

JR 津田沼駅周辺地域まちづくり検討方針

平成 28 年 3 月

習志野市

はじめに

本市では、平成 26 年度を初年度とする基本構想において、JR 津田沼駅周辺地域（新津田沼駅周辺地域を含む）を市の表玄関として位置付け、ふさわしい駅前空間の機能を更に充実させるとともに、高度な土地利用を図り、文化的で活気あふれる都市空間づくりに努めることとしています。

また、都市マスタープランにおいては、同地域を高質な都市機能を集積した、活力と魅力があり、広域からの求心力を備えた広域拠点として位置付け、拠点性の高い商業・業務・サービス機能等の集積を図ることとしています。

一方、平成 19 年度には JR 津田沼駅周辺地区まちづくり協議会により、JR 津田沼駅周辺地区まちづくりガイドライン（以下「ガイドライン」といいます。）が示され、市に対するまちづくりへの期待が示されています。

現在、同地域は、平成 25 年 4 月の奏の杜の「まちびらき」等により、更なる成長を遂げようとしています。加えて、地方創生の進展、近隣駅周辺地域の再開発等による地域間競争の活発化など、同地域について一層の魅力向上が求められています。

こうした中、同地域を一体的に捉え、将来のまちづくりについて検討する必要があることから、本検討方針は基本構想、都市マスタープラン等の上位計画を基に、ガイドラインの趣旨を踏まえつつ、JR 津田沼駅及び新津田沼駅から概ね半径 500メートル圏域の状況を勘案し、両駅の駅前空間及び両駅を結ぶ地域を中心としたまちづくりの方向性を示すため、市の表玄関として、また広域拠点としてふさわしいまちのイメージと求められる機能を整理したものです。

なお、本検討方針は、平成 25 年度に庁内に設置した「JR 津田沼駅周辺地域まちづくり検討プロジェクト」を中心として策定に取り組みました。

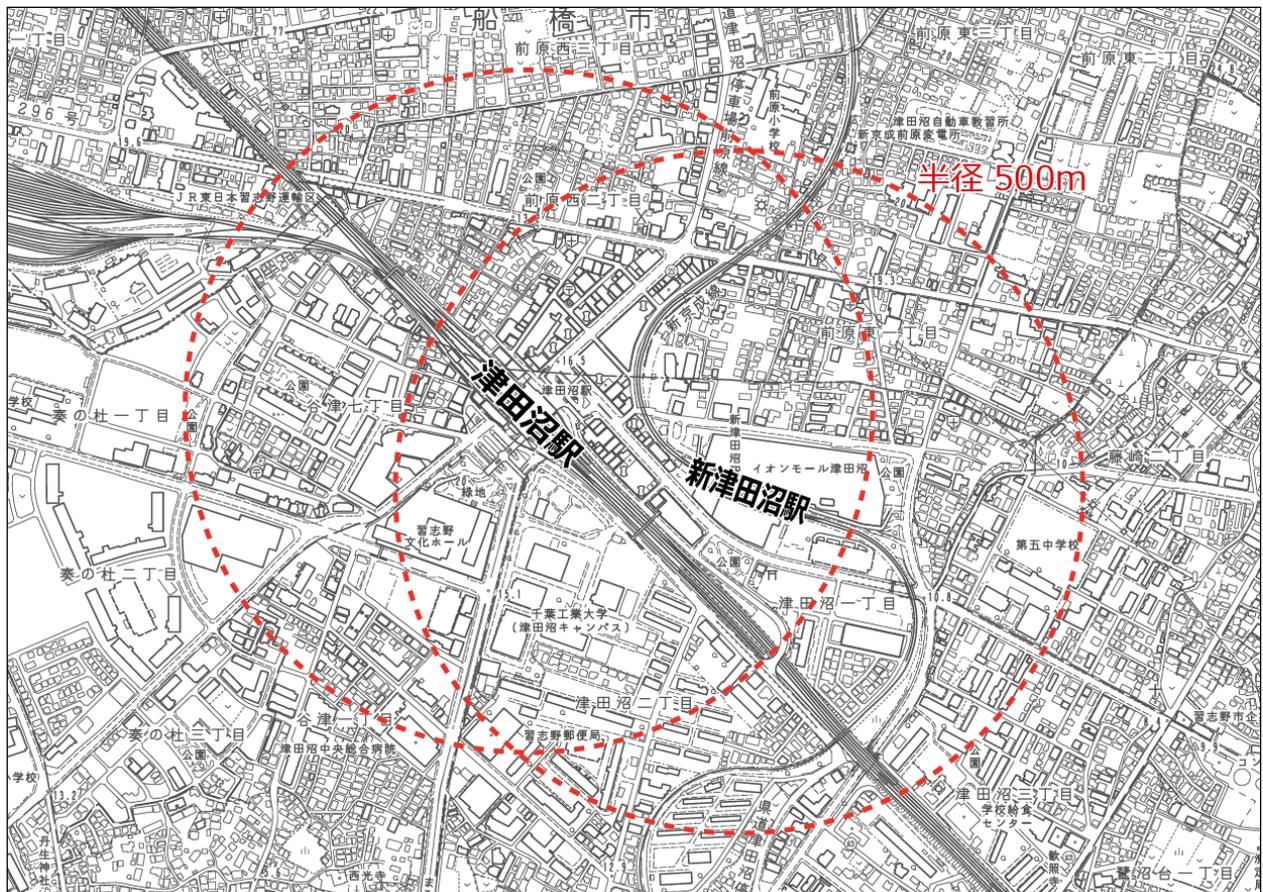


図 調査対象範囲

～ 目 次 ～

1. 上位計画・関連計画における位置付け	1
(1) 関連計画の整理	1
1) 習志野市文教住宅都市憲章	1
2) 習志野市長期計画	2
3) 習志野市都市マスタープラン	4
4) 習志野市バリアフリー移動等円滑化基本構想	6
5) JR 津田沼駅周辺地区まちづくりガイドライン	7
(2) JR 津田沼駅周辺地域まちづくり検討方針の位置付け	9
2. これまでの庁内プロジェクトにおける地域課題の整理	10
3. JR 津田沼駅周辺地域の現状と分析	12
(1) 地域の概要	12
1) 地域の変遷	12
①JR 津田沼駅周辺地域の変遷	12
②JR 津田沼駅周辺地域の変遷についての整理	12
2) 人口動向	13
①JR 津田沼駅周辺地域の人口	13
②将来人口推計	15
③人口動向についての整理	16
(2) 類似駅との比較と近年の駅前空間の動向	17
1) 類似駅の設定	17
2) 商業集積	18
①駅周辺の小売業の状況	18
②駅周辺の大型店舗の状況	19
③商業集積についての整理	20
3) 土地利用状況	21
①JR 津田沼駅周辺地域の土地利用状況	21
②土地利用についての整理	22
4) 公共ホール等の立地状況	23
①JR 津田沼駅周辺地域における公共ホール等の立地状況	23
②類似駅における公共ホール等の立地状況	24

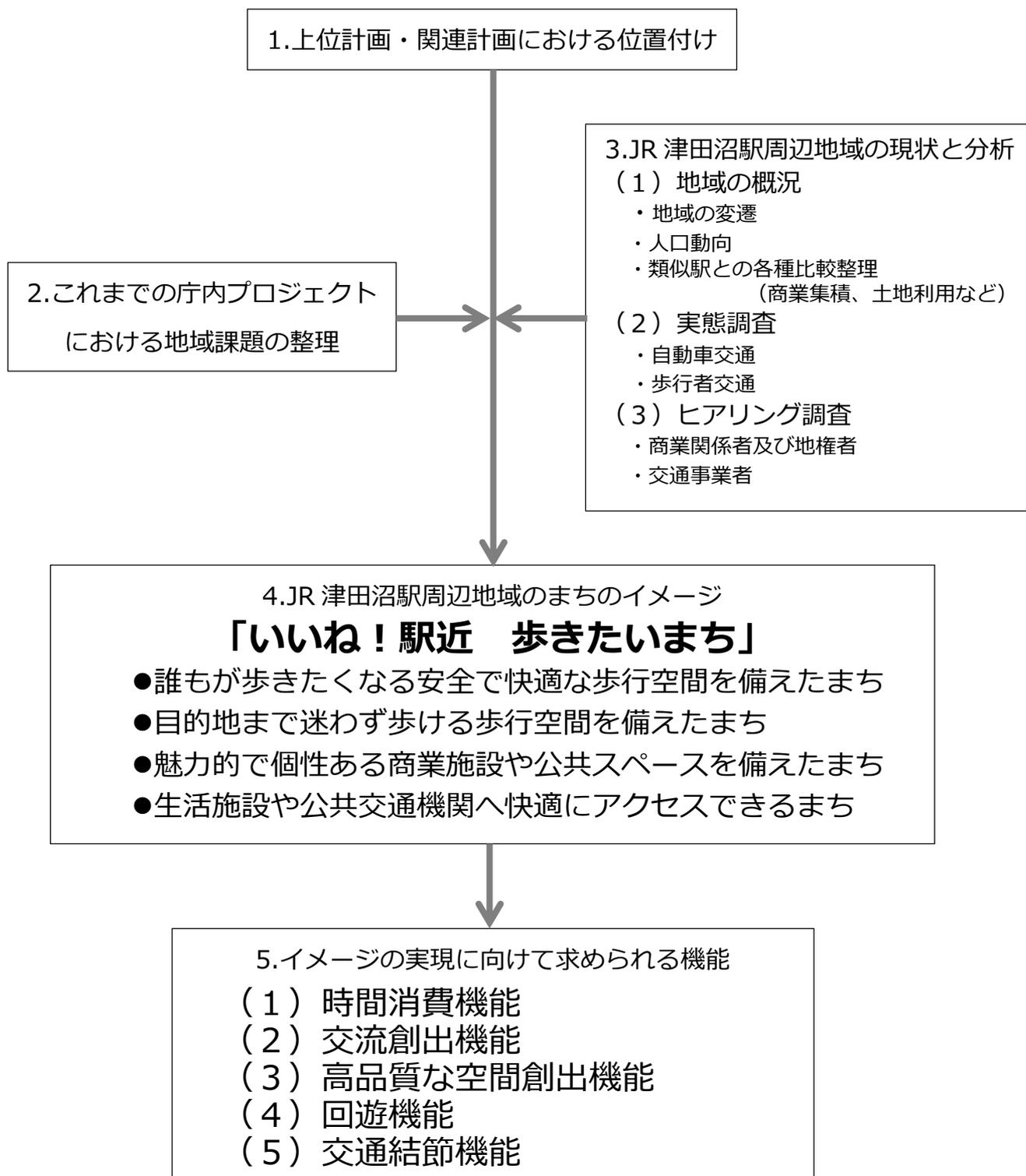
5) 子育て関連施設の立地状況（産科、小児科、幼稚園、保育施設）	28
①JR 津田沼駅周辺地域における立地状況	28
②子育て関連施設についての整理	28
6) 高齢者関連施設の立地状況	30
①JR 津田沼駅周辺地域における立地状況	30
②高齢者関連施設についての整理	30
7) 鉄道乗降客数	31
①JR 津田沼駅・新京成線新津田沼駅の利用状況	31
②乗降客数についての整理	32
8) 駅利用者の交通手段	33
①津田沼駅の現況	33
②駅利用者の交通手段分担率に関する整理	33
9) 駅前広場	34
①駅前広場の状況	34
②駅前広場と鉄道を横断する通路についての整理	35
(3) 実態調査	36
1) 実施概要	36
①自動車交通	36
②歩行者交通	37
2) 調査結果	38
①自動車交通	38
②歩行者交通	39
(4) ヒアリング調査	41
1) ヒアリング実施概要	41
①商業関連者及び地権者（商業ビル管理者）	41
②交通事業者	42
2) ヒアリング結果概要の整理	43
①商業関係者等	43
②交通事業者	43
③商業主等	43

4. JR 津田沼駅周辺地域のまちのイメージ	44
5. イメージの実現に向けて求められる機能	46
(1) 時間消費機能	47
(2) 交流創出機能	48
(3) 高品質な空間創出機能	49
(4) 回遊機能	50
(5) 交通結節機能	51

資料編

検討方針の構成

検討方針は、以下に示すような構成となっています。



1. 上位計画・関連計画における位置付け

(1) 関連計画の整理

1) 習志野市文教住宅都市憲章

文教住宅都市憲章は、「全市民が明るく健康で豊かな生活を営むための具体的な条件を明確にする」ため、昭和45年に制定したもので、当時の地方自治法において定められた基本構想としてその役割を担ってきました。

その後、昭和60年に新たな習志野市基本構想を策定した際、その位置付けを本市不変のまちづくりの基本理念として定め、今日に至っています。

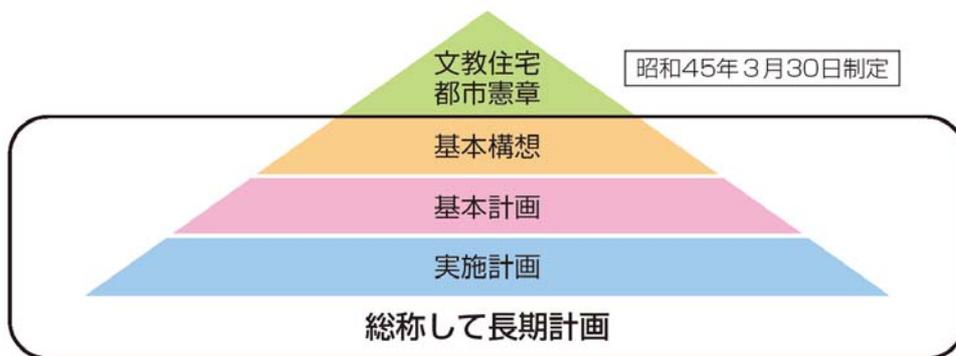


図 1-1 憲章と長期計画との関係イメージ

2) 習志野市長期計画

平成 26 年度を初年度とする「習志野市基本構想」では、

少子高齢化・安全、安心なまちづくり・公共施設の再生・自治体の自立と協働

をこれからのまちづくりの課題と捉え、

『未来のために～みんながやさしさでつながるまち～習志野』

を将来都市像として掲げています。

そして、この将来都市像を実現するために 3 つの目標と 3 つの重点プロジェクトを進めることとしています。

以下、本検討方針に関連する部分を抜粋し、掲載します。



図 1-2 基本構想の体系

◆ 習志野市基本構想

Ⅱ-2 都市空間づくりの考え方

2. 「特徴ある拠点の充実」

JR 津田沼駅周辺地区は利便性の高い交通拠点であり、市内外からたくさんの方が訪れますが、現在の姿となつて 30 数年が経過するなかで、時代に即した発展が求められています。本市の表玄関として、ふさわしい駅前空間の機能を更に充実させるとともに、高度な土地利用を図り、文化的で活気あふれる都市空間づくりに努めます。

Ⅲ-1 将来都市像を実現するための 3 つの目標

第 2 章・第 2 節 「暮らしを支える都市基盤の整備」

交通拠点である駅周辺のバリアフリー化を進め、安全で安心して利用できる環境を整備します。

◆ 習志野市前期基本計画

第 2 章・第 2 節・第 1 項 「市街地整備の推進」

駅周辺において、地区の特性に合わせて土地の高度利用や地域住民の合意形成を図りつつ整備を進めます。また、歩道改良等のバリアフリー化を進め、安全で安心して利用できる環境の整備を進めます。

第 2 章・第 2 節・第 1 項・第 3 号 「駅周辺の整備による賑わいの創出」

《これまでの取組と課題》

JR 津田沼駅南口周辺では、「市の顔」となる大規模開発が進められてきましたが、今後は人口や交通量の増加に対応するため、安全性・利便性・円滑な交通流動が確保された駅前空間の再整備が求められます。

《本計画での取組内容》

JR 津田沼駅南口では、駅前広場の機能拡充に向け、再整備の検討に着手し、まずは、人口増加に対応する歩行空間の充実を図るため、橋上駅舎への昇降施設を設置します。

また、同駅周辺における開発の動向等を踏まえ、土地の高度利用を誘導しつつ都市機能を充実させて、グレードの高い文化の薫る駅前空間づくりに努めます。

3) 習志野市都市マスタープラン

平成 27 年 3 月に改定された「習志野市都市マスタープラン」では、新津田沼駅周辺を含む津田沼駅周辺地区を広域拠点と位置付け、習志野市の玄関として多様な都市型ニーズに対応できる商業、業務、サービス、文化及び居住を備えた市街地の形成を図ることとしています。

以下、本検討方針に関連する部分を抜粋し、掲載します。

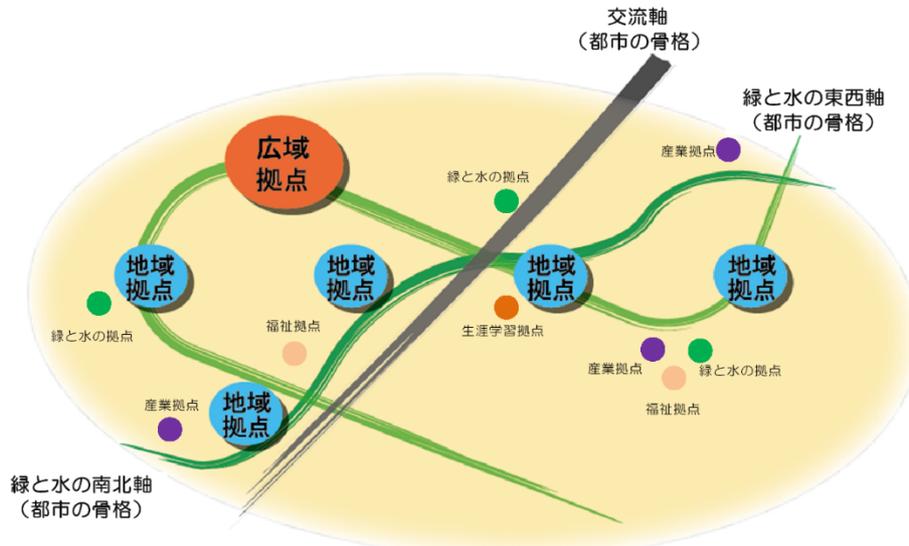


図 1-3 拠点と軸（都市の骨格）の関係図

◆ 広域拠点

広域拠点は高質な都市機能を集積した、活力と魅力があり、広域からの求心力を備えた地区のことです。

津田沼駅周辺は広域的な商業・業務・サービス等の都市拠点機能を担ってきており、本市の玄関として広域的な集客力を持つ商業施設や文化施設等が集積し、にぎやかな駅前空間が創出されています。また、南口では大規模開発が進められ、緑と調和したうまいある市街地形成が図られています。

津田沼駅周辺については、商業・業務・サービス機能の中心地として果たしてきた役割を踏まえ、多様な都市型ニーズに対応できる商業・業務・サービス機能等を有する広域拠点として位置づけます。

拠点名称	地区名称
広域拠点	津田沼駅周辺地区（新津田沼駅周辺を含む）

◆ 地域別の方針「3-1 谷津・谷津町・奏の杜地域」

4. まちづくりの方針

<広域拠点の形成>

- 津田沼駅南口周辺においては、広域的な商業・業務・サービス、文化及び居住等を備えた中心市街地の形成を図ります。

<計画的な土地利用の促進>

- 津田沼駅南口周辺については、既存の都市機能集積に加えて、新たに商業業務機能、都市型住宅などを集積し、複合的な土地利用を図ります。
- 津田沼駅周辺は、中小小売店舗と大型店との共存共栄を図る中で、回遊性やブランド性を持ち合わせた魅力ある商業エリアづくりを促進します。

◆ 地域別の方針「3-2 藤崎・津田沼・鷺沼・鷺沼台地域」

4. まちづくりの方針

<広域拠点の形成>

- 本市の「玄関」としてふさわしい広域拠点として整備するために、事業者・大学等との連携による土地の高度利用を踏まえ、津田沼駅周辺が一体となったまちづくりについて検討します。
- 既存の都市機能集積に加えて、新たに商業業務機能、都市型住宅などを集積し複合的な土地利用を図ります。

<計画的な土地利用の促進>

- 新津田沼駅から津田沼駅に至る移動空間の検討と共に、公民連携による商業業務機能の向上を図ります。
- 津田沼駅周辺は、中小小売店舗と大型店との共存共栄を図る中で、回遊性やブランド性を持ち合わせた魅力ある商業エリアづくりを促進します。

4) 習志野市バリアフリー移動等円滑化基本構想

平成 26 年 10 月に策定された「習志野市バリアフリー移動等円滑化基本構想」では、『誰もが心身ともに快適に移動できる やさしいまちづくり』を基本理念として JR 津田沼駅・新京成新津田沼駅周辺地区を重点整備地区の一つとして積極的に整備を進めることとしています。

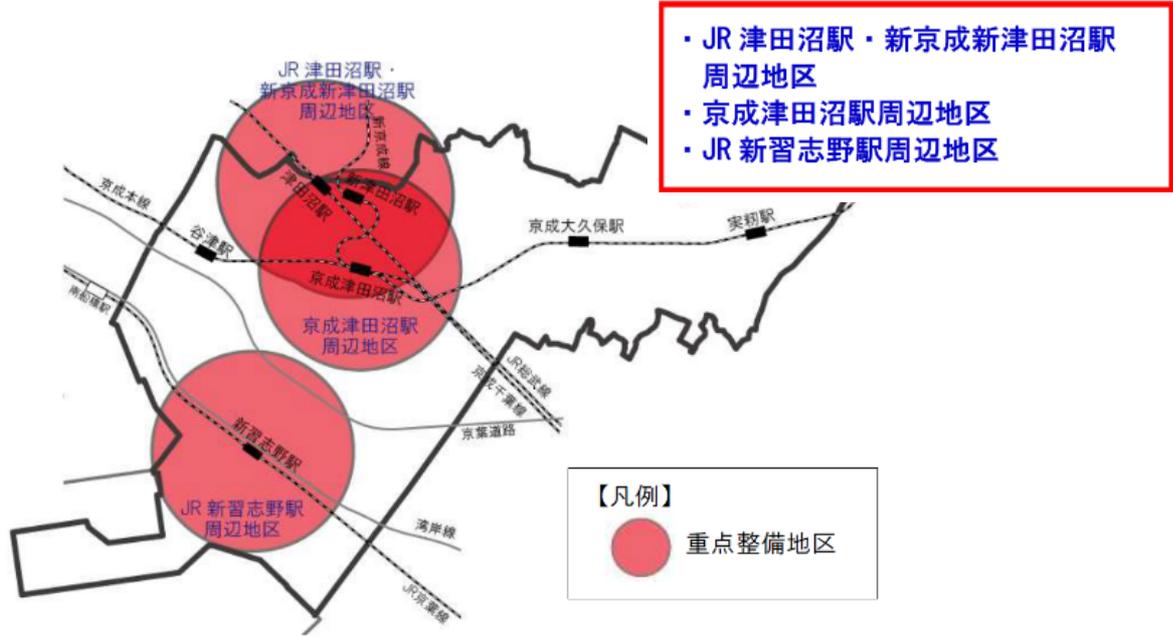


図 1-4 重点整備地区の位置

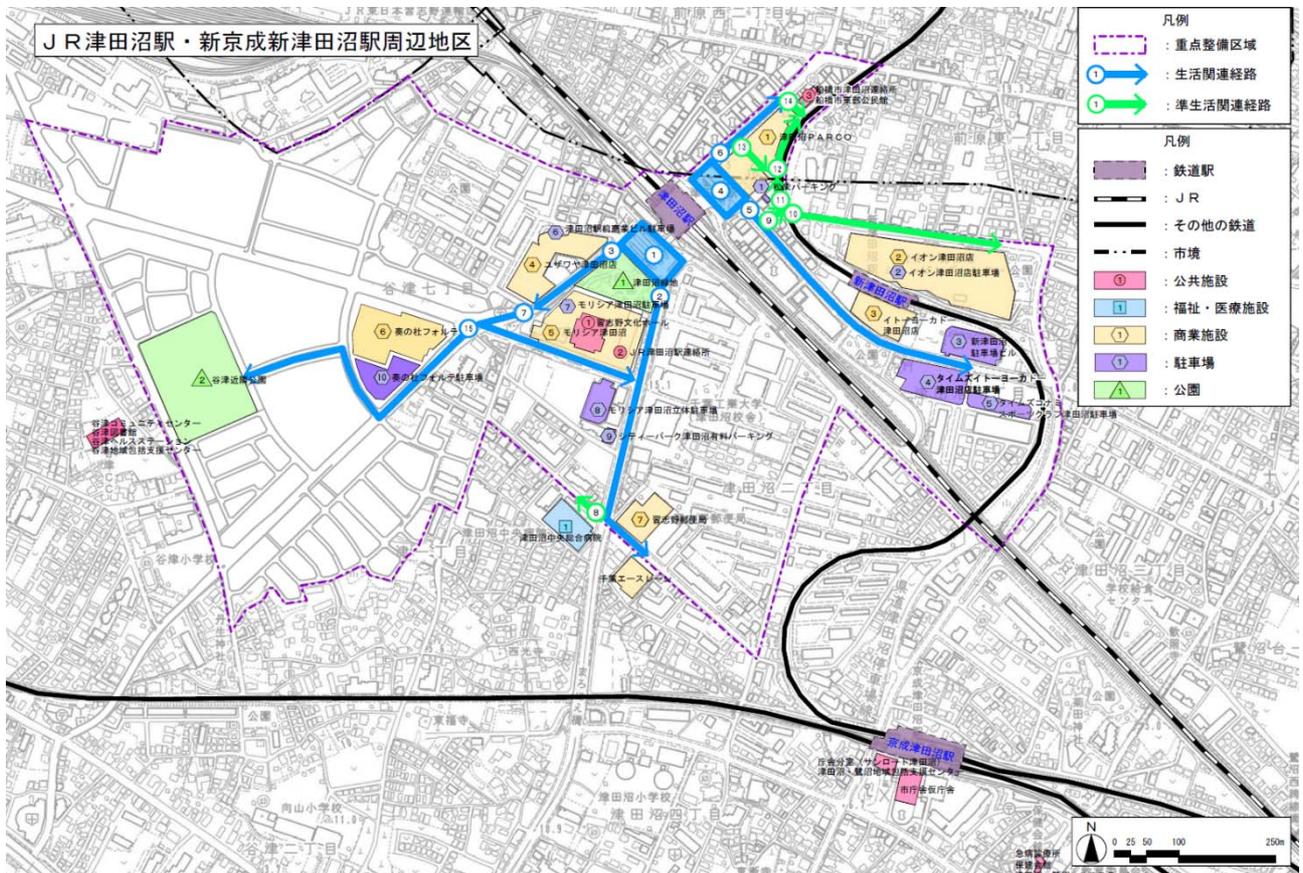


図 1-5 事業計画

5) JR 津田沼駅周辺地区まちづくりガイドライン

平成 20 年 3 月に JR 津田沼駅周辺地区まちづくり協議会が策定したガイドラインでは、南口の土地区画整理事業を主な対象として駅周辺地区のまちづくりについて、特に景観、環境、また安全・安心の観点から専門的な提言を行うべく作成されています。

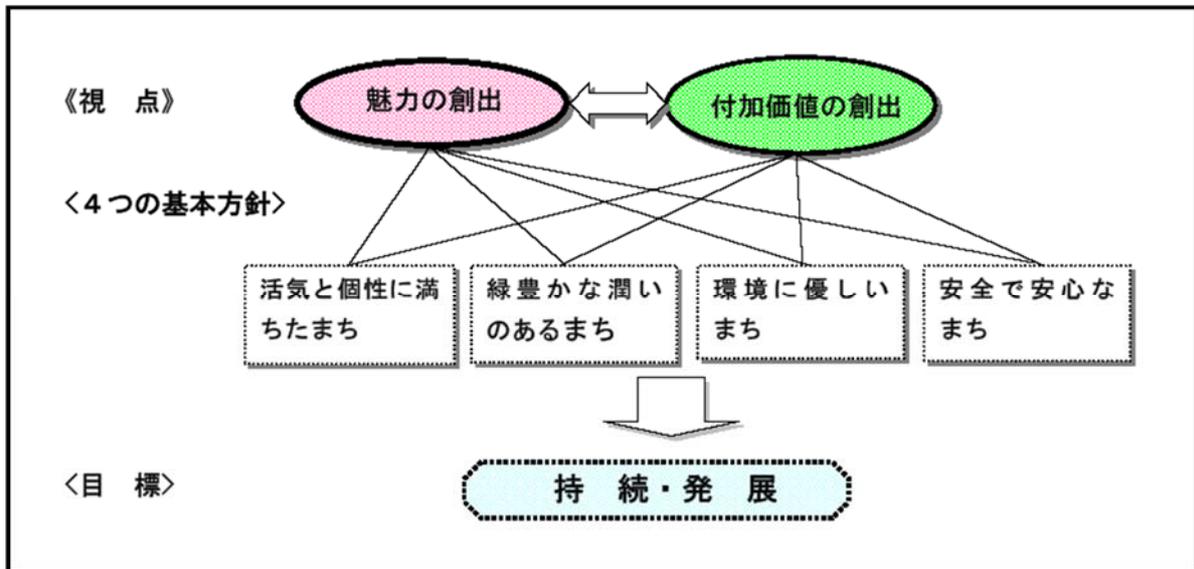


図 1-6 啓発活動における視点として

そして、基本方針は以下のように定めています。

Ⅱ.まちづくり基本方針

まちづくりの目標（テーマ）

《 持続的に発展し続けるまち 》

JR津田沼駅周辺地区が、習志野市の顔として、また中心地区として、アクセシビリティに優れ、賑わいと活力を有し、誰もが住みやすいまちとして、成長していくことを考え設定しました。

また、都市基盤施設等の整備に関する方針は、

1. 道路整備に関する事項
2. 駅前広場に関する事項
3. 公園・緑地整備に関する事項

といった項目ごとに整理されています。

VI. 実現化方策の検討

1. ガイドラインの実現化の方針について

① 新市街地 … 短期的な実現を目指す地区

大規模な都市的未利用地等、建物の立地が少ない地区などにおいて、新たな土地利用の転換を図ろうとする場合は、ガイドラインの方針を踏まえ、積極的に活用する計画とし、良好な市街地の形成に努めることが望めます。

現在施行中の「JR 津田沼駅南口特定土地区画整理事業」地区内においては、適切な誘導方法を選択しガイドラインの積極的な活用を図っていくことが望めます。



図 新市街地位置図

② 既存市街地 … 中・長期的な実現を目指す地区

土地区画整理事業等で計画的な基盤整備がされた地区と従前から市街地が形成されていた地区であり、すでに建物等の立地がなされています。

今後、再開発事業などの市街地開発事業や個別の建替えなどの計画が持ち上がった時期には、適切な誘導方法を選択しガイドラインを積極的に活用し、目指すべき市街地の形成へ向けた誘導をしていくことが望めます。

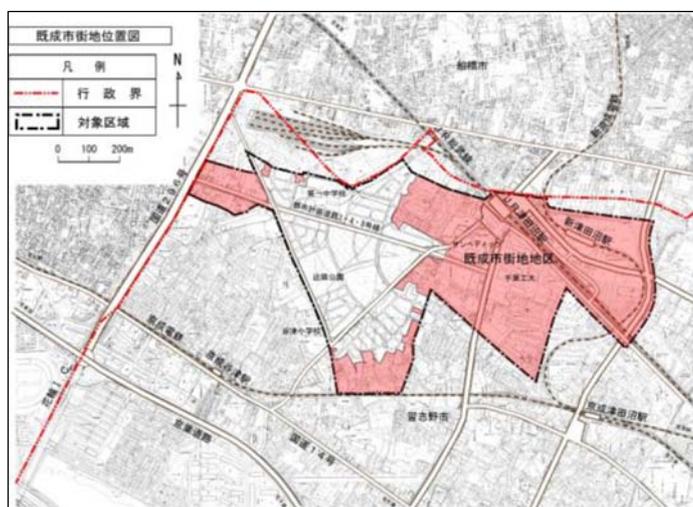
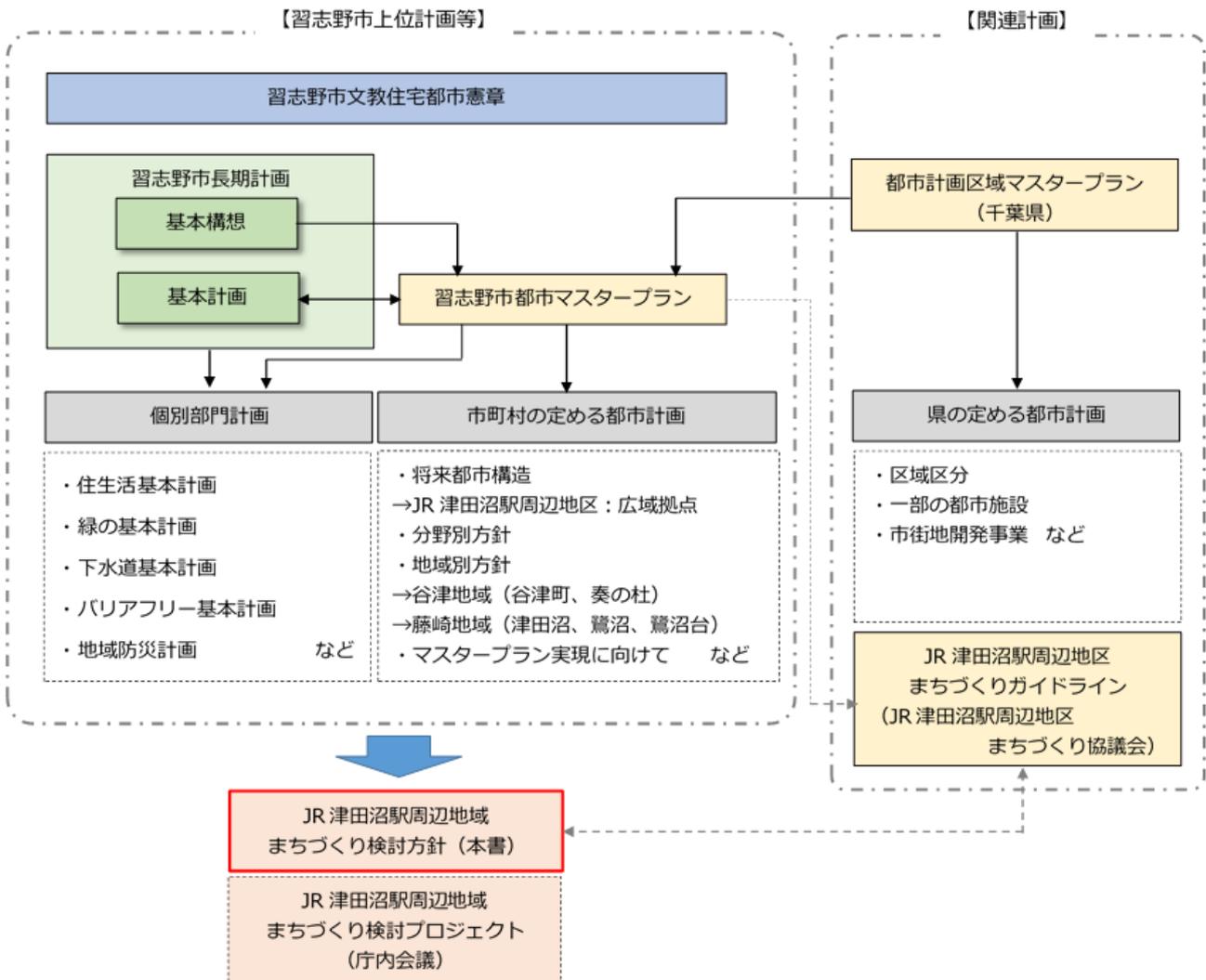


図 既存市街地位置図

(2) JR 津田沼駅周辺地域まちづくり検討方針の位置づけ

本検討方針は、前述の基本構想や都市マスタープラン等の上位計画を基にガイドラインの趣旨を踏まえつつ、市の表玄関として、また、広域拠点としてふさわしいまちのイメージと求められる機能を整理しようとするものです。



2. これまでの市内プロジェクトにおける地域課題の整理

本市では、平成 25 年度に「JR 津田沼駅周辺地域まちづくり検討プロジェクト」を設置しました。本プロジェクトで整理された地域の課題は、分野別にまとめると以下のよう
に示され、地域別にまとめると次頁に示すとおりとなります。

◆ 交通関係

- 駅北側道路の交通渋滞の解消（安全対策）
- J R 津田沼駅と新津田沼駅の円滑な移動空間の確保
- 歩道が狭隘であることや歩行空間の充実
- 歩道内の既設駐輪場の廃止と歩行空間の確保（代替駐輪場の確保）
- 市道(00-007 号線)と都市計画道路(3・4・6 号)の交差点改良
- 五差路のバリアフリー化
- 回遊性の向上（地域全体）
- 跨線橋の老朽化
- 跨線橋の架け替えによる回遊性の向上
- 歩道整備
- 歩道拡幅

◆ 公園関係

- 津田沼 1 丁目広場の今後のあり方（公共空間としての活用）
- 津田沼公園の今後のあり方（公共空間としての活用）

◆ まちづくり全般

- 低・未利用地の今後の活用
- 後背地の戸建て住宅への配慮
- 交通流動等の抜本的な改善（JR 津田沼駅南口駅前広場）
- 歩行者空間の充実（ロータリー西側における歩行者動線の確保）
- 大学施設の一般開放
（敷地内通路の開放、敷地内への駐輪場の整備、子育て支援施設の整備、
図書館、学食、展望デッキ等の開放等）

◆ J R 津田沼駅周辺地域全体の現況と課題

- 中心市街地としての南北地域の均衡
- 商業環境の活性化とその継続性の確保
- 近隣地域の商業活性化への対応
- 時間消費型の商業施設の不足
- 多目的（イベントスペース）の不足
- 地域保健、母子保健の活動拠点の不足
- 認可保育施設の不足
- 小児医療、産科医療施設の不足
- 高齢者の集う施設の不足
- 避難場所としての機能確保

3. JR津田沼駅周辺地域の現状と分析

(1) 地域の概要

1) 地域の変遷

① JR津田沼駅周辺地域の変遷

JR津田沼駅周辺地域では、昭和47年に総武線の複々線化と総武快速線の運転開始、橋上駅舎の完成により、本格的なまちづくりが始まり、昭和50年代に大規模商業施設の開店や駅前広場の整備が進められました。大型商業施設間の激しい競争は全国的にも有名になりましたが、昭和60年代には大型店舗の閉鎖やリニューアルが始まり、平成に入ってから南口のザ・ブロック、北口のイオンモールが完成し現在に至ります。

表 3-1 JR津田沼駅周辺地域の変遷

年	主なできごと
明治28年	津田沼駅 開業
昭和22年	新津田沼駅 開業
昭和27年	千葉工業大学、鉄道第2連隊跡地に移転
昭和36年	新津田沼駅が藤崎台駅と改称、別途、新津田沼駅を新設 新京成線は前原－藤崎台－京成津田沼、前原－新津田沼の2系統となる。
昭和43年	新津田沼駅移転、藤崎台駅を廃止 新京成線は2系統から前原－新津田沼－京成津田沼の1系統となる。
昭和45年	南口駅前広場の整備、津田沼駅北口土地区画整理事業開始
昭和47年	総武本線の複々線化完成。総武快速線の運転開始。橋上駅舎となる。 第一中学校移転
昭和52年	バルコ、西友 開店 イトーヨーカドー 開店
昭和53年	南口ペDESTリアンデッキ供用開始 丸井 開店 習志野文化ホール 開館、サンパデック（ダイエー、高島屋） 開店
昭和54年	仲よし幼稚園 廃園
昭和60年	西友 撤退（地下食品売場のみとなる）
昭和62年	北口ペDESTリアンデッキ供用開始
昭和63年	高島屋 撤退
平成元年	津田沼駅北口土地区画整理事業完了
平成3年	北総線 新鎌ヶ谷駅開業
平成8年	東葉高速鉄道 開業
平成10年	ザ・ブロック 開店
平成15年	イオンモール 開店
平成17年	ダイエー 閉店
平成19年	丸井 閉店、ミーナ 開店
平成20年	モリシア津田沼 開店
平成21年	南口ペDESTリアンデッキにエレベータ新設
平成25年	奏の杜 まちびらき

② JR津田沼駅周辺地域の変遷についての整理

駅周辺に立地している大規模商業施設は、昭和45年の区画整理事業に伴い、開発が行われたことから、昭和50年代に立地したものが多く、築40年が経過し、更新や大規模改修の時期が近いものと考えられます。

また、ペDESTリアンデッキは昭和53年に南口、昭和62年に北口が整備され、近年は経年劣化が見られることから、今後、駅前の景観にふさわしい改修が必要になるものと考えられます。

2) 人口動向

① J R津田沼駅周辺地域の人口

J R津田沼駅周辺地域における5歳階級人口分布を見ると、特に奏の杜地区では30歳代と乳幼児の占める割合が大きく、逆に高齢者の占める割合は小さくなっています。これは、本市や船橋市全域の人口分布と比較した場合の大きな相違点であり、小さな子どもを持つ若い世帯が他の地域よりも多く居住していることがわかります。

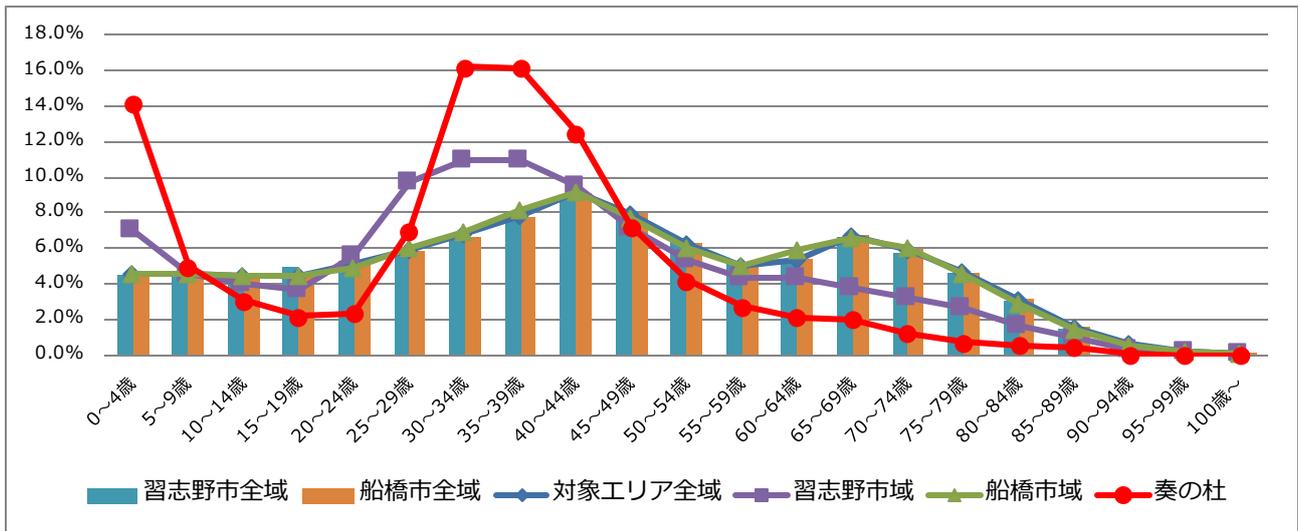


図 3-1 J R津田沼駅周辺地域の人口（5歳階級）
出典：住民基本台帳人口（習志野市・船橋市ホームページ掲載 平成 27 年 10 月）

集計エリアについて

- 対象エリア全域 : 下記、習志野市域と船橋市域の合計
- 習志野市域 : 奏の杜 1～3丁目
津田沼 1・2丁目
谷津 1・6・7丁目
- 船橋市域 : 前原西 1～3丁目
前原東 1～3丁目
- 奏の杜 : 奏の杜 1～3丁目

J R津田沼駅周辺地域における近年の人口推移を見ると、奏の杜地区で約 5,000 人増加していることが特筆すべき点です。また、習志野市域全体では増加していますが、奏の杜地区を除いた地域では減少しています。

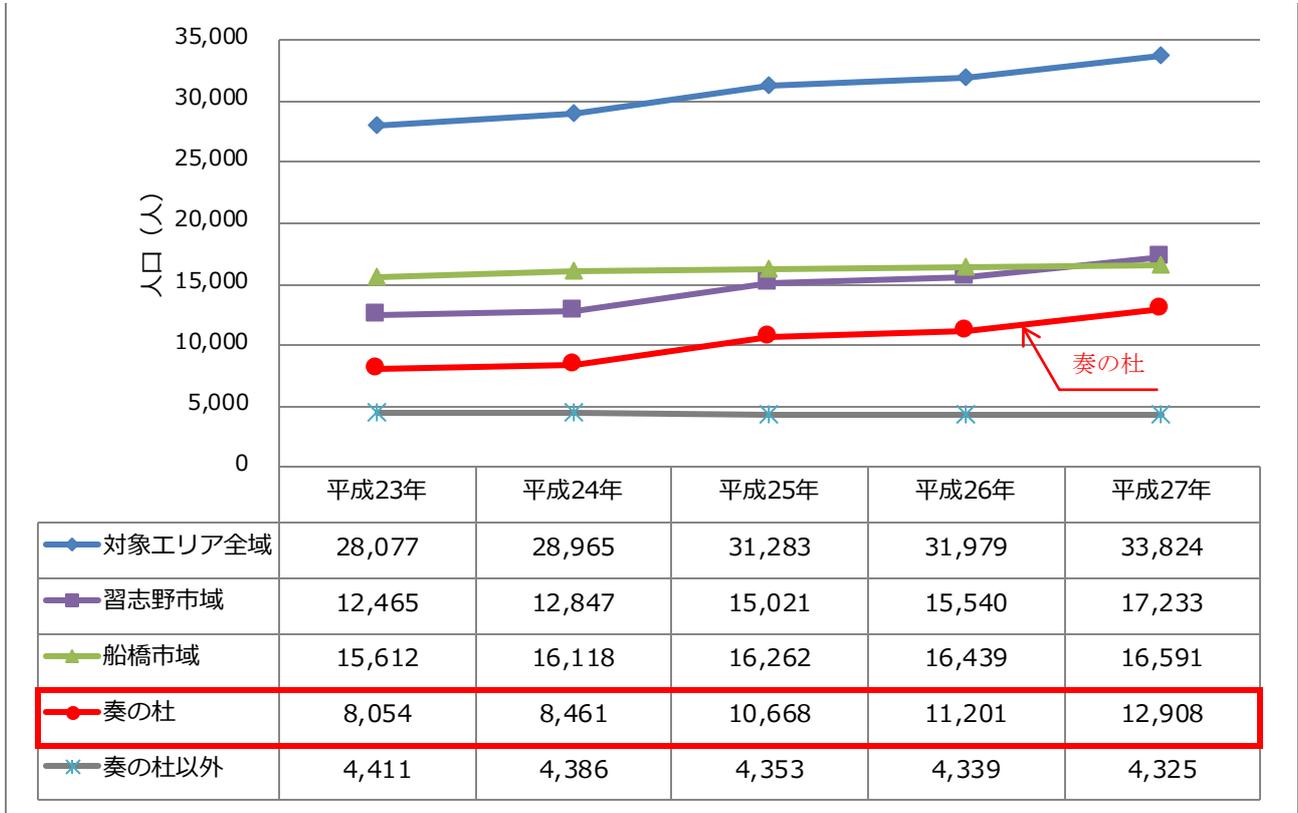


図 3-2 J R津田沼駅周辺地域の人口推移

出典：住民基本台帳人口（各年 10 月）

- ※ 奏の杜全域：平成 23、24 年 谷津 1・6・7 丁目
- ※ 平成 25 年以降 谷津 1・6・7 丁目、奏の杜 1～3 丁目

② 将来人口推計

本市の将来人口推計では、平成 32 年に総人口は約 17 万 4 千人でピークを迎え、その後徐々に減少し、平成 52 年には約 16 万人となると予測されています。一方では、高齢者人口は増加することが予測されています。J R 津田沼駅周辺地域における高齢者人口を平成 22 年と平成 27 年で比較した場合、約 1.2 倍に増加しています。

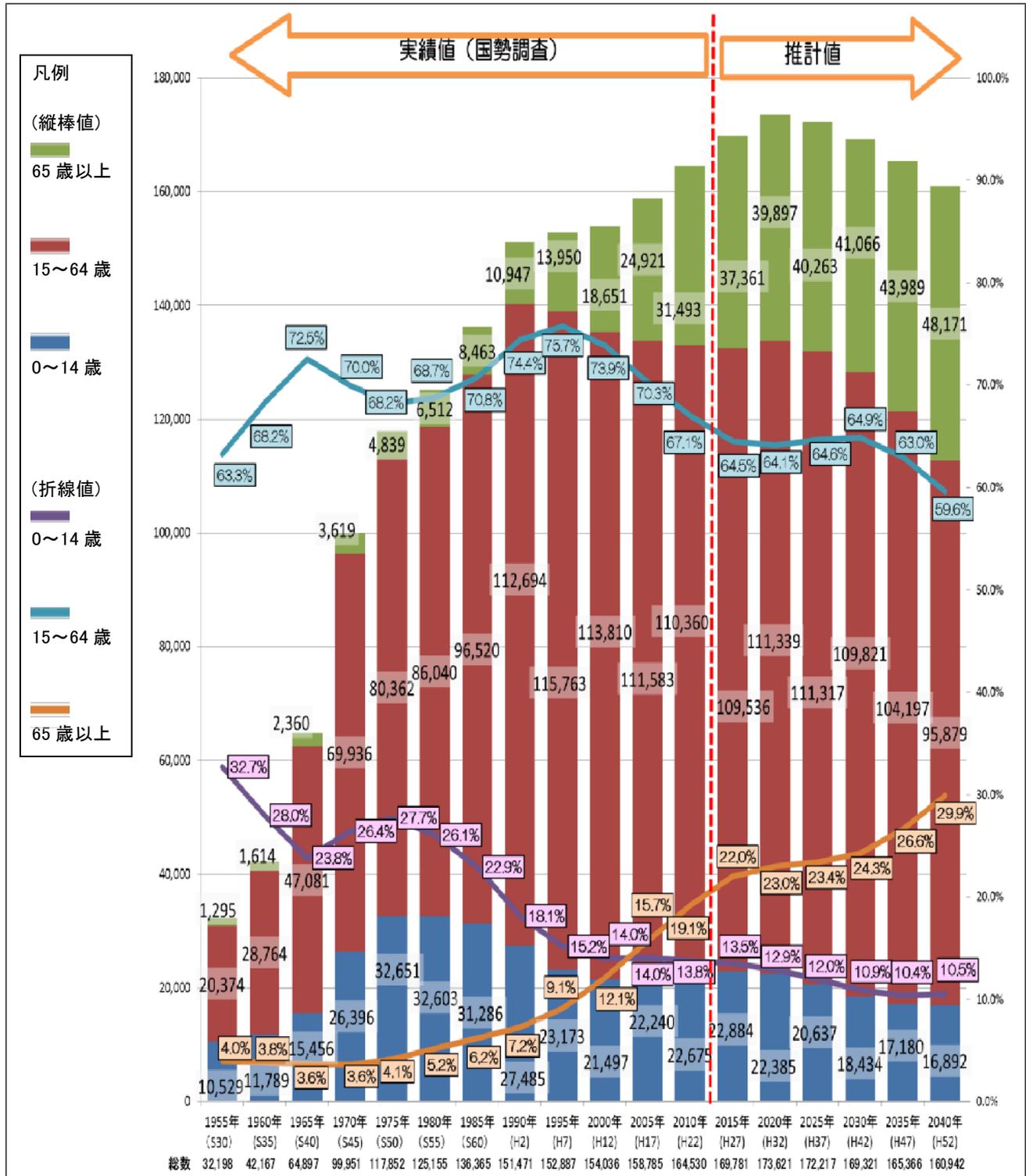


図 3-3 年齢 3 区分別人口の推移と人口推計

出典：習志野市 まち・ひと・しごと創生 人口ビジョン・総合戦略（平成 27 年 10 月）

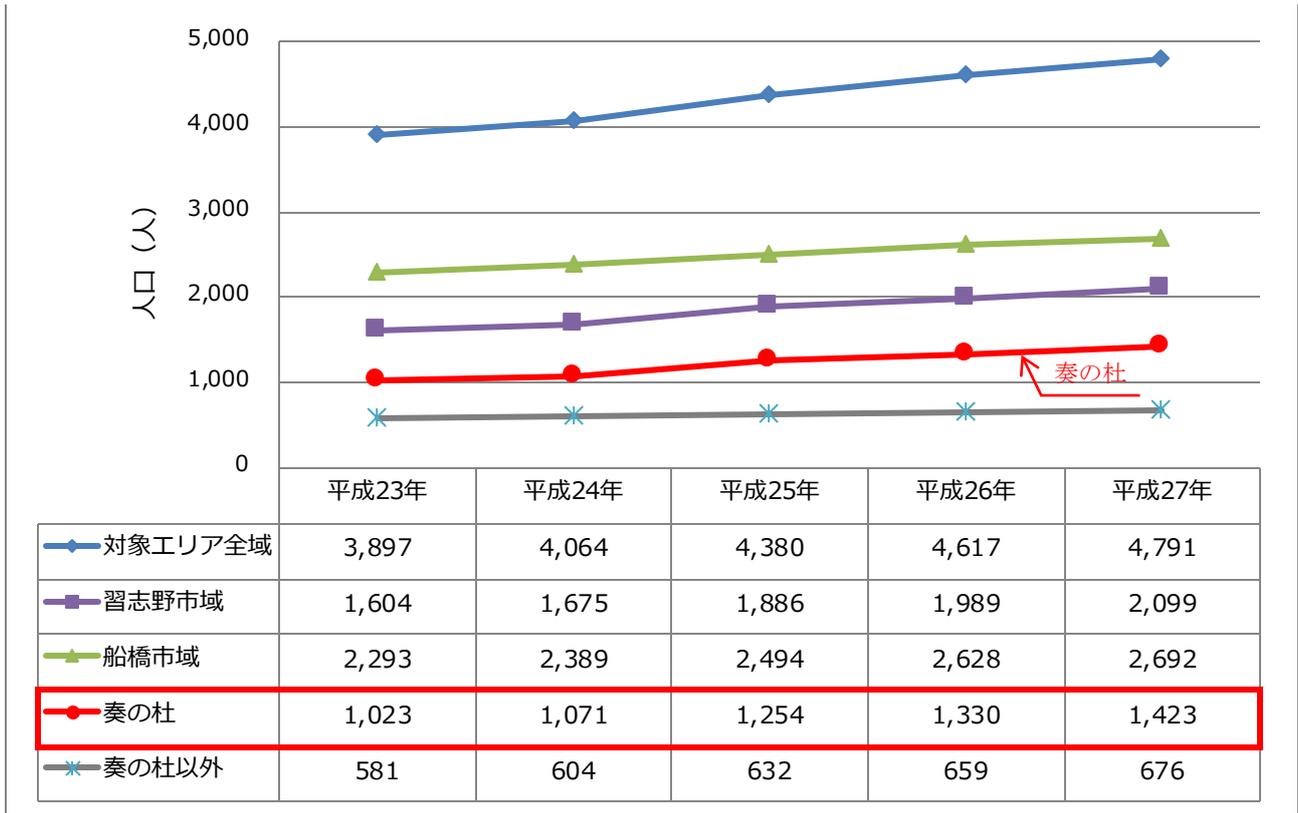


図 3-4 JR津田沼駅周辺地域の高齢者の人口推移

出典：住民基本台帳人口（各年10月）

- ※ 奏の杜全域：平成23、24年 谷津1・6・7丁目
- ※ 平成25年以降 谷津1・6・7丁目、奏の杜1～3丁目

③ 人口動向についての整理

本市の将来人口推計では、平成32年以降、総人口は減少に転じますが、高齢者人口は増加し続けることから、更なる少子高齢化の進展が予測されています。

JR津田沼駅周辺地域においても今後、少子高齢化の進展が予測されていますが、奏の杜地区では小さな子どもを持つ若い世帯を中心に人口が増加するものと考えられます。

同地域においては、子どもから高齢者まで円滑に移動できる歩行環境の配慮など、人びとが安全で快適に過ごせる環境づくりが必要です。

少子高齢化が進展する中で乳幼児の人口急増もあり、地域の課題として、高齢者関連施策と子育て関連施策の双方に注力が必要であることが挙げられます。高齢者関連施策は中長期的な取組が必要であることに対し、子育て関連施策は待機児童対策など早期の対応が必要とされています。

また、奏の杜地区をはじめ低・未利用地等の開発を見据えると、人口の急増に伴う医療や子育て等のサービス水準の確保が課題と考えられます。

そして、新たな居住者どうし、あるいは既存の居住者と新たな居住者が良好な関係を築き、地域に根ざした生活を送るためには地域コミュニティが果たす役割は大きく、その創出を図るための交流の機会や場所の確保が望まれます。

(2) 類似駅との比較と近年の駅前空間の動向

1) 類似駅の設定

比較検討の対象とする類似駅は、JRの乗客数や山手線からの距離がJR津田沼駅の状況に近く¹、また、JR津田沼駅と同様に快速停車駅である以下の6駅とします。(以下、「類似駅」)

- ・ 船橋駅 (JR総武本線、東武野田線)
- ・ 柏駅 (JR常磐線、東武野田線)
- ・ 八王子駅 (JR中央本線・八高線・横浜線)
- ・ 三鷹駅 (JR中央本線)
- ・ 町田駅 (JR横浜線、小田急小田原線)
- ・ 国分寺駅 (JR中央本線、西武国分寺線・多摩湖線)

表 3-2 JR乗客数と駅整備状況

駅名	JR乗客数(人)	接続私鉄	接続形態	備考
船橋	135,322	東武野田線	隣接 (コンコース隣接)	
		京成線	駅前広場・道路経由	
柏	119,671	東武野田線	隣接 (コンコース隣接)	
武蔵小杉	119,604	東急東横線	隣接 (駅入口が隣接)	
町田	110,223	小田急小田原線	駅前広場経由	
戸塚	108,933	横浜市営地下鉄	駅前広場経由	
国分寺	108,022	西武国分寺線	隣接 (乗換改札あり)	
		西武多摩湖線	隣接 (乗換改札あり)	
目黒	106,504	東急目黒線、東京メトロ南北線、都営地下鉄三田線	隣接 (コンコース隣接)	山手線内駅
藤沢	105,361	小田急江ノ島線	隣接 (乗換改札あり)	
		江ノ島電鉄	駅前広場経由	
日暮里	103,809	京成本線	隣接 (乗換改札あり)	山手線内駅
		日暮里舎人ライナー	駅前広場経由	山手線内駅
千葉	103,592	千葉モノレール	駅前広場経由	
錦糸町	103,548	東京メトロ半蔵門線	駅前広場経由	
御茶ノ水	103,177	東京メトロ丸ノ内線	駅前道路経由	山手線内駅
津田沼	102,125	新京成線〔新津田沼〕	駅前道路経由	別駅
大井町	101,246	東急大井町線	隣接 (コンコース隣接)	
		りんかい線	連絡通路経由	
松戸	98,076	新京成線	隣接 (乗換改札あり)	
西日暮里	97,918	東京メトロ千代田線	隣接 (乗換改札あり)	山手線内駅
		日暮里舎人ライナー	駅前道路経由	山手線内駅
神田	97,251	東京メトロ銀座線	隣接 (コンコース隣接)	山手線内駅
大船	96,360	湘南モノレール	隣接 (コンコース隣接)	
大森	93,103	-	-	
三鷹	92,836	-	-	
四ツ谷	92,288	東京メトロ丸ノ内線	隣接 (コンコース隣接)	山手線内駅
		東京メトロ南北線	隣接 (コンコース隣接)	山手線内駅
飯田橋	91,325	東京メトロ東西線	連絡通路経由	山手線内駅
		東京メトロ有楽町線	連絡通路経由	山手線内駅
		東京メトロ南北線	連絡通路経由	山手線内駅
		都営地下鉄大江戸線	連絡通路経由	山手線内駅
赤羽	89,489	東京メトロ南北線〔赤羽岩淵〕	駅前広場、商店街経由	別駅
荻窪	85,938	東京メトロ丸ノ内線	隣接 (コンコース隣接)	
仙台	84,951	仙台市営地下鉄南北線	連絡通路経由	首都圏外
八王子	84,739	京王線〔京王八王子〕	駅前道路経由	別駅
浦和	84,725	-	-	
水道橋	83,263	都営地下鉄三田線	駅前道路経由	山手線内駅
武蔵溝ノ口	81,509	東急田園都市線	駅前広場経由	
川口	80,663	-	-	

¹資料編 p.1 表 駅情報と乗換え環境を参照

2) 商業集積

① 駅周辺の小売業の状況

J R津田沼駅と類似駅における駅周辺地域（大規模商業施設や商店街を含む）の小売業の年間販売額を平成6年度比の推移で見ると、J R津田沼駅周辺地域の年間販売額の低下が最も大きく、平成19年度は平成6年度の半以下になっています。これは、ザ・ブロック（平成10年）やイオン（平成15年）が開店している反面、ダイエーが閉店（平成17年）したことが原因のひとつと考えられます。

また、東葉高速鉄道の開通（平成8年）に伴うJ R津田沼駅及び新京成新津田沼駅の乗降客の減少、幕張新都心や南船橋駅周辺への時間消費型機能を持つ大規模商業施設の立地による消費者の流出、百貨店型からモール型への消費者の志向変化に対応できなくなった駅周辺の商業施設、買い物をインターネットで済ませる人の増加等が要因と考えられます。

売り場面積の推移（同様に平成6年度比の推移）においても同様の傾向であり、他の駅周辺地域に比べ大きく減少しています。

なお、平成20年にはモリシア津田沼が開店していることから、上記の減少傾向は若干改善されているものと推測されます。

大型小売店舗は数多く立地しているものの、年間販売額は他の地域よりも大きく低下していることから、大型小売店舗への来客数の減少が推測されます。現在、同地域周辺の人口は増加傾向であることから、来客数を増加させるための取組が求められます。

※ 平成26年に商業統計が実施されていますが、立地環境特特別のデータは現時点で未公表

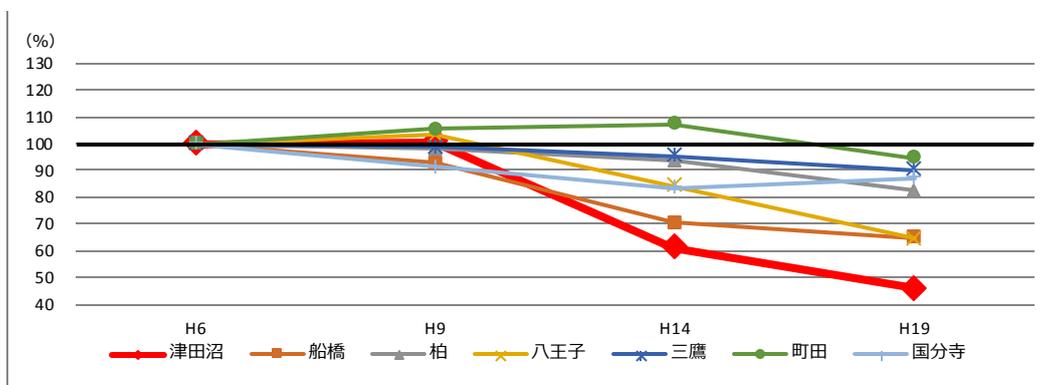


図 3-5 類似駅周辺地域の小売業の年間販売額（平成6年度比）の推移

出典：商業統計調査（経済産業省）

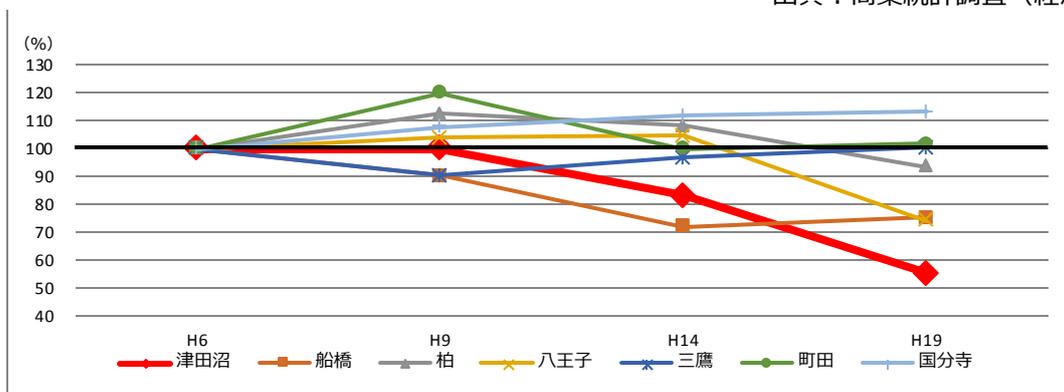


図 3-6 類似駅周辺地域の小売業の売り場面積（平成6年度比）の推移

出典：商業統計調査（経済産業省）

② 駅周辺の大型店舗の状況

J R津田沼駅と類似駅の周辺地域における大型小売店舗の立地状況を比較すると、店舗面積の合計では津田沼駅周辺は柏駅や町田駅と同等であり、1店舗あたりの平均規模では類似駅の中で最大です。これは、津田沼駅周辺に大型小売店舗の中でも大規模なもの（20,000㎡超）が5店舗立地しているためです。

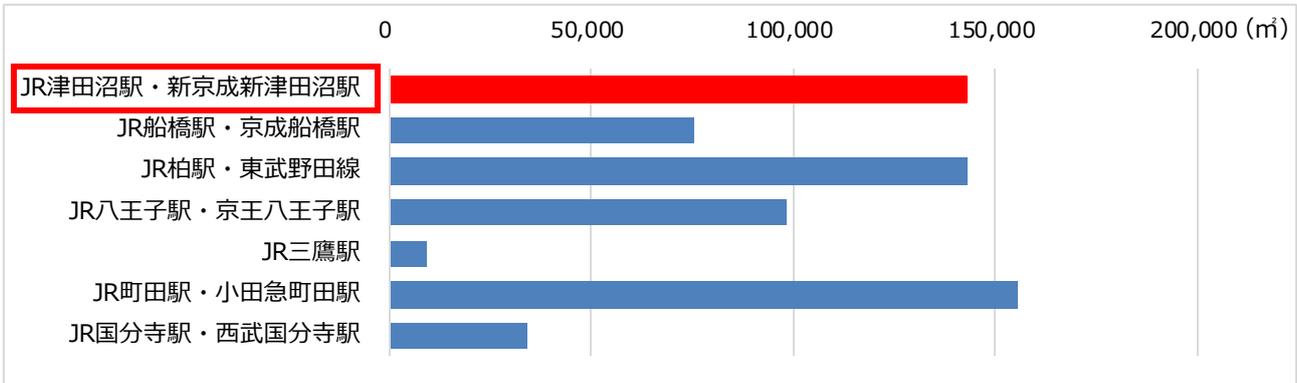


図 3-7 駅周辺における大型小売店舗の店舗面積の合計
出典：2014 全国大型小売店総覧（東洋経済）

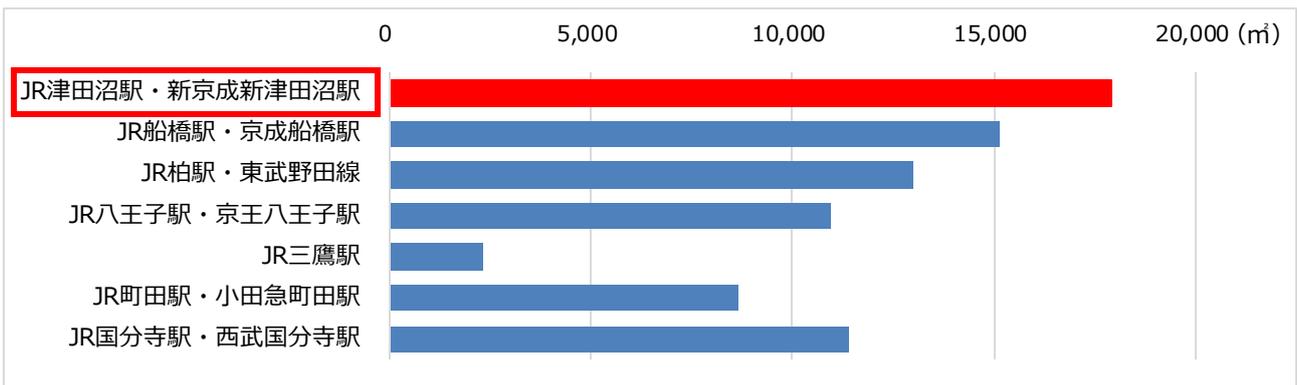


図 3-8 駅周辺における大型小売店舗の平均店舗面積
出典：2014 全国大型小売店総覧（東洋経済）

表 3-3 J R津田沼駅周辺地域における大型小売店舗

店舗・ビル	店舗面積 (㎡)	駐車場 (台)	駐輪場 (台)	業態	開設年月
イオンモリシア津田沼店	33,185	781	800	SC	昭和 53 年 10 月
イオン津田沼店	30,655	1,300	2,000	SC	平成 15 年 10 月
ユザワヤ津田沼店	20,357	—	—	専門店	平成 10 年 11 月
イトーヨーカ堂津田沼店	20,183	730	253	スーパー	昭和 52 年 11 月
ミーナ津田沼	8,796	56	—	寄合百貨店	昭和 53 年 2 月
ベルクフォルテ津田沼	5,718	356	438	スーパー	平成 23 年 4 月
東武ストア津田沼店	1,113	24	63	スーパー	平成 24 年 11 月
SEIYU 津田沼パルコ店	23,112	120	30	SC	昭和 52 年 6 月
8店舗合計	143,119	3,367	3,584		
1店舗当り平均店舗面積	17,890				

出典：2014 全国大型小売店総覧（東洋経済）

③ 商業集積についての整理

類似駅周辺地域の小売業の年間販売額（平成 6 年度比）の推移（P.18 図 3-7）を見ると、類似駅の中で、国分寺駅は、駅周辺地域の年間販売額が平成 14 年から 19 年において回復基調にあります。これは、駅ターミナルビルの改装が要因のひとつと考えられます。

国分寺駅にある駅ターミナルビルは、平成元年に開業し、現在、丸井国分寺店を核テナントとして飲食店や衣料品等を扱う店舗、書店、雑貨店等が入る大型の商業施設です。また、国分寺市が運営する「国分寺 L ホール」が 8 階に入居しており、多くの利用があります。

ホールの設置により買い物に限らない来店動機を創出し、利用者に併設する商業施設の“ついで利用”をしてもらうことで、商業施設と公共ホールの相互利用による施設の活性化への取組が行われています。

施設のリニューアルが積極的になされており、平成 15 年に大規模な改装が行われ、建物が 8 階建てから 9 階建てとなり、平成 18 年には駅自由通路から 2 階フロアへアクセス可能なエスカレーターが設置されました。商業統計調査の集計は平成 19 年までですが、それ以降も改装を重ねており、平成 20 年には面積を大幅に拡大し、平成 28 年にも段階的に大規模改装を行うとされています。このことにより、時代やライフスタイルの変化に伴う消費者ニーズの変化に対し、より細かく柔軟に応じ、施設の活性化が図られていることが伺えます。

同周辺地域の事例から、好ましい商業集積の在り方として、駅から施設への快適な動線づくり、公共施設との複合化による施設全体の活性化、弾力的な施設更新の 3 つが必要であると考えられます。

J R 津田沼駅周辺地域では、モリシア津田沼と文化ホールが複合化されており、文化ホールの利用者がモリシア津田沼内の店舗等を利用することが想定されます。

しかし、駅から各施設が同一平面上で結ばれておらず、交通機関利用者を回遊、消費活動等に繋げる仕掛けづくりには、国分寺駅周辺地域等の事例を踏まえ、更なる検討が必要です。

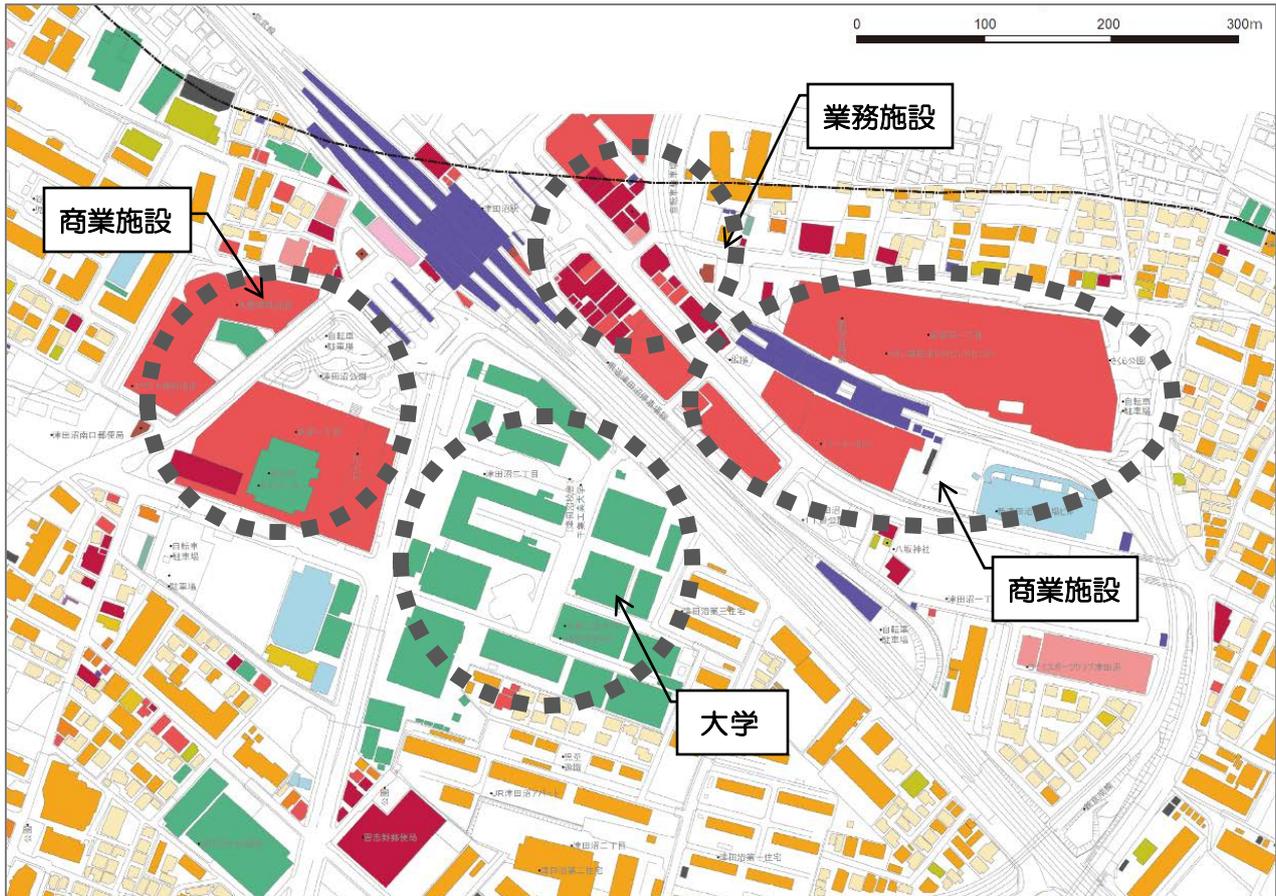
また、モリシア津田沼やミーナ津田沼など、新たな商業施設が開店したものの、建物自体は旧来の百貨店の形態から大きく変化していません。千葉駅、船橋駅等においては新たな駅ビル等が建設される中、同地域においても時代のニーズに合わせた大規模な施設更新等が行われることにより、地域全体の活性化につながることを想定されます。

3) 土地利用状況

① J R津田沼駅周辺地域の土地利用状況

J R津田沼駅周辺地域には、商業施設を中心として業務施設や大学が立地しており、周囲には住宅が広がっています。

かつて都心から郊外へと大学の移転が進められたことからわかるように、本地域のような比較的地価の高い駅直近に大学が立地している事例は少なく、校舎の高層化など高度利用を図りつつ、今後のまちづくりの核として、大学の資源が地域の活性化に資することが期待されています。



凡例

住宅		競技施設		運輸・倉庫施設	
共同住宅		業務施設		重化学工業施設	
店舗併用共同住宅		商業施設(物販店・飲食店)		軽工業施設	
店舗併用住宅		宿泊施設		サービス工業施設	
作業所併用住宅		遊技施設		家内工業施設	
官公庁施設		娯楽施設		農漁業用施設	
文教公共施設(1)				その他の施設	
文教公共施設(2)				滅失家屋	×
				都市計画区域	
				市街化区域	

図 3-9 建築物用途別現況図

出典：都市計画基礎調査（平成23年度・習志野市実施）

② 土地利用についての整理

類似駅の中でも八王子駅は、駅から近い場所に商業地域以外の用途が指定されていません。同駅の南側地域は、駅近傍に住居系用途地域が指定されており、J R 津田沼駅周辺地域と似ていますが、北側には国道（甲州街道）があり、これによって同駅と国道との間の地域が多摩地域でも有数の商業地域として発展してきた経緯があります。

J R 津田沼駅周辺地域では、駅南側に国道 14 号及び 357 号が、西側には国道 296 号が位置し、京葉道路、東関東自動車道とのネットワークが形成され、駅南口までの自動車によるアクセスは比較的良好であると考えられます。こうしたネットワーク形成を背景に駅南口においてはツアーバスの拠点として活用が図られています。

しかしながら、駅南北を移動する動線は限られており、駅前広場周辺の道路環境にも課題があることから、駅を介した南北間の自動車交通流は円滑なものとなっていません。

駅直近の公共用地が少ない中、自動車交通流を改善するためには、限られた空間や施設の活用、低・未利用地の利活用、周辺事業者等との連携が不可欠です。

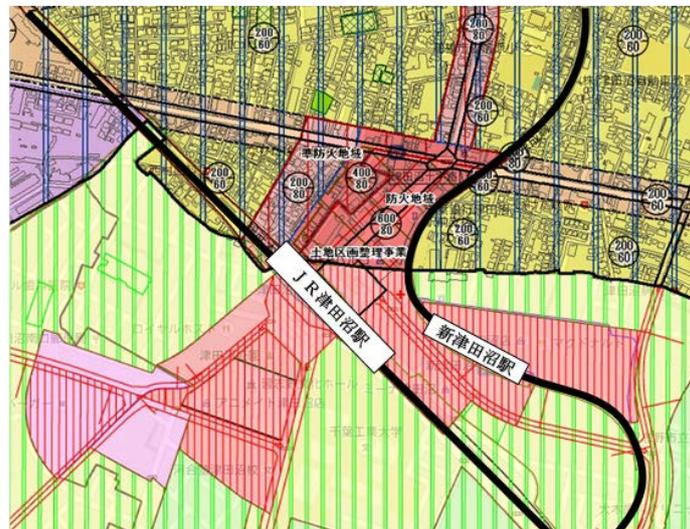


図 3-10 駅周辺の土地利用状況（津田沼駅）

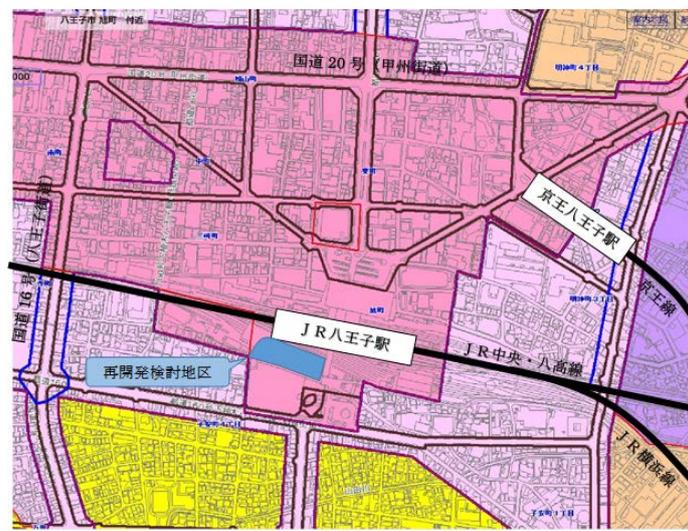


図 3-11 駅周辺の土地利用状況（八王子駅）

4) 公共ホール等の立地状況

① J R津田沼駅周辺地域における公共ホール等の立地状況

同地域周辺に立地する主な公共ホール、コミュニティセンター等は3施設あり、そのうち2施設は昭和50年代に建設されており、老朽化が進んでいます。

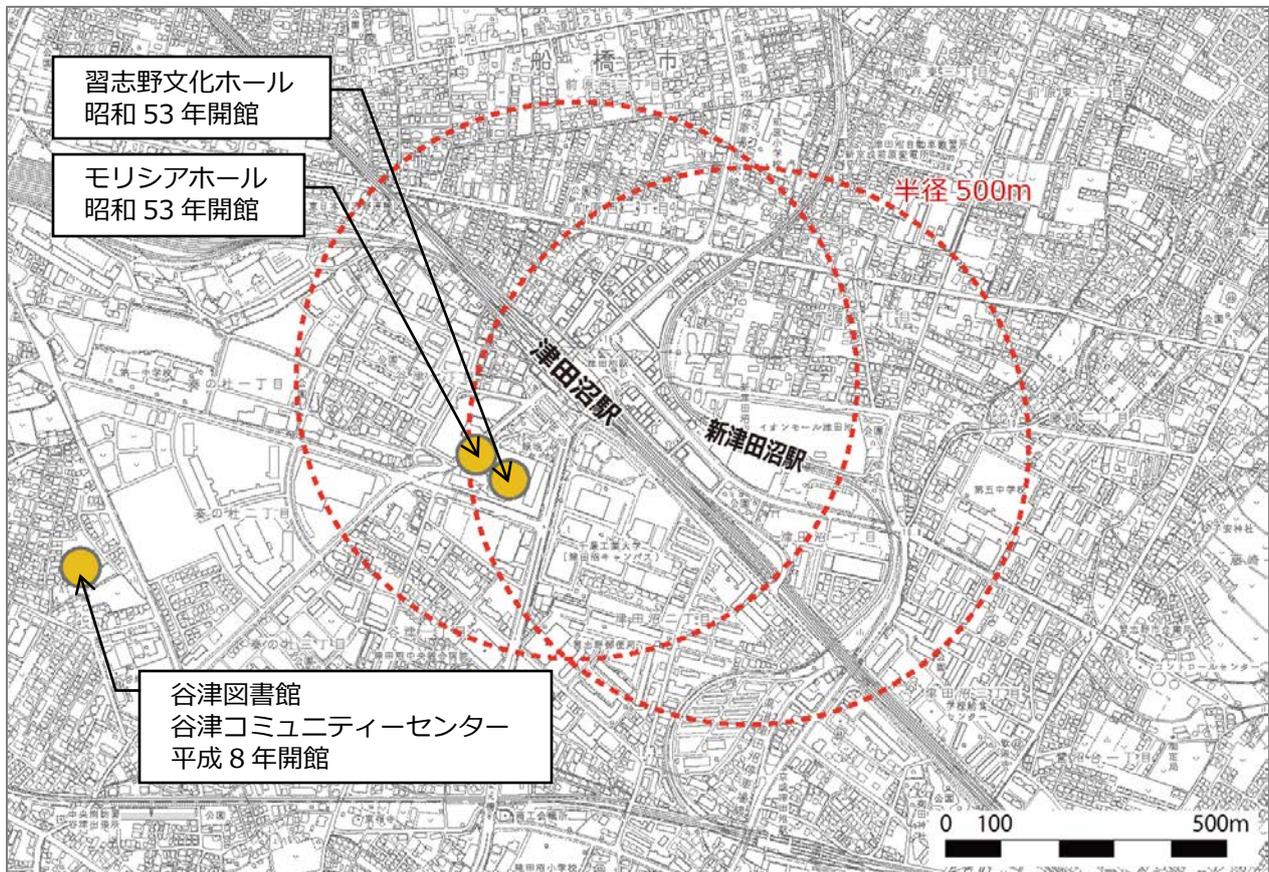


図 3-12 J R津田沼駅周辺地域の公共ホール、コミュニティセンター等の位置



図 3-13 J R津田沼駅から望む習志野文化ホール

② 類似駅における公共ホール等の立地状況

J R 津田沼駅周辺地域では、駅前に習志野文化ホールが立地しており、船橋駅、八王子駅、国分寺駅、三鷹駅も同様に駅周辺に公共ホール等が立地しています。

表 類似駅における駅周辺の公共ホール等の状況

駅名	施設名称	駅距離 (m)	開設 (年)	収容数 (人)	施設分類
津田沼	習志野文化ホール	300	昭和 53 年	1,475	単独立地 商業施設が併設
	モリシアホール	300	昭和 53 年	220	モリシア津田沼 オフィス棟 4 階
船橋	市民文化ホール	450	昭和 53 年	1,000	単独立地
	きららホール	100	平成 15 年	264	複合施設 市民文化創造館 6 階
柏	アミュゼ柏	400	平成 9 年	400	単独立地
	けいほくホール	150	—	100	単独立地
八王子	オリンパスホール八王子 (八王子市民会館)	100	平成 23 年	2,021	複合施設 サザンスカイトワー 八王子 4～8 階
町田	町田市民ホール	500	昭和 53 年	862	単独立地
三鷹	武蔵野芸能劇場	50	—	154	単独立地
	Three Eight Nine MITAKA	250	—	170	単独立地
	三鷹産業プラザ (703,704,705 会議室)	450	平成 15 年	150	複合施設 オフィス 商業
国分寺	国分寺 L ホール	50	平成元年	130 (Aホール) 85 (Bホール)	複合施設 セレオ国分寺 8 階

③ 公共ホール等についての整理

公共ホール等は、将来的な維持管理コスト等を視野に入れ、適正に配置されることが必要です。また、近隣の類似施設との競合や機能の相互補完に関する検討も必要と考えられます。

◆ 公共ホールの規模について

公共ホールは、市民に文化芸術にふれる機会を提供し、また、地域の交流の場となる重要な施設です。

J R津田沼駅周辺地域には現在、習志野文化ホールとモリシアホール、大小ふたつのホールがあります。

文化ホールは約 1,500 の座席数を有し、首都圏でも有数の優れた音響特性を持っていることから、著名人の公演も行われ、市外からの来館者も多い施設です。一方、学校や市民による利用も多い施設ですが、規模や使用料の面で小規模な市民利用には適さない場合もあります。

モリシアホールは、市民利用に適した広さであり、文化ホールに比べ使用料も抑えられていますが、施設の仕様上、用途が限定されています。

一般的に、大ホールと小ホールは使用目的や用途等の違いから、一方ですべての需要を満たすことは難しく、ミュージア川崎 シンフォニーホール（川崎市）や大田区民ホール アプリコ（大田区）、すみだトリフォニーホール（墨田区）²に見られるように商業的な利用を主目的とした大規模なホールを整備する場合は、市民が利用しやすい小規模なホールも併設することが、様々なニーズに応えるためには必要です。また、近隣の地域と競合しない施設であることも重要です。

市民利用を主目的としたホールは、市民の活発な利用を促すため、利用しやすい料金設定であることや、多様な市民のニーズに対応できる施設であることが重要です。

<様々なサイズのホール設置例>



図 3-14 ミュージア川崎

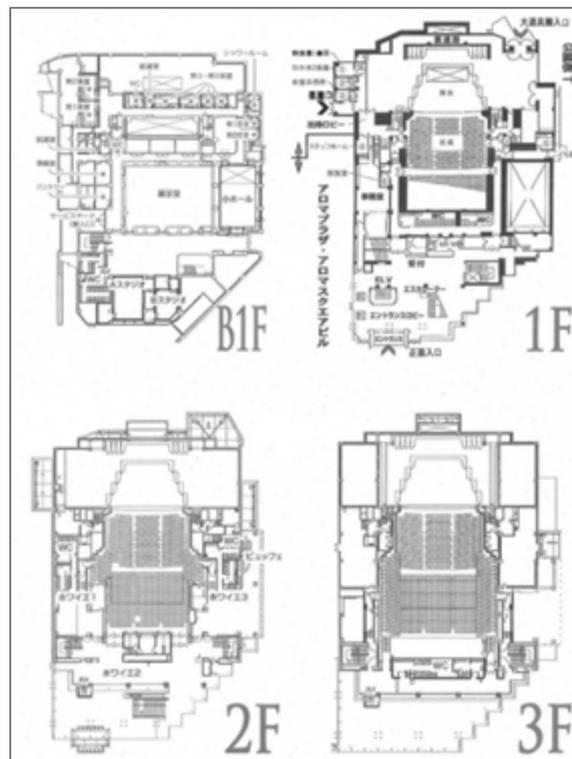


図 3-15 大田区民ホール
出典：ミュージア川崎、大田区民ホールHP

²資料編 p.6 大ホールと小ホールが併設する事例を参照

◆ 公共ホールの立地について

各駅周辺には、駅ビルまたは駅徒歩圏内に公共ホールが立地しています。公共ホールは、広域からの集客を目的とした場合、交通結節点である駅近傍の立地が望めます。

更に、音響など設備面の充実に加え、初めて訪れる人への配慮として、駅からのわかりやすい動線の確保やバリアフリー対応も必要です。

八王子市民会館は駅から離れた場所（駅から約 1.4km）に立地していましたが、老朽化により閉館し、新たに J R八王子駅南口前のサザンスカイトワーの 4～8 階部分に設置されました。

新設されたホールは、音響設備のレベルや収容人数において、多摩地域有数の施設です。駅からホールまで徒歩 1 分であり、デッキで結ばれています。途中には誘導サインが設置され、初めての来館者にもわかりやすい動線が確保されているほか、4 階のホール入口まではエスカレータが整備されており、快適な移動が確保されています。

なお、昭和 38 年から同市を研究開発の拠点としているオリンパスが、平成 33 年 3 月までの 10 年間、施設のネーミングライツ（施設命名権）を取得しています。（当初 5 年間の命名権料は 2,500 万円）



図 3-16 八王子駅からサザンスカイトワーへの動線

出典：オリンパスホール八王子ホームページ

◆ 大学や企業が所有するホール等の一般開放について

公共ホール等の設置及び維持管理には多額の費用が必要であり、市単独では限界があることから、公共ホール機能を確保するために、地域にある大学や企業との協力が考えられます。

昭和女子大学 人見記念講堂（世田谷区）や東京理科大学 葛飾キャンパス 図書館棟（葛飾区）のように大学が所有するホールの中には、地域貢献として一般開放している事例があります。これらの施設は、地域の学校の授業や一般企業の会議、民間団体の発表会等に利用されており、プロの演奏家によるコンサート等、商業的な利用も可能です。しかし、教育施設の一部であるため、用途や使用日に制限があります。

また、音響設備のレベルや座席の仕様等、音楽鑑賞や観劇のための設備が整っていない場合もあります。

一般的な公共ホールと同等に利用するためには、設置者と利用者、双方の理解が必要です。

<大学や企業が所有するホールの一般開放の事例>

【事例】昭和女子大学 人見記念講堂（世田谷区）

開設年： 昭和 55 年（学園創立 60 周年記念）

収容人数： 2008 人

主な用途： 学内利用、オーケストラコンサート（プロ）、バレエ発表会（一般民間団体）、職員会議（一般企業）、区立中学校音楽鑑賞教室等

利用料金：

(円)	8:30-12:00	13:00-17:00	17:00-22:00
平日	409,500	447,600	533,300
土日祝	485,700	542,800	640,000

【事例】東京理科大学 葛飾キャンパス 図書館棟（葛飾区）

開設年： 平成 25 年

収容人数： 600 人

主な用途： 学内利用の他、一般への開放も行っている

利用料金： -

5) 子育て関連施設の立地状況（産科、小児科、幼稚園、保育施設）

① J R津田沼駅周辺地域における立地状況

J R津田沼駅周辺地域における、産科、小児科、幼稚園、保育施設の立地は下図に示すとおりです。

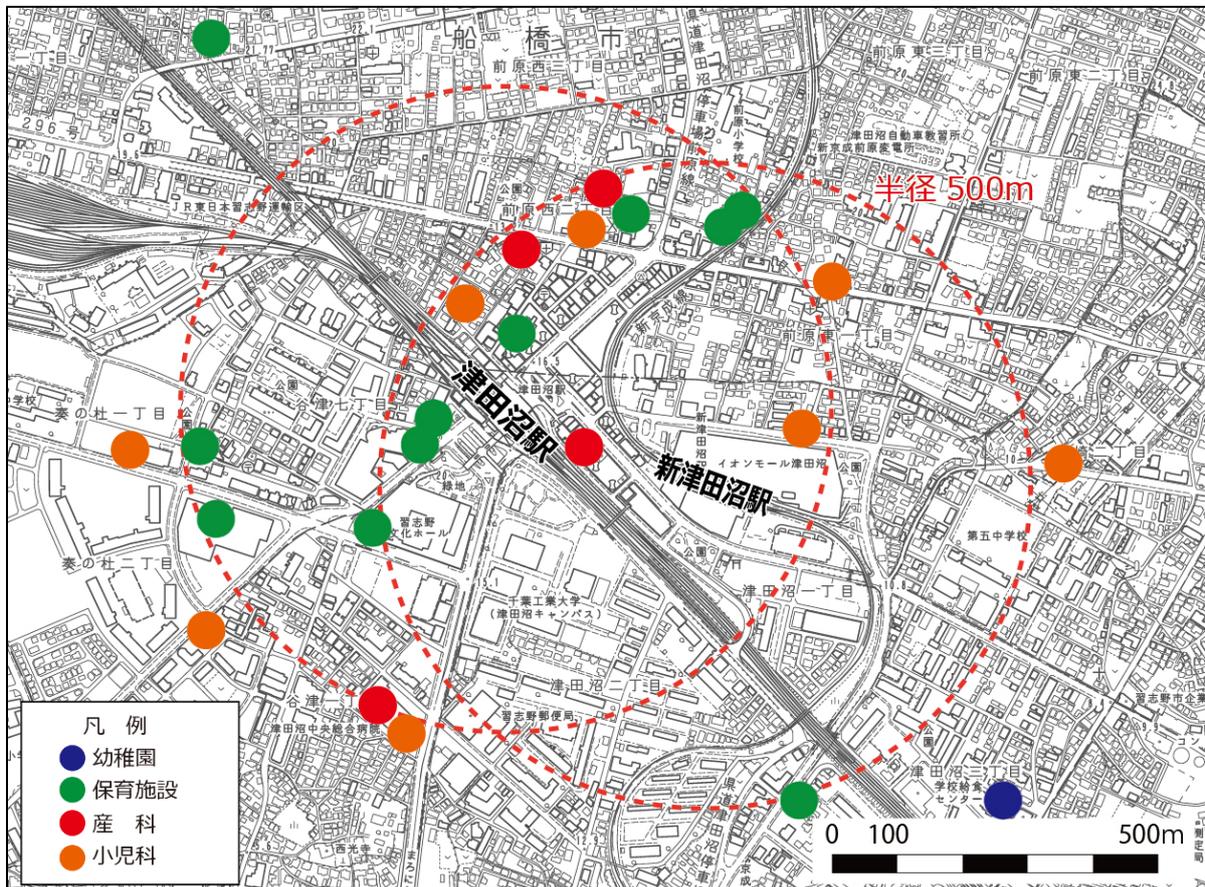


図 3-17 津田沼駅周辺の産科、小児科、幼稚園、保育施設の位置

② 子育て関連施設についての整理

◆ 産科、小児科について

類似駅では、八王子、柏や三鷹において駅周辺への立地が見られます。

八王子では、平成 22 年に完成した南口の再開発ビルや駅ビルにクリニックが設置されています。

J R津田沼駅周辺地域は、鉄道だけではなく、路線バスも充実しており、交通利便性の高い地域です。医療機関は必ずしも駅周辺に立地する必要がないものもありますが、交通結節点である駅周辺に立地していることは、駅利用者等に利便性や安心感を提供するものと考えられます。

近年、ココネリ（西武池袋線練馬駅）³のように大規模商業施設にクリニックモールを併設するケースが増えているのも、駐車場が完備されていることや、買い物の途中に立ち寄れることなど、利用者の利便性を追求した結果のひとつと考えられます。同地域にも大規模な駐車場や商業施設など、様々な施設が立地しています。駅近傍に立地しているメリットを活かし、通学や買い物、帰宅途中に立ち寄れる多様な医療機関が立地することによって、周辺住民の利便性や安心感の向上に繋がるものと考えられます。

なお、駅近傍への医療機関の立地は、多様化する医療ニーズに対応するためのスタッフ確保の面でも有利とされています。

◆ 保育所・幼稚園などの子育て関連施設について

平成 27 年度習志野市市民意識調査では、奏の杜地区で約 67%、津田沼地区で約 50%の人が、子育て支援の施策を「特に取り組むべき施策」として挙げており⁴、その充実が望まれています。

国においても女性の就労が重要視され、共働き世帯の更なる増加が見込まれる中、交通結節点である駅周辺の保育施設は、子どもを持つ鉄道利用者にとって利用価値が高いものと考えられます。

駅近傍に保育所・幼稚園などの子育て関連施設があることは、子どもを持つ人に働く機会を保障するとともに、子育てに対する不安や孤立感の解消も期待されます。これにより、地域経済の更なる活性化が期待されるとともに、子育て家庭にやさしい環境が将来を担う子どもたちの笑顔を生み出し、まちに魅力をもたらします。

現在、多くの鉄道事業者が鉄道利用者確保という観点から、駅近くに保育施設を設置、運営しています。

具体的な事業としては、JR東日本の子育て支援事業「HAPPY CHILD PROJECT」⁵、西武鉄道の「SEIBU の子育て応援プロジェクト」、京王グループの「京王キッズプラッツ」などが挙げられます。

また、千葉工業大学でも民間企業と協力し保育施設を設置しており、地域の大学や企業が市と協力して保育施設を整備する他、近隣市と連携した整備手法も考えられます。

JR津田沼駅周辺地域の状況として、駅南口周辺では奏の杜地区の人口増加や全市的な保育需要に対応するため保育施設が増えています。一方、駅北口周辺では船橋市域を中心に保育施設が整備されています。今後の保育需要を勘案し、同地域内にバランスよく保育所・幼稚園などの子育て関連施設が立地することにより、より一層子育てしやすい環境が整うものと考えられます。

³資料編 p.7 産科、小児科の事例を参照

⁴資料編 p.8 平成 27 年度習志野市市民意識調査結果を参照

⁵資料編 p.7 保育所・幼稚園などの子育て関連施設の事例を参照

6) 高齢者関連施設の立地状況

① J R津田沼駅周辺地域における立地状況

本市では、60歳以上の高齢者のためのふれあいとくつろぎの公共施設として、老人福祉センターが市内2ヶ所に設置されています。施設では、音楽や美術、語学や俳句、書道等の教養、料理からスポーツに至るまで様々な活動が行われています。

J R津田沼駅周辺地域においては、民間のカルチャーセンター等が複数立地しており、高齢者の交流の場としても機能しています。

② 高齢者関連施設についての整理

平成27年度習志野市市民意識調査において、津田沼、奏の杜、両地区共に50%近い人が高齢者施策を「特に取り組むべき施策」として挙げており⁶、更なる充実が望まれています。

また、若い世代が増加しつつある奏の杜地区においても、将来的には住民の高齢化が進むことが予測されており、高齢者が住み慣れた地域において、安全で安心して暮らせるよう、買い物等のためにJ R津田沼駅周辺地域を訪れた際に休憩できる場の創出など、日常生活の中で高齢者が利用しやすく、有意義に過ごせる空間づくりが必要です。

なお、高齢者人口の増加に伴い、高齢者が集い、憩える場が必要と考えられますが、駅周辺地域という立地特性や民間の活力を効果的に活かすことが求められます。

近年における民間企業の動向としては、イオン葛西のグランド・ジェネレーションモール⁷（平成25年開業）が挙げられ、そこでは55歳以上のシニア層を主なターゲットとし、品揃えに加え買い物利便性や滞在快適性に配慮した店舗構成やフロア構成などが展開されています。今後、こうした高齢者を意識した商業施設の整備は増えていくものと考えられます。

⁶資料編 p.8 平成27年度習志野市市民意識調査結果を参照

⁷資料編 p.9 高齢者関連施設の事例を参照

7) 鉄道乗降客数

① J R津田沼駅・新京成線新津田沼駅の利用現況

近年 J R津田沼駅、新京成線新津田沼駅間の乗換え客数が増加している一方、自駅乗降客数は両駅ともに減少しており、この傾向は類似駅でも同様です。

乗換え客数の増加は、それぞれの鉄道会社の定期券を購入していた新京成線から J R線の乗換え利用者（乗換え客数に算入されない）が、IC 定期券の相互利用の開始（平成 19 年度）によって定期券を一括で購入できるようになったこと（乗換え客数に算入される）によるものと考えられます。

類似駅における乗降客数の合計は、減少傾向が見られる駅（柏、八王子、国分寺）、大きな変化がない駅（船橋）、増加傾向が見られる駅（町田）とさまざまです。

今後、生産年齢人口の減少に伴う通勤・通学を目的とした鉄道利用者の減少は、駅周辺における近年の住宅整備による人口増加の影響を上回ることも考えられます。

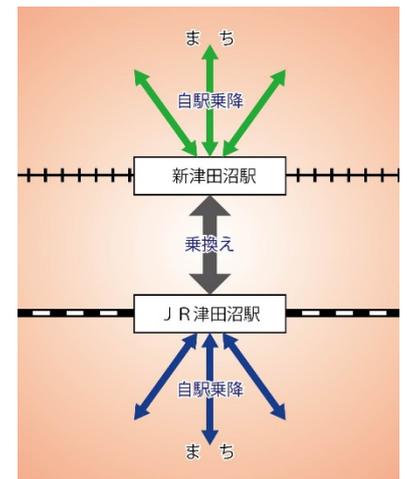
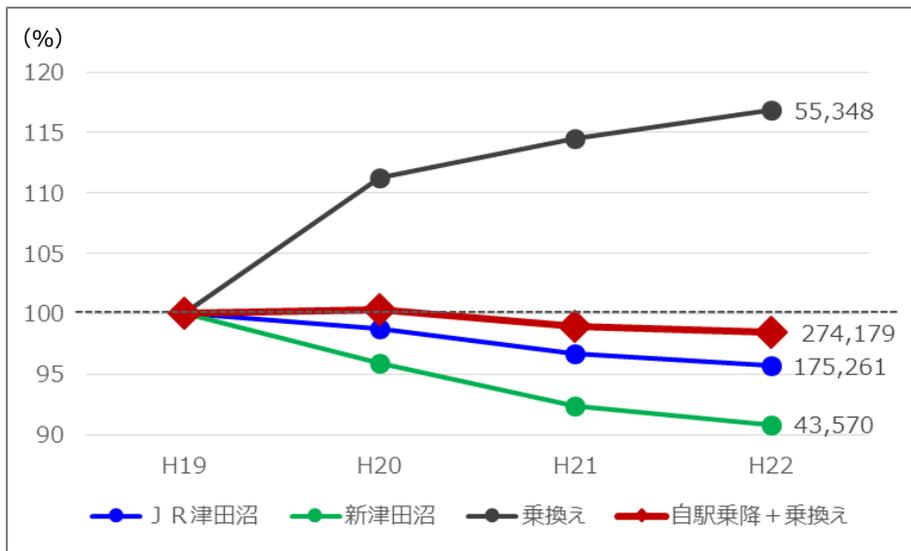


図 3-18 鉄道利用者のイメージ

● J R津田沼 + ● 新津田沼 + ● 乗換え = ● 自駅乗降 + 乗換え

図 3-18 鉄道乗降客数（日平均乗降客数）対平成 19 年度比の推移

出典：都市交通年報（一般財団法人 運輸政策研究機構）

② 乗降客数についての整理

『鉄道乗降客数（日平均乗降客数）対平成 19 年度年比の推移』によると、町田駅では平成 21 年から 22 年にかけて、自駅乗換と乗り換えの合計人数に増加傾向が見られます。これは、同駅周辺地区において、平成 14 年度から 20 年度にかけ、マンション供給が進んだことによる人口増が一因と考えられます。特に、J R 町田駅ターミナル口南側に位置する地区では、平成 12 年と平成 18、19 年に大規模マンション開発による人口急増があり、25～39 歳の若年層が増加しています。⁸

また、沿線における大型商業施設（南町田グランベリーモールなど）の施設拡充や沿線に立地する高校、大学への通学利用者の増加なども増加要因の一つと考えられ、こうした要因が相乗的に作用した結果、町田駅利用者は増加しているものと推察されます。

J R 津田沼駅周辺地域では、奏の杜地区の人口増加により J R 津田沼駅の利用者も増加することが推測されますが、現在のところ、利用者の大きな伸びは見られない状況です。これは、団塊の世代の退職などで鉄道利用者が大きく減少したことが、増加分を相殺しているものと考えられます。

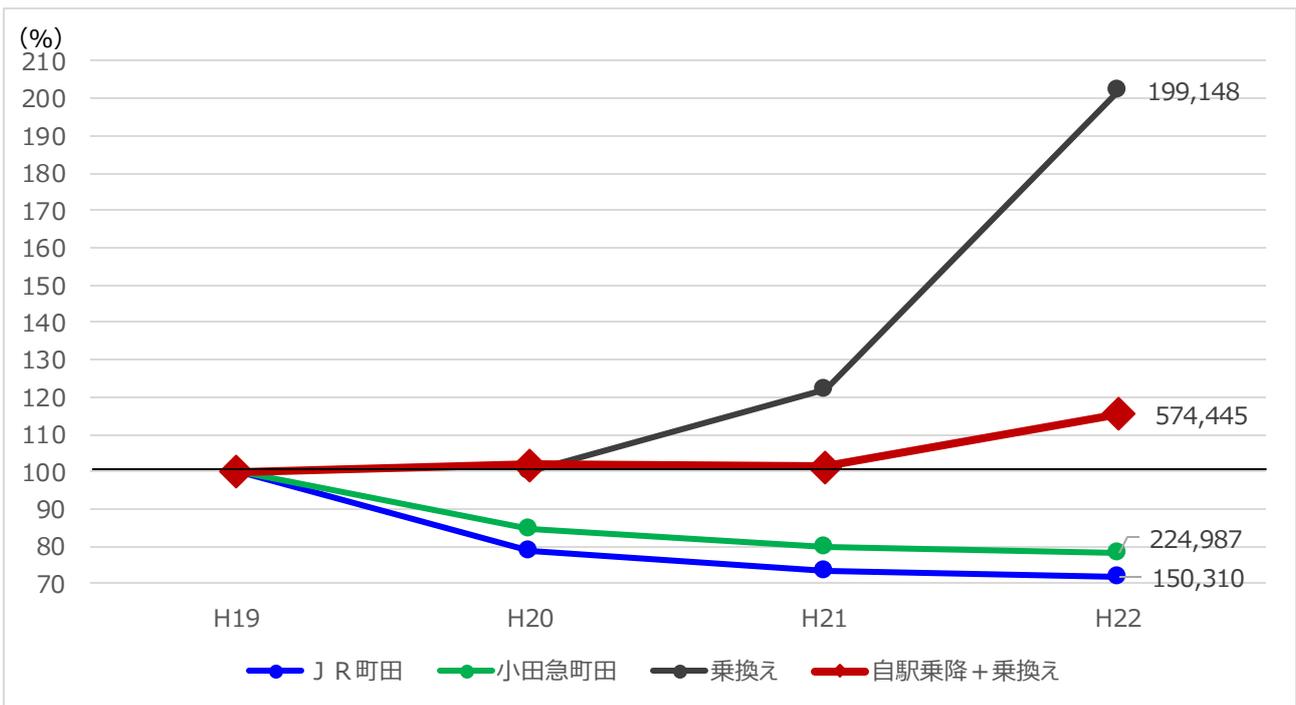


図 3-19 鉄道乗降客数（日平均乗降客数）対平成 19 年度比の推移（町田駅）

※ 平成 19 年度の乗換えが集計されていないため、平成 20 年度を基準としています。

⁸資料編 p.11 町田駅周辺地区の人口・世帯数の推移（住民基本台帳ベース）を参照

8) 駅利用者の交通手段

① 津田沼駅の現況

J R 津田沼駅、新京成線新津田沼駅利用者の平成 10 年から平成 20 年に至る交通手段分担率の推移を見ると、路線バスの利用者数は 3 万人強で推移しているものの利用割合が 25.8%から 22.3%へと減少している一方、徒歩利用の割合は 52.4%から 60.6%へと増加しています。これは、徒歩圏における住宅開発が進んだことなどが原因と考えられます。

類似駅についても、駅利用者の交通手段は路線バスや自家用車の割合が減少し、自転車や徒歩が増加するという JR 津田沼駅と同様の傾向が見られます。

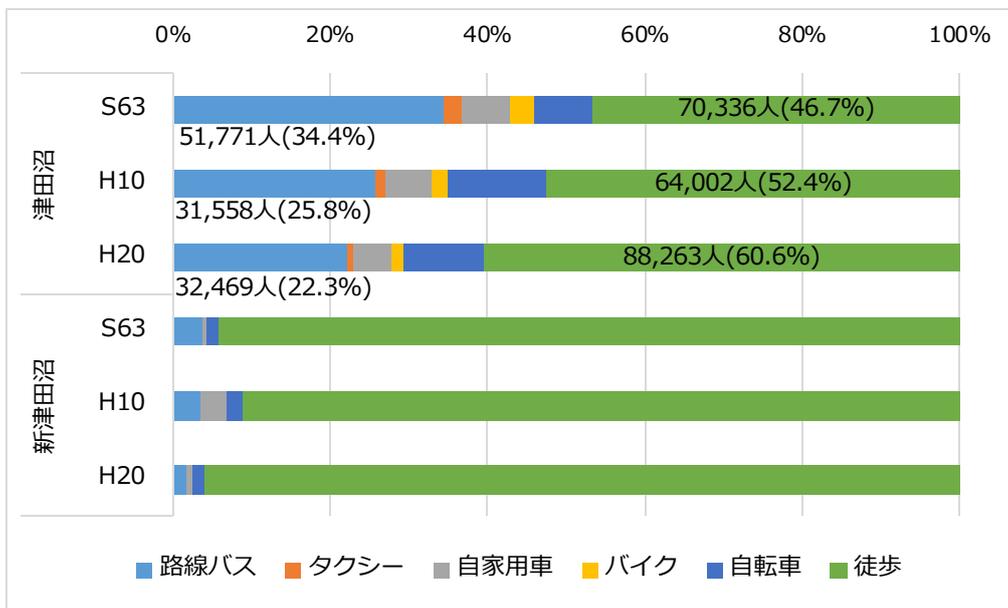


図 3-20 駅利用者の交通機関シェアの推移

出典：東京都市圏パーソントリップ調査

② 駅利用者の交通手段分担率に関する整理

J R 津田沼駅周辺地域は比較的バス路線網が充実した地域であるといえます。

駅周辺では、路上での乗降や時間調整のための停車が行われており、バス乗降場の確保をはじめとした交通結節点としての施設改善が必要です。

また、自転車や徒歩は増加傾向にあります。自転車については、駅北側の駐輪施設の不足を解消することが必要と考えられます。歩道上の駐輪場は通勤目的での利用が多く、ほぼ一日駐輪されるため、歩道が狭められることとなり、歩行者による乱横断の一因にもなっているものと考えられます。

駅周辺地区の居住者の増加を踏まえ、自転車、歩行者の増加に応じた歩行空間の確保とともに、回遊性の高いネットワークの充実が必要です。

9) 駅前広場

① 駅前広場の状況

J R津田沼駅の南北には、7,000 m²を超える駅前広場が都市計画決定され整備されています。また、南口の道路上では企業バスや大型商業施設への送迎バスの乗降が実施されています。

一方、新津田沼駅直近には駅前広場と呼べるだけのスペースはなく、公共交通機関の乗降のほとんどをJ R津田沼駅南北の駅前広場が担っています。

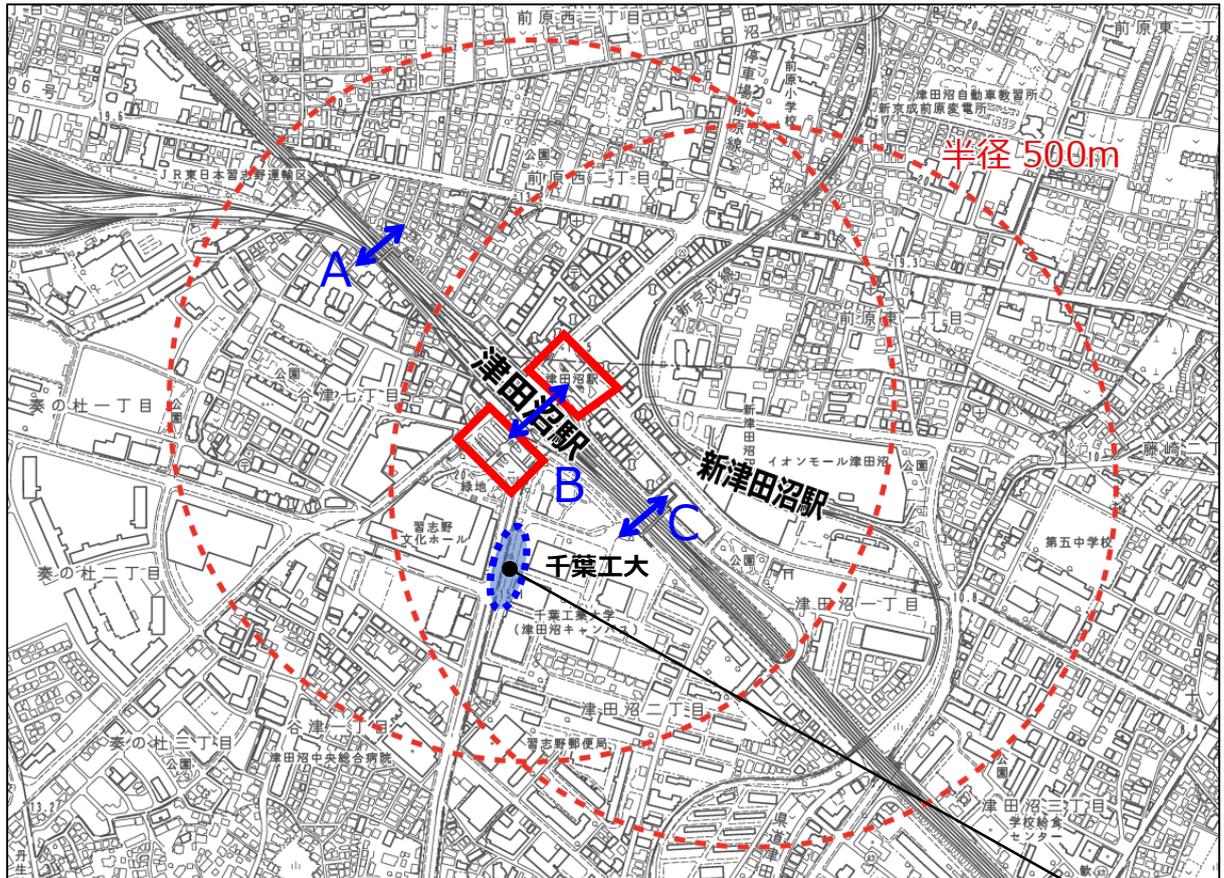


図 3-21 駅前の状況



図 3-22 道路上でのバス停車の様子 (千葉工業大学正門前付近)



② 駅前広場と鉄道を横断する通路についての整理

類似駅の中で町田駅を除くほとんどの駅では、駅の両側に駅前広場が整備され、交通結節点としての機能を果たしています。また、船橋駅南口や柏駅西口など、駅前広場に接続する道路上に路線バスの乗降場が整備されている事例もあります。

鉄道を跨ぐ通路は、鉄道が高架になっている船橋駅を除くと数は限られていますが、柏駅には階段を使わずに利用できる通路が3箇所整備されています。

柏駅のように鉄道を横断する通路が数多く整備されているまちでは、移動時の経路短縮だけではなく、鉄道を挟む地域での回遊性が確保され、まちの一体感も醸成されていると考えられます。

津田沼駅では、階段を利用せずに利用できる動線が1箇所であることから、まちの回遊性を更に高めるためにも階段を利用しない動線や段差のない動線の整備が必要です。

A. 西側跨線橋の様子



図 3-23 西側跨線橋 (外観)



図 3-24 西側跨線橋

B. 駅通路（改札前通路、自由通路）の様子



図 3-25 J R津田沼駅改札前通路



図 3-26 J R津田沼駅自由通路

C. 東側跨線橋の様子



図 3-27 東側跨線橋 (外観)



図 3-28 東側跨線橋

(3) 実態調査

実態調査は J R 津田沼駅及び新京成線新津田沼駅周辺における交通面での課題を把握、検証することを目的に自動車交通に係る調査として南口駅前広場周辺の断面交通量調査を、歩行者交通に係る調査として駅南北に整備されている歩行者デッキや跨線橋、 J R 津田沼駅北口駅前の幹線道路における断面歩行者交通量調査を実施しました。

1) 実施概要

① 自動車交通

J R 津田沼駅南口駅前広場周辺における交差点、計 3 箇所において、自動車交通量を把握するため、調査を行いました。

<調査日・調査時間>

平成 27 年 9 月 29 日 (火) 午前 7 時～30 日 (水) 午前 7 時

<調査場所>



図 3-29 自動車交通量調査位置図

② 歩行者交通

J R津田沼駅及び新津田沼駅周辺の 17 断面において、歩行者交通量を把握するため、調査を行いました。

<調査日・調査時間>

平成 27 年 9 月 29 日 (火) 午前 7 時～30 日 (水) 午前 7 時

<調査場所>

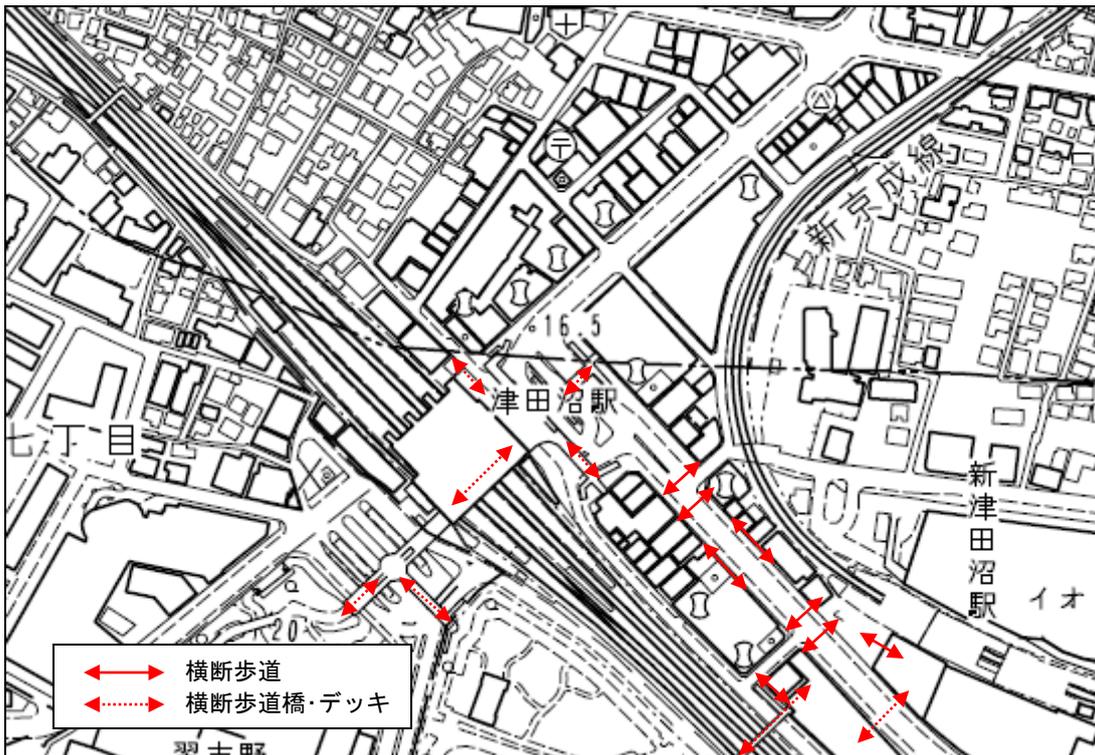


図 3-30 歩行者交通量調査位置図

2) 調査結果

① 自動車交通

<現状>

南口駅前広場周辺道路の断面毎の通過交通量と割合は下表の通りです。断面 B や C では約半数が通過交通となっています。

※ 通過とは、広場内における人の乗降がなく、広場を通過している車両を示します。

表 3-4 断面交通量

	断面 A	断面 B	断面 C
断面交通量 (台)	3,867	7,764	8,196
通過交通量 (台)	1,536	3,473	4,269
通過割合 (%)	39.7%	44.7%	52.1%

<課題>

駅前広場は、本来、交通結節点としての機能を担う場所です。南口駅前広場では、通過交通のための空間があるため、本来の機能が果たされていない状況にあると考えられます。駅前広場本来の機能を十分に発揮するためには、通過交通の動線に関する検討が必要です。

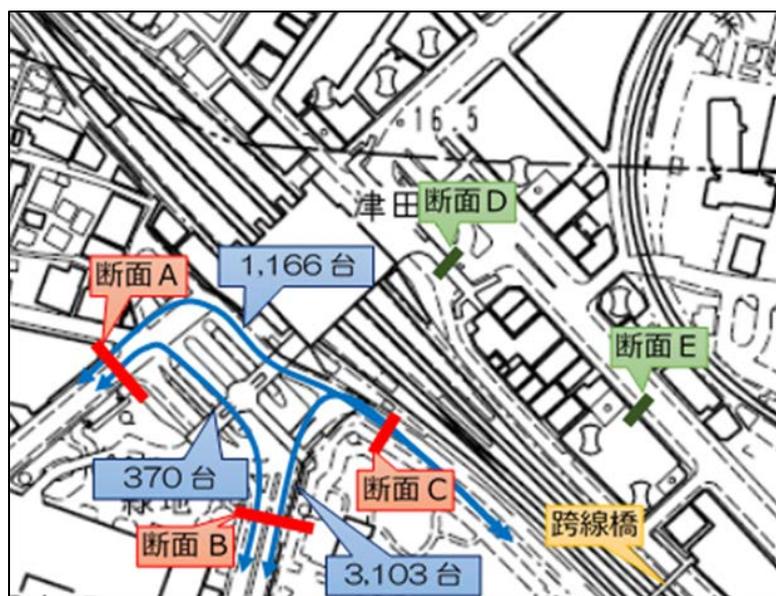


図 3-31 断面交通量

② 歩行者交通

◆ 南北駅前広場周辺について

<現状>

北口のデッキを利用する人は約 12 万人であるのに対し、南口は約 3.4 万人となっており、利用者数に大きな差が見られます。

北口では朝の時間帯を中心に、J R 線と新京成線の乗換で多くの人が行き交っています。

<課題>

南口については、交通処理上の大きな問題は見られません。

北口については、サービス水準を踏まえれば、交通処理上ピーク時における歩行者空間の不足が見られます。

デッキ上の新津田沼駅方面（前頁図 断面 D）では、15 分間（午前 7 時 30 分～7 時 45 分）に 2,411 人の歩行者交通があり、現在の幅員ではサービス水準が B ※に相当します。サービス水準を A にするためには約 1m の拡幅が必要です。

※ $2,411 \text{ 人} / 15 \text{ 分} \div 15 \text{ 分} \div 5 \text{ m} = 32 \text{ 人} / \text{m} \cdot \text{分}$

ぶらり東通りの J R 線側の歩道（りそな銀行前付近：前頁図 断面 E）では、15 分間（午前 7 時 15 分～7 時 30 分）に 1,533 人の歩行者交通があり、現在の幅員では下記の表のサービス水準 C に相当します。サービス水準を A にするためには約 2m の拡幅が必要です。

※ $1,533 \text{ 人} / 15 \text{ 分} \div 15 \text{ 分} \div 2 \text{ m} = 51.1 \text{ 人} / \text{m} \cdot \text{分}$

表 3-5 歩道のサービス水準

A	歩行自由	～27 人/m・分
B	やや制約	27 ～ 51
C	やや困難	51 ～ 71
D	困難	71 ～ 87
E	ほとんど不可能	87 ～ 100

出典：大規模開発地区関連交通計画マニュアル（国土交通省）

◆ 跨線橋（前頁図参照）

<現状>

ミーナ津田沼と千葉工大前の歩道を接続する跨線橋では、午前7時～午前8時に千葉工大方面、午後3時～午後8時にミーナ津田沼方面への交通量が多くなっています。

24時間の交通量は、駅の自由通路における約16,000人よりは少ないものの、約9,500人と多くの方が利用しています。

一方、跨線橋利用者の中で自転車利用は約1,200人であり、駅の自由通路における自転車利用の約20人と比べ跨線橋の方が圧倒的に多く利用されています。

<課題>

跨線橋の幅員は約2.5mとなっていますが、自転車の通行が多く（ピーク時間で134台/時）、歩行者がすれ違い、かつ自転車がその横を通過すると、空間に余裕がない状態となっています。（実際には、降りて自転車を押しているため、必要とされる幅は更に広がります）

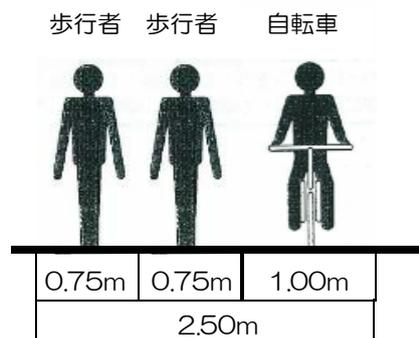


図 3-32 道路利用者の基本的な寸法（通行時）

出典：『新時代の“道の姿を求めて”』道路広報センター

(4) ヒアリング調査

JR 津田沼駅周辺地域の関係者に対し、地域に求められている機能や施設、環境などについてヒアリング調査を実施し、検討方針を策定する上での基礎資料としました。

1) ヒアリング実施概要

① 商業関連者及び地権者（商業ビル管理者）

JR 津田沼駅周辺地域の商業関連者及び地権者（商業ビル管理者）としての立場から意見を伺いました。

<調査期間>

◆ 商業関連者

平成 27 年 10 月 13 日（火）～10 月 16 日（金）

◆ 地権者（商業ビル管理者）

平成 27 年 10 月 23 日（金）～11 月 18 日（水）

<調査対象者>

◆ 商業関連者

- ・ 津田沼南口商店会
- ・ 津田沼 1 丁目商店会
- ・ 前原商店会

◆ 地権者（商業ビル管理者）

- ・ 新京成電鉄株式会社
- ・ JR 東日本 千葉支社
- ・ モリシア津田沼
- ・ イオンモール津田沼
- ・ 津田沼パルコ
- ・ ザ・ブロック
- ・ 千葉工業大学

<調査内容>

1. JR 津田沼駅周辺地域全体について
 - ・ JR 津田沼駅周辺地域の特徴（津田沼らしさ、近隣市との比較等）
 - ・ JR 津田沼駅周辺地域の魅力（地域の活性化のため、活かすべき事柄、場所等）
 - ・ 本地域に望ましいまちづくりの在り方（望ましい「まちのイメージ」等）
2. JR 津田沼駅周辺地域で、事業を営むことについて（立地等）
 - ・ JR 津田沼駅の南口、北口周辺の立地環境について（南北の差異等）
 - ・ 本地域で事業を営むことの優位性について
 - ・ 今後の事業展開において活用したい地域の潜在性（ポテンシャル）について
 - ・ 過去から将来にわたる周辺環境、事業環境の変化と、それに係る対応について

3. JR津田沼駅周辺地域の交通環境について
 - ・ JR津田沼駅を挟んだ南北の回遊性について（歩行者、自転車）
 - ・ JR津田沼駅～新津田沼駅の乗り換え環境について
 - ・ 南北ロータリー周辺の状況について（バス・タクシー・自家用車）
 - ・ 自動車、自動二輪、自転車の利用について（移動環境、駐車・駐輪環境等）
4. その他
 - ・ 地域と連携した取組について（現状、将来）

② 交通事業者

交通事業者としての立場から意見を伺いました。

<調査期間>

平成27年12月21日（月）～平成28年1月4日（月）

<調査対象者>

- ◆ タクシー事業者
 - ・ 一般社団法人千葉県タクシー協会（京葉東部地区タクシー運営委員会）
- ◆ バス事業者
 - ・ 一般社団法人千葉県バス協会
 - ・ 京成バス株式会社
 - ・ 船橋新京成バス株式会社

<調査内容>

（JR津田沼駅周辺地域の特性等について）

1. 公共交通事業者として考える、JR津田沼駅周辺地域の特性や魅力について
2. 公共交通事業者として考える、JR津田沼駅周辺地域の優位性について（他駅と比較し感じた違い等）
3. 今後の事業展開において活用したい地域の潜在性（ポテンシャル）について

（JR津田沼駅周辺地域の交通環境について）

4. 地域全体及び南北ロータリー周辺の交通環境について（乗入れ環境や混雑状況等の現状や課題等）
5. 公共交通事業者として望ましい駅前広場について（駅前広場の形状、利用方法、ロータリー内外の車線数、幅員）
6. JR津田沼駅のターミナルとしての可能性について（バス→バス、電車→バス、電車→タクシー等）

2) ヒアリング結果概要の整理

ヒアリング調査の結果を基に、主な意見をまとめると以下のように整理されます。⁹

① 商業関連者等

＜JR 津田沼駅周辺地域の移動環境の課題＞

- ・ 南北間の移動の不便さ
- ・ 二駅間や駅と駅周辺施設とを結ぶ動線
- ・ 歩行空間の狭さ
- ・ バリアフリー動線の充実も含めた回遊性の向上

② 交通事業者

＜バスに関する課題＞

- ・ バス停留スペースの設置
- ・ 長距離バスの乗降場の不足
- ・ バスプール等の設置等

③ 商業主等

＜まちづくりに関する課題＞

- ・ 産・学・官が連携したまちづくり
- ・ 地域一体としての商業、業務機能の向上
- ・ 滞在型のまちの形成
- ・ まちの魅力作り

⁹資料編 p.12 ヒアリング調査を参照

4.JR 津田沼駅周辺地域のまちのイメージ

ここでは、JR 津田沼駅周辺地域の位置付けを踏まえつつ、現状分析、実態調査、類似駅周辺地域との比較、まちづくりに密接に係る産・学の関係者からの意見や要望等を把握した上で、今後の JR 津田沼駅周辺地域に求められる「まちのイメージ」を描きました。

いいね！ 駅近 歩きたいまち

公共交通の充実、高い商業集積、駅直近の大学の立地、新たな住宅地の開発といった JR 津田沼駅周辺地域の強みを活かした「歩きたいまち」の具体的なイメージは次のとおりです。※ここでの「歩く」は、歩行だけではなく様々な手段や方法での移動を意味します。

■「歩きたいまち」の具体的なイメージ

- 誰もが歩きたくなる安全で快適な歩行空間を備えたまち
- 目的地まで迷わず歩ける歩行空間を備えたまち
- 魅力的で個性ある商業施設や公共スペースを備えたまち
- 生活施設や公共交通機関へ快適にアクセスできるまち

■「訪れたいまち」・「住みたいまち」へ

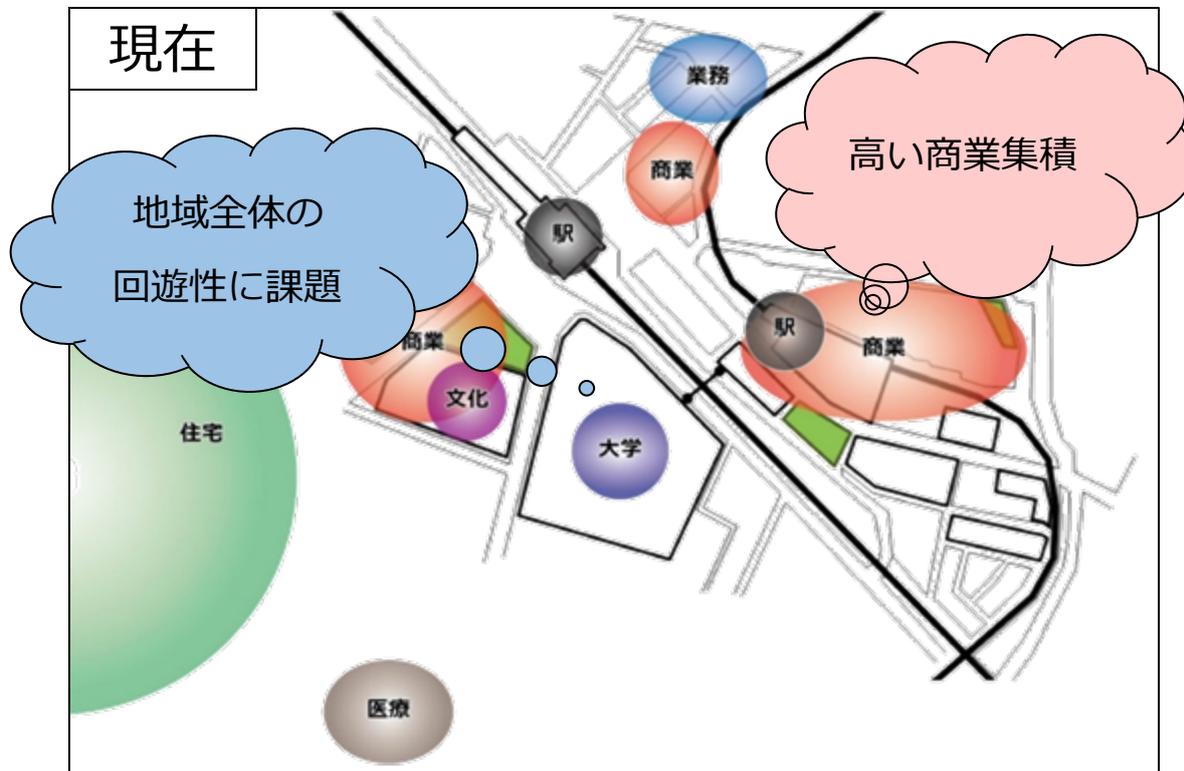
現在、JR 津田沼駅周辺地域では、鉄道利用者だけでも日々27万人が行き交っています。こうした人たちが単なる「通過」に留まることなく、まちに滞留することにより、一層まちの賑わいが生み出されます。そのためには、魅力的で個性ある商業施設や充実した案内サイン、安全で快適な歩行空間などが必要です。同地域は、「歩きたいまち」から「訪れたいまち」への発展も期待されます。

また、平成 27 年度習志野市市民意識調査によれば、津田沼地区や奏の杜地区居住者の 80%以上が、交通利便性を「住みやすい理由」として挙げています¹⁰。同地区の強みである交通利便性に、「歩きたいまち」としての機能が備わることによって、「住みたいまち」への発展も見込まれます。

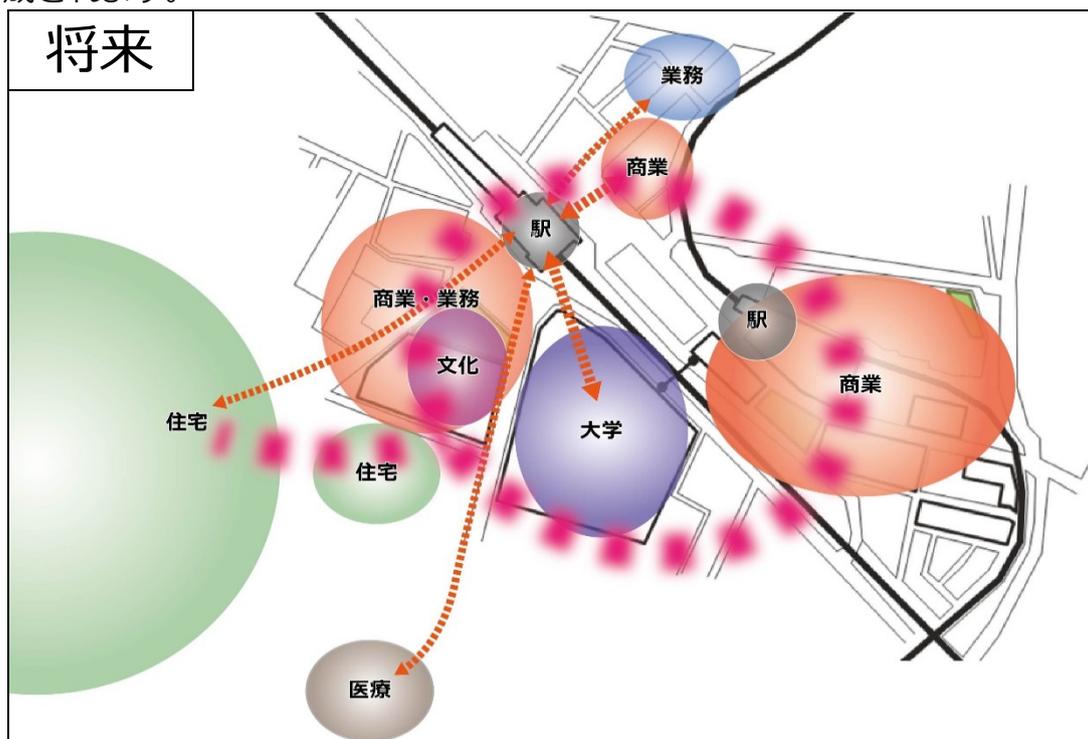
¹⁰資料編 p.23 平成 27 年度習志野市市民意識調査結果を参照

■現在と将来のイメージ

現在のJR津田沼駅周辺地域は、駅前に大学が立地し、商業集積が高いものの、南北間の回遊や乗換え利便性などの面で課題があります。



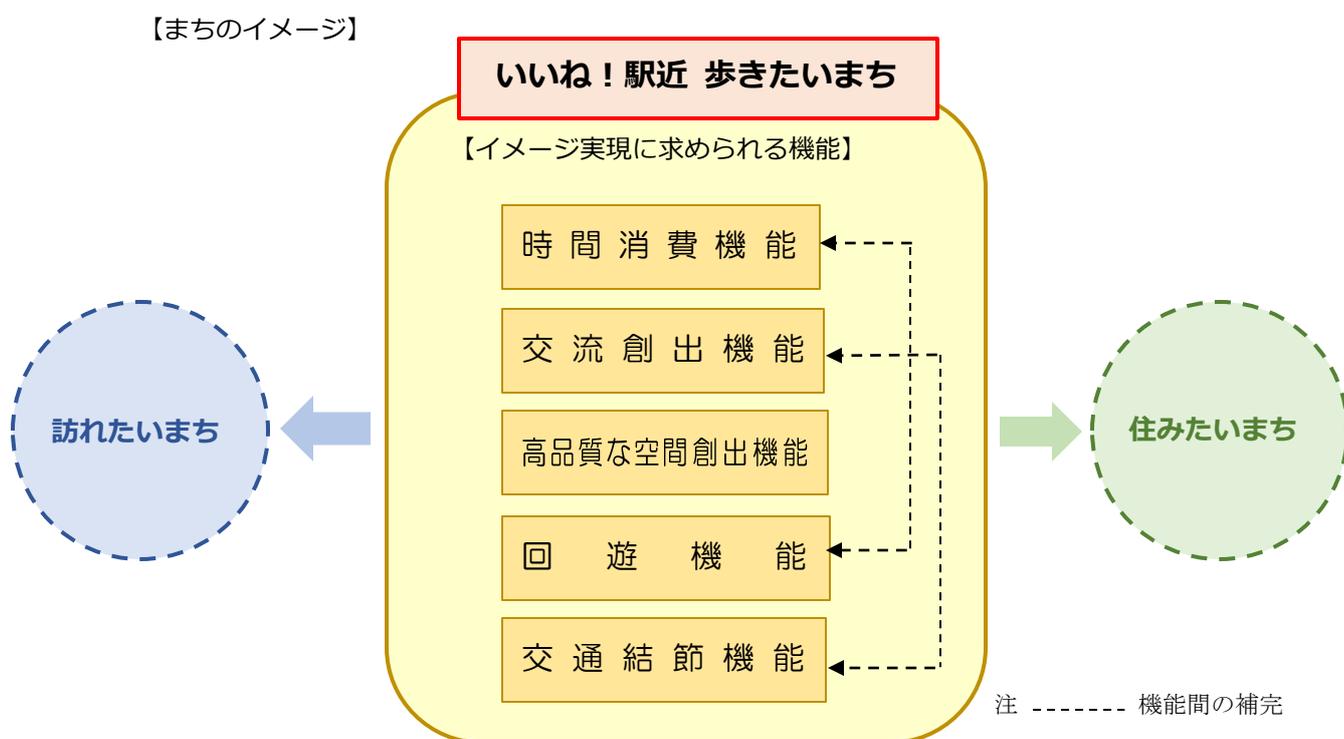
商業機能や文化機能、教育（大学）機能など既存の強みを回遊機能等により更に強化するとともに、業務機能や居住機能などを新たに付加することにより活気あふれる地域が形成されます。



5.イメージの実現に向けて求められる機能

前項目で示した「まちのイメージ」を実現するため、JR津田沼駅周辺地域に求められる機能として次の5点が挙げられます。

- (1) 時間消費機能
- (2) 交流創出機能
- (3) 高品質な空間創出機能
- (4) 回遊機能
- (5) 交通結節機能



機能の充実により、まちの魅力を総合的に引き上げることが期待されます。

図 4-1 まちのイメージと機能との関係

(1) 時間消費機能

“時間消費機能”とは、ここでは、

「まとまった時間、まちに有意義に滞在することができるような施設や空間」
をさします。

■本機能が求められる理由

経済産業省が実施した商業統計調査¹¹によると、JR津田沼駅周辺地域では平成6年を基準として、平成19年では商業販売額が半分以上に減少しています。これには次の要因が考えられます。

- ①幕張新都心や南船橋駅周辺などで時間消費型機能を持った大規模商業施設の立地が進み、消費者の流出が進んだこと
- ②駅周辺の大規模商業施設の多くが昭和50年代に整備されており、百貨店型からモール型への消費者の志向の変化に対応できなくなっていること
- ③近年のインターネット環境の充実に伴い、買い物はインターネットで済ませる人が増えたこと

近年の消費者は、日常的な買い物はインターネット等を利用して済ませ、余暇を有意義に過ごすことができる空間を求め、まちや商業施設を訪れる傾向が見られます。貴重な時間を有意義に過ごしたと感じられる、まちの付加価値を提供することが求められています。

関係者へのヒアリングから、同地区周辺の事業者は、幅広い年齢層を対象に事業を行っている傾向が強いことがわかります。また、地元商店会からは、人々が集い、憩える空間を望む声があることから、今後も、ファミリー層や学生、高齢者まで、幅広い世代の人びとが集い、語らい、楽しめるまちづくりが求められています。

同地域における時間消費機能確保に向けた取組として、具体的には次のような事例が考えられます。

【事例】¹²

まちの滞在時間を増加させる工夫
三井アウトレットパーク入間
(埼玉県入間市)



モリタウンアウトドアビレッジ
(東京都昭島市)



有意義に時間を消費できる空間の創出

- ・ 蔦屋家電 (東京都世田谷区)
- ・ オープンWiFi施設の整備

¹¹本編 p.18 図 3-5 類似駅周辺地域の小売業の年間販売額 (平成6年度比) の推移を参照

¹²資料編 p.24

(2) 交流創出機能

“交流創出機能”とは、ここでは、

「高齢者や子どもなど多様な人々が交流することができるような施設や空間」

をさします。

■本機能が求められる理由

本市は、まちづくりの基本理念として文教住宅都市憲章を掲げ、教育に力をそそぎ、すぐれた文化をはぐくむ調和のとれたまちづくりに取り組んでいます。

現在、JR津田沼駅周辺地域には、商業・業務・文化・教育・医療など様々な機能が集積していますが、本市の文化・芸術の中心であるとともに交流や情報発信の拠点機能を持つ習志野文化ホールは、築37年が経過し、老朽化への対応が必要です。

平成27年度習志野市市民意識調査では、公民館や図書館等、生涯学習施設の整備を「特に取り組むべき施策」として挙げている割合が、奏の杜地区では55%、津田沼地区でも32%と他の施策と比較して高く、同地域には、コミュニティ活動や生涯学習活動のため、市民が多用途・多目的に使用できるスペースが求められていることがわかります。

駅南口に隣接する千葉工業大学は社会連携を目的として、公開講座の実施など地域に開かれた取組を進めており、本市における知の拠点としての役割を担っています。また、地元事業者と連携し、“津田沼ミラクル”や“ツダヌマ〜ル”¹³といった地域活性化に関するイベントに協力するなど、大学と地元との連携も数多く実現されています。更に、災害対応ロボットの開発や流星観測カメラシステムの打ち上げをはじめとした最先端の技術により、本市をPRする役割も担っています。

教育と文化が調和し、人々の交流が生まれるまちを実現するためにも、今後更に市と大学、企業など多様な主体が連携し、広域拠点にふさわしい交流や情報発信を創出することが求められます。

同地域における交流創出機能の確保に向けた取組として、具体的には次のような事例が考えられます。

【事例】¹⁴

公共ホールの施設更新に合せた多機能化

- ・ 小金井 宮地楽器ホール（小金井市）

駅前に大学が立地する利点を活かし、社会人向け講座など地域に開かれたイベント実施

- ・ 東京理科大学 葛飾キャンパス 図書館棟（東京都葛飾区）

一般に開かれた取組

- ・ 千葉工業大学 東京スカイツリータウンキャンパス

市と企業が連携して交流機能を創出した例

- ・ 日野自動車 21世紀センター（日野オートプラザ）

¹³ 資料編 p.27 地元事業者との連携事例を参照

¹⁴ 資料編 p.26、27

(3) 高品質な空間創出機能

“高品質な空間創出機能”とは、ここでは、
「その風景や施設があることで、このまちをふたたび訪れたいくなるような施設や空間」
をさします。

■本機能が求められる理由

関係者へのヒアリングによると、現在のJR津田沼駅周辺地域は、鉄道やバス、タクシーなどを乗り換える人は多いものの、まちに立ち寄ること（買い物や飲食）を目的とする人は多くないとされています。

また、新京成線沿線自治体の松戸市、鎌ヶ谷市、船橋市において、通勤や通学で定期券を所有する割合が高いと考えられる15~64歳の人口は、各市とも既に減少傾向にあり¹⁵、これに伴い、新津田沼駅とJR津田沼駅の乗り換え客数の減少も考えられます。

更に、人口減少・少子高齢化に伴う生産年齢人口の減少により、今後、駅単一の乗降客数の減少も考えられます。

こうした状況においても、まちの賑わいを創出するためには、同地域の特徴・強みを生かした知名度とブランド力を向上させ、同地域を目的地とする来街者や定住者を創出することが必要です。

なお、来街者には、買い物や飲食、文化活動、教育などの目的だけではなく、業務機能に対する期待も挙げられます。JR津田沼駅周辺地域は、JR線と新京成線の接続点であるだけではなく、2つの高速道路インターチェンジにも近く、空港アクセスが至便な地域であり、この立地特性を活かせる企業の進出が考えられます。今後は企業進出を待つだけではなく、魅力的な企業、商店、飲食店などを地元事業者と共同で誘致するなど、積極的な取組も必要です。

また、時間消費機能の項目でも述べたとおり、近年の消費者は有意義に時間を消費できる空間を求めて、まちや商業施設を訪れる傾向が見られることから、既存の枠にとらわれない新たな施設形態、業務形態を誘導する必要があります。

同地域における高品質な空間創出機能の確保に向けた取組として、具体的には次のような事例が考えられます。

【事例】¹⁶

施設更新に合せたブランド力の向上と拠点のリニューアル

- ・ 二子玉川 RISE（東京都世田谷区）
- ・ 安藤ストリート（東京都調布市）

¹⁵ 資料編 p.29 松戸市、鎌ヶ谷市、船橋市における将来人口推計を参照

¹⁶ 資料編 p.29

(4) 回遊機能

“回遊機能”とは、ここでは、

「まちをスムーズに移動でき、回遊することが可能となるような施設や空間」

をさします。

■本機能が求められる理由

J R津田沼駅周辺地域では、駅周辺に点在する様々な施設を接続するペDESTリアンデッキが南北方向に整備されています。また、駅東側にはJ R線の南北を接続する跨線橋が整備されています。

駅南側に整備されているデッキは、津田沼公園の園路に接続されており、高低差があります。また、駅東側に位置する跨線橋は、昇降施設が整備されていないことに加え、限られた幅員を自転車と人が相互に通行しています。関係者ヒアリングでも、南北間の移動利便性向上に関する地域のニーズが高いことがわかりました。

J R線と新京成線の乗換え動線については、歩道のサービス水準¹⁷に基づき自由歩行が可能である「水準A」を確保するためには、歩道の一部で歩行空間が不足しています。また、歩行空間の不足に起因するものとして、特に通勤時間帯に歩行者が車道を乱横断する状況が見られます。乗り換え利便性の向上は、関係者ヒアリングでも求められています。

乗換え利便性の向上を含む回遊機能の向上により、商業施設、文化施設、大学など、施設間の移動が活発化し、新たな消費や交流が喚起されます。

同地域における回遊機能確保に向けた取組として、具体的には次のような事例が考えられます。

【事例】¹⁸

移動の利便性、快適性の向上

- ・ さいたま新都心駅（埼玉県さいたま市）
- ・ 横浜日産本社ギャラリー（神奈川県横浜市）

道路外の空間を活用した交通結節機能の充実

- ・ オアシス21（愛知県名古屋市）

¹⁷大規模開発地区関連交通計画マニュアル（国土交通省）

¹⁸資料編 p.30、31

(5) 交通結節機能

“交通結節機能”とは、ここでは、
「広域拠点として交通手段どうしの乗換えが抵抗なくできるような施設や空間」
をさします。

■本機能が求められる理由

J R津田沼駅の南北にはそれぞれ駅前広場が整備されており、鉄道、バス、タクシーなどが集積する交通結節点となっています。

また、南口駅前広場の周辺では、道路上において企業バスや施設送迎バスなどの乗降が実施されており、北口駅前広場の周辺では、パルコ前で乗客を降車させた路線バスが、次の発車までの時間調整のため、そのまま停車しています。これらは、本来、駅前広場で対応するものです。

現在、J R津田沼駅の北口駅前広場には路線バスが21路線乗り入れています。平日の朝ピーク時(7時台)では83本、夕方のピーク時(18時台)で67本、空港連絡バスなどの高速バスが1路線、また、南口駅前広場には路線バスが14路線、平日、朝ピーク時(7時台)で14本、夕方ピーク時(18時台)で18本、空港連絡バスなどの高速バスが2路線、企業・送迎バスが10社乗り入れており、このことから路上で乗降を実施しているバスを取り込める余裕がない状態です。なお、北口周辺では、6時台～20時台まで、1日31本のハッピーバスが運行しています。

駅前広場を利用する公共交通事業者等にアンケート調査を実施した結果、駅前広場における一般車とバス等との交錯について多くの指摘がなされたほか、タクシーの待機場所についても改善を求める意見がありました。

2020年東京オリンピック・パラリンピックの開催を契機に、国内だけでなく海外からの来訪者の増加が予想され、空港等を結ぶ高速バスや観光バスの利用は更に活発化するものと考えられます。

広域拠点である同地域にとって、駅前広場は「まちの顔」であり、まちの第一印象を決める重要な施設です。駅前広場には、時代の変化とニーズに十分対応できる交通結節機能の充実が求められます。

同地域における交通結節機能確保に向けた取組として、具体的には次のような事例が考えられます。

【事例】¹⁹

- 駅周辺の公共敷地を活用した立体的な機能の充実
 - ・ 新横浜駅北口駅前広場（神奈川県横浜市）
- 道路外の空間を活用した交通結節機能の充実
 - ・ オアシス21（愛知県名古屋市）

¹⁹資料編 p.32、33

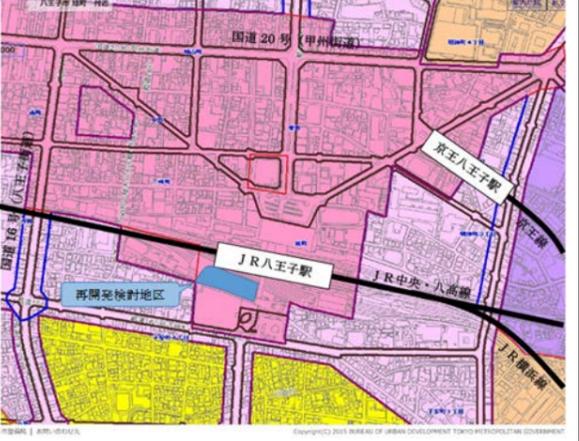
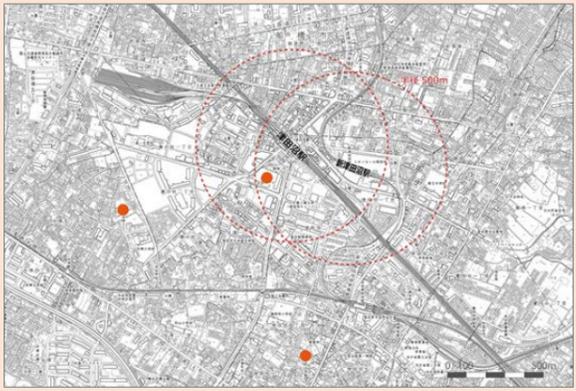
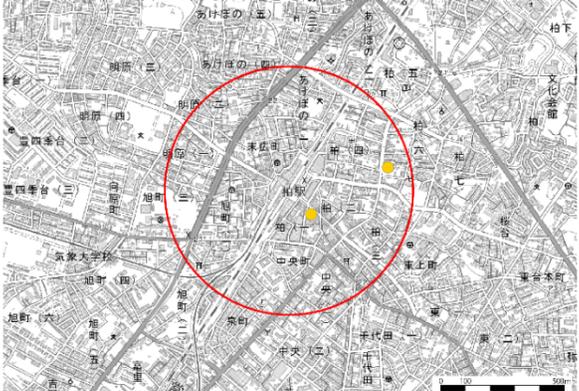
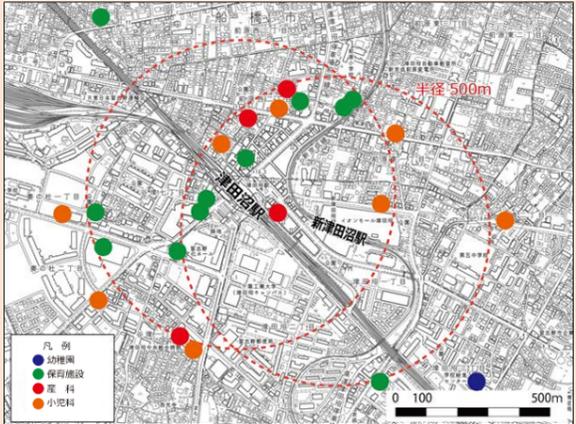
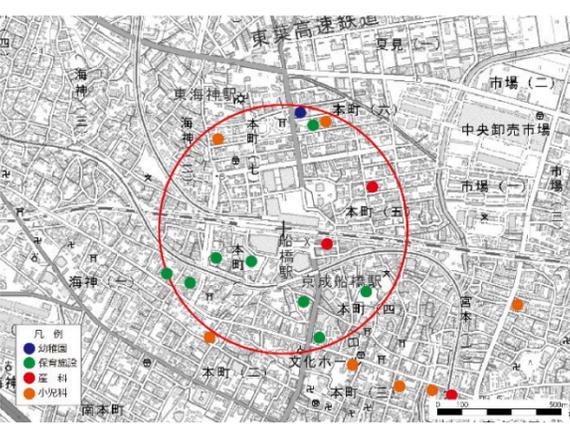
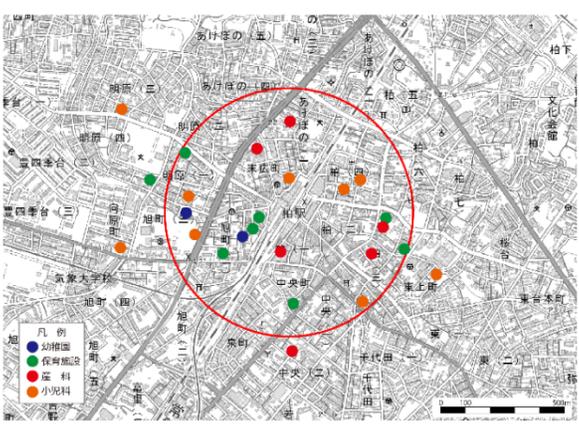
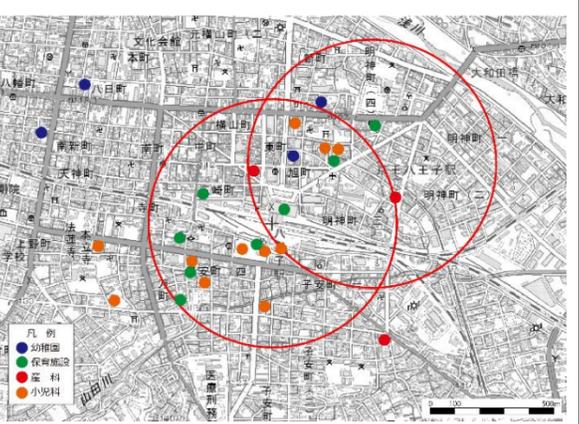
資料編

3. JR 津田沼駅周辺地域の現状と分析 (2) 類似駅との比較と近年の駅前空間の動向

駅情報と乗換え環境

JR 駅名	所在地	JR			私鉄		接続形態、距離	乗換え環境	バス集積状況	津田沼駅との共通点・参考点
		路線	乗客数(人)	停車 (各停以外)	接続私鉄	乗降人員(人)				
津田沼	千葉県習志野市 (船橋市が隣接)	総武線	102,125	快速、 一部特急	新京成線	70,700	駅前道路経由 400m	JR 線、新京成線共に鉄道が地上、橋上駅舎となっており、駅舎から連続してデッキが整備されているが、デッキ相互は接続していないため、地上部分に一度下りて乗換える必要がある。	(北口)路線バス 22 系統 ※一部、新津田沼駅経由 (南口)路線バス 13 系統 空港連絡バス(羽田空港)	・別駅(新津田沼駅)
柏	千葉県柏市	常磐線	119,671	快速、 一部特急	東武野田線	138,478	隣接 (コンコース隣接)	JR 線、東武線共に鉄道が地上、橋上駅舎となっており、南北の駅改札口に接続する 2 本のデッキと駅の北側、南側にある跨線橋が整備されている。 駅の東西には橋上駅舎から連続したデッキが整備されており、駅前広場周辺の商業施設に接続している。	(東口)路線バス 17 系統 企業バス (西口)路線バス 15 系統 空港連絡バス 夜行高速バス	・自由通路における自転車の通行は不可 ・大型商業施設が隣接
船橋	千葉県船橋市	総武線	135,322	快速、 一部特急	東武野田線	112,000	デッキ経由 約 200m	JR・東武は高架駅、地上改札、京成線は高架駅、高架上の改札口となっており、JR 南口駅前広場まではデッキレベルで連続している。JR・東武改札口へは一度地上に下りる必要があるが、道路横断の必要はない。	(北口)路線バス 27 系統 (南口)路線バス 5 系統 空港連絡バス(羽田空港)	・別駅(京成船橋駅) ・JR 線と京成線に挟まれた区域で再開発構想が作成されているが、フェイスビルのみが完成している状況で、検討は進んでいない。
八王子	東京都八王子市	中央線 横浜線 八高線	84,739	快速、 特別快速 特急	京王線	58,578	駅前道路経由 約 400m	JR は鉄道が地上、橋上駅舎となっており、駅前広場のバスターミナルデッキと接続。京王線は鉄道、改札共に地下。両駅間の乗換え移動には一度地上に出る必要がある。	(北口)路線バス 50 系統以上 空港連絡バス(羽田、成田) 夜行高速バス (南口)路線バス 18 系統 スクールバス 夜行高速バス	・別駅(京王八王子) ・駅間が離れているが、歩行ルートが比較的限定されているため乱横断は少ない。 ・JR 駅前のバスターミナルと別に京王八王子駅の 1 階部分がバスターミナル(約 50 系統の路線バスと夜行高速バス、空港連絡バスが発着)となっている。
町田	東京都町田市 (神奈川県相模原市が隣接)	横浜線	110,223	快速	小田急小田原線	289,013	駅前広場経由	JR 線は平面、橋上駅舎。小田急線は高架線、駅ビル内改札となっており、それぞれの駅舎はデッキで接続されている。(デッキと改札に段差がある)	駅前の町田バスセンターからは 50 系統を超える路線バスと夜行高速バス、空港連絡バスなどが発着しており、一部の路線では幕張地区で採用されている連節バスが採用されている。	・駅周辺の再編計画あり。 ・複数の商業ビルの 2 階部分にデッキが連続しており、集客しやすい構造になっている。
国分寺	東京都国分寺市	中央線	108,022	快速、 特別快速	西武国分寺線 西武多摩湖線	116,316	隣接 (乗換改札あり) 隣接 (乗換改札あり)	JR 線、西武線共に平面、橋上駅舎となっており、それぞれの改札口が自由通路に面しているほか、連絡改札口も設けられている。	(北口)路線バス 14 系統 (南口)路線バス 6 系統 空港連絡バス(羽田)	・駅周辺で再開発の予定 ・自由通路を通じて商業ビルへのアクセスが可能となっている。
三鷹	三鷹市(駅南西部) 武蔵野市(駅北東部)	中央線	92,836	快速 特別快速	-	-	-	鉄道が平面、橋上駅舎となっており、南口にはデッキが整備されている。	(北口)路線バス 20 系統 (南口)路線バス 29 系統	・駅周辺で再開発の予定 ・駅の真下を流れる玉川上水が市境 ・駅西側に鉄道車庫が整備

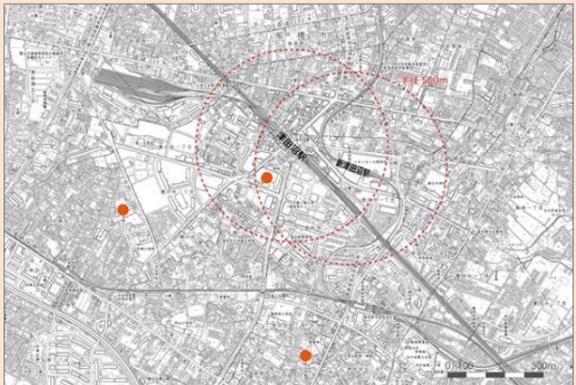
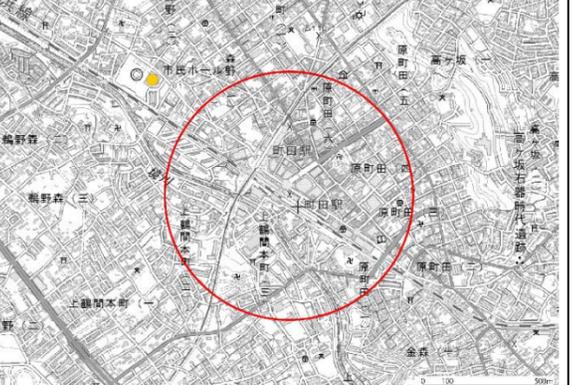
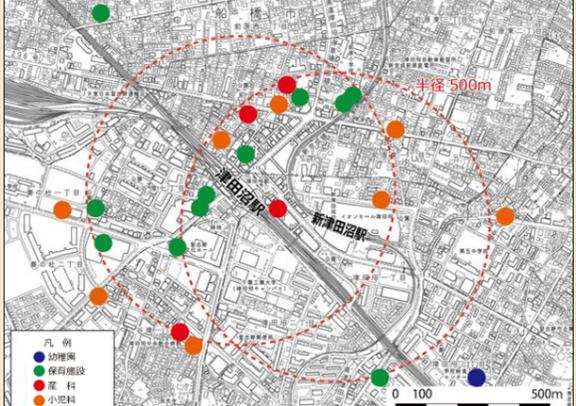
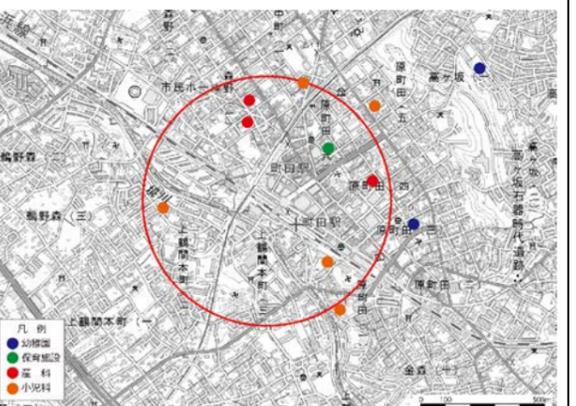
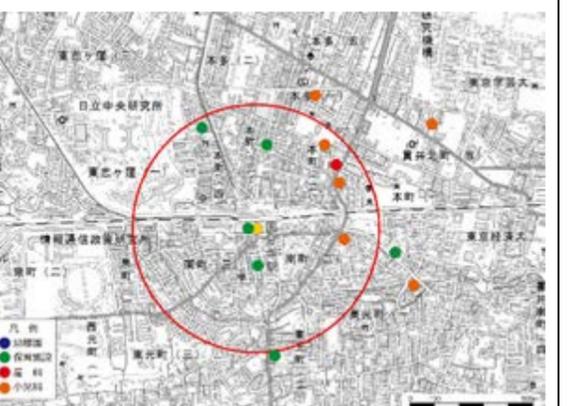
類似駅の整理

	津田沼駅	船橋駅	柏駅	八王子駅
3) 土地利用 (用途地域図)				
4) 公共ホール等				
5) 子育て関連施設	<p>凡例</p> <ul style="list-style-type: none"> ● 幼稚園 ● 保育施設 ● 産科 ● 小児科 	<p>凡例</p> <ul style="list-style-type: none"> ● 幼稚園 ● 保育施設 ● 産科 ● 小児科 	<p>凡例</p> <ul style="list-style-type: none"> ● 幼稚園 ● 保育施設 ● 産科 ● 小児科 	<p>凡例</p> <ul style="list-style-type: none"> ● 幼稚園 ● 保育施設 ● 産科 ● 小児科 

類似駅の整理

	津田沼駅	船橋駅	柏駅	八王子駅																																																																																																									
7) 鉄道乗降客数 (日平均乗降客数) 対 平成 19 年度比の推移	<p>Legend: JR 津田沼 (Blue), 新津田沼 (Green), 乗換え (Black), 自駅乗降+乗換え (Red)</p> <table border="1"> <tr><th>Year</th><th>JR 津田沼</th><th>新津田沼</th><th>乗換え</th><th>自駅乗降+乗換え</th></tr> <tr><td>H19</td><td>100</td><td>100</td><td>100</td><td>100</td></tr> <tr><td>H20</td><td>98</td><td>95</td><td>112</td><td>101</td></tr> <tr><td>H21</td><td>97</td><td>92</td><td>115</td><td>99</td></tr> <tr><td>H22</td><td>96</td><td>91</td><td>118</td><td>98</td></tr> </table>	Year	JR 津田沼	新津田沼	乗換え	自駅乗降+乗換え	H19	100	100	100	100	H20	98	95	112	101	H21	97	92	115	99	H22	96	91	118	98	<p>Legend: JR 船橋 (Blue), 東武船橋 (Orange), 京成船橋 (Green), 乗換え (Black), 自駅乗降+乗換え (Red)</p> <table border="1"> <tr><th>Year</th><th>JR 船橋</th><th>東武船橋</th><th>京成船橋</th><th>乗換え</th><th>自駅乗降+乗換え</th></tr> <tr><td>H19</td><td>100</td><td>100</td><td>100</td><td>100</td><td>100</td></tr> <tr><td>H20</td><td>98</td><td>92</td><td>118</td><td>115</td><td>101</td></tr> <tr><td>H21</td><td>95</td><td>88</td><td>122</td><td>125</td><td>101</td></tr> <tr><td>H22</td><td>92</td><td>85</td><td>128</td><td>130</td><td>100</td></tr> </table>	Year	JR 船橋	東武船橋	京成船橋	乗換え	自駅乗降+乗換え	H19	100	100	100	100	100	H20	98	92	118	115	101	H21	95	88	122	125	101	H22	92	85	128	130	100	<p>Legend: JR 柏 (Blue), 東武柏 (Green), 乗換え (Black), 自駅乗降+乗換え (Red)</p> <table border="1"> <tr><th>Year</th><th>JR 柏</th><th>東武柏</th><th>乗換え</th><th>自駅乗降+乗換え</th></tr> <tr><td>H19</td><td>100</td><td>100</td><td>100</td><td>100</td></tr> <tr><td>H20</td><td>98</td><td>95</td><td>108</td><td>99</td></tr> <tr><td>H21</td><td>95</td><td>92</td><td>111</td><td>98</td></tr> <tr><td>H22</td><td>92</td><td>89</td><td>114</td><td>96</td></tr> </table>	Year	JR 柏	東武柏	乗換え	自駅乗降+乗換え	H19	100	100	100	100	H20	98	95	108	99	H21	95	92	111	98	H22	92	89	114	96	<p>Legend: JR 八王子 (Blue), 京王八王子 (Green), 乗換え (Black), 自駅乗降+乗換え (Red)</p> <p>※ 平成 19 年度の乗換えが集計されていないため、平成 20 年度を基準としています。</p> <table border="1"> <tr><th>Year</th><th>JR 八王子</th><th>京王八王子</th><th>乗換え</th><th>自駅乗降+乗換え</th></tr> <tr><td>H19</td><td>100</td><td>100</td><td>-</td><td>-</td></tr> <tr><td>H20</td><td>99</td><td>98</td><td>100</td><td>100</td></tr> <tr><td>H21</td><td>98</td><td>97</td><td>95</td><td>98</td></tr> <tr><td>H22</td><td>97</td><td>94</td><td>151</td><td>97</td></tr> </table>	Year	JR 八王子	京王八王子	乗換え	自駅乗降+乗換え	H19	100	100	-	-	H20	99	98	100	100	H21	98	97	95	98	H22	97	94	151	97
Year	JR 津田沼	新津田沼	乗換え	自駅乗降+乗換え																																																																																																									
H19	100	100	100	100																																																																																																									
H20	98	95	112	101																																																																																																									
H21	97	92	115	99																																																																																																									
H22	96	91	118	98																																																																																																									
Year	JR 船橋	東武船橋	京成船橋	乗換え	自駅乗降+乗換え																																																																																																								
H19	100	100	100	100	100																																																																																																								
H20	98	92	118	115	101																																																																																																								
H21	95	88	122	125	101																																																																																																								
H22	92	85	128	130	100																																																																																																								
Year	JR 柏	東武柏	乗換え	自駅乗降+乗換え																																																																																																									
H19	100	100	100	100																																																																																																									
H20	98	95	108	99																																																																																																									
H21	95	92	111	98																																																																																																									
H22	92	89	114	96																																																																																																									
Year	JR 八王子	京王八王子	乗換え	自駅乗降+乗換え																																																																																																									
H19	100	100	-	-																																																																																																									
H20	99	98	100	100																																																																																																									
H21	98	97	95	98																																																																																																									
H22	97	94	151	97																																																																																																									
8) 駅利用者の 交通手段 出典：東京都市圏パーソントリップ調査	<p>Legend: 路線バス (Blue), タクシー (Orange), 自家用車 (Grey), バイク (Yellow), 自転車 (Dark Blue), 徒歩 (Green)</p>	<p>Legend: 路線バス (Blue), タクシー (Orange), 自家用車 (Grey), バイク (Yellow), 自転車 (Dark Blue), 徒歩 (Green)</p>	<p>Legend: 路線バス (Blue), タクシー (Orange), 自家用車 (Grey), バイク (Yellow), 自転車 (Dark Blue), 徒歩 (Green)</p>	<p>Legend: 路線バス (Blue), タクシー (Orange), 自家用車 (Grey), バイク (Yellow), 自転車 (Dark Blue), 徒歩 (Green)</p>																																																																																																									
9) 駅前広場	<p>半径 500m</p> <p>駅前広場 (Red box) 線路 (JR 線) を跨ぐルート (Blue arrows)</p>																																																																																																												

類似駅の整理

	津田沼駅	三鷹駅	町田駅	国分寺駅
3) 土地利用 (用途地域図)				
4) 公共ホール等				
5) 子育て関連施設	<p>凡例</p> <ul style="list-style-type: none"> ● 幼稚園 ● 保育施設 ● 産科 ● 小児科 	<p>凡例</p> <ul style="list-style-type: none"> ● 幼稚園 ● 保育施設 ● 産科 ● 小児科 	<p>凡例</p> <ul style="list-style-type: none"> ● 幼稚園 ● 保育施設 ● 産科 ● 小児科 	<p>凡例</p> <ul style="list-style-type: none"> ● 幼稚園 ● 保育施設 ● 産科 ● 小児科 

類似駅の整理

	津田沼駅	三鷹駅	町田駅	国分寺駅
7) 鉄道乗降客数 (日平均乗降客数)対 平成19年度比の推移	<p>(%)</p> <p>H19 H20 H21 H22</p> <p>● J R津田沼 ● 新津田沼 ● 乗換え ● 自駅乗降+乗換え</p> <p>55,348 274,179 175,261 43,570</p>	<p>(%)</p> <p>H19 H20 H21 H22</p> <p>● J R三鷹</p> <p>180,284</p>	<p>(%) ※ 平成19年度の乗換えが集計されていないため、平成20年度を基準としています。</p> <p>(%)</p> <p>H19 H20 H21 H22</p> <p>● J R町田 ● 小田急町田 ● 乗換え ● 自駅乗降+乗換え</p> <p>199,148 574,445 224,987 150,310</p>	<p>(%)</p> <p>H19 H20 H21 H22</p> <p>● J R国分寺 ● 国分寺(西武国分寺線) ● 国分寺(西武多摩湖線) ● 乗換え ● 自駅乗降+乗換え</p> <p>33,265 18,431 131,229 327,859 144,934</p>
8) 駅利用者の 交通手段 出典：東京都市圏パーソナル トリップ調査	<p>0% 20% 40% 60% 80% 100%</p> <p>S63 H10 H20 S63 H10 H20</p>	<p>0% 20% 40% 60% 80% 100%</p> <p>S63 H10 H20</p>	<p>0% 20% 40% 60% 80% 100%</p> <p>S63 H10 H20</p>	<p>0% 20% 40% 60% 80% 100%</p> <p>S63 H10 H20</p>
9) 駅前広場	<p>半径500m</p>			

- 凡例
- 路線バス
 - タクシー
 - 自家用車
 - バイク
 - 自転車
 - 徒歩

- 凡例
- 駅前広場
 - 線路 (JR 線) を
跨ぐルート

5) 子育て関連施設の立地状況（産科、小児科、幼稚園、保育施設）

◆ 産科、小児科の事例

【事例】ココネリ（西武池袋線練馬駅）

駅前に立地し、1階～2階 商業施設があり、3階～8階に医療施設や保育施設の他、行政施設なども備える。



1階～2階

商業施設（衣料、雑貨）

3階～8階

練馬区立区民・産業プラザ
（研修室、ホール、多目的室）

保育施設

小児科

リハビリテーション病院

◆ 幼稚園・保育所などの子育て関連施設の事例

【事例】子育て支援事業「HAPPY CHILD PROJECT」（JR 東日本）

平成8年より事業を開始し、駅ビルや駅近くの土地を活用して運営事業者を誘致し、施設を増やす計画です。また、保育所と通所介護施設の複合施設を広げるなどニーズの多様化にも対応し、働く女性が増えるなか、子育てしやすい環境を整え沿線の魅力を高めることを目的としています。



取り組みの幅を広げるとともに施設の拡充も進め、引き続き100カ所までの拡大を目指していきます。

出典：JR 東日本ホームページ

◆ 平成 27 年度習志野市市民意識調査結果

第 3 節 市政全般について

3 - 1 特に重要な施策 (p.77)

問 1 0
まちづくりの取組として特に重要だと思うものは何ですか。(○は5つまで)

表 3- 1- 1 特に重要な施策：性別・年齢別、居住地区別

	回答者数	健康づくりの施策	高齢者施策	障がい者(児)施策	産業振興の施策	観光振興の施策	危機管理・防災・防犯の施策	都市整備の施策(交通関係を含む)	環境の施策	子育て支援施策	学校教育の施策	生涯学習・生涯スポーツの施策	市民協働の施策	その他	未回答・無効回答	
全体	1,348	29.6%	58.9%	17.0%	22.9%	5.0%	63.1%	38.4%	39.5%	55.6%	34.9%	17.7%	13.9%	1.6%	1.3%	
性別・年齢別	男性	605	30.9%	59.3%	16.2%	25.0%	5.8%	59.3%	39.8%	40.5%	56.0%	34.9%	21.5%	12.2%	1.7%	—
	女性	707	29.4%	60.0%	18.2%	21.8%	4.4%	68.5%	38.5%	39.7%	56.9%	35.5%	15.1%	15.7%	1.6%	—
	未回答	18	22.2%	61.1%	11.1%	22.2%	5.6%	44.4%	27.8%	33.3%	44.4%	50.0%	11.1%	11.1%	0.0%	—
	15～19歳	52	17.3%	48.1%	21.2%	11.5%	7.7%	61.5%	30.8%	40.4%	57.7%	40.4%	15.4%	5.8%	0.0%	—
	20～24歳	37	21.6%	45.9%	18.9%	2.7%	16.2%	64.9%	40.5%	40.5%	62.2%	48.6%	27.0%	16.2%	2.7%	—
	25～29歳	54	22.2%	46.3%	16.7%	20.4%	7.4%	59.3%	55.6%	42.6%	85.2%	50.0%	16.7%	1.9%	1.9%	—
	30～34歳	87	19.5%	39.1%	12.6%	19.5%	8.0%	56.3%	48.3%	40.2%	87.4%	59.8%	11.5%	8.0%	3.4%	—
	35～39歳	108	17.6%	38.9%	10.2%	24.1%	6.5%	56.5%	46.3%	40.7%	82.4%	50.0%	15.7%	8.3%	1.9%	—
	40～44歳	121	12.4%	45.5%	14.0%	20.7%	3.3%	66.1%	46.3%	39.7%	68.6%	50.4%	9.9%	9.1%	3.3%	—
	45～49歳	124	24.2%	64.5%	20.2%	20.2%	6.5%	73.4%	49.2%	45.2%	56.5%	41.1%	12.1%	9.7%	0.0%	—
	50～54歳	78	17.9%	65.4%	16.7%	37.2%	5.1%	69.2%	46.2%	55.1%	55.1%	37.2%	10.3%	9.0%	1.3%	—
	55～59歳	90	28.9%	62.2%	18.9%	28.9%	2.2%	55.6%	38.9%	42.2%	53.3%	32.2%	16.7%	14.4%	1.1%	—
	60～64歳	105	40.0%	69.5%	17.1%	32.4%	1.9%	77.1%	41.0%	31.4%	46.7%	23.8%	21.9%	20.0%	1.9%	—
	65～69歳	149	36.2%	69.1%	20.8%	22.1%	4.7%	62.4%	32.2%	37.6%	43.0%	23.5%	23.5%	23.5%	1.3%	—
70～74歳	133	44.4%	69.2%	19.5%	24.1%	3.8%	61.7%	24.8%	34.6%	38.3%	24.1%	26.3%	20.3%	2.3%	—	
75歳以上	184	50.0%	73.9%	17.9%	22.8%	3.8%	64.1%	27.2%	38.6%	38.6%	17.9%	22.3%	17.9%	0.5%	—	
未回答	8	25.0%	62.5%	0.0%	25.0%	0.0%	50.0%	37.5%	37.5%	75.0%	50.0%	12.5%	25.0%	0.0%	—	
居住地区別	谷津	109	29.4%	58.7%	15.6%	18.3%	3.7%	65.1%	41.3%	50.5%	52.3%	29.4%	22.9%	13.8%	3.7%	—
	向山	112	30.4%	64.3%	16.1%	23.2%	4.5%	74.1%	30.4%	35.7%	51.8%	30.4%	19.6%	15.2%	0.0%	—
	奏の杜	30	20.0%	46.7%	10.0%	10.0%	3.3%	60.0%	50.0%	53.3%	66.7%	56.7%	10.0%	10.0%	6.7%	—
	袖ヶ浦西	61	37.7%	68.9%	23.0%	18.0%	4.9%	73.8%	36.1%	39.3%	49.2%	32.8%	19.7%	9.8%	1.6%	—
	袖ヶ浦東	33	33.3%	63.6%	30.3%	15.2%	0.0%	72.7%	27.3%	27.3%	57.6%	36.4%	18.2%	24.2%	6.1%	—
	津田沼	120	24.2%	46.7%	10.8%	30.8%	5.8%	68.3%	37.5%	46.7%	52.5%	40.0%	15.8%	14.2%	2.5%	—
	鷺沼・鷺沼台	115	30.4%	60.0%	15.7%	24.3%	6.1%	52.2%	46.1%	34.8%	54.8%	34.8%	14.8%	13.9%	2.6%	—
	藤崎	102	34.3%	61.8%	20.6%	22.5%	2.9%	62.7%	44.1%	34.3%	67.6%	37.3%	20.6%	18.6%	0.0%	—
	大久保・泉・本大久保	114	30.7%	59.6%	22.8%	21.1%	7.0%	63.2%	38.6%	36.8%	47.4%	33.3%	15.8%	13.2%	2.6%	—
	本大久保・花咲・屋敷	157	29.3%	55.4%	17.2%	24.2%	4.5%	67.5%	43.3%	38.9%	64.3%	36.3%	18.5%	12.7%	0.6%	—
	実籾・新栄	84	27.4%	56.0%	14.3%	22.6%	7.1%	59.5%	38.1%	44.0%	63.1%	32.1%	19.0%	6.0%	0.0%	—
	実花	59	32.2%	71.2%	16.9%	35.6%	6.8%	49.2%	30.5%	33.9%	50.8%	30.5%	22.0%	10.2%	0.0%	—
	東習志野	92	28.3%	66.3%	14.1%	18.5%	3.3%	58.7%	40.2%	44.6%	53.3%	38.0%	20.7%	12.0%	1.1%	—
	秋津・茜浜	61	32.8%	67.2%	27.9%	23.0%	6.6%	70.5%	24.6%	34.4%	63.9%	39.3%	11.5%	19.7%	0.0%	—
	香澄・芝園	75	32.0%	57.3%	13.3%	28.0%	6.7%	62.7%	45.3%	44.0%	53.3%	37.3%	16.0%	21.3%	1.3%	—
	未回答	6	16.7%	66.7%	0.0%	33.3%	0.0%	50.0%	33.3%	33.3%	66.7%	50.0%	0.0%	16.7%	0.0%	—

出典：習志野市市民意識調査 結果報告 平成 27 年 10 月 習志野市

6) 高齢者関連施設の立地状況

◆ 高齢者関連施設の事例

【イオン葛西店 概要】

- ◇店舗名： イオン葛西店
- ◇所在地： 東京都江戸川区西葛西3-9-19
- ◇電話： 03-3675-5111
- ◇HP： <http://www.aeon.jp/aeon/kasai/>
- ◇開店日 ソフトオープン：5月18日(土)
グランドオープン：5月30日(木)
- ◇営業時間 1階：7:00~23:00
2階~4階：9:00~22:00
- ◇休業日： 年中無休
- ◇店長： 杉原 博文(すぎはら ひろふみ)
- ◇駐車台数：476台
駐輪台数：900台
- ◇商業施設面積 イオン直営：10,879㎡
専門店：5,266㎡



【毎日をもっと楽しく！ ~憧れの“コト”を通じ、充実した余暇体験をご提案~】
4階全体を占める「G. Gモール」には、「カフェ」「カルチャー」「フィットネス」を中心に、充実した余暇をゆったりと過ごしていただくための店舗や売場を揃えます。

◆カフェ◆

イオンが初めて展開するカフェ「CAFÉ KO-U-AN」(カフェ コウアン)を、「カルチャー」や「フィットネス」の合間にお仲間であつくりいただくスペースとして「G. Gモール」の中心に配置します。店内では、サイフォンで抽出する本格珈琲やこだわりの紅茶に加え、クリームをたっぷり使った手焼きパンケーキや、トーストサンドイッチ、ケーキなど、軽食や和洋スイーツメニューをお値ごろな価格でご提供します。さらに、カフェでお過ごしになる時間を一層充実させるべ



く、カフェ内でのタブレット端末の無料貸し出しサービスを実施します。タブレット端末を通じ、電子書籍の閲覧に加え、店内のイベント情報やお買い得商品情報などG. Gモールをより満喫していただくための各種情報を発信します。(コンテンツについては順次拡大を図ってまいります)

また、ペット専門店「イオンペット」では、ペット用品やペットホテル、トリミングといった商品・サービスの展開に加え、お客さまがペットやペット仲間と一緒に最新のデリカやスイーツをお楽しみいただけるイートインスペースを設置します。

(※1) <グランド・ジェネレーション>

「グランド・ジェネレーション」とは、脚本家や大学教授などとして幅広い分野で活躍されている小山薫堂氏が提唱するシニアに代わる世代の考え方です。この言葉で使われる“グランド”は最上級を意味し、人生の中でも最上の世代と捉え、若々しく年齢を重ね、ゆたかな知識と経験をもちながら、人生をさまざまなスタイルで楽しんでいる時代の年長者を、敬意をもって表しています。

◆カルチャー◆

「イオンカルチャークラブ」や「パンドラハウス」は、“モノ”から“コト”へ、“コト”から“モノ”へと消費をつなげていくべく、例えばカメラをご購入いただいた方に写真撮影の講座をご提案したり、手芸講座にご参加いただいた方に新たな素材をご提案するなど、“コト”と“モノ”を双方向でご提案します。



2つのスタジオと6つの教室を備えた「イオンカルチャークラブ」では、手芸や美術といった一般講座からヨガ、ダンスといった体を動かす講座、さらに料理教室や囲碁・健康麻雀サロンなど約150を超える幅広い講座を開講します。また、「パンドラハウス」では、手芸素材の販売に加え、店内に設置された講習スペースで「レザークラフト」や「レジンクラフト」などの教室を随時開催し作品の展示も実施します。



「未来屋書店」では、「本と共にある暮らし」をテーマに、書籍・雑誌はもちろん、オリジナルブックカバー、文具雑貨などより充実した読書環境をご提案する読書グッズも品揃えします。さらに、リーディンググラスを設置した店内各所のソファや椅子は、本を選ぶだけでなく、イオンカルチャークラブの待ち時間にも活用いただけます。

「島村楽器」では、楽器の販売だけでなく、ゆっくり楽器を選べる試奏ルームをはじめ音楽スタジオや音楽教室も展開し、地域のお客さまに音楽を楽しんでいただくための商品とサービスを、また、「JTB PTSトラベルナビ」では、人気のクルーズやオリジナルチャーターなどちょっと贅沢な「大人の旅」をご提案します。

◆フィットネス◆

全国58店舗目となる「イオンフィットネススタジオ」は、「健康のために運動したいけど本格的なジムに通うのは肉体的にも経済的にも負担が大きい」というお客さまのニーズにお応えし、負担の少ない油圧式トレーニングマシンによる引き締め運動と簡単な昇降運動を組み合わせ、初心者の方にもやさしい1回30分の女性専用フィットネススタジオです。さらに当店では、トレーニング後のリラクゼーションができるゲルマニウム温浴マシンも設置します。



◆常設イベントスペース「G.Gステージ」◆

「G.Gモール」常設のイベントスペース「G.Gステージ」では、店内の各売場や専門店による商品と運動したイベントやセミナー、イオンカルチャークラブや島村楽器の受講生による発表や演奏、地域行政による相談会、地域団体によるイベントなど、365日毎日多彩なイベントを開催します。

「G.Gモール」として生まれ変わる4階



【毎日をもっと便利に！～暮らしを総合的にサポートするかゆいところに手が届くサービス～】
イオン葛西店の各フロアでは、これまでの売場や部門の垣根を超え、総合的にお客さまの暮らしのニーズやご相談にお応えする取り組みを実施します。

◆暮らしのマネーブラザ◆（4階）

4階「G.Gモール」には、イオンの金融事業を担うイオン銀行、イオンクレジットサービス、イオン保険サービスが一堂に集まる「暮らしのマネーブラザ」を設置。資産の運用や、新規保険への加入、住宅ローン契約など、お客さまのライフステージにより変化のお金に関するあらゆるご相談にお応えするとともに、各種金融商品などに関するセミナーも随時開催します。

◆暮らしのサポートカウンター◆（3階）

お住まいを彩るホームファッション商品が揃う3階では、従来の売場や部門にとらわれることなく総合的に商品やサービスをご提案する「暮らしのサポートカウンター」を設置。ご注文や配送・工事を受ける機能に加え、お住まいのコーディネートやリフォーム、ハウスクリーニングや宅配クリーニング、さらには鍵や水回りなど緊急のトラブル対応など、お住まいにまつわるあらゆるご相談にお応えします。

「暮らしのサポートカウンター」でご提供する商品・サービス：

- ① イオンの収納カタログ「Simaol!」やメーカーカタログを通じた商品を販売します。
店舗をショールームとして実際の商品の一部を展示し、カラーバリエーションや素材感をご覧いただき、コーディネートをご提案。重量物である商品は、無料で玄関まで宅配し、組み立てまで実施します。
- ② イオンの「カジタク」が提供するハウスクリーニングサービスをはじめ、衣類・布団などの宅配クリーニング、さらに鍵や水回り、ガラスの緊急トラブル対応などのサービスのご要望も承ります。
- ③ お家の内装、外装、太陽光発電などの本格的なリフォームや、障子や畳の張替えなどのプチリフォームも承ります。
- ④ 家電製品や大型家具の配送・工事や修理を承ります。



家事の宅配

◆靴の修理や足測定もできるイオンの靴売場「グリーンボックス」◆（2階）

当店2階イオンの靴売場「グリーンボックス」では、お客さまの靴にまつわるニーズを総合的に解決すべく、商品選びに役立つ足の圧力やサイズを測定するサービス「Foot Navi」と、靴の修理やクリーニングを承る「ミスタークラフトマン・リアット!」を併設し、商品とサービスが融合した新しい売場を展開します。

◆ブランドを明確にした13のショップから構成するファッションゾーン◆（2階）

2階衣料品ファッションゾーンは、従来のカテゴリーごとに分けられたセルフサービスの売場と異なり、13のメンズ・レディースブランド（内、10がイオン直営売場、3が衣料品テナント）が各々の世界観を明確に打ち出す、提案型のショップの集合体として構成します。

◆若々しく、美しく、健康になるためのニーズにお応えするH&BCゾーン◆（2階）

当店2階には、いつまでも健康で、若々しく、美しくありたいという世代を超えた共通のニーズに総合的に応えるH&BC売場を展開。アンチエイジング化粧品などが人気の「ゴールデンショップ」やウイッグショップ「スワニーbyフオンテニス」、お買い物のおいでに利用できる「イオン薬局葛西店」など、多彩な商品・サービスをご提供します。

中でも、1日分198円のお手頃な漢方エキス剤から10グラム1万円の高貴薬と呼ばれる希少な漢方薬まで幅広い品揃えの「漢方ショップ」。G.G世代の健康に関するお悩みや不安にお応

えすべく、漢方薬や健康食品の相談販売を行っております。お客さま一人ひとりの症状に合わせた漢方だけでなく、食習慣・生活習慣など日常の健康相談などきめ細やかなサービスをご提供します。

◆便利で美味しい商品が、小容量でお買い得な食品フロア◆（1階）

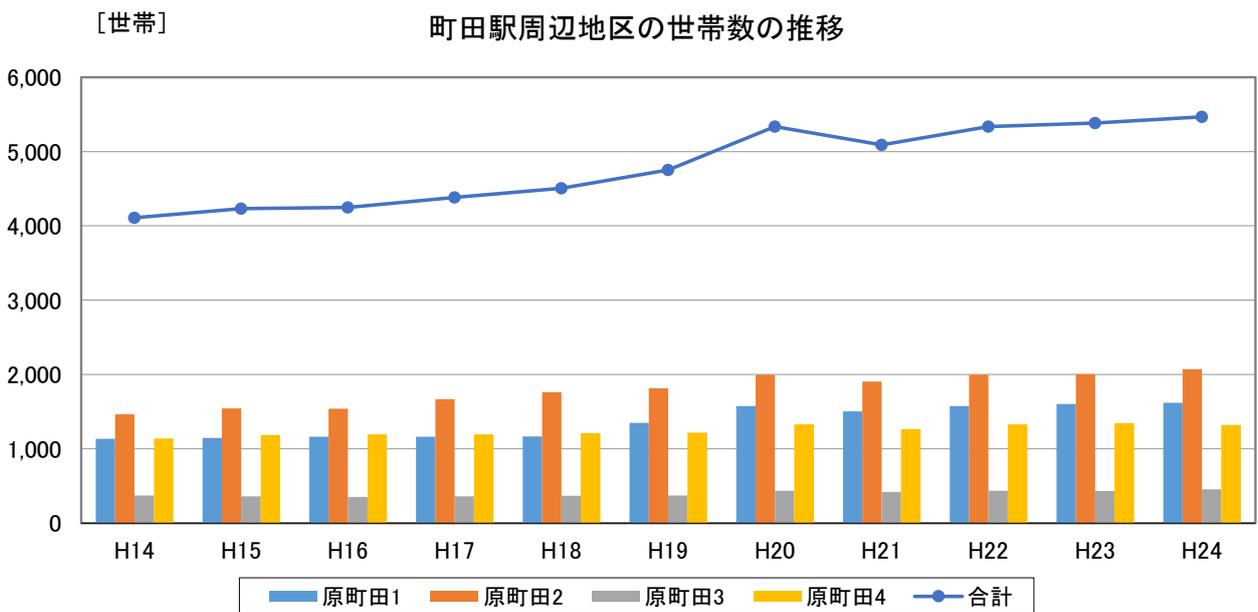
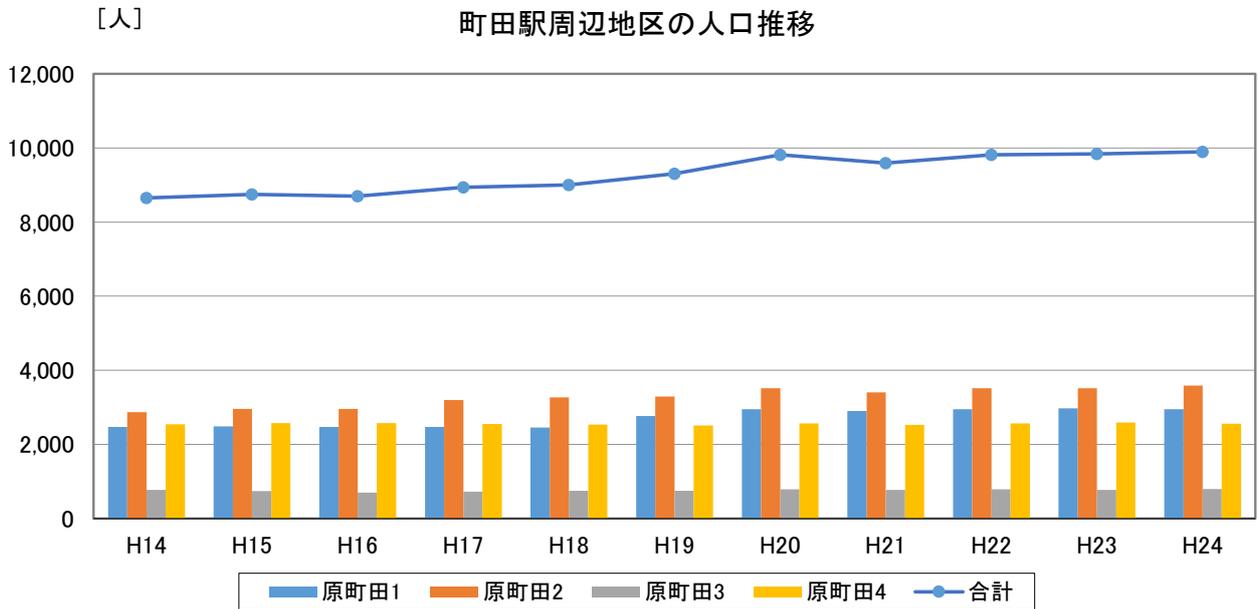
午前7時より開店する1階食品売場では、毎日のメニューをご提案する「クッキングステーション」をはじめ、お客さまの食に関するニーズに総合的に応えます。

G.G世代のお客さまより増えている“美味しいものを、少しだけ、手間をかけずに食べたい”という個食や即食に対するニーズにお応えすべく、小容量でお手頃な価格のこだわり商品やサービスを各売場・店舗で品揃えします。一例として、冷凍食品からホットデリカまで中食需要に対応した総菜が揃う「デリカワールド」では、一人前のおかず（税込248円）、一人前のお刺身（税込198円～398円）、全国各地の名産漬物（税込198円～398円）、また、イオンの酒類専門店「イオンリカー」では、ハーフボトルのワインや、飲みきりサイズの焼酎、全国各地のワンカップ日本酒など“小容量”商品などを品ぞろえします。

加えて、焼き立てパンをご提供する「パン工場」やこだわりの輸入食品を提供する「カフェラント」には、ご購入いただいたパンをお召し上がりいただけるイートインスペースや、おすすめのこだわり珈琲をお試しいただけるカウンターなどをそれぞれ設置し、食を通じた集いの場をご提供します。

7) 鉄道乗降客数

◆ 町田駅周辺地区の人口・世帯数の推移（住民基本台帳ベース）



(4) ヒアリング調査

1) 商業関連者へのヒアリング結果

《 設問 1 地域全体について 》

- ・ 交通の利便性が高い。
- ・ 乗降客は多いがほとんどが通過している。
- ・ 通勤、通学定期券を持つ人は（交通費が不要のため）休日も来るが、平日と比較して少ない。
- ・ 通勤、通学以外で津田沼に来る目的となるもの、いわばワクワク感を持たせるものがない。
- ・ 看板となる店舗（小売、飲食）がない。
- ・ ゆっくりとお茶や食事をできる場所が少なく、来客をもてなすことができるような店もない。
- ・ オープンスペース（イベント広場）が不足している。
- ・ 柏市との大きな違いはデパートの有無であると思われる。
- ・ 楽しめるような施設、例えば映画館、小規模なホール、中央図書館、歴史資料館等の文化施設がない。
- ・ 歴史あるまちとして、過去の歴史的資料を見たい人は多い。
- ・ 中高年層の買い物の需要に対応できていない。
- ・ 海外からの客に対応したソフト、ハード双方の整備が必要。
- ・ 都市間競争に勝てる方策が必要。
- ・ 津田沼の価値を高める工夫が必要。10年後、20年後に評価されるよう考慮して検討すべきである。余裕を持ったまちづくりが好ましい。
- ・ 自然に人が集まる仕組みづくりとして駅周辺の整備に緑を活かしてほしい。喫煙対策にもなる。
- ・ 歩行者優先のまちづくりが望ましい。
- ・ 商店会として、統一された「津田沼駅前」のイメージを創造する必要がある。
- ・ マンションには付加価値やステータス感のあるものも必要。（1戸の面積が広く売価が高い等）
- ・ 住民の入替が多い賃貸物件の多い方が、引越し等に伴う物品の更新等があるため消費が活性化すると考えられる。

《 設問 2 事業を営むことについて 》

- ・ 事業面で津田沼地域一体として協力することが必要。
- ・ 二市をまたいだ行政区としてのルールづくりを検討してほしい。（地域振興券の相互利用等）
- ・ 既存の大型店舗の活性化や、金融機関、企業の拠点化が望まれる。
- ・ 観光バスを積極的に受け入れ、消費につなげる環境づくりが必要である。（ソフト面での対応）
- ・ 奏の杜住民を消費者としてまちに取り込むことが重要である。奏の杜居住者にまちの印象を聞きたい。
- ・ 昔からの商店主はビルオーナーへ転換し、現在も商業を営む人は少なくなっている。

- ・ 津田沼駅周辺は高い賃料でも資金力のある事業者は出店需要があり、個人営業の店舗が出店しにくい環境となっている。
- ・ 地域に根付くことが期待される個人事業者は、賃料の都合上出店が困難である。(賃料補助も必要)
- ・ 高額な賃料を賄えるチェーン店の出店が多いが、経営状況により短期間での退去もあることから、継続的なまちづくりへの協力が得にくい。大型店と商店会の意見交換は行われている。
- ・ 駅直近のにぎわいだけでなく、周辺エリアにも店ができるとよい。
- ・ 駅周辺でのトラブルや客引きが問題である。治安維持のため、駅前に交番を移設してほしい。

《 設問3 交通環境について 》

- ・ 南北の回遊性が悪い。徒歩や自転車での南北間の移動が更にしやすくなるとよい。
- ・ 駅周辺施設への行き方等、街の案内をする施設がない。(インフォメーションセンターなど)
- ・ 習志野文化ホールへのアプローチの悪さが問題である。誘導案内も少ない。
- ・ 30年前に歩道を拡幅したものの、本来は臨時であった駐輪場がそのまま定着し、歩行空間を狭めている。路上への置き看板もあり、歩行環境が悪くなっている。
- ・ 南側地域で、駅への動線として多くの人がホテルメッツの階段を利用しているが、狭く急である。
- ・ バスの乗降が更にスムーズになるとよい。駅からは下りるだけでよいが、地上からは一旦デッキに上がってから下りることになり、乱横断が多い。
- ・ ローターリーでの目立った事故は見聞しないが、手狭であり、観光バスの乗降場所も不足している。
- ・ 津田沼駅には長距離バス(空港、ディズニーリゾート等)の発着所がある。幕張メッセ直通のバスの運行もあると良い。
- ・ 海側の公園等、既存の観光資源を活かすために移動手段の確保や動線づくりが必要である。
- ・ 駐車場の共有化が図れると利用者の利便性が向上する。
- ・ 歩道上にある駐輪場を路外へ整備することが望ましい。
- ・ ペDESTリアンデッキの整備は30年以上前であり、旧耐震と考えられるほか、雨漏りもある。

《 設問4 その他 》

- ・ 習志野文化ホールは、ホールとしての質は高いが、使い勝手が悪い。
- ・ 七年祭や谷津干潟なども観光資源となりうる。
- ・ 歩行喫煙に罰則を設けてほしい。
- ・ 駅前にトイレがない。

2) 地権者（商業ビル管理者）へのヒアリング結果

《 設問1 地域全体について 》

- ・ 公共交通機関の便が良い。
- ・ 都心へのアクセスがよい。
- ・ 乗降客が多い。ポテンシャルの高い駅と認識している。
- ・ 乗換えが主であり、北口方面から南口への来街者はあまりない。
- ・ 地域が南北に分断されており、距離感を感じる。行き来をする目的となる施設、場所が少ない。
- ・ JR、新京成とも利用者が多く、駅周辺や二駅間の人通りは多いが消費につながっていない。
- ・ 交通結節点であり、商業施設が集積している。大学が駅に隣接し、にぎわいのある印象である。
- ・ 駅を中心とした地域というよりも、大学や集合住宅地が近接している地域という印象を受ける。
- ・ 学生のまちというイメージがない。（学生を相手とする店がない。）
- ・ 知名度が低いと感じる
- ・ 房総等からの来店もあり、津田沼は都心まで行かずに済む場所という位置づけなのではないか。
- ・ 飲食店が少ない。昼食をとるのにも選択肢が少なく、個人店が少ない印象である。
- ・ にぎわいと憩いの空間の創出や、快適で回遊性の高いネットワークの形成が必要である。
- ・ 駅前の公共公益施設等が少ない。（図書サービス、会議室、ギャラリー等）
- ・ 少子高齢化を見据えた暮らしやすさや利便性の向上が必要である。（バリアフリー動線の拡充等）
- ・ 既存施設の老朽化や消費者ニーズの変化により魅力の低下がみられる。
- ・ 駅前の環境やイメージの向上のためにデッキの修繕や美化等が必要である。
- ・ 津田沼地域で働きたい、何かしたいと思えるようなまちづくりが望まれる。

《 設問2 事業を営むことについて 》

- ・ JRと新京成の乗換動線であり、商業立地としての価値が高い。
- ・ 駅利用者の多さは魅力である。
- ・ 津田沼駅のような乗降客が多い駅と商業施設が近いことは大きな利点である。
- ・ 時間消費型施設の不足、歩行者動線の回遊性の低さから、来街者の滞在時間が短い。
- ・ 市境であり、事業を営む上で二市と調整が必要である。（地域振興券の相互利用、託児所等の設置）
- ・ 企業や個人経営の店舗が少ない。
- ・ 駅周辺に地域イベント等を開催できるスペースが不足している。
- ・ 低・未利用地の活用が望まれる。
- ・ ペDESTリアンデッキの老朽化が気にかかる。安全面も心配だが、駅前の美観にも影響している。見た目だけでもきれいになればと思う。
- ・ 北口地域と南口地域が一緒にイベントを開催できるとよい。
- ・ 地域のイベントへの協力等、学生が地域に根ざした活動ができる場があるとよい。
- ・ 知名度やイメージの更なる向上を図るため、魅力づくりが必要である。

- ・ 地域イベントへの参加等、商店会や企業が協力し、地域の活性化のための取組みを行っている。
- ・ デッキの修繕や美化に協力したい。
- ・ 駅周辺地域の開発が進んでいない。
- ・ 地域貢献としての施設整備も積極的に検討したい。

《 設問3 交通環境について 》

- ・ 南北の往来が不便である。(特に自転車での移動が困難)
- ・ JRと新京成との乗り換えには一度地上に降りる必要があり、また距離もあるにも関わらず、不案内である。その上、歩行空間も狭い。円滑な移動環境の整備が必要である。
- ・ バリアフリー動線が不足している。南北がフラットにつながれば、買い物目的での回遊もしやすい。駅から周辺の店舗へ、地上に降りることなく行き来できるデッキが整備されるとよい。
- ・ 駅と店舗間の歩行環境が悪い。地上へ降りる必要があり、歩道の幅員や駅に接続する階段は狭く、急である。高齢者やベビーカー利用者がアクセスしやすい動線があるとよい。
- ・ 駅から周辺施設への誘導や案内を行うサインがない。
- ・ JR津田沼駅東側の跨線橋は幅員が狭く、老朽化が懸念される。
- ・ 跨線橋の老朽化が進めば建替えもあり得るのではと推察する。
- ・ JR津田沼駅北口周辺やぶらり東通り沿いは、歩道上の駐輪場により歩道が狭く、店舗前の置き看板等もあり歩行環境が悪い。
- ・ 歩道上の駐輪場は、通勤利用が多く一日中停めたままになっており、歩行環境や景観を悪化させる要因になっている。短時間利用の買い物客に多く利用してほしい。
- ・ パルコ横で路線バスが時間調整を行っており、交通渋滞の一因となっている。
- ・ 路上でバス乗降を行っており、乗降客の滞留による歩道の占拠やゴミの放置が問題である。現在のロータリーでは許容量を超えている印象である。
- ・ タクシーやバスを利用する高齢者が利用しやすい整備が今後必要なのではないか。
- ・ 船橋市等周辺地域からの、車でのアクセスが良くない。

《 設問4 その他 》

- ・ 南側の駅周辺地域には、都市銀行がない。(ATMも少ない。)
- ・ 駅前にトイレがないため、タクシー運転手のトイレ利用が多い。
- ・ 緑が少ない。
- ・ 駅周辺にホテルが少ない。
- ・ 分煙化を徹底してほしい。
- ・ ムクドリのファンや騒音が問題である。

《 店舗の状況について 》

- ・ 飲食店はファミリー層の需要がある。
- ・ バス乗降客による店舗利用がある。
- ・ 駅前のホテル需要は高い。
- ・ 地域の需要に応じた品揃えとしている。
- ・ 食料品や日用品を扱う店舗では、24 時間営業の需要がある。
- ・ 幅広い年齢層に対応した店舗構成にしている。
- ・ 店舗構成は定期的に見直しを行っている。
- ・ 奏の杜地区の居住者は意識している。
- ・ 広域からの集客を見込める店舗がある。
- ・ 全国的にも売上が高い店舗がある。
- ・ 重要な拠点と位置づけられている店舗がある。

◆ 商業施設の駐車場・駐輪場の利用状況について

① 対象

- ・ 新京成電鉄株式会社
- ・ モリシア津田沼
- ・ イオンモール津田沼
- ・ 津田沼パルコ
- ・ ザ・ブロック

② 回答

《 駐輪場の利用状況について 》

- ・ 市営の駐輪場（歩道上）はほぼ満車であり、一部違法駐輪も見られる。
- ・ 800 台の自転車が収容可能であり、2 時間まで無料のサービスを行っている。沿線で最も利用が多い。
- ・ 仲よし幼稚園跡地の駐輪場利用者が多い。同駐輪場の閉鎖後、代替として既存の他の駐輪場の利用が増えることも考えられる。
- ・ 当初想定の倍の利用状況である。
- ・ 通勤目的と思われる駐輪場利用者が多い。
- ・ 駅利用目的での駐輪場利用はほとんどない。

《 バイク駐車場の利用状況について 》

- ・ バイクの利用は少なく、スペースの有無について問い合わせがある程度。

《 駐車場の利用状況について 》

- ・ 自動車による来街者が減少している。（幹線道路の休日の渋滞の忌避、道路環境のよい他施設への顧客流出が理由と考えられる）
- ・ 土日は満車になるが、車利用は横ばいとなっている。
- ・ 周辺地区に集客力の大きい店舗が完成して以降、満車になることはなくなった。
- ・ 駐車場が満車になるのは、年数回程度である。
- ・ 駐車場が満車になることはほとんどない。稼働率は 50%程度である。

※商業施設駐車場の稼働率については、明確な回答が得にくい状況であった。

③ 商業施設の駐車場・駐輪場の利用状況についての整理

駐輪場の需要は高く、自店の買い物客のために設置した駐輪場が通勤目的で使われているとの回答がありました。

通勤目的での利用を想定した駐輪場が、駅周辺で不足していることが一因と考えられます。

一方で、バイクの利用は少ないとの回答でしたが、スペースの有無について問い合わせがあることから、駐車場の周知は必要と考えます。

自動車駐車場については、どの商業施設も利用は減少傾向、または、横ばいであり、満車になることは少ないとの回答でした。既存の駐車場の在り方については、空間活用の観点から、各事業者における検討が必要になるものと考えられます。

3) 交通事業者へのヒアリング結果

◆ タクシー事業者

《 設問1 JR津田沼駅周辺地域の特性や魅力について 》

【全体】

- ・ 一日あたり10万人を超える乗降客のあるターミナルを中心に活性化した地域

【北口】

- ・ 集客力のある生活・飲食・ファッションの商業施設を多数有する地域

【南口】

- ・ 千葉工業大学を始めとした文教施設、習志野市の公共施設を中心に活性化する中、奏の杜高層住宅群の拡大など、都市機能の更なる成長が望める地域

《 設問2 JR津田沼駅周辺地域の優位性について 》

【全体】

- ・ 総武・横須賀線快速停車駅であり、隣接する新京成「新津田沼」と連絡している

【北口】

- ・ 広域な習志野市、船橋市の住宅地域にバス・タクシーが直結する

【南口】

- ・ 文教施設、公共・商業複合施設、高層住宅群に加え、谷津干潟への降車駅であり、企業・工場の「企業バス」発着点でもある

《 設問3 今後の事業展開において活用したい地域の潜在性について 》

【全体】

- ・ タクシーのり場、乗降場所の整備によるお客様利便性向上による利用の拡大

【北口】

- ・ 総武線北部に拡大し続ける住宅地域居住者の利用増加による収益の拡大

【南口】

- ・ 湾岸地帯への企業誘致による新規需要の創生

《 設問4 地域全体及び南北ロータリー周辺の交通環境について 》

【全体】

- ・ 自家用車、物流車、バス、タクシーの混在による交通阻害発生の日常化

【北口】

- ・ 待機場狭隘による夜間の客待ちタクシー列解消のため、サテライト待機場からのショットガン供給実施中。当該仕組みの継続が必要。また、適切に屋根が機能した「濡れないタクシーのり場」の整備が必要。

【南口】

- ・ 待機場よりのり場が分離しているため、北口同様の一体型の待機場の整備、および適切に屋根が機能した「濡れないタクシーのり場」の整備が必要。

《 設問 5 公共交通事業者として望ましい駅前広場について 》

【全体】

- ・ バス・タクシー専用車線の指定による公共交通の正常運行の保障が必要

【北口】

- ・ 駅頭への自家用乗入れ禁止により、バス・タクシー等公共交通への交通阻害防止

【南口】

- ・ 障がい者送迎乗降場所とタクシーのり場の分離・整備により、障がい者（送迎者）とタクシー利用者双方の円滑性を確保する

《 設問 6 JR 津田沼駅のターミナルとしての可能性について 》

【全体】

- ・ 利用者目線の乗り場整備により各交通機関の乗継利便性が向上し、地域が活性化する

【北口】

- ・ JR 津田沼駅から新京成新津田沼駅間の動線の利便性を向上させる施策により、更なる地域の活性化が進み、各公共交通機関の連携に進展が期待できる

【南口】

- ・ 奏の杜住居棟の建設拡大で、居住高齢者等の電車⇄タクシー利用が期待される

◆ バス事業者

《 設問1 JR津田沼駅周辺地域の特性や魅力について 》

【全体】

- ・ 通勤客や買い物客など多く、たくさんの人たちが利用。また、大型店舗が多く、活気に満ち溢れている。
- ・ 駅周辺は栄えているが、駅から離れると緑のある住宅地がある。
- ・ 利便性が高い交通拠点である。
- ・ 大型店舗が多く商業施設が充実しており、大学や予備校があり若者が多い。
- ・ 商業地域も北口、南口両方に展開しているため、通勤利用だけではなく、買い物等の利用も望める。

【北口】

- ・ 飲食店が多数あり人通りが絶えない。
- ・ 飲食店や商業施設などが多数あるため活気がある。
- ・ JR津田沼駅ロータリーが狭隘であるため、乗降の場所が分割されている。降車場所は商業施設前にあり、利便はあるものの交通渋滞の一因となっている。

【南口】

- ・ 北口周辺と違い飲食店や商業施設が少ない。
- ・ 住宅地がすぐ近くにあり、閑静で家族連れが多くみられる。

《 設問 2 JR 津田沼駅周辺地域の優位性について 》

【全体】

- ・ 総武線の利用客が多い。
- ・ 高校や大学などの学生が多数利用し、また、退社時間での買い物客が多くみられる。
- ・ 総武線緩行、快速共に車両基地があり、始発電車が設定されていることから、鉄道駅としては優位。東葉高速を利用せず、東西線直通始発電車の利用があるのはその表れと思われる。

【北口】

- ・ 商業施設の利用客が多い。
- ・ 乗り換え客が多く、駅移動時の店舗利用が多い。
- ・ 駅舎直前にロータリーが設置されている。

【南口】

- ・ 病院帰りの利用客や市役所の利用客が多い、また、高齢者も多く感じられる。
- ・ 袖ヶ浦団地の居住者が多く、駅前の店舗を利用せず商店街の買い物が多い。(高齢者)

《 設問 3 今後の事業展開において活用したい地域の潜在性について 》

【全体】

- ・ 幹線道路に繋がる経路に期待する。
- ・ 駅前ロータリー全体を屋根で囲った方が利便性に繋がると思う。

【北口】

- ・ バス停上部を高架にして広場を大きくする。
- ・ 若者が多く集まる商業施設がある。
- ・ 道路混雑解消による、国道 296 号線津田沼駅入口交差点から津田沼駅までの短距離バス利用促進で、現在ワンコイン運賃を採用しているが渋滞が激しいため、徒歩利用が多く潜在需要の掘り起こしを図りたい。低・未利用地の活用による更なるまちの発展を期待する。

【南口】

- ・ 交番前通りに屋根を付けて欲しい。
- ・ 住宅地や学校が近い。

《 設問 4 地域全体及び南北ロータリー周辺の交通環境について 》

【全体】

- ・ 幹線道路に向かう途中のためか、渋滞が発生しやすい。
- ・ 雨天時など送迎車が多くなり、バスが定時に移動できない。
- ・ 一般車がバス停に駐車しているので着車しにくい、そして発車しづらい。
- ・ 北口、南口を直線で結ぶ道路がないため、機関車公園～総武線乗越陸橋を利用するしかなく、新津田沼駅周辺では右折渋滞が多発している。

【北口】

- ・ 駅ロータリーの中へ一般車両も進入できることから、バスの遅延が生じている。一般車両と路線バスを分離すべきである。

- ・ ロータリー内に進入車両が多く、移動に時間がかかる。
- ・ 雨の日は特に送迎車量が多くなるため、渋滞が多発する。
- ・ 一般車両と混用のため、一般送迎車両による渋滞が発生しやすい。
- ・ 一時的な降車利用の一般車の大半は1～3番線のバス停で停車しており、一般車乗降場が機能していない。

【南口】

- ・ 貸切バスの乗車場所を明確にした方がよい。(例：千葉駅 NTT 前)
- ・ 企業バスが多い、また、自家用車がロータリー内に進入し動きが取れない。
- ・ 路上駐車が多く、モリシア津田沼バス停に一般車両が停まっているため、バス停に着車できないことが多々ある。
- ・ 北口と違い一般車と別々になっているので雨の日でも渋滞が少ない。

《 設問5 公共交通事業者として望ましい駅前広場について 》

【全体】

- ・ 通勤時間帯に自家用車をロータリー内に進入させない。
- ・ 駅前には車線が2車線あるが、路上駐車が多くみられる。
- ・ 一般車と公共交通と別々にすべきである。
- ・ JR 船橋駅北口ロータリーが理想的である。(一般車、タクシー、バスが、それぞれ個別のロータリーを持ち、広大な地下駐車場がある)
- ・ バスの運転本数から考慮しても専用のバスターミナルの設置

【北口】

- ・ ロータリー内の車線が少なく、一般車両がバス停に止まることで二重駐車もある為、ロータリー内は一般車両進入禁止にした方がよい。
- ・ 自家用車を新京成方面と津田沼十字路方面のみ通行可にする。
- ・ 一般車両と公共交通機関(バス、タクシー)の完全分離
- ・ 一般車両と公共交通機関のロータリーにおける周回方法を逆にし、交通の流れを調節する。

【南口】

- ・ ロータリー内外ともに狭い。
- ・ ロータリー内は自家用車進入禁止にする。
- ・ 企業レーンは飽和状態であり、需要とのバランスが取れていない。

《 設問6 JR 津田沼駅のターミナルとしての可能性について 》

【全体】

- ・ バス専用時間帯を設ける。

【北口】

- ・ バス降車場をロータリー内に設置
- ・ 一般車両と分離することにより渋滞が解消されれば、現在のパルコ前降車を駅前降車とする検討も可能となる。
- ・ 新京成電鉄所有地の有効活用も視野に入れ改善を図っていけると考える。

【南口】

- ・ 駅より出発時にバス専用信号を設ける。

4. まちのイメージ

(3) 住みたくなるまち

◆ 平成 27 年度習志野市市民意識調査結果

第 1 節 住みよさと定住意向について

1-4 住みやすい理由と住みにくい理由 (p.52)

問 2-1

※問 2 で、「住みやすい」「まあ住みやすい」を選ばれた方のみ、ご回答ください。

住みやすい、まあ住みやすいと感じる理由は何ですか。(○は 3 つまで)

表 1-4-1 住みやすい理由：性別・年齢別、居住地区別、居住年数別

	回答者数	交通が便利である	住宅事情が良い	教育環境に恵まれている	子育て環境が充実している	自然環境に恵まれている	文化水準が高い	災害が少ない	人々が親切である	落ち着いていて清潔である	福祉・医療が充実している	生活基盤整備が進んでいる	街に活気が満ちている	街並みが整備されている	治安が良い	その他	未回答・無効回答	
全体	1,158	67.5%	19.9%	7.9%	5.1%	19.4%	1.6%	24.8%	6.7%	13.0%	5.0%	41.4%	1.7%	8.3%	14.9%	2.0%	1.6%	
性別・年齢別	男性	521	69.9%	20.5%	8.3%	5.4%	17.5%	1.9%	22.8%	5.0%	14.2%	5.0%	39.9%	2.1%	9.8%	14.2%	1.7%	-
	女性	605	67.8%	19.8%	7.9%	5.1%	21.8%	1.5%	26.9%	8.6%	12.2%	5.1%	44.0%	1.5%	7.3%	15.7%	2.3%	-
	未回答	14	57.1%	28.6%	7.1%	0.0%	14.3%	0.0%	35.7%	0.0%	21.4%	7.1%	35.7%	0.0%	7.1%	28.6%	0.0%	-
	15~19歳	48	60.4%	8.3%	14.6%	2.1%	6.3%	0.0%	10.4%	10.4%	22.9%	4.2%	33.3%	4.2%	12.5%	10.4%	6.3%	-
	20~24歳	34	61.8%	20.6%	11.8%	2.9%	14.7%	8.8%	11.8%	2.9%	26.5%	5.9%	29.4%	2.9%	14.7%	17.6%	5.9%	-
	25~29歳	44	77.3%	18.2%	4.5%	6.8%	9.1%	0.0%	11.4%	6.8%	22.7%	4.5%	54.5%	0.0%	18.2%	15.9%	0.0%	-
	30~34歳	73	68.5%	16.4%	6.8%	19.2%	6.8%	0.0%	13.7%	8.2%	8.2%	1.4%	68.5%	1.4%	11.0%	20.5%	6.8%	-
	35~39歳	84	65.5%	16.7%	8.3%	13.1%	13.1%	0.0%	13.1%	7.1%	10.7%	4.8%	51.2%	4.8%	8.3%	14.3%	4.8%	-
	40~44歳	96	69.8%	24.0%	13.5%	5.2%	10.4%	0.0%	15.6%	4.2%	13.5%	8.3%	45.8%	1.0%	5.2%	14.6%	1.0%	-
	45~49歳	106	69.8%	21.7%	10.4%	9.4%	17.0%	0.0%	16.0%	5.7%	11.3%	4.7%	44.3%	0.9%	8.5%	12.3%	1.9%	-
	50~54歳	68	66.2%	23.5%	11.8%	2.9%	14.7%	5.9%	25.0%	8.8%	10.3%	0.0%	48.5%	1.5%	11.8%	10.3%	1.5%	-
	55~59歳	76	72.4%	13.2%	10.5%	1.3%	17.1%	2.6%	26.3%	6.6%	15.8%	2.6%	46.1%	1.3%	7.9%	22.4%	2.6%	-
	60~64歳	88	71.6%	25.0%	3.4%	4.5%	21.6%	0.0%	27.3%	12.5%	8.0%	2.3%	36.4%	2.3%	8.0%	15.9%	2.3%	-
	65~69歳	134	62.7%	26.1%	6.0%	2.2%	28.4%	2.2%	39.6%	6.0%	14.2%	5.2%	30.6%	1.5%	6.7%	13.4%	0.0%	-
70~74歳	118	65.3%	22.0%	5.9%	1.7%	32.2%	1.7%	34.7%	4.2%	9.3%	6.8%	38.1%	1.7%	5.1%	11.0%	0.8%	-	
75歳以上	166	74.7%	17.5%	5.4%	1.2%	30.1%	3.0%	38.0%	7.2%	15.1%	9.0%	33.1%	1.2%	7.2%	18.1%	0.0%	-	
未回答	5	80.0%	40.0%	0.0%	0.0%	20.0%	0.0%	40.0%	0.0%	0.0%	0.0%	80.0%	0.0%	0.0%	40.0%	0.0%	-	
居住地区別	谷津	101	88.1%	16.8%	12.0%	1.0%	4.0%	3.0%	18.8%	5.9%	11.9%	5.9%	60.4%	0.0%	10.9%	14.9%	2.0%	-
	向山	110	81.8%	17.3%	5.5%	4.5%	30.0%	2.7%	17.3%	2.7%	17.3%	6.4%	51.8%	4.5%	2.7%	4.5%	1.8%	-
	奏の杜	26	80.8%	34.6%	3.8%	7.7%	7.7%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	3.8%	80.8%	0.0%	57.7%	7.7%	0.0%	-
	袖ヶ浦西	53	81.1%	11.3%	3.8%	1.9%	30.2%	0.0%	17.0%	3.8%	9.4%	1.9%	49.1%	0.0%	11.3%	9.4%	1.9%	-
	袖ヶ浦東	28	53.6%	35.7%	14.3%	0.0%	10.7%	3.6%	7.1%	10.7%	42.9%	3.6%	25.0%	0.0%	32.1%	28.6%	0.0%	-
	津田沼	107	93.5%	19.6%	4.7%	2.8%	6.5%	0.9%	15.9%	4.7%	2.8%	3.7%	63.6%	5.6%	4.7%	15.9%	0.9%	-
	鷺沼・鷺沼台	90	66.7%	20.0%	3.3%	4.4%	15.6%	1.1%	27.8%	12.2%	11.1%	3.3%	30.0%	1.1%	3.3%	18.9%	3.3%	-
	藤崎	91	70.3%	19.8%	14.3%	3.3%	14.3%	0.0%	27.5%	12.1%	15.4%	3.3%	38.5%	1.1%	3.3%	17.6%	3.3%	-
	大久保・泉・本大久保	95	69.5%	12.6%	14.7%	6.3%	11.6%	5.3%	35.8%	3.2%	11.6%	7.4%	32.6%	3.2%	6.3%	15.8%	2.1%	-
	本大久保・花咲・屋敷	123	59.3%	22.0%	4.9%	8.1%	18.7%	1.6%	35.0%	6.5%	15.4%	5.7%	29.3%	2.4%	4.9%	21.1%	1.6%	-
	実籾・新栄	75	69.3%	17.3%	6.7%	5.3%	28.0%	1.3%	36.0%	10.7%	12.0%	6.7%	24.0%	0.0%	6.7%	8.0%	2.7%	-
	実花	49	38.8%	18.4%	8.2%	4.1%	18.4%	0.0%	51.0%	8.2%	6.1%	0.0%	59.2%	0.0%	6.1%	16.3%	2.0%	-
	東習志野	70	21.4%	31.4%	14.3%	15.7%	24.3%	0.0%	45.7%	10.0%	17.1%	7.1%	34.3%	0.0%	1.4%	17.1%	1.4%	-
	秋津・茜浜	55	76.4%	20.0%	1.8%	1.8%	43.6%	0.0%	7.3%	7.3%	9.1%	9.1%	32.7%	1.8%	14.5%	16.4%	3.6%	-
香澄・芝園	64	48.4%	28.1%	7.8%	9.4%	42.2%	3.1%	6.3%	4.7%	26.6%	4.7%	29.7%	0.0%	18.8%	17.2%	1.6%	-	
未回答	3	66.7%	33.3%	0.0%	0.0%	33.3%	0.0%	66.7%	0.0%	0.0%	0.0%	66.7%	0.0%	0.0%	33.3%	0.0%	-	
居住年数別	1年未満	41	56.1%	24.4%	2.4%	9.8%	17.1%	0.0%	4.9%	17.1%	0.0%	56.1%	7.3%	9.8%	7.3%	4.9%	-	
	1~5年未満	109	67.9%	29.4%	6.4%	9.2%	16.5%	0.0%	11.0%	8.3%	12.8%	1.8%	52.3%	0.9%	17.4%	14.7%	1.8%	-
	5~10年未満	112	64.3%	19.6%	12.5%	8.0%	14.3%	0.0%	12.5%	7.1%	6.3%	5.4%	53.6%	5.4%	9.8%	12.5%	2.7%	-
	10~20年未満	225	71.6%	18.2%	8.0%	5.3%	15.1%	4.0%	22.2%	5.3%	16.9%	4.4%	38.7%	1.8%	10.2%	11.6%	0.9%	-
	20年以上	547	70.0%	20.1%	7.1%	3.3%	24.9%	1.5%	31.3%	7.5%	12.8%	5.7%	38.4%	0.9%	6.2%	17.2%	1.1%	-
	生まれてからずっと	106	65.1%	15.1%	12.3%	5.7%	13.2%	1.9%	35.8%	5.7%	14.2%	8.5%	39.6%	0.9%	4.7%	18.9%	7.5%	-
未回答	0	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	-	

出典：習志野市市民意識調査 結果報告 平成 27 年 10 月 習志野市

5. イメージの実現に向けて求められる機能

(1) 時間消費機能

◆ まちの滞在時間を増加させる工夫の事例

【事例】三井アウトレットパーク入間（埼玉県入間市）
施設を回遊できる空間として整備し、人が集まる場所を要所に設けてイベントなどを開催することで、買い物や食事だけではなく、その場所に来ることの心地よさを演出している事例です。



事業主体：三井不動産(株)

整備期間：平成19年3月～平成20年4月

最寄り駅：(電車) 西武池袋線入間市駅からバス15分
(車) 圏央道 入間I.C. から約500m

施設内容：敷地面積 約86,000m²、店舗面積 約32,000m² (店舗数204店)、
駐車場 約3,000台

【事例】モリタウンアウトドアビレッジ（東京都昭島市）



ある一定の分野の商品（この事例ではアウトドア商品）に限定した店舗が立地するエリアを設け、商品を体験できる施設（クライミングウォール）を併設することで、消費者の拡大を図り、施設の特徴を最大限に活かすことに成功している事例です。

事業主体：昭和飛行機工業(株)

完成：平成27年3月

最寄り駅：JR青梅線昭島駅から徒歩3分

施設内容：敷地面積 約21,000m²、駐車場 合計330台

予想年間来場者数：75万人

◆ 有意義に時間を消費できる空間の創出の事例

【事例】 蔦屋家電（東京都世田谷区）



出典：蔦屋家電 HP

「ライフスタイルを買う家電店」をコンセプトに、家電だけではなく、日々の生活を刺激的にするインテリアや本、雑貨などが販売されている、アート&テクノロジーに満ちた場所が提供されています。各売場にはそのジャンルの専門知識や経験を有するプロ集団であるコンシェルジュが常駐し、来店者にアドバイスするほか、居心地がいい空間づくりなど、じっくりと商品を選べる空間となっています。

事業主体： カルチュア・コンビニエンス・クラブ(株)

完成： 平成 27 年 4 月

最寄り駅： 東急田園都市線・大井町線 二子玉川駅前
二子玉川 RISE 内

施設内容： 蔦屋家電を中心に家電や書店などの専門店、飲食店やコンビニなど 14 の業態が混在する店舗

(2) 交流創出機能

◆ 文化ホールの施設更新に合せた多機能化

【事例】小金井 宮地楽器ホール (小金井市)



大小ふたつのホールをはじめ、ギャラリー、練習室、和室は様々な用途に利用され、文化芸術活動の拠点、交流や憩いの場として広く市民に活用されています。

事業主体： 都市再生機構 (再開発事業施行者 所有者：小金井市)
(株)宮地商会 (ネーミングライツパートナー)

整備期間： 平成 18 年 12 月～平成 24 年 3 月

最寄り駅： JR 中央線武蔵小金井駅から徒歩 1 分

施設内容： 大ホール 578 席、小ホール最大 150 席、ギャラリー、練習室、和室兼会議室、マルチパーパススペース

イベント数： 11 件(2015 年)

その他： ネーミングライツの使用期限は、平成 27 年 4 月 1 日から、平成 30 年 3 月 31 日の 3 年間となっている。
(年額 300 万円、期間合計 900 万円)

◆ 駅前に大学が立地する利点を活かし、社会人向け講座など地域に開かれたイベント実施

【事例】東京理科大学 葛飾キャンパス 図書館棟 (東京都葛飾区)



出典：東京理科大学 HP

大学が設置した生涯学習センターでは、葛飾区地域連携講座として、地域の幅広い世代に学びの場を提供しています。また、東京理科大学葛飾図書館棟は、葛飾にいじゅくみらい公園に囲まれた場所に立地し、区民に開放する教養施設として棟内には、図書館、カフェテリア、集会所、葛飾区科学教育センター未来わくわく館があります。地域交流の拠点となるキャンパスづくりを図っている事例です。

事業主体： 東京理科大学

完成： 平成 25 年 4 月

最寄り駅： JR 金町駅から徒歩 10 分

◆ 一般に開かれた取り組み事例

【事例】千葉工業大学 東京スカイツリータウンキャンパス



出典：東京ソラマチ HP

千葉工業大学は、研究成果を社会に還元する活動の一環として、東京スカイツリータウンキャンパスを開設、一般に無料で開放しています。社会貢献としての役割だけではなく、大学の知名度向上にも繋がる活動です。

事業主体： 千葉工業大学

完成： 平成 25 年 5 月

最寄り駅： 東武、京成、都営押上駅から徒歩 1 分

施設内容： 東京スカイツリータウン 8 階

(Area I ロボット技術ゾーン、Area II 惑星探査ゾーン)

【事例】千葉工業大学 『ロケットガール&ボーイ養成講座』

津田沼校舎等でも、様々な公開講座が開かれています。

高校生を対象に、ロケットの設計、製作、打ち上げまでを半年をかけて行い、科学への興味や知識を深めていく取組を行っています。

◆ 地元事業者との連携事例

【事例】津田沼ミラクル (津田沼)



商店街、大型店、大学、電鉄会社、商工会議所が連携したまちあるきイベント

実施期間： 平成 27 年 10 月 10 日～11 月 23 日

【事例】ツダヌマール (津田沼)



津田沼駅周辺の商店会が実施した食べ歩きイベント。

千葉工大のデザイン学科の学生がデザインを担当。

実施期間： 平成 27 年 10 月 18 日～19 日

◆ 市と企業が連携して交流機能を創出した例

【事例】日野自動車 21世紀センター（日野オートプラザ）



出典：日野自動車 HP

日野自動車21世紀センターは、地域との融和、情報の発信基地、次世代の育成の役割を担うことを目的に、トラック・バスのミュージアム（日野オートプラザ）や研修施設（有料）、カフェ、レストランが一般にも開放されています。

事業主体： 日野自動車(株)

完成： 平成8年

最寄り駅： JR 横浜線八王子みなみ野駅からバス5分

施設内容： ホール（408人）、大研修室4室（定員48人）、
中研修室4室（定員36人）、小研修室4室（定員12人）、
討議室9室（定員12人）、レストランも懇親会等に使用可。

(3) 高品質な空間創出機能

◆ 施設更新に合せたブランドカの向上と拠点のリニューアル

【事例】二子玉川 RISE（東京都世田谷区）



多くの企業買収を重ねて都内に複数の拠点が存在していた楽天（従業員約1万人）が、東急田園都市線沿線のターミナルである二子玉川に移転しました。会社機能を集約すると共に、業務機能が過密状態である都心部を避け、オフィスとしての最適な環境を求めて立地することで、社員の労働環境の改善などを図ろうとしている事例です。

事業主体： 市街地再開発組合

（東京急行電鉄(株)、東急不動産(株)など）

整備期間等： 平成 24 年 1 月～平成 27 年 4 月 41,139 百万円

最寄り駅： 東急田園都市線・大井町線 二子玉川駅前

施設内容： 敷地面積 約 34,700 m²

【事例】安藤ストリート（東京都調布市）



都市計画道路の整備に伴い短冊状に分散してしまうことになる土地に対して、有名建築家による統一された街並みが形成された事例です。集合住宅から子育て支援施設、商店、文化ホールまで様々な用途から構成された建物が、約 400mに渡って立地しています。

事業主体： 個人（土地所有者）

整備期間等： 平成 16 年～平成 24 年

最寄り駅： 京王線仙川駅から徒歩 5 分～10 分

施設内容： 集合住宅、店舗、劇場、美術館、保育園等が立地

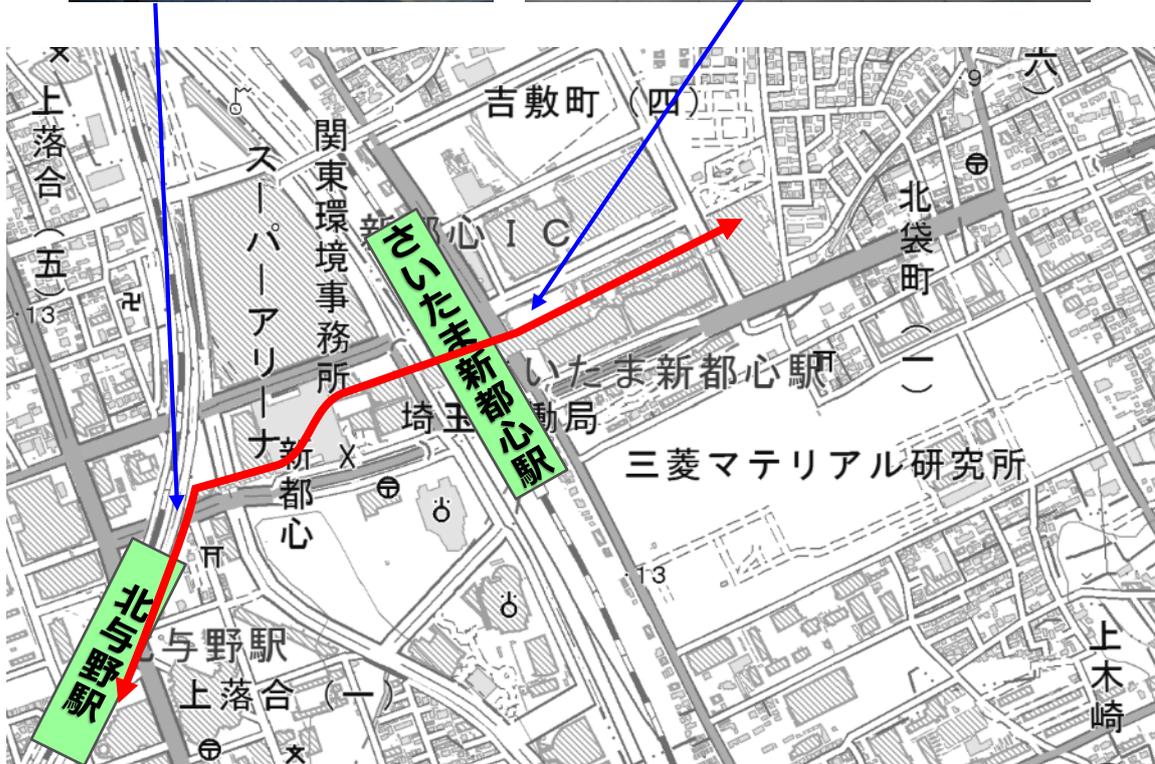
◆ 松戸市、鎌ヶ谷市、船橋市における将来人口推計(15 歳～64 歳)

平成 52 年には松戸市では 216,415 人で、平成 10 年と比べた場合では 33%減少、鎌ヶ谷市では 57,175 人で、18%減少、船橋市では 310,565 人で、24%減少するものと推計されています。

(4) 回遊機能

◆ 移動の利便性、快適性の向上

【事例】さいたま新都心駅（埼玉県さいたま市）



さいたま新都心駅周辺は、駅を中心とした東西を結ぶデッキと、西側に離れた北与野駅までを段差なく結ぶデッキ（北与野デッキ）が接続されており、安全で快適に移動できる空間が整備されています。デッキの幅は最大で約 22m、全体の延長は約 840mあります。

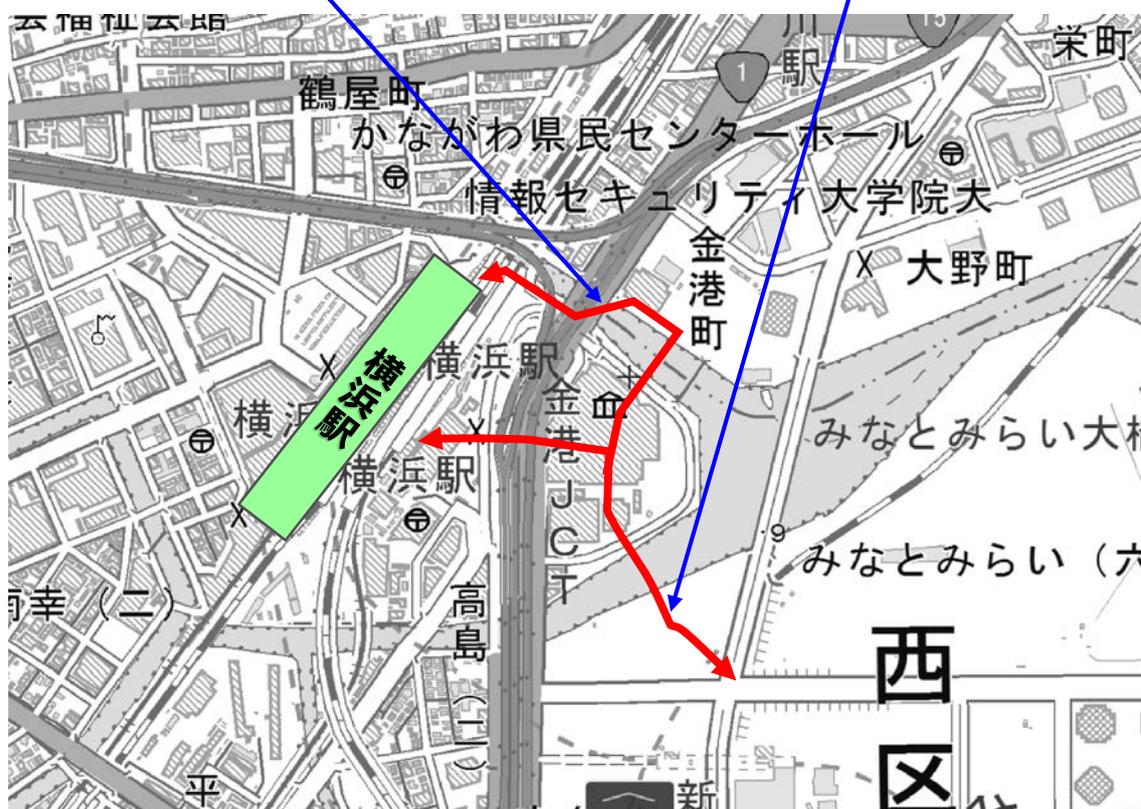
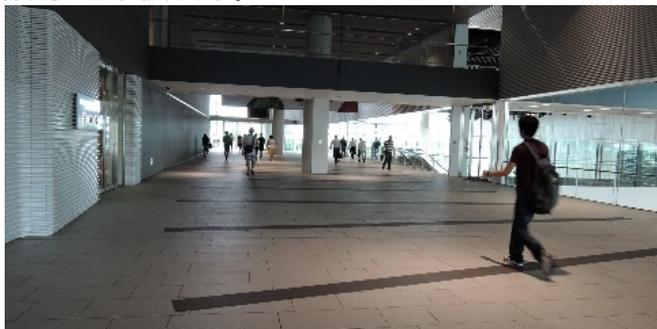
事業主体：さいたま市

整備期間：平成 12 年～平成 14 年（北与野デッキ）

最寄り駅：JR 埼京線北与野駅～JR 京浜東北線さいたま新都心駅～駅東口商業施設

施設内容：全長約 840m

【事例】横浜日産本社ギャラリー（神奈川県横浜市）



横浜駅東口には、駅と周辺建物を2階レベルで接続するデッキが国道1号や河川などの上空にネットワーク状に整備されています。このデッキは、みなとみらい21地区まで接続されていますが、日産本社ビルの部分では建物2階部分をデッキで通り抜けており、1階に展示されている自動車が眺められるギャラリーになっています。なお、鉄道の始終電の時間帯で通行可能となっています。

事業主体：日産自動車(株) (NISSAN ウォーク部分)

整備期間等：平成19年1月～平成21年8月 450億円 (ビル全体)

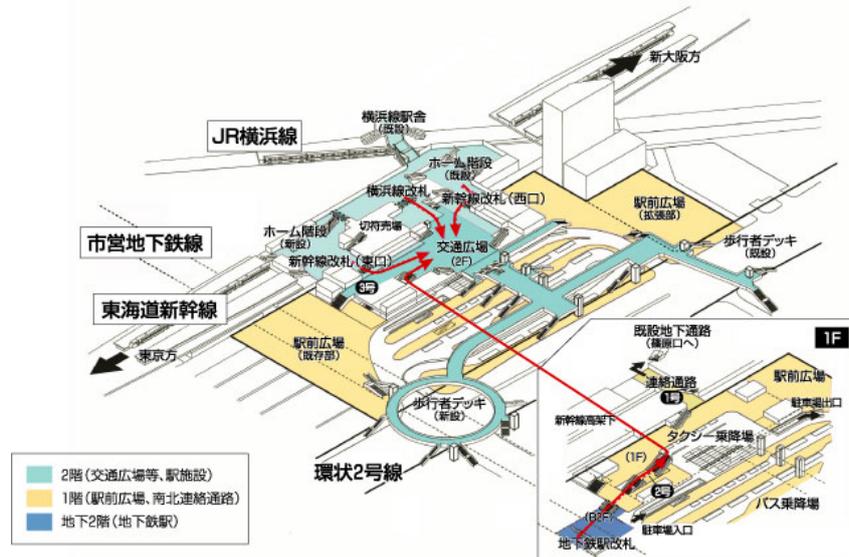
最寄り駅：横浜駅東口～日産本社ビル～みなとみらい地区

施設内容：ビル内約100m

(5) 交通結節機能

◆ 駅周辺の公共敷地を活用した立体的な機能の充実

【事例】新横浜駅北口駅前広場（神奈川県横浜市）



出典：横浜市パンフレット

元々は路線バスや企業バス、タクシーの乗降場、プールなどが平面で整備されていましたが、横浜日産スタジアムや横浜アリーナなど大規模集客施設の最寄駅であることや、神奈川東部方面線の乗り入れが計画されていることから、機能強化が図られることとなりました。施設を立体的に整備することで、駅施設と連続する歩行者空間やたまり空間を確保するほか、地下の駐車場などを整備することで様々な機能が集約された駅前広場として再整備されました。

事業主体：横浜市、東海旅客鉄道(株)

整備期間：平成17年7月～平成20年3月

最寄り駅：JR 東海道新幹線・JR 横浜線新横浜駅北口

施設内容：駅前広場全体 17,400 m²、バスバース（10台）、企業バスバース、タクシーバース、一般車バースなど

◆ 道路外の空間を活用した交通結節機能の充実

【事例】 オアシス21（愛知県名古屋市）



名古屋市の栄公園を立体化することで主要な交通結節機能であるバスターミナルを整備した事例です。地上部と屋上部が公園として整備され、下部にバスターミナルと商業施設が整備されています。バスターミナルは長距離高速バスと路線バスが発着しており、名古屋駅前などで不足する交通結節機能の一翼を担っています。なお、同時に隣接するNHK放送センターと愛知文化芸術センターを建替えています。

事業主体： 栄公園振興(株)（第三セクター）

整備期間： 平成11年4月～平成14年10月

最寄り駅： 市営地下鉄東山線栄駅

施設内容： バスターミナル（バスバース10台）、店舗、
多目的広場（約7,600㎡）、
公園（約14,500㎡ 愛知芸術文化センター（2階部分）と接続）

5. 機能創出に向けて検討すべき手法

JR 津田沼駅周辺地域に新たな機能が創出されることにより、地域には来街者の増加をはじめ様々な状況変化が予想されます。

そして、各機能を創出する際には、既存の地域や機能との調和に留意し、対象となるエリアに配慮することが必要です。

加えて、近年における社会資本整備をめぐる産官学民の対話と協働、ユーザー（来街者）視点に基づく様々な主体による整備促進など、持続可能性の高いまちづくりに向けての積極的な取り組みについても配慮する事が重要です。

（1）地域全体に関すること

- 総武線を挟む南北地域の移動利便性向上策及び各施設へのバリアフリー動線の確保が重要です。
- 交通渋滞の抑制や歩行者の安全確保に資する車両動線の確保が重要です。
- 商業施設等の整備に併せ、市民や市が多目的に活用できる公共スペース、子育て関連施設等の公共公益機能の確保が併せて重要です。
- 各機能の創出には、地元商店会等との連携、調和が重要です。

（2）北側地域に関すること

- 路上への駐輪を解消し、歩行空間を確保するための駐輪場の設置、新津田沼駅から JR 津田沼駅に至る安全で円滑な歩行者動線の確保が重要です。
- 地域全体の活性化と諸課題の解決に繋がる新津田沼駅周辺の低・未利用地の利活用が重要です。

（3）南側地域に関すること

- バスによる来街者への対応（バス乗降場の確保等）、JR 津田沼駅から各施設へのバリアフリー動線や案内サイン等の確保が重要です。
- 南口ロータリー西側および千葉工大側から JR 津田沼駅に至る、安全で円滑な歩行者動線の確保が重要です。
- 安全で円滑な歩行者動線確保、南口ロータリーの機能拡充、公共ホール機能やコミュニティスペース機能の創出にあたっては、千葉工大をはじめとした事業者等との連携が重要です。

上記に加え、ヒアリングや実態調査等により、別図に示した課題等が挙げられており、十分な配慮が必要です。

JR 津田沼駅周辺地域まちづくり検討方針

発行年月：平成 28 年 3 月

発行・編集：習志野市企画政策部企画政策課

所在地：〒275-8601 千葉県習志野市鷺沼 1 丁目 1 番 1 号

電話：047 (451) 1151