

## 計画内容

### 1. 現状と課題の整理

#### (1) 市川市の現状

##### 1) 人口

- ・市川市の人口は増加傾向にあり、平成12年(2000年)現在では約45万人である。
- ・D I D地区は平成2年(1990年)をピークに拡大は鈍化している。

表1 市川市の人口推移

年次	1990年	1995年	2000年
人口(人)	436,596	440,555	448,642
対1990年伸び率(%)		0.9	2.8

出典：市川市ホームページ(国勢調査人口)

##### 2) 八幡地区と他地区の流動状況

- ・P T調査結果(全機関・全目的)より八幡地区と市川市内他地区との流動が65%を占めており、市川市外からの流入は3割程度となっている。八幡地区を商業核と考えた場合、その利用者は、ほぼ市川市内からの訪問者となっている。
- 利用機関は徒歩・自転車の利用者が多い。

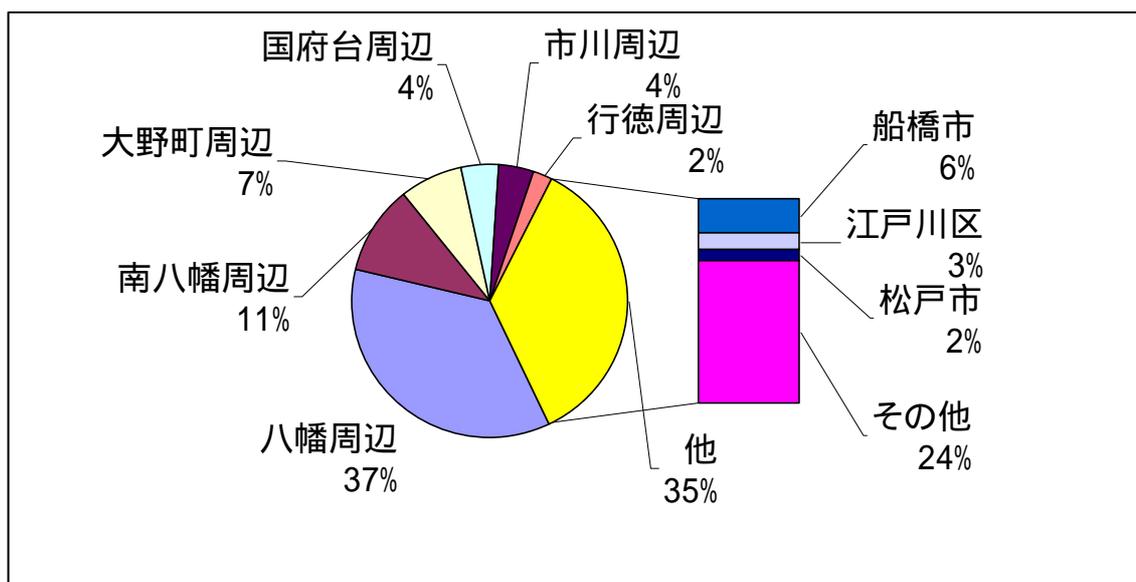


図3 八幡地区への流出入状況の割合(H10PTより)

### 3) 鉄道駅の乗降客

- ・市川市内の全駅において、乗降客数は傾きの差異は見られるが、総じて減少傾向となっている。
- ・八幡地区は総武線本八幡駅、京成本線京成八幡駅と都営新宿線本八幡駅の3駅が位置しており、20.5万人/日の乗降客を有する交通拠点となっている。
- ・京成八幡駅周辺は駅前広場がない状況である。

表2 鉄道の利用状況の推移

単位：人/日

路線名	駅名	平成7年度	平成8年度	平成9年度	平成10年度	平成11年度	増減率(H7~H11)(%)
総武線	市川	119,312	120,130	117,238	115,244	114,588	-3.96
	本八幡	121,554	120,154	117,178	115,378	113,908	-6.29
都営新宿線	本八幡	58,260	57,846	57,515	57,931	57,525	-1.26
京成本線	国府台	15,175	14,634	13,997	13,422	12,960	-14.60
	市川真間	13,234	12,226	11,526	11,100	10,835	-18.13
	菅野	5,074	5,030	4,958	4,868	4,672	-7.92
	京成八幡	37,085	36,068	35,342	34,682	33,791	-8.88
	鬼越	5,433	5,280	5,050	4,894	4,715	-13.22

出典：駅別乗降者数総覧 2002（エース総合研究所）

#### 4) 市内のバス路線

路線バスは JR 市川駅、JR 本八幡駅を起点とし、主に南北方向へ広がっており、JR 本八幡駅北口からは 3 路線（2 本 - ス）が設定されており、京成八幡駅は中央通りのバス停で乗降を行っている。なお、朝ピーク時には、2 本 - スで 30 本 / 時のバスが発着している。

表 3 バス路線一覧（JR 本八幡駅北口発着）

路線	行き先	輸送人員 <sup>1</sup> (人)	総本数 <sup>1</sup> (本)	ピーク(本)			
				7 時台	8 時台	17 時台	18 時台
高塚線	高塚行	9,483	191	13	12	11	10
	東松戸駅行						
	大町駅行			6	5	5	4
	柏井車庫行						
市川北高線	市川北高校行（浜道経由）	4,131	75	6	7	4	5
	市川北高校行（市川大野駅経由）						
	市川北高校行（保険医療福祉センター経由）						
	大野町 4 丁目行						
	動植物園行						
富貴島線	東菅野五丁目行	1,107	33	5	3	2	3
合計		14,721	299	30	27	22	22

出典 1 データに見る建設局の概要 2001（市川市）

#### 5) 道路の状況

- ・主要幹線道路である国道 14 号は市川橋付近で約 310 百台/12h の交通量を有しており、1994 年（平成 6 年）から 1999 年（平成 11 年）にかけては、概ね横ばいで推移している。京成本線と交差している県道の市川柏線、市川松戸線、高塚新田市川線については、市川柏線が増加傾向を示しているが、他の 2 路線については概ね横ばいで推移している。
- ・主な道路の整備状況は、京成本線と交差する道路である都市計画道路 3・4・18、都市計画道路 3・5・26 についてアンダー化が進められている。

表 4 断面交通量の推移

	観測ポイント	平成 6 年度	平成 9 年度	平成 11 年度	増減率 (H6 ~ H11) (%)
国道 14 号	11105	30,890	33,037	31,128	0.77
高塚新田市川線	6139	6,360	6,797	6,455	1.49
市川松戸線	4001	10,546	11,032	10,590	0.42
市川印西線	4079	9,729	8,924	9,567	-1.67
本八幡停車場線	6091	4,092	3,882	4,071	-0.51
市川柏線	4071	7,868	8,759	8,950	13.75
若宮西船市川線	6153	13,098	13,280	12,818	-2.14
船橋松戸線	4014	6,202	6,694	6,613	6.63
松戸原木線	6074	17,382	15,549	12,068	-30.57
船橋行徳線	6072	6,343	6,200	5,633	-11.19

出典：道路交通センサス 単位：台 / 12h

#### 6) 側道の状況

- ・京成本線の側道は、両側に側道が整備されている部分が少ない。  
また、側道の幅員についても概ね3m以下の幅員となっており、車輛については多くの箇所で通行が困難な状況である。



図4 菅野駅～京成八幡駅間



図5 京成八幡駅付近

#### 7) 踏切の状況

- ・2002年(平成14年)4月18日に、  
交通量調査：7踏切、2交差点、  
渋滞長調査：7踏切、  
遮断時間等調査：7踏切  
を行い、交通状況を把握した。その結果、京成八幡第1号踏切では、ピーク時に北方向に550mの踏切滞留長が発生することがわかった。また、歩行者交通量も京成八幡駅に隣接する菅野第5号(47百人/12h)、京成八幡第1号(115百人/12h)踏切で多くなっている。



図6 菅野第5号踏切

#### 8) 駅前広場の状況

- ・京成本線沿線に駅前広場はなく、JR駅(市川駅、本八幡駅)に駅前広場が整備されている状況である。



図7 京成八幡第1号踏切

## (2) 上位計画、関連計画等の整理

### 1) 上位計画の整理

上位計画には、「市川市総合計画」(平成13年)、「市川市道路網計画」(平成6年)、「市川市都市再開発方針」(平成6年)があり、以下4点に注目される。

- ・市川地区と八幡地区の具体的性格付け
- ・京成本線を境としたゾーニング
- ・京成本線より北側は防災機能の強化
- ・面的整備と交通基盤整備のタイミング

### 2) 関連計画・関連事業の整理

以下の2つが調査・検討されている。

京成本線連続立体交差化事業検討調査(H8.3)

- ・昭和62年調査の検討結果を受けて、立体交差化区間を再検討した結果、市川真間駅、菅野駅、京成八幡駅について、連続立体交差化(高架、地下)することが望ましいとしている。

東京10号線の延伸

- ・東京10号線の延伸計画があるが、整備時期については未定である。

### 3) 事業計画

事業計画として、以下の2つが計画されている。

本八幡駅北口再開発事業

- ・JR本八幡駅北口周辺で事業が行われており、C地区とD地区の2ブロックで整備完了している。
- ・また、その中のA地区は、京成八幡駅に隣接する地区であり、敷地規模は1.2ha、商業用途を中心とし、延床面積が115,000㎡の計画である。

東京外郭環状道路

- ・市川市域の外かん道路は、北国分を起点とし高谷地先の湾岸道路を終点とする、延長約10kmの道路として、ジャンクション3カ所とインターチェンジ3カ所を計画している。なお、当該地区では外かん道路は、菅野駅付近で京成本線及び、国道14号と地下方式で立体交差する計画である。

4) 都市計画

以下に示すような都市計画の状況である。

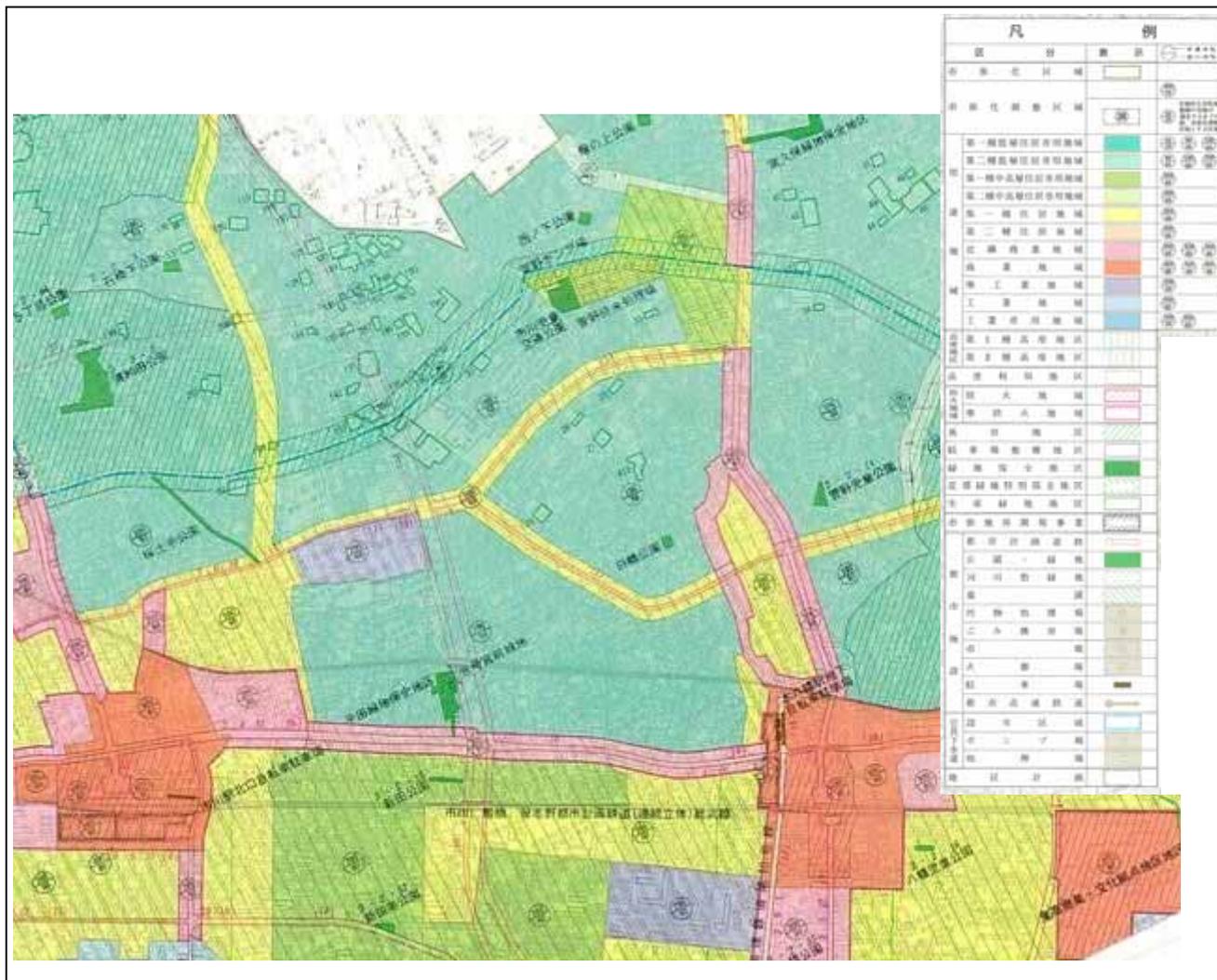


図8 市川・八幡地区の都市計画決定状況

### (3) 沿線地区の現状と課題

市川市の都市計画は、沿線のまちづくりの方向性をよく物語っている。基本的に、都市の骨格は、国道14号と2本の東西方向の鉄道からなる軸上の都市形成である。このうち、京成本線の各駅は、基本的には「低層住宅地」をバックグラウンドにした駅となっている。

また、このうち、市川真間、京成八幡の2駅は、同時に商業地としての性質をもつが、共に中心はJRの駅にある。しかし、京成八幡駅は、低層住居地域と近接していることが市川真間駅との違いである。

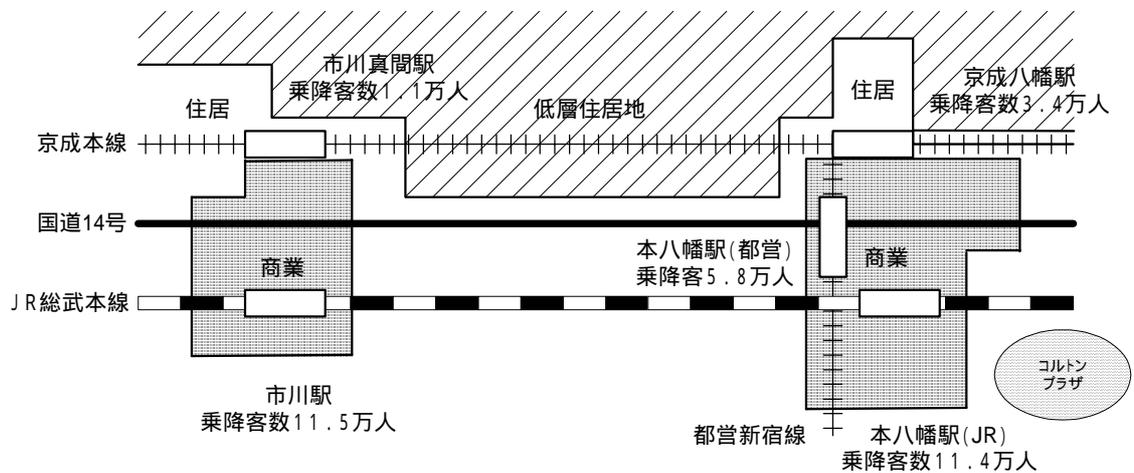


図9 市川地区と八幡地区

課題として、以下の項目が挙げられる。

- ・ 国道14号は混雑が著しい状況である。
- ・ 中央通りの踏切による滞留長はピーク時には北側550mに達する(実査結果より)。
- ・ 京成本線より北側に駅前広場がない。
- ・ 都市計画道路3・4・15(中央通り)の拡幅整備は進んでいない。
- ・ 防災機能の強化が必要である。