## 今後のまちづくり方策

評価結果を踏まえ、**今後は残された課題や新たに発生した課題に対応するために、以下のような取組を進めます。**

### ■まちの課題の変化

- 都心道路ネットワークを形成する街路整備や、京成本線連続立体交差事業により、**駅周辺の交通の円滑化が図られ、駅へのアクセスが改善**しました。  
一方では、交通量や歩行者数が増加していることから、今後は、道路ネットワークの強化による交通の分散や快適な歩行空間の確保等による歩行者・自転車利用者の利便性、回遊性の更なる向上が必要になります。
- 京成線の連続立体交差事業に合わせた京成線接続デッキの整備等により、乗り換えを行う歩行者の経路がデッキ上に変化し、**駅利用者の安全性や快適性が向上**しました。  
一方では、駅へのアクセス道路となる3・4・11号線が完成に至らなかったことから、今後は駅利用者の安全性や快適性をさらに向上するために、早期に整備を行う必要があります。
- 来街者数は増加したものの、当初の目標値は達成できなかったことから、引き続きまちの魅力を向上させる施策等が必要となります。

### ■今後のまちづくり方策

- 駅周辺部における都市計画道路の未整備区間や新規事業区間の整備を行い、**更なる都心道路ネットワークの形成**を図ります。
- 既存のデッキを延長し駅周辺施設と接続することにより、歩行者の安全性・快適性を向上させ、駅前地区の回遊動線の確保を図ります。
- 駅へアクセスする歩道等を整備すると共に放置自転車等のバリアを減少させ快適な歩行空間を確保します。
- にぎわいや活気を向上するための拠点や保健・医療・福祉サービスの連携を推進する拠点を整備し、更なる市街地の魅力・質の向上を図ります。