

## はじめに

### 【本年度の目的】

京成沿線における安心安全なまちづくりを基本とする地域の交通問題の改善手法を検討するもので、特に踏切遮断による交通渋滞改善及び京成本線交差部の安全性の向上並びに沿線のまちづくりと調和した、実現性の高い案を策定するものです。

### 【本年度の検討範囲】

菅野第3号踏切から京成八幡第4号踏切までの約600mの区間と京成八幡駅周辺を検討範囲とします。



# 1. 現況整理

本章では、検討地域の現況と課題について整理を行います。

## 1.1. 道路現況

### 1.1.1. 現況道路網

本市の道路体系は、東西方向を通る国道レベルの幹線道路と、南北方向の県道・主要地方道レベルの道路によって構成され、道路の実延長は約 784km、面積約 6.1k m<sup>2</sup>で、市域面積に対する道路の割合（道路率）は約 10.8%（H22.4 月現在）となっています。

問題としては、主要な南北道路のほとんどが、国道 14 号に T 字形の交差点で接続するため、南北へ直線的に通過できない道路構成と、京成本線との平面交差などを要因とした交通渋滞によって、市中心部及び南北における円滑な交通処理の妨げとなっていることです。

《 国・県・市道路線別調書（平成 21 年度） 》

平成 22 年 4 月 1 日現在

区 分		実延長 (m)	路線数または 幅員	面積(道路敷) (m <sup>2</sup> )	舗装率 (%)	
市道	1 級 幹 線 道 路	96,043	66 路線	1,097,658	99.9	
	2 級 幹 線 道 路	59,503	59 路線	479,841	100	
	一 般	572,439	2,897 路線	3,218,399	99.5	
	小 計	727,985	3,022 路線	4,795,898	99.6	
国 道	14 号 線	千葉街道	4,738	11.8 ~ 38.0m	92,165	100
		京葉道路	4,100	21.0m	86,100	100
	357 号 線(高速湾岸線含む)	5,970	100.0m	597,000	100	
	4 6 4 号 線	2,361	7.6 ~ 13.3m	26,405	100	
	小 計	17,169	4 路線	801,670	100	
県 道	主 要	1 市川松戸線	2,594	9.9 ~ 28.9m	48,091	100
		6 市川浦安線	11,663	6.0 ~ 30.7m	222,260	100
		9 船橋松戸線	4,325	3.9 ~ 18.6m	42,947	100
		50 東京市川線	715	20.5 ~ 38.5m	26,322	100
		51 市川柏線	3,000	6.4 ~ 15.2m	31,646	100
		59 市川印西線	2,259	6.0 ~ 12.4m	26,275	100
	一 般	179 船橋行徳線	2,844	5.7 ~ 20.0m	26,716	100
		180 松戸原木線	3,121	7.8 ~ 26.0m	43,714	100
		202 本八幡停車場線	124	18.0m	2,455	100
		264 高塚新田市川線	3,629	5.6 ~ 23.3m	30,065	100
		283 若宮西船市川線	4,933	10.8 ~ 20.0m	83,691	100
		市松有料(松戸原木線に含まれる)	3,050	7.8 ~ 26.0m	42,198	100
小 計	39,207	11 路線	584,182	100		
合 計		784,361	3,037 路線	6,181,750	...	

注：国・県道の数値は平成 8 年 3 月 31 日現在

道路敷面積は法面を含む面積である。

市松有料とは、旧市川松戸有料道路のこと。現在は無料となっている。

### 1.1.2. 道路交通量

平成 11 年及び平成 17 年の道路交通センサスによる交通量は次のとおりです。

- ・ 平成 11 年と平成 17 年の比較では、概ね各路線で交通量の伸びが減少に転じています。
- ・ 交通量の多い路線としては、一般国道（京葉道路）、高速湾岸線、国道 14 号及び国道 357 号などの東西を結ぶ幹線道路などです。
- ・ 平日混雑度の高い路線としては、国道各路線のほか、市川松戸線、市川浦安線、市川印西線、松戸原木線及び若宮西船市川線などです。

網掛け：対前回交通量が減少したものの

調査 区間	路線名	平成 11 年度					平成 17 年度				
		12h 交通量 (台)		平日 混雑度	対 H6 (12h 交通量)		12h 交通量 (台)		平日 混雑度	対 H11 (12h 交通量)	
		平日	休日		平日	休日	平日	休日		平日	休日
1	東関東自動車道	69,955	58,263	0.80	1.15	1.13	56,682	53,954	0.64	0.81	0.93
501	高速湾岸線	83,162	68,048	0.90	1.18	1.04	79,457	65,630	0.89	0.96	0.96
1005	一般国道	91,508	78,608	1.06	1.12	1.01	86,935	73,749	1.06	0.95	0.94
1006		86,811	73,450	0.97	1.17	1.03	79,384	68,091	0.97	0.91	0.93
1007		83,688	74,964	0.91	1.06	0.96	81,750	71,539	0.91	0.98	0.95
11105	一般国道 14 号	31,128	28,425	1.33	1.01	0.99	26,227	22,314	1.17	0.84	0.79
11106		14,915	13,157	1.84	0.90	0.82	12,156	12,201	1.58	0.82	0.93
1083	一般国道 357 号	50,414	46,497	1.25	1.16	0.98	50,247	48,553	1.23	1.00	1.04
1113	一般国道 464 号	10,351	10,104	1.39	0.96	0.94	10,746	9,603	1.63	1.04	0.95
4001	市川松戸線	10,590	10,417	1.51	1.00	0.90	9,670	10,096	1.31	0.91	0.97
4008	市川浦安線	20,660	18,689	0.76	1.10	1.04	17,862	17,413	0.68	0.86	0.93
44004		20,660	18,689	2.24	1.10	1.04	17,862	17,413	1.86	0.86	0.93
4014	船橋松戸線	6,613	5,948	0.73	1.07	0.91	6,117	5,900	0.70	0.92	0.99
4070	東京市川線	20,245	18,908	1.46	1.26	1.18	19,418	19,678	0.74	0.96	1.04
4071	市川柏線	8,950	8,246	0.94	1.14	1.05		8,174			0.99
4079	市川印西線	9,567	9,756	1.34	0.98	0.92	8,874	10,401	1.34	0.93	1.07
6072	船橋行徳線	5,633	4,798	0.70	0.89	1.04	4,903	4,756	0.68	0.87	0.99
6073	松戸原木線	18,745	17,907	2.27	1.08	1.03	16,413	16,091	1.85	0.88	0.90
6074		12,068	11,301	1.24							
6091	本八幡停車場線	4,071	3,753	0.54	0.99	0.88	3,370	3,722	0.46	0.83	0.99
66092	下総中山停車場線	1,448	1,267	0.41	0.96	0.90	2,046	1,257	0.33	1.41	0.99
6139	高塚新田市川線	6,455	5,841	1.21	1.01	0.90	5,747	5,791	0.94	0.89	0.99
6153	若宮西船市川線	12,818	12,353	1.42	0.98	0.98	11,822	12,094	1.28	0.92	0.98

### 道路交通センサス

全国の道路と道路利用の実態を捉え、将来の道路整備の方向を明らかにするため、全国の道路状況、交通量、旅行速度等を調査するもので、道路に関する国勢調査となるものです。なお、調査は定期的実施され平成 11 年調査の後には 17 年調査が実施されています。

#### 混雑度

12 時間当りの交通容量に対する実交通量

- ・ 1.0 未満 12h を通して道路が混雑することなく円滑に走行できる
- ・ 1.0 ~ 1.25 12h を通して道路が混雑する可能性のある時間帯が 1 ~ 2h
- ・ 1.25 ~ 1.75 ピーク時間を中心に混雑時間帯が加速度的に増加する可能性の高い状態
- ・ 1.75 以上 慢性的な交通渋滞

### 1.1.3. 踏切交通量

検討範囲内における踏切交通量は下表のとおりです。

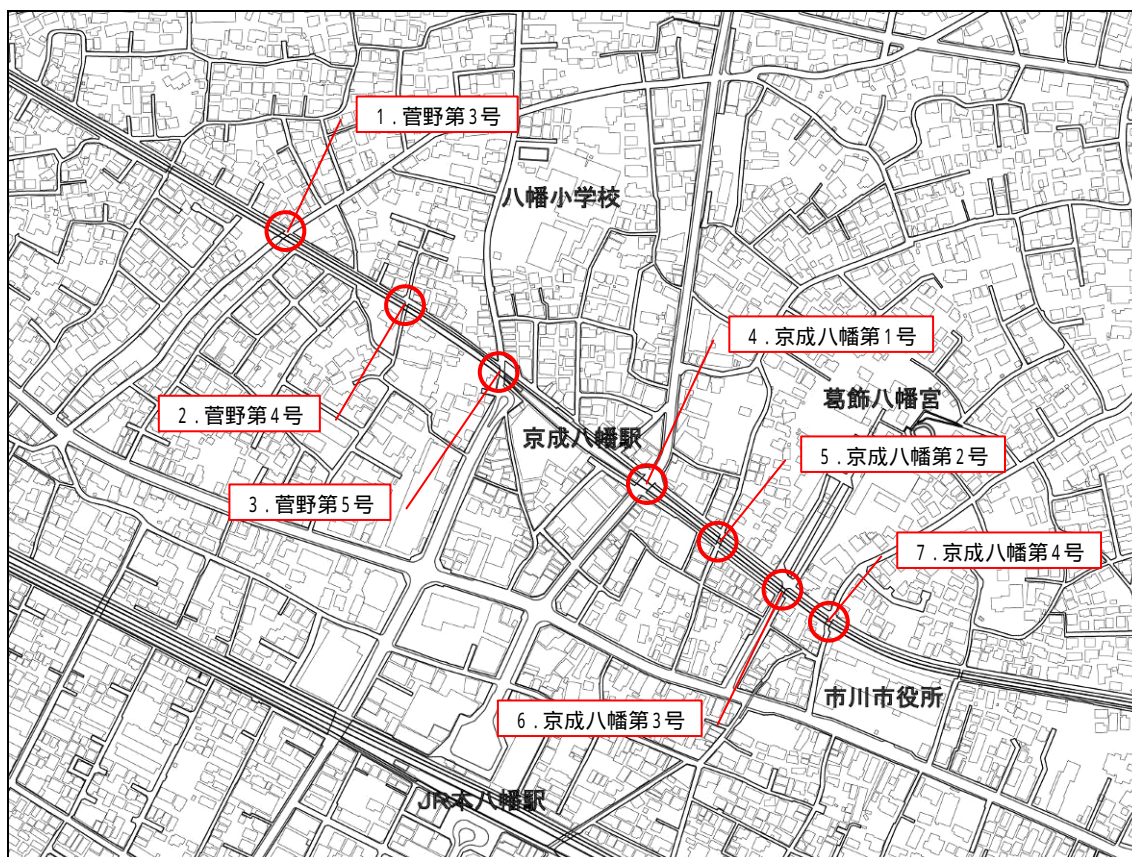


図 1-1 京成本線踏切位置図（京成八幡駅周辺）

《 踏切交通量等（H16 踏切台帳より） 》

No.	踏切名称	踏切遮断時間 (h)	ピーク時間 (分)	遮断回数 (回)	自動車台数 (台)	自転車台数 (台)	歩行者数 (人)
1	菅野第3号	7:13:15	33:38	354	6,245	439	201
2	菅野第4号	6:54:13	32:21	360	0	444	752
3	菅野第5号	7:02:05	32:24	342	2,927	13,299	4,831
4	京成八幡第1号	7:52:15	31:02	350	8,588	4,234	9,818
5	京成八幡第2号	7:25:10	29:20	376	0	2,726	1,965
6	京成八幡第3号	7:23:19	28:32	379	2,968	1,548	1,891
7	京成八幡第4号	7:28:32	28:53	374	2,399	2,582	1,189

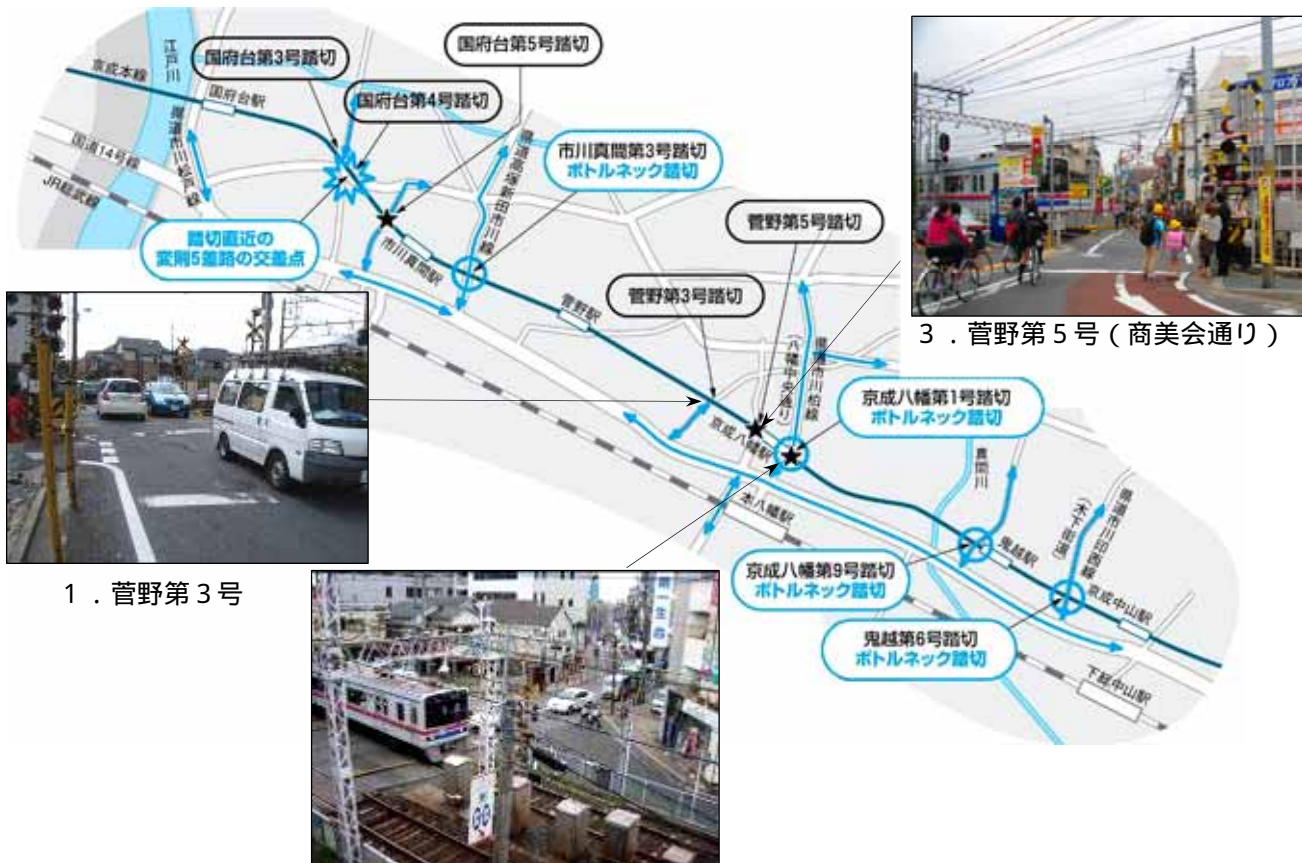
【ボトルネック踏切及び問題となる踏切】

- ・ ボトルネック踏切とは、1日当りの自動車交通量（台）と踏切遮断時間（時）を乗じた数《交通遮断量》が5万台・時/日を超える、若しくはピーク時1時間当りの遮断時間が40分以上の踏切をいいます。
- ・ 問題となる踏切とは、歩行者と自転車交通量が1日当たり1万台を超えること及び踏切周囲の状況等から事故の危険性や安全性に問題があると判断される踏切をいいます。

《 問題となる踏切一覧 》

網掛け：ボトルネック踏切

No	踏切名称	種別 (1日当たり)	H11 (踏切台帳)	H16 (踏切台帳)	渋滞長 (H14 調査)	踏切の位置づけ
1	菅野3号 市道0225号	車	6,327	6,245	南行:180m (18:30)  総合交通調査	<問題となる踏切> 踏切内で歩車の分離ができていない。
		自転車	577	439		
		人	424	201		
		遮断時間	6.5	7.2		
		交通遮断量	40,541	44,964		
3	菅野5号 市道2339号 通称:商美会通り	車	2,283	2,927	北行:110m (14:30)	<問題となる踏切> 自転車交通量が多い。 踏切内で歩車の分離ができていない。
		自転車	11,615	13,299		
		人	6,292	4,831		
		遮断時間	6.3	7.0		
		交通遮断量	14,383	20,489		
4	京成八幡第1号 県道市川柏線 (都)3・4・15号	車	9,434	8,588	北行:280m (8:45) 南行:550m (9:45)	<ボトルネック踏切> 渋滞が発生しており、対策が必要、自転車と歩行者が多い。
		自転車	4,518	4,234		
		人	15,051	9,818		
		遮断時間	7.1	7.9		
		交通遮断量	66,981	67,845		



4 . 京成八幡第1号 (八幡中央通り)  
 図 1-2 ボトルネック踏切及び問題となる踏切

#### 1.1.4. 自動車駐車場

市内主要4駅の周辺地区については、平成3年2月に「駐車場整備地区」を指定し、平成14年3月に策定した「駐車場整備計画」に基づき駐車場整備を推進しました。その結果、市川駅周辺地区、本八幡駅周辺地区については、民間による整備が進み、将来需要に対する整備目標が達成されています。

#### ( 駐車場整備地区内駐車需給バランス )

	面積	将来需要(H22)	整備済台数	箇所数
市川駅周辺地区	約 29ha	約 530 台	880 台	25
本八幡駅周辺地区	約 32ha	約 510 台	653 台	34
行徳駅周辺地区	約 32ha	約 350 台	258 台	20
南行徳駅周辺地区	約 32ha	約 340 台	254 台	12
計	約 125ha	約 1,730 台	2,045 台	91

#### 1.1.5. 自転車駐輪場

市内のJR線市川大野駅、市川駅、本八幡駅、京成本線市川真間駅、八幡駅、東京メトロ東西線妙典駅、行徳駅、南行徳駅の8駅周辺について自転車等放置防止区域を定めています。

#### ( 自転車等駐車場整備状況 )

##### 有料施設 8 駅27施設

駅	施設数	延床面積 (m <sup>2</sup> )	整備台数
市川	5	7,040.57	5,240
八幡3駅	11	10,619.41	7,780
下総中山	1	1,620.00	1,400
市川大野	5	2,592.87	2,230
行徳	2	5,572.00	5,180
南行徳	3	1,934.69	1,490
合計	27	29,379.54	23,320

##### 無料施設 10 駅3バス停19施設

駅	施設数	延床面積 (m <sup>2</sup> )	整備台数
市川	2	3,715.00	2,450
八幡	2	3,781.70	3,130
原木中山	1	1,419.42	880
行徳	2	1,368.58	1,200
南行徳	2	1,956.60	1,680
二俣新町	2	1,022.00	1,020
市川塩浜	2	1,539.00	1,530
国府台	2	406.73	350
北国分	1	807.00	500
国分高バス停	1	153.35	80
国分バス停	1	255.21	170
一本松バス停	1	38.95	30
合計	19	16,464	13,020

##### 準PFI有料施設 1 駅2施設 ( 条例指定外 )

駅	施設数	延床面積 (m <sup>2</sup> )	整備台数
妙典	2	2,500.00	2,533

##### 無料自転車置場 ( 条例指定外 )

駅	施設数	延床面積 (m <sup>2</sup> )	整備台数
市川真間	1	210.00	210
国分高バス停脇	1	49.00	60

## 1.2. 現況の問題点及び課題の整理

### 1.2.1. 現況課題の整理

#### 《 京成八幡駅周辺地区 》

地域の南には、JR本八幡駅があり、駅周辺には、商業・業務施設などが立地する中心市街地が形成され、八幡中央通り沿いには沿道商店街が立地しているとともに、京成本線以北は、中心市街地に隣接していながらクロマツが点在し、落ち着いた風情のある低層住宅地が形成されています。

現在、JR本八幡駅北口地区の国道14号南北では、都市拠点としてふさわしい魅力づくりと防災性の向上などを目標に市街地再開発事業などが進められており、新たな魅力と都市機能の充実が図られようとしています。

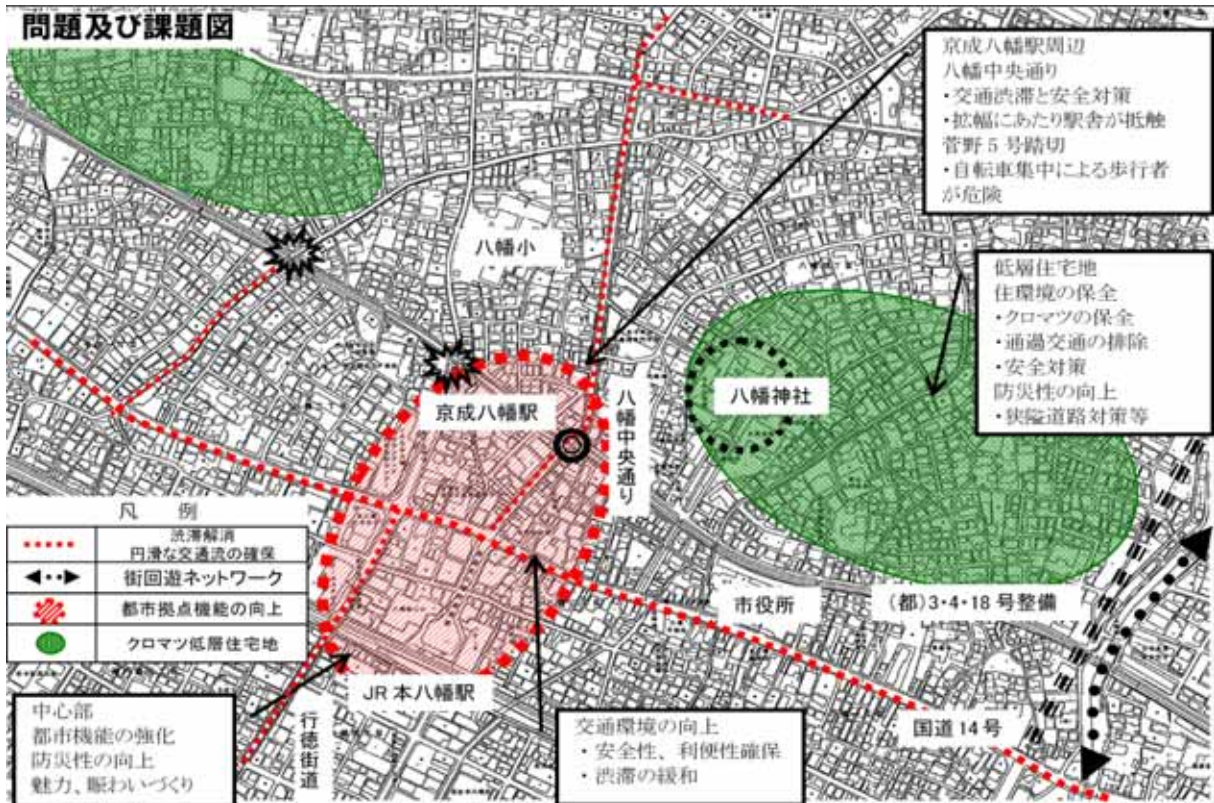


図 1-3 問題及び課題

#### 【問題点】

- 主要道路での交通渋滞
- ・踏切遮断による影響が大きい
- ・住環境への影響等
- 道路環境
- ・安全性やバリアフリー化が不足
- ・自転車と歩行者の相互安全性の低下
- 中心市街地としての都市機能の不足
- ・土地利用、防災、景観、道路環境等
- 木造住宅の密集と狭隘道路
- ・避難、消防活動への弊害

#### 【課題】

- 渋滞の解消及び道路環境の向上
- ・幹線道路の渋滞と円滑な交通流の確保
- ・生活道路への通過交通の排除
- ・快適な歩行者空間確保とバリアフリー化
- 都市拠点としてふさわしいまちづくり
- ・再開発等の促進、都市機能の更新
- 密集市街地の改善（防災性向上等）
- ・避難路の確保、延焼遮断帯の形成等
- ・共同建替え、耐震改修等の促進