

(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もらえ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。

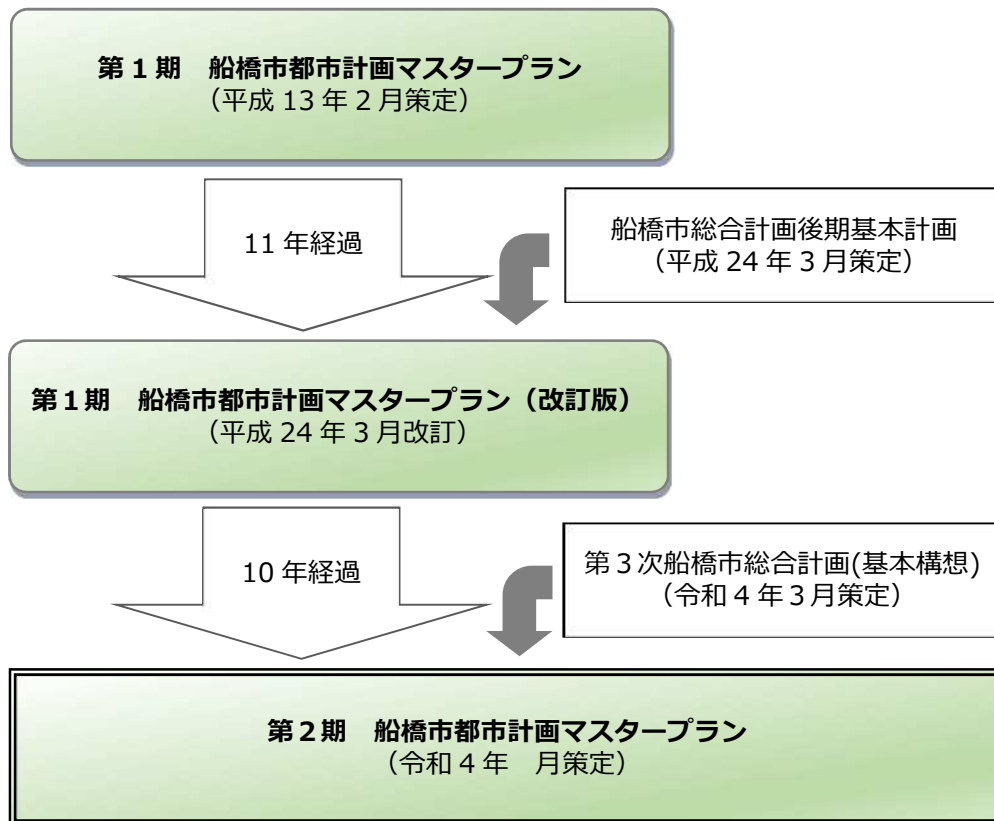
- ①土地利用や道路・公園等の都市計画を決定・変更する際の指針となります。
- ②個々の都市計画の相互関係を調整し、都市全体として総合的かつ一体的なまちづくりを進めるための指針となります。
- ③身近な地域で、多様な主体が取り組むまちづくりの指針となります。

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。

<市街地整備>

市内各地で土地区画整理事業が実施され、新たな市街地が形成されました。

昭和 30 年代に建設された前原団地、高根台団地では UR 都市機構による建替えが行われ、良質な住宅団地へ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。



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】



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。



防災備蓄センター
【平成 27 (2015) 年運用開始】



JR 船橋駅北口広場エレベーター
【平成 28 (2016) 年設置】

<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 》

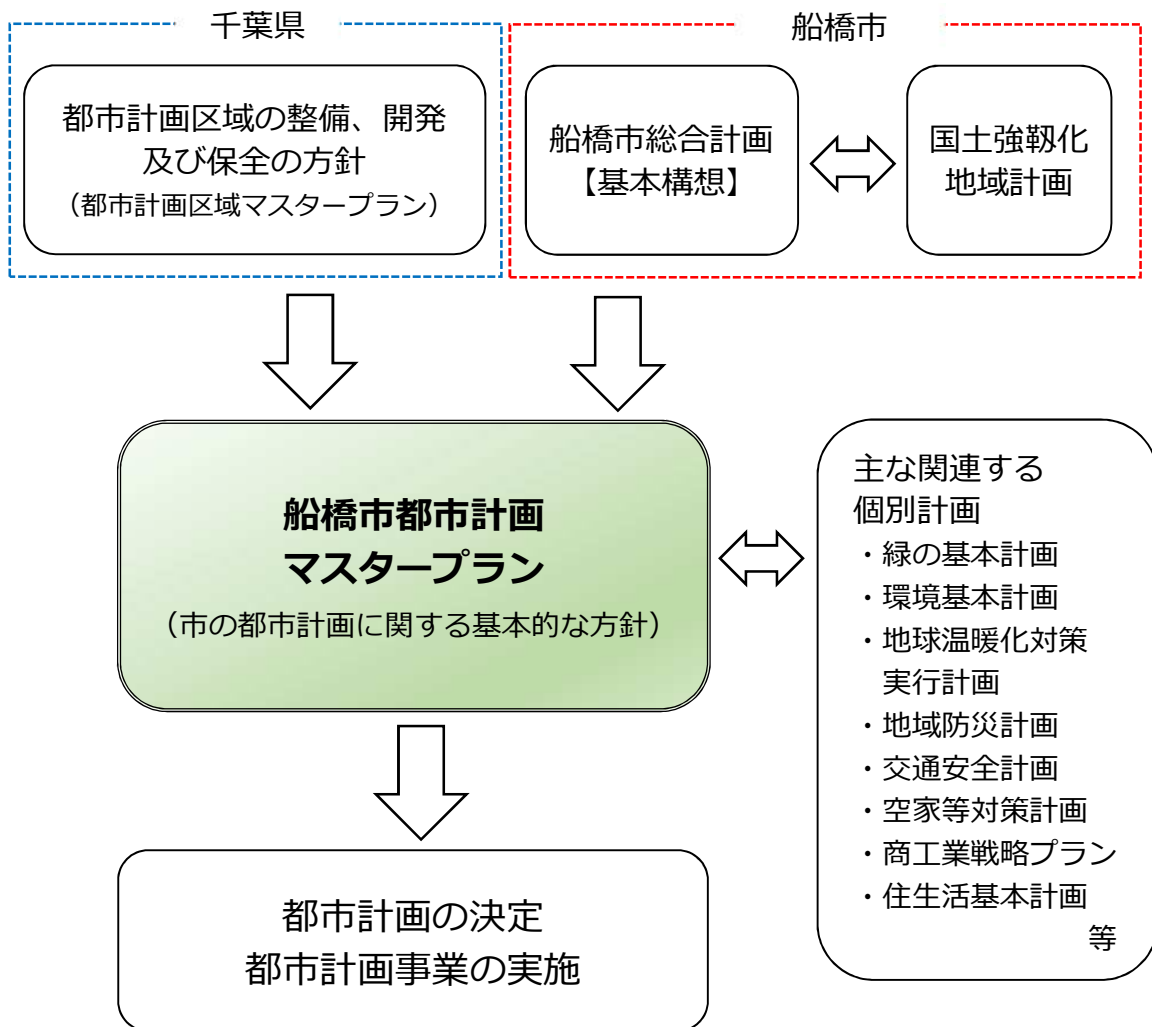


出典：国際連合広報センターWeb サイト

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。

《 関連する計画の体系 》

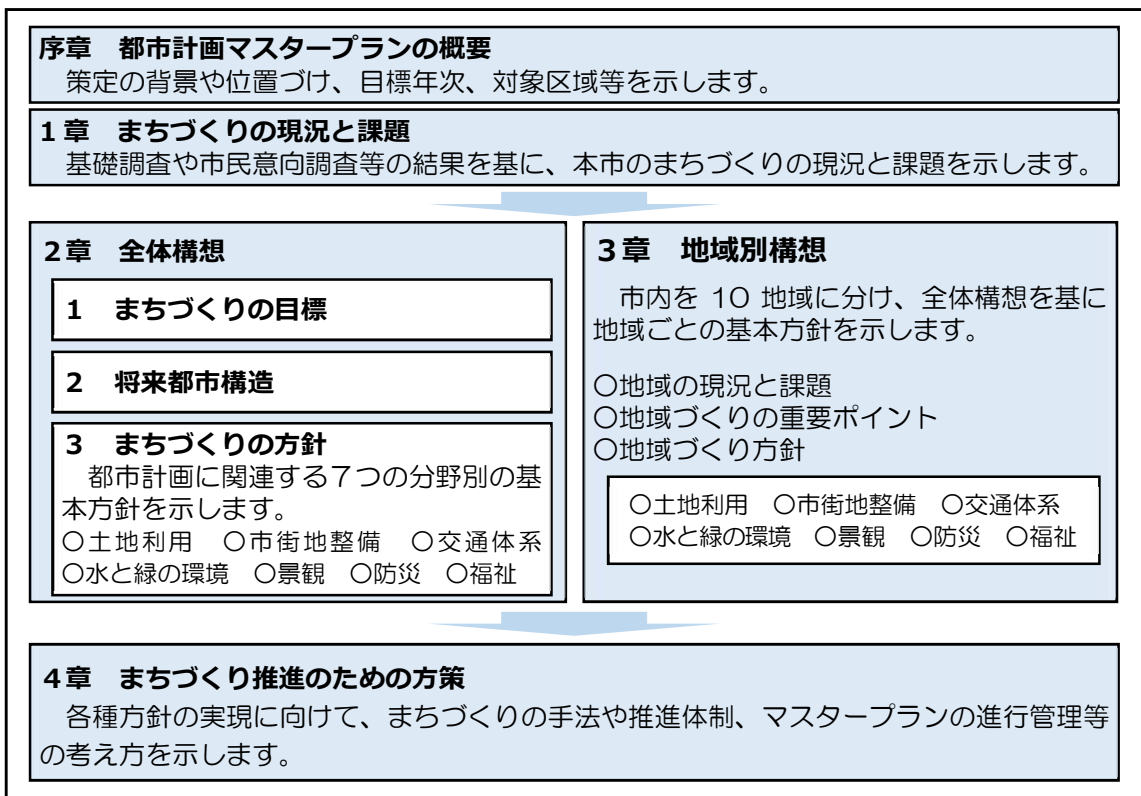


5 マスタープランの構成

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 》

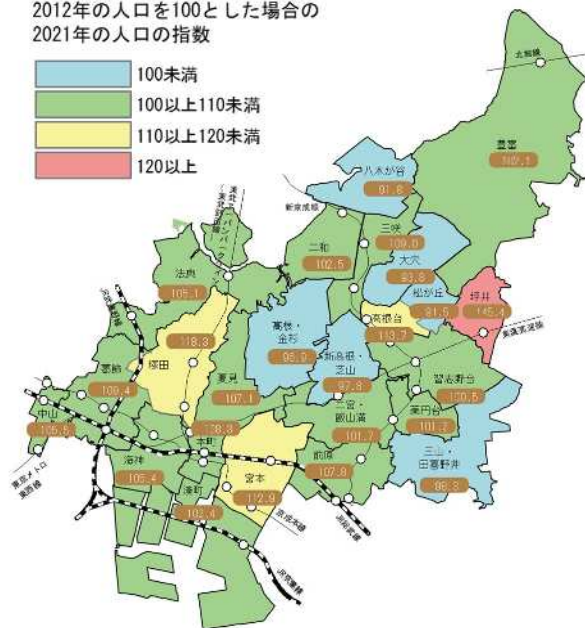


出典：船橋市総合計画（令和4年3月）

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。

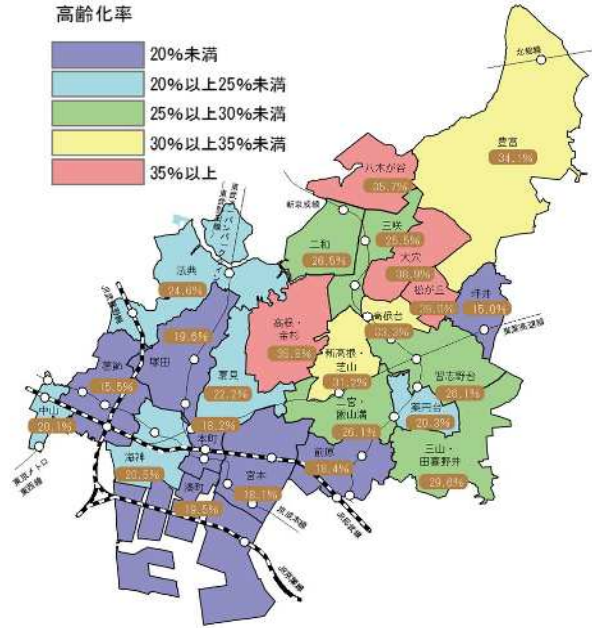
《24地区コミュニティ別の人口増減》
(平成24(2012)年⇒令和3(2021)年)

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

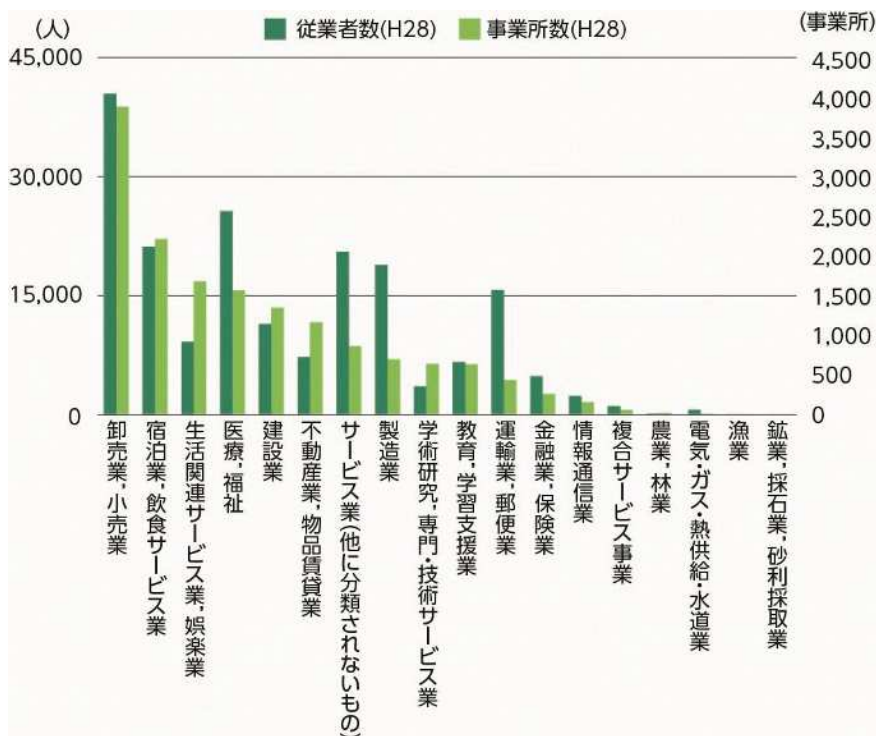
都心から 20 km 圏内という地理的優位性のほか、鉄道や高速道路等の交通アクセスの利便性の高さ等を背景に、本市では多彩な産業が発展してきました。平成 28 (2016) 年の経済センサスの結果によると、本市の全産業の従業者数は 189,232 人と県内 2 位、全産業の売上 (収入) は、約 2 兆 7 千億円と県内 3 位の規模です。

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) 》



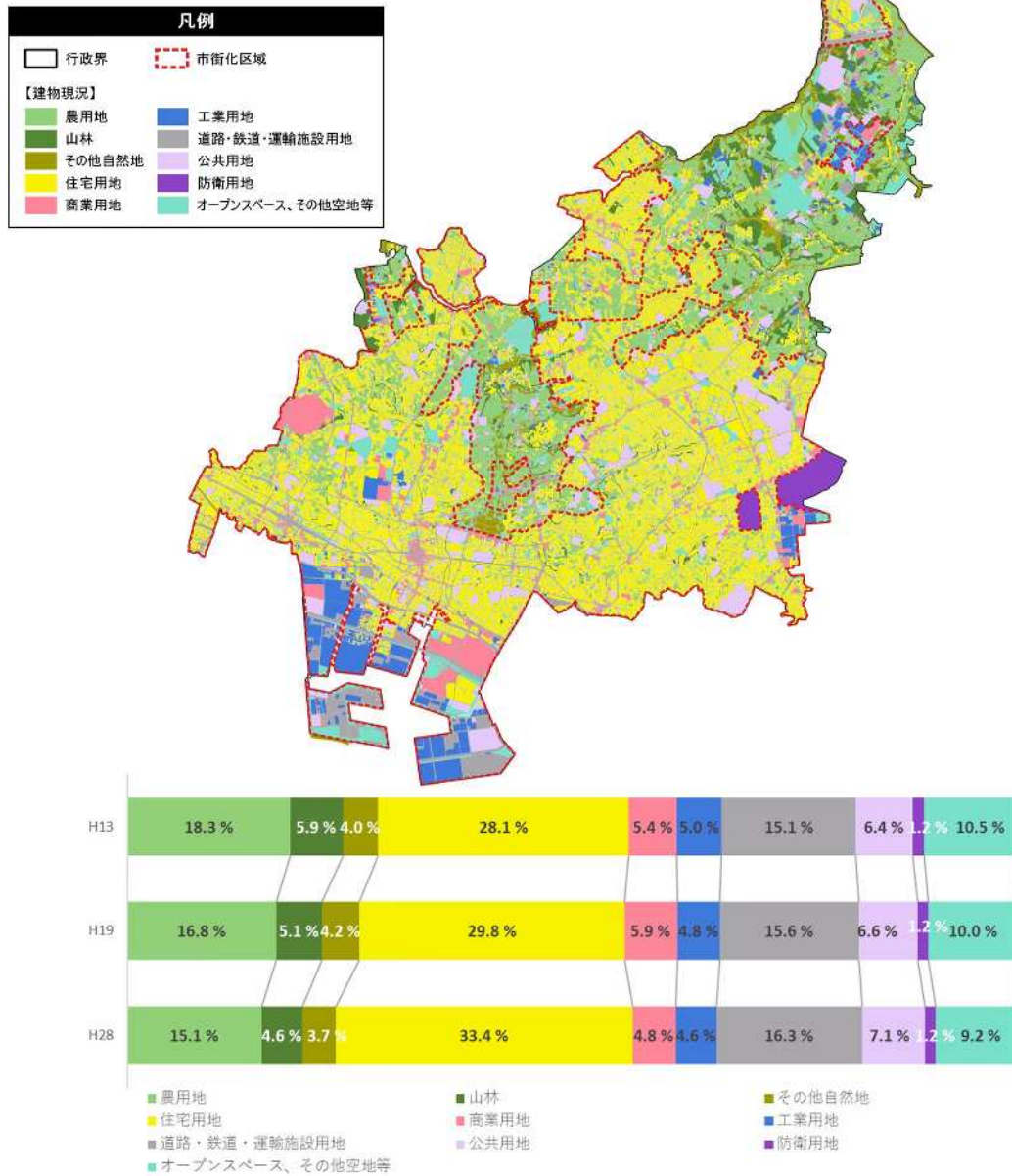
出典：船橋市総合計画 (令和 4 年 3 月)

(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。

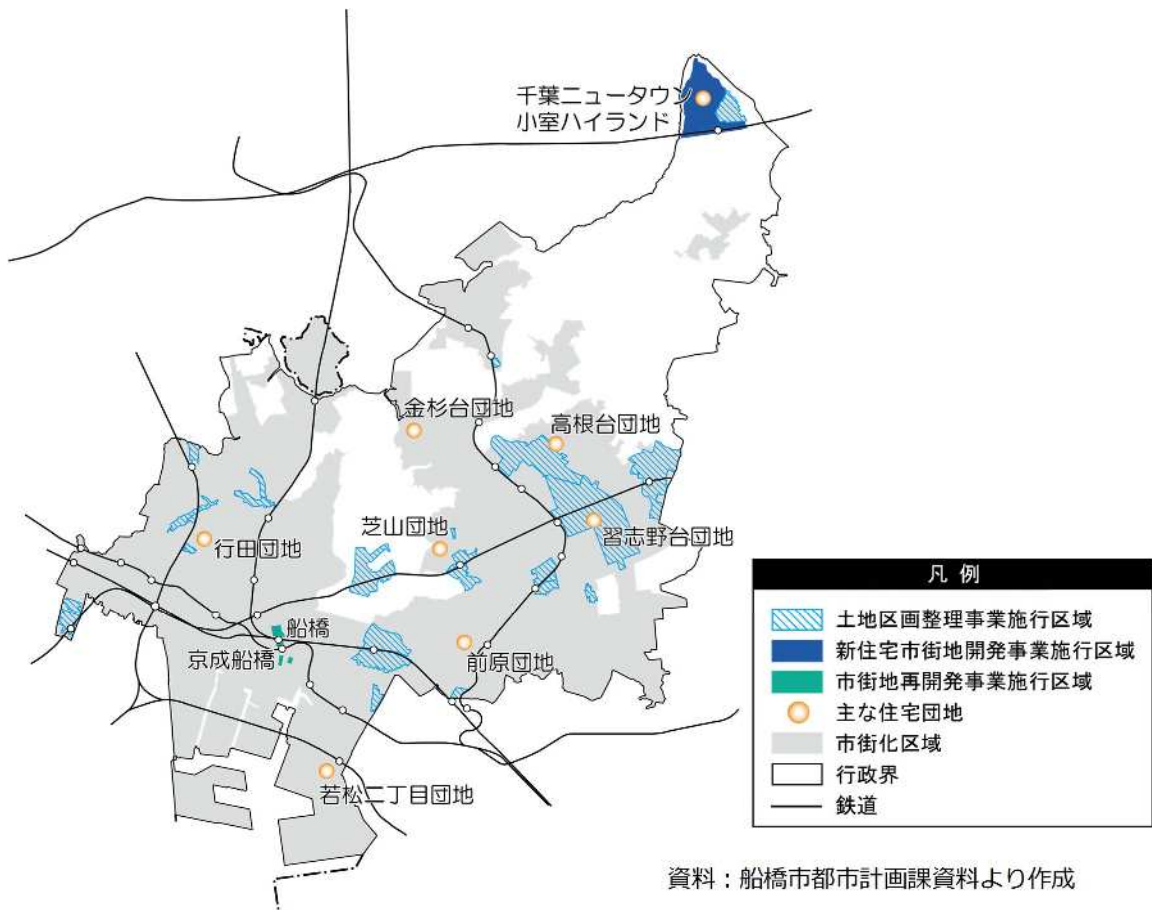
(4) 市街地整備

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。

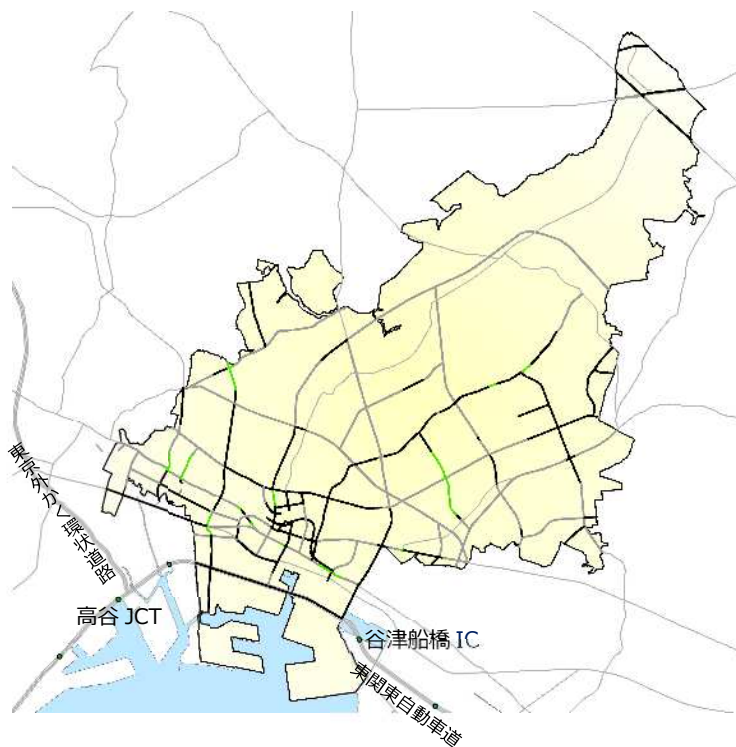
鉄道網については、東西方向に JR 総武線・JR 京葉線・東京メトロ東西線・東葉高速線及び京成本線があり、南北方向には JR 武蔵野線・東武アーバンパークライン（東武野田線）及び新京成線が、北部には北総線の計 9 路線が敷かれ 35 駅が存在しています。また、バス路線網は、JR 総武線の各ターミナル駅を中心に、内陸部の住宅地を結ぶ形が主となっています。

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

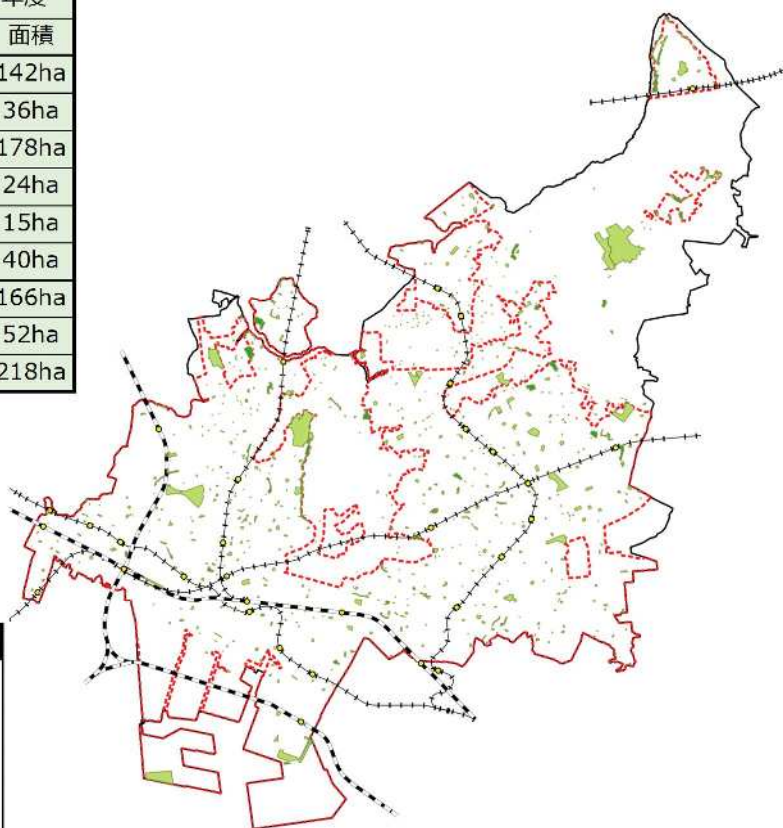
船橋市は、海に面し、大小 51 の河川や湧水等を有し、多様な水辺環境が見られるまちです。河川については、自然環境の保全及び再生を目的とした多自然川づくりに取り組んでおり、市が管理している河川では、準用河川木戸川と駒込川で多自然川づくりの考えを取り入れた整備を行っています。

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・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。

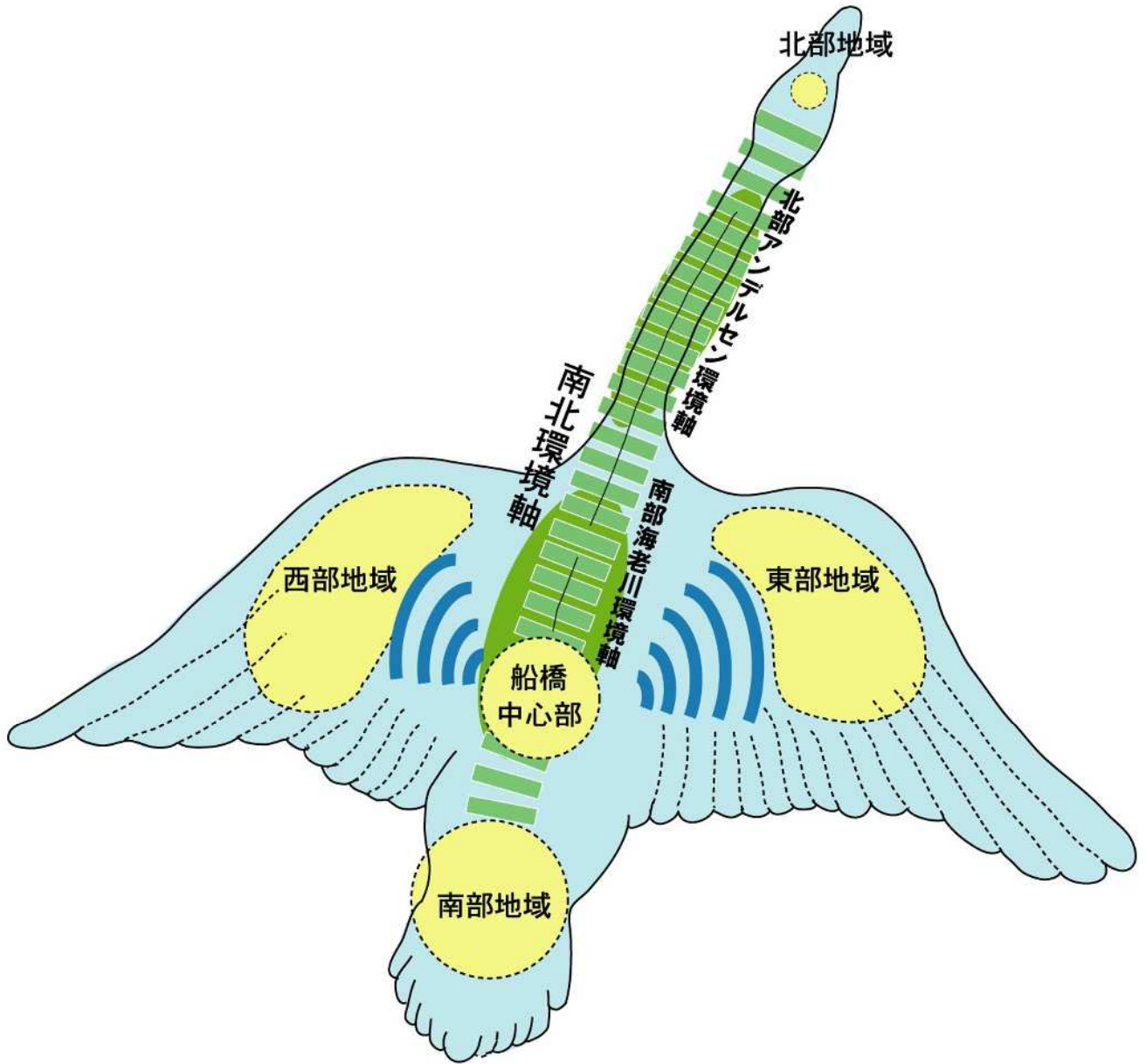
まちづくりの実現には長い年月が必要であることから、この象徴を今後のまちづくりにも引継いでいくものとして、将来都市構造を「はくちょう座ネットワーク都市」として位置付けます。

『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、周辺環境との調和を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

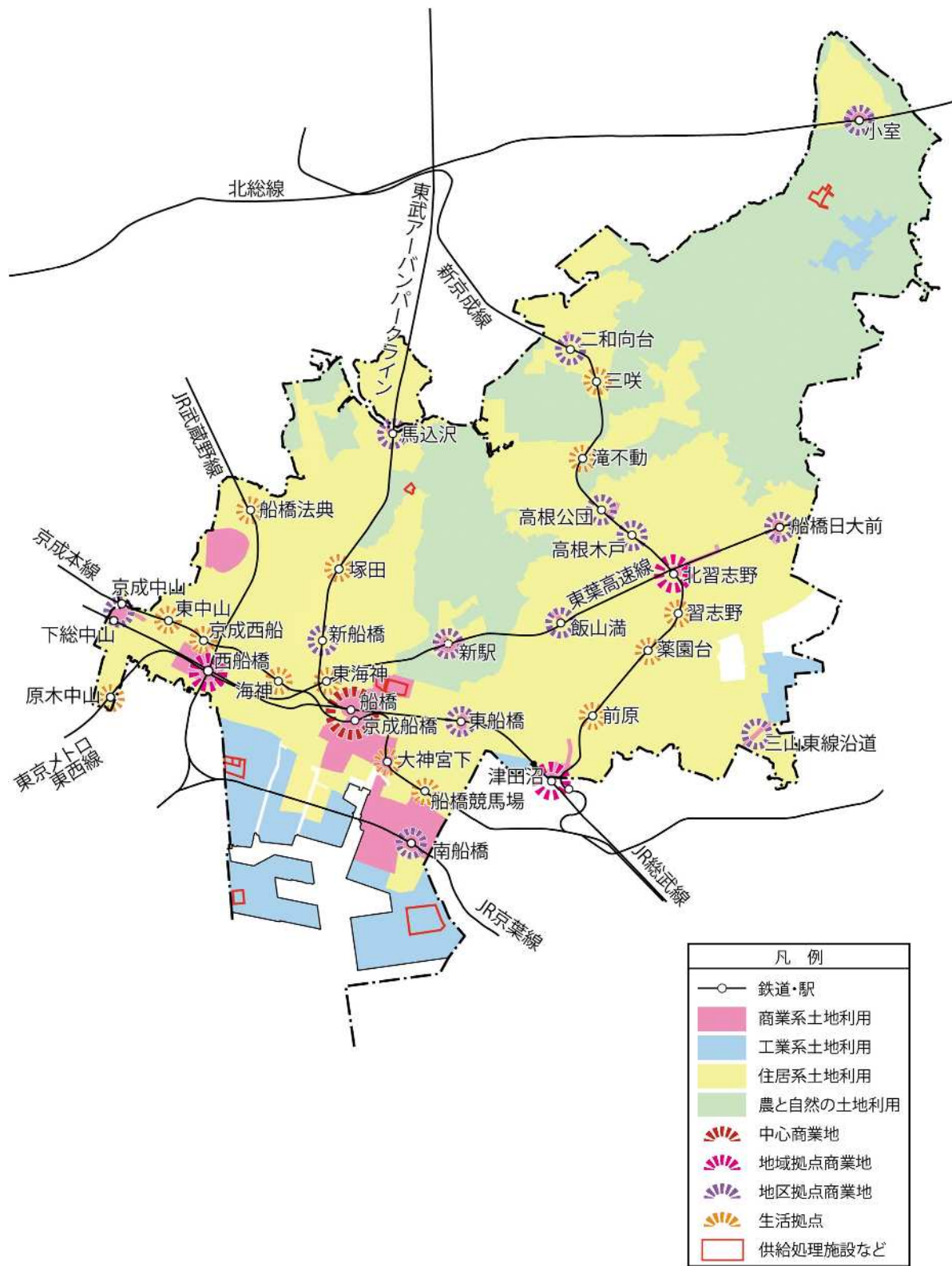
③市街化調整区域

- 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 方針
まちづくり推進のための

(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クア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、バスベイの設置等を行い、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。

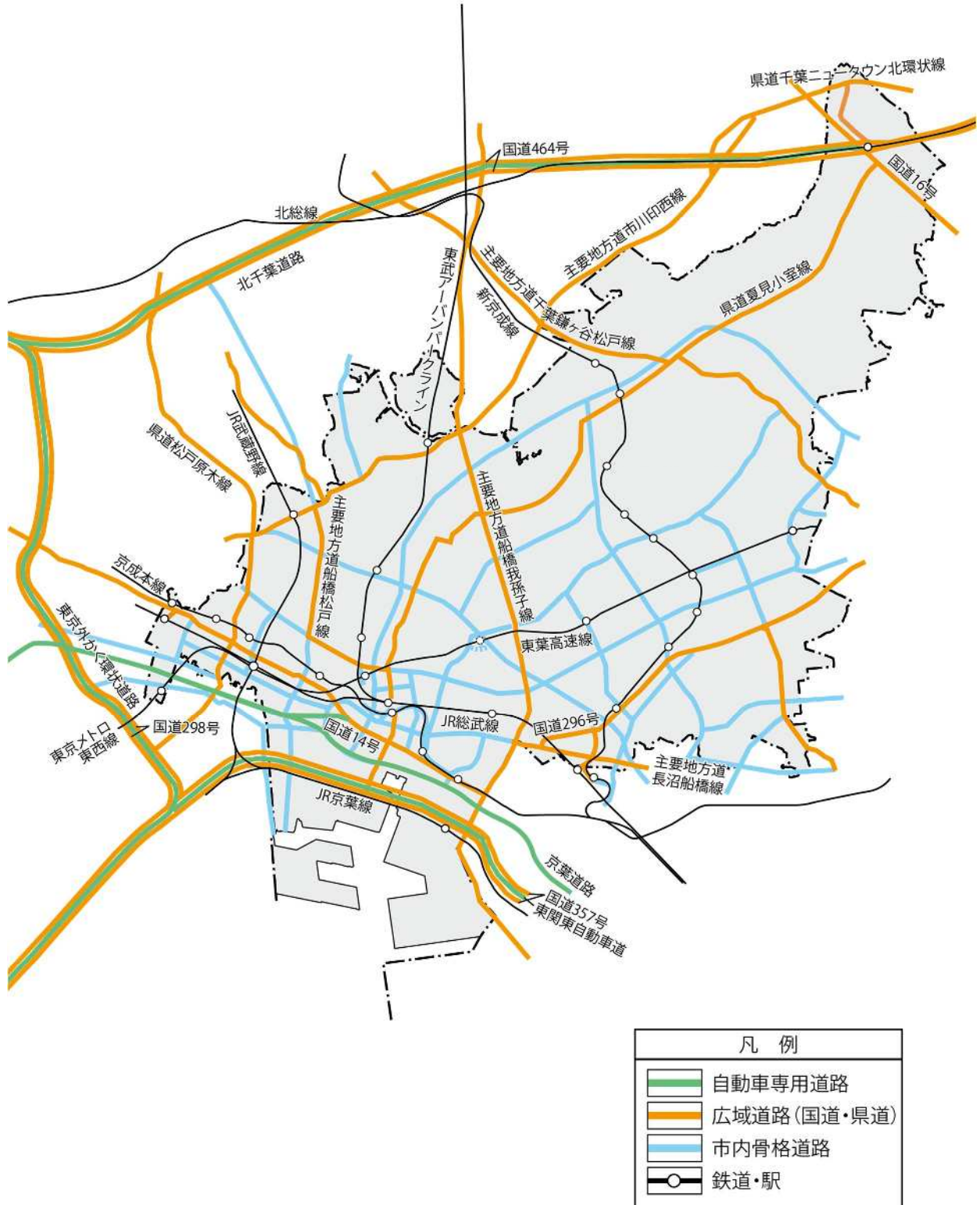
4) 交通需要マネジメントの方針

- 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

進めます。

- 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、親しみとるお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

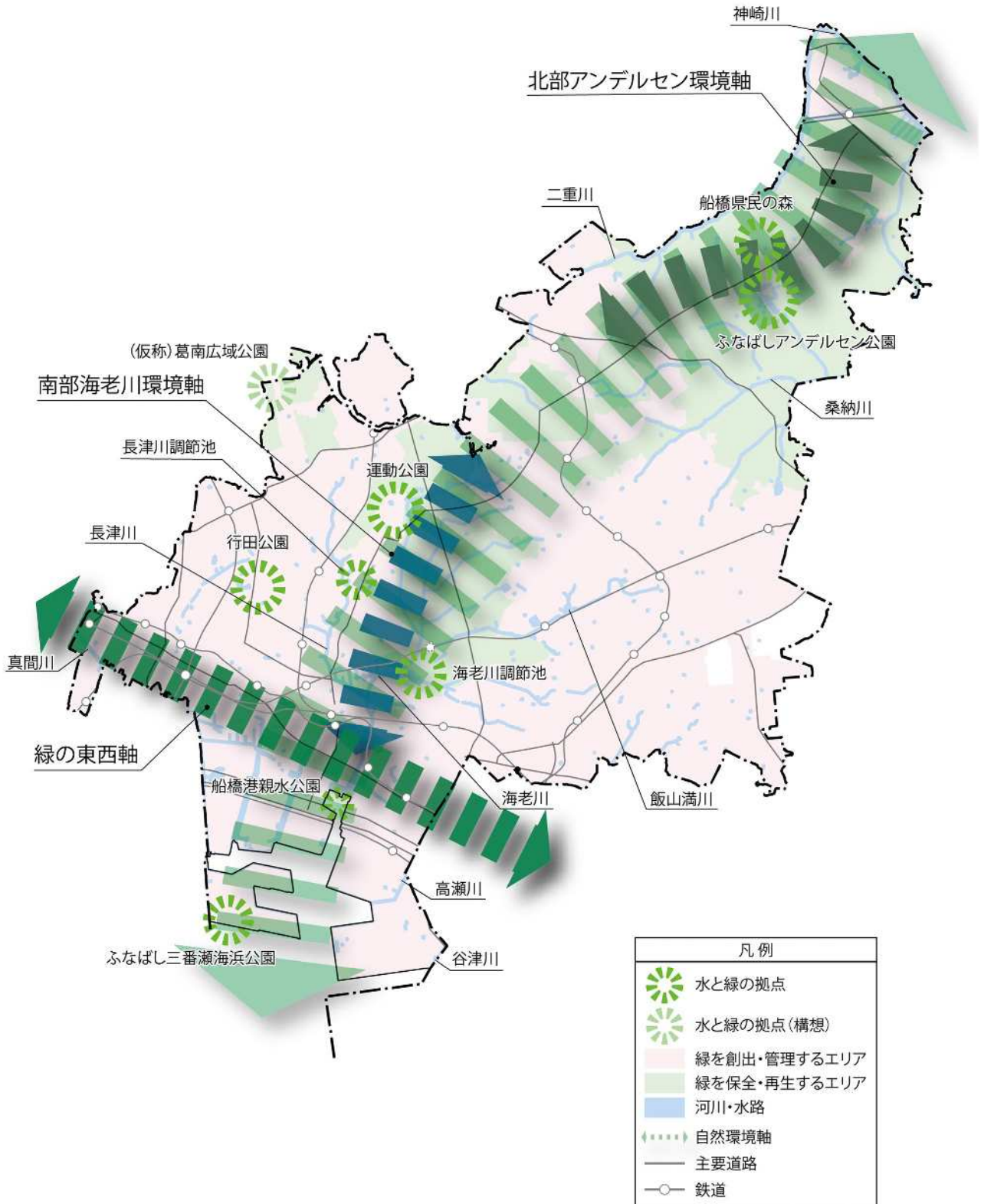
② 保全と新たな創出による緑のまちづくり

- 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、自然やふるさとは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、ふるさとも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

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章 地域別構想

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

地域区分

マスタープランでは、市民のみなさんの具体的なご意見をきめ細かく反映し、地域の個性や特性を生かします。

そのため、右図のように24地区コミュニティをもとに市域を10の地域に分け、地域相互や隣接市とのネットワークを考慮しつつ、「地域別構想」を策定しています。



【地域別町名一覧】

地域名	地域の範囲	
	24地区コミュニティ	町丁目
湊町	湊町	本町3丁目、湊町、浜町、若松、日の出、西浦、栄町、潮見町、高瀬町
本町	本町 海神 宮本	宮本、市場、東船橋、東町、駿河台、本町(3丁目を除く)、南本町、海神、海神町、海神町東、海神町西、海神町南、南海神
葛飾	中山 葛飾	山野町、印内町、葛飾町、本郷町、古作町、古作、西船、印内、東中山、二子町、本中山
法典	法典 塚田	旭町、前貝塚町、行田町、行田、山手、北本町、丸山、藤原、上山町、馬込西、馬込町
夏見	夏見 高根・金杉	夏見、夏見町、夏見台、米ヶ崎町、高根町、金杉町、金杉、金杉台、緑台
前原	前原 三山・田喜野井	前原東、前原西、中野木、三山、田喜野井、習志野
習志野台	二宮・飯山満 薬円台、習志野台	二宮、飯山満町、滝台町、滝台、薬円台、薬園台町、七林町、習志野台、西習志野
新高根・芝山	高根台 新高根・芝山	高根台、芝山、新高根
八木が谷	松が丘、大穴、 二和、三咲、 八木が谷	二和東、二和西、三咲町、三咲、南三咲、八木が谷町、咲が丘、みやぎ台、八木が谷、高野台、松が丘、大穴町、大穴南、大穴北
豊富	坪井 豊富	小室町、小野田町、大神保町、神保町、車方町、鈴身町、豊富町、金堀町、楠が山町、古和釜町、坪井西、坪井東、坪井町

【地域づくり方針図の凡例】

 商業業務地区	商業系の用途地域のうち、商業サービス等の利便を増進する地区
 住環境保全地区	計画開発による住宅地で、良好な住環境を保全する地区
 住環境再生地区	地区の特性に応じ、計画的な建替え等により新たに機能更新等を図る住宅地
 住緑調和地区	緑と住環境の調和を図る地区（住居系の用途地域＋風致地区）
 住農調和地区	地区の特性に応じ、農地と住環境の調和を図る地区（専用住居系の用途地域＋生産緑地地区が多く存在する地区）
 集住型住環境形成地区	住居系用途地域のうち、木造密集住宅地が存在する地区
 住環境維持・向上地区	既存の住環境の維持と向上を図る地区（上記以外の住居系用途地域）
 住工調和地区	地区の特性に応じ、工場と住宅の調和を図る地区（工業系用途地域において、工場の跡地等に住宅が立地している地区）
 工業活動展開地区	工業系の用途地域のうち、まとまりのある工業展開を図る地区
 農と自然の保全・共生地区	市街化調整区域であって、豊かな自然と農の保全、それらとの共生を図る地区
 まちづくり推進・誘導地区	計画的な「まちづくり」の推進・誘導を図る地区
 中心商業地	広域的な商業業務機能を高める船橋駅周辺の商業地
 地域拠点商業地	駅のターミナル機能と一体となった商業業務機能の強化を図る商業地
 地区拠点商業地	駅の性格や地区の特性に応じ、商業機能を中心とした育成を図る商業地
 生活拠点	市民の交流や買い物等の日常生活を支える拠点

1 湊町地域



みなと町の風景が広がる漁港（船橋港）



多様な土地利用（浜町・若松地区）



～ 地域のなりたち ～

この地域の北部は船橋宿の一角を形成し、またみなと町として古くから漁業が盛んでした。海老川河口を利用し、港が発達し、江戸と房総を結ぶ物資の集散地として栄え、明治期には塩田も開発されました。のりの養殖や漁業は現在も行われています。

現在の地域の大部分が、戦後からの埋め立てにより形成されました。昭和 30（1955）年には娯楽施設として「船橋ヘルスセンター」が建設され、また同じ 30 年代には工場が多数進出し、本市における工業の中心地となりました。その後、船橋港では外国貿易が行われるようになり、食品コンビニート、流通センター等が整備されました。

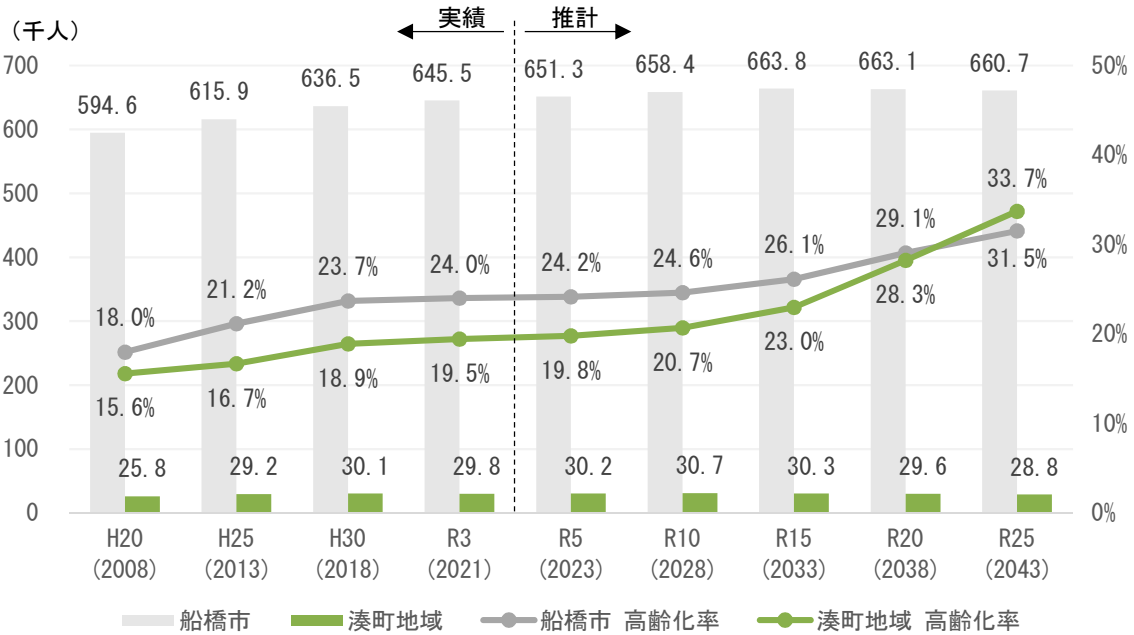
近年では時代のニーズに応じた土地利用転換が図られており、東関東自動車道谷津船橋インターチェンジ開通による広域交通ネットワークを利用した大型物流施設が船橋オートレース場跡地に立ち並びました。また、南船橋駅周辺では、官民連携による市有地活用事業等により新たな玄関口としての拠点形成が期待されています。

(1) 現況と課題

1) 人口と世帯

- 船橋駅周辺と埋立地の一部に住宅地が見られるほかは、主として産業系の土地利用で占められているため、地域の面積に対して人口は少なく、令和3(2021)年で29,804人、人口密度は38.8人/haとなっています。
- 市全体でみると令和15(2033)年にピークをむかえますが、湊町地域は令和10(2028)年までは緩やかに増加し、その後減少局面に入ると予測されています。
- 令和3(2021)年の高齢化率は19.5%と市の平均を下回っておりますが、令和25(2043)年には市の平均をわずかに上回る水準になると予測されています。

《 湊町地域の人口推移 》



資料：人口推計調査報告書（令和元年5月）より作成

《 人口密度 》

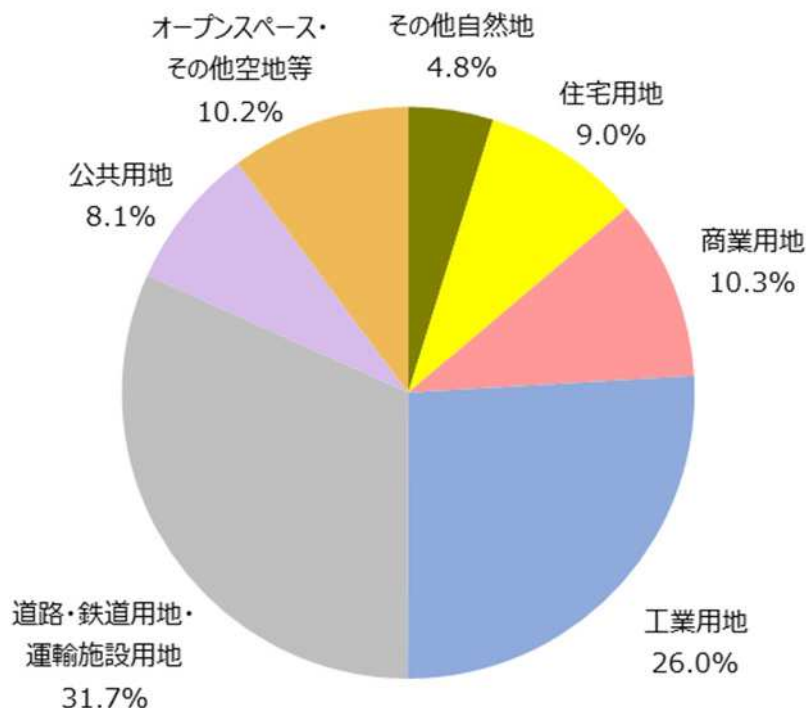
	面積 (ha)	平成25(2013)年		令和3(2021)年	
		人口	人口密度	人口	人口密度
		(人)	(人/ha)	(人)	(人/ha)
船橋市	8,562.0	615,876	71.9	645,450	75.4
湊町地域	768.3	29,164	38.0	29,804	38.8

資料：船橋市統計書（令和2年版）、住民基本台帳人口（各年4月1日現在）より作成

2) 土地利用

- 大規模な埠頭や港湾施設をもつ埋立地は、自動車専用道路や広域道路が東西に横断し、食品コンビニ、流通センター、倉庫群等の工業地、そして商業・レクリエーション地等が形成されています。しかし、工業地等が形成されてからかなりの年月が経っていることから、今後想定される土地利用転換や再整備へ適切に対応する必要があります。
- 東関東自動車道谷津船橋インターチェンジや東京外かく環状道路等の開通により交通アクセスが向上し、操業地としてのニーズが高まっていますが、適した未利用地がないことが課題となっています。
- 浜町、若松地区には、広域集客型大規模商業施設、都市型レジャー施設、大型物流施設、若松二丁目団地、大型マンション等、様々な用途の施設が立地しています。これらの需要等に応じたまちづくりを進める必要があります。
- 南船橋駅周辺は、平成 25 (2013) 年 10 月から南船橋駅南口市有地活用事業が進められ、新たな玄関口としての役割が期待されます。しかし、東西に横断する広域道路により、船橋駅周辺における中心市街地とのつながりに欠ける部分があることが課題となっています。

《 用地面積比の比較（平成 28（2016）年度） 》



資料：都市計画基礎調査（平成 28 年度）より作成

3) 市街地整備

- 船橋駅の周辺部にあたる地域の北側では、老朽化した木造の建築物が密集した市街地が形成されています。また、地域の一部には小規模な工場と住宅が混在する地区が見られます。これらの市街地環境を改善する必要があります。
- 南船橋駅周辺は、賑わいのある大規模商業施設があるほか、船橋港親水公園等の海に近い立地条件を生かした施設が立地しています。しかし、施設間の連携及び船橋駅周辺とのつながりが欠けているため、回遊性の向上が課題となっています。

4) 交通体系

- 東関東自動車道、京葉道路、国道 357 号等の広域的な幹線道路が地域を東西に横断し、通過交通が多い上、広域集客型大規模商業施設や都市型レジャー施設への車が集中することから、渋滞対策が必要です。また、駐車施設の不足も懸念されています。
- 東京外かく環状道路の千葉県区間の開通や谷津船橋インターチェンジの供用開始等によって、広域ネットワーク機能が向上しています。一方、インターチェンジ等の周辺では、自動車交通の増加による渋滞対策が課題となっています。
- 内陸部から臨海部へアクセスする道路の整備が遅れています。また、自動車専用道路のインターチェンジと接続する国道、県道、都市計画道路等の整備が遅れています。
- 浜町、若松地区等において公共交通不便地域となっている箇所があることから、公共交通を利用しやすい環境づくりが課題となっています。
- 生活道路への車両流入等が見られます。道路の安全対策を行い、歩行者や自転車利用者が安心して利用できる環境を整備することが課題となっています。

5) 水と緑の環境づくり

- 船橋港親水公園やふなばし三番瀬海浜公園は、レクリエーションの拠点や市民の憩いの場となっていますが、その他のほとんどの水際線は、港湾施設、流通施設、工場等で占められ、市民が海を身近に感じる場が限られています。
- 様々な生き物の生息環境となっている三番瀬の保全・再生が課題となっています。
- 地域の中央を流れる海老川は東京湾に注いでいます。水質は改善されてきていますが引き続き水質の浄化とあわせて河川と海岸線を生かした、水と緑のネットワークづくりの促進が課題となっています。
- 地域の特性にあわせた公園や緑地の整備、住宅地の緑化等を進める必要があります。

6) 景観づくり

- 地域の特徴である海やみなと町としての面影を生かした景観づくりが課題となっています。
- 新しく生まれ変わる住宅団地等では、周辺環境に配慮した街並みを形成することが求められます。

7) 防災まちづくり

- 道路幅員が狭く、老朽化した木造の建築物が密集した市街地があります。地震火災への対応等、防災性の高いまちづくりを進める必要があります。
- 公共下水道や排水路の耐震化及び老朽化対策を図る必要があります。
- 台風や集中豪雨等による浸水被害の軽減を図る必要があります。
- 臨海部を中心に広域にわたり、高潮・津波等による浸水被害が想定されており、ソフト・ハード両面からの対策が求められています。

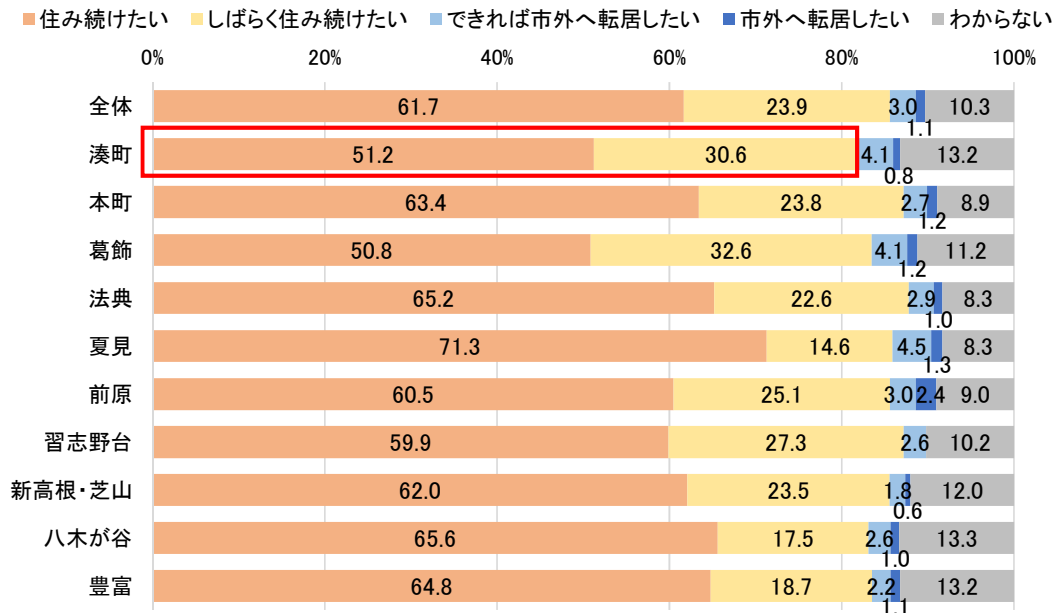
8) 福祉のまちづくり

- 誰もが利用しやすい、うるおいとやすらぎのある環境づくりが課題となっています。
- 歩道の段差の解消や人が集まる施設におけるエスカレーターやエレベーターの設置等、誰もが安全に安心して生活できるバリアフリー・ユニバーサルデザインに配慮したまちづくりを進める必要があります。

9) 市民意向

- 湊町地域の定住意向は、82%となっています。
- 地域の良いところとして、「賑わいのある商業施設や商店街」を挙げた方が非常に多いです。
- 20年後に望まれる地域の姿として、「道路が整備され、施設や周辺地域へ行きやすいまち」が挙げられ、力を入れるべき施策としても43%の方が「道路の整備・維持」と回答しています。
- 力を入れるべき施策として「防災・減災」を市全体より高い50%の方が回答しています。
- その他の市民意向として、以下のような意見があります。
 - 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報告書（平成31年3月）より
 - ・ 自然環境保全について今後特に力を入れてほしい取組として「三番瀬の保全・再生・利用」を市全体より大幅に高い34%の方が回答
 - ・ 都市基盤整備で今後特に力を入れてほしい取組として「道路や交差点の整備・改良による渋滞緩和」を最も多い49%の方が回答
 - 24 地区市民会議実績報告書（平成31年3月）より
 - ・ 南船橋駅前開発の推進
 - ・ 道路整備、渋滞対策が必要
 - ・ 海の資源を生かした観光
 - ・ AIによる交通渋滞の解消

《 定住意向 》



資料：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報告書（平成 31 年 3 月）より作成

《 力を入れるべき施策（上位 3 位） 》

順位	選択項目	回答数	構成比 n=120
1	防災・減災	60	50.0%
2	医療	56	46.7%
3	道路の整備・維持	52	43.3%

※複数回答可

資料：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報告書（平成 31 年 3 月）より作成

《 地域の良いところ・20 年後に望まれる地域の姿（上位 3 位） 》

質問項目	選択項目（上位順）
地域の良いところ	<ul style="list-style-type: none"> ・賑わいのある商業施設や商店街 ・便利な公共交通（鉄道やバス） ・河川や海辺等の水辺
20 年後に望まれる地域の姿	<ul style="list-style-type: none"> ・道路が整備され、施設や周辺地域へ行きやすいまち ・公園や緑地、河川等自然環境が豊かなまち ・商業・娯楽施設等を中心とした賑わいのあるまち

資料：地域別街頭アンケート（令和元年）より作成

(2) 地域づくりの重要ポイント

地域の現況・課題や市民意向を踏まえ、地域づくりの重要ポイントは以下のとおりに定めます。

- 1 臨海部の玄関口となる拠点形成や、憩いの場創出等により、海と港に親しむことができる賑わい溢れたウォーターフロントのまちを目指します。
- 2 環境に配慮した付加価値の高い産業地を形成するとともに、これらの産業が市民に開かれた場となることを目指します。
- 3 臨海部に立地する商業施設や娯楽施設、さらには中心市街地の駅や商業空間等を相互に結び、回遊性の高いまちを目指します。
- 4 広域的な交通と地域内の交通のスムーズな接続を図るとともに、臨海部の充実した交通ネットワークの確立を目指します。
- 5 台風や集中豪雨等による水害や、震災時の津波や液状化等の災害への対応を図り、災害に強いまちを目指します。

(3) 地域づくり方針



1) 土地利用

- 商業地に隣接する浜町、湊町地区等の住宅地においては、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に努め、「住環境維持・向上地区」としての形成を図ります。
- 工場と住宅が混在する栄町、日の出地区等では、必要に応じて都市計画の見直し等を検討しながら住環境と工場の操業環境の調和に努め、「住工調和地区」としての形成を図ります。
- 広域集客型大規模商業施設や都市型レジャー施設については、周辺への影響を考慮しつつ、より利用しやすい環境整備を行い、個性と魅力のある賑わいの場づくりを進めます。
- 船橋駅周辺の中心市街地の商業施設と、南船橋駅周辺や臨海部の広域集客型大規模商業施設等とのつながりを強化するため、回遊性の向上を図ります。
- 南船橋駅周辺においては、臨海部の玄関口としてふさわしい魅力あるまちづくりにより、賑わい創出や回遊性を高め、周辺環境と調和した「地区拠点商業地」の形成を図ります。
- 南船橋駅周辺は新たな地区拠点商業地の形成に向けて、都市計画の見直しを検討しながら市有地の有効活用を図ります。
- 食品コンビナートが立地している高瀬町地区一帯においては、工場見学等、産業と観光が一体となった交流の場づくりを促進します。
- 臨海部の工業・流通機能を中心とする産業系土地利用の維持増進を図るとともに、エネルギーの消費やリサイクルの面に優れた環境負荷の少ない産業展開を誘導します。
- 東関東自動車道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や交通流動の変化に応じ、都市計画の見直しを検討します。



2) 市街地整備

- 船橋駅周辺から臨海部までのエリアをさらに活性化させるため、回遊拠点の整備等を図ります。
- 南船橋駅周辺においては、臨海部の玄関口にふさわしい市有地活用を進めて回遊性の向上を図るとともに、土地の高度利用による賑わいの創出を図ります。
- 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、安全で良好な市街地環境の形成を図ります。
- 若松二丁目団地においては、今後の住宅需要の動向を十分に見極めるとともに、周辺地域のまちづくりとの一体性に努め、居住者の居住動向にも配慮しながら新しい

時代の要請に応えられる「住環境再生地区」としての形成を図ります。



3) 交通体系

- 船橋駅周辺から臨海部までのエリアをさらに活性化させるため、都市基盤の整備等を図ります。
- 内陸部と臨海部を結び、本市の主要な広域道路である都市計画道路 3・1・3 号若松馬込町線の整備及び若松交差点立体化を千葉県に要請します。
- 首都圏レベルの広域的な連絡と通過交通の円滑な処理を行う規格の高い道路等については、関係機関と連携を図りながら、周辺環境に配慮した整備を国に要請していきます。
- 都市計画道路 3・4・10 号船橋駅三田浜海岸線、3・4・17 号船橋国道 14 号線の整備を千葉県に要請するとともに、3・4・14 号本町東線については、地域内外の交通を円滑に処理するため整備を進めます。
- 通勤・通学、買い物等の自転車利用について、駐輪需要に応じた駐輪場の利用方法や整備等を検討します。また、民間事業者と連携・協力して駐輪場の整備促進等を図ります。
- 船橋駅周辺から臨海部までのエリアの回遊性を高めるため、自転車走行環境の整備やシェアサイクルの導入等を進めます。
- 自転車が安全・快適に通行できるよう、自転車走行環境の整備を進めます。
- 歩行者が安心して歩けるよう、カラー舗装やガードレール等の交通安全施設を設置し、交通安全対策を進めます。
- 商業・業務をはじめとする多様な都市機能が集中し多くの人々が利用する船橋駅周辺では、必要に応じて民間駐車場の設置の促進と既存駐車場の有効利用を図ります。
- 船橋駅周辺の中心市街地と臨海部を相互に結ぶ路線バス網について、バス事業者等と連携を図り、より快適で便利な公共交通体系の確立を図ります。
- 公共交通不便地域や過度な自動車への依存を解消するため、新たな公共交通の導入に向けた検討や、その他多様な交通施策の活用や促進等により、公共交通の利用促進を図ります。

4) 水と緑の環境づくり



- 三番瀬の豊かな生態系を将来の世代に残し、干潟の恵みを享受できるよう、ラムサール条約への登録を視野に入れながら、干潟への負荷の抑制、三番瀬の自然環境や漁場の保全・再生・利用を図ります。
- 船橋駅周辺から臨海部までのエリアの回遊性を高めるため、遊歩道の整備等を進めるとともに、船橋港親水公園やふなばし三番瀬海浜公園の利活用を進めます。
- 地域内の公園が不足している地区においては、利用者のニーズに対応した公園整備や既存公園の改修を進め、身近な公園の充実を図ります。

- 樹林地や樹木の条例による指定、協定による住宅地の緑化等を行い、緑の保全・創出を図ります。
- 環境基準点がある海老川の水質を常時監視するとともに、流域の排水に対する規制、広報による啓発等を行い、今後も環境基準の達成を継続し、水質改善を図ります。

5) 景観づくり



- 海を生かした特徴ある景観の創出を図り、美しい海の風景が楽しめる臨海部の形成を促進します。
- みなと町としての面影のある景観を生かし、地域の個性豊かな景観づくりを進めます。
- 住宅団地等臨海部のまちが更新される際は、地区の特性に応じたデザインの統一等を誘導するとともに、緑豊かでゆとりと魅力ある街並みの保全・形成を検討します。
- 南船橋駅周辺等は、新たなまちづくりに合わせて電線類の地中化を進め、良好な景観形成を図ります。



6) 防災まちづくり

- 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進めるとともに、まちの抱える危険性や初期消火活動の重要性の周知や、地震に対して倒壊する可能性がある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。
- 工業地における大規模火災等への対応を図るとともに、避難場所や防災拠点の整備・充実を図り、災害に強いまちづくりを進めます。
- 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。また、地域防災力の強化を図ります。
- 台風や集中豪雨等による浸水被害を軽減するために、浸水リスクの高い箇所における下水道（雨水）整備を進めます。
- 公共下水道や排水路の耐震化及び老朽化対策を進めます。
- 高潮・津波による広域にわたる浸水被害を防ぐため、海岸保全施設の着実な整備に向けて継続して国や千葉県に要請していきます。



7) 福祉のまちづくり

- 鉄道駅や人の集まる施設では、エスカレーター、エレベーターやホームドア、視覚障害者誘導用ブロック、情報案内板を設置する等、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の確保を図ります。
- 水にふれあえる臨海部に豊かな緑を創り出す等、誰もが気軽に安心して安全に利用

序章

都市計画マスタープラン
の概要

できる、うるおいとやすらぎの場づくりを図ります。

- 既存公園等の改修に際し、バリアフリー・ユニバーサルデザインに配慮した整備を進めます。

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
湊町地域

4章

まちづくり推進のための
方策

《 地域づくり方針図 》



凡 例		
 商業業務地区	 農と自然の保全・共生地区	 水辺・河川
 住環境保全地区	 まちづくり推進・誘導地区	 鉄道・駅
 住環境再生地区	 中心商業地	 都市計画道路
 住緑調和地区	 地域拠点商業地	 地域の主要な道路／構想路線
 住農調和地区	 地区拠点商業地	 公園・緑地
 集住型住環境形成地区	 生活拠点	 供給処理施設など
 住環境維持・向上地区	 水と緑の拠点	
 住工調和地区	 水と緑の拠点（構想）	
 工業活動展開地区		

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
湊町地域

4章 まちづくり推進のための

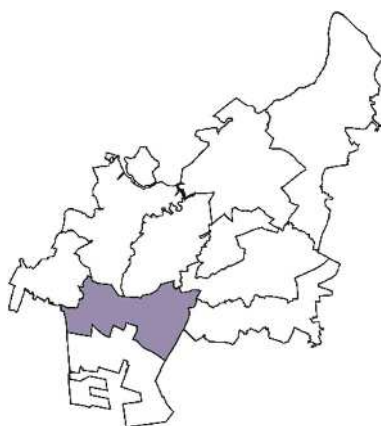
2 本町地域



商業・業務が集積する中心市街地（船橋駅周辺）



水と緑の軸（海老川）



～ 地域のなりたち ～

江戸時代においては、佐倉道を中心に行徳道、上総道等の交通路が交差することから、「船橋」と呼ばれる宿場町として発達しました。また、海岸に面し、古くから漁業が営まれていたため、海に関わる神が祭られ、「海神」という名の由来ともなっています。

明治 27（1894）年に総武鉄道が開通、船橋駅が開設され、新しい市街地の形成にともない、商業機能が集まりました。船橋大神宮の地元である「宮本」では、街道と鉄道の利便性に恵まれ、早くから市街化が進み、台地部では緑豊かな住宅地（別荘地）が形成されました。

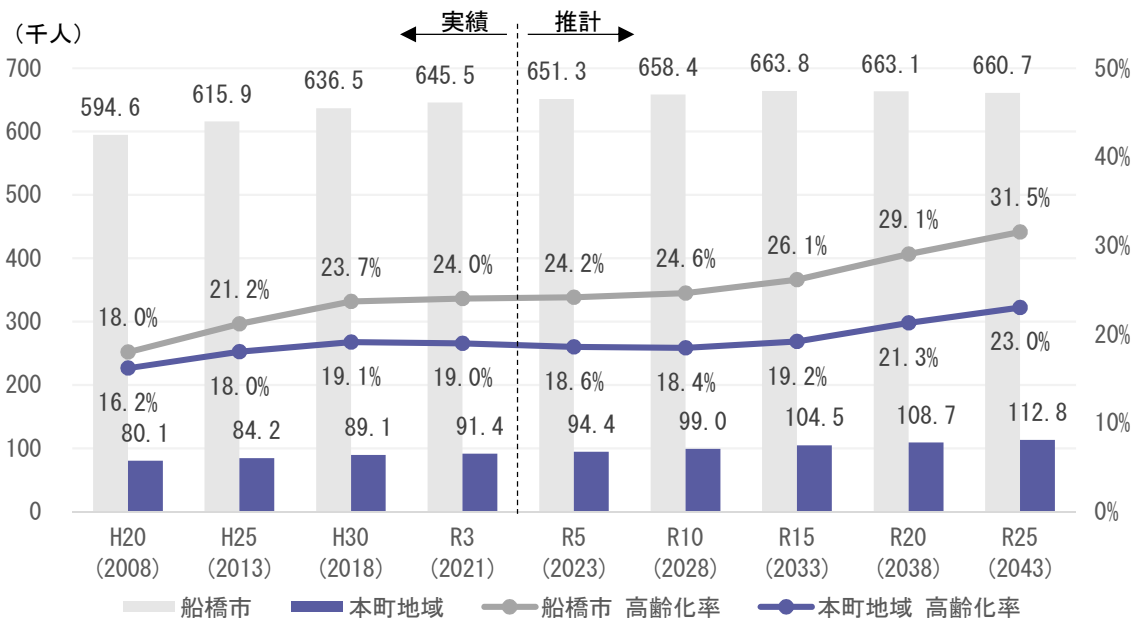
本地域は商業や業務といった機能が集積する市の中心市街地であり、近年では都市計画道路の整備等により良好な都市基盤が整備されています。

(1) 現況と課題

1) 人口と世帯

- 船橋駅周辺に商業・業務地区が、その周辺に住宅地が形成されています。地域内の人口は、令和3(2021)年で91,387人、人口密度は117.8人/haとなっており、市の平均を大きく上回っています。
- 市全体で見ると令和15(2033)年にピークをむかえますが、本町地域は、令和15(2033)年以降も人口の増加傾向が維持されると予測されています。
- 令和3年の高齢化率は19.0%と市の平均を下回っています。将来的には高齢化は進行しますが、市の平均を下回って推移すると予測されています。

《 本町地域の人口推移 》



資料：人口推計調査報告書（令和元年5月）より作成

《 人口密度 》

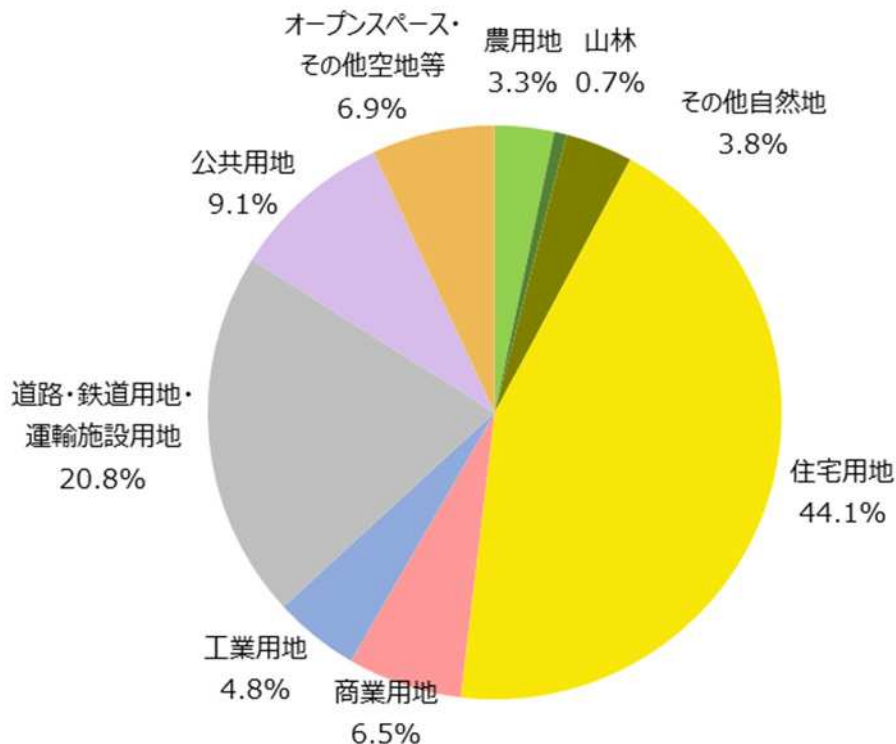
	面積 (ha)	平成 25 (2013) 年		令和 3 (2021) 年	
		人口 (人)	人口密度 (人/ha)	人口 (人)	人口密度 (人/ha)
		船橋市	8,562.0	615,876	71.9
本町地域	776.0	84,173	108.5	91,387	117.8

資料：船橋市統計書（令和2年版）、住民基本台帳人口（各年4月1日現在）より作成

2) 土地利用

- 船橋駅周辺は、市の中心部として商業地が形成されていますが、近年大規模商業施設が撤退し賑わいが失われつつあります。また、小規模な店舗の減少や商店街の衰退も見られます。新たな賑わいの創出や、商店街の活性化が課題となっています。
- 商業環境の整備を行うこと等により中心部の商業機能を維持し、強化することが課題となっています。
- 船橋駅前の商業・業務地の周辺には、低層で建築物の間隔が狭く空地の少ない住宅地が広がっています。このため、中心部にふさわしい有効な土地利用を実現することが課題となっています。
- 海神町東、西、南1丁目周辺の準工業地域では、マンション等の住宅の立地が徐々に進んだ結果、商業、業務、流通、工業等の建築物の混在や工場跡地等が見られ、産業活動の維持と住環境保全による適正な土地利用の誘導が課題となっています。
- 海神4、5丁目周辺は第1種低層住居専用地域と風致地区が指定されていますが、市街化が進んでいることから、民地内に残された松林を保全しつつ、緑豊かな住環境の形成を図る必要があります。

《 用地面積比の比較（平成28（2016）年度） 》



資料：都市計画基礎調査（平成28年度）より作成

3) 市街地整備

- 船橋駅周辺では、再開発事業や道路網等の都市基盤整備等により、都市機能の強化を図る必要があります。
- 海老川上流地区は、医療センター移転や新駅誘致を核とした市の新たな拠点の形成が期待されています。
- 道路網が未整備で、木造の建築物が密集した市街地においては、各種整備手法を活用した道路・広場等の整備を図ることが課題となっています。

4) 交通体系

- 船橋駅周辺や商業・業務施設等へ多くの車が集中するとともに、幹線道路が十分に整備されていないこと等から、慢性的な交通渋滞が発生しています。特に、都市計画道路3・3・7号南本町馬込町線、3・4・14号本町東線等の南北方向の骨格となる道路の整備が遅れています。このため、南北方向をはじめ、駅周辺の道路ネットワークを構築する市内の骨格となる道路の整備を進める必要があります。
- 船橋駅には多くのバス路線が集中しています。特に、北口は内陸部の市街地からのバス路線が集中し、混雑に拍車をかけています。公共交通を利用しやすい環境づくりが課題となっています。
- 駅前等の車が集中する場所で、駐車場が不足しています。再開発事業とあわせた駐車場整備の推進等が課題となっています。
- 生活道路への通過車両の流入が多く見られます。道路の安全対策を行い、歩行者や自転車利用者が安心して利用できる環境を整備することが課題となっています。
- 船橋駅周辺では、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・通学時の駐輪需要にも変化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。

5) 水と緑の環境づくり

- 土地区画整理事業が行われた東船橋駅周辺等の区域を除き、公園や緑地の整備は十分とはいえません。市街地の特性にあわせた公園や緑地の整備促進、既存公園の改修を進める必要があります。
- 地域の中央を流れる海老川は水と緑の環境軸を形成し、地域の特徴となっています。引き続き水質の改善を図るとともに、多目的機能を備えた海老川調節池の整備を促進する必要があります。
- かつての海岸線をしのばせる松林が住宅地内に残されていますが、徐々に減ってきています。これらの緑地の保全が課題となっています。

6) 景観づくり

- 宿場町としての歴史をもち、旧街道の街並みや古い寺社等の歴史的な佇まいや風情あ

る路地が見られます。これらの景観の保全と活用が課題となっています。

- 船橋駅周辺は、賑わいと活気にあふれた船橋の玄関口として、景観の改善を図る必要があります。

7) 防災まちづくり

- 道路幅員が狭く、老朽化した木造の建築物が密集している市街地や、人が集まる駅や商業施設等が多いことから、災害時の危険性が高い地域です。地震火災への対応等、防災性の高いまちづくりを進める必要があります。
- 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。
- 公共下水道や排水路の耐震化及び老朽化対策を図る必要があります。
- 台風や集中豪雨等による浸水被害の軽減を図る必要があります。
- JR総武線南側や海老川沿いを中心に広域にわたり、高潮・津波等による浸水被害が想定されており、ソフト・ハード両面からの対策が求められています。

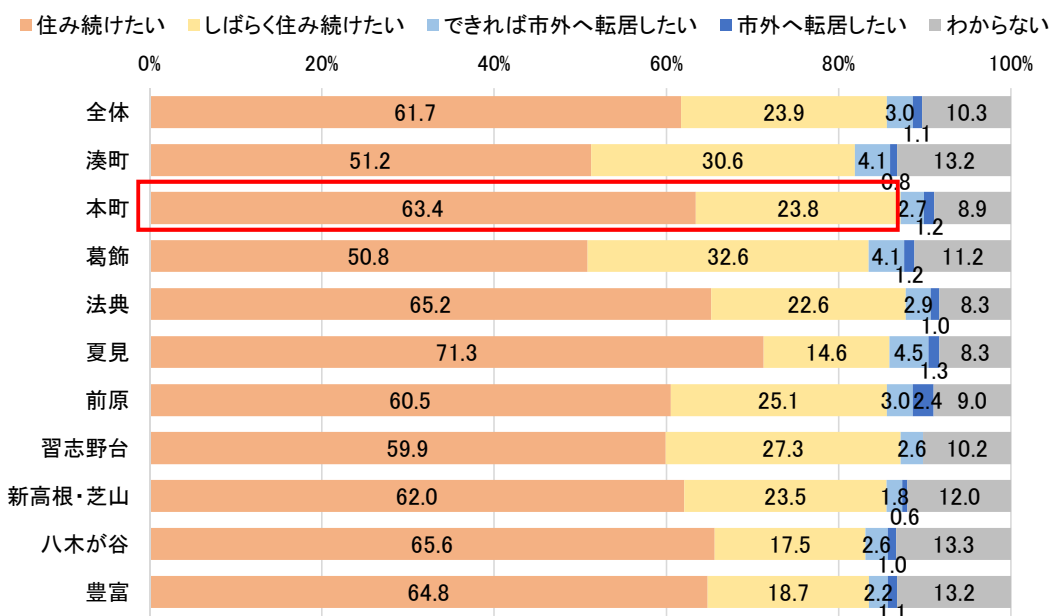
8) 福祉のまちづくり

- 誰もが利用しやすい、うるおいとやすらぎのある環境づくりが課題となっています。
- 歩道の段差の解消や人が集まる施設におけるエスカレーターやエレベーターの設置等、誰もが安全に安心して生活できるバリアフリー・ユニバーサルデザインに配慮したまちづくりを進める必要があります。

9) 市民意向

- 本町地域の定住意向は、87%となっています。
- 地域の良いところとして、「賑わいのある商業施設や商店街」「便利な公共交通（鉄道やバス）」といった利便性が高く評価されています。
- 20年後に望まれる地域の姿として「道路が整備され、施設や周辺地域へ行きやすいまち」「バリアフリー化等高齢者をはじめすべての人にやさしいまち」「商業・娯楽施設等を中心とした賑わいのあるまち」が挙げられており、多様なまちの姿が描かれています。
- 力を入れるべき施策として「防災・減災」を52%の方が回答しており、地震発生時危険と思われる場所として「道路が狭く、複雑に入り組んでいる場所」を65%の方が回答しています。
- その他の市民意向として、以下のような意見があります。
 - 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報告書（平成31年3月）より
 - ・都市基盤整備で今後特に力を入れてほしい取組として「安全に歩ける歩行空間の整備・維持」を51%が回答
 - ・住まいで今後特に力を入れてほしい取組として「空家防止対策」を41%が回答
 - ・自然環境保全で今後特に力を入れてほしい取組として「自然環境と都市との調和」を最も多い37%の方が回答
 - 24 地区市民会議実績報告書（平成31年3月）より
 - ・個人商店が栄えてほしい
 - ・子ども、高齢者が安心して歩けるよう歩道の整備
 - ・閑静な住宅街の維持
 - ・災害に強いまちづくり

《 定住意向 》



資料：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報告書（平成 31 年 3 月）より作成

《 力を入れるべき施策（上位 3 位） 》

順位	選択項目	回答数	構成比 n=332
1	防災・減災	173	52.1%
2	道路の整備・維持	160	48.2%
3	防犯	146	44.0%

※複数回答可

資料：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報告書（平成 31 年 3 月）より作成

《 地域の良いところ・20年後に望まれる地域の姿（上位 3 位） 》

質問項目	選択項目（上位順）
地域の良いところ	<ul style="list-style-type: none"> ・賑わいのある商業施設や商店街 ・便利な公共交通（鉄道やバス） ・寺社等の歴史・文化資源
20年後に望まれる地域の姿	<ul style="list-style-type: none"> ・道路が整備され、施設や周辺地域へ行きやすいまち ・バリアフリー化等高齢者をはじめすべての人にやさしいまち ・商業・娯楽施設等を中心とした賑わいのあるまち

資料：地域別街頭アンケート（令和元年）より作成

(2) 地域づくりの重要ポイント

地域の現況・課題や市民意向を踏まえた地域づくりの重要ポイントは以下のとおりに定めます。

- 1 船橋駅周辺は、交通環境の充実と広域的な商業機能等の集積を高め、個性と魅力あふれる拠点形成を目指します。商業地として市街地の再構築を図り、市内外から人が集まる歩きたくなる市街地を形成し、賑わいと活気にあふれた市の玄関口の形成を目指します。
- 2 公共交通や公共施設等生活のために必要な施設やコミュニティ空間が充実し、誰もが快適に暮らすことができる住宅地の形成を目指します。
- 3 神社や仏閣等の歴史的遺産、横丁等の風情、海岸線の面影を残す松林、そしてまちの中央を流れる海老川の流れ等の地域の特性を生かした魅力のあるまちを目指します。
- 4 治水対策として海老川調節池の整備を促進するとともに、海老川上流地区のまちづくりと連続性のある水辺空間の整備を目指します。
- 5 道路幅員が狭く木造の建築物が密集した市街地の環境改善による、安心して暮らせるまちを目指します。

(3) 地域づくり方針



1) 土地利用

- 松林等が残された緑豊かな環境をもつ海神地区等の住宅地においては、地域住民との協働により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「住緑調和地区」としての形成を図ります。
- 東船橋駅周辺等の計画的に開発された住宅地においては、地区計画制度等の手法を活用し良好な住環境の保全に努め、「住環境保全地区」としての形成を図ります。
- 自然発生的に形成された海神、本町、市場、宮本、東船橋地区等の住宅地においては、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に努め、「住環境維持・向上地区」としての形成を図ります。
- 工場と住宅が混在する海神町、宮本地区等では、必要に応じて都市計画の見直し等を検討しながら住環境と工場の操業環境の調和に努め、「住工調和地区」としての形成を検討します。
- 工場等の跡地の利用については、土地利用の動向を十分見極めるとともに、周辺地域のまちづくりとの一体性に努め、土地利用転換に合わせた、都市基盤施設の整備を促進します。
- 船橋駅周辺においては、広域的な商業機能等の集積を高め、中心市街地にふさわしい土地利用の高度化・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。
- 海老川上流地区は、医療センターの移転や新駅誘致を核とし、医療と健康をテーマとした新たなまちづくりを進めるとともに、商業機能の誘導により「地区拠点商業地」としての形成を図ります。
- 東船橋駅周辺においては、地区計画を活用したまちづくりにあわせた「地区拠点商業地」としての形成を図ります。
- 海神駅、大神宮下駅、船橋競馬場駅及び東海神駅周辺においては、各鉄道駅へのアクセスの向上を図るとともに、地域住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。
- 南海神地区等の工業地においては、工場の操業環境の確保と維持に努めるとともに、より付加価値の高い都市型工場への誘導を図ります。
- 卸売市場は、広域的な流通拠点として安全・安心な生鮮食料品等を安定的に供給するため、品質管理・衛生管理の高度化に対応できる施設の整備を進めます。

2) 市街地整備



- 船橋駅の北口地区と南口地区の機能的連携に配慮した、回遊性の高い交流拠点を形成するため、南口地区にペDESTリアンデッキの整備を図るとともに、再開発事業の啓発を行います。

- 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、安全で良好な市街地環境の形成を図ります。
- 海老川上流地区は、ふなばしメディカルタウン構想に基づき、医療サービスの充実と健康に寄与するまちづくりの実現に向けて、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新市街地の形成を図ります。



3) 交通体系

- 都市計画道路 3・3・7 号南本町馬込町線、3・4・18 号海神町前原東 2 丁目線、3・4・22 号西浦藤原町線等の船橋駅周辺の東西、南北の市内の骨格となる道路の整備を効率的に進め、安全な歩行空間を確保するとともに、中心市街地のネットワーク化、集中する交通の円滑な処理を図ります。
- 主要な幹線道路である都市計画道路 3・1・3 号若松馬込町線（主要地方道船橋我孫子線）の整備促進を千葉県に要請します。
- 都市計画道路 3・3・8 号古作町前原東 2 丁目線、3・4・14 号本町東線については、地域内外の交通を円滑に処理するため、中長期的な整備路線として検討を進めます。また、3・4・17 号船橋国道 14 号線は、未整備部分の整備促進を国・千葉県へ要請します。
- 船橋駅周辺から臨海部までのエリアの回遊性を高めるため、自転車走行環境の整備やコミュニティ道路の導入等を進めます。
- 通勤・通学、買い物等の自転車利用について、駐輪需要に応じた駐輪場の利用方法や整備等を検討します。また、民間事業者と連携・協力して駐輪場の整備促進等を図ります。
- 自転車が安全・快適に通行できるよう、自転車走行環境の整備を進めます。
- 歩行者が安心して歩けるよう、カラー舗装やガードレール等の交通安全施設を設置し、交通安全対策を進めます。
- 地域内に整備された既存の鉄道網や、船橋駅に集中するバス交通等の施設と体系を生かし、バス路線を支える道路網や JR 船橋駅南口駅前広場等を整備することにより交通結節機能を高め、公共交通の便利なまちづくりを進めます。
- 海老川上流地区は、公共交通の利便性向上と新たな拠点形成を図るため、東葉高速線の新駅誘致や駅前広場の整備を進めます。また、民間事業者と連携・協力して駐輪場の整備促進等を図ります。
- 海老川上流地区は、歩行者優先の道づくりや歩いて楽しい施設サイン、店の活気があふれる道路環境づくり等を進めます。
- 過度な自動車への依存を解消するため、多様な交通施策の活用や促進等により、公共交通の利用促進を図ります。
- 商業・業務をはじめとする多様な都市機能が集中し多くの人が利用する船橋駅周辺では、必要に応じて民間駐車場の設置の促進と既存駐車場の有効利用を図ります。

- パソコンや情報端末向けのホームページ等で、船橋駅周辺駐車場の空き状況を確認できる、誘導・案内システムの利用を促進します。
- 船橋駅南口再開発事業等の面的整備にあわせ、公共駐車場の整備を図ります。

4) 水と緑の環境づくり



- 貴重な社寺林を保全するとともに点在する公園等により、地域全体として水と緑の豊かな都市環境の形成を図ります。
- 駅周辺をはじめ地域内の公園が不足している地区においては、利用者のニーズに対応した公園整備や既存公園の改修を進め、公園の充実を図ります。また、誰もが親しめる個性とうるおいのある公園整備を進めます。
- 緑地の保全、樹林地や樹木の条例による指定、協定による住宅地の緑化等を行い、緑の保全・創出を図ります。
- 水辺の景観の保全を図り、南部海老川環境軸の強化を図ります。特に、海老川上流地区は、自然との調和を図るため、海老川調節池上部利用との一体化を進めます。
- 集積性の高い船橋中心部においては、公共施設や民有地の緑化、建築物の壁面や屋上の緑化等により、緑の創出を促進し、やすらぎが感じられる緑地空間の形成を図ります。
- 海老川・長津川の水質を常時監視するとともに、流域の排水に対する規制、広報による啓発等を行い、水質改善を図ります。
- 海神及び東船橋地区内の、かつての海辺の景観を今に伝える旧海岸段丘上にわずかに残る松林や社寺林（緑の東西軸）を地域住民とともに保全し、周辺の住宅地と一体となった良好な緑地空間の形成を図ります。

5) 景観づくり



- 本町通りについては、壁面後退や建築物の色彩への配慮、違反広告物の指導や撤去により、景観の改善を図ります。
- 船橋駅周辺においては、電線類の地中化等や違反広告物の指導や撤去により、景観の改善を図ります。
- 古くから宿場町として栄えた地域の特徴である、旧街道の街並みや古い社寺等の歴史的な佇まいや、風情ある路地の景観を保全・活用し、地域の個性豊かな景観づくりを進めます。
- 海老川上流地区は、電線類の地中化等により景観に配慮したまちづくりを進めます。

6) 防災まちづくり



- 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進めるとともに、まちの抱える危険性や初期消火活動の重要性の周知や、地震に対して倒壊する可能性がある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。

- 災害時の重要な南北方向の緊急輸送道路として、都市計画道路 3・3・7 号南本町馬込町線の整備を図り、安心できるまちづくりを進めます。
- 都市計画道路等に並木植栽を行うとともに、沿道の建築物の不燃化を図ること等により、延焼遮断帯や避難路となる防災効果をもつ道路とその沿道を形成し、市街地における防災緑地網づくりを進めます。また、災害時に対処するための備蓄倉庫や、被災した市民の避難場所となる公園等の防災拠点の充実を図ります。
- 土砂災害の発生、被害を最小限に押さえるため、住民等へ各種ハザードマップ等により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を図ります。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。また、地域防災力の強化を図ります。
- 海老川上流地区土地区画整理事業において、地区内の浸水対策及び雨水流出を抑制するための調整池の整備を進めます。
- 海老川下流部の都市型水害を軽減するため、海老川調節池の整備促進を千葉県に要請します。
- 公共下水道や排水路の耐震化及び老朽化対策を進めます。
- 台風や集中豪雨等による浸水被害を軽減するために、浸水リスクの高い箇所における下水道（雨水）整備を進めます。



7) 福祉のまちづくり

- 鉄道駅や人の集まる施設では、エスカレーター、エレベーターやホームドア、視覚障害者誘導用ブロック、情報案内板を設置する等、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の確保を図ります。
- 誰もが気軽に安心して安全に利用できる、うるおいとやすらぎの場づくりを図ります。
- 既存公園等の改修に際し、バリアフリー・ユニバーサルデザインに配慮した整備を進めます。

《 地域づくり方針図 》



凡 例	
	商業業務地区
	住環境保全地区
	住環境再生地区
	住環境調和地区
	住農調和地区
	集住型住環境形成地区
	住環境維持・向上地区
	住工調和地区
	工業活動展開地区
	農と自然の保全・共生地区
	まちづくり推進・誘導地区
	中心商業地
	地域拠点商業地
	地区拠点商業地
	生活拠点
	水と緑の拠点
	水と緑の拠点(構想)
	水刃・河川
	鉄道・駅
	都市計画道路
	地域の主要な道路/構想路線
	公園・緑地
	供給処理施設など

3 葛飾地域



駅周辺の商業集積地（西船橋駅）



住宅地と農地の調和（印内・西船地区）



～ 地域のなりたち ～

南部には低地が、北部には台地が広がり、肥沃な土地を生かした農業が古くから営まれてきました。また、葛羅の井や勝間田の池等に代表される湧水池がいたるところにありました。

低地の先は行徳から続く塩田が開け、江戸時代の末には最盛期を迎えました。下総中山駅周辺は中山法華経寺の門前町として、また野菜の集荷市場として大いに賑わいました。

戦後、西船橋駅が開設され、東京メトロ東西線・JR武蔵野線・東葉高速線の開通により、駅周辺を中心に都心からの距離が短いこともあって市街化が急激に進み、本市における西部の玄関口となっています。

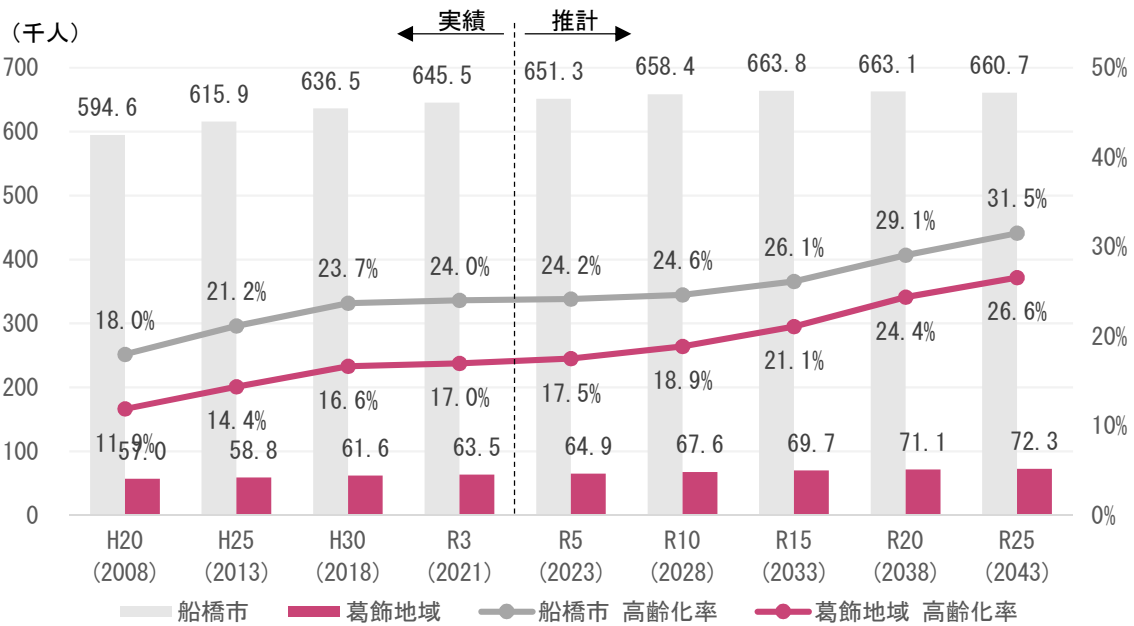
現在は、西船橋駅や下総中山駅等の鉄道駅周辺に商業地が集積し、交通結節機能の利便性を生かした住宅需要も高く、地域の中央部では緑豊かな住宅地を形成しています。

(1) 現況と課題

1) 人口と世帯

- JR総武線やJR武蔵野線、京成本線等の鉄道による交通利便性が良いことから、通勤に便利な住宅地として発展してきました。地域の南側では一部に建築物の間隔が狭く空地の少ない状況が見られるほど市街化が進み、人口は令和3(2021)年で63,474人、人口密度は10地域の中で最も高い132.1人/haとなっています。
- 市全体で見ると令和15(2033)年にピークをむかえますが、葛飾地域は、令和15(2033)年以降も人口の増加傾向が維持されると予測されています。
- 令和3(2021)年の高齢化率は17.0%と市の平均を下回っており、10地域中最も低い値を示しています。将来的には高齢化は進行しますが、市の平均を下回って推移すると予測されています。

《 葛飾地域の人口推移 》



資料：人口推計調査報告書（令和元年5月）より作成

《 人口密度 》

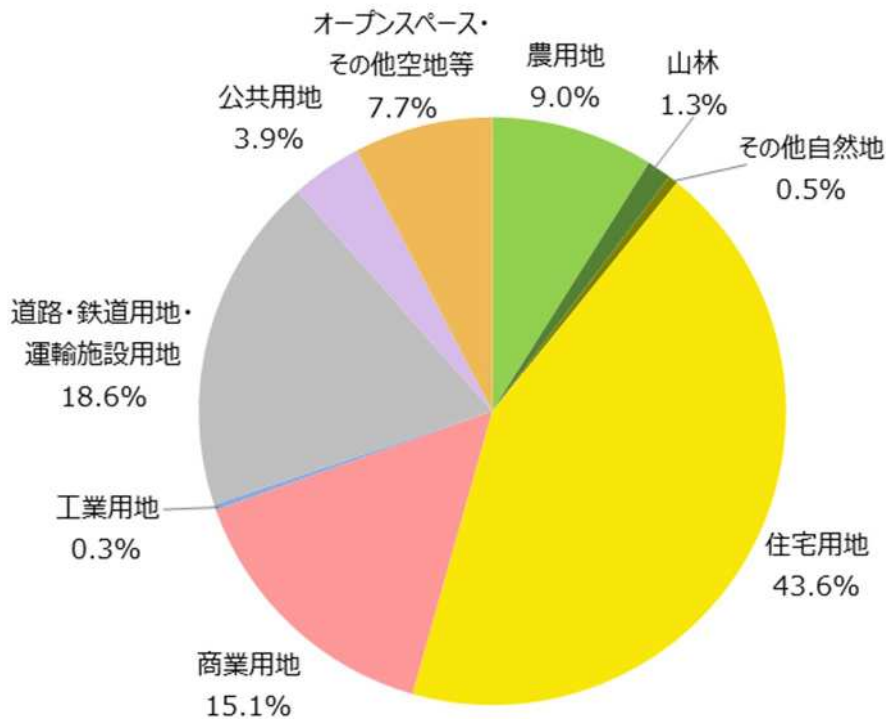
	面積 (ha)	平成25(2013)年		令和3(2021)年	
		人口 (人)	人口密度 (人/ha)	人口 (人)	人口密度 (人/ha)
船橋市	8,562.0	615,876	71.9	645,450	75.4
葛飾地域	480.4	58,786	122.4	63,474	132.1

資料：船橋市統計書（令和2年版）、住民基本台帳人口（各年4月1日現在）より作成

2) 土地利用

- 下総中山駅及び京成中山駅周辺には、門前町としての雰囲気を残す街並みが形成されています。こうした地域の特性を生かしたまちづくりを検討する必要があります。
- 地域内には農地が比較的多く残されています。これらの農地の保全と計画的な土地利用の誘導による、住環境と農空間の調和が課題となっています。
- 東中山1丁目、西船3、4、5丁目周辺は、第一種低層住居専用地域と風致地区が指定されていますが、道路網が不十分なまま市街化が進み、かつての海岸線の面影を残す松林も減ってきました。このため、生活に必要な道路網の計画的な整備とあわせて、特徴ある松林の緑豊かな住環境の形成が課題となっています。

《 用地面積比の比較（平成 28（2016）年度） 》



資料：都市計画基礎調査（平成 28 年度）より作成

3) 市街地整備

- 西船橋駅は、JR総武線、JR武蔵野線、JR京葉線、東京メトロ東西線、東葉高速線のターミナル駅で多くの利用客があり、駅前には商店街が形成される等商業地が形成されています。しかし、駅周辺の市街地の高度利用が図られておらず、道路網の整備が不十分であるため、拠点としての機能が十分に発揮されていません。
- 小規模な開発行為や建築行為により市街地が形成されてきたため、広範囲にわたって道路整備が不十分な市街地が形成されています。特に、下総中山駅北側は老朽化した木造の建築物が密集した市街地が形成され、住宅の建替えとあわせた道路等の都市基盤整備を図る等、市街地環境の改善を図る必要があります。

4) 交通体系

- 交通量が多い京葉道路、国道14号等の広域道路が地域を横断しています。また、都市計画道路3・4・22号西浦藤原町線及び3・4・15号本郷町古作町線の一部は整備されているものの、地域の東西道路となる3・4・20号印内習志野台線が未整備で、交通渋滞が発生しています。さらに、地域の北部には中山競馬場がありますが、競馬開催時には多くの利用客の車で周辺の道路網が混雑します。このため、市内の骨格となる都市計画道路網の整備が課題となっています。
- JR総武線、JR武蔵野線、京成本線、東京メトロ東西線、東葉高速線といった鉄道が通り、地域内には8駅が設けられています。鉄道の高い利便性を生かしたまちづくりを進める必要があります。
- 公共交通の利用が不便となっている地域が一部あります。公共交通を利用しやすい環境づくりが課題となっています。
- ターミナル駅である西船橋駅へアクセスする道路の整備が遅れています。交通拠点としての機能強化のため、駅周辺道路の整備が課題となっています。
- 地域の道路整備や西船橋駅の交通ターミナル機能の拡充とあわせて、より充実したバス網を形成することが課題となっています。
- 西船橋駅及び下総中山駅の周辺では、交通の集中等により駐車場の不足しています。駐車場不足の改善に向けた対策が必要です。
- 生活道路への通過車両の流入が多く見られます。道路の安全対策を行い、歩行者や自転車利用者が安心して利用できる環境を整備することが課題となっています。

5) 水と緑の環境づくり

- 地域の南西部を真間川が流れています。また、台地部と低地部の境界あたりでは貴重な湧水が見られます。これらの水辺環境の保全、改善が課題となっています。
- かつての海岸線をしのばせる松林が住宅地内に残されていますが、徐々に減ってきています。これらの緑地の保全が課題となっています。
- 土地区画整理事業が行われた原木中山駅周辺等の区域を除き、公園や緑地の整備は十分とはいえません。身近な公園や防災に配慮した公園等、市街地の特性にあわせた公

園や緑地の整備を促進する必要があります。

6) 景観づくり

- 地域の拠点となる西船橋駅や下総中山駅周辺では周辺の商店街と一体となった良好な景観づくりが課題となっています。
- 下総中山駅周辺においては、門前町としての特徴ある景観を生かした街並みづくりが求められています。
- 地域内の水路や貴重な湧水、松林等、地域の特性となっている景観の保全が課題となっています。

7) 防災まちづくり

- 道路幅員が狭く、老朽化した木造の建築物が密集した市街地があります。地震火災への対応等、防災性の高いまちづくりを進める必要があります。
- 市街地全体に、避難路、緊急輸送道路、延焼遮断帯としての機能をもつ道路や避難場所等を整備する必要があります。
- 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。
- 公共下水道や排水路の耐震化及び老朽化対策を図る必要があります。
- 台風や集中豪雨等による浸水被害の軽減を図る必要があります。
- J R 総武線南側を中心に広域にわたり、高潮・津波等による浸水被害が想定されており、ソフト・ハード両面からの対策が求められています。

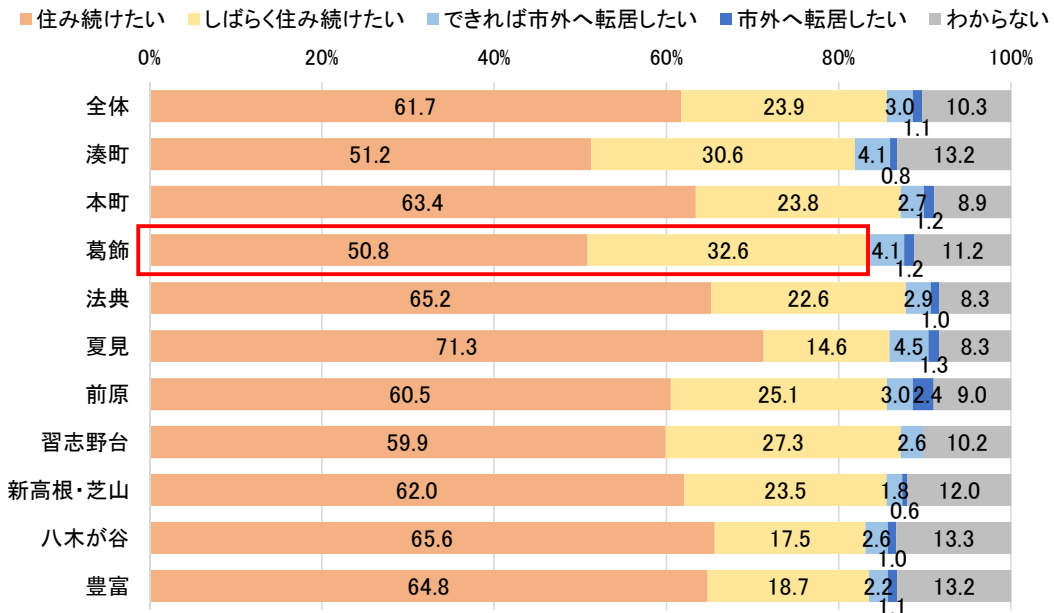
8) 福祉のまちづくり

- 誰もが利用しやすい、うるおいとやすらぎのある環境づくりが課題となっています。
- 歩道の段差の解消や人が集まる施設におけるエスカレーターやエレベーターの設置等、誰もが安全に安心して生活できるバリアフリー・ユニバーサルデザインに配慮したまちづくりを進める必要があります。

9) 市民意向

- 葛飾地域の定住意向は、83%となっています。
- 地域の良いところとして「便利な公共交通（鉄道やバス）」を挙げた方が非常に多いです。
- 20年後に望まれる地域の姿として「病院や保育施設等が身近にあり便利なまち」や「バリアフリー化等高齢者をはじめすべての人にやさしいまち」「商業・娯楽施設等を中心とした賑わいのあるまち」がほぼ同数挙げられています。
- 今後特に力を入れるべき施策として「防災・減災」を市全体より高い51%の方が回答しています。
- その他の市民意向として、以下のような意見があります。
 - 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報告書（平成31年3月）より
 - ・ 自然環境保全で今後特に力を入れてほしい取組として「自然環境と都市との調和」を最も多い34%の方が回答、次いで「公共施設や民有地における緑化」を市全体より高い34%の方が回答
 - ・ 都市基盤整備で今後特に力を入れてほしい取組として「安全に歩ける歩行空間の整備・維持」を最も多い57%の方が回答、「生活の拠点となる駅周辺の整備」を市全体より高い22%の方が回答
 - ・ 地震発生時危険と思われる場所として「道路が狭く、複雑に入り組んでいる場所」を63%の方が回答
 - 24 地区市民会議実績報告書（平成31年3月）より
 - ・ 幹線道路の未整備が裏道の危険につながっている
 - ・ 歴史文化を守る
 - ・ 公園や広場の整備、清掃
 - ・ 市境であるため市川市と連携を図る

《 定住意向 》



資料：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報告書（平成 31 年 3 月）より作成

《 力を入れるべき施策（上位 3 位） 》

順位	選択項目	回答数	構成比 n=245
1	防災・減災	124	50.6%
2	道路の整備・維持	102	41.6%
3	防犯	89	36.3%

※複数回答可

資料：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報告書（平成 31 年 3 月）より作成

《 地域の良いところ・20 年後に望まれる地域の姿（上位 3 位） 》

質問項目	選択項目（上位順）
地域の良いところ	<ul style="list-style-type: none"> ・便利な公共交通（鉄道やバス） ・賑わいのある商業施設や商店街（同率 2 位） ・大規模な公園（同率 2 位） ・福祉施設や病院が充実（同率 2 位）
20 年後に望まれる地域の姿	<ul style="list-style-type: none"> ・病院や保育施設等が身近にあり便利なまち ・バリアフリー化等高齢者をはじめすべての人にやさしいまち ・商業・娯楽施設等を中心とした賑わいのあるまち

資料：地域別街頭アンケート（令和元年）より作成

(2) 地域づくりの重要ポイント

地域の現況・課題や市民意向を踏まえた地域づくりの重要ポイントは以下のとおりに定めます。

- 1 西船橋駅周辺を中心に、多くの人々が集い、様々な交流や新たな活動が生まれる便利で活力あるまちを目指します。
- 2 門前町の歴史的景観や、海岸線の面影を残す松林の緑、清らかな湧水等の地域の特性を生かした魅力あるまちを目指します。
- 3 周辺地域を結ぶ道路の整備を図り、安全で便利な道路網の形成を目指します。
- 4 西船橋駅を中心とした公共交通利用環境の充実を図り、鉄道やバスを利用しやすいまちを目指します。
- 5 道路幅員が狭く木造の建築物が密集した市街地の環境を改善し、安心して暮らせるまちを目指します。

(3) 地域づくり方針



1) 土地利用

- 本中山、古作、印内地区等の計画的に開発された住宅地においては、地区計画制度等の手法を活用し良好な住環境の保全に努め、「住環境保全地区」としての形成を図ります。
- 松林等が残された緑豊かな環境をもつ古作、西船、東中山地区等の住宅地においては、地域住民との協働により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「住緑調和地区」としての形成を図ります。
- 農地が多く残された印内、西船地区等の住宅地においては、生産緑地制度の適正運用等によって農地を継続的に保全し、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「住農調和地区」としての形成を図ります。
- 東中山、本中山、印内、二子町地区内の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に努め、「住環境維持・向上地区」としての形成を図ります。
- 西船橋駅周辺においては、駅のターミナル機能と一体となった魅力と活力のある「地域拠点商業地」としての活性化を図ります。
- 下総中山駅及び京成中山駅周辺においては、隣接する市川市と連携をとり、法華経寺に代表される門前町としての風情をもった商店街を中心として、歴史性を演出する駅前や街並みの整備を進めることにより「地区拠点商業地」としての形成を図ります。
- 原木中山駅、東中山駅及び京成西船駅周辺においては、各鉄道駅へのアクセスの向上を図るとともに、地域住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。

2) 市街地整備



- 西船橋駅の周辺では、商業・業務施設が集積し、多くの人々が集い様々な交流や新たな活動が生まれる拠点づくりを図ります。
- 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、安全で良好な市街地環境の形成を図ります。

3) 交通体系



- 広域道路である都市計画道路 3・4・15 号本郷町古作町線の整備促進を千葉県へ要請するとともに、都市計画道路 3・5・31 号西船橋駅印内線の整備を進めることにより、安全な歩行空間を確保するとともに、地域内外の交通の円滑な処理を図りま

す。

- 都市計画道路 3・3・6 号西船橋駅南線については、駅前における広場空間の確保を検討しながら市街地整備にあわせ道路整備を図ります。
- 都市計画道路 3・5・31 号西船橋駅印内線の未整備部分については、西船橋駅へのアクセスや地域内外の交通を円滑に処理するため、計画的な整備を図ります。また、3・4・17 号船橋国道 14 号線は、未整備部分の整備を国・千葉県に要請します。
- 通勤・通学、買い物等の自転車利用について、駐輪需要に応じた駐輪場の利用方法や整備等を検討します。また、民間事業者と連携・協力して駐輪場の整備促進等を図ります。
- 自転車が安全・快適に通行できるよう、自転車走行環境の整備を進めます。
- 歩行者が安心して歩けるよう、カラー舗装やガードレール等の交通安全施設を設置し交通安全対策を進めます。
- 公共交通不便地域や過度な自動車への依存を解消するため、多様な交通施策の活用や促進等により、公共交通の利用促進を図ります。
- 交通のターミナル機能をもつ西船橋駅周辺は、今後とも駐車需要の高まりが見込まれることから、駐車場探しの車の回遊や路上駐車を防止するため、駐車場案内・誘導システムの導入を検討します。
- 自動車交通の集中する西船橋駅周辺・下総中山駅周辺では、必要に応じて駐車場整備計画の見直しや策定等について検討します。
- 中山競馬場周辺は、競馬開催日に自動車交通が集中することから、信号制御の高度化を要請するとともに、公共交通機関への転換を促すことにより、渋滞の緩和を図ります。

4) 水と緑の環境づくり



- 葛飾区内のかつての海辺の景観を今に伝える旧海岸段丘上にわずかに残る松林や社寺林（緑の東西軸）を地域住民とともに保全し、周辺の住宅地と一体となった良好な緑地環境の形成を図ります。
- 地域内の公園が不足している地区においては、利用者のニーズに対応した公園整備や既存公園の改修を進め、身近な公園の充実を図ります。
- 緑地の保全、樹林地や樹木の条例による指定、協定における住宅地の緑化等を行い、緑の保全・創出を図ります。
- 真間川の水質を常時監視するとともに、流域の排水に対する規制、広報による啓発等を行い、水質改善を図ります。

5) 景観づくり



- 西船橋駅周辺や下総中山駅周辺の商店街においては、違反広告物の指導や撤去により、景観の改善を図ります。

- 下総中山駅及び京成中山駅周辺においては、市川市と連携して、門前町としての歴史や文化等の特徴ある景観の形成を図ります。
- 地域内の湧水や池等の良好な水辺や緑地の保全を図るとともに、市街地の景観木、街路樹、公共用地の植栽、生け垣等により、緑の景観づくりを進めます。



6) 防災まちづくり

- 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進めるとともに、まちの抱える危険性や初期消火活動の重要性の周知や、地震に対して倒壊する可能性がある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。
- 避難路、緊急輸送道路、延焼遮断帯としての機能をもつ道路の整備を図ります。これらの道路の沿道については、防災機能の確保のために、建築物の不燃化促進を検討します。
- 災害時の重要な緊急輸送道路として都市計画道路 3・5・31 号西船橋駅印内線の整備を図り、安心できるまちづくりを進めます。
- 土砂災害の発生、被害を最小限に押さえるため、住民等へ各種ハザードマップ等により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を図ります。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。また、地域防災力の強化を図ります。
- 公共下水道や排水路の耐震化及び老朽化対策を進めます。
- 台風や集中豪雨等による浸水被害を軽減するために、浸水リスクの高い箇所における下水道（雨水）整備を進めます。



7) 福祉のまちづくり

- 鉄道駅や人の集まる施設では、エスカレーター、エレベーターやホームドア、視覚障害者誘導用ブロック、情報案内板を設置する等、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の確保を図ります。
- 誰もが気軽に安心して安全に利用できる、うるおいとやすらぎの場づくりを図ります。
- 既存公園等の改修に際し、バリアフリー・ユニバーサルデザインに配慮した整備を進めます。

《 地域づくり方針図 》



凡 例		
商業業務地区	農と自然の保全・共生地区	水辺・河川
住環境保全地区	まちづくり推進・誘導地区	鉄道・駅
住環境再生地区	中心商業地	都市計画道路
住緑調和地区	地域拠点商業地	地域の主要な道路／構想路線
住農調和地区	地区拠点商業地	公園・緑地
集住型住環境形成地区	生活拠点	供給処理施設など
住環境維持・向上地区	水と緑の拠点	
住工調和地区	水と緑の拠点（構想）	
工業活動展開地区		

4 法典地域



駅周辺の市街地（山手地区）



地域に残された樹林地（藤原市民の森緑地）



～ 地域のなりたち ～

江戸時代には幕府の牧場でしたが、開墾によって、藤原・上山・丸山の三新田が法典村となり、江戸への畑作近郊農業が営まれるようになりました。地域を横断する木下街道は、東京湾と利根川を結ぶ交通の要所であり、「銚子街道」や「生(なま)街道」等と呼ばれ、下総東部からの魚や農産物が多く運ばれる道でした。

昭和 40 年代になると東武アーバンパークライン、JR 武蔵野線沿いに住宅開発が進み、市街地が形成されてきましたが、現在でも農地や樹林地が多く残されており、農地と住宅が混じりあった緑豊かなまちを形成しています。

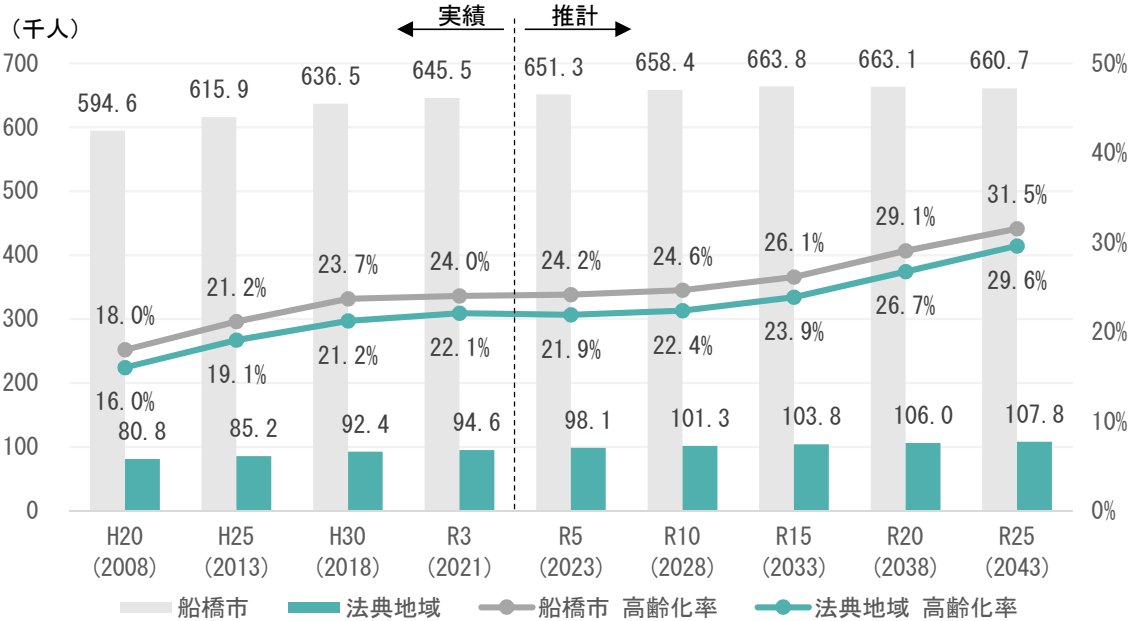
近年では山手地区の工場跡地に大規模商業施設や住宅地が立地し、計画的な新たなまちづくりが進められています。

(1) 現況と課題

1) 人口と世帯

- 緑豊かな台地部の畑の中に住宅地が広がっています。地域内の人口は、令和3(2021)年で94,602人、人口密度は91.5人/haとなっています。
- 市全体で見ると令和15(2033)年にピークをむかえますが、法典地域は、令和15(2033)年以降も人口の増加傾向が維持されると予測されています。
- 令和3(2021)年の高齢化率は22.1%と市の平均を下回っています。将来的には高齢化は進行しますが、市の平均を下回って推移すると予測されています。

《 法典地域の人口推移 》



資料：人口推計調査報告書（令和元年5月）より作成

《 人口密度 》

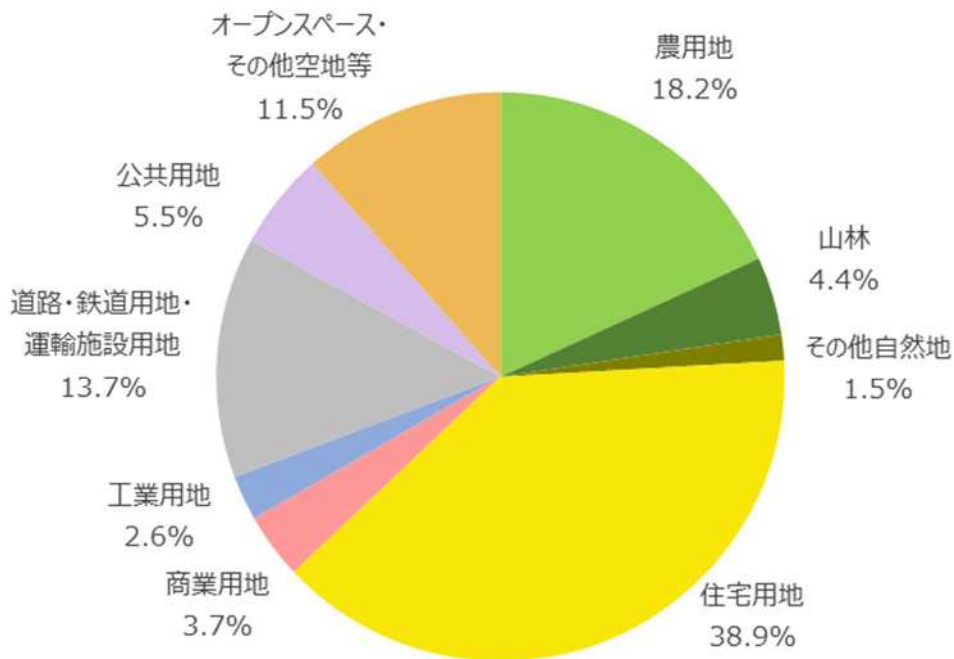
	面積 (ha)	平成25(2013)年		令和3(2021)年	
		人口 (人)	人口密度 (人/ha)	人口 (人)	人口密度 (人/ha)
船橋市	8,562.0	615,876	71.9	645,450	75.4
法典地域	1,034.1	85,180	82.4	94,602	91.5

資料：船橋市統計書（令和2年版）、住民基本台帳人口（各年4月1日現在）より作成

2) 土地利用

- 住宅地の中に多くの農地が残されています。民間事業者の開発や土地区画整理事業等で計画的につくられた小規模な住宅地も一部にみられますが、ほとんどが自然発生的につくられた住宅地が中心です。
- 山手地区において、住宅や病院、商業施設への土地利用転換が進行しています。山手地区ではこうした土地利用転換をふまえ、住工のバランスのとれた土地利用を図る必要があります。
- 藤原 3、4 丁目周辺の工業地は、小規模な工場が立地し、共同住宅等と混在した市街地が形成されており、周辺の住環境との調和が課題となっています。
- 市街化区域内には農地が残されていますが、宅地化の進行等により減少しています。これら農地の保全と計画的な土地利用の誘導による住環境と農空間の調和が課題となっています。
- 市街化調整区域に残された農地の保全を図るとともに、計画的な土地利用の形成を図っていく必要があります。

《 用地面積比の比較（平成 28（2016）年度） 》



資料：都市計画基礎調査（平成 28 年度）より作成

3) 市街地整備

- 地域の特性である緑豊かな農地と調和したまちづくりが求められています。
- 一部の住宅地では、道路幅員が狭く建築物が密集しているため、住宅の建替えとあわせた住環境面や防災面の改善が課題となっています。

4) 交通体系

- 船橋松戸線をはじめとする3つの路線の主要地方道が通っていますが、車の交通量に対して幹線道路等が十分に整備されていないことから、交通渋滞が発生しています。また、歩行者や自転車の安全な通行に必要な歩道等の整備が不十分であり、安全・安心な道づくりが課題となっています。
- 本地域と西船橋駅北口を結ぶ路線バスについては、通勤・通学時には道路が混雑するため、時間どおりの運行が困難です。また、路線バスの利用が不便な地域もあることから、公共交通を利用しやすい環境づくりが課題となっています。
- 塚田駅・馬込沢駅間への新駅設置を検討する際には、周辺の土地利用との調和に配慮する必要があります。

5) 水と緑の環境づくり

- 長津川や二和川が流れ、良好な緑地としての長津川緑地や長津川調節池が整備されています。地域の良好な自然と風土を演出する、水と緑の環境保全が課題となっています。
- 大規模な公園としては、現在、県立行田公園や法典公園があり、地域の北部には（仮称）葛南広域公園が計画されています。身近で小規模な公園については、住宅団地や宅地開発により街区公園が整備されていますが、依然として少ない状況にあります。

6) 景観づくり

- 地域の景観の特徴である長津川沿いの斜面緑地の保全や、農地の景観を生かした緑豊かなまちづくりが課題となっています。
- 大規模工場跡地等の新たなまちづくりにおいては、良好な景観誘導を図る必要があります。

7) 防災まちづくり

- 道路幅員が狭く、老朽化した木造の建築物が密集した市街地があります。地震火災への対応等、防災性の高いまちづくりを進める必要があります。
- 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。
- 公共下水道や排水路の耐震化及び老朽化対策を図る必要があります。

- 台風や集中豪雨等による浸水被害の軽減を図る必要があります。

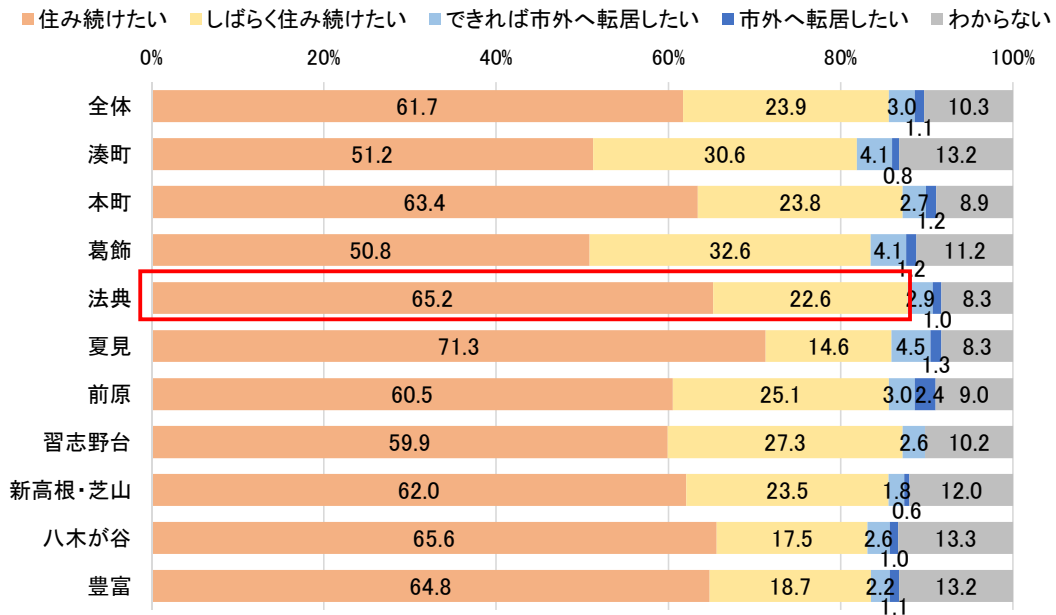
8) 福祉のまちづくり

- 誰もが利用しやすい、うるおいとやすらぎのある環境づくりが課題となっています。
- 歩道の段差の解消や人が集まる施設におけるエスカレーターやエレベーターの設置等、誰もが安全に安心して生活できるバリアフリー・ユニバーサルデザインに配慮したまちづくりを進める必要があります。

9) 市民意向

- 法典地域の定住意向は、88%となっています。
- 地域の良いところとして、順に「大規模な公園」「良好な住宅地」「賑わいのある商業施設や商店街」が挙げられており、住環境の良さが評価されています。
- 20年後に望まれる地域の姿として非常に多くの方が「道路が整備され、施設や周辺地域へ行きやすいまち」を挙げており、今後特に力を入れるべき施策としても「道路の整備・維持」を最も多い53%の方が挙げています。
- その他の市民意向として、以下のような意見があります。
 - 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報告書（平成31年3月）より
 - ・ 自然環境保全で今後特に力を入れてほしい取組として「自然環境と都市との調和」を最も多い33%が回答、次いで「市民の森など樹林地の保全」を市全体より高い33%の方が回答
 - ・ 道路整備状況について「不満」「やや不満」の回答が市全体より高くあわせて50%
 - ・ 地震発生時に危険と思われる場所として「道路が狭く、複雑に入り組んでいる場所」を最も多い68%の方が回答
 - 24 地区市民会議実績報告書（平成31年3月）より
 - ・ 農地が残っていてほしい
 - ・ 歩道の拡幅など木下街道の整備
 - ・ 公園が少ない
 - ・ モノづくりが見えるまち

《 定住意向 》



資料：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報告書（平成 31 年 3 月）より作成

《 力を入れるべき施策（上位 3 位） 》

順位	選択項目	回答数	構成比 n=380
1	道路の整備・維持	202	53.2%
2	防災・減災	169	44.5%
3	防犯	154	40.5%

※複数回答可

資料：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報告書（平成 31 年 3 月）より作成

《 地域の良いところ・20 年後に望まれる地域の姿（上位 3 位） 》

質問項目	選択項目（上位順）
地域の良いところ	<ul style="list-style-type: none"> ・大規模な公園 ・良好な住宅地 ・賑わいのある商業施設や商店街
20 年後に望まれる地域の姿	<ul style="list-style-type: none"> ・道路が整備され、施設や周辺地域へ行きやすいまち ・災害や犯罪に強い安全・安心なまち ・公共交通（鉄道やバス）の便が良いまち

資料：地域別街頭アンケート（令和元年）より作成

(2) 地域づくりの重要ポイント

地域の現況・課題や市民意向を踏まえた地域づくりの重要ポイントは以下のとおりに定めます。

- 1 まちの中に緑豊かな農空間が息づく、やすらぎのある住宅地の形成を目指します。
- 2 農地、公園や緑地、そして水辺等の環境を生かし、生活の中にあるおいとやすらぎを感じられる住宅地の形成を目指します。
- 3 安全で便利な道路網と便利な公共交通利用環境を形成し、公共施設や周辺の地域等とのネットワークの良いまちを目指します。
- 4 自然と暮らしと産業が調和し、相互の特性を尊重するまちを目指します。
- 5 道路幅員が狭く木造の建築物が密集した市街地の環境を改善し、安心して暮らせるまちを目指します。

(3) 地域づくり方針



1) 土地利用

- 山手地区においては、地区内の特性に応じ、住環境と工場の操業環境の調和に努め、「住工調和地区」としての形成を図るとともに、周辺市街地としての魅力の向上や、緑のうるおいを感じる安全・安心なまちを目指します。さらに、地区の実情やニーズにあわせた段階的で柔軟なまちづくりを目指します。
- 斜面緑地や樹林地等が残された緑豊かな環境をもつ藤原、上山町、行田町地区等の住宅地においては、地域住民との協働により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「住緑調和地区」としての形成を図ります。
- 北本町、行田、藤原、前貝塚町地区等の計画的に開発された住宅地においては、地区計画制度等の手法を活用し、ゆとりある良好な住環境の保全に努め、「住環境保全地区」としての形成を図ります。
- 自然発生的に形成された旭町、上山町、丸山、北本町地区等の住宅地においては、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に努め、「住環境維持・向上地区」としての形成を図ります。
- 工場と住宅が混在する藤原地区等では、住環境と工場の操業環境の調和に努め、「住工調和地区」としての形成を図ります。
- 新船橋駅周辺においては、山手地区の段階的なまちづくりに応じて、都市計画の見直しを検討しながら「地区拠点商業地」としての形成を図ります。
- 馬込駅周辺においては、既存の商業機能の維持等により、賑わいがあり便利な「地区拠点商業地」としての形成を図ります。
- 船橋法典駅及び塚田駅周辺においては、各鉄道駅へのアクセスの向上を図るとともに、地域住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。
- 農地が多く残された旭町、上山町地区等の住宅地においては、農地を継続的に保全し、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「住農調和地区」としての形成を図ります。
- 地域の東側に位置する市街化調整区域においては、都市における身近で貴重な緑地空間として、自然や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。
- 地域の北側に位置する市街化調整区域においては、都市型農業の展開を基本とし、身近で貴重な緑地空間としての保全を図ります。

2) 市街地整備



- 住宅の中に農地が介在する市街地においては、農地の保全に努め、身近な緑地として活用するとともに、民間開発等による計画的な市街地整備を誘導し、緑豊かなう

るおいのある環境をもつ住宅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、安全で良好な市街地環境の形成を図ります。

3) 交通体系



- 市内の骨格となる広域道路である都市計画道路 3・4・22 号西浦藤原町線、3・1・37 号馬込町古和釜町線、3・5・33 号藤原町馬込町線（主要地方道市川印西線）の整備を千葉県に要請します。
- 都市計画道路 3・3・7 号南本町馬込町線の未整備部分については、地域内外の交通を円滑に処理するための長期的対策として整備を図ります。
- 通勤・通学、買い物等の自転車利用について、駐輪需要に応じた駐輪場の利用方法や整備等を検討します。また、民間事業者と連携・協力して駐輪場の整備促進等を図ります。
- 自転車が安全・快適に通行できるよう、自転車走行環境の整備を進めます。
- 歩行者が安心して歩けるよう、カラー舗装やガードレール等の交通安全施設を設置し交通安全対策を進めます。
- 公共交通不便地域や過度な自動車への依存を解消するため、多様な交通施策の活用や促進等により、公共交通の利用促進を図ります。

4) 水と緑の環境づくり



- 長津川周辺の優れた自然環境の保全を図り、農地・公園・緑地等の連続した緑の保全により、周辺の市街地と一体となった水と緑のネットワークづくりを図ります。
- 長津川流域の健全な水循環系の再生を図り、良好な水質と豊かな水量を確保します。
- 葛南地域の広域的なレクリエーションの場として、船橋市・市川市の市域にまたがる（仮称）葛南広域公園の整備促進を千葉県に要請します。
- 地域内の公園が不足している地区においては、利用者のニーズに対応した公園整備や既存公園の改修を進め、身近な公園の充実を図ります。
- 緑地の保全、樹林地や樹木の条例による指定、協定による住宅地の緑化等を行い、緑の保全・創出を図るとともに、動植物の生育環境の保全を図ります。
- 二和川の水質を常時監視するとともに、流域の排水に対する規制、広報による啓発等を行い、水質改善を図ります。

5) 景観づくり



- 地域の特徴である長津川緑地のやすらぎある景観を維持し、都市における貴重な緑地空間である斜面緑地を確保します。また、農地の景観を生かした緑豊かなまちづくりを進めます。

- 山手地区のまちづくりについては、緑豊かでゆとりと魅力ある街並みの保全・形成を進めます。

6) 防災まちづくり



- 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進めるとともに、まちの抱える危険性や初期消火活動の重要性の周知や、地震に対して倒壊する可能性がある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。
- 土砂災害の発生、被害を最小限に押さえるため、住民等へ各種ハザードマップ等により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を図ります。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。また、地域防災力の強化を図ります。
- 公共下水道や排水路の耐震化及び老朽化対策を進めます。
- 台風や集中豪雨等による浸水被害を軽減するために、浸水リスクの高い箇所における下水道（雨水）整備を進めます。
- 雨水流出を抑制するため、透水性舗装の整備を進めます。

7) 福祉のまちづくり



- 鉄道駅や人の集まる施設では、エスカレーター、エレベーターやホームドア、視覚障害者誘導用ブロック、情報案内板を設置する等、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の確保を図ります。
- 誰もが気軽に安心して安全に利用できる、うるおいとやすらぎの場づくりを図ります。
- 既存公園等の改修に際し、バリアフリー・ユニバーサルデザインに配慮した整備を進めます。

《 地域づくり方針図 》



商業業務地区	農と自然の保全・共生地区	水辺・河川
住環境保全地区	まちづくり推進・誘導地区	鉄道・駅
住環境再生地区	中心商業地	都市計画道路
住緑調和地区	地域拠点商業地	地域の主要な道路／構想路線
住農調和地区	地区拠点商業地	公園・緑地
集住型住環境形成地区	生活拠点	供給処理施設など
住環境維持・向上地区	水と緑の拠点	
住工調和地区	水と緑の拠点 (構想)	
工業活動展開地区		

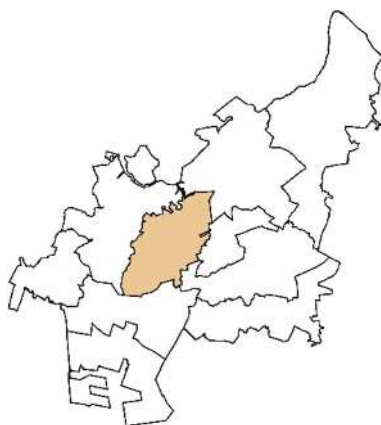
5 夏見地域



良好な緑地環境と都市施設（船橋市運動公園）



低地部の良好な自然・農業の風景



～ 地域のなりたち ～

平安朝時代に伊勢神宮の荘園となり、「夏(なつ)見(み)御厨(みくりや)」という名称が残っています。古代から多くの人が住み、夏見台地全体から古代の遺跡が多数発見されています。

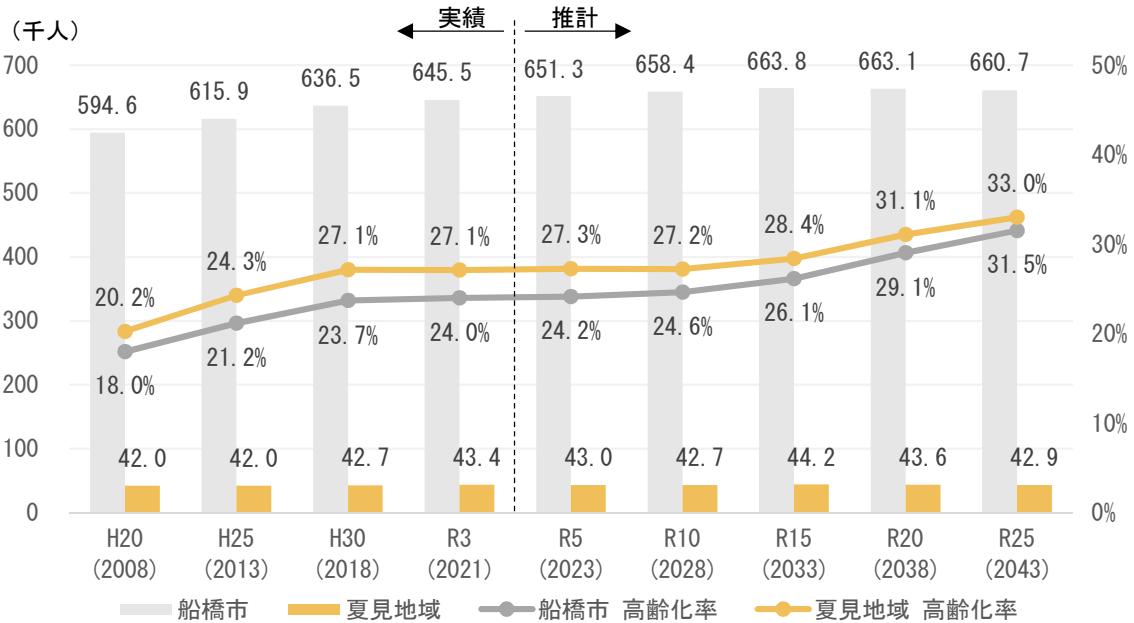
台地部は陸田、低地部は水田として利用されてきましたが、戦時中に軍需工場の社宅が台地に建設され、戦後になると民間事業者や住宅・都市整備公団（現在のUR都市機構）による宅地化が順次進みました。市街化調整区域にあたる、地域の中央の低地部を中心に良好な自然が残され、現在も畑作による農業が営まれている一方で、耕作放棄地等による土地利用の混在も多くみられることから、海老川上流地区において、医療センター移転や新駅誘致を核とした新市街地の形成が期待されています。

(1) 現況と課題

1) 人口と世帯

- 海老川等の河川に沿った谷津に農地や斜面緑地が残され、住宅地は台地の一部に立地しています。地域内人口は、令和3(2021)年で43,353人、人口密度は58.1人/haとなっています。
- 市全体と同様に、令和15(2033)年に地域内人口のピークをむかえ、その後減少局面に入ると予測されています。
- 令和3(2021)年の高齢化率は27.1%と市の平均を上回っており、将来的にも市の平均を若干上回って推移すると予測されています。

《 夏見地域の人口推移 》



資料：人口推計調査報告書（令和元年5月）より作成

《 人口密度 》

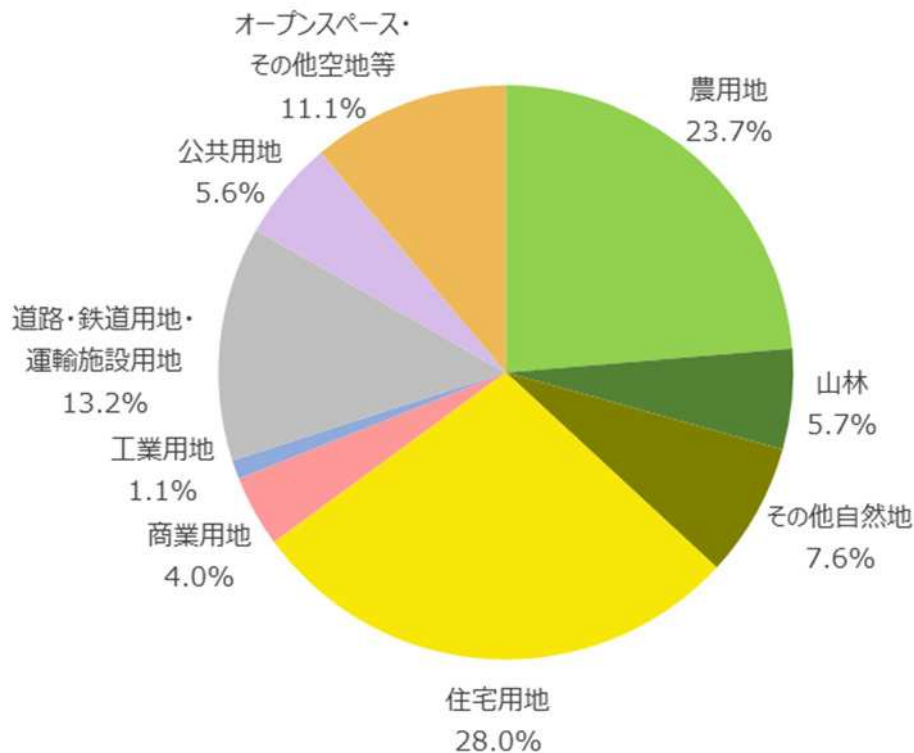
	面積 (ha)	平成 25 (2013) 年		令和 3 (2021) 年	
		人口 (人)	人口密度 (人/ha)	人口 (人)	人口密度 (人/ha)
		船橋市	8,562.0	615,876	71.9
夏見地域	746.4	41,968	56.2	43,353	58.1

資料：船橋市統計書（令和2年版）、住民基本台帳人口（各年4月1日現在）より作成

2) 土地利用

- 豊かな自然が残され、水と緑のネットワークの南北環境軸の中心を構成する重要な位置を占めている地域です。地域の北部には、市街化区域と市街化調整区域にまたがって風致地区が指定されており、良好な緑地環境を維持しています。
- 市街化調整区域に残された農地の保全を図るとともに、計画的な土地利用の形成を図っていく必要があります。
- 地域南側の市街化調整区域において計画的な開発の機運が高まった際には、保全と開発のバランスを図る必要があります。

《 用地面積比の比較（平成 28（2016）年度） 》



資料：都市計画基礎調査（平成 28 年度）より作成

3) 市街地整備

- 海老川上流地区は、医療センター移転や新駅誘致を核とした市の新たな拠点の形成が期待されています。
- 道路整備が不十分で、木造の建築物が密集する地区等では、住宅の建替えとあわせて道路の整備等による市街地環境の改善が課題となっています。

4) 交通体系

- 広域道路の整備が遅れているため、本地域と中心市街地を結ぶ都市計画道路 3・1・3 号若松馬込町線（主要地方道船橋我孫子線）や県道夏見小室線等では慢性的な交通渋滞が発生しています。このため、都市計画道路 3・1・3 号若松馬込町線の整備促進を千葉県に要請するとともに、3・3・8 号古作町前原東 2 丁目線等の市の骨格となる道路の整備を促進する必要があります。
- 東葉高速線が地域の南側を東西に通っていますが、地域の多くは鉄道駅から遠く、公共交通の利用が不便です。このため、公共交通を利用しやすい環境づくりが課題となっています。
- 生活道路への通過車両の流入が多く見られます。道路の安全対策を行い、歩行者や自転車利用者が安心して利用できる環境を整備することが課題となっています。

5) 水と緑の環境づくり

- 地域の南北方向に伸びる夏見緑地や高根川、北谷津川及びその周辺地域は、地域の特徴となる景観を演出しています。こうした、良好な緑地環境の保全と活用を図っていく必要があります。
- 運動公園や住宅団地内の身近な公園は比較的整備されていますが、その他の箇所では、公園整備の推進、既存の公園の改修等、さらなる充実を図る必要があります。
- 地域に源流をもつ海老川及び北谷津川が流れており、水質は改善されてきていますが、引き続き河川の水質改善を図り、水辺とその周辺の環境保全が求められています。

6) 景観づくり

- 海老川や夏見緑地、地域固有の社寺林や田園風景等、水と緑の景観づくりを進めていく必要があります。

7) 防災まちづくり

- 道路幅員が狭く、老朽化した木造の建築物が密集した市街地があります。地震火災への対応等、防災性の高いまちづくりを進める必要があります。
- 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。
- 公共下水道や排水路の耐震化及び老朽化対策を図る必要があります。

- 台風や集中豪雨等による浸水被害の軽減を図る必要があります。

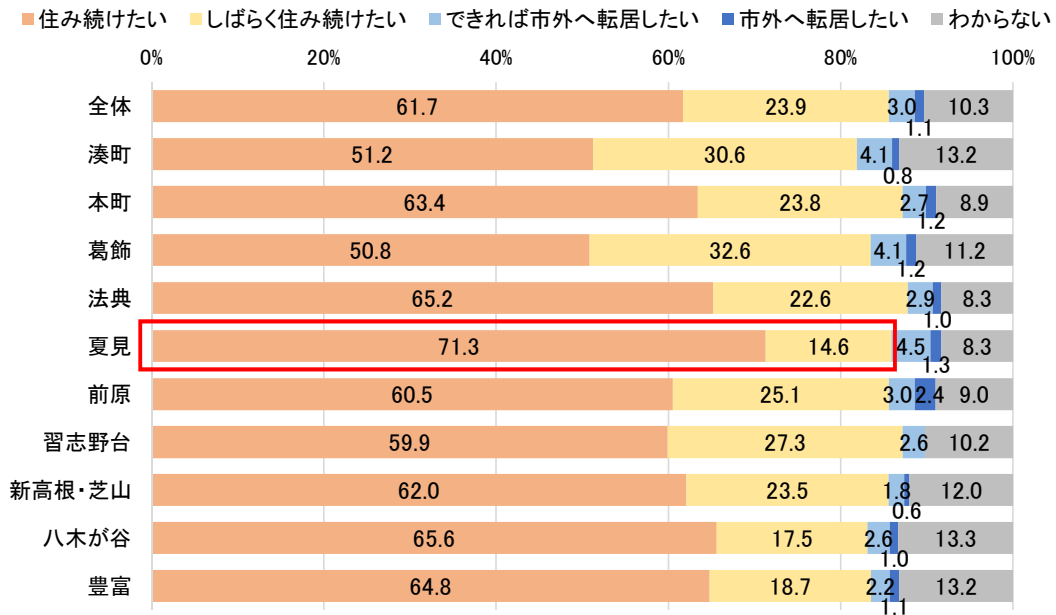
8) 福祉のまちづくり

- 誰もが利用しやすい、うるおいとやすらぎのある環境づくりが課題となっています。
- 歩道の段差の解消や人が集まる施設におけるエスカレーターやエレベーターの設置等、誰もが安全に安心して生活できるバリアフリー・ユニバーサルデザインに配慮したまちづくりを進める必要があります。

9) 市民意向

- 夏見地域の定住意向は、86%となっています。
- 地域の良いところとして「良好な住宅地」を挙げた方が非常に多いです。
- 20年後に望まれる地域の姿として「道路が整備され、施設や周辺地域へ行きやすいまち」「公共交通（鉄道やバス）の便が良いまち」を多くの方が挙げています。
- 今後特に力を入れるべき施策としても「道路の整備・維持」を最も多い51%の方が挙げています。
- その他の市民意向として、以下のような意見があります。
 - 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報告書（平成31年3月）より
 - ・ 自然環境保全で今後特に力を入れてほしい取組として市全体より大きく高い41%の方が「河川や調節池等水辺とふれあえる場の整備」を回答
 - ・ 都市基盤整備で今後特に力を入れてほしい取組として市全体より高い48%の方が「道路や交差点の整備・改良による渋滞緩和」を回答
 - ・ 道路整備状況について「不満」「やや不満」の回答をあわせて48%
 - 24 地区市民会議実績報告書（平成31年3月）より
 - ・ 緑の多いまち並みの維持や再生エネルギーへの取組の継続
 - ・ メディカルタウン構想の推進、海老川の歩道整備等魅力あるまちづくり
 - ・ 買い物弱者のいないまち
 - ・ マイカーに頼らない公共交通機関の整備が必要

《 定住意向 》



資料：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報告書（平成 31 年 3 月）より作成

《 力を入れるべき施策（上位 3 位） 》

順位	選択項目	回答数	構成比 n=155
1	道路の整備・維持	79	51.0%
2	防災・減災	76	49.0%
3	医療	60	38.7%

※複数回答可

資料：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報告書（平成 31 年 3 月）より作成

《 地域の良いところ・20年後に望まれる地域の姿（上位 3 位） 》

質問項目	選択項目（上位順）
地域の良いところ	<ul style="list-style-type: none"> ・良好な住宅地 ・賑わいのある商業施設や商店街 ・福祉施設や病院が充実
20年後に望まれる地域の姿	<ul style="list-style-type: none"> ・道路が整備され、施設や周辺地域へ行きやすいまち ・公共交通（鉄道やバス）の便が良いまち ・病院や保育施設等が身近にあり便利なまち

資料：地域別街頭アンケート（令和元年）より作成

(2) 地域づくりの重要ポイント

地域の現況・課題や市民意向を踏まえた地域づくりの重要ポイントは以下のとおりに定めます。

- 1 海老川上流地区は、自然と調和し公共交通利用環境が充実した健康創造都市として、人が行き交う魅力あふれる拠点づくりを目指します。
- 2 豊かな自然環境の保全を基本としながら計画的な市街地形成を図り、自然と暮らしが調和した便利で住みよいまちを目指します。
- 3 自動車や公共交通等の移動を支える安全で便利な道路網を形成するとともに、自然とふれあうことができる散策路、自転車走行環境の整備を図り、人と環境にやさしい道づくりを目指します。
- 4 豊かな自然環境を生かして中心市街地や海辺につながる水と緑のネットワークを形成し、水辺にふれあえるまちを目指します。
- 5 道路幅員が狭く木造の建築物が密集した市街地の環境を改善し、安心して暮らせるまちを目指します。

(3) 地域づくり方針



1) 土地利用

- 斜面緑地や樹林地等が残された緑豊かな環境をもつ夏見台、金杉町地区等の住宅地においては、地域住民との協働により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「住緑調和地区」としての形成を図ります。
- 夏見台、金杉台、緑台地区等の計画的に開発された住宅団地においては、地区計画制度等の手法を活用し良好な住環境の保全に努め、「住環境保全地区」としての形成を図ります。
- 自然発生的に形成された夏見、夏見台、金杉地区等の住宅地においては、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り住環境の向上に努め、「住環境維持・向上地区」としての形成を図ります。
- 地域の中央部に広がる市街化調整区域においては、都市における身近で貴重な緑地空間として、自然や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。
- 海老川上流地区は、医療センターの移転や新駅誘致を核とし、医療と健康をテーマとした新たなまちづくりを進めるとともに、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。



2) 市街地整備

- 海老川上流地区は、ふなばしメディカルタウン構想に基づき、医療サービスの充実と健康に寄与するまちづくりの実現に向けて、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新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、安全で良好な市街地環境の形成を図ります。



3) 交通体系

- 市内の骨格となる広域道路である都市計画道路 3・1・3 号若松馬込町線（主要地方道船橋我孫子線）の整備促進を千葉県に要請します。
- 県道夏見小室線船橋市運動公園入口交差点等の改良を千葉県に要請し、地域内外の交通の円滑な処理を図ります。
- 都市計画道路 3・3・8 号古作町前原東 2 丁目線の未整備部分については、地域内外の交通を円滑に処理するための長期的対策として計画的な整備を図ります。
- 県道夏見小室線における歩道整備の促進を千葉県に要請し、歩行者の安全に配慮した道づくりを進めます。

- 自転車が安全・快適に通行できるよう、自転車走行環境の整備を進めます。
- 歩行者が安心して歩けるよう、カラー舗装やガードレール等の交通安全施設を設置し交通安全対策を進めます。
- 海老川上流地区は、公共交通の利便性向上と新たな拠点形成を図るため、東葉高速線の新駅誘致や駅前広場の整備を進めます。また、民間事業者と連携・協力して駐輪場の整備促進等を図ります。
- 公共交通不便地域や過度な自動車への依存を解消するため、新たな公共交通の導入に向けた検討や、その他多様な交通施策の活用や促進等により、公共交通の利用促進を図ります。
- 海老川上流地区は、歩行者優先の道づくりや歩いて楽しい施設サイン、店の活気があふれる道路環境づくり等を進めます。

4) 水と緑の環境づくり



- 北谷津川とその周辺の谷津田並びに斜面緑地を含む箇所は「南部海老川環境軸」の中核として、動植物の生息環境の保全・創出、水辺での学習活動等を行い、市民の交流が生まれる環境共生拠点としての形成を図るとともに、散策路や自転車道の整備を検討する等、自然環境を生かした水と緑のネットワークづくりを進めます。
- 南部海老川環境軸の緑豊かな環境を維持するため、耕作放棄地を、市民農園等の市民が農とふれあえる空間として活用することを検討するとともに、夏見緑地周辺の緑の保全策についても検討します。
- 海老川水系の健全な水循環系の再生を図り、良好な水質と豊かな水量を確保します。
- 海老川及び北谷津川並びにその周辺部においては、自然環境の保全を図るとともに、水と緑のネットワークづくりを進めます。
- 地域内の公園が不足している地区においては、利用者のニーズに対応した公園整備や既存公園の改修を進め、身近な公園の充実を図ります。
- 樹林地や樹木の条例による指定、協定による住宅地の緑化等を行い、緑の保全・創出を図るとともに、動植物の生育環境の保全を図ります。
- 北谷津川等の水質を常時監視するとともに、流域の排水に対する規制、広報による啓発等を行い、水質改善を図ります。

5) 景観づくり



- 海老川の水質浄化や夏見緑地の保全を図り、水と緑の景観づくりを進めます。
- 田園風景や斜面緑地、社寺林等の地域の個性豊かな景観を保全し、情緒あるふるさとの景観づくりを進めます。
- 海老川上流地区は、電線類の地中化等により景観に配慮したまちづくりを進めます。



6) 防災まちづくり

- 災害時における広域的な緊急輸送道路として都市計画道路3・1・3号若松馬込町線の整備促進を千葉県に要請します。
- 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、道路・広場等の都市基盤の整備を進めるとともに、まちの抱える危険性や初期消火活動の重要性の周知や、地震に対して倒壊する可能性がある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。
- 土砂災害の発生、被害を最小限に押さえるため、住民等へ各種ハザードマップ等により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を図ります。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。また、地域防災力の強化を図ります。
- 公共下水道や排水路の耐震化及び老朽化対策を進めます。
- 台風や集中豪雨等による浸水被害を軽減するために、浸水リスクの高い箇所における下水道（雨水）整備を進めます。
- 雨水流出を抑制するため、透水性舗装の整備を進めるとともに、小中学校のグラウンド等で貯留浸透施設の整備を図ります。
- 海老川上流地区土地区画整理事業において、地区内の浸水対策及び雨水流出を抑制するための調整池の整備を進めます。また、河道改修を千葉県に要請します。



7) 福祉のまちづくり

- 鉄道駅や人の集まる施設では、エスカレーター、エレベーターやホームドア、視覚障害者誘導用ブロック、情報案内板を設置する等、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の確保を図ります。
- 誰もが気軽に安心して安全に利用できる、うるおいとやすらぎの場づくりを図ります。
- 既存公園等の改修に際し、バリアフリー・ユニバーサルデザインに配慮した整備を進めます。

《 地域づくり方針図 》



凡 例		
商業業務地区	農と自然の保全・共生地区	水辺・河川
住環境保全地区	まちづくり推進・誘導地区	鉄道・駅
住環境再生地区	中心商業地	都市計画道路
住緑調和地区	地域拠点商業地	地域の主要な道路／構想路線
住農調和地区	地区拠点商業地	公園・緑地
集住型住環境形成地区	生活拠点	供給処理施設など
住環境維持・向上地区	水と緑の拠点	
住工調和地区	水と緑の拠点（構想）	
工業活動展開地区		

6 前原地域



地域特性のある緑地（二宮神社）



駅周辺の商業地（津田沼駅周辺）



～ 地域のなりたち ～

江戸時代の初期に幕府により新田が開墾されて以来、農業が発展してきました。また、成田詣への街道沿いにもあたり、店舗等が立ち並びました。

明治期に総武鉄道の津田沼駅ができ、鉄道と道路が集まる交通の便利なまちが形成され、地域の東側は「二宮神社」を中心とした門前町の形で発展しました。

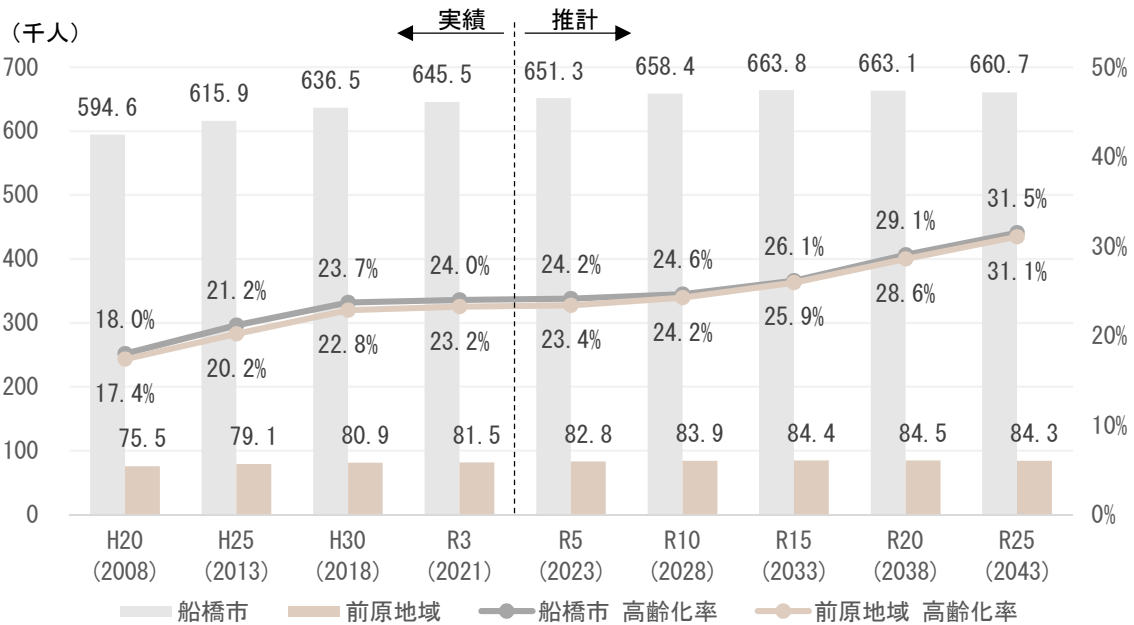
昭和 34（1959）年に前原団地が開発され、その後、昭和 40（1965）年頃から市街化が進み、住宅が虫食い状に点在する地区も見られるようになりましたが、老朽化していた前原団地では、建替えとともに良質な住宅の供給や商業施設の再生が図られ、周辺地域と調和のとれた街並みが形成され、住宅地の中には今でも農地等が残されています。

(1) 現況と課題

1) 人口と世帯

- 津田沼駅と成田街道沿いに古くから市街地が発展し、その後背地にも住宅地が形成される等、市街化がかなり進んでいます。地域内の人口は、令和3(2021)年で81,540人です。人口密度は107.5人/haで、市の平均を上回っています。
- 市全体で見ると令和15(2033)年にピークをむかえますが、前原地域は令和20(2038)年までは緩やかに増加すると予測されています。
- 令和3(2021)年の高齢化率は23.2%で、市の平均をわずかに下回っています。将来的には市の平均と同程度に推移すると予測されています。

《 前原地域の人口推移 》



資料：人口推計調査報告書（令和元年5月）より作成

《 人口密度 》

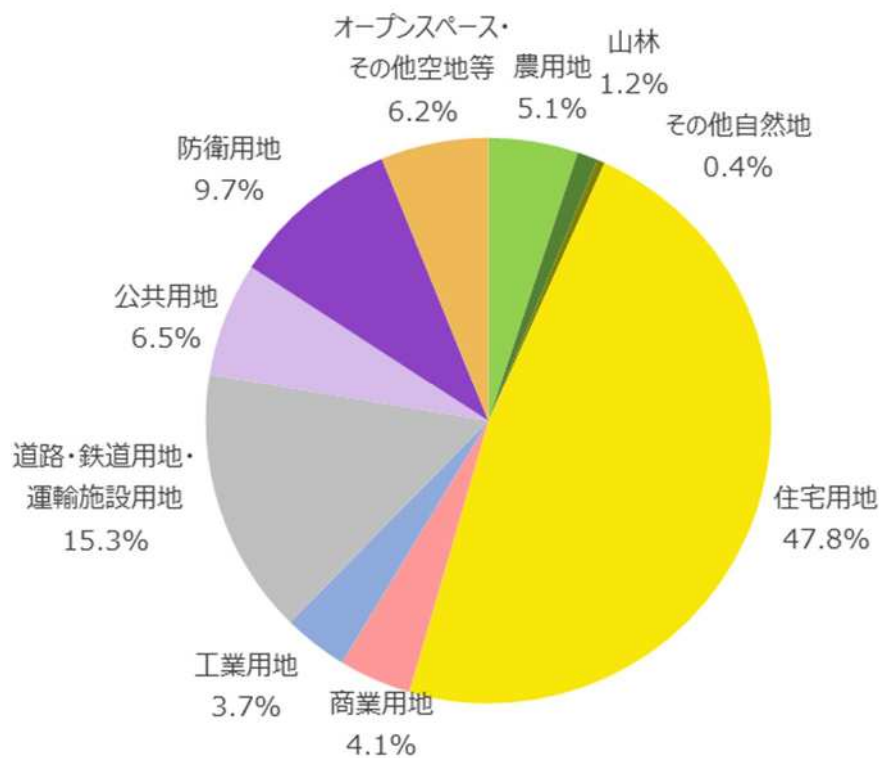
	面積 (ha)	平成 25 (2013) 年		令和 3 (2021) 年	
		人口	人口密度	人口	人口密度
		(人)	(人/ha)	(人)	(人/ha)
船橋市	8,562.0	615,876	71.9	645,450	75.4
前原地域	758.8	79,123	104.3	81,540	107.5

資料：船橋市統計書（令和2年版）、住民基本台帳人口（各年4月1日現在）より作成

2) 土地利用

- 東側の市街地には住宅の他、自衛隊駐屯地や演習場、工業団地、大学等が立地しています。工業団地内では工場の跡地に大規模店舗が立地する等、土地利用の転換が進みつつあり、良好な操業環境の維持が課題となっています。
- 津田沼駅周辺は、駅のターミナル機能と一体となった地域の中心的な拠点としてさらなる魅力的な商業・業務系の施設集積を図るために、まちの活性化を図っていくことが課題となっています。また、駅周辺の市域が入り組んでいるため、隣接する習志野市との連携によるまちづくりが求められています。
- 前原団地では、団地の建替えとともに、周辺環境との調和のとれた街並みの形成に配慮した基盤整備や良質な住宅の供給等を背景に、地区計画制度を活用した良好な住環境を維持する必要があります。

《 用地面積比の比較（平成 28（2016）年度） 》



資料：都市計画基礎調査（平成 28 年度）より作成

3) 市街地整備

- 道路整備が不十分で、木造の建築物が密集する地区等では、市街地環境の改善が求められています。

4) 交通体系

- 地域内を国道 296 号（成田街道）や 2 つの主要地方道（長沼船橋線、千葉鎌ヶ谷松戸線）等の広域道路が通っていますが、市内の骨格となる都市計画道路の整備が遅れています。
- 地域の西側においては鉄道の利用は比較的便利ですが、その一方で新京成線による市街地の分断が見られます。また、地域の東側は鉄道がなく路線バスが運行されているものの、公共交通の利用が不便な地域もあります。鉄道と路線バス、そして自転車等を効果的に組みあわせた公共交通のネットワーク化が課題となっています。
- 歩行者や自転車利用者が、安心して快適に通行できる空間が不足しています。道路の安全対策が課題となっています。

5) 水と緑の環境づくり

- 地域内には大規模な公園はなく、計画的に開発された住宅団地以外は、身近な公園が不足しています。このため、地域におけるシンボリックな公園や、未利用地を活用した身近な公園の整備が課題となっています。
- 湧水のある二宮神社は地域のシンボルとなっており、一部の農家には屋敷林が残されています。これらの湧水や社寺林、屋敷林の保全等により、地域特性のある緑地環境づくりが課題となっています。

6) 景観づくり

- 駅前や、商業地においては、整った街並みの形成を図ることが課題となっています。
- 地域の景観の特徴である斜面緑地の保全を図ることにより、地域の個性豊かな美しい景観づくりが必要です。

7) 防災まちづくり

- 道路幅員が狭く、老朽化した木造の建築物が密集した市街地があります。地震火災への対応等、防災性の高いまちづくりを進める必要があります。
- 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。
- 公共下水道や排水路の耐震化及び老朽化対策を図る必要があります。
- 台風や集中豪雨等による浸水被害の軽減を図る必要があります。

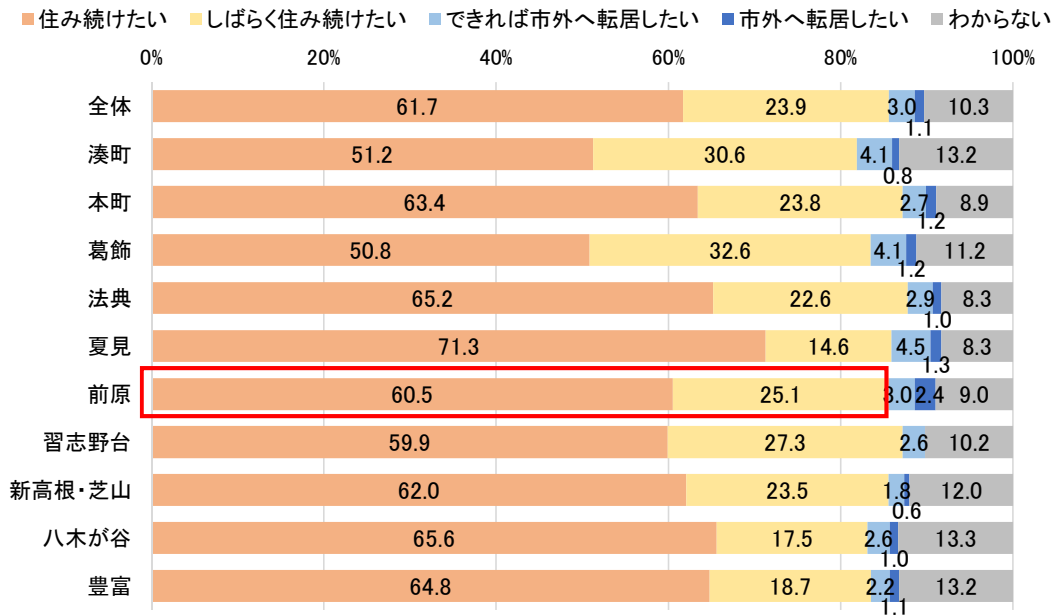
8) 福祉のまちづくり

- 誰もが利用しやすい、うるおいとやすらぎのある環境づくりが課題となっています。
- 歩道の段差の解消や人が集まる施設におけるエスカレーターやエレベーターの設置等、誰もが安全に安心して生活できるバリアフリー・ユニバーサルデザインに配慮したまちづくりを進める必要があります。

9) 市民意向

- 前原地域の定住意向は、86%となっています。
- 地域の良いところとして「便利な公共交通（鉄道・バス）」を挙げた方が非常に多いです。
- また、地域の良いところとして「賑わいのある商業施設や商店街」も多く挙げられており、20年後に望まれる地域の姿としても「商業・娯楽施設等を中心とした賑わいのあるまち」が2番目に挙げられ、今後も商業施設等を中心とした賑わいのあるまちが求められています。
- 今後特に力を入れるべき施策として「道路の維持・整備」を最も多い52%の方が回答しており、20年後に望まれる地域の姿としても「道路が整備され、施設や周辺地域へ行きやすいまち」を最も多くの方が挙げています。
- その他の市民意向として、以下のような意見があります。
 - 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報告書（平成31年3月）より
 - ・道路整備で今後より良くなってほしい取組として「歩行者や自転車のための道路の整備」を最も多い58%の方が回答
 - ・自然環境保全で今後特に力を入れてほしい取組として「公共施設や民有地における緑化」を最も多い33%の方が回答
 - ・地震発生時危険と思われる場所として「道路が狭く、複雑に入り組んでいる場所」を最も多い67%の方が回答
 - 24 地区市民会議実績報告書（平成31年3月）より
 - ・交通渋滞の解消や道路の安全対策の推進
 - ・安全安心に暮らせるまち
 - ・公園が少ない、農地を利用して公園を作ってほしい
 - ・習志野市との協調、連携

《 定住意向 》



資料：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報告書（平成 31 年 3 月）より作成

《 力を入れるべき施策（上位 3 位） 》

順位	選択項目	回答数	構成比 n=330
1	道路の整備・維持	173	52.4%
2	防災・減災	154	46.7%
3	医療	133	40.3%

※複数回答可

資料：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報告書（平成 31 年 3 月）より作成

《 地域の良いところ・20 年後に望まれる地域の姿（上位 3 位） 》

質問項目	選択項目（上位順）
地域の良いところ	<ul style="list-style-type: none"> ・便利な公共交通（鉄道やバス） ・賑わいのある商業施設や商店街 ・良好な住宅地
20 年後に望まれる地域の姿	<ul style="list-style-type: none"> ・道路が整備され、施設や周辺地域へ行きやすいまち ・商業・娯楽施設等を中心とした賑わいのあるまち ・病院や保育施設等が身近にあり便利なまち

資料：地域別街頭アンケート（令和元年）より作成

(2) 地域づくりの重要ポイント

地域の現況・課題や市民意向を踏まえた地域づくりの重要ポイントは以下のとおりに定めます。

- 1 津田沼駅周辺を中心に、多くの人々が集い、学生等若者達でにぎわう、様々な交流や新たな活動が生まれる便利なまちを目指します。
- 2 道路網の整備やバス網の充実を図り、駅にアクセスしやすく乗り継ぎが便利な交通ターミナル拠点の形成を目指します。
- 3 貴重な社寺林や屋敷林等の緑の環境を保全するとともに、市民協働によって新しい緑を創り出し、うるおいとやすらぎのあるまちづくりを目指します。
- 4 歴史や文化の薫りが感じられる景観を生かし、個性ある快適なまちづくりを目指します。
- 5 駅や商店街等の人々が集中する場所の安全性を確保し、道路幅員が狭く木造の建築物が密集した市街地の環境を改善することにより、災害に強いまちを目指します。

(3) 地域づくり方針

1) 土地利用



- 都市基盤施設の整備をはじめ、良質な住宅の供給、商業施設等の再生が図られた前原団地では、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を継承し、保全に努め、「住環境保全地区」としての形成を図ります。
- 前原、田喜野井地区等の計画的に開発された住宅地においては、地区計画制度等の手法を活用し良好な住環境の保全に努め、「住環境保全地区」としての形成を図ります。
- 自然発生的に形成された前原、中野木、三山、田喜野井地区等の住宅地においては、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に努め、「住環境維持・向上地区」としての形成を図ります。
- 津田沼駅周辺においては、若者のまち、文教のまちとしての特徴を生かしながら、隣接する習志野市と連携を図り、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、魅力と活力のある「地域拠点商業地」としての活性化を図ります。
- 都市計画道路 3・4・28 号三山東線沿道においては、三山地区の商店街としての機能充実を促進し、「地区拠点商業地」としての形成を図ります。
- 前原駅周辺においては、鉄道駅へのアクセスの向上を図るとともに、地域住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。
- 習志野地区の工業地等においては、必要に応じて都市計画の見直し等を検討しながら工場の操業環境の確保と維持に努めるとともに、より付加価値の高い都市型工場への誘導を検討します。

2) 市街地整備



- 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、安全で良好な市街地環境の形成を図ります。

3) 交通体系



- 都市計画道路 3・4・26 号津田沼駅前原線、3・4・30 号習志野公団線の整備促進を千葉県に要請します。
- 国道 296 号（成田街道）の拡幅等を国・千葉県に要請し、地域内外の交通の円滑な処理を図ります。
- 通勤・通学、買い物等の自転車利用について、駐輪需要に応じた駐輪場の利用方法や整備等を検討します。また、民間事業者と連携・協力して駐輪場の整備促進等を図ります。

- 津田沼駅や主要な施設にアクセスする道路では、歩道等の設置に努め、歩行者の安全に配慮した道づくりを進めます。
- 歩行者が安心して歩けるよう、カラー舗装やガードレール等の交通安全施設を設置し交通安全対策を進めます。
- 自転車が安全・快適に通行できるよう、自転車走行環境の整備を進めます。
- 公共交通不便地域や過度な自動車への依存を解消するため、多様な交通施策の活用や促進等により、公共交通の利用促進を図ります。

4) 水と緑の環境づくり



- 二宮神社等の文化財を生かし、地域のシンボルづくり、個性づくりを進めるとともに、公共施設の緑化や民地の生け垣等により新たに緑を創り出し、やすらぎのある都市環境の形成を図ります。
- 地域内の公園が不足している地区においては、利用者のニーズに対応した公園整備や既存公園の改修を進め、公園の充実を図ります。
- 地域内の貴重な社寺林や屋敷林をはじめとした樹林地や樹木の条例による指定、協定による住宅地の緑化等を行い、緑の保全・創出を図ります。

5) 景観づくり



- 津田沼駅周辺においては、違反広告物の指導・撤去により、景観の改善を図ります。
- 地域の景観の特徴である斜面緑地の保全と整備を図り、都市における貴重な緑地空間を確保します。
- 古い社寺の歴史的な佇まい等を保全・活用し、地域の個性豊かな景観づくりを進めます。

6) 防災まちづくり



- 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進めるとともに、まちの抱える危険性や初期消火活動の重要性の周知や、地震に対して倒壊する可能性がある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。
- 土砂災害の発生、被害を最小限に押さえるため、住民等へ各種ハザードマップ等により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を図ります。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。また、地域防災力の強化を図ります。
- 公共下水道や排水路の耐震化及び老朽化対策を進めます。
- 台風や集中豪雨等による浸水被害を軽減するために、浸水リスクの高い箇所におけ

る下水道（雨水）整備を進めます。

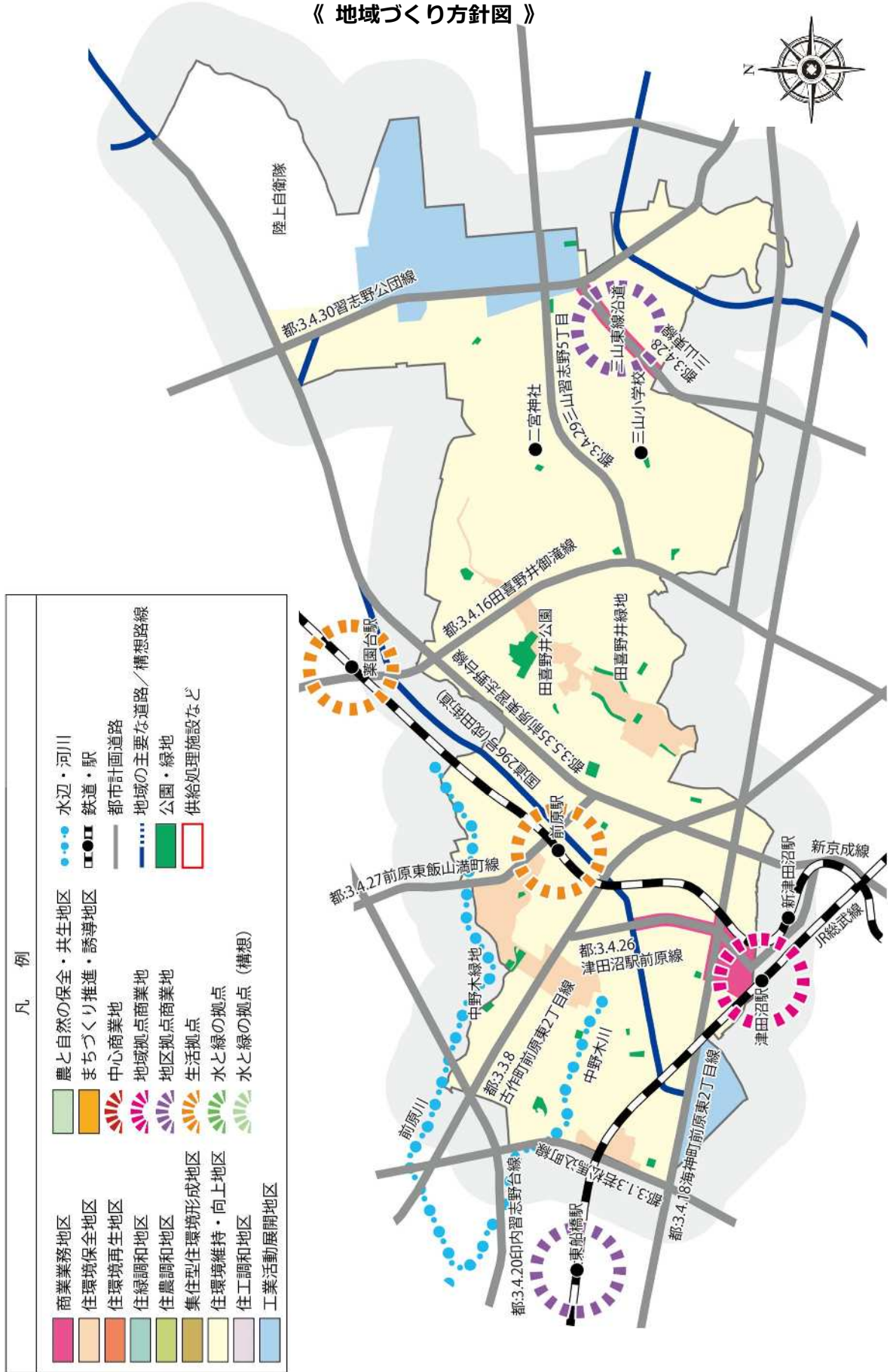
- 雨水流出を抑制するため、小中学校のグラウンド等で貯留浸透施設の整備を図ります。



7) 福祉のまちづくり

- 鉄道駅や人の集まる施設では、エスカレーター、エレベーターやホームドア、視覚障害者誘導用ブロック、情報案内板を設置する等、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の確保を図ります。
- 誰もが気軽に安心して安全に利用できる、うるおいとやすらぎの場づくりを図ります。
- 既存公園等の改修に際し、バリアフリー・ユニバーサルデザインに配慮した整備を進めます。

《 地域づくり方針図 》



7

習志野台地域



駅周辺の商業地（北習志野駅周辺）



大規模な住宅団地（習志野台団地）



～ 地域のなりたち ～

飯山満は古くから豊かな農村であったといわれ、薬円台は享保年間に、幕府により薬園が設けられていました。

明治期に習志野原が陸軍の演習場となり、成田街道沿いに軍人相手の商店や飲食店が街並みを形成し、昭和初期には半商半農のまちとして栄えました。戦後、軍用地は自衛隊敷地を残して大部分が解放され、昭和40年代に入り、日本住宅公団（現在のUR都市機構）等による大規模な開発が進み、市街地が形成されました。その周辺には自然発生的な住宅地が広がっています。

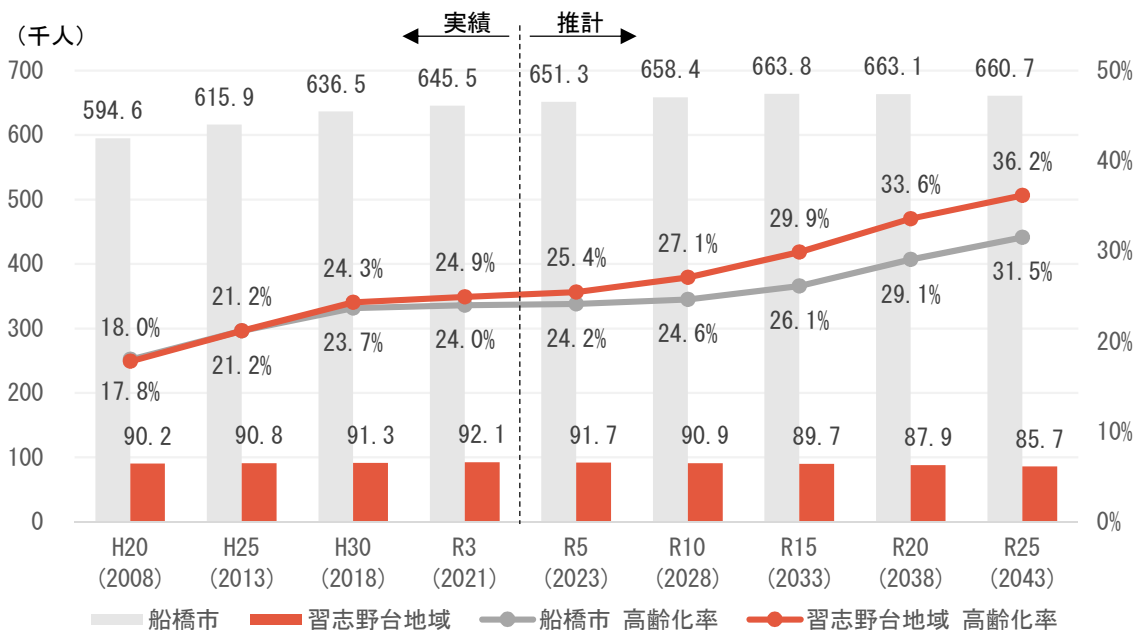
北習志野駅周辺には商店街、地域の東端には大学が存在しており地域の特徴となっているほか、飯山満駅周辺では土地区画整理事業による計画的なまちづくりが行われています。

(1) 現況と課題

1) 人口と世帯

- 大規模な集合住宅による住宅団地が形成されています。地域内の人口は、令和3(2021)年で92,051人、人口密度は107.3人/haと市の平均を上回っています。
- 市全体で見ると令和15(2033)年にピークをむかえますが、習志野台地域は、市全体より若干早く減少局面に入ると予測されています。
- 令和3(2021)年の高齢化率は24.9%で市の平均と同程度ですが、将来的には、市の平均高齢化率を上回って推移すると予測されています。

《 習志野台地域の人口推移 》



資料：人口推計調査報告書（令和元年5月）より作成

《 人口密度 》

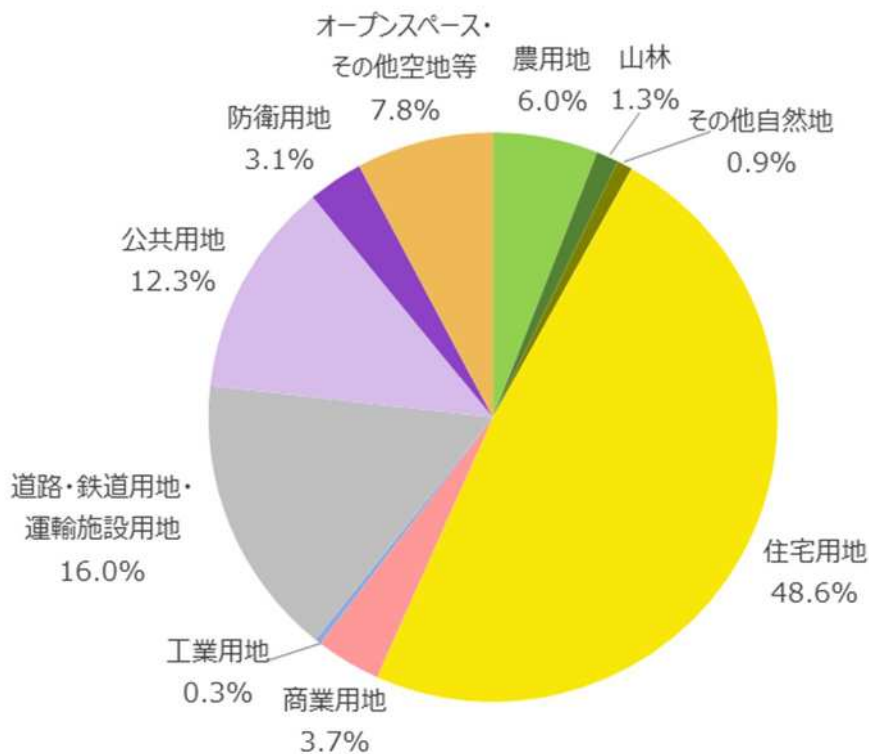
	面積 (ha)	平成 25 (2013) 年		令和 3 (2021) 年	
		人口 (千人)	人口密度 (人/ha)	人口 (千人)	人口密度 (人/ha)
船橋市	8,562.0	615,876	71.9	645,450	75.4
習志野台地域	857.9	90,831	105.9	92,051	107.3

資料：船橋市統計書（令和2年版）、住民基本台帳人口（各年4月1日現在）より作成

2) 土地利用

- 飯山満地区土地区画整理事業の進められている飯山満駅周辺においては、計画的な土地利用の誘導を図る必要があります。
- 地域の東端には大学や付属中・高校等が立地し、地域の土地利用の特徴ともなっています。これらの特徴を生かしたまちづくりが課題となっています。
- 北習志野駅東口には商店街が形成されています。駅前商店街の育成とあわせた北習志野駅周辺の駅のターミナル機能と一体となった地域の中心的な拠点づくりが課題となっています。

《 用地面積比の比較（平成 28（2016）年度） 》



資料：都市計画基礎調査（平成 28 年度）より作成

3) 市街地整備

- 飯山満駅周辺については、魅力があり、質の高い新市街地の形成のために、飯山満地区土地区画整理事業の計画的な整備推進が必要となっています。
- 自然発生的な市街化により、道路整備が不十分で木造の建築物が密集した市街地では、良好な住環境づくりのための市街地改善等が課題となっています。
- 老朽化が進んでいる習志野台団地等については、地域ニーズ等の動向をふまえたまちづくりが課題となっています。

4) 交通体系

- 国道 296 号（成田街道）、都市計画道路 3・1・3 号若松馬込町線（主要地方道船橋我孫子線）等の道路が通っていますが、広域道路網としての整備が十分でなく、交通量も多いことから、渋滞対策が求められています。
- 市内の骨格となる道路である都市計画道路 3・4・20 号印内習志野台線、3・4・27 号前原東飯山満町線等の整備による道路網の形成と、この骨格的道路網と連結する地域道路の効果的な整備が課題となっています。
- 本地域には、新京成線と東葉高速線が通っていますが、公共交通の利用が不便な地域もあります。公共交通を利用しやすい環境づくりが課題となっています。
- 生活道路への通過車両の流入が多く見られます。道路の安全対策を行い、歩行者や自転車利用者が安心して利用できる環境を整備することが課題となっています。
- 北習志野駅周辺では、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・通学時の駐輪需要にも変化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。

5) 水と緑の環境づくり

- 地域の西側には、地域の風土景観要素となる樹林地、社寺林が残されており、一部には湧水池や住宅地の生垣化も見られます。これらの水と緑の保全と活用による、地域の個性豊かな緑地環境づくりが課題となっています。
- 地域の東側には、公園や緑地が U R 都市機構等の開発により比較的整備されています。この他の箇所では、身近な公園や防災に配慮した公園等、市街地の特性にあわせた公園や緑地の整備を促進する必要があります。
- 飯山満川等の水質は改善されてきていますが、引き続き河川の水質浄化が求められています。

6) 景観づくり

- 駅前や、商業地においては、整った街並みの形成を図ることが課題となっています。また、新しく生まれ変わる住宅団地等においても、周辺環境と調和した街並みを形成することが求められています。

- 樹林地、社寺林、及び湧水等の貴重な景観や、歴史的遺産等を生かした景観づくりが課題となっています。

7) 防災まちづくり

- 道路幅員が狭く、老朽化した木造の建築物が密集した市街地があります。地震火災への対応等、防災性の高いまちづくりを進める必要があります。
- 土砂災害の危険性が高い箇所は、大雨が降り続いた際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。
- 公共下水道や排水路の耐震化及び老朽化対策を図る必要があります。
- 台風や集中豪雨等による浸水被害の軽減を図る必要があります。

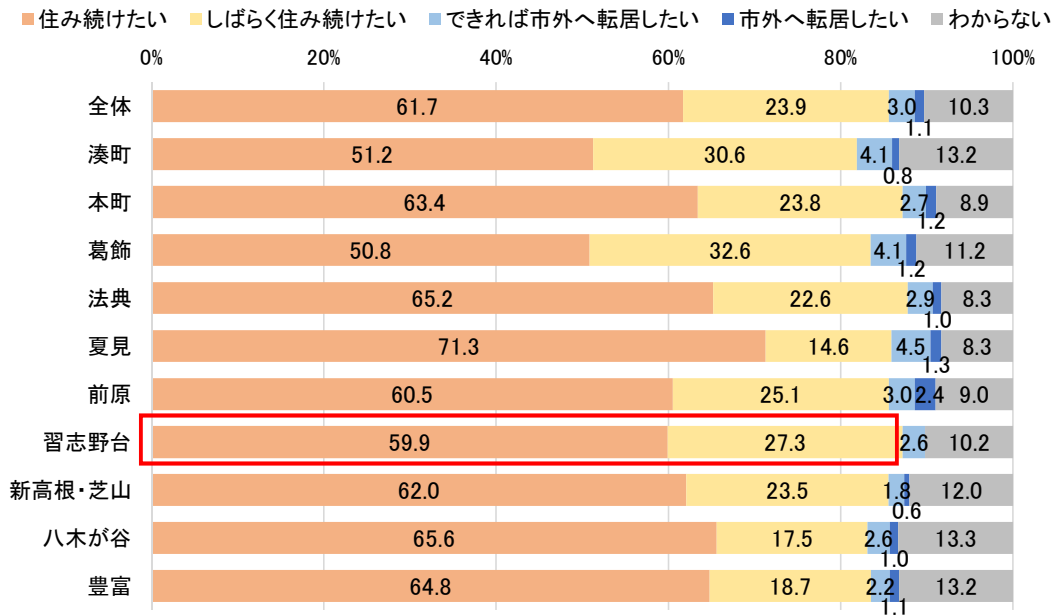
8) 福祉のまちづくり

- 誰もが利用しやすい、うるおいとやすらぎのある環境づくりが課題となっています。
- 歩道の段差の解消や人が集まる施設におけるエスカレーターやエレベーターの設置等、誰もが安全に安心して生活できるバリアフリー・ユニバーサルデザインに配慮したまちづくりを進める必要があります。

9) 市民意向

- 習志野台の定住意向は、87%となっています。
- 地域の良いところとして、「便利な公共交通（鉄道やバス）」、「良好な住宅地」を多くの方が挙げており、住環境の良さが評価されています。
- 20年後に望まれる地域の姿として「バリアフリー化等高齢者をはじめすべての人にやさしいまち」「道路が整備され、施設や周辺地域へ行きやすいまち」を多くの方が挙げています。
- 今後特に力を入れるべき施策として「防災・減災」を最も多い55%の方が回答しており、対策が求められています。
- その他の市民意向として、以下のような意見があります。
 - 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報告書（平成31年3月）より
 - ・都市基盤整備で今後特に力を入れてほしい取組として「安全に歩ける歩行空間の整備・維持」を最も多い60%の方が回答
 - ・地震発生時危険と思われる場所として「道路が狭く、複雑に入り組んでいる場所」を最も多い65%の方が回答
 - ・住まいで今後特に力を入れてほしい取組として「住宅のバリアフリー化・耐震化・省エネルギー化に係る費用の助成」を50%が回答
 - 24 地区市民会議実績報告書（平成31年3月）より
 - ・商店や飲食店がにぎわうまち
 - ・買い物不便の解消
 - ・防災の啓蒙、意識の向上
 - ・安心して歩行できる歩道の確保

《 定住意向 》



資料：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報告書（平成 31 年 3 月）より作成

《 力を入れるべき施策（上位 3 位） 》

順位	選択項目	回答数	構成比 n=341
1	防災・減災	187	54.8%
2	防犯	153	44.9%
3	道路の整備・維持	150	44.0%

※複数回答可

資料：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報告書（平成 31 年 3 月）より作成

《 地域の良いところ・20 年後に望まれる地域の姿（上位 3 位） 》

質問項目	選択項目（上位順）
地域の良いところ	<ul style="list-style-type: none"> ・便利な公共交通（鉄道やバス） ・良好な住宅地 ・賑わいのある商業施設や商店街
20 年後に望まれる地域の姿	<ul style="list-style-type: none"> ・バリアフリー化等高齢者をはじめすべての人にやさしいまち ・道路が整備され、施設や周辺地域へ行きやすいまち ・公園や緑地、河川等自然環境が豊かなまち

資料：地域別街頭アンケート（令和元年）より作成

(2) 地域づくりの重要ポイント

地域の現況・課題や市民意向を踏まえた地域づくりの重要ポイントは以下のとおりに定めます。

- 1 北習志野駅周辺は、交通ターミナル機能を生かしながら、楽しく買い物ができ、多くの人々が集い新たな活動が生まれる、賑わいと交流のあるまちづくりを目指します。
- 2 木造密集住宅地をはじめとした、道路幅員が狭く木造の建築物が密集した市街地の環境を改善するとともに、飯山満駅周辺においては、継続的な市街地整備により、安全で快適に暮らせるまちを目指します。
- 3 公共施設や鉄道駅等の交通の拠点をつなげた地域の道路ネットワークを形成し、便利で快適なまちを目指します。
- 4 大学等の教育施設が立地する地域の特性を生かした良好な景観形成により、暮らしの中に文化の薫りが息づき、学生と地域住民が交流する都市の形成を目指します。
- 5 市街地内において貴重な緑の環境を保全し、市民協働によって新しい緑を創り出し、うるおいとやすらぎのあるまちを目指します。

(3) 地域づくり方針



1) 土地利用

- 葉円台、習志野台、西習志野地区等の計画的に開発された住宅地においては、地区計画制度等の手法を活用し、良好な住環境の保全に努め、「住環境保全地区」としての形成を図ります。
- 飯山満駅周辺の計画的に開発された住宅地においては、計画的かつ合理的な土地利用を誘導するとともに、良好な都市環境を形成し、将来にわたり維持・保全することを目指すため、地区計画制度等を活用して、「住環境保全地区」としての形成を図ります。
- 自然発生的に形成された葉円台、習志野台、飯山満町地区等の住宅地においては、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に努め、「住環境維持・向上地区」としての形成を図ります。
- 工場と住宅が混在する習志野台地区等では、必要に応じて都市計画の見直し等を検討しながら住環境と工場の操業環境の調和に努め、「住工調和地区」としての形成を検討します。
- 北習志野駅周辺においては、東葉高速線と新京成線とのターミナル機能に加え、都心への高い交通利便性を活かし、鉄道沿線の住宅地に居住する人々の豊かな生活指向や地域の生活環境へ対応するため、魅力と活力のある「地域拠点商業地」としての活性化を図ります。
- 高根木戸駅周辺においては、駅の性格等に応じた「地区拠点商業地」としての形成を図ります。
- 飯山満駅周辺においては、飯山満土地区画整理事業による都市基盤施設の整備を進めるとともに、駅を中心に快適で利便性の高い商業、文化空間を創出するため「地区拠点商業地」としての形成を図ります。
- 習志野駅、葉園台駅周辺においては、鉄道駅へのアクセスの向上を図るとともに、地域住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。
- 地域の西端に位置する市街化調整区域においては、都市型農業の展開を基本とし、身近で貴重な緑地空間としての保全を図ります。



2) 市街地整備

- 緑豊かな環境を生かし、新しい時代の需要に応じた住宅地と店舗等の生活利便施設の整備による質の高い住宅市街地の形成を図るため、引続き飯山満地区土地区画整理事業による新しいまちづくりを進めます。
- 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、「木造密集住宅地基本方針」を踏まえ、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な道路の拡幅や行き止まりの解消、広

場の整備等を行うことにより、安全で良好な市街地環境の形成を図ります。

- 習志野台団地等老朽化した住宅団地においては、今後の住宅需要の動向を十分に見極めるとともに、周辺地域のまちづくりとの一体性に努め、居住者の居住動向にも配慮しながら新しい時代の要請に応えられる「住環境再生地区」としての形成を図ります。

3) 交通体系



- 都市計画道路 3・4・20 号印内習志野台線、3・4・25 号宮本古和釜町線、3・4・27 号前原東飯山満町線等の市内の骨格となる道路の整備を進めることによって、安全な歩行空間を確保するとともに、住宅地に流入する通過交通の軽減を図ります。
- 市内の骨格となる広域道路である都市計画道路 3・1・3 号若松馬込町線（主要地方道船橋我孫子線）の整備促進を千葉県に要請します。
- 通勤・通学、買い物等の自転車利用について、駐輪需要に応じた駐輪場の利用方法や整備等を検討します。また、民間事業者と連携・協力して駐輪場の整備促進等を図ります。
- 歩行者が安心して歩けるよう、カラー舗装やガードレール等の交通安全施設を設置し交通安全対策を進めます。
- 自転車が安全・快適に通行できるよう、自転車走行環境の整備を進めます。
- 鉄道駅と路線バスの乗り換え機能の充実を図るとともに、より快適で便利なバス等公共交通機関のサービス充実を検討します。
- 公共交通不便地域や過度な自動車への依存を解消するため、新たな公共交通の導入に向けた検討や、その他多様な交通施策の活用や促進等により、公共交通の利用促進を図ります。

4) 水と緑の環境づくり



- 既存市街地に残る貴重な緑地空間を保全し、やすらぎのある都市環境の形成を図ります。
- 地域内の公園が不足している地区においては、利用者のニーズに対応した公園整備や既存公園の改修を進め、公園の充実を図ります。
- 地域の西側に残されている社寺林や樹林地等の条例による指定、協定による住宅地の緑化等を行い、緑の保全・創出を図ります。
- 飯山満川流域の健全な水循環系の再生を図り、良好な水質と豊かな水量を確保します。

5) 景観づくり



- 樹林地及び湧水等の貴重な自然や歴史的遺産等を活用し、地域の特徴ある景観の保全と創出を図ります。

- 北習志野駅周辺では、違反広告物の指導や撤去等により、景観の改善を図ります。
- 飯山満地区土地区画整理事業区域内や、習志野台団地等の新しく生まれ変わる住宅団地においては、緑豊かでゆとりと魅力ある街並みの保全・形成を進めます。
- 大学等の教育施設が立地する地域の特性を生かした景観づくりを進めます。

6) 防災まちづくり



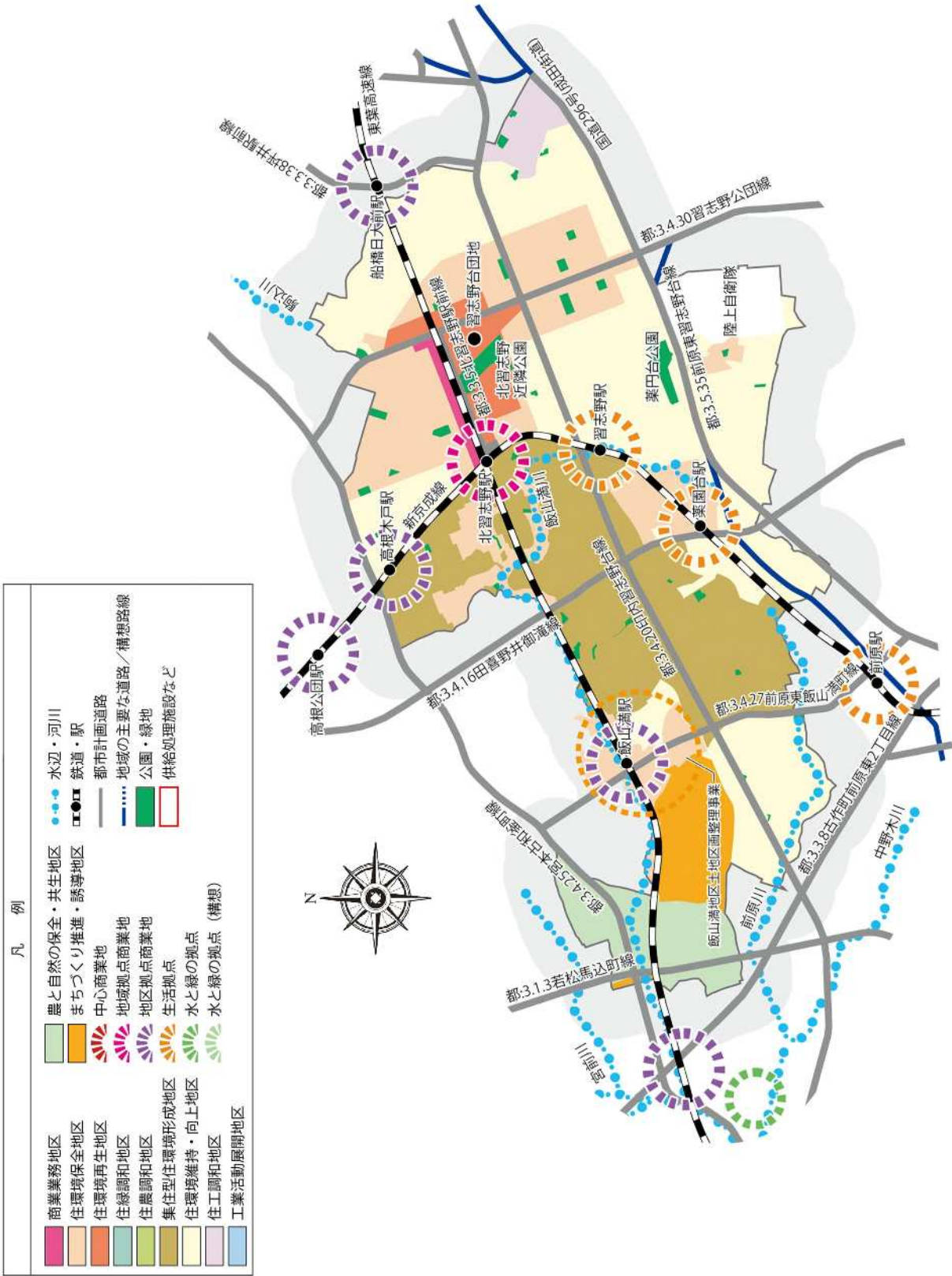
- 道路の幅員が狭く、木造の建築物が密集した市街地においては、道路・広場等の都市基盤の整備を進めるとともに、「木造密集住宅地基本方針」を踏まえ、まちの抱える危険性や初期消火活動の重要性の周知や、地震に対して倒壊する可能性がある建築物の耐震化を促進することにより、災害に強いまちづくりを進めます。
- 土砂災害の発生、被害を最小限に押さえるため、住民等へ各種ハザードマップ等により災害リスクを周知するとともに、がけ地等の崩壊危険箇所等の安全対策や、よう壁の倒壊防止のための指導を図ります。また、土砂災害特別警戒区域等の避難体制の充実を図ります。
- 各種ハザードマップ等により、地震や風水害等の災害リスクの周知を図ります。また、地域防災力の強化を図ります。
- 公共下水道や排水路の耐震化及び老朽化対策を進めます。
- 台風や集中豪雨等による浸水被害を軽減するために、浸水リスクの高い箇所における下水道（雨水）整備を進めます。
- 雨水流出を抑制するため、透水性舗装の整備を進めるとともに、小中学校のグラウンド等で貯留浸透施設の整備を図ります。



7) 福祉のまちづくり

- 鉄道駅や人の集まる施設では、エスカレーター、エレベーターやホームドア、視覚障害者誘導用ブロック、情報案内板を設置する等、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の確保を図ります。
- 誰もが気軽に安心して安全に利用できる、水と緑のある、うるおいとやすらぎの場づくりを図ります。
- 既存公園等の改修に際し、バリアフリー・ユニバーサルデザインに配慮した整備を進めます。

《 地域づくり方針図 》



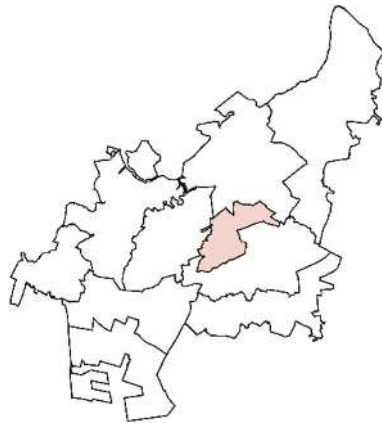
8 新高根・芝山地域



駅周辺の市街地と都市計画道路（飯山満地区）



大規模な住宅団地（高根台地区）



～ 地域のなりたち ～

鎌倉～室町時代の板碑が数多く出土しており、戦国時代の城跡も残されています。低地部には水田が、台地部には牧場や畑が設けられ、古くから農業が営まれてきました。現在では、高根台・新高根・芝山と3つの町により構成され、それぞれ特徴のある地区を形成しています。

地域の一角には陸軍の演習場がありましたが、戦後、新京成線が開業され、高根木戸駅が開設し、昭和30年代以降、台地部を中心に大規模な住宅地の開発が進みました。その周辺には、自然発生的な住宅地が形成されています。

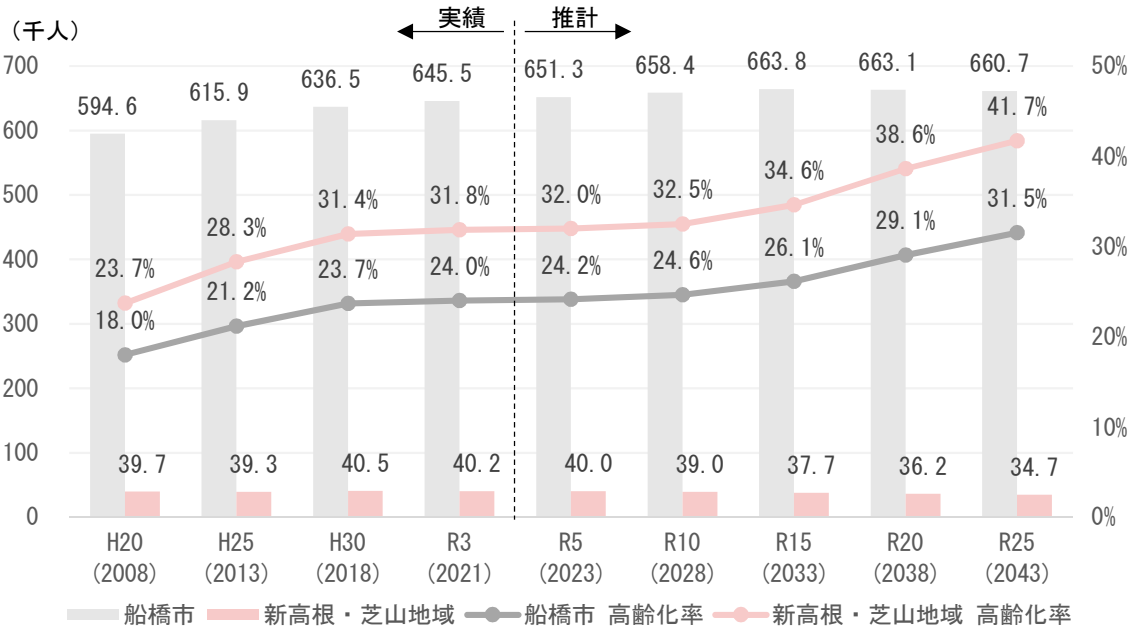
近年老朽化していた高根台団地では、建替えが行われ、新しいまちへと生まれ変わり、飯山満駅周辺では土地区画整理事業による計画的なまちづくりが行われています。

(1) 現況と課題

1) 人口と世帯

- 大規模な中層集合住宅による住宅団地が立地しています。また、東葉高速線沿いに新しい住宅地が開発されています。地域内の人口は、令和3(2021)年で40,224人、人口密度は116.4人/haと市全体の平均を大きく上回っています。
- 市全体で見ると令和15(2033)年にピークをむかえますが、新高根・芝山地域は近年横ばいで推移しており、今後減少局面に入ると予測されています。
- 令和3(2021)年の高齢化率は31.8%と10地域中で2番目に高い値を示しており、将来的にも市平均を大きく上回って増加すると予測されています。

《 新高根・芝山地域の人口推移 》



資料：人口推計調査報告書（令和元年5月）より作成

《 人口密度 》

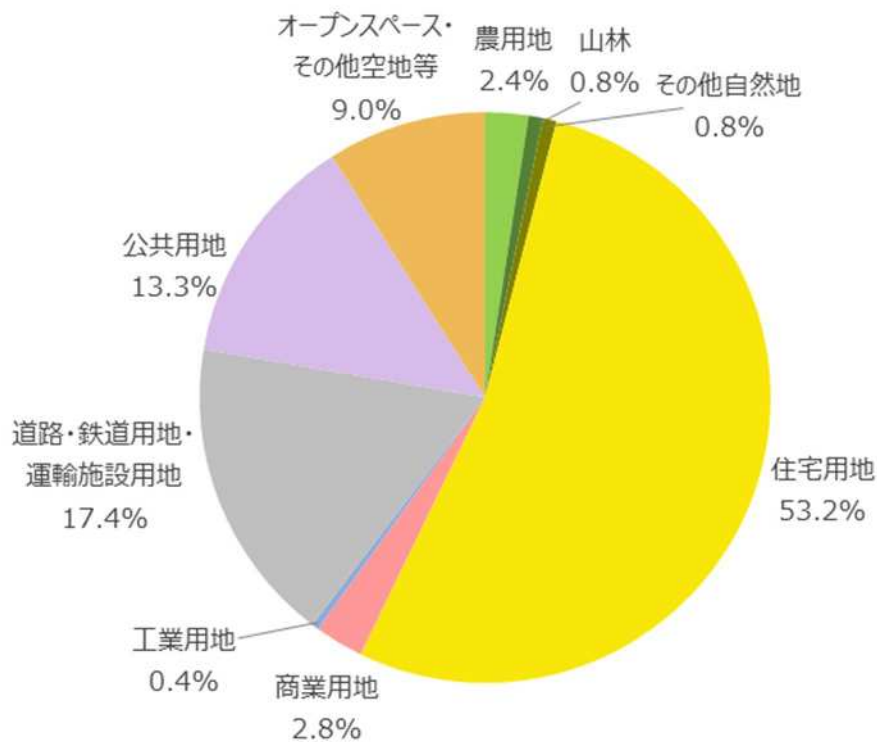
	面積 (ha)	平成25(2013)年		令和3(2021)年	
		人口	人口密度	人口	人口密度
		(人)	(人/ha)	(人)	(人/ha)
船橋市	8,562.0	615,876	71.9	645,450	75.4
新高根・芝山地域	345.7	39,298	113.7	40,224	116.4

資料：船橋市統計書（令和2年版）、住民基本台帳人口（各年4月1日現在）より作成

2) 土地利用

- 高根台団地では、老朽化が進んでいた住棟の建替えが行われ、新しいまちへと生まれ変わりました。引き続き良好な住環境を維持する必要があります。
- 飯山満地区土地区画整理事業が行われている飯山満駅周辺においては、計画的な土地利用の誘導を図る必要があります。
- 地域でより便利に買い物ができるように、高根公団駅や飯山満駅等の駅前に、身近で魅力ある商業地を形成していくことが課題となっています。

《 用地面積比の比較（平成 28（2016）年度） 》



資料：都市計画基礎調査（平成 28 年度）より作成

3) 市街地整備

- 飯山満駅周辺においては、安全で快適な市街地環境の形成のために、飯山満土地区画整理事業の計画的な整備推進が必要となっています。
- 車のすれ違いのできない幅員の狭い道路や行き止まり道路等が多く、木造建築物の密集した市街地が形成されています。計画的に開発された団地以外の市街地において、都市基盤施設の整備が課題となっています。

4) 交通体系

- 幹線道路である都市計画道路 3・4・25 号宮本古和釜町線や 3・4・27 号前原東飯山満町線の整備による骨格的道路網の形成と、幹線道路と連結する地域道路の効果的な整備が課題となっています。
- 地域内の道路の一部は、歩道が狭く、歩行者等が安心して快適に歩くことができません。歩行者や自転車利用者のための道づくりが課題となっています。
- 本地域には、新京成線と東葉高速線が通っていますが、一方で公共交通の利用が不便な地域もあります。公共交通を利用しやすい環境づくりが課題となっています。

5) 水と緑の環境づくり

- 高根川及び周辺地域における良好な自然環境の保全が課題となっています。
- 計画的に開発された地区を中心に公園が整備されていますが、その他の地区では公園や緑地の整備は十分とはいえません。このため、不足する地区の身近な公園等の整備や住宅地内の緑化が課題となっています。
- 高根川や飯山満川の水質は改善されてきていますが、引き続き河川の水質浄化が求められています。

6) 景観づくり

- 残された数少ない樹林地等の緑地が減っています。地域内における貴重な緑地の保全が課題となっています。
- 新たな市街地の整備にあたっては、周辺環境と調和した街並みを維持することが求められています。

7) 防災まちづくり

- 道路幅員が狭く、老朽化した木造の建築物が密集した市街地があります。地震火災への対応等、防災性の高いまちづくりを進める必要があります。
- 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。
- 公共下水道や排水路の耐震化及び老朽化対策を図る必要があります。

- 台風や集中豪雨等による浸水被害の軽減を図る必要があります。

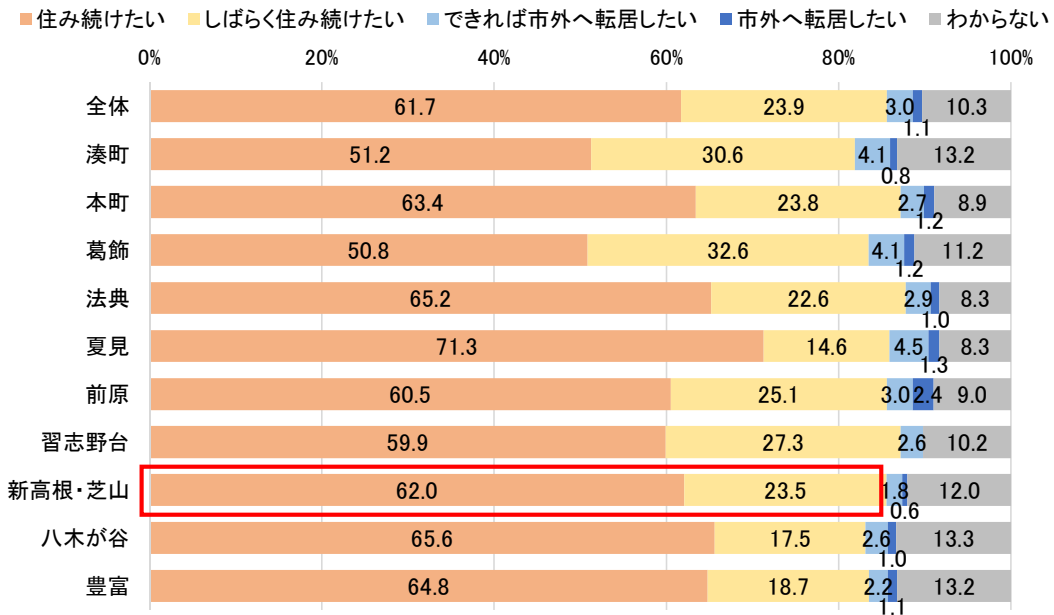
8) 福祉のまちづくり

- 誰もが利用しやすい、うるおいとやすらぎのある環境づくりが課題となっています。
- 歩道の段差の解消や人が集まる施設におけるエスカレーターやエレベーターの設置等、誰もが安全に安心して生活できるバリアフリー・ユニバーサルデザインに配慮したまちづくりを進める必要があります。

9) 市民意向

- 新高根・芝山地域の定住意向は、86%となっています。
- 地域の良いところとして、「便利な公共交通（鉄道やバス）」、「良好な住宅地」、「賑わいのある商業施設や商店街」等を多くの方が挙げており、生活する上での利便性の高い住宅地として一定程度評価されています。一方、地域の商店街または商店について、10年前と比べて「やや衰退」「衰退」していると回答した方が市全体より高い52%おり、活性化が求められています。
- 20年後に望まれる地域の姿として、「道路が整備され、施設や周辺地域へ行きやすいまち」を挙げた方が最も多いです。また、今後特に力を入れるべき施策として最も多い46%の方が「防災・減災」を回答しています。
- その他の市民意向として、以下のような意見があります。
 - 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報告書（平成31年3月）より
 - ・ 地域の公園・緑地の整備状況で、今後より良くなってほしいこととして「身近で遊んだり運動したりできる小規模な公園の整備」を最も多い53%の方が回答
 - ・ 地震発生時危険と思われる場所として「道路が狭く、複雑に入り組んでいる場所」を59%の方が回答
 - 24 地区市民会議実績報告書（平成31年3月）より
 - ・ 空き家の情報提供、有効活用
 - ・ 多世代間が交流できる場（公園等）があると良い
 - ・ 飯山満駅前の整備、活性化
 - ・ 高齢化社会に向けた交通インフラの整備が必要

《 定住意向 》



資料：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報告書（平成 31 年 3 月）より作成

《 力を入れるべき施策（上位 3 位） 》

順位	選択項目	回答数	構成比 n=164
1	防災・減災	76	46.3%
2	防犯	72	43.9%
3	医療	67	40.9%

※複数回答可

資料：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報告書（平成 31 年 3 月）より作成

《 地域の良いところ・20 年後に望まれる地域の姿（上位 3 位） 》

質問項目	選択項目（上位順）
地域の良いところ	<ul style="list-style-type: none"> ・便利な公共交通（鉄道やバス） ・良好な住宅地 ・賑わいのある商業施設や商店街（同率 3 位） ・大規模な公園（同率 3 位） ・福祉施設や病院が充実（同率 3 位）
20 年後に望まれる地域の姿	<ul style="list-style-type: none"> ・道路が整備され、施設や周辺地域へ行きやすいまち ・バリアフリー化等高齢者をはじめすべての人にやさしいまち ・災害や犯罪に強い安全・安心なまち

資料：地域別街頭アンケート（令和元年）より作成

(2) 地域づくりの重要ポイント

地域の現況・課題や市民意向を踏まえた地域づくりの重要ポイントは以下のとおりに定めます。

- 1 新しい時代の多様な世代の要請にこたえられる市街地や住宅地の形成により、誰もが活動しやすく、安全・安心・快適に暮らせるまちを目指します。
- 2 飯山満駅周辺においては、新たに市街地を整備することにより、安全・安心・快適に暮らせるまちを目指します。
- 3 地域と周辺を結ぶ道路網の整備や、生活を支える身近な道路網の充実を図ることにより、暮らしに便利なまちを目指します。
- 4 市街地における貴重な緑の環境を保全し、市民協働によって新しい緑を創り出すことにより、うるおいとやすらぎのあるまちを目指します。
- 5 木造密集住宅地をはじめとした、道路幅員が狭く木造の建築物が密集した市街地の環境を改善し、安心して暮らせるまちを目指します。

(3) 地域づくり方針



1) 土地利用

- 高根台団地等の住宅団地においては、周辺地域のまちづくりとの一体性に努めるとともに、団地内の既存オープンスペースや、建築物と景観の一体性があり、質の高く多様性に富んだ良好な住環境の保全に努め、「住環境保全地区」としての形成を図ります。
- 高根台、芝山地区等の計画的に開発された住宅地においては、地区計画制度等の手法を活用し良好な住環境の保全に努め、「住環境保全地区」としての形成を図ります。
- 自然発生的に形成された高根台、芝山地区等の住宅地においては、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に努め、「住環境維持・向上地区」としての形成を図ります。
- 飯山満駅周辺の計画的に開発された住宅地においては、計画的かつ合理的な土地利用を誘導するとともに、良好な都市環境を形成し、将来にわたり維持・保全することを目指すため、地区計画制度等を活用して、「住環境保全地区」としての形成を図ります。
- 高根公団駅周辺においては、駅の性格や地区の特性に応じた「地区拠点商業地」としての形成を図ります。
- 飯山満駅周辺においては、飯山満土地区画整理事業による都市基盤施設の整備を進め、「地区拠点商業地」としての形成を図ります。
- 地域の西端に位置する市街化調整区域においては、都市型農業の展開を基本とし、身近で貴重な緑地空間としての保全を図ります。

2) 市街地整備



- 緑豊かな環境を生かし、新しい時代の需要に応じた住宅地と店舗等の生活利便施設の整備による質の高い住宅市街地の形成を図るため、引続き飯山満地区土地区画整理事業による新しいまちづくりを進めます。
- 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、「木造密集住宅地基本方針」を踏まえ、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な道路の拡幅や行き止まりの解消、広場の整備等を行うことにより、安全で良好な市街地環境の形成を図ります。

3) 交通体系



- 都市計画道路 3・4・25 号宮本古和釜町線等の市内の骨格となる道路の整備を進め、安全な歩行空間を確保するとともに、住宅地に流入する通過交通の軽減を図ります。
- 飯山満駅へのアクセス道路である都市計画道路 3・4・27 号前原東飯山満町線の整備等により、駅を中心とした体系的な道路網の形成や、安全な歩行空間の確保を図

ります。

- 飯山満駅前や主要な施設にアクセスする道路では、歩道等の設置を図り、歩行者の安全に配慮した道づくりを進めます。
- 通勤・通学、買い物等の自転車利用について、駐輪需要に応じた駐輪場の利用方法や整備等を検討します。また、民間事業者と連携・協力して駐輪場の整備促進等を図ります。
- 歩行者が安心して歩けるよう、カラー舗装やガードレール等の交通安全施設を設置し交通安全対策を進めます。
- 自転車が安全・快適に通行できるよう、自転車走行環境の整備を進めます。
- 鉄道駅と路線バスの乗り換え機能の充実を図るとともに、より快適で便利なバス等公共交通機関のサービス充実を検討します。
- 公共交通不便地域や過度な自動車への依存を解消するため、新たな公共交通の導入に向けた検討や、その他多様な交通施策の活用や促進等により、公共交通の利用促進を図ります。

4) 水と緑の環境づくり



- 高根川及び周辺部においては、自然環境の保全を図るとともに、水と緑のネットワークづくりを進めます。
- 飯山満川流域の健全な水循環系の再生を図り、良好な水質と豊かな水量を確保します。
- 既存の緑地空間を保全するとともに、公共施設の緑化や民地の生け垣等により新たに緑を創り出し、うるおいのある都市環境の形成を図るとともに、良好な景観をなしている斜面緑地や平地林については保全・活用を図ります。
- 地域内の公園が不足している地区においては、誰もが気軽に利用できる憩いの場として、利用者のニーズに対応した公園整備や既存公園の改修を進め、公園の充実を図ります。
- 樹林地や樹木の条例による指定、協定による住宅地の緑化等を行い、緑の保全・創出を図るとともに、動植物の生育環境の保全を図ります。また、芝山団地内の調整池を自然環境に配慮した、うるおいのある水辺空間として整備を図ります。
- 高根川や飯山満川流域の排水に対する規制、広報による啓発等を行い、水質改善を図るとともに、飯山満川については洪水に強く、下流部分については市民に親しまれるような自然に配慮した整備を促進します。

5) 景観づくり



- 市民とともに生け垣や景観木の植栽を促進することにより、個性豊かな緑の景観を創り出します。
- 飯山満地区土地区画整理事業区域内等新しく生まれ変わりつつある住宅地において

は、緑豊かでゆとりと魅力ある街並みの保全・形成を進めます。

6) 防災まちづくり



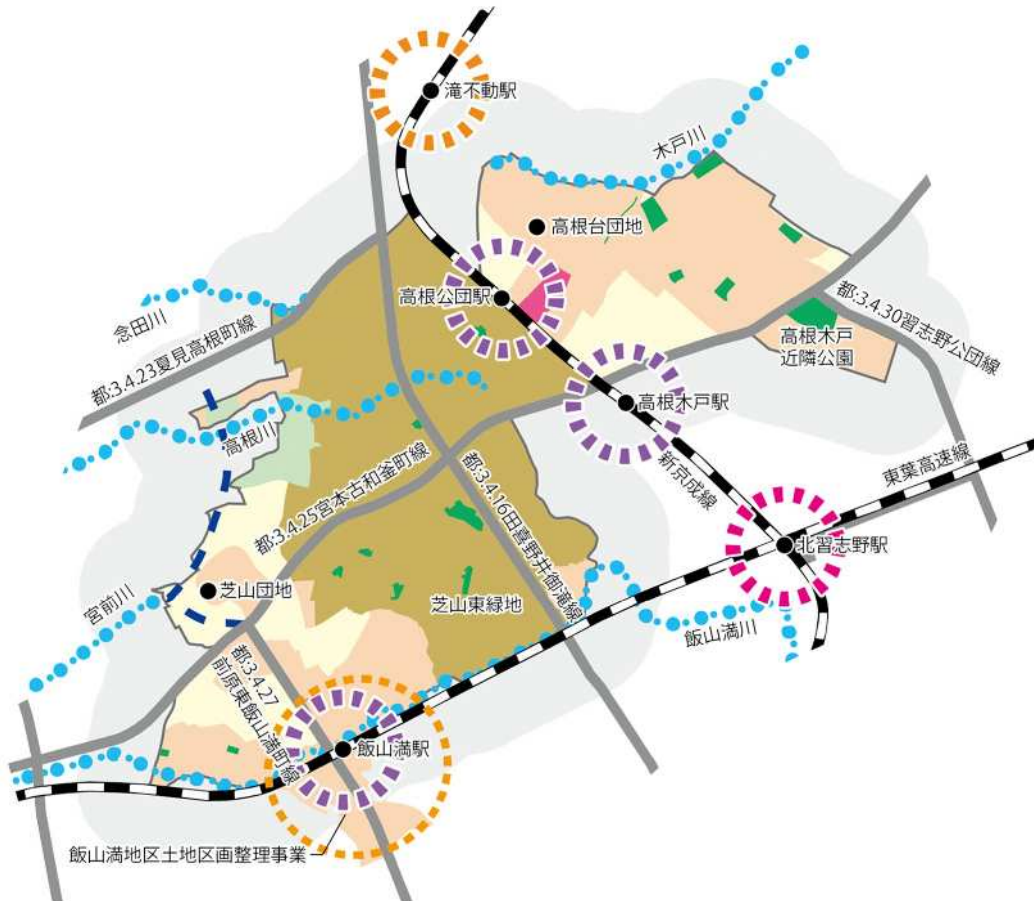
- 道路の幅員が狭く、木造の建築物が密集した市街地においては、道路・広場等の都市基盤の整備を推進するとともに、「木造密集住宅地基本方針」を踏まえ、まちの抱える危険性や初期消火活動の重要性の周知や、地震に対して倒壊する可能性がある建築物の耐震化を促進することにより、災害に強いまちづくりを進めます。
- 土砂災害の発生、被害を最小限に押さえるため、住民等へ各種ハザードマップ等により災害リスクを周知するとともに、がけ地等の崩壊危険箇所等の安全対策や、よう壁の倒壊防止のための指導を図ります。また、土砂災害特別警戒区域等の避難体制の充実を図ります。
- 各種ハザードマップ等により、地震や風水害等の災害リスクの周知を図ります。また、地域防災力の強化を図ります。
- 公共下水道や排水路の耐震化及び老朽化対策を進めます。
- 台風や集中豪雨等による浸水被害を軽減するために、浸水リスクの高い箇所における下水道（雨水）整備を進めます。
- 雨水流出を抑制するため、透水性舗装の整備を進めるとともに、小中学校のグラウンド等で貯留浸透施設の整備を図ります。

7) 福祉のまちづくり



- 鉄道駅や人の集まる施設では、エスカレーター、エレベーターやホームドア、視覚障害者誘導用ブロック、情報案内板を設置する等、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の確保を図ります。
- 誰もが気軽に安心して安全に利用できる、うるおいとやすらぎの場づくりを図ります。
- 既存公園等の改修に際し、バリアフリー・ユニバーサルデザインに配慮した整備を進めます。

《 地域づくり方針図 》



凡 例		
商業業務地区	農と自然の保全・共生地区	水辺・河川
住環境保全地区	まちづくり推進・誘導地区	鉄道・駅
住環境再生地区	中心商業地	都市計画道路
住緑調和地区	地域拠点商業地	地域の主要な道路／構想路線
住農調和地区	地区拠点商業地	公園・緑地
集住型住環境形成地区	生活拠点	供給処理施設など
住環境維持・向上地区	水と緑の拠点	
住工調和地区	水と緑の拠点（構想）	
工業活動展開地区		

9

八木が谷地域



地域に広がる果樹園（梨畑）



多様な土地利用（二和・三咲地区）



～ 地域のなりたち ～

八木が谷は、江戸時代以来農業中心の地域で、昭和 35（1960）年頃からは、梨の栽培をはじめとする近郊農業が営まれるようになりました。

昭和 30 年代に高根台団地の入居が始まると、新京成線沿線の北側は、古和釜から分かれた松が丘や大穴地区と同様に宅地化が進み、新興住宅地が形成されました。現在、住宅地を主体とした市街地が、市街化調整区域を挟んで、北側、中央、及び南側に 3 分割された形で形成されています。

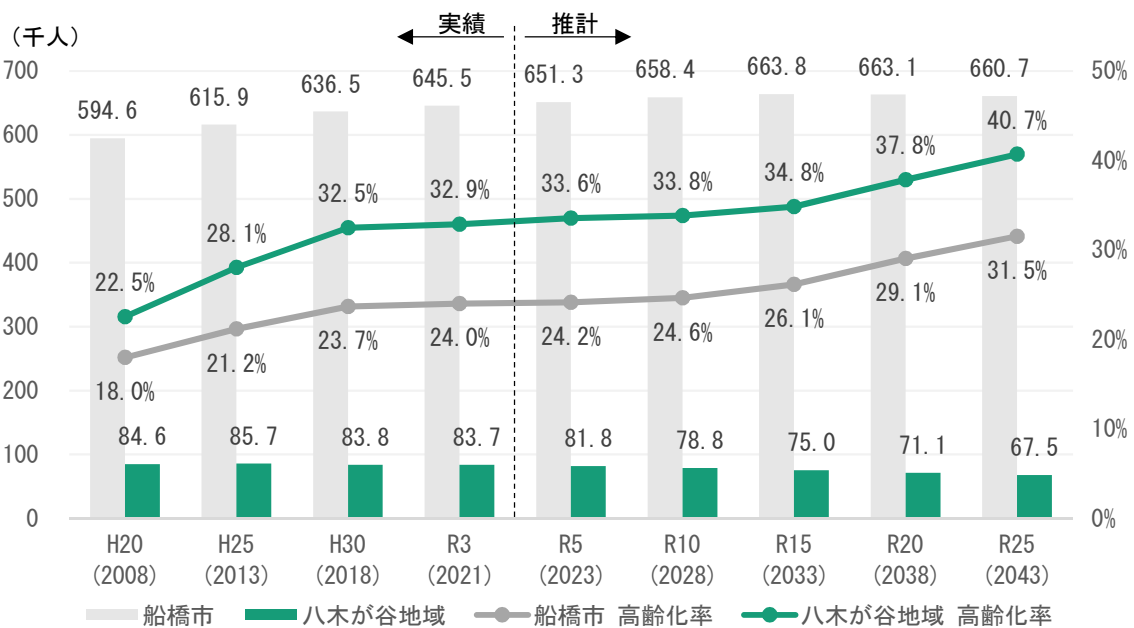
市街化調整区域には、畑・果樹園を主体とする農地が広がり、緑豊かな良好な環境が形成されています。これらの農地や自然環境の保全が必要となっています。

(1) 現況と課題

1) 人口と世帯

- 新京成線の駅を中心に住宅地が立地しており、後背は緑豊かな環境です。地域内の人口は、令和3(2021)年で83,653人、人口密度は70.2人/haと市の平均をわずかに下回っています。
- 市全体で見ると令和15(2033)年にピークをむかえますが、八木が谷地域は平成25(2013)年をピークに既に減少局面に入っており、将来人口の減少が大きくなっています。
- 令和3(2021)年の高齢化率は32.9%となっており、将来的にも市平均を大きく上回って増加すると予測されています。

《 八木が谷地域の人口推移 》



資料：人口推計調査報告書（令和元年5月）より作成

《 人口密度 》

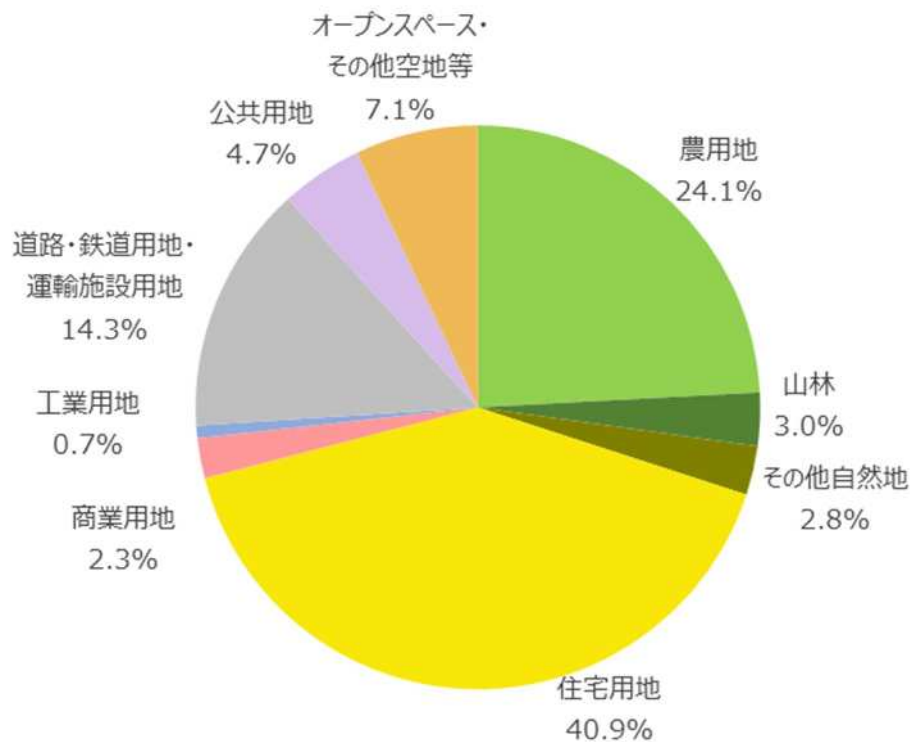
	面積 (ha)	平成25(2013)年		令和3(2021)年	
		人口 (人)	人口密度 (人/ha)	人口 (人)	人口密度 (人/ha)
船橋市	8,562.0	615,876	71.9	645,450	75.4
八木が谷地域	1,192.2	85,664	71.9	83,653	70.2

資料：船橋市統計書（令和2年版）、住民基本台帳人口（各年4月1日現在）より作成

2) 土地利用

- 住宅地の中には道路や公園等の整備が不十分で、住宅が密集した地区があり、市街地環境の改善が必要とされています。また、樹林地や農地等の緑が多く残された住宅地では、緑の保全を図りつつ、良好な住環境を維持していくことが課題となっています。
- 市街化調整区域には、畑・果樹園を主体とする農地が広がっています。農産物の生産、緑豊かな良好な環境の形成、水害を防ぐための保水機能等多様な役割を果たす農地の保全を図る必要があります。
- 二和向台駅の南側には市有地があります。都市基盤の整備等、地域の課題解決に向けた活用が求められています。

《 用地面積比の比較（平成 28（2016）年度） 》



資料：都市計画基礎調査（平成 28 年度）より作成

3) 市街地整備

- 道路や公園等の整備が不十分で、木造建築物が密集した市街地では、良好な住環境づくりのための都市基盤の改善等が課題となっています。

4) 交通体系

- 地域の骨格となる広域道路としては、主要地方道千葉鎌ヶ谷松戸線、市川印西線、県道夏見小室線の3路線がありますが、市の骨格道路の一つとなるべき都市計画道路3・1・37号馬込町古和釜町線の整備が課題となっています。
- 県道夏見小室線等の広域道路や新京成線各駅につながる地域の生活道路網の整備も十分とはいえません。身近な地域の人々の生活に必要な道路網を形成する必要があります。
- 本地域を通る鉄道は新京成線のみとなっており、公共交通の利用が不便な地域もあります。公共交通を利用しやすい環境づくりが課題となっています。
- 生活道路への車両流入等が見られます。道路の安全対策を行い、歩行者や自転車利用者が安心して利用できる環境を整備することが課題となっています。

5) 水と緑の環境づくり

- 本地域は、南部海老川環境軸と北部アンデルセン環境軸との間にあります。このため、地域の個性を生かした緑地環境を形成するとともに、相互の環境軸を結ぶ工夫が必要です。
- 地域内には樹林地が比較的多く残され、農地の緑とともに地域の特徴となる豊かな景観を構成しています。これらの良好な緑地を保全する必要があります。
- 一部の小規模な住宅開発地内等に街区公園が整備されていますが、地域全体として公園や緑地が不足しています。地域の特性にあわせた公園や緑地の整備や、住宅地内の緑化を推進する必要があります。
- 市街化調整区域の一部には、農村地域の良好な景観が残されていますが、これらの保全とあわせ、生活環境を改善する必要があります。
- 二重川や木戸川等の水質は改善されてきていますが、引き続き改善が求められており、川沿いの緑も失われつつあることから河川の浄化とともに周辺と一体となった環境の整備が課題となっています。

6) 景観づくり

- 地域の特徴的景観である田園風景や社寺林等を活用した、ふるさとの景観づくり等が課題となっています。

7) 防災まちづくり

- 道路幅員が狭く、老朽化した木造の建築物が密集した市街地があります。地震火災へ

の対応等、防災性の高いまちづくりを進める必要があります。

- 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。
- 公共下水道や排水路の耐震化及び老朽化対策を図る必要があります。
- 台風や集中豪雨等による浸水被害の軽減を図る必要があります。

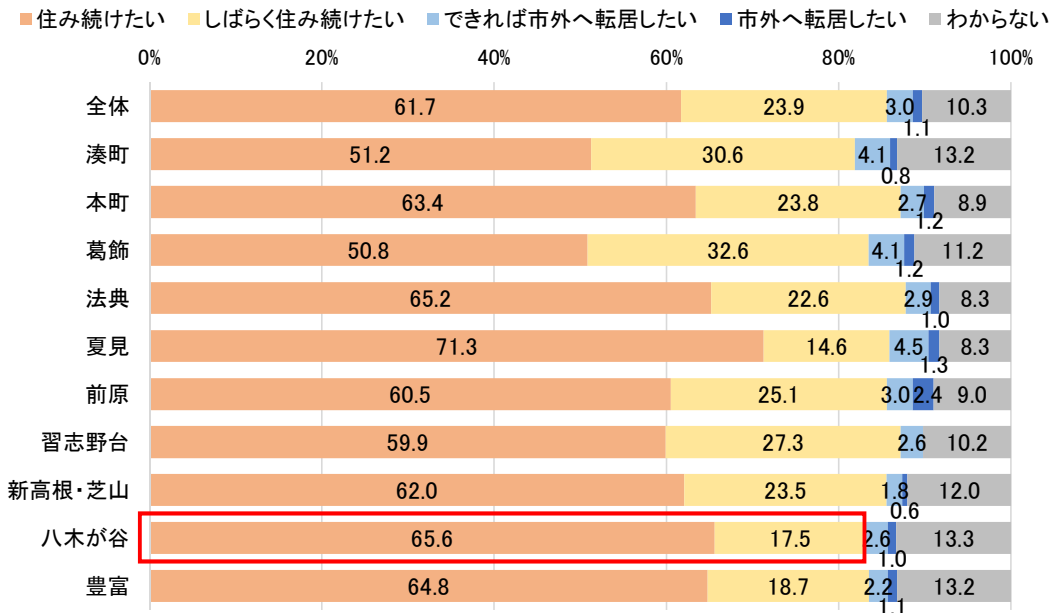
8) 福祉のまちづくり

- 誰もが利用しやすい、うるおいとやすらぎのある環境づくりが課題となっています。
- 歩道の段差の解消や人が集まる施設におけるエスカレーターやエレベーターの設置等、誰もが安全に安心して生活できるバリアフリー・ユニバーサルデザインに配慮したまちづくりを進める必要があります。

9) 市民意向

- 八木が谷地域の定住意向は、83%となっています。
- 地域の良いところとして「保育園等子育てに関連した施設が充実」「良好な住宅地」「便利な公共交通（鉄道やバス）」「斜面林等の緑や農地」を多くの方が挙げており、住環境と自然環境の両面が一定程度評価されています。
- 今後特に力を入れるべき施策として最も多い 46%の方が「道路の整備・維持」を回答し、20 年後に望まれる地域の姿としても「道路が整備され、施設や周辺地域へ行きやすいまち」が最も多く挙げられています。
- その他の市民意向として、以下のような意見があります。
 - 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報告書（平成31年3月）より
 - ・ 自然環境保全で今後特に力を入れてほしい取組として「市民の森等樹林地の保全」を最も多い40%の方が回答
 - ・ 農業・漁業の振興で今後特に力を入れてほしい取組として「長期間耕作されておらず放置されている農地の解消」を市全体より高い35%の方が回答
 - ・ 地域で地震発生時危険と思われる場所として、「道路が狭く、複雑に入り組んでいる場所」を65%の方が回答
 - 24 地区市民会議実績報告書（平成31年3月）より
 - ・ 商店街の魅力を高め買い物しやすい環境の整備
 - ・ 国家公務員宿舎跡地（二和東5丁目市有地）の活用
 - ・ 空き家対策（適正な指導、有効活用）
 - ・ 木戸川をはじめ豊かな自然を守っていきたい
 - ・ 災害時に活用できる空間整備、広場の活用方法の検討

《 定住意向 》



資料：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報告書（平成 31 年 3 月）より作成

《 力を入れるべき施策（上位 3 位） 》

順位	選択項目	回答数	構成比 n=307
1	道路の整備・維持	141	45.9%
2	防災・減災	135	44.0%
3	防犯	132	43.0%

※複数回答可

資料：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報告書（平成 31 年 3 月）より作成

《 地域の良いところ・20 年後に望まれる地域の姿（上位 3 位） 》

質問項目	選択項目（上位順）
地域の良いところ	<ul style="list-style-type: none"> ・保育園等子育てに関連した施設が充実 ・良好な住宅地 ・便利な公共交通（鉄道やバス）（同率 3 位） ・斜面林等の緑や農地（同率 3 位）
20 年後に望まれる地域の姿	<ul style="list-style-type: none"> ・道路が整備され、施設や周辺地域へ行きやすいまち ・公園や緑地、河川等自然環境が豊かなまち ・住宅中心の静かで落ち着いたまち（同率 3 位） ・病院や保育施設等が身近にあり便利なまち（同率 3 位）

資料：地域別街頭アンケート（令和元年）より作成

(2) 地域づくりの重要ポイント

地域の現況・課題や市民意向を踏まえた地域づくりの重要ポイントは以下のとおりに定めます。

- 1 豊かな自然環境と人が調和する計画的な土地利用を図りながら、農業と身近にふれあえる、うるおいとやすらぎのある住宅地の維持・形成を目指します。
- 2 公共交通の維持・充実と安全で便利な道路網を形成し、公共施設や周辺の地域等とのネットワークの良いまちを目指します。
- 3 樹林地や農地が広がる緑豊かな環境を生かし、水と緑のネットワークを形成することにより、南北環境軸を連携する自然と農にふれあえ、緑が映えるまちを目指します。
- 4 道路幅員が狭く木造の建築物が密集した市街地の環境を改善し、安心して暮らせるまちを目指します。
- 5 二和向台駅周辺は、市有地の活用方法を検討し、便利で住みよいまちを目指します。

(3) 地域づくり方針



1) 土地利用

- 二和西、三咲、八木が谷、松が丘、大穴地区等の計画的に開発された住宅地においては、地区計画制度等の手法を活用し良好な住環境の保全に努め、「住環境保全地区」としての形成を図ります。
- 農地が多く残された南三咲地区等の住宅地においては、農地を継続的に保全し、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「住農調和地区」としての形成を図ります。
- 自然発生的に形成された大穴、二和東、三咲、咲が丘地区等の住宅地においては、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に努め、「住環境維持・向上地区」としての形成を図ります。
- 樹林地等が残された緑豊かな環境をもつ二和西地区等の住宅地においては、地域住民との協働により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「住緑調和地区」としての形成を図ります。
- 二和向台駅周辺においては、駅の性格等に応じ「地区拠点商業地」としての形成を図ります。
- 滝不動駅や三咲駅周辺においては、鉄道駅へのアクセスの向上を図るとともに、地域住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。
- 地域の中央部に広がる市街化調整区域においては、都市型農業の振興を図りながら、長い間に培われてきた良好な農村集落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。
- みやぎ台地区等の計画的に開発された住宅地においては、良好な住環境の保全を図ります。



2) 市街地整備

- 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、安全で良好な市街地環境の形成を図ります。



3) 交通体系

- 地域の骨格を形成する都市計画道路 3・1・37 号馬込町古和釜町線の整備を千葉県に要請するとともに、3・4・25 号宮本古和釜町線の整備を進めることにより、安全な歩行空間を確保し住宅地等に流入する通過交通の軽減を図ります。
- 主要地方道千葉鎌ヶ谷松戸線と県道夏見小室線における三咲三叉路等の交差点の改良を千葉県に要請します。

- 二和向台駅等の駅前や主要な施設にアクセスする道路では、歩道等の設置を図り、歩行者の安全に配慮した道づくりを進めます。
- 通勤・通学、買い物等の自転車利用について、駐輪需要に応じた駐輪場の利用方法や整備等を検討します。また、民間事業者と連携・協力して駐輪場の整備促進等を図ります。
- 歩行者が安心して歩けるよう、カラー舗装やガードレール等の交通安全施設を設置し交通安全対策を進めます。
- 自転車が安全・快適に通行できるよう、自転車走行環境の整備を進めます。
- 公共交通不便地域や過度な自動車への依存を解消するため、新たな公共交通の導入に向けた検討や、その他多様な交通施策の活用や促進等により、公共交通の利用促進を図ります。
- 二和向台駅周辺に駅前広場を整備し、交通結節点としての機能強化を図ります。

4) 水と緑の環境づくり



- 良好な樹林地や農地を保全し、緑豊かな環境の形成を図ります。
- 南北環境軸の南部海老川環境軸と北部アンデルセン環境軸をつなぐため、地域の水と緑を保全し、自然豊かな環境の形成を図ります。
- 地域内の公園が不足している地区においては、利用者のニーズに対応した公園整備や既存公園の改修を進め、身近な公園の充実を図ります。
- 市民が気軽に運動やレクリエーションに親しむことのできる大穴近隣公園については、引き続き拡張区域の整備を図ります。また、地域に点在する耕作放棄地を農地本来のもつ機能を生かしながら、市民農園として活用したり、誰もが気軽に利用できる身近な公園として整備を図ります。
- 樹林地や樹木の条例による指定、協定による住宅地の緑化等を行い、緑の保全・創出を図るとともに、動植物の生育環境の保全を図ります。
- 二重川流域や木戸川流域については、健全な水循環系の再生を図ることで、良好な水質と豊かな水量を確保します。
- 二重川等の水質を監視するとともに、流域の排水に対する規制、広報による啓発等を行い、水質改善を図ります。

5) 景観づくり



- 二重川や木戸川の水質浄化や斜面緑地の保全を図り、水と緑の景観づくりを進めるとともに、田園風景や社寺林等地域の個性のある景観を保全し、情緒あるふるさとの景観づくりを進めます。



6) 防災まちづくり

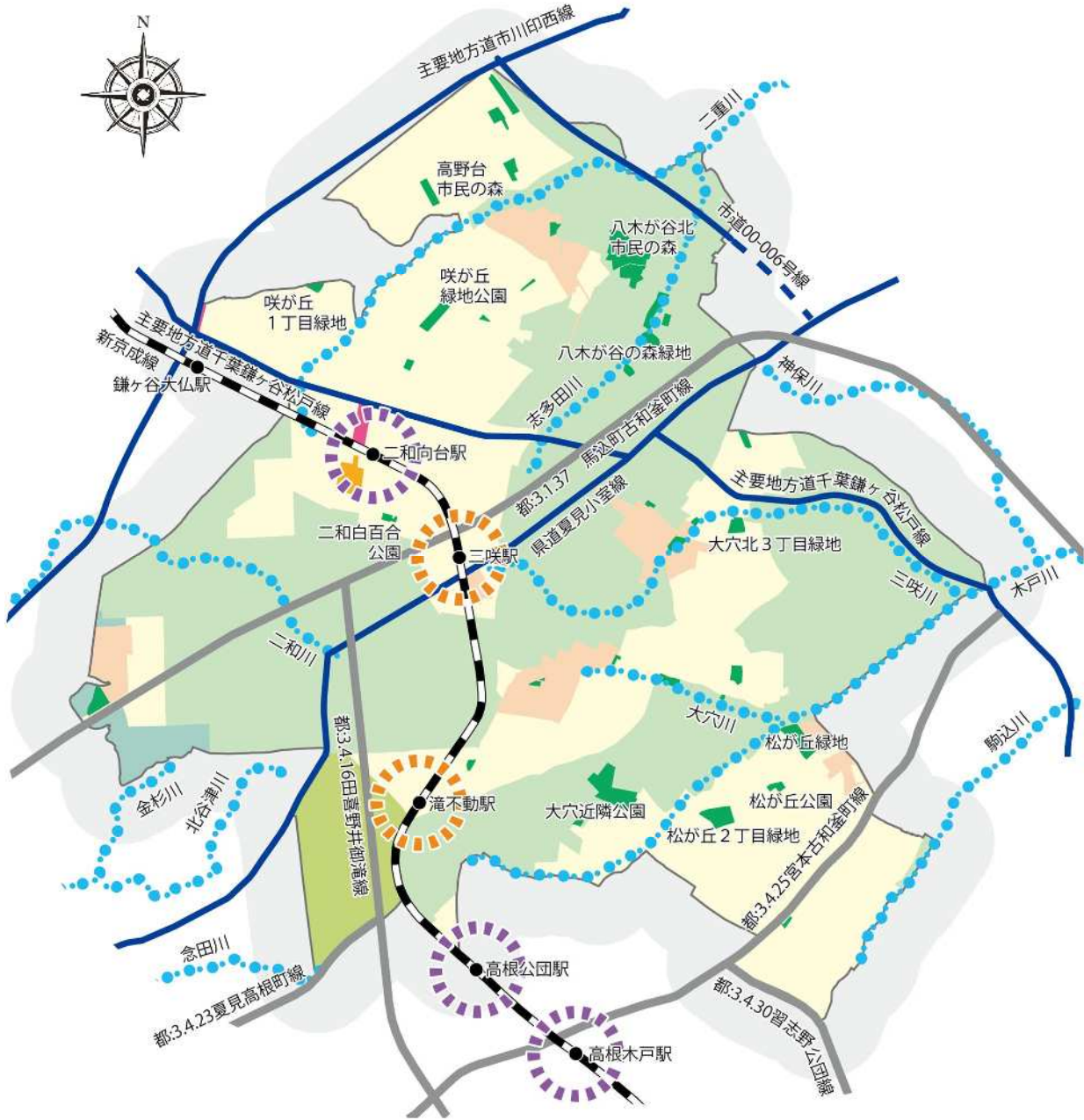
- 道路の幅員が狭く、木造の建築物が密集した市街地においては、道路・広場等の都市基盤の整備を進めるとともに、まちの抱える危険性や初期消火活動の重要性の周知や、地震に対して倒壊する可能性がある建築物の耐震化を促進することにより、災害に強いまちづくりを進めます。
- 土砂災害の発生、被害を最小限に押さえるため、住民等へ各種ハザードマップ等により災害リスクを周知するとともに、がけ地等の崩壊危険箇所等の安全対策や、よう壁の倒壊防止のための指導を図ります。また、土砂災害特別警戒区域等の避難体制の充実を図ります。
- 各種ハザードマップ等により、地震や風水害等の災害リスクの周知を図ります。また、地域防災力の強化を図ります。
- 公共下水道や排水路の耐震化及び老朽化対策を進めます。
- 台風や集中豪雨等による浸水被害を軽減するために、浸水リスクの高い箇所における下水道（雨水）整備を進めます。
- 雨水流出を抑制するため、透水性舗装の整備を進めるとともに、小中学校のグラウンド等で貯留浸透施設の整備を図ります。



7) 福祉のまちづくり

- 鉄道駅や人の集まる施設では、エスカレーター、エレベーターやホームドア、視覚障害者誘導用ブロック、情報案内板を設置する等、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の確保を図ります。
- 誰もが気軽に安心して安全に利用できる、うるおいとやすらぎの場づくりを図ります。
- 既存公園等の改修に際し、バリアフリー・ユニバーサルデザインに配慮した整備を進めます。

《 地域づくり方針図 》



凡 例		
商業業務地区	農と自然の保全・共生地区	水辺・河川
住環境保全地区	まちづくり推進・誘導地区	鉄道・駅
住環境再生地区	中心商業地	都市計画道路
住緑調和地区	地域拠点商業地	地域の主要な道路／構想路線
住農調和地区	地区拠点商業地	公園・緑地
集住型住環境形成地区	生活拠点	供給処理施設など
住環境維持・向上地区	水と緑の拠点	
住工調和地区	水と緑の拠点（構想）	
工業活動展開地区		

10 豊富地域



計画的な市街地と農地・樹林地（小室地区）



緑豊かな公園と住宅地（坪井地区）



～ 地域のなりたち ～

この地域は旧千葉郡豊富村に属していましたが、昭和 29（1954）年に船橋市と合併しました。昭和 44（1969）年以降、小室地区では千葉県と宅地開発公団（現在のUR都市機構）により新住宅市街地開発事業（千葉ニュータウン事業）が行われ、その後平成 27（2015）年には土地区画整理事業が行われました。

地域の南端の坪井地区においては、平成 8（1996）年から平成 22（2010）年に土地区画整理事業が実施され、いずれも良好な住宅市街地が形成されています。

それ以外の地区は、集落が農地の中に点在し、緑豊かな環境に恵まれています。

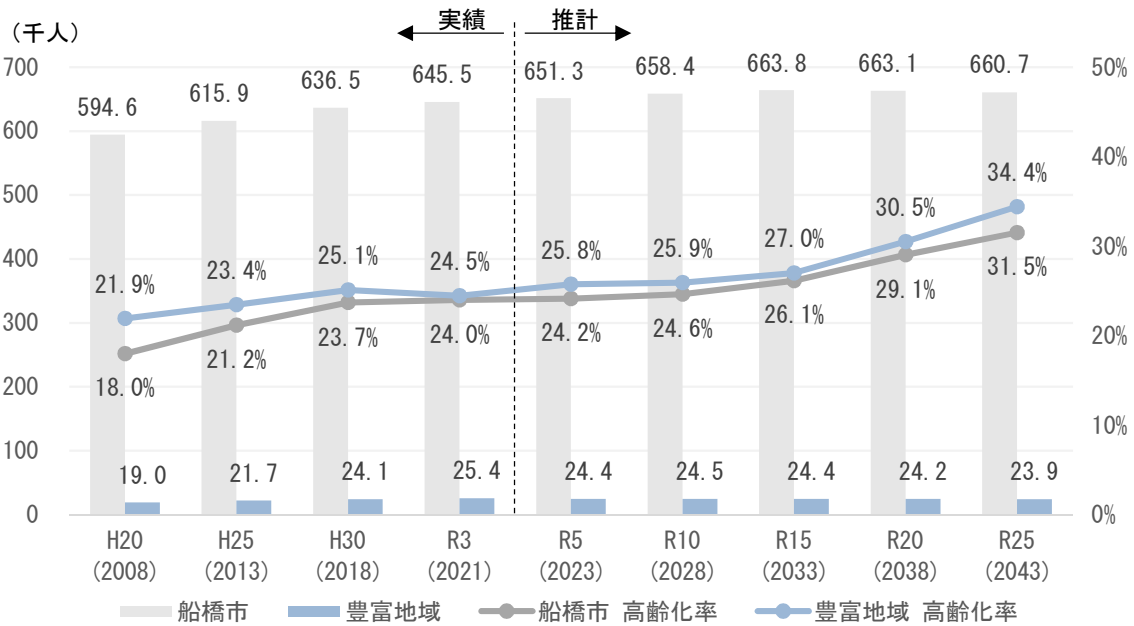
畑作を中心に農業が営まれ、果樹園が点在し、庭先販売も見られます。また、地域の中央部には先端工業団地である船橋ハイテクパークが開発されました。

(1) 現況と課題

1) 人口と世帯

- 農地が広がる中に、計画的に開発された千葉ニュータウン小室地区や坪井地区等の市街地、船橋ハイテクパーク等の工業地が存在しています。地域内の人口は、令和 3 (2021) 年で 25,362 人、人口密度は 15.8 人/ha と 10 地域の中で最も低くなっています。
- 市全体で見ると令和 15 (2033) 年にピークをむかえますが、豊富地域は当面の間横ばいに推移すると予測されています。
- 令和 3 (2021) 年の高齢化率は 24.5%と市の平均と同程度ですが、将来的には、市の平均高齢化率を上回って推移すると予測されています。

《 豊富地域の人口推移 》



資料：人口推計調査報告書（令和元年5月）より作成

《 人口密度 》

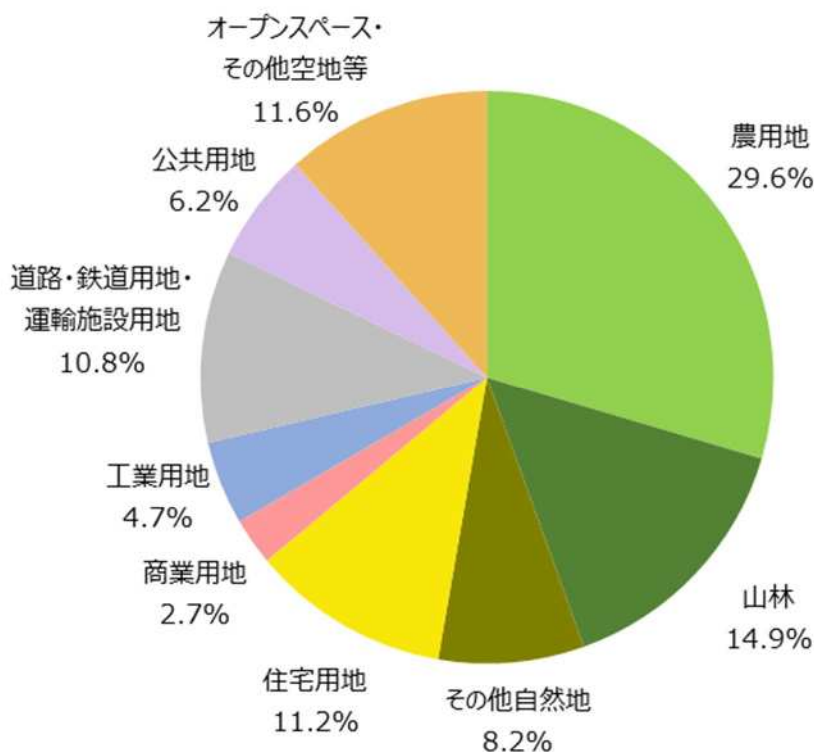
	面積 (ha)	平成 25 (2013) 年		令和 3 (2021) 年	
		人口 (人)	人口密度 (人/ha)	人口 (人)	人口密度 (人/ha)
船橋市	8,562.0	615,876	71.9	645,450	75.4
豊富地域	1,602.2	21,689	13.5	25,362	15.8

資料：船橋市統計書（令和 2 年版）、住民基本台帳人口（各年 4 月 1 日現在）より作成

2) 土地利用

- 地域の北端にある小室地区は、市内中心部との関連が薄くなっておりネットワーク化が必要とされています。
- 駅の性格や商業地の特性に応じた、買い物環境の整備が必要とされています。
- 計画的な開発が行われた地区については適正な土地利用を維持誘導する必要があります。
- 小室地区を通る北千葉道路の全線開通に向けた整備が進められており、広域交通ネットワークを生かした取り組みが期待されています。
- 市街化調整区域内の開発が進み、緑豊かな環境や地域の特徴である良好な集落環境が徐々に失われつつあります。このため、将来に向けた個性ある風土、景観等の保全のための方策が課題となっています。
- 農地は、畑作を中心に、野菜、酪農、果樹栽培等が行われています。農産物の生産、緑豊かな良好な環境の形成、水害を防ぐための保水機能等、多様な役割を果たす農地の保全を図る必要があります。

《 用地面積比の比較（平成 28（2016）年度） 》



資料：都市計画基礎調査（平成 28 年度）より作成

3) 市街地整備

- 小室地区は、千葉県とUR都市機構により開発された地区です。市街地としての成熟等が課題となっています。
- 坪井地区では、UR都市機構による土地区画整理事業が実施されました。新しいライフスタイルに合った魅力ある良好な住環境を維持・保全する必要があります。

4) 交通体系

- 市の中心部と結ぶ骨格となる道路は、県道夏見小室線に限られているため、交通量が多く、交通混雑が見られます。地域内外の交通を円滑に処理するための対応が課題となっています。
- 地域の北側には北総線が通り、小室駅があります。また、南側には東葉高速線が通り、船橋日大前駅が設けられています。しかし、地域のほとんどは鉄道駅から遠く、バスの便数も少なく、公共交通の利用が不便な地域となっています。このため、地域の道路網の整備や鉄道駅と関連づけた公共交通ネットワークの検討が課題となっています。
- 生活道路への通過車両の流入が多く見られます。道路の安全対策を行い、歩行者や自転車利用者が安心して利用できる環境を整備することが課題となっています。

5) 水と緑の環境づくり

- ふなばしアンデルセン公園、船橋県民の森等の水と緑の拠点があります。また、水辺としては、桑納川、二重川が流れています。さらに、地域内には樹林地が比較的多く残され、良好な農地とともに、地域の特徴となる景観を構成しています。これらの貴重な水と緑の保全が課題となっています。
- 市内の緑地の多くがこの地域にあり、北部アンデルセン環境軸として位置付けられています。緑豊かな景観をもつ北部アンデルセン環境軸の形成が課題となっています。
- 市街化調整区域の一部には、農村地域の良好な景観が残されていますが、これらの保全とあわせた生活環境の改善を図る必要があります。
- 二重川や木戸川、駒込川等の水質は改善されてきていますが、引き続き改善が求められており、川沿いの緑も失われつつあることから河川の浄化とともに周辺と一体となった環境の整備が課題となっています。

6) 景観づくり

- 地域の特徴的景観である田園風景や社寺林等を生かした、農と自然と住環境が調和したふるさとの景観づくりが課題となっています。

7) 防災まちづくり

- 道路幅員が狭く、老朽化した木造の建築物が密集している市街地があります。地震火

災への対応等、防災性の高いまちづくりを進める必要があります。

- 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。
- 公共下水道や排水路の耐震化及び老朽化対策を図る必要があります。
- 台風や集中豪雨等による浸水被害の軽減を図る必要があります。

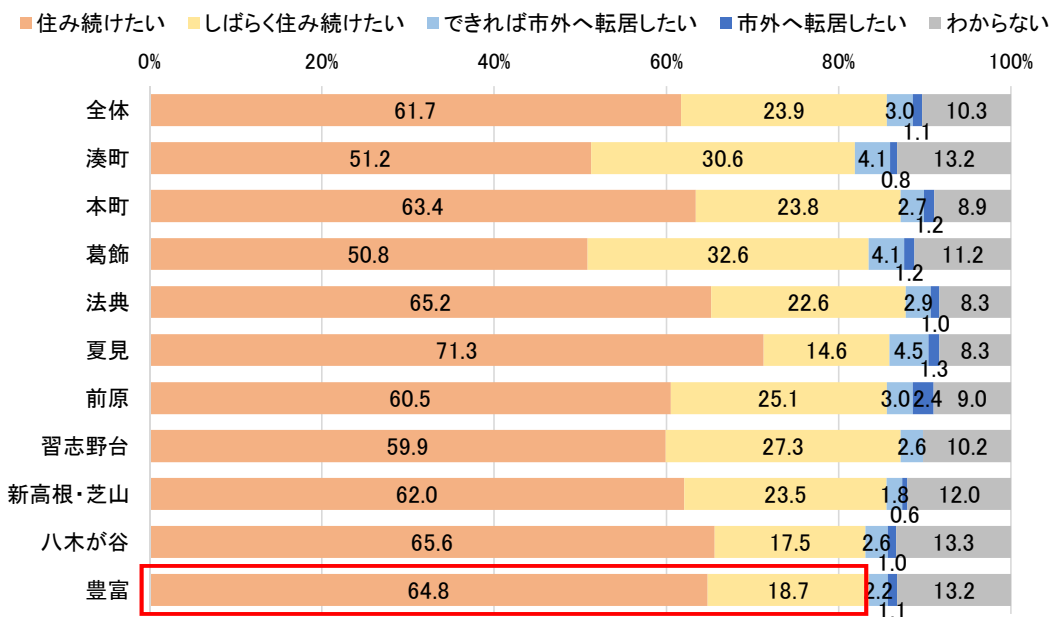
8) 福祉のまちづくり

- 誰もが利用しやすい、うるおいとやすらぎのある環境づくりが課題となっています。
- 歩道の段差の解消や人が集まる施設におけるエスカレーターやエレベーターの設置等、誰もが安全に安心して生活できるバリアフリー・ユニバーサルデザインに配慮したまちづくりを進める必要があります。

9) 市民意向

- 豊富地域の定住意向は、84%となっています。
- 地域の良いところとして「大規模な公園」「良好な住宅地」を挙げた方が非常に多いです。また、20年後に望まれる地域の姿として「公園や緑地、河川等自然環境が豊かなまち」を挙げた方が多くおり、引続き住環境と自然環境の調和が求められています。
- 20年後に望まれる地域の姿として「公共交通（鉄道やバス）の便の良いまち」を挙げた方が最も多いほか、個別意見でも公共交通に関する意見が複数挙がっており、対策が求められています。
- 今後特に力を入れるべき施策として47%の方が「防災・減災」を回答し、43%の方が「防犯」を回答しており、安心して暮らせる地域づくりが求められています。
- その他の市民意向として、以下のような意見があります。
 - 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報告書（平成31年3月）より
 - ・自然環境保全で今後特に力を入れてほしい取組として「自然環境と都市の調和」を最も多い39%の方が回答
 - ・農業・漁業の振興で今後特に力を入れてほしい取組として「長期間耕作されておらず放置されている農地の解消」を市全体より大きく高い41%の方が回答
 - ・住まいで今後特に力を入れてほしい取組として「空き家の適正管理と空き家防止対策」を最も多い55%の方が回答
 - 24 地区市民会議実績報告書（平成31年3月）より
 - ・バス路線の充実
 - ・狭い道路の通り抜け対策の実施
 - ・北千葉道路のポテンシャルを研究し、活用方法を検討してほしい
 - ・市南部と北部のそれぞれの実情に即した施策を展開してほしい

《 定住意向 》



資料：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報告書（平成 31 年 3 月）より作成

《 力を入れるべき施策（上位 3 位） 》

順位	選択項目	回答数	構成比 n=90
1	防災・減災	42	46.7%
2	防犯	39	43.3%
3	医療	39	43.3%

※複数回答可

資料：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報告書（平成 31 年 3 月）より作成

《 地域の良いところ・20 年後に望まれる地域の姿（上位 3 位） 》

質問項目	選択項目（上位順）
地域の良いところ	<ul style="list-style-type: none"> ・大規模な公園 ・良好な住宅地 ・斜面林等の緑や農地
20 年後に望まれる地域の姿	<ul style="list-style-type: none"> ・公共交通（鉄道やバス）の便が良いまち ・公園や緑地、河川等自然環境が豊かなまち ・病院や保育施設等が身近にあり便利なまち

資料：地域別街頭アンケート（令和元年）より作成

(2) 地域づくりの重要ポイント

地域の現況・課題や市民意向を踏まえた地域づくりの重要ポイントは以下のとおりに定めます。

- 1 農地や樹林地等の緑豊かな自然環境の保全や水と緑のネットワーク形成によって北部アンデルセン環境軸の強化を図り、優れた環境を次の世代に継承するまちを目指します。
- 2 公共交通の維持・充実と安全で便利な道路網を形成し、公共施設や周辺の地域等とのネットワークの良いまちを目指します。
- 3 地域に広がる農地の保全・活用を図るとともに、周辺環境と調和した良好な農村集落の維持・形成を目指します。
- 4 鉄道駅周辺における市街地の環境改善や、ゆとりある質の高い市街地を保全し、緑の環境に囲まれたふるさとのまちを目指します。
- 5 自然と暮らしが調和する計画的なまちや、広域交通ネットワークを生かしたまちを目指します。

(3) 地域づくり方針

1) 土地利用



- 小室町、坪井西、坪井東、坪井町、古和釜町地区等の計画的に開発された住宅地においては、地区計画制度等の手法を活用し良好な住環境の保全に努め、「住環境保全地区」としての形成を図ります。
- 自然発生的に形成された坪井地区等の住宅地においては、現在の良好な住環境は維持しつつ、地区計画制度等の手法を活用しながら市民と行政の適正な役割分担による住環境の向上に努め、「住環境維持・向上地区」としての形成を図ります。
- 船橋日大前駅を中心に、土地利用と都市機能の充実を図り、自然と調和する魅力的な街並み景観と良好で質の高い住環境を形成すると共に、保持していくことを目指すため、地区計画制度を活用して、「住環境保全地区」としての形成を図ります。
- 小室駅周辺においては、駅の性格等に応じた「地区拠点商業地」としての形成を図ります。
- 船橋日大前駅周辺においては、「地区拠点商業地」として賑わいのある魅力的な商業・サービス機能の維持を図ります。
- 地域の中央部に広がる市街化調整区域については、都市型農業の振興を図りながら、長い間に培われてきた良好な農村集落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。
- 自然環境と人とのふれあいの場となるふなばしアンデルセン公園や船橋県民の森等の緑の維持・保全を図ります。
- 北千葉道路の整備による広域交通ネットワークを生かした産業拠点の形成に向けて、既存農業や自然環境への影響等に配慮しながら、新たな産業地の創出を検討します。

2) 市街地整備



- 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、安全で良好な市街地環境の形成を図ります。

3) 交通体系



- 地域の骨格を形成する都市計画道路 3・1・37 号馬込町古和釜町線の整備を千葉県に要請し、地域内外の交通の円滑な処理を図ります。
- 安全な歩行空間を確保するとともに、円滑な交通処理を図るため、県道夏見小室線と主要地方道市川印西線を結ぶ市道 00-006 号線の将来的な整備に向けて検討を行います。
- 通勤・通学、買い物等の自転車利用について、駐輪需要に応じた駐輪場の利用方法や整備等を検討します。また、民間事業者と連携・協力して駐輪場の整備促進等を図り

ます。

- 歩行者が安心して歩けるよう、カラー舗装やガードレール等の交通安全施設を設置し交通安全対策を進めます。
- 自転車が安全・快適に通行できるよう、自転車走行環境の整備を進めます。
- 小室駅等における路線バスの機能充実を図るとともに、より快適で便利なバス等公共交通機関のサービス充実を検討します。
- 公共交通不便地域や過度な自動車への依存を解消するため、新たな公共交通の導入に向けた検討や、その他多様な交通施策の活用や促進等により、公共交通の利用促進を図ります。

4) 水と緑の環境づくり



- 船橋県民の森を含めた良好な緑地空間にあっては、特別緑地保全地区の指定を検討するとともに、農地や平地林、斜面緑地等の貴重な緑地の保全を図ることにより、北部アンデルセン環境軸の強化を図ります。
- ふなばしアンデルセン公園については、施設の改修や再整備を行い、公園の充実を図ります。
- 地域内の公園が不足している地区においては、利用者のニーズに対応した公園整備や既存公園の改修を進め、公園の充実を図ります。
- 緑地の保全、樹林地や樹木の条例による指定、協定による住宅地の緑化等を行い、緑の保全・創出を図るとともに、動植物の生育環境の保全を図ります。
- 坪井地区での重点的な緑の保全と創出を図るとともに、駒込川では自然等に配慮した河川整備を図ります。
- 二重川等の水質を常時監視するとともに、流域の排水に対する規制、広報による啓発等を行い、水質改善を図ります。

5) 景観づくり



- 神崎川周辺においては、市民とともにふるさと感じる川として景観整備を図ります。
- 地域の景観の特徴である農地や自然林の保全を図り、農と自然と住環境が調和した豊かな景観を保全します。
- 鈴身町、小野田町、車方町等の昔ながらの集落では、長屋門や屋敷林、斜面緑地や谷津田等、長い時間をかけて培われてきた景観資源を生かした街並みの保全を図ります。

6) 防災まちづくり



- 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進めるとともに、まちの抱える危険性や初期消火活動の重要性の周知や地震に対して倒壊する可能性がある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。

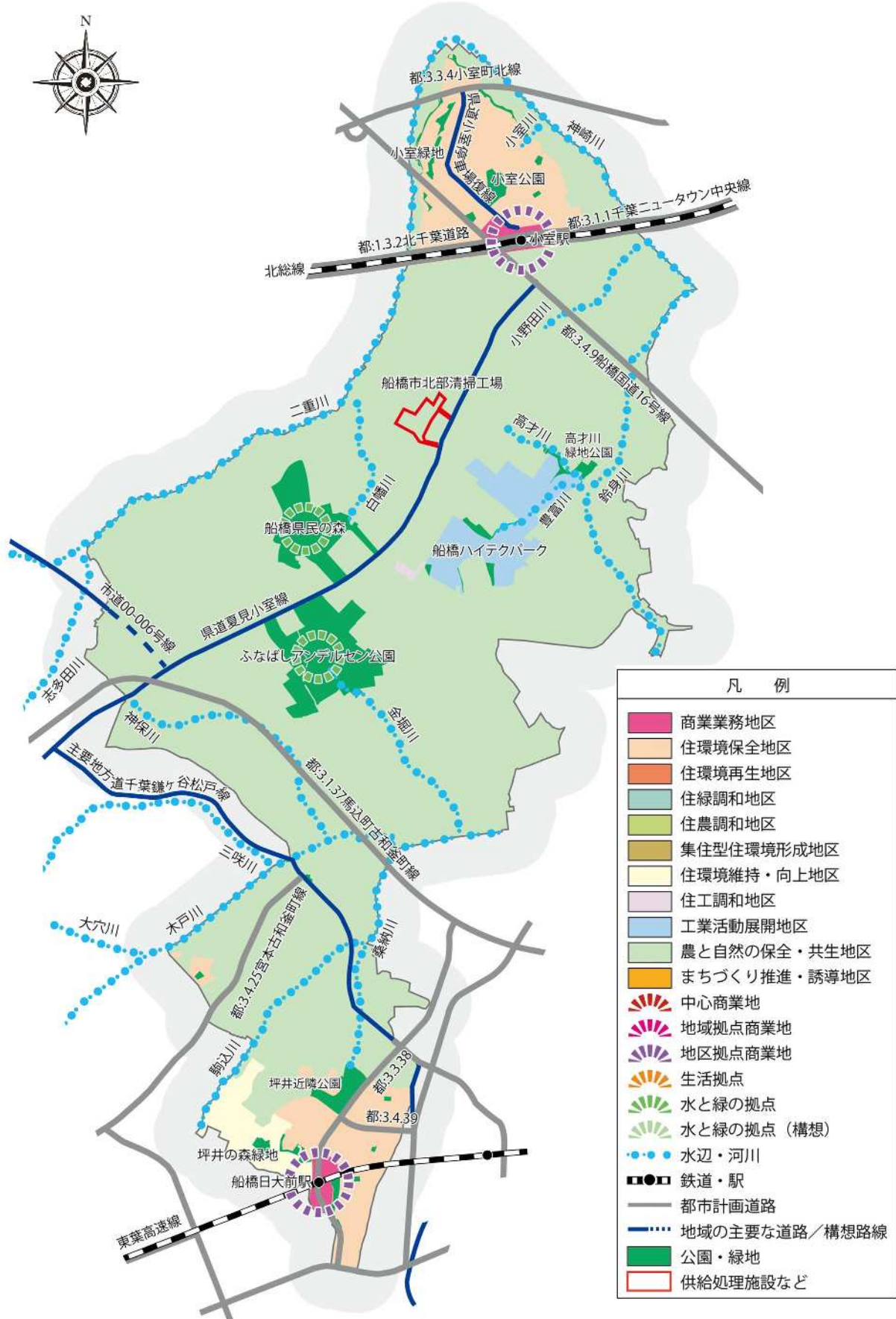
- 土砂災害の発生、被害を最小限に押さえるため、住民等へ各種ハザードマップ等により災害リスクを周知するとともに、がけ地等の崩壊危険箇所等の安全対策や、よう壁の倒壊防止のための指導を図ります。また、土砂災害特別警戒区域等の避難体制の充実を図ります。
- 各種ハザードマップ等により、地震や風水害等の災害リスクの周知を図ります。また、地域防災力の強化を図ります。
- 駒込川では、治水安全度を向上させるために流下能力を増強する河川改修を行います。
- 公共下水道や排水路の耐震化及び老朽化対策を進めます。
- 台風や集中豪雨等による浸水被害を軽減するために、浸水リスクの高い箇所における下水道（雨水）整備を検討します。
- 雨水流出を抑制するため、透水性舗装の整備を進めるとともに、小中学校のグラウンド等で貯留浸透施設の整備を図ります。



7) 福祉のまちづくり

- 鉄道駅や人の集まる施設では、エスカレーター、エレベーターやホームドア、視覚障害者誘導用ブロック、情報案内板を設置する等、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の確保を図ります。
- 誰もが気軽に安心して安全に利用できる、うるおいとやすらぎの場づくりを図ります。
- 既存公園等の改修に際し、バリアフリー・ユニバーサルデザインに配慮した整備を進めます。

《 地域づくり方針図 》



4章 まちづくり推進のための方策

1 適切なまちづくりの手法の活用

全体構想や地域別構想に示した各方針を具体化するため、様々なまちづくりの手法を活用していく必要があります。

(1) 用途地域の適切な運用・見直し

用途地域は、土地利用の基本的な枠組みを定めるもので、住居系、商業系、工業系の13種類に区分され、地域別に建物の用途や建ぺい率、容積率、高さの制限等を決めることができます。現在船橋市では市街化区域において11種類の用途地域を定めていますが、まちづくりの目標を実現するために、周辺環境への影響も考慮しながら適切な指定・見直しを行います。

(2) 地区計画制度の活用

地区計画制度は、身近な地区の問題を解決し良好な環境を作るため、その地区に合った土地利用や建築物等の具体的なルールを決め、まちづくりを進める制度です。具体的には、用途の制限・塀の生垣化・個別の建築行為の誘導等を行うことができます。船橋市においては、令和3年度末現在、全18地区で決定され、快適で魅力的な都市空間の創造に寄与しています。

また、道路の幅員が狭く、木造の建築物が密集した市街地における生活環境の改善や防災性の向上を図るための手法としての活用も期待されています。

今後も地区計画制度の活用を図り、地域が主体となったまちづくりのルールづくりを進めます。

(3) 面的整備手法の活用

面的な整備制度として、土地区画整理事業や市街地再開発事業があります。これらは、新しい市街地の建設又は既成市街地の再開発により、良好な市街地を形成し、都市機能の増進を図ることを目的に、一体的に開発し、又は整備する必要がある土地の区域に定める都市計画であり、本市でも市内各所で実施されてきました。

今後も、こうした事業を有効に活用し、中心市街地、既成市街地の再構築や新市街地の形成を図ります。

《 用途地域一覧 》

	用途地域の名称	概要
住居系	第一種低層住居専用地域	低層住宅の良好な環境を守るための地域です。小規模な店舗や事務所を兼ねた住宅や小中学校等が建てられます。
	第二種低層住居専用地域	主に低層住宅の良好な環境を守るための地域です。小中学校等のほか、150㎡までの一定の店舗等が建てられます。
	第一種中高層住居専用地域	中高層住宅の良好な環境を守るための地域です。病院、大学、500㎡までの一定の店舗等が建てられます。
	第二種中高層住居専用地域	主に中高層住宅の良好な環境を守るための地域です。病院、大学等のほか、1,500㎡までの一定の店舗や事務所等が建てられます。
	第一種住居地域	住居の環境を守るための地域です。3,000㎡までの店舗、事務所、ホテル等は建てられます。
	第二種住居地域	主に住居の環境を守るための地域です。店舗、事務所、ホテル、ぱちんこ屋、カラオケボックス等は建てられます。
	準住居地域	道路の沿道において、自動車関連施設等の立地と、これに調和した住居の環境を保護するための地域です。
	田園住居地域	農業の利便の増進を図りつつ、これと調和した低層住宅に係る良好な住居の環境を保護するための地域です。
商業系	近隣商業地域	近隣の住民が日用品の買い物をする店舗等の業務の利便の増進を図る地域です。住宅や店舗のほかに小規模の工場も建てられます。
	商業地域	銀行、映画館、飲食店、百貨店、事務所等の商業等の業務の利便の増進を図る地域です。住宅や小規模の工場も建てられます。
工業系	準工業地域	主に軽工業の工場等の環境悪化の恐れのない工業の業務の利便を図る地域です。危険性、環境悪化が大きい工場のほかは、ほとんど建てられます。
	工業地域	主として工業の業務の利便の増進を図る地域で、どんな工場でも建てられます。住宅や店舗は建てられますが、学校、病院、ホテル等は建てられません。
	工業専用地域	専ら工業の業務の利便の増進を図る地域です。どんな工場でも建てられますが、住宅、店舗、学校、病院、ホテル等は建てられません。

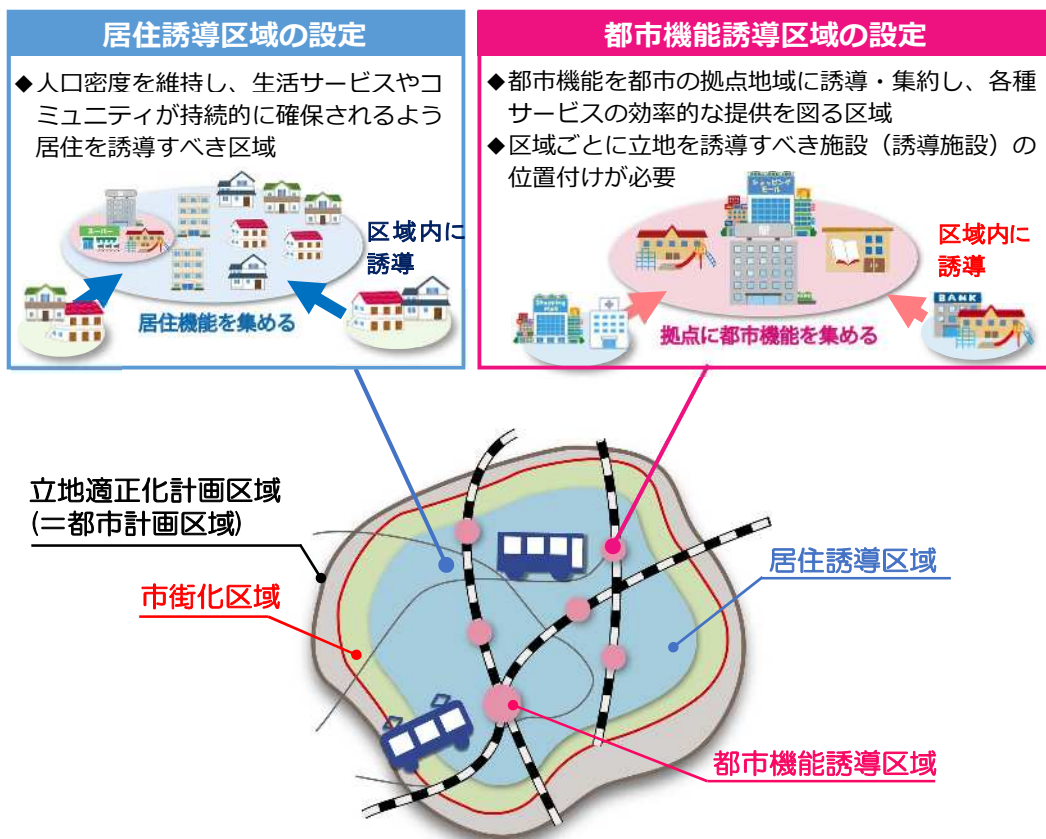
参考：立地適正化計画について

全国的な人口減少に伴い、薄く広がった市街地を抱えたまま、さらに人口が減少すると、医療・商業等の生活サービス施設や公共交通を維持することが困難となり、歩いて又は公共交通の利用だけで日常生活を営むことが困難となるおそれがあります。これらの課題解消に対応するためには、行政・住民・民間業者が一体となり、コンパクトなまちづくりを推進していくことが求められています。

このような背景を踏まえ、都市再生特別措置法の一部改正（平成 26 年 8 月 1 日施行）により、市町村による立地適正化計画の策定が可能になりました。

立地適正化計画は、都市再生特別措置法（平成 14 年法律第 22 号）第 81 条の規定に基づく計画で、都市機能誘導区域や居住誘導区域の設定を通じて、コンパクトシティ化を目指すものです。

《 立地適正化計画のイメージ 》



船橋市においては、現時点では立地適正化計画の策定をしておりませんが、今後の市の人口推移や社会状況の変化等を踏まえ、計画策定について検討していきます。

2

協働のまちづくり

(1) 多様な主体との協働によるまちづくりの推進

地域の特性を生かしたまちづくりを実現していくためには、地域を良く知る市民、専門的知識を有する企業（事業者）、関係団体等と行政が協力し合いながら進めていくことが重要です。

船橋市では、今後のまちづくりの基本となる「協働」の基本的な考え方と推進に向けた方針を定めた「市民参加と協働のまち船橋～市民力でまちづくりを進める基本指針～」を定めました。

マスタープランに示すまちづくりの目標の実現に向けては、同指針に示す協働の考え方を踏まえながら、市民、企業、関係団体・専門家等、行政が共通の認識に立ち、それぞれの役割と責任を担いつつ取組を行う「協働のまちづくり」により、マスタープランの実現を進めます。

《 協働のまちづくりの推進に向けた役割 》

■ 市民の役割

まちづくりの担い手としての役割が期待されます。また、自分達で地域課題の解決に向けた主体的取組が期待されます。

■ 企業の役割

地域の産業や経済の発展に貢献することが期待されます。また、地域社会を構成する一員として、人材や資金等の活用による地域への貢献が期待されます。

■ 関係団体・専門家等の役割

まちづくり活動への積極的な参加・協力が期待されます。また、専門的知識を生かした地域への貢献が期待されます。

■ 行政の役割

まちづくりに関する情報提供、市民参画の機会の提供、市民主体の活動の支援を推進します。また、各種計画や事業の決定・変更・推進・調整を図ります。

《 協働のまちづくりのイメージ 》



具体的なまちづくりには、構想・計画・事業実施・管理等、様々な段階があり、それぞれの段階で地域、行政の役割も変化することから、順を追って取り組み、積み重ねていくことで、まちづくりの実現を目指します。

《 協働のまちづくりのステップイメージ 》

ステップ	地 域 (市民・関係団体・専門家 等)	行 政 (船橋市)
I. まちに興味をもつ	都市・地域を知る 例えは ・ 広報・ホームページの閲覧 ・ まちづくりについての学習 ・ 地域への愛着の醸成	情報発信の強化 ・ まちづくり活動の情報発信 ・ 講習会等の開催 ・ 人材・組織の育成
II. まちづくりに参加する	まちづくりに参加する 例えは ・ アンケートに答える ・ 自治会等の活動に参加 ・ 美化活動等のボランティアに参加	参加の場をつくる ・ アンケートの実施 ・ 会議・討議の場の設置 ・ イベントの実施
III. 地域のことを考える	都市や地域の将来像を考える 例えは ・ 地域の課題や魅力の調査・確認 ・ 「目指す姿」の共有 ・ 活動団体の立ち上げ	検討の支援 ・ 組織の立ち上げ支援 ・ 検討に向けた助言 ・ 地域まちづくりアドバイザー派遣
IV. 具体策を検討する	ルールづくりなど具体策を検討する 例えは ・ 景観や街並み等のルールづくり ・ 地区計画や建築協定の検討と合意形成	検討の支援 ・ 活動団体の運営支援 ・ 地域の意向に沿った支援 ・ 地域づくりの内容の評価・審査、各種計画との調整 ・ 都市計画法等、法令に基づく手続
V. 実践する	計画の運用と実践 例えは ・ ルールの適用と遵守 ・ 空き店舗の活用・イベントの実施	活動の支援 ・ 都市計画制度の活用 ・ 面整備事業や公共施設整備事業等の実施 ・ 運営への支援・助成
VI. 管理・運営する	まちを守り・育てる活動 例えは ・ 地域主体の施設管理や施設づくり ・ ルールの検証と必要に応じた変更 ・ その他、多角的な実践活動	運営・管理の支援 ・ 実践活動に関わる情報収集と共有化 ・ その他の各種支援

(2) 協働・連携のための環境づくり

市民主体のまちづくりには、行政による十分な情報提供が必要であることから、広報紙をはじめ、ホームページ、SNS（ソーシャル・ネットワーキング・サービス）等の多様な媒体を活用し、市民が必要とする情報を迅速かつ効果的に発信するとともに、行政情報のオープンデータ化を進めます。

また、様々な手段や機会を通じて、ニーズや地域の課題など市民の意見を幅広く把握し、計画や取組内容に反映します。

都市計画決定・変更にあたっては、内容やスケジュール等について、わかりやすさや透明性に配慮し、広く周知するとともに、市民意向の反映に努めます。

(3) 関係機関との連携

広域的な視点から検討する事業や、さまざまな機関との連携が必要な事業については、近隣自治体や国、千葉県、関係機関と協議・連携を図ります。

また、より専門的な事業を計画的に進めるため、必要に応じて大学や企業等の研究機関と連携を図ります。

(4) 関係部署・部門別計画との連携

マスタープランに掲げたまちづくりの実現にあたっては、都市計画や都市基盤整備だけでなく、産業、防災、福祉、子育て、医療、環境等の様々な分野との連携が必要です。







































そのため、庁内の関係する部局とマスタープランを共有し、部門別計画との連携を十分に図ります。

(5) 持続可能な開発目標（SDGs）への貢献

平成 27（2015）年 9 月の国連サミットにて、国際社会共通の目標である持続可能な開発目標（SDGs）が採択されました。SDGs は、経済、社会及び環境の課題に対して総合的に取り組む仕組みとなっており、その実現のためには、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。

そのため、まちづくりの目標の実現により、将来的に想定される人口減少やさらなる少子高齢化が進行する中においても快適に暮らせる持続可能なまちを目指し、SDGs への貢献を図ります。

《 本計画との関連性が強い SDGs 》

土地利用	2 気候を ゼロに 	3 すべての人に 健康と福祉を 	9 産業と技術革新の 革命をつくらう 	11 住み続けられる まちづくりを 	13 気候変動に 具体的な対策を 	14 海の豊かさを 守ろう 	15 陸の豊かさも 守ろう 	17 パートナーシップで 目標を達成しよう 
市街地整備	7 安全な水とトイレ を世界中に 	11 住み続けられる まちづくりを 	17 パートナーシップで 目標を達成しよう 					
交通体系	3 すべての人に 健康と福祉を 	9 産業と技術革新の 革命をつくらう 	11 住み続けられる まちづくりを 	17 パートナーシップで 目標を達成しよう 				
水と緑の 環境づくり	6 安全な水とトイレ を世界中に 	9 産業と技術革新の 革命をつくらう 	11 住み続けられる まちづくりを 	13 気候変動に 具体的な対策を 	14 海の豊かさを 守ろう 	15 陸の豊かさも 守ろう 	17 パートナーシップで 目標を達成しよう 	
景観づくり	11 住み続けられる まちづくりを 	14 海の豊かさを 守ろう 	15 陸の豊かさも 守ろう 	17 パートナーシップで 目標を達成しよう 				
防災 まちづくり	7 安全な水とトイレ を世界中に 	9 産業と技術革新の 革命をつくらう 	11 住み続けられる まちづくりを 	13 気候変動に 具体的な対策を 	17 パートナーシップで 目標を達成しよう 			
福祉の まちづくり	3 すべての人に 健康と福祉を 	4 質の高い教育を みんなに 	5 ジェンダー平等を 実現しよう 	10 人や国の不平等 をなくそう 	11 住み続けられる まちづくりを 	16 平和と公正を すべての人に 	17 パートナーシップで 目標を達成しよう 	

3 マスタープランの進行管理と見直し

(1) 進行管理

マスタープランに沿ったまちづくりを計画的に進めていくため、各部署が実施する関連事業の進捗状況を適宜把握していきます。

また、都市計画基礎調査等の定期的に行われている調査を有効に活用しながら、計画の評価と見直しの必要性を判断します。

(2) マスタープランの見直し

マスタープランは、今後約 10 年間の方針を定めています。

しかし、市を取り巻く社会情勢等の変化や法改正、第 3 次船橋市総合計画等の上位計画の見直しがあった場合は、変化に迅速・的確に対処する観点から、計画の見直しを検討します。

《 進行管理のイメージ 》

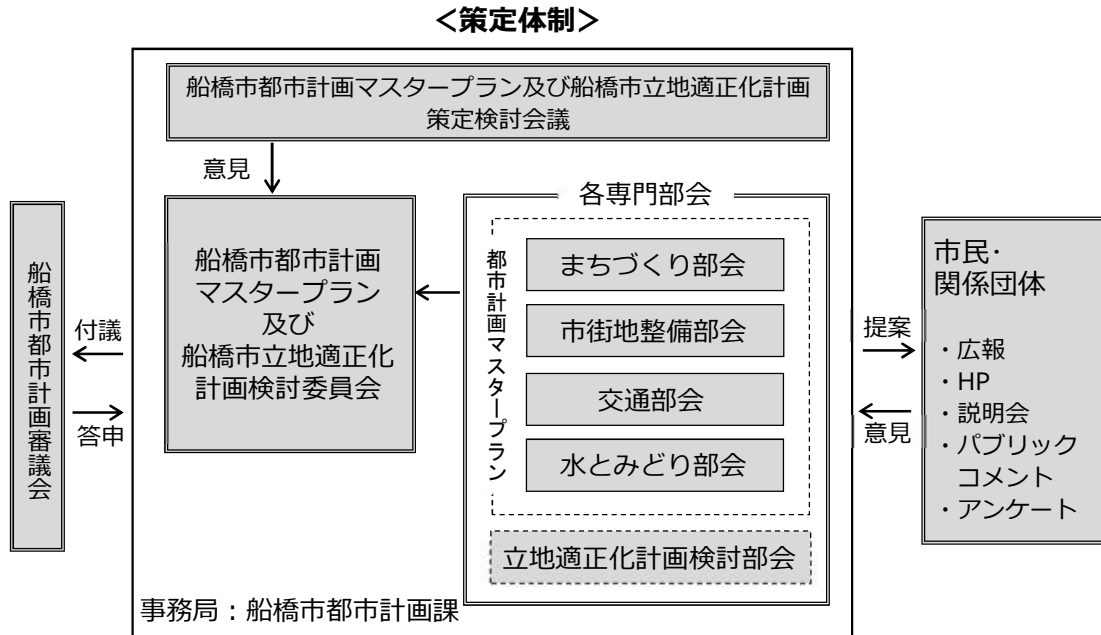
		(年度)													
		R3 2021	R4 2022	R5 2023	R6 2024	R7 2025	R8 2026	R9 2027	R10 2028	R11 2029	R12 2030	R13 2031	R14~ 2032~		
都市計画 マスター プラン			策定	→				評価・分析・現況調査	→				第3期マスタープラン	→	評価
		← 事業進捗状況確認 →													
各種調査	国勢調査		都市計画基礎調査				国勢調査	都市計画基礎調査				国勢調査	都市計画基礎調査		

參考資料

1 策定経過

(1) 検討体制

第2期マスタープランは、以下の体制により策定しました。



※第2期マスタープラン策定にあわせて、立地適正化計画の策定についても検討しており、両計画を一体的に検討する体制としておりました。

船橋市都市計画マスタープラン及び船橋市立地適正化計画検討委員会名簿

会長	建設局長
副会長	都市計画部長
委員	市長公室長
	企画財政部長
	市民生活部長
	健康・高齢部長
	福祉サービス部長
	子育て支援部長
	環境部長
	経済部長
	都市整備部長
	道路部長
	下水道部長
	建築部長
	管理部長

船橋市都市計画マスタープラン専門部会名簿

部会名称	部会員（○：部会長）	
まちづくり部会 （土地利用、景観、防 災、福祉）	市長公室	危機管理課長
	企画財政部	政策企画課長
	健康・高齢部	健康政策課長
		高齢者福祉課長
	福祉サービス部	障害福祉課長
	子育て支援部	子ども政策課長
	経済部	商工振興課長
		農水産課長
	都市計画部	都市計画課長○
都市政策課長		
建築部	宅地課長	
市街地整備部会	市民生活部	市民安全推進課長
	都市整備部	都市整備課長○
	建築部	建築指導課長
		宅地課長
		住宅政策課長
都市計画部	都市政策課長	
交通部会	都市整備部	都市整備課長
	道路部	道路計画課長○

水とみどり部会		道路管理課長	
		道路維持課長	
		道路建設課長	
	環境部	環境政策課長	
	都市整備部	公園緑地課長	
	下水道部		下水道総務課長
			下水道河川計画課長○
			下水道建設課長
			下水道施設課長
			下水道河川管理課長
	河川整備課長		

船橋市都市計画マスタープラン及び船橋市立地適正化計画策定検討会議名簿

委員種別	氏名 (◎：会長 ○：副会長)	役職
第一号委員 学識経験者	寺木 彰浩	千葉工業大学 創造工学部 教授
	◎ 中村 英夫	日本大学 理工学部 教授
	根上 彰生	日本大学 理工学部 教授
第二号委員 市内で活動する 団体の関係者	石橋 正之 (H30~R3)	市川市農業協同組合 常務理事
	中村 宏 (R3~R4)	
	柳田 努 (H30~R2)	独立行政法人都市再生機構 東日本都市再生本部 事業企画部 担当部長
	岸本 誠 (R2~R3)	
	鈴木 孝弘 (R3~R4)	
	鈴木 正	船橋商工会議所 副会頭
	吉田 修一 (H30~R3)	船橋新京成バス株式会社 取締役営業部長
中村 啓介 (R3~R4)		
若生 美知子	社会福祉法人船橋市社会福祉協議会 会長	
第三号委員 市民	味元 崇	市民公募委員
	森 啓祐	市民公募委員
第四号委員 市職員	伊藤 誠二 (H30~R3)	船橋市 健康福祉局長
	大竹 陽一郎(R3~R4)	
	○ 大石 智弘 (H30~R2)	船橋市 建設局長
	鈴木 武彦 (R2~R4)	

(2) 策定までの経緯

※下表においては、船橋市都市計画マスタープラン及び船橋市立地適正化計画検討委員会を「検討委員会」、船橋市都市計画マスタープラン及び船橋市立地適正化計画策定検討会議を「策定検討会議」と略して記載します。

日付		検討内容等
平成 30 年	10月31日	第1回検討委員会 ・策定概要、計画検討体制、策定スケジュールについて
	11月5日	第1回策定検討会議 ・計画の策定について
	11月12日	第133回船橋市都市計画審議会 ・計画について(報告)
平成 31 年	2月12日	第2回検討委員会 ・策定骨子(案)について
	3月28日	第2回策定検討会議 ・策定骨子(案)について
令和元年	7月8日	第134回船橋市都市計画審議会 ・策定骨子について(報告)
	8月9日	第3回検討委員会 ・全体構想(案)等について
	8月26日	第3回策定検討会議 ・全体構想(案)等について
	9月7日～ 9月29日	地域別街頭アンケート実施
令和2年	2月5日	第137回船橋市都市計画審議会 ・計画策定の進捗について(報告)
	2月20日	第4回検討委員会 ・都市計画マスタープラン(原案)等について
令和3年	7月27日	第5回検討委員会 ・都市計画マスタープラン(原案)修正等について
令和4年	3月28日	第6回検討委員会 ・都市計画マスタープラン(原案)修正等について
	4月26日	第4回策定検討会議 ・都市計画マスタープラン(原案)について
	5月16日	第144回船橋市都市計画審議会 ・都市計画マスタープランについて(報告)
	6月15日～ 7月15日	パブリック・コメント実施
	6月18日	説明会(二和公民館)
	6月19日	説明会(市役所本庁舎)
	6月26日	説明会(習志野台公民館)
	8月23日	第7回検討委員会 ・都市計画マスタープラン(案)について
9月30日	第5回策定検討会議 ・都市計画マスタープラン(案)について	
●月●日	第●回船橋市都市計画審議会 ・都市計画マスタープラン(案)について(付議)	

2 市民参画結果

(1) 市民意識調査

実施時期	<ul style="list-style-type: none"> 平成 30 年度（マスタープラン策定にあたっての調査） 平成 30 年 7～8 月 令和 3 年度（最新の調査） 令和 3 年 9 月
実施方法	船橋市在住の満 18 歳以上の方から 3,000 人を無作為抽出し、郵送にて調査依頼・回答
総回答数	平成 30 年度：1,369 人 令和 3 年度：1,485 人
主な意見	<p>【定住意向】</p> <ul style="list-style-type: none"> 今後も船橋市に「住み続けたい」「しばらく住み続けたい」と思う人を合わせると 80%以上 市民の定住意向が高く、住みたい理由として「鉄道など交通機関が多く、通勤・通学に便利」「日常の買い物に便利」が突出

出典：市民意識調査報告書（平成 30 年度、令和 3 年度）

(2) 市民アンケート調査

実施時期	平成 30 年 9～10 月
実施方法	船橋市在住の満 18 歳以上の方から 6,000 人を無作為抽出し、郵送にて調査依頼、郵送またはインターネットにて回答
総回答数	2,541 人
主な意見	<p>将来望むまちのイメージ（上位項目）</p> <p>※15 の選択肢から 3 つまで回答可</p> <ul style="list-style-type: none"> ◇ 災害や犯罪の少ない安心・安全に暮らせるまち（70%） ◇ 医療機関や保健サービスが充実したまち（50%） ◇ 高齢者や障害者などが自立して生活できる福祉が充実したまち（40%）
	<p>今後特に力を入れてほしい施策分野（上位項目）</p> <p>※40 の選択肢から 5 つまで回答可</p>

	<ul style="list-style-type: none"> ◇ 防災・減災（49%） ◇ 道路の整備・維持（46%） ◇ 防犯（41%） ◇ 医療（40%）
--	---

出典：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報告書(平成 31 年 3 月)

（3）中学生アンケート調査

実施時期	平成 30 年 11 月
実施方法	地域性を考慮して選んだ市内の 5 つの中学校に通学する中学 2 年生（約 1,200 人）に対し、教職員により手渡しで配布・回収
総回答数	1,046 件
主な意見	将来望むまちのイメージ（上位項目） ※15 の選択肢から 3 つまで回答可
	<ul style="list-style-type: none"> ◇ 災害や犯罪の少ない安心・安全に暮らせるまち（60%） ◇ ごみが少なく環境にやさしいまち（35%） ◇ 公園やレジャー施設がたくさんあるまち（28%）
	未来のまちをより良くする提案・アイデアの主な意見 ※自由記載 「道路交通安全の確保」 「ごみ対策の充実」及び「ごみのポイ捨ての禁止」 「公園の整備・充実」

出典：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報告書(平成 31 年 3 月)

（4）24 地区市民会議

実施時期	平成 31（2019）年 1～2 月
実施方法	市内 24 地区コミュニティごとの会場で、市民同士がまちをどのようにしていきたいかを自由に話し合い意見をいただいた。
参加者数	298 人
総意見数	1,993 件
意見の多い分野（上位項目）	「都市整備（道路、都市計画、公園、住まい等）」 「市民活動（市民協働、コミュニティ活動等）」 「安全（消防、防犯・防災）」の順が多い

出典：24 地区市民会議実績報告書(平成 31 年 3 月)

(5) 市政モニターアンケート

実施時期	令和元年 5～6 月
実施方法	市政モニター（地域・年代・性別等を考慮して抽出した 2,000 人に案内をお送りし、応募いただいた方の中から先着順で選んだ 300 人）の方々に郵送にて調査依頼・回答
総回答数	290 人
主な意見	<p>【道路について】</p> <p>◇ 住まいの周辺地域の道路の整備状況について 84%の方が「不十分」と回答</p> <p>【防災について】</p> <p>◇ 住まいの周辺地域で地震による災害が起こったとき、60%の方が「危険な場所がある」と回答</p>

出典：令和元年度【第 1 回：市政モニターアンケート】調査結果報告書

(6) 地域別街頭アンケート

実施時期	令和元（2019）年 9 月
実施方法	駅前や商業施設等にて説明パネルの展示（オープンハウス形式）により、幅広い年齢層の方に対して計画策定に係る情報提供・周知を行った。 また、インタビューの実施により多くの方から意見等を伺った。
実施場所	<p>駅：船橋駅、北習志野駅、津田沼駅</p> <p>公民館：西部公民館、二和公民館、小室公民館</p> <p>集客施設等：ららぽーと TOKYO-BAY、イオンモール船橋、ヨークマート夏見台店、高根台プラザ広場</p> <p>公園：坪井近隣公園</p>
参加者数	1,337 人（市内居住者 1,138 人、市外居住者 199 人）
主な意見	第 3 章（地域別構想）の各地域における「現況と課題」に記載しております。

(展示パネルの一例)



(7) パブリック・コメント

実施時期	令和4年6月15日～7月15日
実施方法	都市計画課、行政資料室、船橋駅前総合窓口センター、各出張所・連絡所、各公民館、各図書館及び市ホームページにて計画(案)と関係資料を公表
意見総数	29件

(8) 説明会

実施時期	令和4年6月18日、19日、25日
実施内容	市内3箇所の会場において、計画案の内容について説明し、質疑応答を行った。
実施場所	<ul style="list-style-type: none"> 船橋市役所本庁舎 習志野台公民館 二和公民館
参加者数	16人

3 用語解説

● あ行

用語	解説
ウォーカブル	道路や沿道建築物、公園等まちなかを、居心地良く歩きたくなること。
ウォーターフロント	水辺、水際の空間。特に都市生活者のうるおい空間として整備されたもの。
液状化	砂が堆積した地盤や埋め立て地等が地震で激しく振動することにより、液体のような状態になる現象。建物が沈下・傾斜したり、マンホールが浮上したりする被害が生じることがある。
延焼遮断帯	火事が燃え広がることを防ぐ役割を担う、広幅員の道路や緑地等。
オープンスペース	公園・広場・道路・農地等の建物の建っていない空間。開発事業等により生み出される歩道状空地や公開空地、広場等も含まれる。
温室効果ガス	二酸化炭素をはじめとする、大気中に存在する熱（赤外線）を吸収し、地表に戻す性質を持つガス。地球温暖化の原因となる。
音声案内信号機	視覚に障害を持つ方々が、安全に横断歩道を渡れるように設置された、音声によって誘導等を図る信号機。

● か行

海岸保全施設	津波や高潮等の自然災害や、海水による浸食から海岸を防護するための施設。堤防、護岸、水門等がある。
街区公園	もっぱら街区内に居住する者の利用に供することを目的とする公園で、1箇所あたり面積0.25haを標準として配置する。
開発行為	都市計画法第4条第12項で定義される、主として建築物の建築または特定工作物の建設の用に供する目的で行う土地の区画形質の変更のこと。
回遊性	人々が買い物や観光等の目的で複数のまち・拠点を移動する性質。
河川流量	単位時間に河川のある横断面を流れる水の体積。
合併処理浄化槽	し尿（トイレの排水）と生活雑排水（台所、ふろ、洗濯機等の排水）を併せて処理する浄化槽。
カラー舗装	事故防止などの注意喚起や方向別案内などをより明確にするために、色彩などを変えた舗装。
環境基準点（環境基準地点）	環境基準の目標レベルを設ける水域ごとに、代表する地点で環境基準の維持達成状況を把握するための測定点。
環境負荷	人が環境に与える負担のこと。単独では環境への悪影響を及ぼさないが、集積することで悪影響を及ぼすものも含む。

幹線街路	都市計画道路の種別のひとつで、都市内におけるまとまった交通を受け持つとともに、都市の骨格を形成する道路。
幹線道路	主要幹線道路を補完し、主として市内の各地域を結ぶ道路。
既存ストック	市街地において今まで整備されてきた公共施設、住宅、商業施設、業務施設等のこと。
北千葉道路	市川市と成田市を結ぶ全延長約 43km の道路。東葛地域、北総地域の東西方向の骨格となる道路であり、首都圏北部、千葉ニュータウン、成田空港を結ぶことにより、国際競争力の強化を図るとともに、地域間の交流連携、物流の効率化等、地域の活性化に寄与することが期待されている。
基本構想	将来の本市のあるべき姿を示すとともに、まちづくりの基本的な方向性を明らかにし、市政運営の指針とするもの。
旧耐震基準	1981 年の建築基準法改正前の耐震基準。
局所的豪雨（局地的大雨）	単独の積乱雲が発達する事によって起きるもので、一時的に雨が強まり、局地的に数十 mm 程度の総雨量となるもの。
緊急輸送道路	大規模災害が起きた場合における避難・救助をはじめ、物資の供給、施設の復旧等、広範な応急対策活動を広域的に実施するため、非常事態に対応した交通の確保を図ることを目的として指定された路線。
近隣公園	主として近隣に居住する者の利用に供することを目的とする公園で、1 箇所あたり面積 2ha を標準として配置する。
区画街路	都市計画道路の種別のひとつで、地区における宅地の利用に供するための道路。
グリーンインフラ	自然環境が有する多様な機能（生物の生息・生育の場の提供、良好な景観形成、気温上昇の抑制等）を活用し、持続可能で魅力あるまちづくりや地域づくりを進める取り組みや考え方。
警戒避難体制	土砂災害警戒区域において定められる、情報の収集及び伝達や避難場所や避難路に関する事項、避難訓練の実施に関する事項や要配慮者利用施設や救助に関する事項等のこと。
景観計画	景観法に基づき定められた、良好な景観の形成に関する計画。
景観形成重点区域	船橋市景観計画において定義されている、市の景観特性を引き立て、あるいは市の骨格的な景観を形成している地域。
景観重要建造物	景観法に基づき指定される、地域の景観を形成する上で重要な要素となっている建造物。
景観地区	景観法に基づき、市街地の良好な景観を形成するため、都市計画として定める地区。
景観重要樹木	景観法に基づき指定される、地域の景観を形成する上で重要な要素となっている樹木。

下水処理場	下水を最終的に処理して河川その他の公共の水域又は海域に放流するために下水道の施設として設けられる処理施設及びこれを補完する施設。
建築協定	建築基準法第 69 条に基づき土地所有者等の全員の合意により締結される、建築に関わるルール。
公共下水道	主として市街地における下水を排除し、または処理するために地方公共団体が管理する下水道で、終末処理場を有するものまたは流域下水道の接続するものであり、かつ、汚水を排除すべき排水施設の相当部分が暗きよである構造のもの。
公共交通不便地域	鉄道駅やバス停留所から一定程度の距離が離れており、公共交通の利便性が低い地域。
公共用水域	河川、湖沼、港湾、沿岸海域等広く一般の利用に開放された水域及びこれらに接続する下水路、用水路等公共の用に供する水域。
耕作放棄地	以前耕作されていたが、過去 1 年以上作物を栽培せず、この数年の間に再び耕作するはっきりした考えのない土地。
交通結節点	鉄道、バス等の公共交通機関や自動車、二輪車等の個別輸送機関等の複数の交通機関が集中し結び合っている場所。
交通ビックデータ	ETC2.0 車載器等から収集される車両の速度や経路、挙動（急減速、急ハンドル）などの走行履歴データなど。
高度地区	都市計画法に基づき、日照、通風、採光等の市街地環境を維持するため、または土地利用の増進を図るため建築物の高さの最高限度または最低限度を定める地区。
国土強靱化地域計画	国土強靱化基本法（平成 25 年 12 月）に基づき都道府県または市町村が定める、国土強靱化に関する施策の推進に関する基本的な計画。
国土数値情報	国土交通省により管理されている地理データ。
コンパクトシティ	市街地の無秩序な拡大を抑制し、公共交通にアクセスしやすい場所に都市機能を集積させる施策。

● さ行

サイン	利用者を誘導するための記号やマーク、あるいはそれらを印刷したもの。例として、看板、案内図等がある。
三番瀬	船橋市・市川市・浦安市・習志野市の地先に広がる干潟・浅海域。古くから漁業が営まれ、水質浄化の機能を有し、野鳥等多くの生物の生息地となっている。
市街化区域	既に市街地を形成している区域とおおむね 10 年以内に優先的かつ計画的に市街化を図る区域であり、都市の発展動向等を勘案して市街地として積極的に整備する区域。
市街化調整区域	原則として用途地域は定めず、一定の要件等を備えた開発行為以外は許可されない市街化を抑制すべき区域。

市街地再開発事業	市街地内の土地の合理的かつ健全な高度利用と都市機能の更新を図るための事業で、地権者の土地や建物を再開発ビルの床の権利に置き換える手法で実施するもの。
視覚障害者誘導用ブロック	視覚障害者に、歩行に必要な位置や方向などの情報を提供し、安全に誘導するため路面に敷設するブロック。
市政モニターアンケート	広く市民の皆様の意識を把握し、今後の市政運営の基礎資料として活用するため、地域・年代・性別等を考慮して決定するモニターの方々に行うアンケート。
市民意識調査	市内に在住する満 18 歳以上の方 3,000 人を住民基本台帳から無作為抽出し、市政の各分野における市民ニーズの基本動向等を把握、分析することにより、今後の施策展開に資することを目的に年 1 回実施される調査。
市民農園	レクリエーション、生きがいづくり、体験学習等の多様な目的で、小面積の農地を利用して野菜等を育てるための農園。
社寺林	神社、寺社が所有する森林。
住宅確保要配慮者	住宅セーフティネット法において定義された、低額所得者、被災者、高齢者、障害のある人、子どもを育成する家庭その他住宅の確保に特に配慮を要する人。
住宅セーフティネット	自力で適正な水準の住宅を確保できない者に対して、行政が関与して、健康で文化的な生活を保障していくという考え。
住民基本台帳人口	住民基本台帳（氏名、生年月日、性別、住所等が記載された住民票を編成したもの）に基づき集計した人口。
食品コンビナート	食品関連の工場等が進出して形成された工業団地。
処理区	下水道の整備対象とする予定区域を、処理場別に分割したもの。
新住宅市街地開発事業	人口集中が著しい市街地の周辺地域で、健全な住宅市街地の開発や居住環境の良好な住宅地の大規模供給を図る事業。千葉ニュータウンがこの事業手法により開発された。
生活道路	居住地における沿道宅地への出入りや通風・採光の役目を受け持ち、発生する交通の末端処理機能を担う道路。
生産緑地	市街化区域内にある土地または森林で、都市計画によって指定された生産緑地地区内の農地等。
生態系	相互に関わり合いながら生きている生き物たちとそれらを取りまく自然環境をあわせたまとまり。
生物多様性	地球上では、人間だけでなく、動物や植物、昆虫などいろいろな生き物が他の多くの生き物と相互に関わり合って生きており、こうした生き物たちの豊かな個性とつながり。

ゾーン 30	区域（ゾーン）を定めて速度 30km の速度規制を実施するとともに、その他の安全対策（交差点カラー舗装等）を必要に応じて組み合わせ、ゾーン内における速度抑制や、ゾーン内を抜け道として通行する行為の抑制等を図る生活道路の安全対策。
ゾーン 30 プラス	生活道路における歩行者等の安全な通行を確保することを目的とし、最高速度 30 キロメートルの速度規制を定めた「ゾーン 30」と、車両の通行部分の幅員を狭める「狭さく」や、路面に凸部を設ける「ハンブ」等の物理的デバイスを適切に組み合わせた交通安全対策。

● た行

高潮	台風や発達した低気圧が通過するとき、海水面（潮位）が大きく上昇する現象。主に「気圧低下による吸い上げ効果」と「風による吹き寄せ効果」が原因となって起こる。また、満潮と高潮が重なると高潮水位は一層上昇し、大きな災害が発生しやすくなる。
多自然川づくり	洪水を防ぐ機能を確保しつつ、豊かな自然環境を保全・創出する川づくりのこと。
脱炭素（社会）	地球温暖化の原因となる、温室効果ガスの排出量と吸収量を均衡させ実質的な排出量ゼロを実現すること。
単独公共下水道	市が終末処理場を有する公共下水道。
地域地区	土地利用に関して一定の規制等を適用する区域として指定された地域、地区または街区。
地域防災計画	災害対策基本法の規定に基づき、地域の防災に関する事項を定めた計画。
地区公園	主として徒歩圏域内に居住する者の利用に供することを目的とする公園で、1 箇所あたり面積 4ha を標準として配置する。
中核市	都市の規模や能力に応じた事務配分を進めていく観点から、従来の市の事務権限を強化し、できる限り住民の身近なところで行政を行うことができる政令で指定される人口 20 万人以上の都市のこと。
駐車施設の附置等に関する条例	駐車場法に基づき、建築物又は建築物の敷地内における自動車の駐車のための施設の附置及び管理に関して定められた条例。
駐車場整備計画	駐車場整備地区における駐車場の需要・供給の現況及び将来の見通しを勘案して作成された駐車場整備に関する計画。
調整池	宅地等の開発区域内に降った雨水を一時的に貯留させることで、開発行為により増加する雨水流出量を抑制する池のこと。
調節池	大雨時に増水した河川の水を一時的に流入させることで、下流側の河川の水量を軽減する池のこと。
（雨水）貯留浸透施設	雨水の流出を抑制するための施設。学校、公園等の地表面に一時的に雨水を貯留する方式や、地下に貯水槽を設置し雨水を貯留または一部を浸透させる方式がある。

低炭素化、低炭素社会	地球温暖化の原因となる温室効果ガスの排出量を最小限に抑えること。
東京外かく環状道路	都心から約 15km を環状に連絡する全長約 85km の高規格幹線道路。高速道路（東京外環自動車道）と国道 298 号で構成される。
透水性舗装	道路路面に降った雨水を舗装内の隙間から地中へ還元する機能を持つ舗装構造。
特定生産緑地	生産緑地法に基づき、生産緑地地区の都市計画決定後 30 年経過するものについて、買取り申出可能時期を 10 年延長できる制度。
特別緑地保全地区	都市緑地法に基づき、都市における良好な自然環境の緑地等を都道府県または市町村が都市計画に定めるもので、都市計画区域内の緑地のうち、風致や景観が優れている等、一定の要件に該当する良好な緑地について、それを保全するため、建築行為等一定の行為の制限等により現状凍結的に保全する地区。
都市型水害	地表がアスファルトやコンクリートで覆われた人口密集地特有の水害。集中豪雨の際、雨水が地表から地下へ浸透しないため、下水道や河川に一気に水が集まり、その処理能力を超えることにより、地表部に水が噴き出したり河川が氾濫して発生する。
都市型農業	市街地及びその周辺の地域で行われる農業のこと。新鮮な農産物の供給、災害時の防災空間の確保、緑地空間の提供等様々な機能を持っている。
都市機能	医療、福祉、子育て支援、教育文化、商業等の都市の生活を支える機能のこと。
都市計画区域の整備、開発及び保全の方針	都市計画法に基づき、都道府県が都市計画区域全域を対象として広域的見地から区域区分の決定の有無、それを定める際の方針、主要な都市計画の決定の方針を定めるもの。
都市計画基礎調査	定期的に行われる、都市における人口、産業、土地利用、交通等の現況及び将来の見通しの調査。
都市計画事業	国土交通大臣または都道府県知事の認可を受けて実施する、都市計画施設の整備に関する事業および市街地開発事業。
都市計画道路	都市計画法に基づき、整備が決定された道路。
都市計画法	都市地域における土地利用と都市整備に関する各種制度の基本となる法律。都市計画の内容、その決定手続き、各種の規制等について定めている。
都市公園	都市公園法に基づき設置される公園で、規模や目的から「街区公園」「総合公園」「都市緑地」等に分類される。
都市施設	都市計画において定めることができる、道路・公園・下水道等の施設。
土砂災害警戒区域	都道府県知事が、急傾斜地の崩壊等が発生した場合には住民等の生命又は身体に危害が生じるおそれがあると認められる土地の区域で、当該区域における土砂災害を防止するために警戒避難体制を特に整備す

	べき土地の区域として政令で定める基準に該当するものとして定めた区域。
土砂災害特別警戒区域	都道府県知事が、土砂災害警戒区域のうち、急傾斜地の崩壊等が発生した場合には建築物に損壊が生じ住民等の生命又は身体に著しい危害が生じるおそれがあると認められる土地の区域で、一定の開発行為の制限及び居室を有する建築物の構造の規制をすべき土地の区域として政令で定める基準に該当するものとして定めた区域。
土地区画整理事業	地権者が土地を出し合い、道路、公園等の公共施設を整備・改善し、土地の区画を整えることで宅地の価値を高め利用の増進を図る事業。

● な行

南部海老川環境軸	南部地域の海から源流まで、水と緑にふれあうことのできる環境軸として位置付けたもの。
南北環境軸	北部地域から南部地域にかけて、ベルト状に連続する豊かな水と緑を都市の軸として位置付けたもの。
農業振興地域	農業振興地域の整備に関する法律に基づき、今後とも長期にわたって総合的に農業の振興を図るべき地域を定めるもの。その地域の整備に必要な農業施策を計画的、集中的に実施することによって、土地の有効利用と農業の健全な発展を図ることを目的としている。

● は行

ハイテクパーク	豊富町、鈴身町、車方町にわたる地区に民間が開発した、先端・成長産業等を誘致するための工業団地。
バスベイ	歩道に切れ込みを入れたような形で設けられる、バスが停車するためスペース。バスの停車による後続車の滞留を防ぐ効果がある。
パブリック・コメント	重要な計画や条例案の策定の際、その案の段階で市民等への公表と案に対する意見募集を行い、そこで提出された意見も考慮して最終的な意思決定をするとともに、いただいた意見の概要とこれに対する市の考え方等を公表する一連の手続きのこと。
ビックデータ	スマートフォン等を通じた位置情報や行動履歴、インターネットやテレビでの視聴・消費行動等に関する情報、またセンサー等から得られるようになった膨大なデータで、収集・分析をすることにより、新たな知見を発見しようとするもの。
風致地区	都市計画法に基づき、自然の景勝地、公園、沿岸、緑豊かな低密度住宅地等、その風致を維持することが望ましいと思われる地域について指定される、地域地区のひとつ。
複合型災害	複数の災害がほぼ同時に発生するか、もしくは短時間に立て続けに発生する災害のこと。あるいは時期をおかずに発生すること。

福祉と緑の都市宣言	平成4年に宣言された、船橋市民が緑豊かな環境の中で、高齢者や障害のある方々を大切にする優しい心をはぐくみ、次代を担う子供たちが、すくすくと成長できる生きがいと温もりに満ちたまちづくりを目指す宣言。
船橋市総合計画	本市のまちづくりの目標を示し、そのために実施していく施策・事業を総合的・体系的にまとめ、市政運営の指針とするもの。
ふなばしメディカルタウン構想	医療や健康をテーマとした新たなまちづくりの考え方をまとめたもので、このまちづくりにより「健康寿命日本一」を目指す本市の健康・医療の中核となるまちを目指す。
防災協力農地	災害発生時に、避難用地や仮設住宅等の建設用地としての使用に協力するものとしてあらかじめ登録された農地。

● ま行

水循環	海水が蒸発し、雲となり雨を降らせます。流域に降った雨水が大地にしみ込み、地下水や河川水になって流れ様々な形で人々に利用されて、再び海に戻る流れのこと。
水と緑のネットワーク	河川や樹林地、斜面緑地等の水と緑が連続的に確保されていること。
緑の東西軸	JR総武線沿いの旧海岸線に残る樹林等を、市の特徴的な景観軸として、船橋市緑の基本計画に位置付けられたもの。
木造密集住宅地	特に地震発生時における同時多発火災により延焼火災が発生する危険性が高い地区において、建物の倒壊により避難が困難になる可能性がある地区。

● や行

谷津田	河川が長い年月をかけて台地を削って形成された谷地にある水気の多い湿った田んぼ。
湧水	雨水等が地下に浸透し、低地部等からわき出た水。
ユニバーサルデザイン	あらかじめ、障害の有無・年齢・性別・人種等にかかわらず多様な人々が利用しやすいよう都市や生活環境をデザインする考え方。

● ら行

ラムサール条約	正式には「特に水鳥の生息地としての国際的に重要な湿地に関する条約」といい、各国が適当な湿地の指定と登録を行い、登録湿地の保全、人為的干渉による変化等の情報の通報、湿地への自然保護区の設定と水鳥の保全等について協力することを定めている。本市の近くでは谷津干潟があり、三番瀬も登録のための検討が始まっている。
---------	--

流域関連公共下水道	流域下水道（2以上の市町村の区域における下水を排除し、終末処理場を有する下水道）に接続する下水道のこと。
-----------	--

● わ行

ワークショップ	参加者が自主的に活動して行う講習会のこと。
---------	-----------------------

● その他

IoT【アイオーティ】	Internet of Things の略で、「様々な物がインターネットにつながること」「インターネットにつながる様々な物」を指す。具体的にはインターネットを経由させてセンサーと通信機能を持ったモノを結び付け作動させる仕組み等がある。
SDGs【エスディーゼイズ】	Sustainable Development Goals（持続可能な開発目標）の略。平成 27 年の国連サミットで全ての加盟国が合意した「持続可能な開発のための 2030 アジェンダ」の中で掲げられた、持続可能でよりよい社会の実現を目指す世界共通の目標。
2050 年ゼロ・カーボン	2050 年までに温室効果ガスの排出を全体としてゼロにすることを目指す本市の長期目標。

船橋市都市計画マスタープラン

令和4(2022)年●月

発行者 船橋市

編集 建設局都市計画部都市計画課

〒273-8501 千葉県船橋市湊町2丁目10番25号

電話 047-436-2524 FAX 047-436-2544