

# 社 会 資 本 総 合 整 備 計 画

長浦地区都市再生整備計画

平 成 2 6 年 3 月

千 葉 県 袖 ヶ 浦 市

# 都市再生整備計画(第2回変更)

ながうら  
長浦地区

千葉県 そでがうら  
袖ヶ浦市

平成26年3月

## 都市再生整備計画の目標及び計画期間

都道府県名	千葉県	市町村名	そでがうら 袖ヶ浦市	地区名	ながうら 長浦地区	面積	286 ha				
計画期間	平成	22 年度	～	平成	26 年度	交付期間	平成	22 年度	～	平成	26 年度

### 目標

- 大目標:生活環境の安全性、利便性の向上を図り、暮らしやすい都市の実現を目指す。  
 目標1:交通結節点の整備改善により、地域の利便性の向上を図る。  
 目標2:通学路整備、交差点改良により、安心して歩行・走行できる環境を構築する。  
 目標3:防災機能の充実、防犯対策の強化により、安全な生活環境の構築を目指す。

### 目標設定の根拠

#### まちづくりの経緯及び現況

袖ヶ浦市は、首都圏近郊整備地帯の外縁部に位置し、東京都心から約40kmの距離にある。臨海部は昭和40年代に始まった造成工事の進展に伴い大規模工場が進出し、これを契機として内陸部の丘陵地においても土地区画整理事業や民間宅地開発事業等が行われ、住宅市街地が形成され、急激に人口が増加した。  
 長浦地区の大半はこの住宅市街地で占められ、東京近郊へのベッドタウンとして市内で最も人口が多い地区であり、公共施設や生活関連施設等の集積度が高くなっている。  
 一方、急速な市街地形成と人口集積に伴い、犯罪や交通事故の発生及び災害への不安などが顕在化しており、平成20年度に実施した市政に関する市民意識調査では、この地区における防犯、防災及び交通安全に関するニーズ度はかなり高くなっている。  
 また、最寄り駅の長浦駅はこの地区の交通結節点であり、平成20年9月には新たに品川駅行き的高速バスの運行が開始され、なお一層その役割を増している。  
 しかし、長浦駅は地形的な問題により駅の南北を結ぶ自由通路や駅舎に多くのバリアを抱えた状況となっており、市民からはこれらの解消に向けた要望が多く寄せられている。

#### 課題

- ・長浦駅は1日当たりの乗降客数が約14,000人の鉄道駅であるが、駅前広場からホームに移動する際には、いくつかの階段を経る必要があり、高齢者、障害者、車椅子・ベビーカーの利用者等にとってバリアとなっている。
- ・現況の跨線橋は、老朽化に加え幅員が狭く屋根もないため、朝夕の混雑時や雨天時はすれ違うことも困難で事故が懸念される。
- ・駅利用や駅の南北移動において、歩行者動線と自転車動線が混在し危険である。
- ・長浦地区は交通事故の発生件数が多い、国土交通省等が実施している交通安全施設等整備事業の「あんしん歩行エリア」に指定されており、事故件数の減少のための対策が必要である。
- ・幹線道路交差点に右折斜線がないため、追突や接触事故が発生し危険である。
- ・小学校通学路への歩行帯がなく、また長浦地区全域で防犯灯が不足しているため、子どもから高齢者まで誰もが安心して暮らせる生活環境の整備が求められている。
- ・耐震性貯水槽が充足しておらず、震災時の火災防御活動が懸念される。

#### 将来ビジョン(中長期)

本地区を包括する長浦地域は、都市計画マスタープランにおいて、JR内房線駅長浦駅を中心に長浦地域の拠点となる市街地の形成を図るとともに、都市基盤の整った安全で快適な都市的居住環境の維持・向上を図ることとしている。  
 また、地域整備の方針として、長浦駅周辺の商業地や駅前広場を中心に、生活の利便性と快適性を高めることにより、地域生活拠点としての位置づけを明確にする。地域整備にあたっては、高齢社会の進行を踏まえ、だれもが安全に楽しくまちを散策でき、施設の利用ができるよう、バリアフリー化やユニバーサルデザインの考え方に基づいたまちづくりを推進することとしている。

### 目標を定量化する指標

指 標	単 位	定 義	目標と指標及び目標値の関連性	従前値	基準年度	目標値	目標年度
長浦駅利用者数 (車椅子・ベビーカー等利用)	人/週	長浦駅を車椅子、ベビーカー、杖等を利用して または乳幼児を抱いて利用した人数	交通結節点のバリアフリー化による高齢者・障害者・乳幼児連れ の方等が利用する際の利便性向上を図る	123(人)	21(年度)	185(人)	26(年度)
交通事故発生件数	件数/年	「あんしん歩行エリア」内で発生した自転車歩行者事故件 数	通学路の歩行帯整備、交差点改良による安全性の向上を図る	17(件)	20(年)	13(件)	26(年)
住民満足度(アンケート)	%	市民意識調査における防災・防犯・交通安全に対する 満足度	長浦地区の生活環境の安全性、利便性の向上を図る	56(%)	20(年度)	60(%)	26(年度)

## 都市再生整備計画の整備方針等

計画区域の整備方針	方針に合致する主要な事業
整備方針1(交通結節点の利便性向上) ・長浦駅を誰もが使いやすい交通結節点とする。	【基幹事業】長浦駅南北自由通路整備、長浦駅北口広場点字ブロック、長浦駅北口シェルター 【提案事業】長浦駅舎改修、長浦駅オープニングイベント
整備方針2(交通安全性の向上) ・交通事故が多い箇所や通学路を整備し、通勤・通学などの安全対策を図る。	【基幹事業】交差点改良、通学路の歩行帯整備 【関連事業】特定交通安全施設等整備事業、防犯・交通安全マップ
整備方針3(防災性の向上) ・安全な市民生活の確保に向けた、防災、防犯対策の強化を行う。	【基幹事業】耐震性貯水槽 【関連事業】防犯灯整備、防犯・交通安全マップ

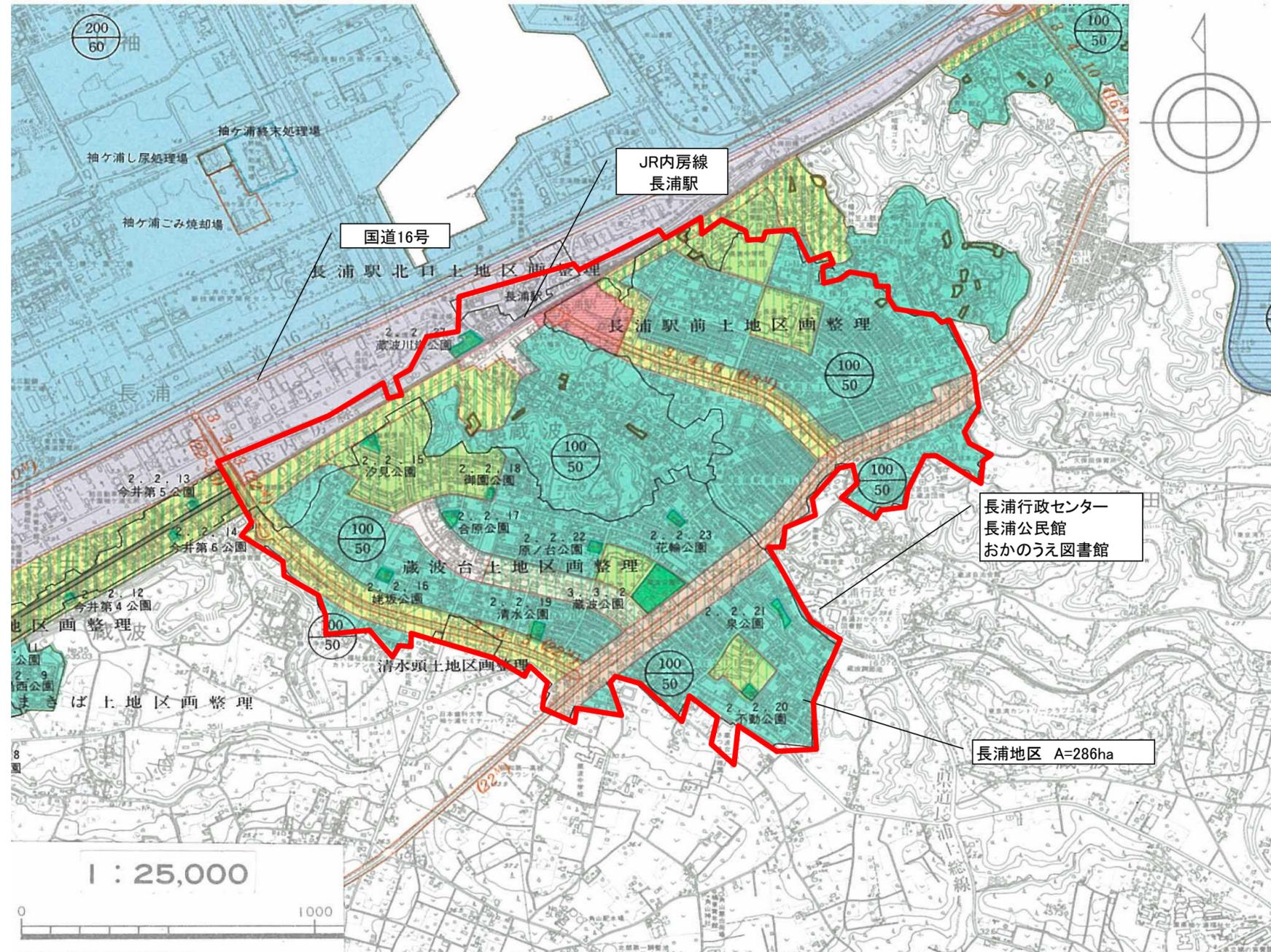
その他
<p>・交付期間中の円滑な事業進捗と、目標に向けた効果を上げるため、まちづくり交付金事業に係る担当者による横断的な調整を図り適宜事業計画の管理を図るとともに、事業の協議・調整や進捗状況の検証等を実施する。</p>



都市再生整備計画の区域

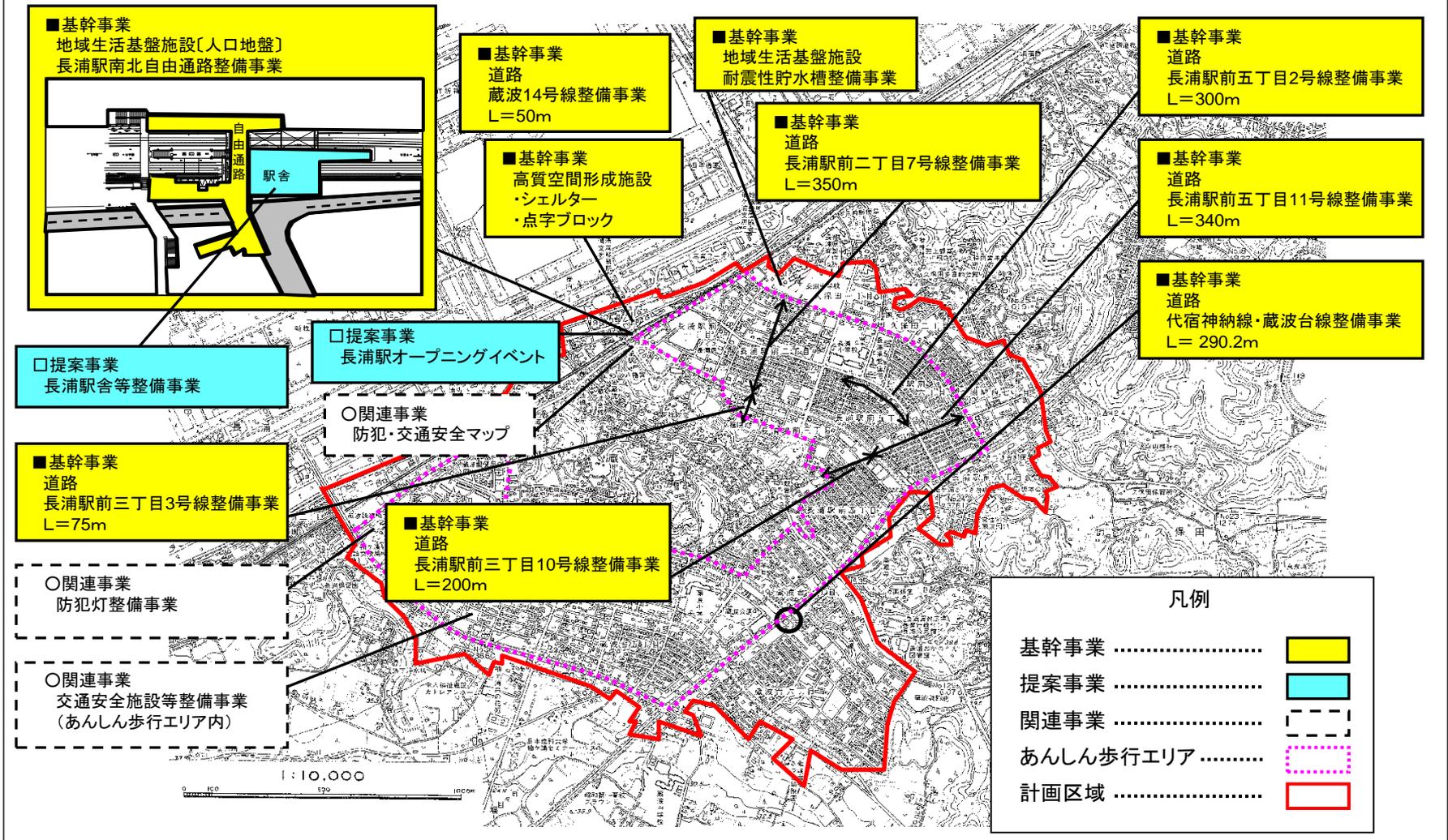
<p>長浦地区(千葉県袖ヶ浦市)</p>	<p>面積 286 ha</p>	<p>区域 長浦駅前1～8丁目、蔵波台1～7丁目、久保田1～2丁目、 蔵波の一部、久保田の一部</p>
----------------------	----------------------	---

※ 計画区域が分かるような図面を添付すること。



# 長浦地区(千葉県袖ヶ浦市)整備方針概要図

目標	生活環境の安全性、利便性の向上を図り、暮らしやすい都市の実現を目指す。	代表的な指標	長浦駅利用者数(車椅子・ベビーカー等利用)(人/週)	123人 (21年度)	→	185人 (26年度)
			交通事故発生件数(件数/年)	17件 (20年)	→	13件 (26年)
			住民満足度(アンケート)(%)	56% (20年度)	→	60% (26年度)



<整備方針概要図>