

# 千葉県船橋市における都市構造の分析とマスタープランについての検証

名前：上條薫

## (1) 対象とした市町村とマスタープラン

私がこのレポートの対象として選定した市町村は私の出身地である船橋市である。今回レポートを作成するにあたって、区域マスタープランである「船橋都市計画 都市計画区域の整備、開発及び保全の方針」

([https://www.pref.chiba.lg.jp/tokei/toshikeikaku/documents/kuiki\\_master\\_honbun\\_funabashi.pdf](https://www.pref.chiba.lg.jp/tokei/toshikeikaku/documents/kuiki_master_honbun_funabashi.pdf)) と市町村マスタープランである「船橋市都市計画マスタープラン（改訂版）」(<https://www.city.funabashi.lg.jp/machi/keikan/001/p020500.html>) を使用した。

## (2) 「都市構造可視化計画」を利用した都市構造の多角的な分析

### ◎都市概要

船橋市は千葉県北西部の首都圏のほぼ 30km 圏内に位置し、南部が東京湾に面するという立地条件である。首都圏整備法に基づく整備地帯にあり、東京への通勤・通学時間が 30 分ほどであることから、京葉都市圏の中核都市として発展してきた[1]。

船橋市は都市マスタープランにおいて、市域を 10 の地域に分けており（図 2.1）、湊町地域のある南部においては港や商業施設、工業地域が形成され、本町地域・夏見地域のある中央部においては商業地や住宅地が、八木が谷地域や豊富地域のある北部では梨の栽培が行われるなど農業地域が形成されている。

一方で、船橋市には 4 つの 1 級河川と 5 つの 2 級河川が存在しているものの、いずれも局所的な集中豪雨の影響を受けやすい小河川であることから、流域の都市化も相まって治水安全度が低下している。特に、「船橋市洪水・内水・土砂災害ハザードマップ」によると、船橋市の公共交通の要である船橋駅や市役所のある本町地域の大部分は 2 級河川海老川の影響により浸水した場合に 0.5~3.0m の水深が予想される地帯となっており、過去には市役所周辺で床下浸水も報告されていることから、現在においても市の重要な課題の一つとなっている[2]。（図 2.2）

以上を踏まえた上で、以下では日本都市計画学会都市構造評価特別委員会が運用する「都市構造可視化計画」を用いた上で、人口・産業・交通の 3 つの視点から船橋市の都市構造の特性を分析する。



図 2- 1 [2]



図 2- 2[1]

## ① 人口

近年船橋市では本町地域や港町地域において大型マンションの建築が進み、都心へアクセスするための環境が整っていることなどから、人口・世帯数ともに増加傾向にある。このことは 1970 年の船橋市における夜間人口の分布図(図 2-3)と、2020 年の船橋市における夜間人口の分布図(図 2-4)の比較からも見てとれる。また、図 2-4 と、国土地理院の地理院地図を用いて表示した人口集中地区を可視化した図(図 2-4)の比較から分かるように、市民の 9 割以上は総務省統計局が国勢調査にて設定する人口集中地区(DID)に居住している。

なお、船橋市の人口は増加傾向にあるものの少子高齢化が徐々に進行しており、平成 23 年度には 15 歳未満および 65 歳以上の住民基本台帳人口の全体に対する割合はそれぞれ 13.9%, 19.8% であったが、令和 3 年度においては 12.7%, 24.0% となっている [4]。特に、高齢化については 2040 年には船橋市全域で高齢化率が 20% を超えると予測されており(図 2-6)、高齢者の住みやすい都市作りを行うべきであると考えられる。

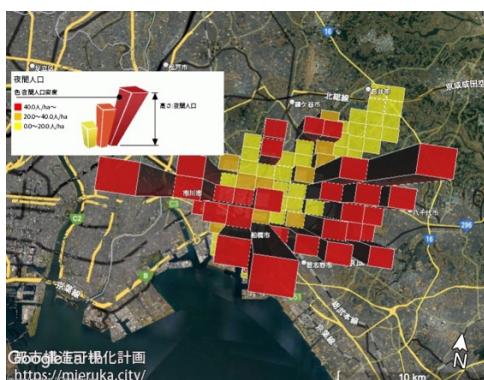


図 2- 3

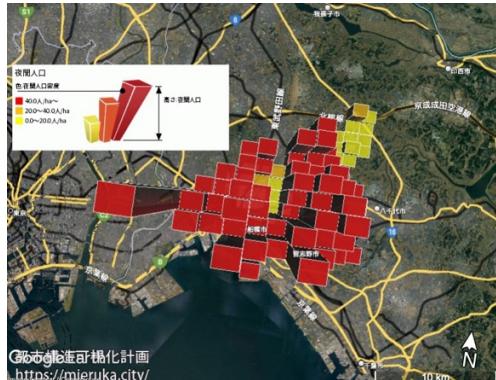


図 2- 4



図 2- 5 [5]

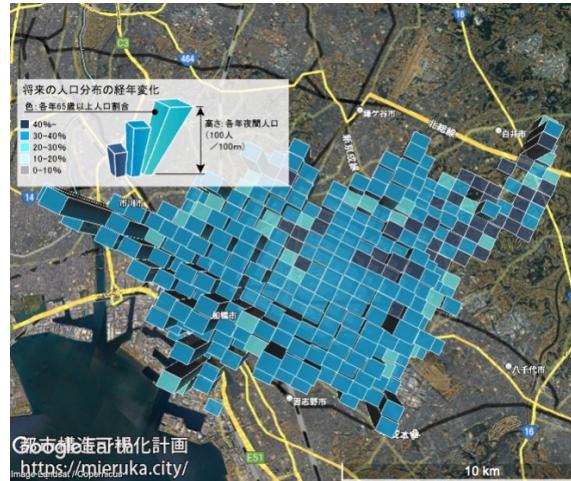


図 2- 6

## ② 産業

以下の、図 2-7, 2-8, 2-9 は船橋市における第 1・2・3 次産業の各メッシュにおける従業員数の分布、耕作放棄地の割合を可視化したものである。

第 1 次産業に携わる人数は市全体の就業者の 0.9% を占めており、分布はまばらであるものの、海苔や貝の漁場である三番瀬のある東京湾沿岸や、近郊農業・梨栽培などが行われている北部においては就業者人口が集中している。一方で、北部では耕作地放棄率が 20% を超える地域がまばらにあり、これらの地域を適切に管理することで、無計画な宅地開発とスプロール現象の発生を抑制し、緑地を保全する必要があると考えられる[4]。

市の就業人口の 18.2% が携わっている第 2 次産業は、埋立てにより拡大した臨海部や既存の工場などがある内陸部において従業員数が多い傾向にある[4]。

一方で、船橋市における第 3 次産業の就業人口は 80.9% と、他の産業よりも高い割合となっている。理由としては、各地域での駅周辺での商業施設の発達、交通網や臨海部における陸・海での流通業の発達などが考えられる[4]。

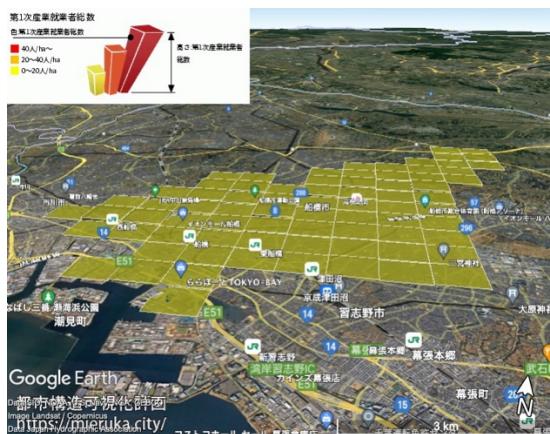


図 2- 7

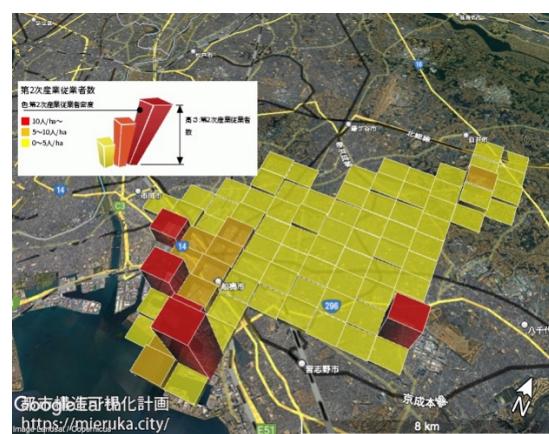


図 2- 8

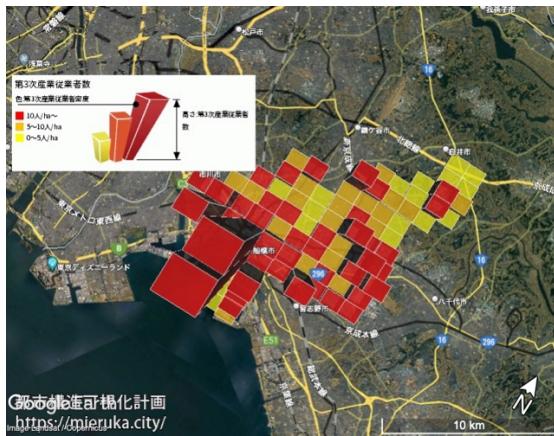


図 2- 9



図 2- 10

### ③ 交通

船橋市では明治 27 年に現在の JR 総武線にあたる総武鉄道、大正 4 年には現在の京成線にあたる京成電気軌道、昭和 40 年代には東京メトロ東西線が開通するなど鉄道駅を中心として発達し、商業施設や住宅街を建築し発展してきた歴史がある[6]。特に、船橋市は首都圏に位置していたにもかかわらず、太平洋戦争の際の空襲でも鉄道沿線や周辺地域が損壊しなかったため、既存の中心街がそのまま発達したとされている[7]。このことは以下の図 2-11 において、駅の利用圏内にある地域において人口が集中していることからも窺える。一方で、船橋市は鉄道の整備が十分になされているものの、前述の戦火を逃れた事や急激な都市化に対応出来なかった事などが重なり、道幅が狭いなど道路の整備状況が不十分である。そのため、平日においては発展した南部・中央部を通る国道だけでなく、北部と中央部をつなぐ希少な県道夏見小室線においても混雑度が 1 を上回っている(図 2- 12)。このことは船橋市内におけるバスの利用率にも大きく影響しており、図 2- 12 と図 2- 14 を比較すると分かる通り、駅の利用圏内の地域では通勤通学に公共交通を使う割合が 50% を超えている地域が大半を占めるものの、バスのみが利用可能である北部などでは公共交通の利用割合が低く、自動車依存の傾向がみられる。

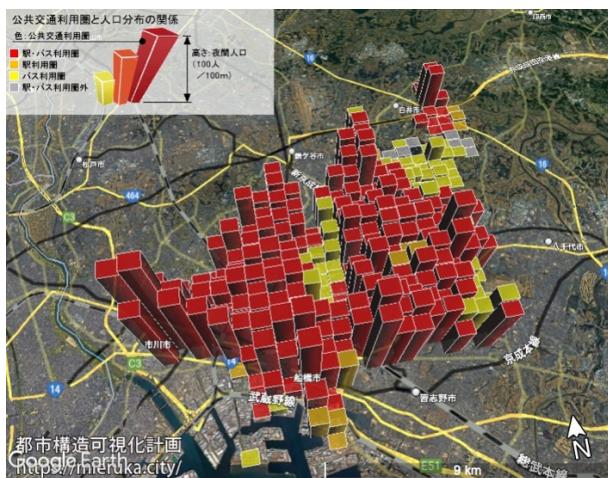


図 2- 11

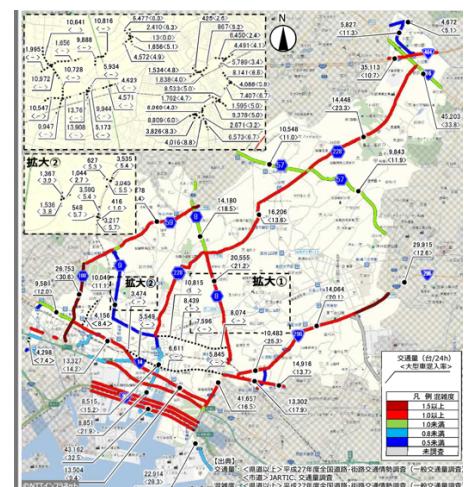


図 2-12[8]

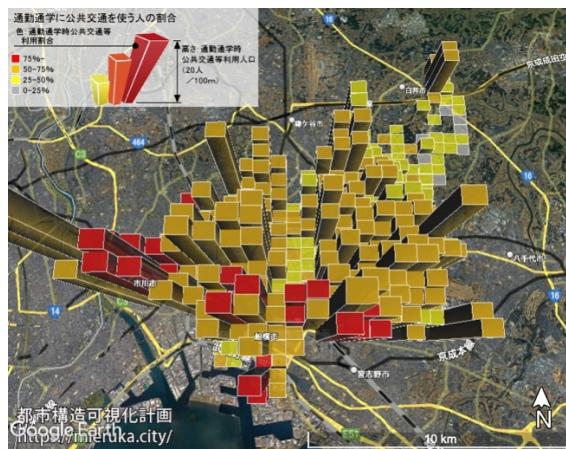


図 2- 13

### (3)マスタープランに対する意見

上記の(2)で記述した内容について、私が特に課題であると感じたのは、①「急増する高齢者が住みやすいと感じる都市づくり」②「農業地域の北部において増加する耕作放棄地」③「水害が多発する河川の治水」④「車道の整備不足による渋滞の発生」である。以下では、まず船橋市マスタープランがこれらの問題についてどのような対策を講じているのかについて記述する。

船橋市マスタープランにおいて、①については住宅のバリアフリー化の促進や高齢者のニーズに対応した緑地の活用および地域特性を活かした公園の充実化を、②については緑地としての機能を持つ農地については保全するとともに宅地化が考えられるものについては周辺環境との調和を図った上での計画的な土地利用の誘導を、③については浸水被害の実績のある緊急性の高い地域における下水道施設の機能保全や老朽化対策を、④については幹線道路整備の国や県に対する要請や幹線道路との円滑な接続を可能とする市内道路網の整備などをそれぞれ掲げている。

以上の船橋市の都市計画案を踏まえた上で、以下では私自身のマスタープランに対する意見を記述する。先ほど挙げた4つの項目において、①～③に関して私は船橋市の掲げる計画案について異論はないものの、④の道路網に関する提案については一考の余地があると思われる。

図2-12にて示したように、現在船橋市では市外から市内中央に向かうための多くの主要道路にて渋滞が発生している。その要因には市外と接続するための幹線道路が不足しているという単純な理由だけではなく、道路幅の狭さや、過去の中心街が駅主体のまま急速に発展したことにより道路計画が間に合わなかったこと、主要な駅が存在しない北部と発展した中央部を結ぶ主要な道路数が不足しているなど、市内部における要因が多いように思われる。このように、船橋市は近年急速に進んだモータリゼーションに適合した都市計画を十

分に行えてこなかった一方で、鉄道駅を中心とした商業施設やバスなどの公共交通機関、歩行者にゆとりのある歩道の整備が十分になされている。このような船橋市の現状は、昨今新しい都市の形として提案されている「コンパクトシティ」を実現する上で最適な環境であると考えられる。具体的には、北部と中央部を結ぶ道路については道路幅の拡張などを行うことで交通量を増やす一方で、駅を中心とした都市周辺では道路の改変を行わずに既存の歩行者主体の環境を維持し、駐車場の増設や交通規制を行うことでバス・タクシーといった公共交通機関を利用してもらうように促すことで、中央都市における渋滞の改善やそれに伴うバスの利用増加・交通事故の減少、自転車利用者の安全性と快適性の上昇などが見込めると思われる。

このように、現時点においてはデメリットとされる都市の性質を既存の都市の持ち味と組み合わせることで、過去自動車を主体として計画を進めた都市には実現できないような新しい都市の形を実現できるのではないかと私は考えた。もちろん、この提案には駐車場を整備するための用地の確保や、自動車を利用する人々からの反発、そして何よりバスの運行や整備に関する財源など、実現する上で様々な課題がある。しかし、首都圏という恵まれた立地と、豊富な産業地区、豊かな自然環境を持つ船橋市が日本において未だ少ないコンパクトシティの開発に挑戦し、新たな都市計画の手本となることは十分に意義があることであると私は考えた。

#### (4) 「都市構造可視化計画」を充実する上で必要な機能・工夫

今回のレポートを作成する上で、私は人口集中地区の分布やハザードマップ、市内の道路の混雑度など「都市構造可視化計画」には実装されていない項目を複数取り扱った。このうち、ハザードマップや市内の道路の混雑度を表した図は、サイトの可視化機能と組み合わせることで、その地域の特性を把握するのに有用であると感じることが多々あった。そのため、3D 棒グラフを用いなくても表せるデータについても地図上に投影する機能が追加されることで、「都市構造可視化計画」はより充実するのではないかと私は考えた。

## 参考文献

- [1]船橋都市計画 都市計画区域の整備、開発及び保全の方針,p.1
- [2]船橋市 洪水・内水・土砂災害ハザードマップ（南部）  
([https://www.city.funabashi.lg.jp/bousai/map/p009037\\_d/fil/kouzui\\_manbu.pdf](https://www.city.funabashi.lg.jp/bousai/map/p009037_d/fil/kouzui_manbu.pdf))
- [3]船橋市 都市計画マスターplan（改訂版）,p.52
- [4]船橋市の概要  
(<https://www.city.funabashi.lg.jp/shisei/toukei/002/p018289.html>)
- [5]地理院地図 人口集中地区平成27年  
(<https://maps.gsi.go.jp/#12/35.906015/139.623528/&base=std&ls=std%7Cdid2015&blen=0&disp=11&vs=c1g1j0h0k0l0u0t0z0r0s0m0f0&d=m>)
- [6]船橋市 都市計画マスターplan（改訂版）,p.7
- [7]船橋市における戦火の状況（千葉県）  
([https://www.soumu.go.jp/main\\_sosiki/daijinkanbou/sensai/situation/state/kanto\\_09.html](https://www.soumu.go.jp/main_sosiki/daijinkanbou/sensai/situation/state/kanto_09.html))
- [8]船橋市の現状と課題(1)概要  
([https://www.city.funabashi.lg.jp/kurashi/koutsu/007/p082238\\_d/fil/kadai1.pdf](https://www.city.funabashi.lg.jp/kurashi/koutsu/007/p082238_d/fil/kadai1.pdf))