

3. 街路事業計画に伴う京成八幡駅周辺地区整備

3.1. 道路単独立体交差に伴う京成八幡駅周辺地区整備方針

本年度は、京成八幡駅周辺の京成本線と（都）3・4・15号及び（都）3・5・1号の立体交差化について3案の検討を行いました。検討3案のうち、事業効果と概算事業費の観点から実現性が高いと考えられる「（都）3・5・1号の道路単独立体交差（アンダーパス）」に関して費用便益分析を実施しましたが、費用便益比（B/C）が0.39と事業評価基準値（1.0以上）を大きく下回る結果が得られました。

そこで、本検討においては、面的整備の市街地再開発の一環として街路事業を整備した場合の検討を行うものです。

問題・課題（抜粋）	概略図
・ 道路掘割(アンダーパス) - 鉄道高架案 - 道路掘割による沿道の分断が起きる。 - 鉄道の高架により他の5ヶ所の踏切も分断される。 - 副道が一方通行の場合はさらに迂回などの必要が生じる。 - 鉄道の側道は道路掘割により連続しない。 - 概算事業費 269 億円、さらに道路の仮設なども必要になり割高となる。 - 概算事業費が高いため、費用便益比(B/C)が1.0以下となる。 いずれも、問題・課題等が多く、現段階での実現性は低い	
・ 道路高架(オーバーパス) - 鉄道掘割案 - 道路高架による沿道の分断が起きる。 - 鉄道の掘割により他の2ヶ所の踏切も分断される。 - 副道が一方通行の場合はさらに迂回などの必要が生じる。 - 鉄道の側道は道路高架による空頭の制約があるが連続する。 - 概算事業費 289 億円、さらに道路の仮設なども必要になり割高となる。 - 概算事業費が高いため、費用便益比(B/C)が1.0以下となる。 いずれも、問題・課題等が多く、現段階での実現性は低い	
・ 道路単独立体交差(アンダーパス) - アンダーパス部が地下駐輪場構造物に支障する。また、都営新宿線の換気塔、地下通路に支障する恐れがある。 - 換気塔が副道の設置に支障する。 - 再開発A地区脇の歩道の設置余裕がなく再開発のセットバックを利用して2m程度となる。 - 再開発が終了している西側地区も歩道の設置余裕がない。 - 既存踏切が解消されないため、安全性に不安が残る。 - 概算事業費 56 億円と比較的安い。 - 費用便益比(B/C)1.0以下となる。(検証値:B/C=0.39) 上記2案に比べ問題・課題等が少ない、現段階での実現性は上記2案と比べ高い	

3.1.1. 市街地再開発事業規模の検討

過年度報告書（H21.3）でも京成八幡駅北口地区における市街地再開発事業の検討を行っています。本年度は、（都）3・5・1号の道路単独立体交差（アンダーパス）の場合における第二種市街地再開発事業について検討を行うこととします。

(1) 区域設定

南側は京成本線の側道境界、西側は道路が延伸された場合の（都）3・5・1号の道路境界、東側は（都）3・4・15号の道路境界、北側は（都）3・5・1号と（都）3・4・15号が交差し囲まれた区域の約1.37haとします。なお、本年度は事業区域には（都）3・5・1号の延伸部を除く範囲として検討を行うこととします。



図 3-1 市街地再開発区域

(2) 事業計画の概要

本年度の事業計画について整理を行いました。

	街路事業 -道路単独立体交差-
建 築 物	・ 八幡地区の利便性及び回遊性を向上させるため、官公庁等の公共サービス機関を集約した整備を目的に、第二種事業(管理処分方式(用地買収方式))を前提として計画 ・ 費用便益比を考慮して、商業床 25.0%で計画
道 路	・ (都)3・5・1 号の道路単独立体交差(アンダーパス)の事業費を市街地再開発事業費の一部として計上する。

(3) 土地利用

現在、事業区域内は、第一種住居地域と近隣商業地域の2つの用途地域があります。計画案では、事業区域内を一体的に利用することが望ましいと考え、第一種住居地域は近隣商業地区に変更することとします。

	街路事業 -道路単独立体交差-
用途地域 (現 在)	近隣商業地域(300/80) 第一種住居地域(200/60)
用途地域 (計画案)	近隣商業地域(300/80)
土地利用方針	商業・業務・公共・住宅 駅前広場・公開空地(防災施設)

(4) 施設建築物計画概要（全体）

将来、八幡地区の利便性と回遊性を向上させるため、市内に点在する官公庁等の行政サービス機関を集約とする計画とします。業務用途については、公共性の高い業務施設を開設することで一体的な施設整備が可能となります。

なお、業務床と公共床との用途別の分割については、今後の誘致計画に大きく関わる問題であるため、本年度計画の中では用途別の分割は行わず、全て業務用途として扱うこととします。

		街路事業 -道路単独立体交差-
建築敷地面積		約 9,530 m ²
延床面積		約 22,870 m ²
用途別延床面積	階数	地上 5～7 階程度を想定
	高さ	25～35m程度を想定
	住 宅	約 3,430 m ² (約 15.0%)
	商 業	約 5,710 m ² (約 25.0%)
	業 務	約 13,730 m ² (約 60.0%)
	公 共	
住宅計画 (1 戸あたり約 80 m ² を想定)		約 38 戸

注) 各用途の面積は費用便益比に配慮して設定したものです。

3.2. 八幡地区における回遊性向上の検討

現在、事業が進められている本八幡駅北口市街地再開発事業（A地区）と、今後、計画される京成八幡駅北口市街地再開発事業が竣工された場合、京成八幡駅周辺の歩行者及び自転車の交通流動は大きく変化し、これまで以上の集客ゾーンとなることが予想されます。

また、市街地再開発地区だけではなく、本八幡駅周辺含む八幡地区全体の回遊性を向上させることも必要です。

3.2.1. 回遊の基本的考え方

(1) 回遊エリアの設定

駅前交差点を中心とし、半径 500m程度を八幡地区の主要な回遊エリアとして設定します。そのうち、半径 200m程度のエリアに本八幡駅北口市街地再開発全区域とパティオ本八幡等の主要な商業施設が立地しています。

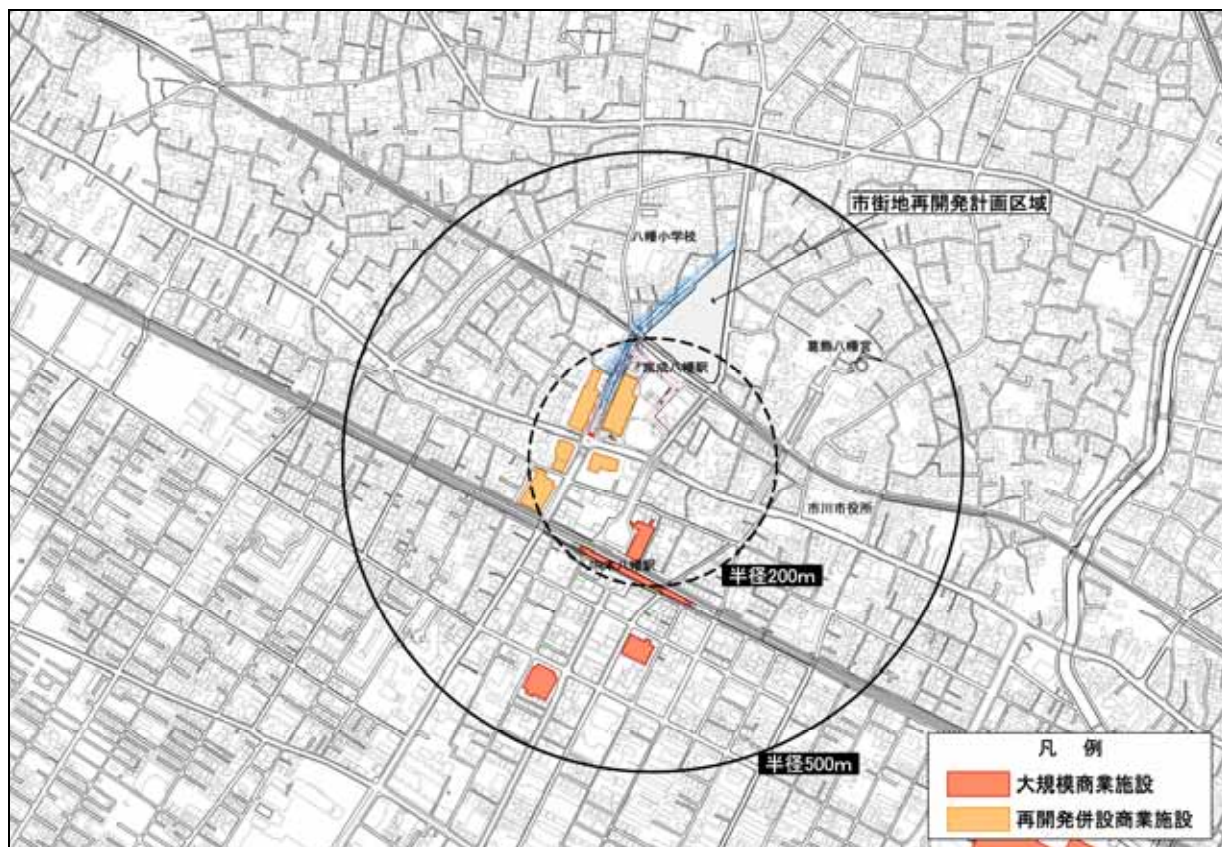


図 3-2 本八幡の回遊エリア

(2) 回遊性向上に向けた3つのイメージ

回遊性を向上させるために必要な施設の整理を行うとともに、八幡地区における3つのイメージを以下に示します。

- ・ 本八幡駅は、駅一体型の商業施設となっており、現在多くの客を集めています。また、駅北口にパティオ本八幡が立地していることから商業の中心となっています。
- ・ 本八幡駅北口には、国道14号（千葉街道）と並行して八幡一番街商店街と新道商店街があります。また、駅南口には本八幡南口通りとサンロード商店街あり中小商店が立ち並んでいます。そのほかにも、ドンキホーテ本八幡や西友といった商業施設も立地しています。
- ・ 葛飾八幡宮は、八幡地区における散策の核となっており、回遊性を生み出す貴重な空間資源です。
- ・ 本八幡駅北口市街地再開発（A地区）が完成すれば、新たな大規模商業施設が立地することとなります。また、京成八幡駅北口市街地再開発の事業計画が誘導された場合、市内に点在する官公庁等の機能を集約することで利用者の利便性が向上します。

《 回遊性向上のイメージ 》

	回遊時間	イメージ
小回遊	10～30分程度	駅やA地区を中心として、手近な範囲で短時間に日常の買物を済ませる程度
中回遊	1～2時間程度	半径200m程度の範囲内で、いくつかの買物や用事をこなしつつ、一休みする程度
大回遊	3時間程度以上	半径500m程度の範囲内で、八幡地区の界隈をめぐり、散策や買物、食事を楽しむ程度

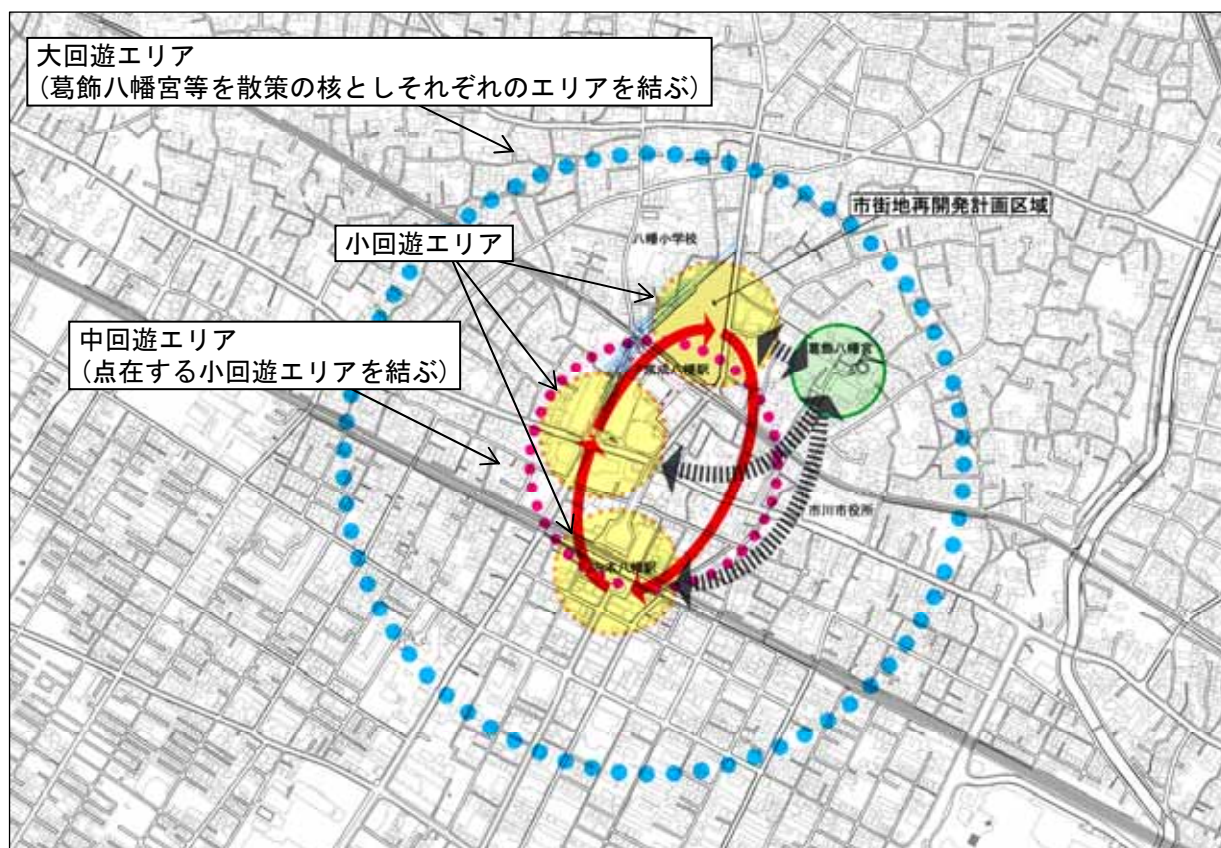


図 3-3 回遊のイメージ

1) 市街地再開発別発生集中交通量（合計）

平日の発生集中交通量は、業務床及び公共床の就業活動等に伴い、発生集中交通量 43,700 人 T.E/日となりました。また、休日においては就業活動等の発生集中交通量がないため、発生集中交通量 42,600 人 T.E/日となり、平日と比較すると、1,100 人 T.E/日の減少となります。

なお、踏切歩道部のサービス水準の検討については、発生集中交通量の合計が多いことから平日を用いて検討します。

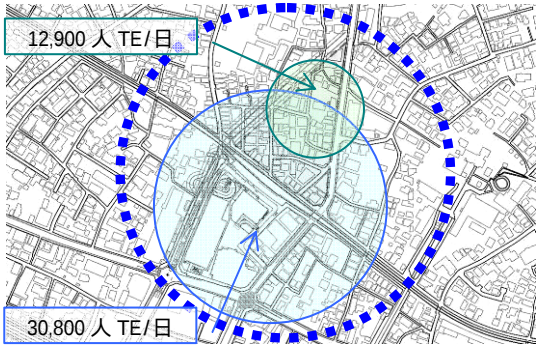
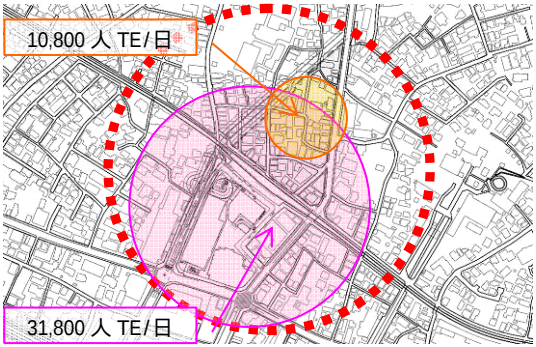
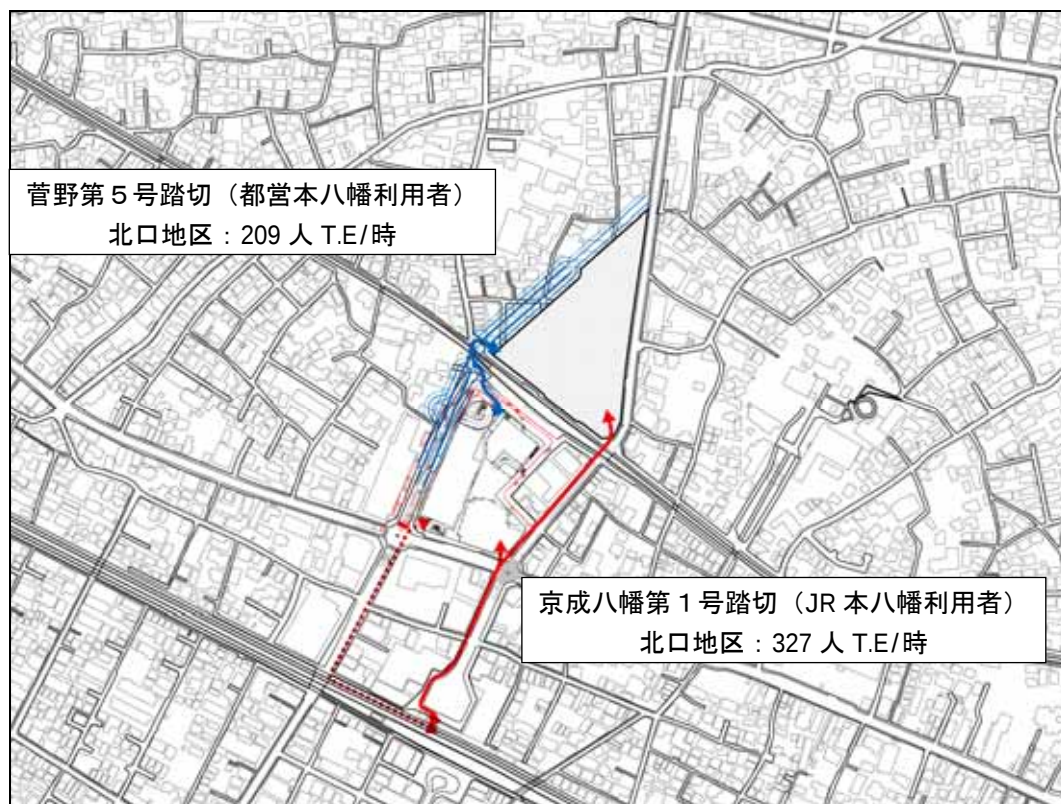
	発生集中交通量(人 T.E/日)	
	平 日	休 日
本八幡駅 北口A地区	30,800	31,800
京成八幡駅 北口地区	12,900	10,800
合 計	43,700	42,600
イメージ図		

図 3-4 発生集中交通量

2) 平日ピーク時方向別自転車・徒歩発生集中交通量

菅野第5号踏切及び京成八幡第1号踏切を通過する平日ピーク時間帯の自転車・徒歩発生集中交通量と事業区域への動線を示します。

① 鉄道利用者のピーク時発生集中交通量と動線



② 徒歩・自転車利用者 (北東部・北西部) のピーク時発生集中交通量と動線

