

パーキングメーター設置調査業務委託

報告書

平成 30 年 3 月

松 戸 市

= 目 次 =

1. 業務概要	1
2. 他地域における事例の把握	4
3. 時間制限駐車区間が設置可能な区間の抽出	12
3-1. 抽出方法	12
3-2. 対象地域の抽出	14
3-3. 交通規制の実施基準に基づく検証	17
3-4. 時間制限駐車区間の設置可能区間の抽出	30
4. 駐停車状況調査結果	51
4-1. 駐停車状況調査実施概要	51
4-2. 駐停車状況調査結果	55
5. 時間制限駐車設置可能性の検討	77
5-1. 検証結果及び調査結果のまとめ	77
5-2. 時間制限駐車区間設置の可否	81

資料編

1. 駐車場運営会社の駐車場一覧	資-1
2. 大規模商業施設の駐車場一覧	資-15
3. 駐停車状況調査結果集計表	資-16

1. 業務概要

1-1. 業務目的

本業務は、松戸市内の商店街活性化に向けた一方策として、商店街周辺におけるパーキングメーター等時間制限駐車区間の設置に対し、設置可能区間の抽出を行うとともに、当該区間の駐停車状況の実態を把握し、他地域における事例を参考にしつつ、時間制限駐車区間の設置可能性について検討を行うものである。

なお、検討においては、時間制限駐車区間を設置することで車による来街者が増加し、商店街活性化につながる効果を想定し、その効果の出現の有無を考察できるような実態把握を行うこととする。

1-2. 業務内容

(1) 資料収集

本業務に必要な以下の資料を収集する。

- ・松戸市都市計画図 …… 用途指定状況（商業地域、近隣商業地域）の把握
- ・松戸市管内図、松戸市認定路線網図 …… 国道、県道、市道の配置状況の把握
- ・道路台帳図 …… 道路幅員の把握
- ・道路整備計画に関する資料

(2) 他地域における事例の把握

千葉県内などにおいて、現状で時間制限駐車区間が運用されている参考となる数箇所の運用状況、利用状況などについて、現地踏査に基づいて整理する。

①対象箇所

- ・千葉県内の四輪車用・時間制限駐車区間場所を対象とする。

⇒ 千葉県内 : 千葉市中央区、北習志野地区、大久保地区、行徳地区

②把握内容

- ・設置位置及び区間、設置延長、台数、運用内容（運用時間、駐車可能時間、手数料）
- ・利用状況（利用が多いと考えられる時間帯において、1時間程度の間での利用台数、駐車時間等を観察する。）
- ・問題点等（設置区間以外の周辺地域における駐停車の有無など）

(3) 時間制限駐車区間が設置可能な区間の抽出

市内の商業地域、近隣商業地域に指定されているエリアにおいて、設置要件に合致する国・県・市道を抽出し、このうち設置の可能性のある地域を抽出する。

地域、区間の抽出にあたっては、次に示す視点、方法により検討する。

①沿道の土地利用状況、商業施設立地状況

次に示す通り、沿道の土地利用状況、商業施設立地状況の観点から地域、区間の抽出を行う。

- ・用途指定が商業地域又は近隣商業地域である地域
- ・沿道に商業施設が連続して立地している地域

②周辺駐車場配置状況

①の抽出結果のうち、周辺において路外駐車場の整備量が少ない地域の抽出を行う。

- ・①の周辺地域において、商業施設が来客用駐車場を確保していない地域
- ・①の周辺地域において、コインパーキング等の設置が見られない地域

③道路構造、道路機能

①②で抽出した地域の道路区間について、道路構造や道路機能の観点から設置可能な区間の抽出を行う。

- ・駐車により他の自動車の通行を阻害しない幅員を有していること
- ・道路の曲線半径が小さいなど、見通しの悪い区間は対象としない
- ・道路の制限速度が比較的低く、沿道からの出入りを中心とした道路機能を有している区間であること（国道などトラフィック機能に特化した区間は対象としない）
- ・車道に自転車通行空間がないこと、又は、自転車通行空間の設置計画の対象となっていないこと

（４）駐停車状況調査

（３）で抽出した地域にある設置可能候補箇所において駐停車状況等の実態調査（観測調査）を行う。調査に先立ち、調査体制や調査手法ならびに調査日時の協議・決定、警察署への届出書の提出などの諸手続きを行う。

１）調査対象箇所

- ・調査対象箇所は、（３）に基づき、抽出した地域それぞれにおいて設置可能候補箇所を選定する。なお、対象区間の延長は１箇所あたり 300m程度とする。

２）調査実施日時

①実施日、曜日

- ・年末年始の繁忙期を除く平日・休日各 1 日を実施日とする。
- ・平日は火曜日～木曜日のうち前後が祝祭日でない任意の日とし、休日は日曜日とする。
- ・大雨、積雪等の荒天時は延期とするが、小雨の場合は実施する。

②実施時間帯

- ・商店街の開店時間帯を中心に 10 時から 20 時までの連続 10 時間とする。

3) 調査手法

- ・観測員による人手観測とする。

4) 調査項目

- ・調査項目は、以下の通りとする。

①対象箇所の断面交通量

- ・方向別、車種別（大型車・小型車）、30分毎に集計

②対象箇所の駐停車状況

- ・道路の方向別に、駐停車車両の車種（大型車・小型車）・駐停車場所・駐停車の開始時刻及び終了時刻、駐停車時間
- ・駐停車車両の予想される駐停車の事由（休憩、荷さばき、近隣施設の利用等）
※タクシー、送迎車両による短時間の乗降は対象外とする。但し、客待ち等において比較的長時間駐停車した場合は対象とする。

5) 調査結果の集計

- ・調査結果の集計・整理を行う。

(5) 時間制限駐車設置可能性の検討

(1)～(4)の作業を基に、時間制限駐車設置可能性の検討を行う。

可能性の検討は、次に示す視点から行う。

- ・駐停車状況調査に基づく設置可能候補箇所での短時間駐車需要の状況
- ・設置可能候補箇所における無秩序な駐車等の問題点の解消の必要性
- ・他地域における運用実態

(6) 報告書作成

本業務の過程及び検討した資料をとりまとめ報告書を作成する。なお、報告書の作成にあたっては、設置可能性検討結果を視覚的にわかりやすく示すように取りまとめるものとする。

2. 他地域における事例の把握

千葉県内において、現状で時間制限駐車区間が運用されている参考となる箇所の運用状況、利用状況、課題などについて、現地踏査に基づいて整理した。

(1) 対象箇所

- ・千葉県内の四輪車用・時間制限駐車区間場所を対象とした。

表 2-1 現地踏査実施対象箇所

対象箇所	所在地	時間制限駐車区間 実施道路	沿道状況
①千葉市中央区	千葉市中央区 中央 2, 3 丁目	(都)3・5・72 中央 2 号	千葉市中心部に位置し、近傍にはオフィスビルや千葉市中央区役所が立地する。商業施設は少ない。
②北習志野地区	船橋市習志野 台 2, 3 丁目	(都)船橋 3・3・5 号	北習志野駅の駅前通りで、バス通りでもある。沿道には個店を中心とした商業施設が立地している。なお、商業施設は道路の北側に立地し、南側は大規模団地となっている。
③大久保地区	習志野市大久 保 1 丁目	(都)習志野 8・6・2 号に 並行する市道	京成大久保駅近くの交通量の多い市道で道路拡幅の事業中である。沿道には個店を中心とした商業施設が立地している。
④行徳地区	市川市行徳駅 前 1, 2 丁目	(都)市川 3・4・25 号 行徳駅周辺の区画街路	行徳駅周辺には商業施設が集積している。一方通行路が多い。

(2) 把握方法

1) 把握方法

- ・現地踏査を行い、目視で利用状況の把握を行った。

2) 現地踏査実施日時

- ・現地踏査は、次の日時に実施した。

表 2-2 現地踏査実施日時

対象箇所	実施日時	天候
①千葉市中央区	平成 29 年 12 月 2 日 (土) 14 時頃	晴れ、11 度
②北習志野地区	平成 29 年 12 月 2 日 (土) 11 時半～12 時半頃	快晴、10 度
③大久保地区	平成 29 年 12 月 2 日 (土) 13 時頃	快晴、10 度
④行徳地区	平成 29 年 12 月 2 日 (土) 10 時～11 時頃	快晴、9 度

注) 天候は観天望気と気象庁HPによる。気温は、①は千葉、②～④は船橋の値で、気温は概ねの値である。

(3) 把握内容

①概要

- ・設置位置及び区間、収容台数、運用内容（運用時間帯、駐車可能時間、手数料）

②利用状況

- ・現地踏査を行った時点での利用台数を観察した。なお、パーキングチケット方式であるため、チケットの車両への掲示状況から支払いの有無についても確認した。

(4) 現地踏査結果

1) 千葉市中央区

- ・周辺はオフィスビルが多く、現地踏査日（土曜日）の通りは閑散としていた。
- ・時間制限駐車区間が設置されている道路は幅員が広く、交通量が少ないため、駐車に余裕があるように感じられる。
- ・収容台数 13 台に対して、駐車台数は 6 台、そのうち、チケットあり駐車が 5 台、チケットなし駐車が 1 台であった。

2) 北習志野地区

- ・時間制限駐車区間が設置されている道路は駅前通りで、バスも多く通行し交通量は多かった。そのため、道路幅員はやや狭い印象を受けた。
- ・昼 12 時頃であったため、駐車台数は比較的多かった。収容台数 104 台に対して、駐車台数は 45 台、そのうち、チケットあり駐車が 11 台、チケットなし駐車が 34 台であった。
- ・チケットありは駐車時間が長い場合、チケットなしは短い場合に多いように見られた。

3) 大久保地区

- ・時間制限駐車区間が設置されている道路は京成本線に並行しており、交通量は多かった。
- ・時間制限駐車区間は片側のみに設置されているが、幅員に余裕がある印象であった。なお、道路拡幅工事の施工中で、暫定的な使われ方とみられる。
- ・収容台数 16 台に対して、駐車台数は 9 台、そのうち、チケットあり駐車が 4 台、チケットなし駐車が 5 台であった。

4) 行徳地区

- ・時間制限駐車区間が設置されている道路のうち、市川 3・4・25 号は双方向通行で、片側のみに設置されている。その他の道路は駅周辺の区画街路で一方通行路の片側に時間制限駐車区間が設置されている。市川 3・4・25 号以外の道路の交通量は少なかった。
- ・道路幅員には余裕がある印象を受けた。
- ・現地踏査が午前中であったため、駐車台数は少なかった。収容台数 51 台に対して、駐車台数は 15 台、そのうち、チケットあり駐車が 5 台、チケットなし駐車が 10 台であった。
- ・チケットありは駐車時間が長い場合、チケットなしは短い場合に多いように見られた。

○4 地区合計 収容台数 184 台、駐車台数 75 台（駐車率 40.8%）、チケットあり 25 台（33.3%）、
チケットなし 50 台（66.7%）

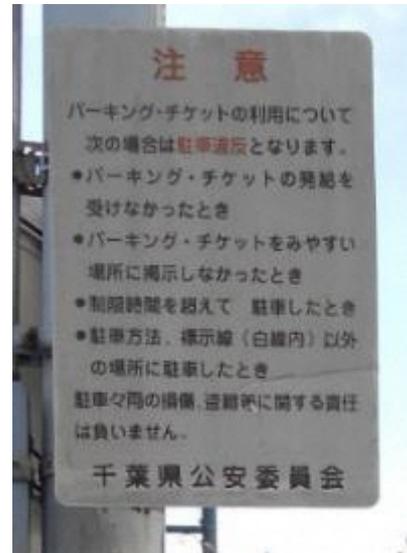


図 2-1 標識、発給器、チケット（行徳地区）

表 2-3 現地踏査結果（総括）

地域	道路名称	所在地	車道部幅員		交通規制	パーキング配置	収容台数 (台)	発給機 (台)	現地踏査時 駐車台数(台)		営業時間	手数料					
			(m)	条件					チケットあり	チケットなし		昼間1時間 間当り	課金単位 (分)				
千中 葉央 市区	(都)3-5-72中央2号線	千葉市中央区 中央2, 3丁目	8.5	往復		東側	11	3	4	1	10:00 ~ 20:00	300	60				
						西側	2	1	1	0							
						計	13	4	5	1							
北習志野地区	(都)船橋3-3-5号線	船橋市習志野 台2, 3丁目	10.0	往復		サトウヅク前～歩行者用信号	9	1	5	2	10:00 ~ 20:00	300	60				
						北側	歩行者用信号～習志野台3丁目交差点	20	2	1				4			
							習志野台3丁目交差点～船橋東郵便局前交差点	7	1	1				3			
							船橋東郵便局前交差点～習志野台6丁目交差点	12	3	1				8			
						南側	サトウヅク前～歩行者用信号	10	1	0				6			
							歩行者用信号～習志野台3丁目交差点	22	3	3				6			
							習志野台3丁目交差点～船橋東郵便局前交差点	12	1	0				2			
							船橋東郵便局前交差点～習志野台6丁目交差点	12	2	0				3			
						計	104	14	11	34							
						大久保地区	(都)習志野8-6-2号線に並行する市道	習志野市大久保1丁目	5.3	片側					駅 東側	12	2
西側	4	1	0	0													
計	16	3	4	5													
行徳地区	(都)市川3-4-25号線	市川市行徳駅前1, 2丁目	5.6	片側		東側	9	1	0	0	10:00 ~ 20:00	300	60				
						区画街路	6.5	一通	一方通行	駅～西友間の道路				3		0	3
						区画街路	6.8	一通	一方通行	西友～スリーエフ間の道路				8	1	1	0
						区画街路	6.0	一通	一方通行	スリーエフ～千葉銀間の道路				12	2	2	4
						区画街路	7.0	一通	一方通行	千葉銀～高架下の道路				4		0	0
						区画街路	6.5	一通	一方通行	マルエツ北側の道路				7	1	2	1
						区画街路	7.0	一通	一方通行	マルエツ南側の道路				8	1	0	2
						計	51	6	5	10							

注) 車道部幅員は地図上にて計測した値である。

【現地踏査結果（各箇所）】

1) 千葉市中央区

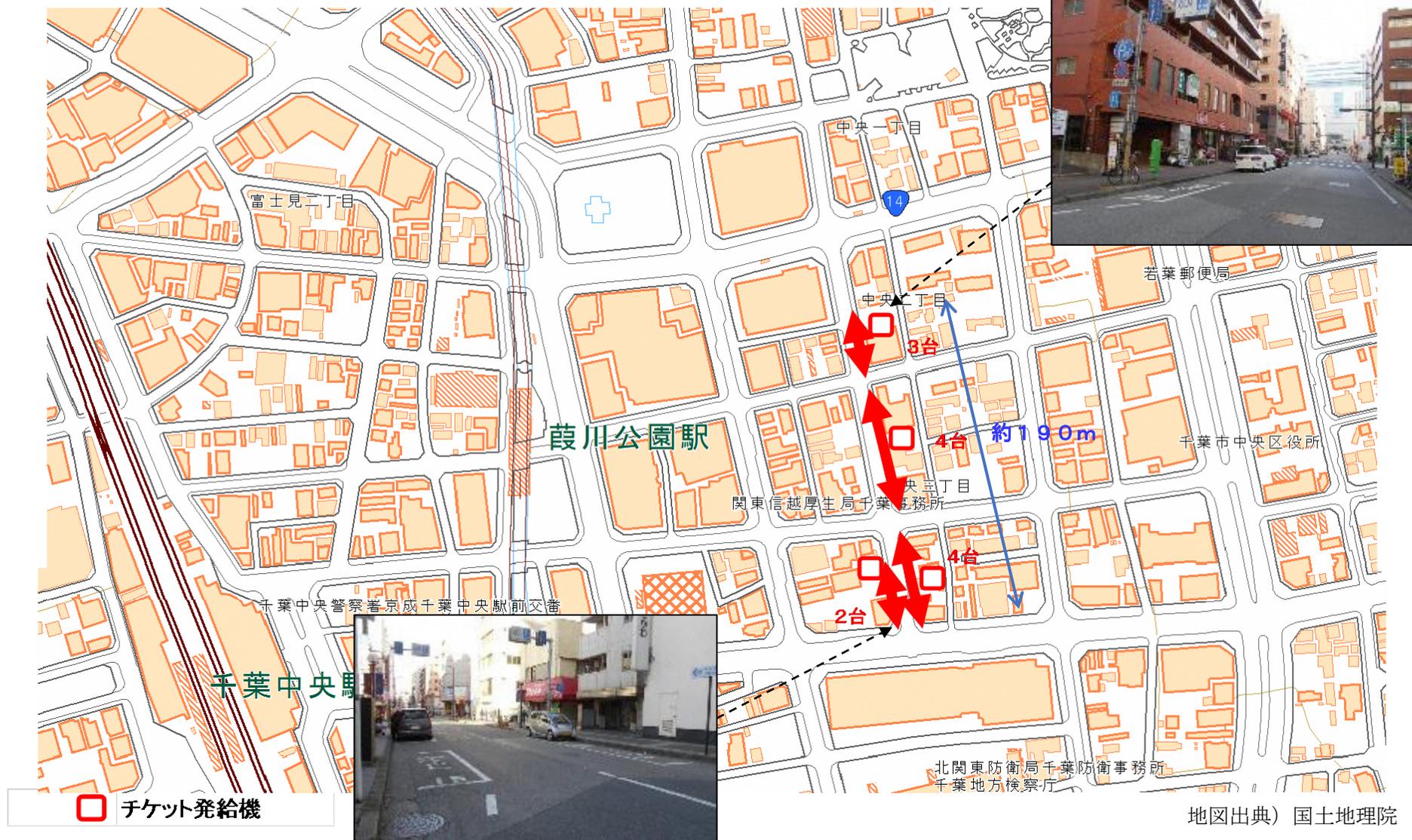
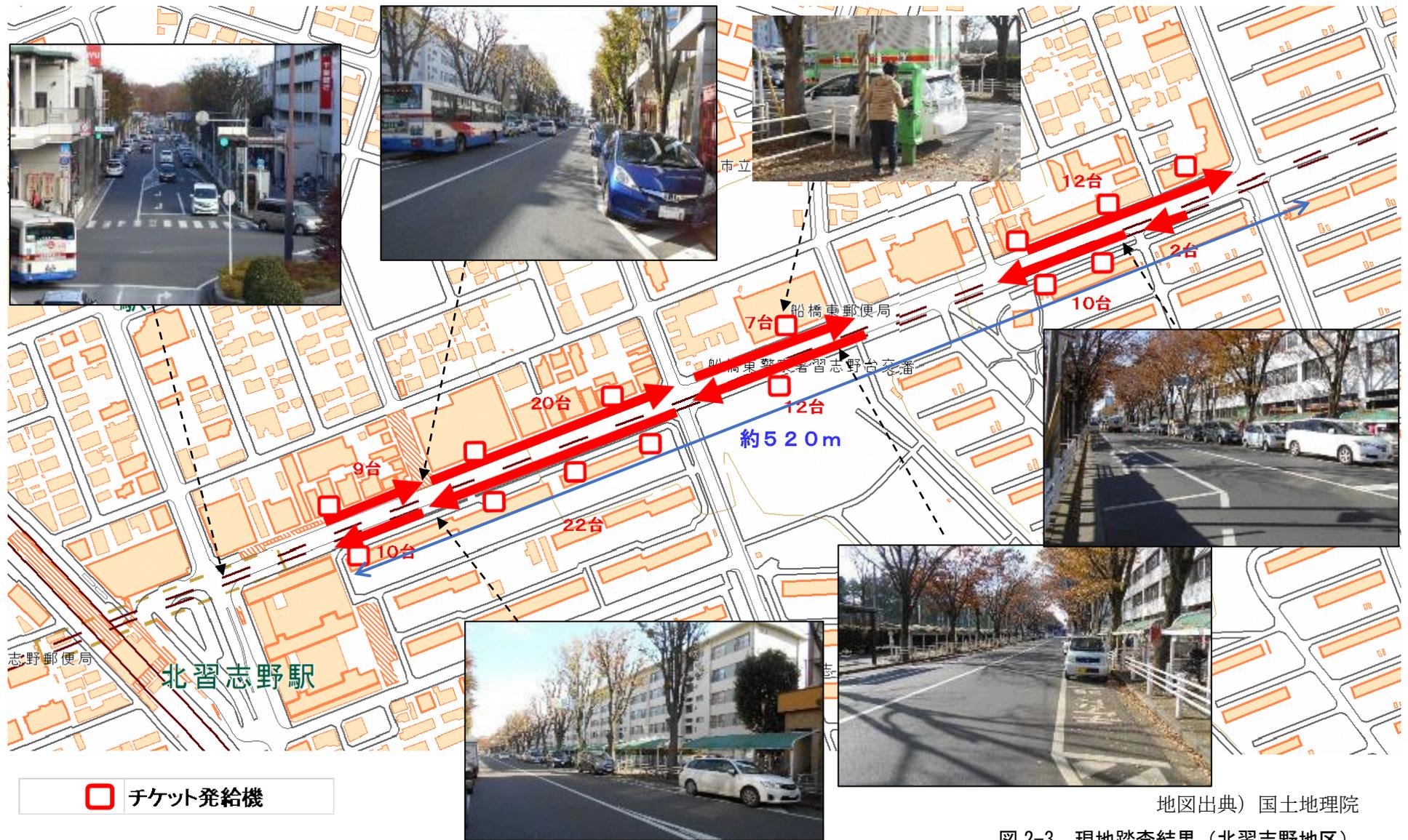


図 2-2 現地踏査結果（千葉市中央区）

2) 北習志野地区



地図出典) 国土地理院

図 2-3 現地踏査結果 (北習志野地区)

3) 大久保地区

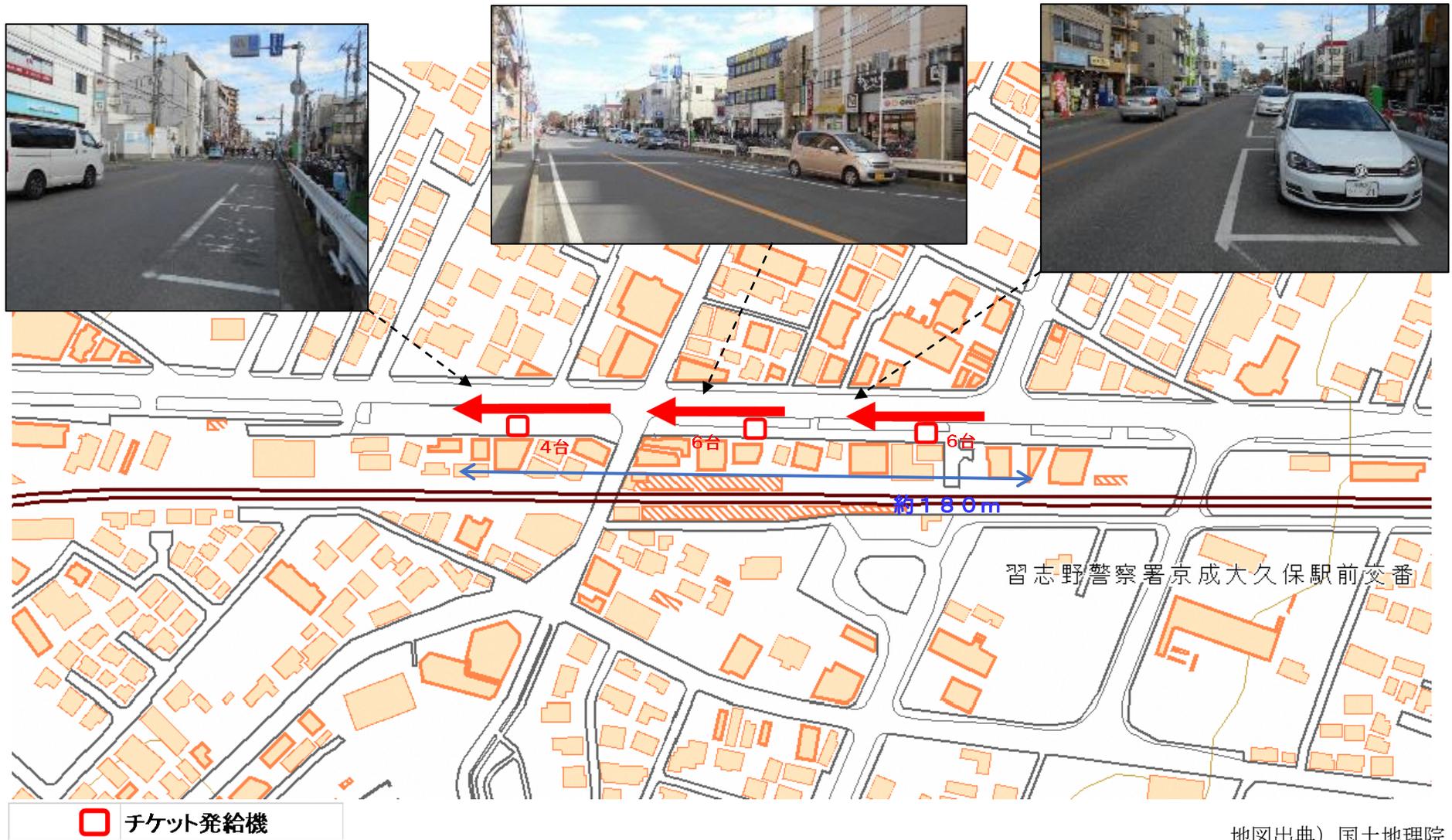


図2-4 現地踏査結果（大久保地区）

4) 行徳地区

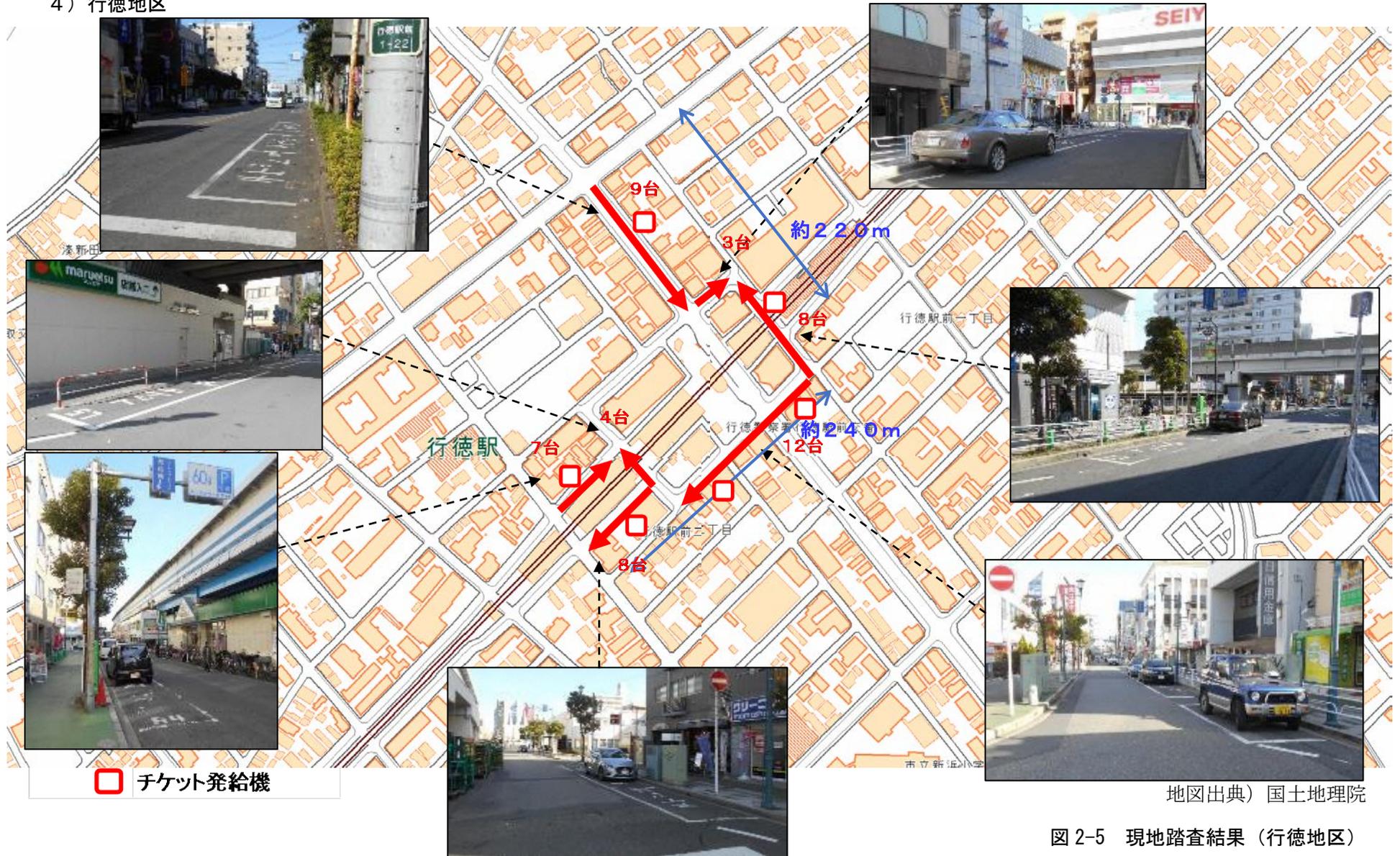


図 2-5 現地踏査結果 (行徳地区)

3. 時間制限駐車区間が設置可能な区間の抽出

3-1. 抽出方法

時間制限駐車区間の設置が考えられる地域を、次に示す視点に基づいて抽出を行った。

3-1-1. 対象地域の抽出

時間制限駐車区間の設置が考えられる地域としては、駐車需要が多いところであり、ここでは、商業施設などが集積している地域を抽出することとした。具体的には、以下の視点に基づいて地域の抽出を行った。

①都市計画用途指定状況に基づく抽出

⇒ 都市計画用途が「商業地域」及び「近隣商業地域」に指定されている地域

②商業施設立地状況に基づく抽出

⇒ 商店街など商店の立地が多い地域

3-1-2. 交通規制の実施基準に基づく検証

交通規制の実施基準に基づき、時間制限駐車区間の設置の可否を判断するため、次に示す視点により道路条件等の検証を行った。

まず、交通規制の実施基準のうち、既往の資料に基づいて時間制限駐車区間の設置が可能な区間の抽出を行った。

(1) 道路構造等の観点からの抽出【その1】

1) 道路種別

- ・幹線道路以外の道路。但し、幹線道路であっても交通量に比して通行する上で車道幅員に余裕があり、交通の安全と円滑に支障がないものにあつてはこの限りでない。

2) 歩車分離状況

- ・歩車道の区別のある道路。但し、歩道のない道路であっても歩行者の交通の安全に支障がない場合はこの限りでない。

3) 車道幅員

- ・駐車区画以外の車道幅員が、相互通行の場合は片側 3.5m以上、一方通行の場合は 4.0m以上確保できる道路。
- ・但し、規制等により大型車の通行のない場合、相互通行の場合は 3.0m以上、一方通行の場合（道路の両側に歩道又は路側帯のあるものに限る。）は 3.5m以上確保すれば足りるものとする。

4) 駐停車禁止場所

- ・法定の駐（停）車禁止場所以外の場所

(2) 交通機能等の確保の観点からの抽出

1) 路線バスの走行

- ・路線バスの運行に支障を生じない道路

2) 緊急輸送ルート

- ・災害時における避難路、緊急交通路及び緊急輸送ルートの機能を確保する上で支障を生じない道路

3) 消防活動

- ・消防活動その他沿道の利用に支障を来さない場所

(3) 路外駐車場との関係の観点からの抽出

- ・路外駐車場の入口からおおむね 100 メートル以上離れた道路の区間。ただし、当該駐車場のスペース及び利用状況並びに周辺の駐車需要を勘案し、駐車対策上、当該駐車場の有効な利用を損なうおそれがない場合は、この限りではない。

(4) 道路構造等の観点からの抽出【その2】

○道路の縦断勾配

- ・上記の(1)(2)(3)の観点から抽出された路線を対象に、縦断勾配に問題が無いか、次の基準に基づいて検証を行う。
- ・基準：縦断勾配が4%以下の道路の区間。但し、縦断勾配が6%未満の道路で車道幅員が13メートル以下の場合は、この限りではない。

(5) 駐車需要動向

- ・(1)～(4)から抽出された路線を対象に、交通量調査を実施し、駐車需要の状況を把握する。
- ・基準：短時間駐車需要が多く、かつ、無秩序な駐車が問題となっている地域であって短時間の駐車需要を路外駐車場で収容することが困難と認められる場所

3-2. 対象地域の抽出（沿道土地利用状況、商業施設立地状況による抽出）

3-2-1. 沿道土地利用に基づいた選定

本業務は松戸市内の商店街活性化に向けた一方策として、商店街周辺における時間制限駐車区間の設置可能性について検討を行うものであることから、商店街等が立地し自動車による来街がみられる地域として、道路沿道の土地利用（都市計画用途）が「商業地域」と「近隣商業地域」である地域を対象とした。

松戸市内において「商業地域」及び「近隣商業地域」に指定されている地域は次に示す通りである。

表 3-1 松戸市内において商業地域、近隣商業地域に指定されている地域

1	松戸駅周辺	11	六実駅周辺
2	北松戸駅周辺	12	東松戸駅周辺
3	馬橋駅周辺	13	松飛台駅周辺
4	新松戸駅周辺	14	秋山駅周辺
5	北小金駅周辺	15	矢切駅周辺
6	上本郷駅周辺	16	胡録台地区
7	みのり台駅周辺	17	小金原地区
8	八柱駅・新八柱駅周辺		
9	常盤平駅周辺		
10	五香駅周辺		

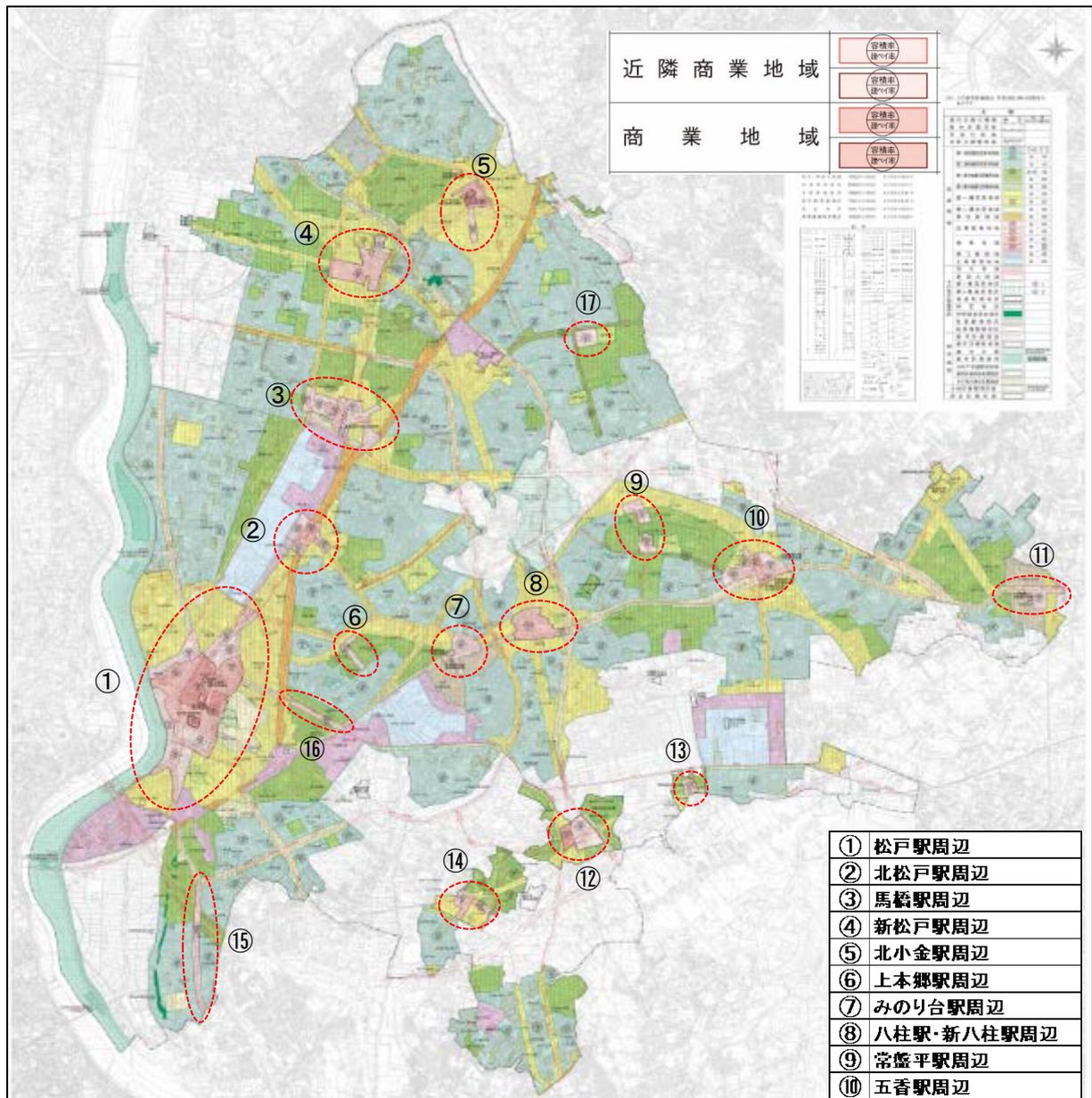


図 3-1 松戸市における都市計画用途指定状況

①	松戸駅周辺
②	北松戸駅周辺
③	馬橋駅周辺
④	新松戸駅周辺
⑤	北小金駅周辺
⑥	上本郷駅周辺
⑦	みのり台駅周辺
⑧	八柱駅・新八柱駅周辺
⑨	常盤平駅周辺
⑩	五香駅周辺
⑪	六実駅周辺
⑫	東松戸駅周辺
⑬	松飛台駅周辺
⑭	秋山駅周辺
⑮	矢切駅周辺
⑯	胡録台地区
⑰	小金原地区

3-2-2. 商業施設立地状況に基づく抽出

松戸市内に立地する商業施設が相対的に多く、駐車需要が多いとみられる地域を抽出する。

抽出にあたっては、「松戸市商業構造基本調査・商圈調査事業委託報告書」（平成 29 年 1 月、松戸市）から、商店街別の事業所数を 3-2-1. で抽出した地域別に集約し、事業所数を把握した。

表 3-2 地域別小売業事業所数

地域名	商店会名	小売業事業所数	地域名	商店会名	小売業事業所数
①松戸駅周辺	松戸東口商店会	87	⑥上本郷駅周辺	上本郷駅前商店会	14
	高砂通り商店会	1		計	14
	松戸駅前商工振興会	10	⑦みのり台駅周辺	稔台小学校通り商店会	4
	本町中通り共栄会	3		みのり通り商店会	7
	本町大通り商店会	13		みのり台一番街商店会	8
	松戸市本町北通り商店会	1		みのり台駅前通り商店会	6
	松戸二丁目不動会	9	計	25	
	松戸二丁目中通り商店会	8	⑧八柱駅・新八柱駅周辺	八柱商店会	10
	春雨会	6		八柱駅前中央商店会	16
	みやまえ会	2		八柱グリーン商店会	4
	角町・下横町商店会	7		サンセット通り商店会	2
	伊勢丹通り商店会	12	計	32	
	二十世紀が丘商店会	19	⑨常盤平駅周辺	常盤平三丁目仲通り商店会	4
	樋野口商店会	2		常盤平駅前通り商店会	20
	根本商栄会	15		常盤平中央商店会	1
計	195	常盤平南部商店会		5	
②北松戸駅周辺	北松戸商店会	20	計	30	
	わかば商店会	3	⑩五香駅周辺	五香商店会	12
	野菊野商店会	1		五香新町商栄会	5
	旭通り商店会	4		五香駅東口商店会	13
	仲堀商店会	5		サンロード五香商店街振興組合	31
	栄町しんきん通り商店会	3		東店舗商店会	8
	松戸栄町一番会商店会	11		五香さくら通り商店会	9
	栄町だるま商店会	5	計	78	
	栄町本通り商店会	3	⑪六実駅周辺	六実商興会	30
	計	55		計	30
③馬橋駅周辺	馬橋だるま会	14	⑫東松戸駅周辺	東松戸商店会	8
	馬橋西口中央通り商店会	2	計	8	
	馬橋西口銀座通り商店会	3	⑬松飛台駅周辺	松飛台商店会	19
	サンライズストリート商工振興会	19		計	19
	ポッポ会	1	⑭秋山駅周辺	梨香台ショッピングプラザ	-
	馬橋東口商店会	8		高塚商栄会	-
	馬橋駅前通商店会	6		計	0
	馬橋本通り商店会	11	⑮矢切駅周辺	下矢切商和会	11
計	64	三矢小台ショッピングセンター街		3	
④新松戸駅周辺	新松戸駅前商店会	20		三矢小台商店会	7
	新松戸駅前二丁目商店会	5		三矢小台中央商店会	9
	新松戸中央商店会	63	栗山商店会	3	
	新松戸四丁目商店会	14	計	33	
	新松戸五丁目商店会	8	⑯胡録台地区	胡録台商工振興会	5
	新松戸六丁目商店会	6		計	5
⑤北小金駅周辺	協同組合北小金ピコティ西館名店街	5	⑰小金原地区	小金原中央商店街振興組合	13
	小金清志町商店さつき会	1		小金原いちよう通り商店会	10
	小金商工振興会	11		計	23
	小金宿通り商店会	4			
	ハワイ通り商店会	2			
	大金平商店会	13			
	小金北商店会	6			
	計	42			

3-3. 交通規制の実施基準に基づく検証

3-3-1. 道路構造等の観点からの抽出【その1】

(1) 抽出方法

「道路交通法の一部を改正する法律等の施行に伴う時間制限駐車区間規制の実施に際しての留意事項について」(昭和62年1月29日付け建設省都計発第九号、建設省道交発第五号都市局長、道路局長通達)(以下「留意事項」と呼ぶ)で示された基準に基づいて、時間制限駐車区間の設置が可能な区間の抽出を行った。

(2) 抽出基準

1) 道路種別による抽出

- ・ 幹線道路以外の道路を対象とした。幹線道路は留意事項での記載、及び「道路構造令の解説と運用」(日本道路協会)に基づき、以下に示す通り定義した。

○ 幹線道路：一般国道、主要地方道、一般県道

※ 留意事項には幹線市道も幹線道路に含まれている。松戸市における幹線市道は1、2級市道が該当すると考えられ、このうち1級市道は都市計画道路に該当する。

一方、千葉県内において既存のパーキングチケット設置路線のうち、千葉市中央区、船橋市北習志野地区、市川市行徳地区の一部路線はいずれも都市計画道路である。

従って、都市計画道路(松戸市では1級市道)にも時間制限駐車区間が設置することができるものと判断し、幹線市道はここでの幹線道路には含めないものとした。

2) 歩車分離状況に基づく抽出

- ・ 歩行者の交通安全の観点から、歩車分離の有無を基準に抽出を行った。

3) 車道幅員による抽出

- ・ 上記2)の通り原則は歩車分離されている道路において、時間制限駐車区間の設置を行うが、留意事項の記載に基づき、歩道のない道路も含め、次に示す基準に基づいて抽出を行った。

① 歩道のない道路の場合

- ・ 2.0m以上の路側帯の確保が可能、また、歩行者等の通行が少ない場合は1.5m以上2.0m未満の路側帯の確保が可能な場合は設置ができる。

② 歩道のない道路の場合(相互通行の場合)

- ・ 車道幅員が片側3.5m以上の確保が可能であること。
- ・ 但し、大型車の通行が規制されている場合は、車道幅員が片側3.0m以上確保可能であれば設置できる。
- ・ なお、本検証では大型車の通行を考慮し、駐車区画以外の車道幅員片側3.5mに駐車区画の幅員2.0mを加えた車道部幅員が、片側5.5m、両側11m以上を有する道路を対象

とした。

③歩道のない道路の場合（一方通行の場合）

- ・車道幅員が4.0m以上の確保が可能であること。
- ・但し、路側帯がある場合は、車道幅員が3.5m以上確保可能であれば設置できる。
- ・以上から、本検証では車道幅員3.5mに路側帯（駐車区画の幅員）2.0mを加えた車道部幅員が片側5.5m以上の道路を対象とした。

4) 駐停車禁止場所の除外

- ・上記1)～3)での抽出の際に、法定の駐(停)車禁止場所であるか否かを確認しながら対象区間の抽出を行った。
- ・法定の駐(停)車禁止場所とは、道路交通法第44条、45条に基づく次に示す場所である。

【駐停車禁止場所】

- ・駐停車禁止標識や標示のある場所
- ・トンネル
- ・交差点とその側端から5メートル以内の部分
- ・道路のまがり角から5メートル以内の部分
- ・横断歩道、自転車横断帯とその側端から前後に5メートル以内の部分
- ・安全地帯の左側とその前後10メートル以内の部分
- ・バス、路面電車の停留所の標識板（標示柱）から10メートル以内の部分
- ・踏切とその側端から前後10メートル以内の部分
- ・軌道敷内

【駐車禁止場所】

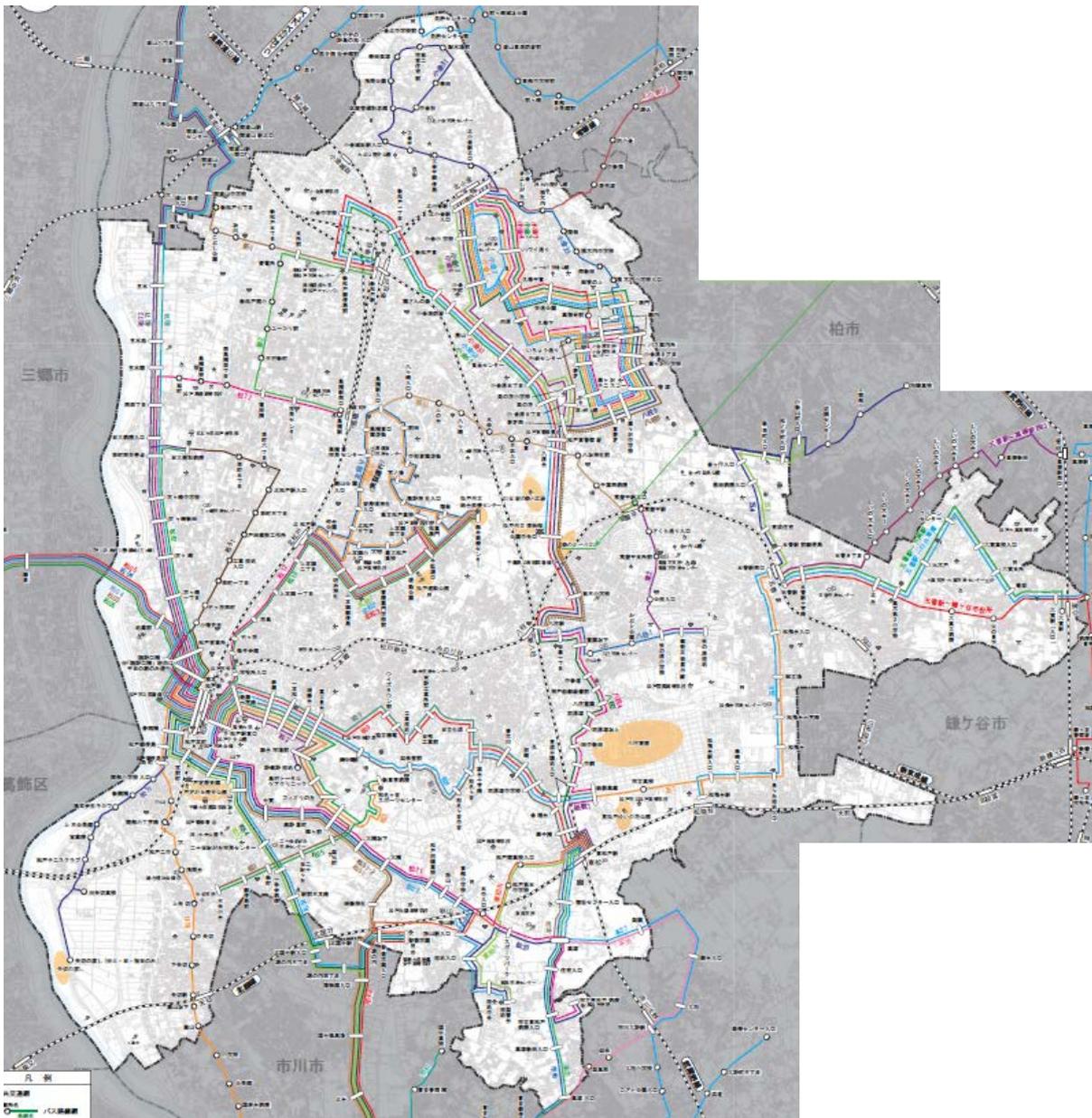
- ・駐車禁止標識や標示のある部分
- ・駐車場、車庫等の自動車専用の出入口から3メートル以内の部分
- ・道路工事の区域の側端から5メートル以内の部分
- ・消防用機械器具の置場、消防用防火水槽、これらの道路に接する出入口から5メートル以内の部分
- ・消火栓、指定消防水利の標識が設置されている位置や消防用防火水槽の取り入れ口から5メートル以内の部分
- ・火災報知器から1メートル以内の部分

3-3-2. 交通機能等の確保の観点からの抽出

(1) 路線バスの走行

- ・ 路線バスの運行に支障を生じない道路であることを基準に時間制限駐車区間の設置が可能な区間の抽出を行った。
- ・ なお、この場合、路線バスが走行している路線をそのまま対象外とするのではなく、車道幅員との関連から、「3-3-1. (2) 3) 車道幅員による抽出」に示した基準に適合する場合は、路線バスが走行する道路であっても可とした。

※既存のパーキングチケット設置路線のうち、船橋市北習志野地区、習志野市大久保地区、市川市行徳地区では、路線バスが走行している。

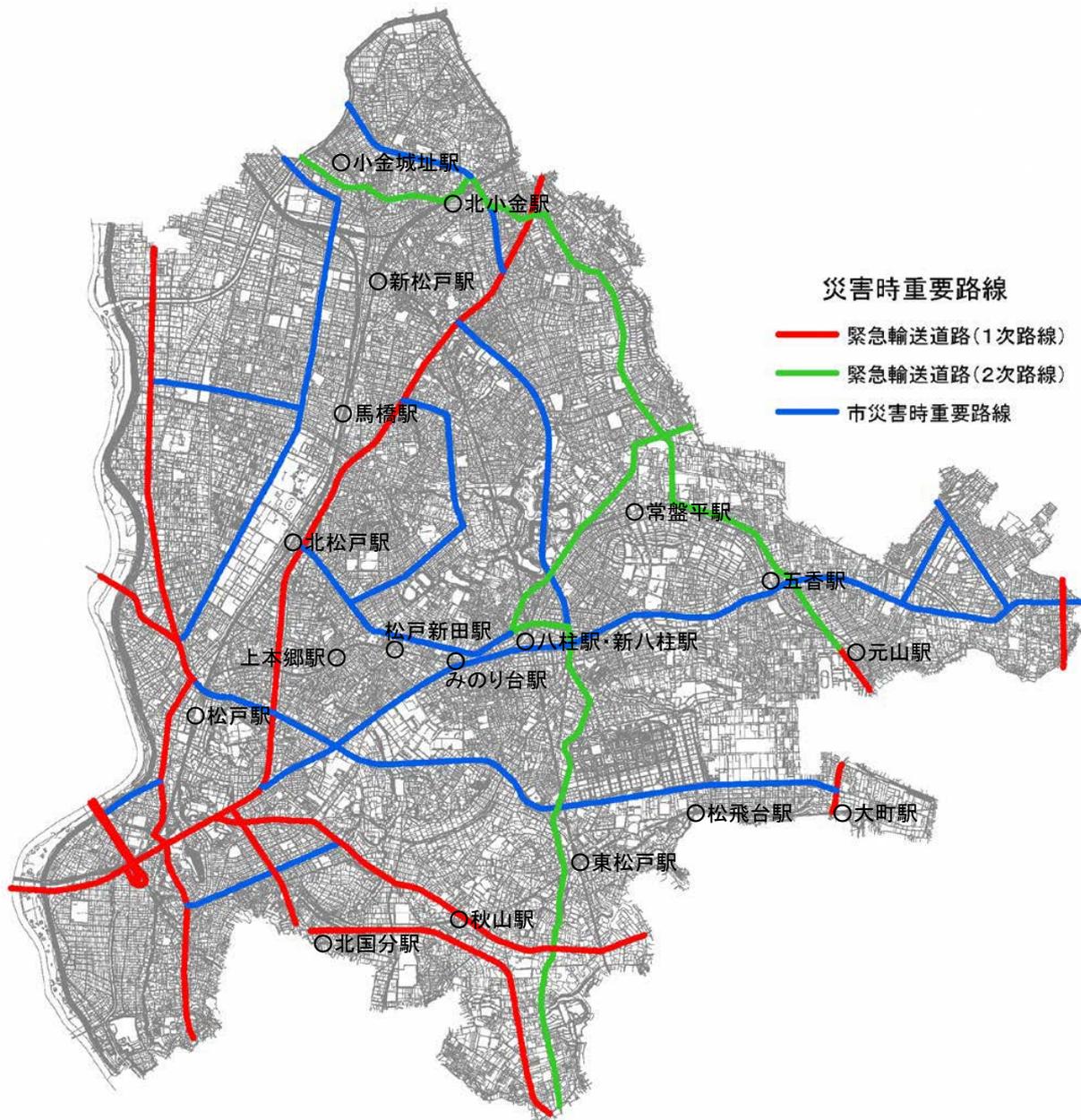


出典)「平成 29 年 12 月現在の松戸市のバス路線網図 (系統図)」(松戸市 HP)

図 3-2 松戸市内のバス路線図

(2) 緊急輸送ルート

- ・災害時における避難路、緊急交通路及び緊急輸送ルートの機能を確保する上で支障を生じない道路であることを基準に時間制限駐車区間の設置が可能な区間の抽出を行った。
- ・松戸市地域防災計画では、緊急輸送道路・災害時重要路線が示されており、これを見ると、緊急輸送道路は一般国道、主要地方道、一般県道が指定されており、市災害時重要路線は、一部の都市計画道路が指定されている。

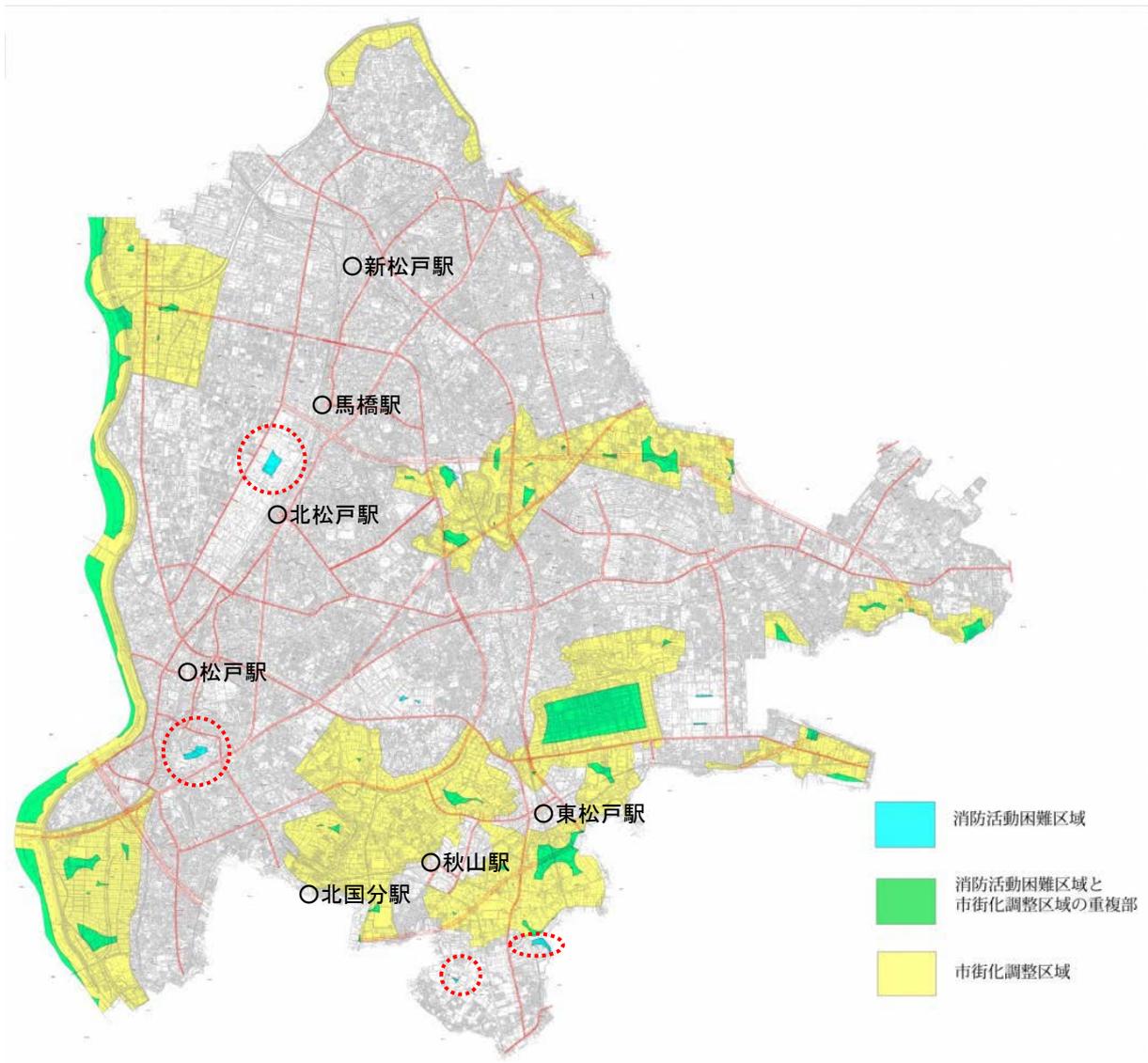


出典)「松戸市地域防災計画 資料編」(松戸市)

図 3-3 松戸市内の緊急輸送道路・災害時重要路線

(3) 消防活動

- ・消防活動その他沿道の利用に支障を来さない場所であることが基準として示されている。
- ・松戸市における消防活動の困難区域は、次図に示す青色の地域（赤色点線の丸印で示した箇所）である。
- ・これらはいずれも商業地域、近隣商業地域には指定されておらず、また、商店街も形成されていないことから、対象地域に消防活動上の支障のある地域はないと判断できる。



注) 赤色点線の丸印が消防活動困難区域である（加筆）。

出典)「松戸市都市計画道路見直しの基本的な考え方」(H25. 3、松戸市)

図 3-4 松戸市内の消防活動困難区域

3-3-3. 路外駐車場との関係の観点からの抽出（既存の路外駐車場の配置状況）

実施規制基準では、「路外駐車場の入口からおおむね 100 メートル以上離れた道路の区間。ただし、当該駐車場のスペース及び利用状況並びに周辺の駐車需要を勘案し、駐車対策上、当該駐車場の有効な利用を損なうおそれがない場合は、この限りではない。」とされている。

そのため、現状の路外駐車場の配置状況について以下の通り把握した。

(1) 把握方法

松戸市内の商業地域及び近隣商業地域における時間貸しの路外駐車場の立地状況の把握を行った。把握に際しては、次に示す条件のもと、駐車場運営会社や大規模商業施設のホームページにて検索を行った。

1) 対象地域

把握対象とする地域は、都市計画用途が商業地域と近隣商業地域を基本とした。

なお、他用途の地域であっても、商業地域と近隣商業地域に接していて、商業地域、近隣商業地域に來街する自動車による駐車需要が見込まれる場合は対象地域に含めることとした。

2) 対象とした駐車場

① 駐車場運営会社

まず、地図上において路外駐車場を把握し、更に、当該駐車場を運営する事業者のホームページからその他の駐車場も含めて把握を行った。

把握対象とした駐車場運営会社は次の通りである。

○松戸市内において多数の路外駐車場を展開している運営会社

- ・タイムズ
- ・ナビパーク
- ・三井のリパーク
- ・日本パーキング（NPC）

○公的機関による運営

- ・松戸市営（松戸駅西口地下駐車場）

○その他の路外駐車場運営会社

- ・スペース 24、イーマックス（PARK MAX）、大和ハウスパーキング（TOMO パーキング）、エコロシティ（エコパーク）、エスピー産業、京成パーク、新京成パーキング、エーパーク、大栄不動産、カノープスパーキング、東洋カーマックス、名鉄協商パーキング（パーク王）、湯浅、NTT ル・パルク、（馬橋駅前パーキング）

※（ ）内は駐車場名

②大規模商業施設

「市町村別大規模小売店舗名簿」(H28.12 末現在、千葉県 HP) を基に、松戸市内の「商業地域」及び「近隣商業地域」内に店舗を有する大規模商業施設を把握の対象とした。なお、当資料は、大規模小売店舗立地法に基づいて届出された届出店舗面積が 1,000 ㎡以上の大規模商業施設を対象としている。

このほか、1,000 ㎡未満で駐車場を併設している商業施設のうち、個人商店やコンビニエンスストア以外のスーパーについても、地図上で確認して把握した。

次には、把握の対象とした主な大規模商業施設を示す。

【主な大規模商業施設】

- ・伊勢丹
- ・ダイエー
- ・マルエツ
- ・アコレ
- ・西友
- ・ベルク
- ・ヤマイチ
- ・イトーヨーカドー (ザ・プライス含む)
- ・イオン
- ・東武ストア
- ・コモディイイダ
- ・ビッグ・エー
- ・ベルクス

3) 把握方法

- ・2) に示した駐車場運営会社や大規模商業施設のホームページに掲載されている情報から、駐車場の名称、立地位置 (所在地)、収容台数、営業時間、料金体系の把握を行った。
- ・なお、2) 以外の駐車場についても把握するため、地図上で把握できた駐車場も対象とし、当該駐車場の運営会社のホームページでの確認、また、現地踏査により、駐車場に設置されている看板の記載内容から情報を得た。

(2) 把握結果

(1) に示した把握方法に基づき、松戸市内の商業地域及び近隣商業地域における時間貸しの路外駐車場を把握した結果を次に示す。

時間貸し路外駐車場の収容台数が最も多い地域は、松戸駅西口で 2,217 台、次いで、新松戸駅・幸谷駅 2,014 台、松戸駅東口 1,016 台などとなっている。

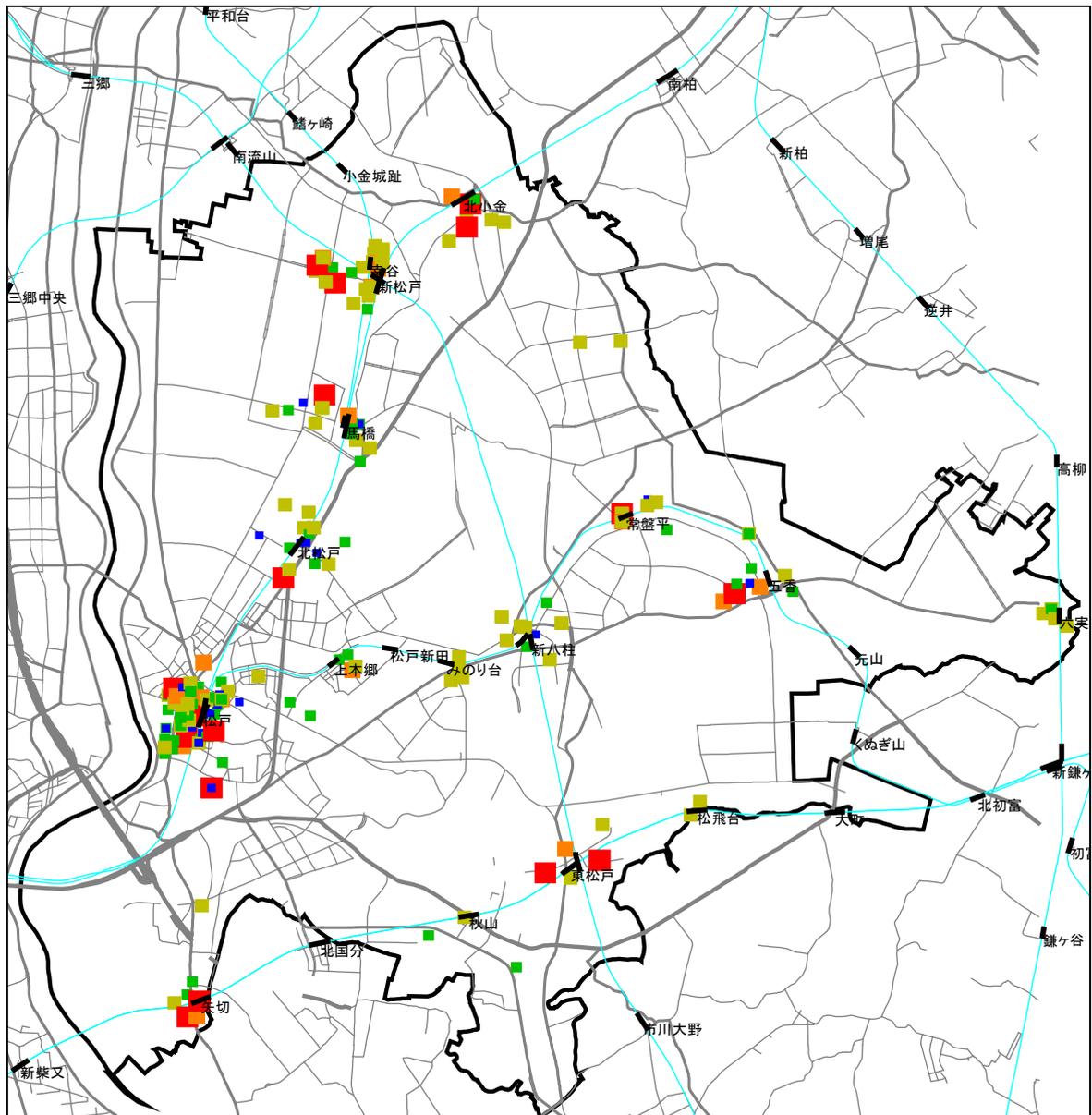
表 3-3 商業地域・近隣商業地域における路外駐車場の整備状況

地域名	駐車場数、店舗数			収容台数(台)			備考
	駐車場運営会社	大規模商業施設	計	駐車場運営会社	大規模商業施設	計	
松戸駅東口	32	3	35	656	360	1,016	重複あり
松戸駅西口	49	4	53	1,317	900	2,217	
北松戸駅	17	2	19	228	40	268	
馬橋駅	21	1	22	249	37	286	
新松戸駅・幸谷駅	30	2	32	1,183	831	2,014	
北小金駅	10	3	13	382	226	608	
上本郷駅	4	1	5	57	35	92	
みのり台駅	4	2	6	62	21	83	
八柱駅・新八柱駅	13	2	15	163	317	480	
常盤平駅	13	3	16	184	319	503	
五香駅	12	2	14	312	181	493	大規模商業施設駐車場には商店街駐車場を含む
六実駅	6		6	67		67	
東松戸駅	13	3	16	565	250	815	大規模商業施設駐車場には商店街駐車場を含む
松飛台駅	2	1	3	32	6	38	
秋山駅	4	1	5	40	120	160	
矢切駅	8	1	9	321	82	403	
胡録台地区	2		2	13		13	
小金原地区	2	2	4	36	96	132	大規模商業施設駐車場は商店街共用駐車場である
計	242	33	275	5,867	3,821	9,688	

1) 路外駐車場

① 駐車場の分布状況

把握した時間貸しの路外駐車場について、その立地位置を地図上にプロットした。



●	1台以上5台未満	<table border="1"> <tr> <td>—</td> <td>道路</td> </tr> <tr> <td>—</td> <td>鉄道</td> </tr> </table>	—	道路	—	鉄道
—	道路					
—	鉄道					
●	5台以上10台未満					
●	10台以上25台未満					
●	25台以上50台未満					
●	50台以上					

図 3-5 時間貸し路外駐車場の立地状況

2) 大規模商業施設

把握した大規模商業施設の立地位置を地図上にプロットした。

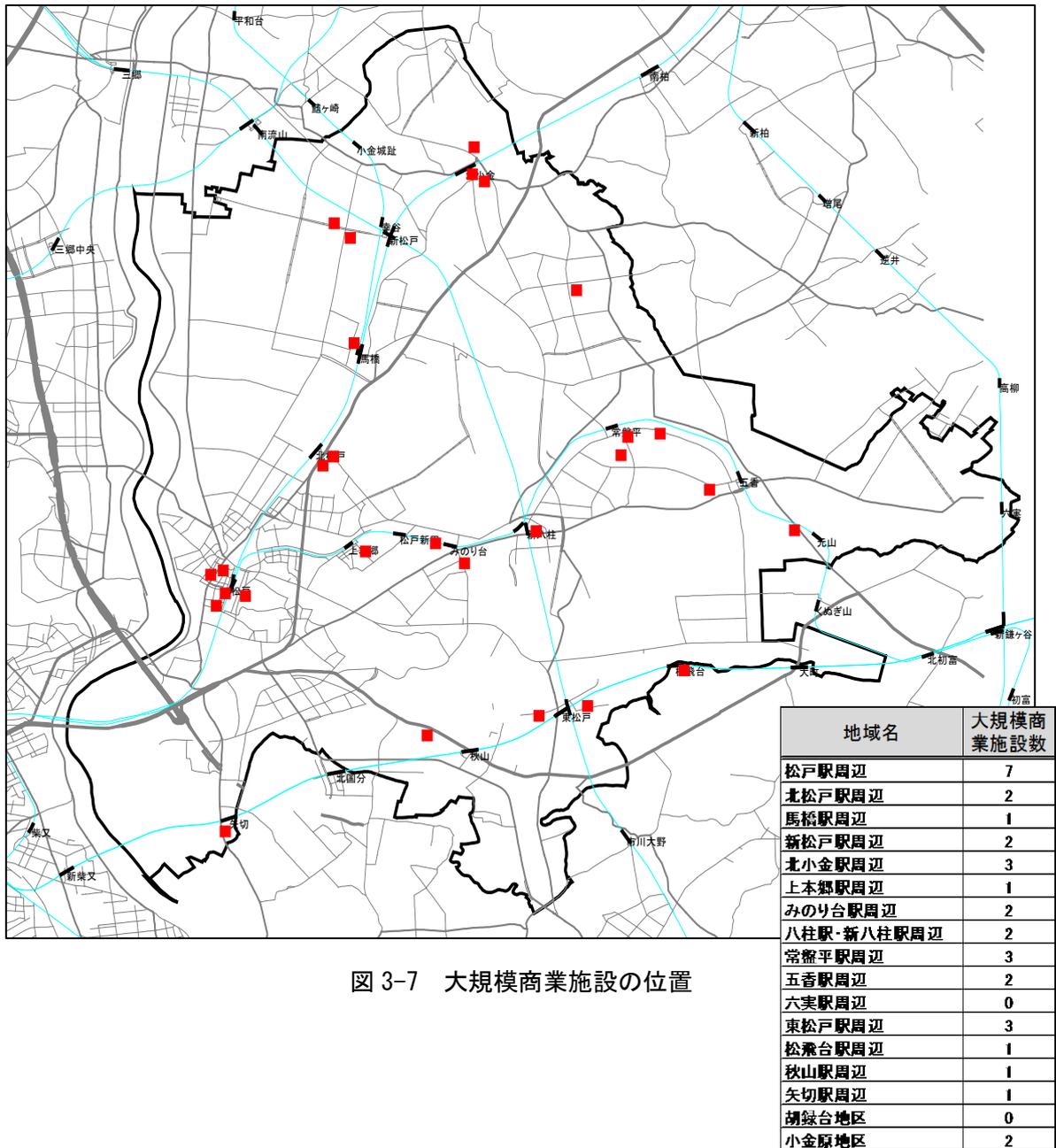


図 3-7 大規模商業施設の位置

(3) 路外駐車場の需給バランスの概略評価

(2) で示した地域別の路外駐車場の収容台数は、松戸駅など複数の鉄道路線が乗り入れ、また、駅周辺に商業地域が大きく広がっている地域ほど多い傾向にある。

ただ、松戸駅周辺地域は自動車交通量も多いため、需要に見合った路外駐車場台数が供給されているとは一概には言えず、収容台数は少ないが駐車需要は多いという地域もあると考えられる。

そのため、地域間相互で需給状況の比較評価ができるよう基準化した指標による算出を行うこととし、「収容台数当りの駐車需要」を指標とした。

なお、各地域に駐車需要がどの程度存在するのかについては、各駐車場の利用状況の全てを把握することは現実的ではないため、ここでは、自動車交通量に関する既存のデータとして、平成20年東京都市圏パーソントリップ調査(以下「H20 東京 PT」という)を用いることとした。

【H20 東京 PT の自動車交通量関連データ】

○「自動車集中量」：ある地域に到着する自動車の交通量

- ・H20 東京 PT での自動車集中量データは、松戸市内をいくつかの地域で区分して集計されている。
- ・なお、地域区分は町丁字単位であるため、地域間比較が可能なように単位面積あたりに変換し「自動車集中量密度」を用いた。自動車集中量密度が高いほど、その地域に到着する自動車交通量が多いことを意味する。

○「駅端末自動車トリップ数」：鉄道に乗車する際に駅まで自動車でアクセスした交通量

- ・H20 東京 PT では、鉄道に乗車するために自動車で駅へアクセスした交通量が駅ごとに集計されている。

注)「トリップ」とは、人がある目的をもって、ある地点からある地点へと移動する単位をいい、1回の移動を1トリップと数える。

注) 上記の H20 東京 PT データによる自動車交通量(トリップ数)は、全てが時間貸しの路外駐車場を利用するとは限らず、月極駐車場、目的地の施設に附帯した駐車場への駐車、送迎などでの路上駐車などの場合もある。そのため、ここでの自動車交通量(トリップ数)は、潜在的な駐車需要として捉えるものとする。

以上のデータを用いて、路外駐車場の収容台数当りの自動車交通量を算出し、地域間で比較を行った。

○自動車集中量を用いた地域間比較：「収容台数当りのトリップ数密度」

- ・当該地域の路外駐車場の収容台数に対し、到着する自動車集中量(トリップ数)がどの程度の量があるのかを算出した。前述の通り、地域間比較ができるよう、トリップ数は面積当たりの密度とした。

- ・ 収容台数当りのトリップ数密度が高いということは、つまり、駐車場1台に対する需要規模が大きく、需給がひっ迫しやすいことを意味する。
- ・ これを算出したところ、胡録台地区、松飛台駅、六実駅、みのり台駅、上本郷駅の順で高くなっており、これらの地域では駐車場の需給がひっ迫しやすいと言える。

○ 駅端末自動車トリップ数を用いた地域間比較：「収容台数当りの駅端末自動車トリップ数」

- ・ 当該地域の路外駐車場の収容台数に対し、鉄道乗車のために駅へアクセスした自動車交通（駅端末自動車トリップ数）がどの程度の量があるのかを算出した。
- ・ 収容台数当りの駅端末自動車トリップ数が多いということは、つまり、駐車場1台に対する需要規模が大きく、需給がひっ迫しやすいことを意味する。
- ・ これを算出したところ、松飛台駅、六実駅、馬橋駅、八柱駅・新八柱駅、北松戸駅の順で多くなっており、これらの地域では駐車場の需給がひっ迫しやすいと言える。

表 3-4 路外駐車場の規模と自動車交通需要との関係

地域名	収容台数 (台)	自動車集中量			駅端末自動車トリップ数(乗車)			(参考) 駅乗車人員 (人/日)
		トリップ数密度 (台トリップ ² /ha・日)	収容台数当りトリップ数密度 (台トリップ ² /ha/台)	順位	トリップ数 (人トリップ ² /日)	収容台数当りトリップ数 (人トリップ ² /台)	順位	
松戸駅(東口+西口)	3,233	28.1	0.9	16	2,159	0.67	9	153,474
北松戸駅	268	13.9	5.2	8	387	1.4	5	21,006
馬橋駅	286	16.9	5.9	7	557	1.95	3	26,429
新松戸駅・幸谷駅	2,014	13.4	0.7	17	492	0.2	14	40,178
北小金駅	608	5.8	0.96	15	687	1.1	6	24,257
上本郷駅	92	14.9	16.2	5	45	0.49	13	3,480
みのり台駅	83	14.5	17.5	4	46	0.6	11	4,279
八柱駅・新八柱駅	480	9.1	1.9	12	928	1.93	4	46,779
常盤平駅	503	15.0	3.0	10	440	0.9	7	9,437
五香駅	493	12.8	2.6	11	357	0.72	8	15,201
六実駅	67	11.9	17.8	3	143	2.1	2	7,825
東松戸駅	815	7.5	0.92	14	400	0.49	12	27,676
松飛台駅	38	7.9	20.8	2	179	4.7	1	2,378
秋山駅	160	7.5	4.7	9	114	0.7	10	3,322
矢切駅	403	4.2	1.03	13	0	0.0		3,825
胡録台地区	13	7.0	54.1	1	—	—		—
小金原地区	132	13.1	9.9	6	—	—		—

資料) 駅乗車人員:松戸市 平成 28 年版統計書(データは平成 27 年度)

駅端末自動車トリップ数、自動車集中量:H20 東京 PT

注) 駅端末自動車トリップ数は、鉄道乗車時の、駅へアクセスする際に利用した交通手段が自動車のトリップ数(人ベース)のことで、ここでは、乗用車と軽乗用車を対象とした。

注) 自動車集中量は、各駅が位置する小ゾーン(H20 東京 PT における地域区分)に到着する自動車のトリップ数である(台ベース;人ベースを台換算係数で除した値で、台換算係数は「大規模開発地区関連交通計画マニュアル」に基づく)。なお、ここでは、業務目的と私事目的を対象とした。

3-3-4. 道路構造等の観点からの抽出【その2】

○道路の縦断勾配

- ・上記の(1)(2)(3)の観点から抽出された路線を対象に、縦断勾配に問題が無いか、次の基準に基づいて検証を行った。
- ・基準：縦断勾配が4%以下の道路の区間。但し、縦断勾配が6%未満の道路で車道幅員が13メートル以下の場合は、この限りではない。

3-4. 時間制限駐車区間の設置可能区間の抽出

3-4-1. 地域別・時間制限駐車区間の設置可能区間の抽出

3-2. で設定した対象地域について、各基準に基づいて時間制限駐車区間の設置の可能性の検討を行った。

検討結果を次に示す。

(1) 松戸駅周辺地域

- ・幅員の広い道路は路線バスの走行と緊急輸送道路・災害時重用路線に指定されている。
- ・それ以外の道路で、車道幅員による基準（相互通行11m以上）に適合する道路はなかった。
 (例) A地点10m、B地点4.5m~5m、C地点3.5~5m、D地点7.5m（地図参照）
- ・また、既に多くの路外駐車場が立地し、多くの商業地域・近隣商業地域をカバーしている。

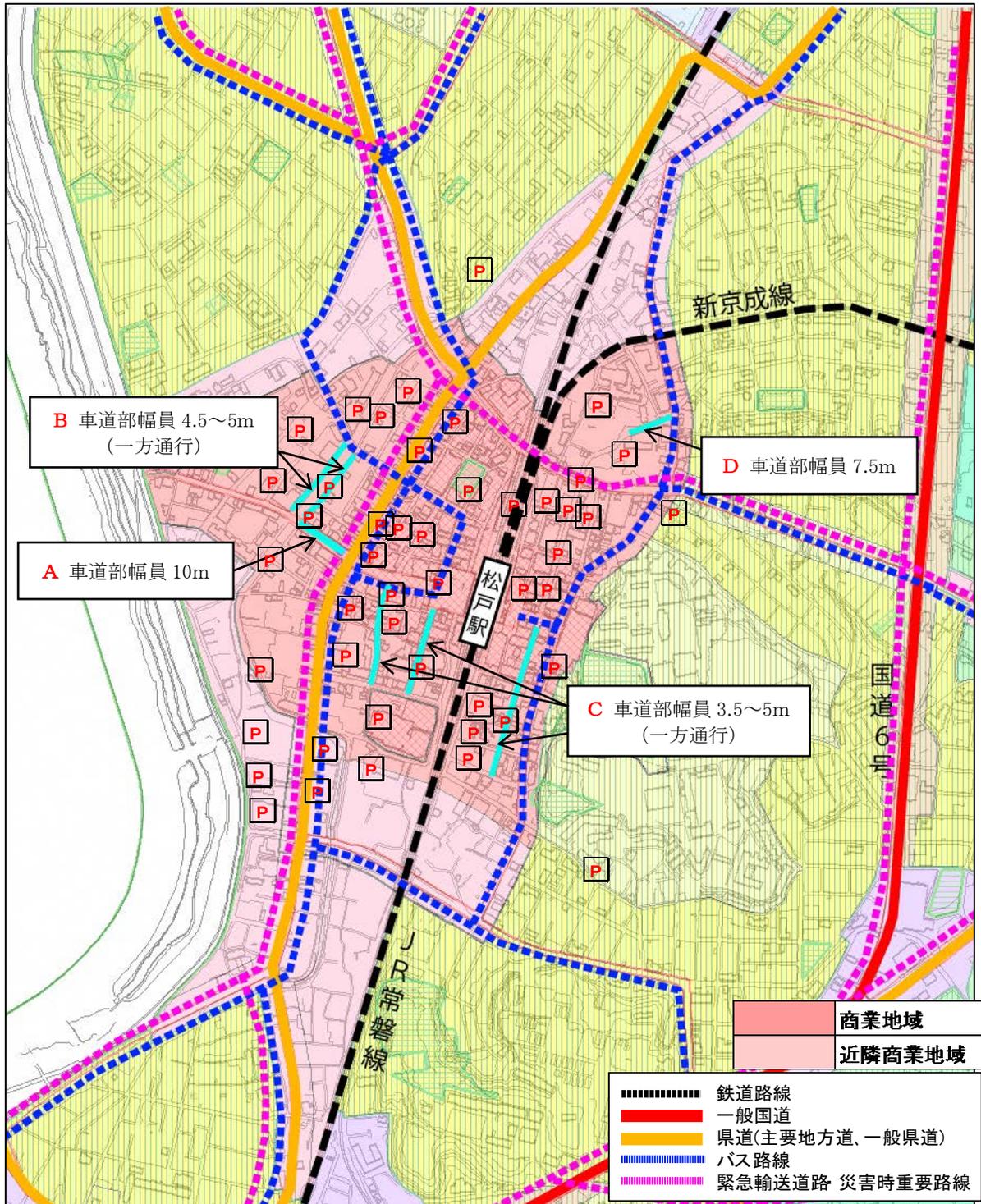


図 3-8 時間制限駐車区間の設置可能区間の検討（松戸駅周辺）

(2) 北松戸駅

- ・幅員の広い道路は路線バスの走行と緊急輸送道路・災害時重用路線に指定されている。
- ・それ以外の道路で、車道幅員による基準（相互通行11m以上）に適合する道路はなかった。
（例）A地点9m、B地点10m（地図参照）
- ・また、既に路外駐車場が立地し、概ね商業地域・近隣商業地域をカバーしている。

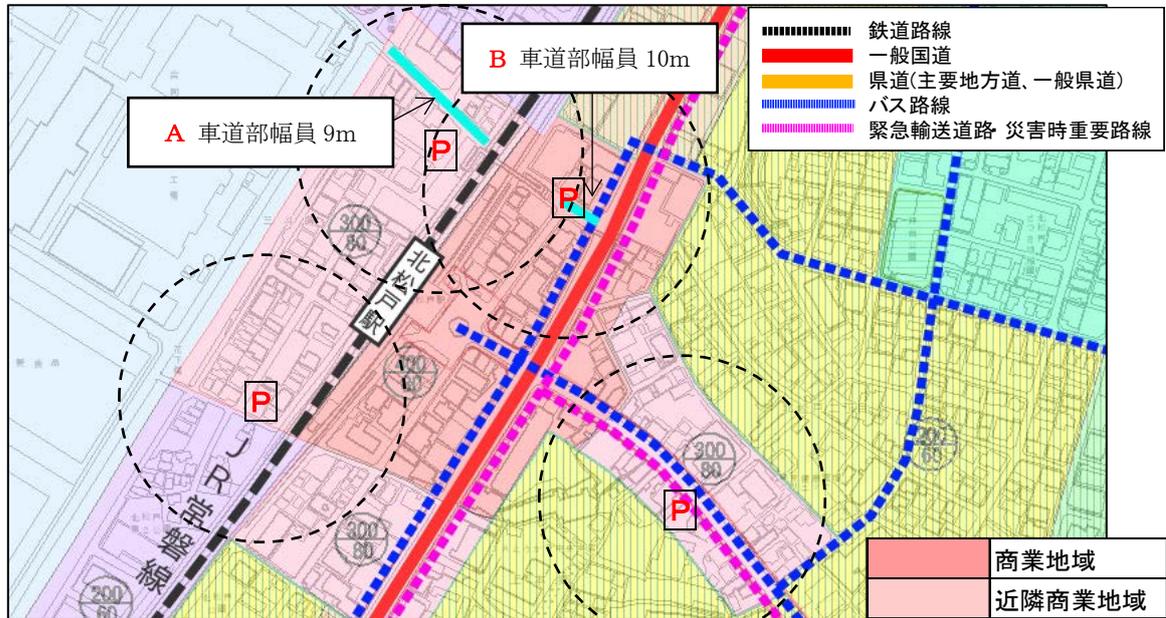


図 3-9 時間制限駐車区間の設置可能区間の検討（北松戸駅周辺）

(3) 馬橋駅

- ・幅員の広い道路は路線バスの走行と緊急輸送道路・災害時重用路線に指定されている。
- ・それ以外の道路で、車道幅員による基準（相互通行11m以上）に適合する道路はなかった。
（例）A地点6m、B地点6.5m、C地点6.5m（地図参照）
- ・また、既に路外駐車場が立地し、概ね商業地域・近隣商業地域をカバーしている。

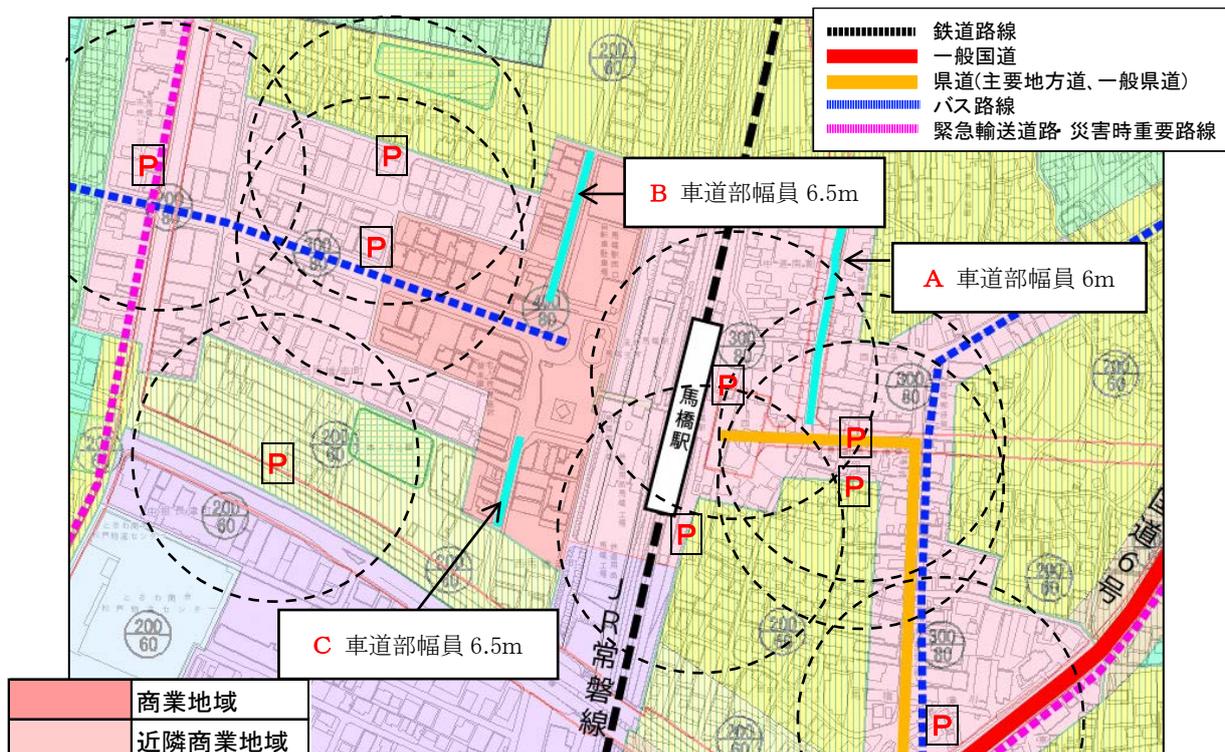


図 3-10 時間制限駐車区間の設置可能区間の検討（馬橋駅周辺）

(4) 新松戸駅

- ・幅員の広い道路は路線バスの走行と緊急輸送道路・災害時重用路線に指定されている。
- ・それ以外の道路で、車道幅員による基準（相互通行11m以上）に適合する道路はなかった。
 (例) A地点8m、B地点6m、C地点6～6.5m（地図参照）
- ・また、既に路外駐車場が立地し、概ね商業地域・近隣商業地域をカバーしている。

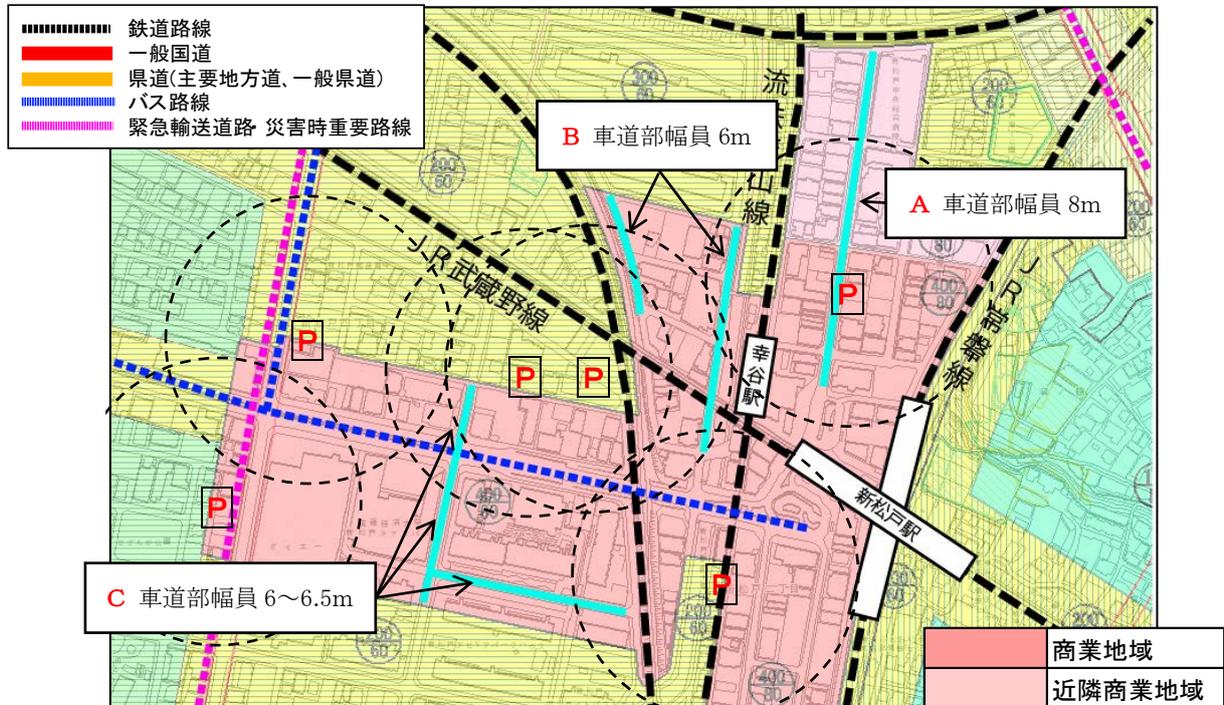


図 3-11 時間制限駐車区間の設置可能区間の検討（新松戸駅周辺）

(5) 北小金駅

- ・幅員の広い道路は路線バスの走行と緊急輸送道路・災害時重用路線に指定されている。
- ・それ以外の道路で、車道幅員による基準（相互通行11m以上）に適合する道路はなかった。
 (例) A地点5～5.3m（地図参照）
- ・また、既に路外駐車場が立地し、概ね商業地域・近隣商業地域をカバーしている。

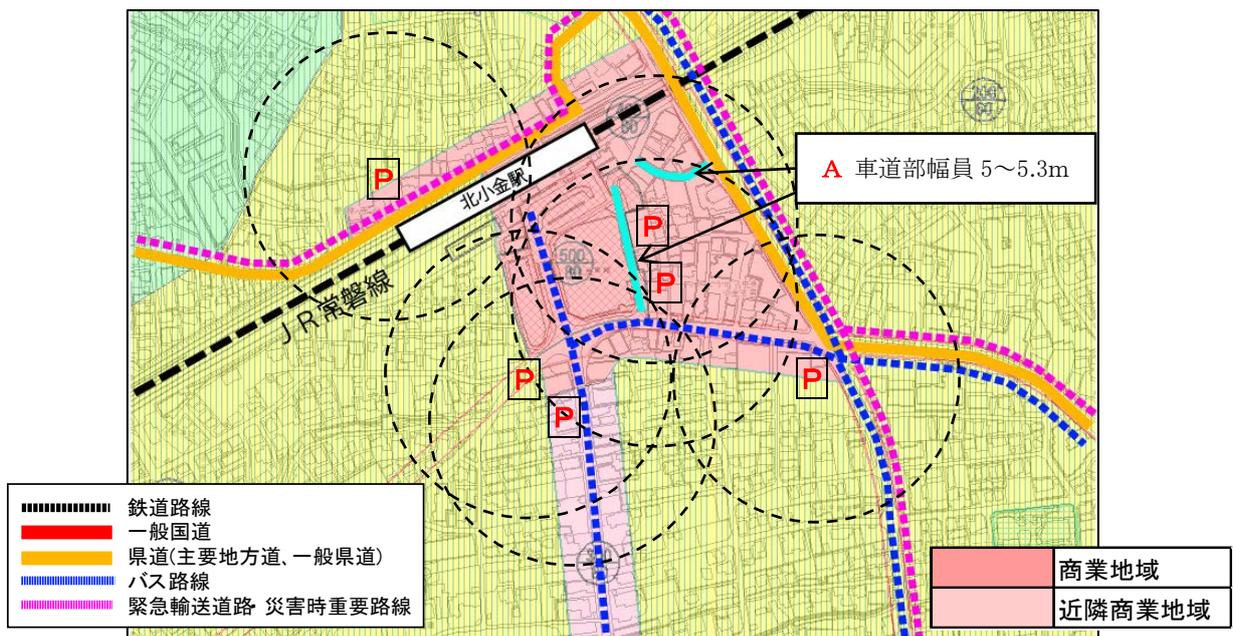


図 3-12 時間制限駐車区間の設置可能区間の検討（北小金駅周辺）

(6) 上本郷駅

- ・幅員の広い道路は路線バスの走行と緊急輸送道路・災害時重用路線に指定されている。
- ・それ以外の道路で、車道幅員による基準（相互通行 11m以上）に適合する道路はなかった。
（例）A地点 9m（地図参照）
- ・また、路外駐車場 100m圏から外れた近隣商業地域があるが車道幅員が狭く設置できない。

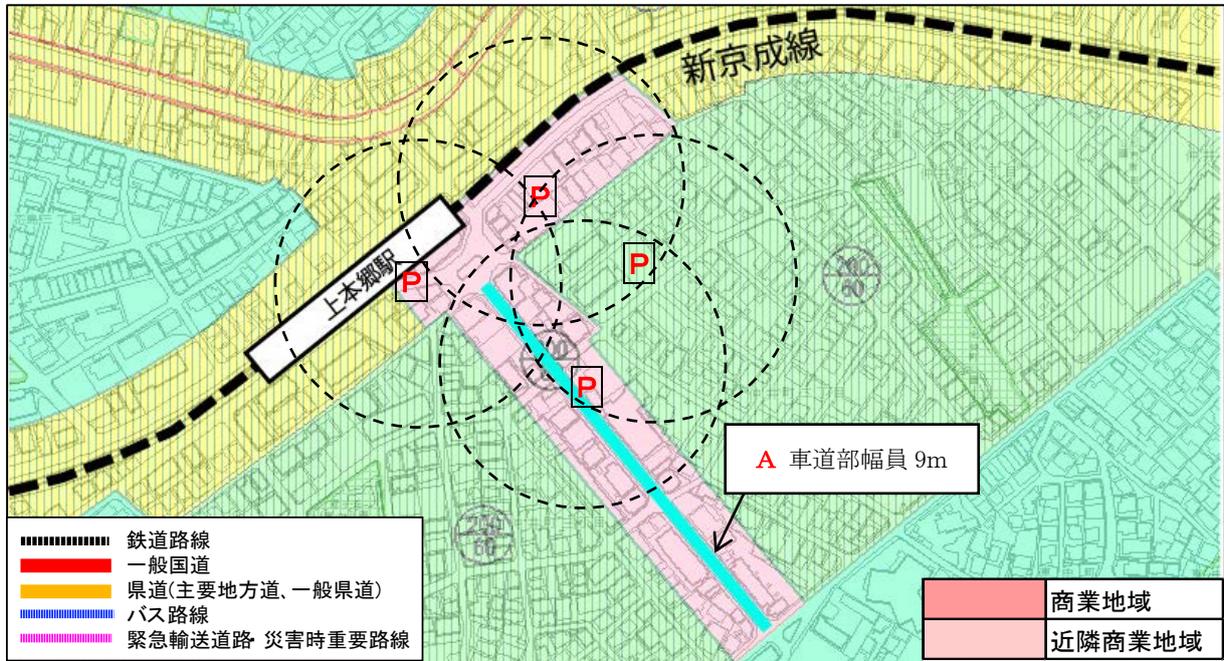


図 3-13 時間制限駐車区間の設置可能区間の検討（上本郷駅周辺）

(7) みのり台駅

- ・幅員の広い道路は路線バスの走行と緊急輸送道路・災害時重用路線に指定されている。
- ・それ以外の道路で、車道幅員による基準（相互通行 11m以上）に適合する道路はなかった。
（例）A地点 6.5m、B地点 6.5m（地図参照）
- ・また、既に路外駐車場が立地し、概ね商業地域・近隣商業地域をカバーしている。

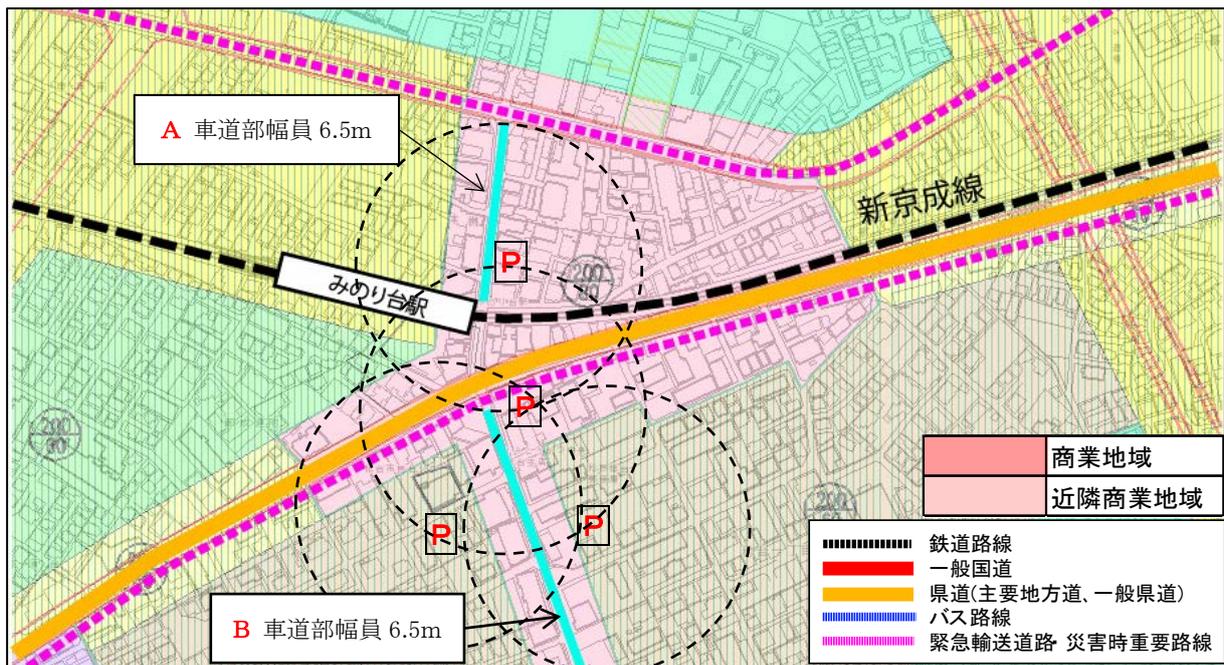


図 3-14 時間制限駐車区間の設置可能区間の検討（みのり台駅周辺）

(8) 八柱駅・新八柱駅

- ・幅員の広い道路は路線バスの走行と緊急輸送道路・災害時重用路線に指定されている。
- ・それ以外の道路で、車道幅員による基準（相互通行 11m以上）に適合する道路はなかった。
 (例) A地点 8m、B地 6.5m、C地点 7m（地図参照）
- ・また、既に路外駐車場が立地し、概ね商業地域・近隣商業地域をカバーしている。

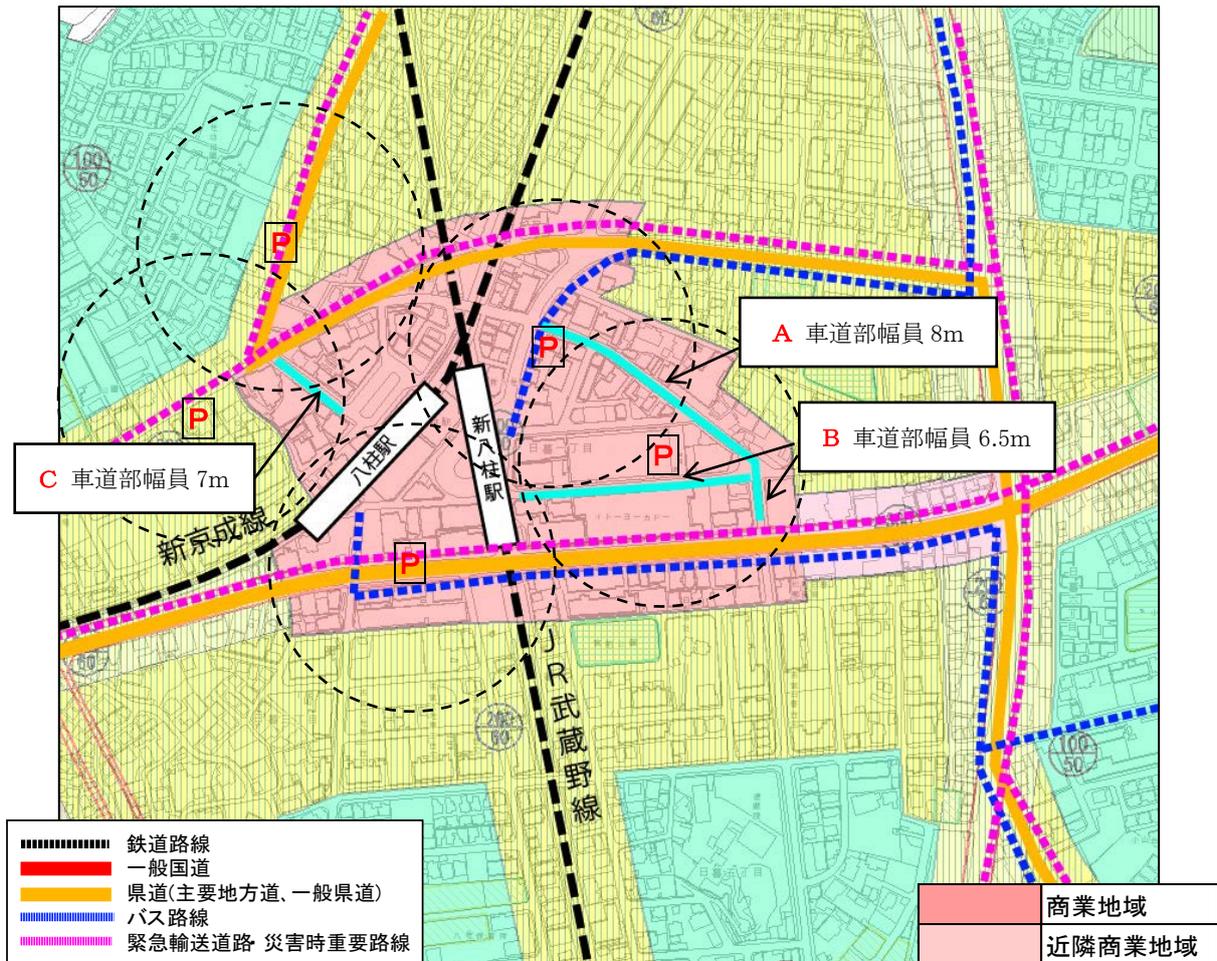


図 3-15 時間制限駐車区間の設置可能区間の検討（八柱駅・新八柱駅周辺）

(9) 常盤平駅

- ・松戸 3・3・8 号が車道部幅員 11m で、時間制限駐車区間の設置が可能である。
- ・但し、常盤平駅近傍の近隣商業地域では既存の路外駐車場が存在することから、常盤平支所交差点付近の近隣商業地域が対象区間として考えられる。
- ・なお、当路線は路線バスが走行するが、車道幅員に余裕があり停車帯が確保されていることから、バスの走行に支障は少ないと考えられる。

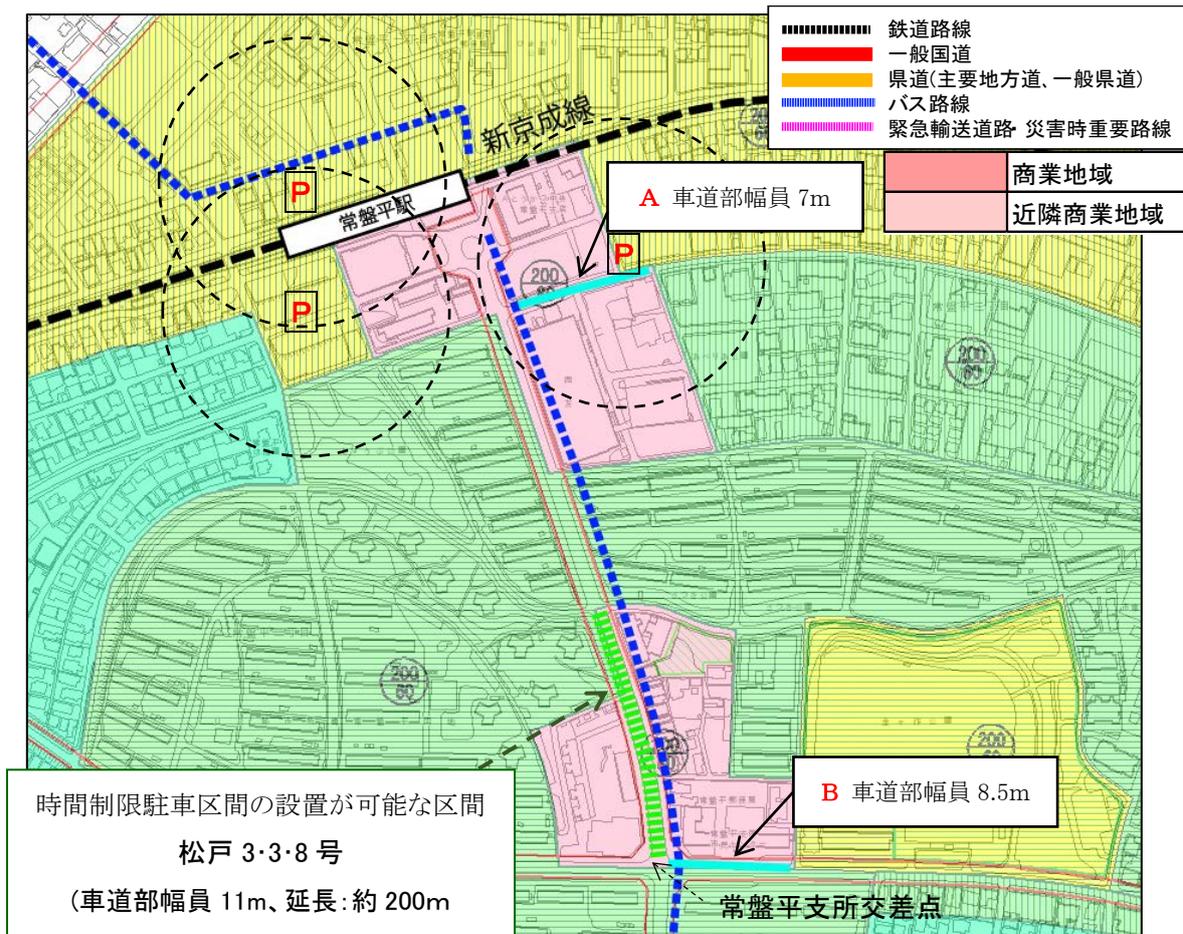


図 3-16 時間制限駐車区間の設置可能区間の検討 (常盤平駅周辺)

(10) 五香駅

- ・幅員の広い道路は路線バスの走行と緊急輸送道路・災害時重用路線に指定されている。
- ・それ以外の道路で、車道幅員による基準（相互通行11m以上）に適合する道路はなかった。
 (例) A地点 6.5m、B地点 8.5m~9m、C地点 4.5m、D地点 8m（地図参照）
- ・また、既に路外駐車場が立地し、概ね商業地域・近隣商業地域をカバーしている。

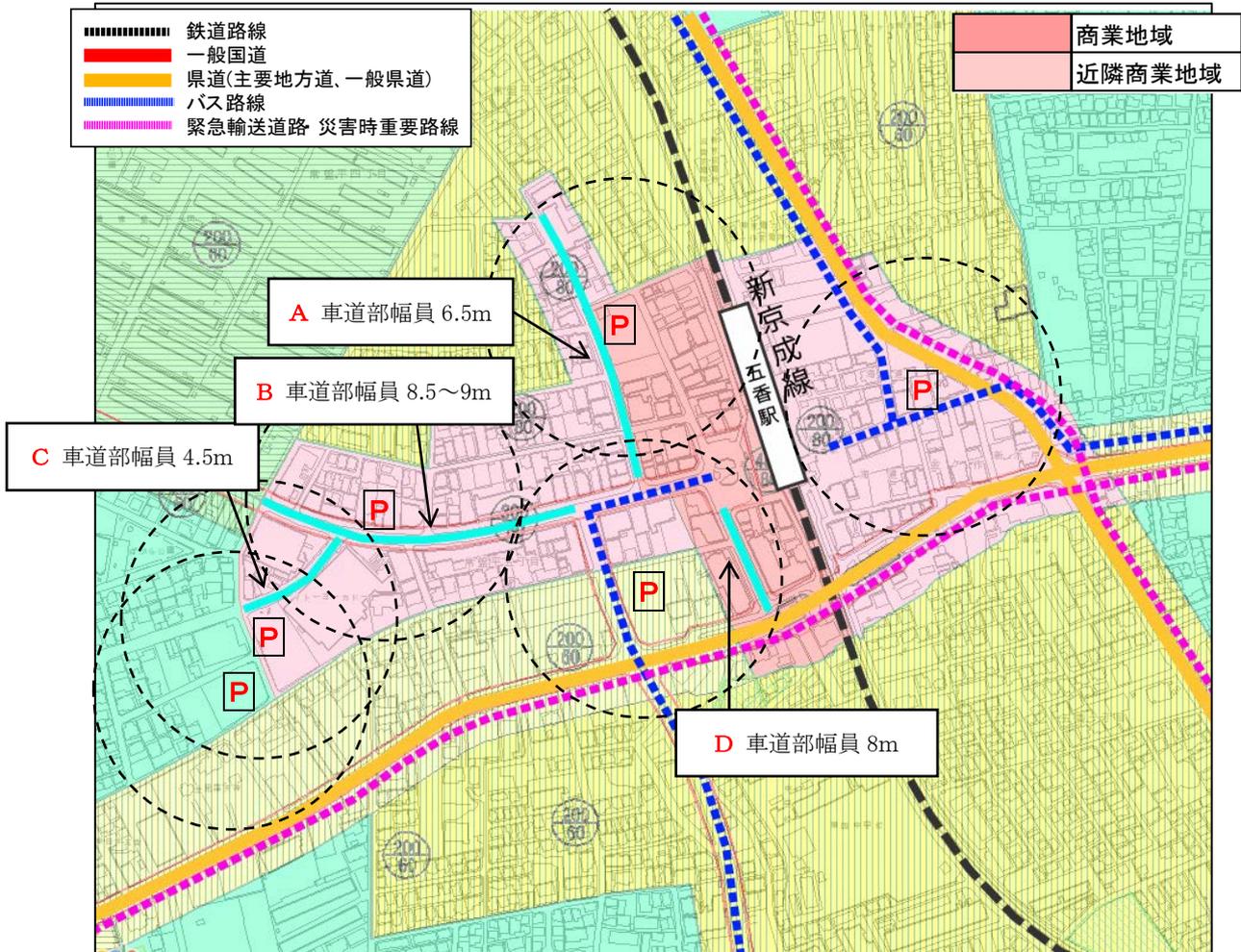


図 3-17 時間制限駐車区間の設置可能区間の検討（五香駅周辺）

(11) 六実駅

- ・幅員の広い道路は路線バスの走行と緊急輸送道路・災害時重用路線に指定されている。
- ・それ以外の道路で、車道幅員による基準（相互通行 11m以上）に適合する道路はなかった。
（例）A地点 4m～4.5m（地図参照）
- ・また、既に路外駐車場が立地し、概ね商業地域・近隣商業地域をカバーしている。

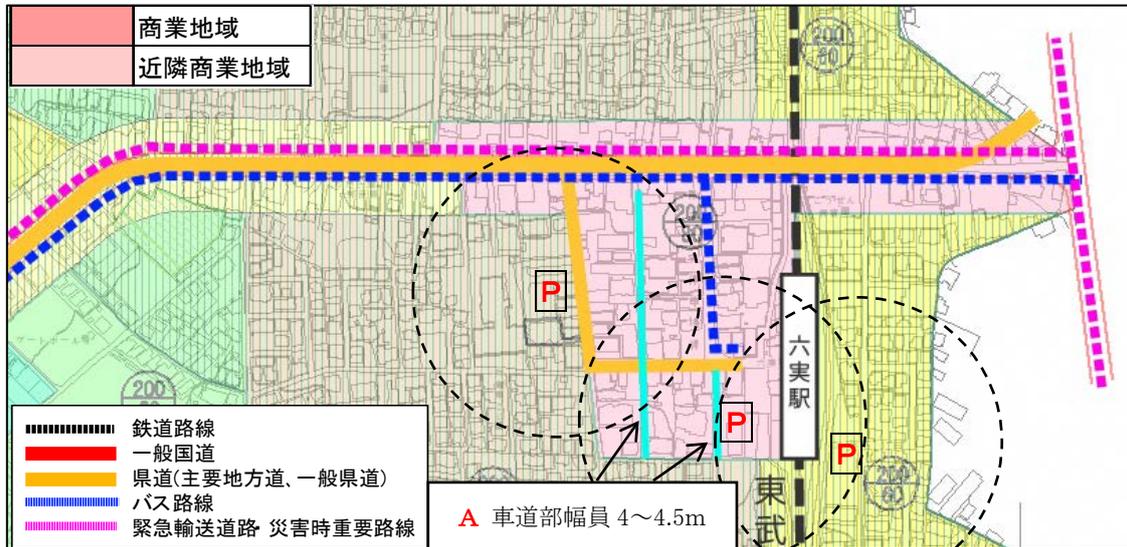


図 3-18 時間制限駐車区間の設置可能区間の検討（六実駅周辺）

(12) 東松戸駅

- ・松戸 3・3・7 号は車道部幅員が 16m（中央帯含む）で、時間制限駐車区間の設置が可能な幅員を有している。また勾配が 4%程度あるとみられる。
- ・なお、沿道はマンションが多く商業施設の立地は見られない。

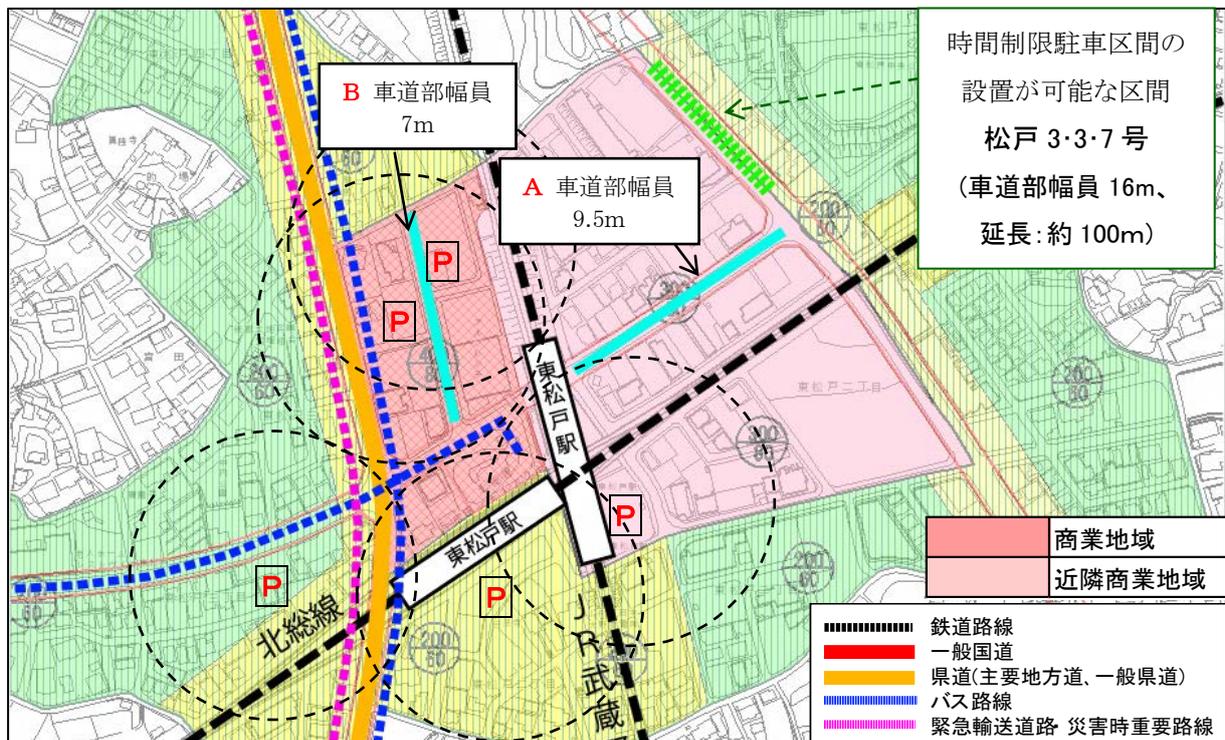


図 3-19 時間制限駐車区間の設置可能区間の検討（東松戸駅周辺）

(13) 松飛台駅

- ・幅員の広い道路は路線バスの走行と緊急輸送道路・災害時重用路線に指定されている。
- ・それ以外の道路で、車道幅員による基準（相互通行11m以上）に適合する道路はなかった。
（例）A地点9.5m（地図参照）
- ・また、既に路外駐車場が立地し、概ね商業地域・近隣商業地域をカバーしている。

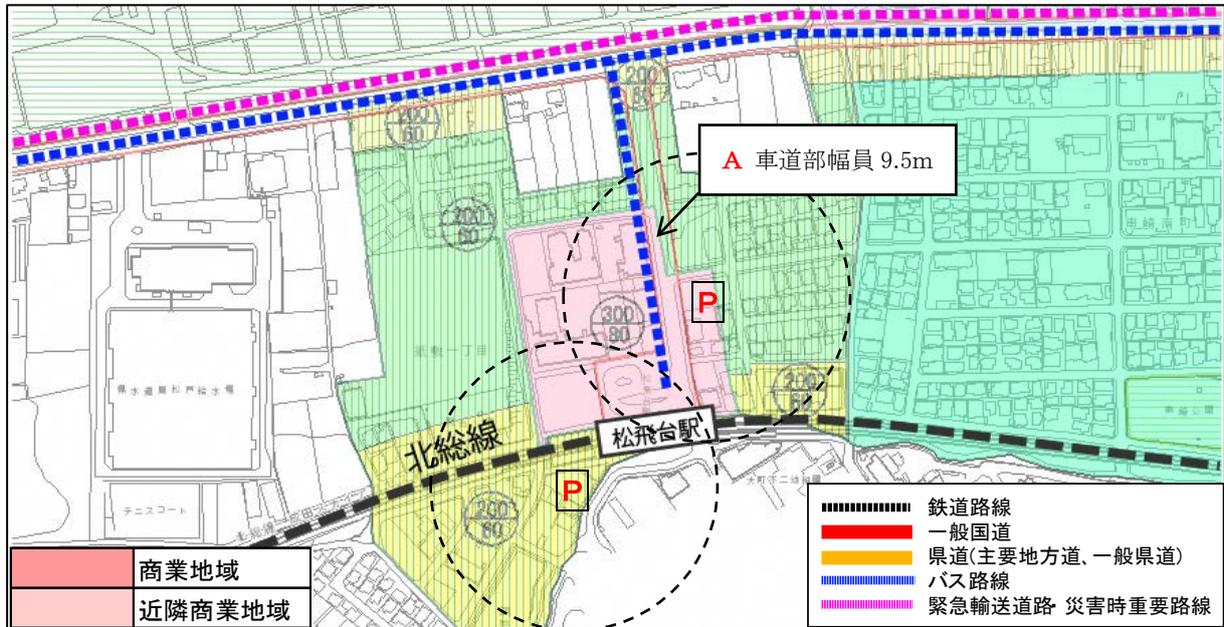


図 3-20 時間制限駐車区間の設置可能区間の検討（松飛台駅周辺）

(14) 秋山駅

- ・幅員の広い道路は路線バスの走行と緊急輸送道路・災害時重用路線に指定されている。
- ・それ以外の道路で、車道幅員による基準（相互通行11m以上）に適合する道路はなかった。
（例）A地点9.5m（地図参照）
- ・また、既に路外駐車場が立地し、概ね商業地域・近隣商業地域をカバーしている。

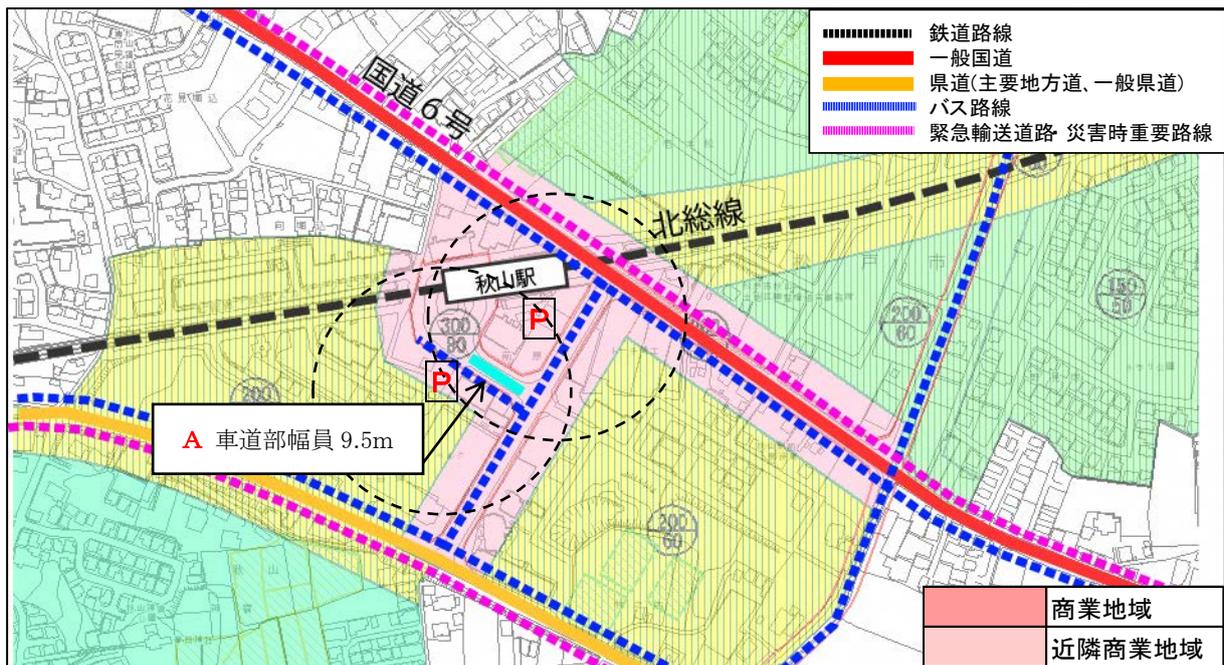


図 3-21 時間制限駐車区間の設置可能区間の検討（秋山駅周辺）

(15) 矢切駅

- ・幅員の広い道路は路線バスの走行と緊急輸送道路・災害時重用路線に指定されている。
- ・それ以外の道路で、車道幅員による基準（相互通行11m以上）に適合する道路はなかった。
- ・路外駐車場は矢切駅周辺と上矢切交差点近くに立地している。路外駐車場100m圏に含まれない地域（県道1号(松戸街道)沿道）に近隣商業地域が指定されているが、この地域で幅員が広い県道1号でも車道部幅員は7.5mである。

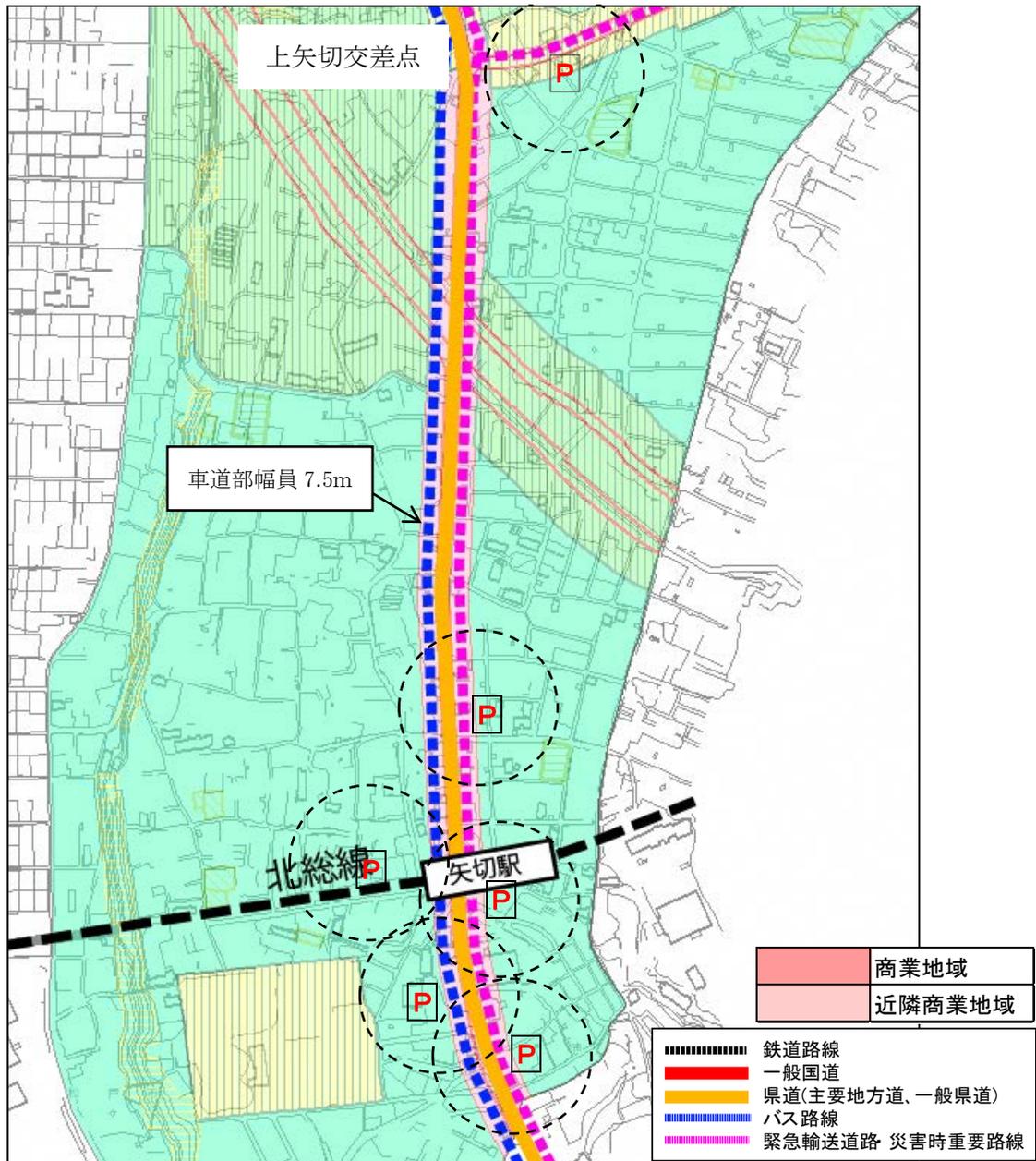


図 3-22 時間制限駐車区間の設置可能区間の検討（矢切駅周辺）

(16) 胡録台地区

- ・幅員の広い道路は路線バスの走行と緊急輸送道路・災害時重用路線に指定されている。
- ・路外駐車場は岩瀬交差点近くに立地している。路外駐車場 100m圏に含まれない地域（松戸 3.4.20 号沿道）に近隣商業地域が指定されているが、当路線の現在の車道部幅員は 8mで、計画幅員でも 16m（車道部幅員は一般的に 11m未満）である。

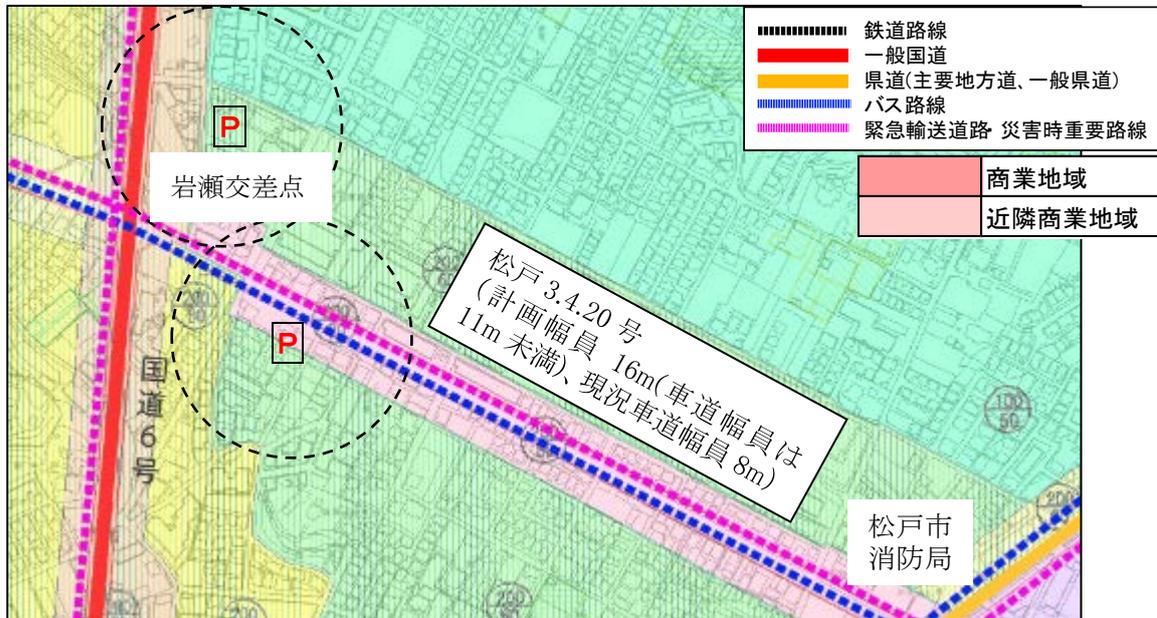


図 3-23 時間制限駐車区間の設置可能区間の検討（胡録台地区）

(17) 小金原地区

- ・小金原地区を取り巻く道路の車道部幅員は 11mあり、このうち、松戸 3・4・13 号の一部区間は、時間制限駐車区間の設置が可能とみられる。

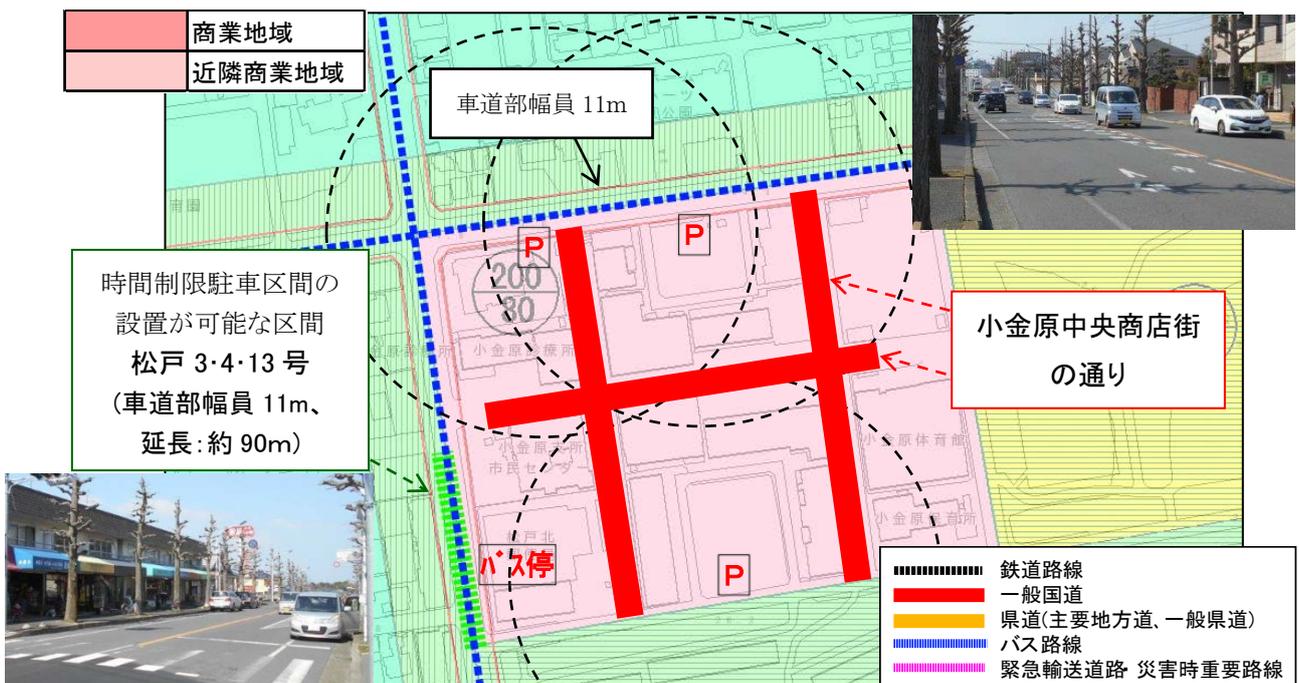


図 3-24 時間制限駐車区間の設置可能区間の検討（小金原地区）

3-4-2. 駐車需要動向に基づく設置可能性の概略検討

駐車需要に基づく時間制限駐車区間の設置可能性の検討は、交通量調査に基づいて行うものであるが、ここでは、既往の資料に基づいて需要面からみた可能性について、概略の検討を行った。

概略の駐車需要は、次に示す考え方、方法に基づいて把握した。

(1) 検討の視点

- ・各地域に発着する自動車交通は、その地域において自動車を駐車することが必要となる。また、鉄道を利用する際に駅まで自動車を利用した場合は、送迎の場合以外は、自動車を駐車する必要がある（パークアンドライドと呼ばれる）。このような自動車交通量がどの程度存在しているのかについて、既往の資料を基に把握する。
- ・一方、既存の路外駐車場の収容台数で、上記の自動車交通を収容できるのかについて検証することで、どの地域で駐車場が不足しているのかを概略検証することができる。

(2) 使用資料

出典：平成20年東京都市圏パーソントリップ調査データ（東京都市圏交通計画協議会）

(3) 検証するための指標

①当該地域に発着する自動車交通量と路外駐車場の収容台数とのバランスの検証

⇒ 収容台数当りトリップ数密度 （人トリップ/ha/台）

- ・既存路外駐車場の収容台数1台に対する、対象地域1ha当りに発着する自動車交通量で、算出された数値が大きいほど、駐車場の需給がひっ迫することを意味する。（収容台数1台に対し、どれだけの需要があるのかを示す指標である。但し、実際には、需要の全てが駐車場を必要としているわけではない。）

②鉄道利用で駅アクセスする自動車交通量と路外駐車場の収容台数とのバランスの検証

⇒ 収容台数当り駅端末トリップ数 （人トリップ/台）

- ・既存路外駐車場の収容台数1台に対する、鉄道利用のために駅へ到着する自動車交通量で、算出された数値が大きいほど、駐車場の需給がひっ迫することを意味する。（収容台数1台に対し、どれだけの需要があるのかを示す指標である。但し、実際には、需要の全てが駐車場を必要としているわけではない。）

注)「トリップ」とは、ある目的で出発地から目的地へ移動する交通量（人ベース）の単位であり、1トリップ=1人と捉えて差し支えない。

(4) 検討結果

既存データを基に自動車交通量と路外駐車場収容台数との需給バランス状況を比較評価した。

○自動車集中量を用いた地域間比較:「収容台数当りのトリップ数密度」

評価の視点：当該地域の路外駐車場の収容台数に対し、到着する自動車集中量（トリップ数）がどの程度の量があるのかを把握。

評価の基準：収容台数当りのトリップ数密度が高いということは、つまり、駐車場1台に対する需要規模が大きく、需給がひっ迫しやすいことを意味する。

評価結果：収容台数1台当りの自動車トリップ数密度が最も大きい地域は胡録台地区、次いで、松飛台駅、六実駅、みのり台駅の順で、路外駐車場の収容台数が少ない地域が上位にあがっている。

○駅端末自動車トリップ数を用いた地域間比較:「収容台数当りの駅端末自動車トリップ数」

評価の視点：当該地域の路外駐車場の収容台数に対し、鉄道乗車のために駅へアクセスした自動車交通（駅端末自動車トリップ数）がどの程度の量があるのかを把握。

評価の基準：収容台数当りの駅端末自動車トリップ数が多いということは、つまり、駐車場1台に対する需要規模が大きく、需給がひっ迫しやすいことを意味する。

評価結果：収容台数1台当りの駅端末自動車トリップ数が最も大きい地域は松飛台駅で、次いで、六実駅、馬橋駅、八柱駅・新八柱駅の順となっている。

表 3-5 自動車交通量と路外駐車場収容台数とのバランス（※再掲）

地域名	収容台数 (台)	自動車集中量			駅端末自動車トリップ数(乗車)			(参考) 駅乗車人員 (人/日)
		トリップ数密度 (台トリップ ² /ha・日)	収容台数当りトリップ数密度 (台トリップ ² /ha/台)	順位	トリップ数 (人トリップ ² /日)	収容台数当りトリップ数 (人トリップ ² /台)	順位	
松戸駅(東口+西口)	3,233	28.1	0.9	16	2,159	0.67	9	153,474
北松戸駅	268	13.9	5.2	8	387	1.4	5	21,006
馬橋駅	286	16.9	5.9	7	557	1.95	3	26,429
新松戸駅・幸谷駅	2,014	13.4	0.7	17	492	0.2	14	40,178
北小金駅	608	5.8	0.96	14	687	1.1	6	24,257
上本郷駅	92	14.9	16.2	5	45	0.49	13	3,480
みのり台駅	83	14.5	17.5	4	46	0.6	11	4,279
八柱駅・新八柱駅	480	9.1	1.9	12	928	1.93	4	46,779
常盤平駅	503	15.0	3.0	10	440	0.9	7	9,437
五香駅	493	12.8	2.6	11	357	0.72	8	15,201
六実駅	67	11.9	17.8	3	143	2.1	2	7,825
東松戸駅	815	7.5	0.92	15	400	0.49	12	27,676
松飛台駅	38	7.9	20.8	2	179	4.7	1	2,378
秋山駅	160	7.5	4.7	9	114	0.7	10	3,322
矢切駅	403	4.2	1.03	13	0	0.0		3,825
胡録台地区	13	7.0	54.1	1	—	—		—
小金原地区	132	13.1	9.9	6	—	—		—

資料)平成20年東京都市圏パーソントリップ調査(東京都市圏交通計画協議会)

注)駅端末自動車は、「乗用車」と「軽乗用車」の合計である。

出典)駅乗車人員:松戸市平成28年版統計書、東日本旅客鉄道(株)HP

3-4-3. 時間制限駐車区間の設置可能区間の抽出

これまでの検討結果をとりまとめ、設置可能区間の抽出を行った。

(1) 対象地域の抽出

1) 抽出方針・基準

- ・商業施設などが集積している地域
⇒ 都市計画用途が「商業地域」及び「近隣商業地域」に指定されている地域
⇒ 商店街など商店の立地が多い地域

2) 抽出結果

- ・鉄道駅周辺地域の商業地域及び近隣商業地域を抽出した。なお、新京成線松戸新田駅及び元山駅の周辺には商業地域又は近隣商業地域がないため、両駅以外の駅周辺地域が対象となる。
- ・このほか、胡録台地区、小金原地区が近隣商業地域に指定されており、対象地域として抽出した。

(2) 交通規制の実施基準に基づく検証

1) 抽出方針・基準

①道路構造等の観点からの抽出【その1】

- ・道路種別 : 幹線道路以外の道路
- ・歩車分離状況 : 歩車道の区別のある道路
- ・駐停車禁止場所 : 法定の駐（停）車禁止場所以外の場所
- ・車道幅員 : 駐車区画以外の車道幅員が、相互通行の場合は片側 3.5m以上、一方通行の場合は 4.0m以上（路側帯がある場合は 3.5m以上）確保できる道路。これらから、相互通行の場合は、片側 5.5m（車道幅員 3.5m + 駐車区画幅員 2.0m）×2 車線で 11mが必要となる。また、一方通行の場合は 5.5m（車道幅員 3.5m + 駐車区画幅員 2.0m）が必要となる。

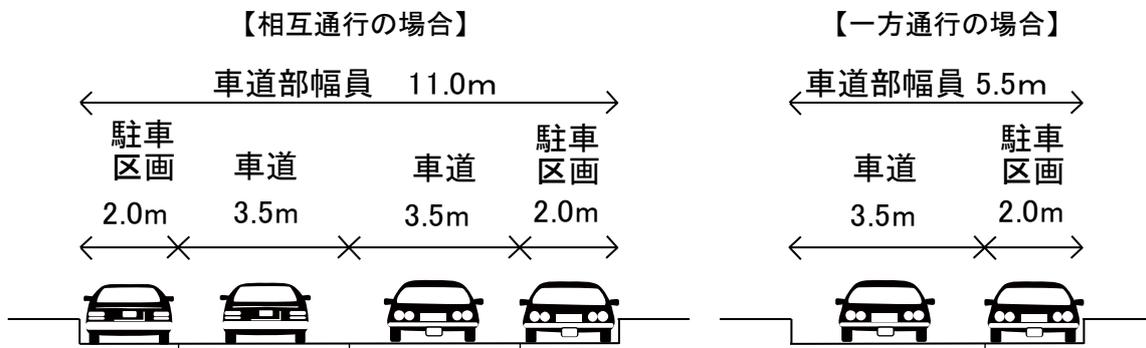


図 3-25 駐車区画を設置した場合の道路の横断面構成

②交通機能等の確保の観点からの抽出

- ・路線バスの走行 : 路線バスの運行に支障を生じない道路
- ・緊急輸送ルート : 災害時における避難路、緊急交通路及び緊急輸送ルートの機能を確保する上で支障を生じない道路
- ・消防活動 : 消防活動その他沿道の利用に支障を来さない場所

③路外駐車場との関係の観点からの抽出

- ・路外駐車場の入口からおおむね 100 メートル以上離れた道路の区間

④道路構造等の観点からの抽出【その 2】

- ・道路の縦断勾配が 4 % 以下の道路の区間。但し、縦断勾配が 6 % 未満の道路で車道幅員が 13 メートル以下の場合、この限りではない。

2) 抽出結果

- ・ 1) に示した抽出方針・基準の全てを満たす道路として、以下が抽出された。
 - 常盤平駅周辺地域 : 松戸 3・3・8 号、車道部幅員 11m、延長約 200m
 - 東松戸駅周辺地域 : 松戸 3・3・7 号、車道部幅員 16m、延長約 100m
 - 小金原地区 : 松戸 3・4・13 号、車道部幅員 11m、延長約 90m

表 3-6 交通規制の実施基準に基づく検証結果（各項目のチェック表）

検証の視点	NO.	基準、検証内容	検証基準	検証結果															
				松戸駅周辺地域	北松戸駅	馬橋駅	新松戸駅・幸谷駅	北小金駅	上本郷駅	みのり台駅	八柱駅・新八柱駅	常盤平駅	五香駅	六実駅	東松戸駅	松飛台駅	秋山駅	矢切駅	胡録台地区
道路種別	①	幹線道路（一般国道、主要地方道、一般県道）への設置ではないこと	○：幹線道路がない △：一部幹線道路がある ×：全路線が幹線道路	△	△	△	○	△	○	△	△	○	△	△	△	○	△	△	○
道路構造	歩車分離状況	② 歩車分離されていること	※幹線道路以外対象 ○：全路線で歩車分離 △：一部で歩車分離 ×：歩車分離路線なし	△	△	△	△	△	△	△	△	△	△	△	△	○	○	△	
	車道幅員	③ 相互通行の場合は、車道部幅員が11m以上であること 一方通行の場合は、車道部幅員が5.5m以上であること	※幹線道路以外対象 ○：該当する路線がある ×：該当する路線がない	×	×	×	×	×	×	×	×	○	×	×	○	×	×	×	○
	駐停車禁止場所	④ 法定の駐停車禁止場所（交差点内や交差点角から5m以内など）でないこと	※③が○の路線を対象に禁止場所以外の有無を確認	-	-	-	-	-	-	-	-	場所により○	-	-	場所により○	-	-	-	場所により○
	縦断勾配	⑤ 道路の縦断勾配が4%以下であること	※③が○の路線を対象に4%以下であることを確認	-	-	-	-	-	-	-	-	○	-	-	○	-	-	-	○
交通機能	バス路線	⑥ 路線バスの走行路線となっている道路でないこと	○：バス路線がない △：一部バス路線がある ×：全路線がバス路線	△	△	△	△	△	○	○	△	△	△	△	△	△	△	△	△
	緊急輸送ルート	⑦ 緊急輸送道路、市災害時重要路線に指定されている道路でないこと	○：指定道路がない △：一部指定道路がある ×：全路線が指定道路	△	△	△	△	△	○	△	△	○	△	△	△	△	△	△	○
	消防活動	⑧ 消防活動に支障を来さないこと（消防活動困難区域内でないこと）	○：全路線が区域外 △：一部路線が区域内 ×：全路線が区域内	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○
他駐車場との関係	路外駐車場の入口から100m以上離れていること ※駐車場運営会社の駐車場、商業施設の駐車場を対象に検証	⑨ ○：全路線が100m外 △：一部路線が100m外 ×：全路線が100m内	△	△	△	△	△	△	△	△	△	△	△	△	△	△	△	△	

表 3-7 交通規制の実施基準に基づく検証結果（詳述表）

抽出の観点・指標	道路構造等【その1】				交通機能等の確保			路外駐車場との関係			道路構造等【その2】	抽出路線
	道路種別	歩車分離	車道幅員	駐停車禁止場所	路線バス走行道路	緊急輸送ルート	消防活動	路外駐車場100m圏	路外駐車場と自動車交通量の需給バランス		道路の縦断勾配	
									収容台数あたり自動車集中度	収容台数あたり駅端末自動車トリップ数		
基準地域	幹線道路（一般国道、県道）は対象外	歩車分離されている	相互通行11m以上、一方通行5.5m以上	法定の駐停車禁止場所は対象外	路線バス走行道路は対象外	緊急輸送ルート指定路線は対象外	消防活動困難区域内の道路は対象外	路外駐車場入口から100m圏外	数値が高いほど駐車需要が見込まれる (順位) (順位)		縦断勾配が4%以下	
松戸駅周辺地域	△ 一般国道、県道があり、対象外とする。	× 対象道路のうち基準に適合する道路はない			△ 一部道路で路線バスが走行	△ 一部道路が緊急輸送ルートに指定	○ 消防活動困難区域はない	△ 商業地域に既に多くの路外駐車場が立地、近隣商業地域の一部には路外駐車場のない地域がある。	16	9	-	×
北松戸駅	△ 一般国道があり、対象外とする。	× "			△ "	△ "	○ "	△ 既に路外駐車場が立地	8	5	-	×
馬橋駅	△ 一般国道、県道があり、対象外とする。	× "			△ "	△ "	○ "	△ "	7	3	-	×
新松戸駅・幸谷駅	○ 幹線道路はない	× "			△ "	△ "	○ "	△ "	17	14	-	×
北小金駅	△ 県道があり、対象外とする。	× "			△ "	△ "	○ "	△ "	15	6	-	×
上本郷駅	○ 幹線道路はない	× "			○ 路線バス走行道路はない	○ 緊急輸送ルートはない	○ "	△ 一部地域には路外駐車場がない	5	13	-	×
みのり台駅	△ 県道があり、対象外とする。	× "			○ "	△ 一部道路が緊急輸送ルートに指定	○ "	△ 既に路外駐車場が立地	4	11	-	×
八柱駅・新八柱駅	△ "	× "			△ 一部道路で路線バスが走行	△ "	○ "	△ "	12	4	-	×
常盤平駅	○ 幹線道路はない	○ 相互通行で車道幅員11m以上が1路線			△ "	○ 緊急輸送ルートはない	○ "	△ 駅周辺には既に路外駐車場が立地、常盤平支所交差点周辺には路外駐車場がない。	10	7	○	○松戸3・3-8号
五香駅	△ 県道があり、対象外とする。	× 対象道路のうち基準に適合する道路はない			△ "	△ 一部道路が緊急輸送ルートに指定	○ "	△ 既に路外駐車場が立地	11	8	-	×
六実駅	△ "	× "			△ "	△ "	○ "	△ "	3	2	-	×
東松戸駅	△ "	○ 相互通行で車道幅員11m以上が1路線			△ "	△ "	○ "	△ 商業地域には既に路外駐車場が立地、近隣商業地域には路外駐車場がない。	14	12	○	○松戸3・3-7号
松飛台駅	○ 幹線道路はない	× 対象道路のうち基準に適合			△ "	△ "	○ "	△ 既に路外駐車場が立地	2	1	-	×
秋山駅	△ 一般国道、県道があり、対象外とする。	× "			△ "	△ "	○ "	△ "	6	10	-	×
矢切駅	△ 県道があり、対象外とする。	× "			△ "	△ "	○ "	△ 一部地域には路外駐車場がない	13	トリップ無し	-	×
胡録台地区	△ 一般国道があり、対象外とする。	× "			△ "	△ "	○ "	△ "	1	-	-	×
小金原地区	○ 幹線道路はない	○ 相互通行で車道幅員11m以上が2路線			△ "	○ 緊急輸送ルートはない	○ "	△ "	6	-	○	○松戸3・4-13号

3) 駐車需要動向からみた検証

2) に示した抽出路線を対象に、既往データによる駐車需要を用いて、時間制限駐車区間の設置に足る駐車需要があるか次の観点から検証を行った。

①小売業事業所数、大規模商業施設数

- ・小売業事業所が多いほど駐車需要が多く、時間制限駐車区間の設置の可能性が高い。ここでいう小売業事業所には、規模が小さく個々で来客用の駐車場を所有していない事業所も多いとみられる。
- ・大規模商業施設が多いほど駐車需要が多く、時間制限駐車区間の設置の可能性が高い。なお、大規模商業施設には大規模小売店舗立地法により附置義務駐車場の設置が必要であり、時間制限駐車区間の設置は必ずしも必要ではないが、店舗周辺は路上駐車が生じやすい地域と考えられる。



- ・各対象地域における小売業事業所数及び大規模商業施設は次表に示す通りであり、順位の高い以下の地域が時間制限駐車区間の設置の可能性が高いと言える。
- ・このうち、2) で抽出された地域を見ると、小売業事業所数は東松戸駅周辺地域で少なく、常盤平駅周辺及び小金原地区は中程度である。

表 3-8 対象地域の小売業事業所数及び大規模商業施設数

NO.	地域名	小売業事業所数		大規模商業施設数	
		事業所数	順位	施設数	順位
①	松戸駅周辺	195	1	7	1
②	北松戸駅周辺	55	5	2	5
③	馬橋駅周辺	64	4	1	11
④	新松戸駅周辺	116	2	2	5
⑤	北小金駅周辺	42	6	3	2
⑥	上本郷駅周辺	14	14	1	11
⑦	みのり台駅周辺	25	11	2	5
⑧	八柱駅・新八柱駅周辺	32	8	2	5
⑨	常盤平駅周辺	30	9	3	2
⑩	五香駅周辺	78	3	2	5
⑪	六実駅周辺	30	9	0	12
⑫	東松戸駅周辺	8	15	3	2
⑬	松飛台駅周辺	19	13	1	11
⑭	秋山駅周辺	0	17	1	11
⑮	矢切駅周辺	33	7	1	11
⑯	胡録台地区	5	16	0	12
⑰	小金原地区	23	12	2	5

②自動車交通量と路外駐車場収容台数との需給バランス

- ・路外駐車場収容台数当りの自動車トリップ数密度が大きいほど、また、路外駐車場収容台数当りの駅端末自動車トリップ数が多いということは、駐車場1台分に対し多くの需要があることを意味する。そのため、供給量が不足しており時間制限駐車区間の設置の可能性が高いと言える。



- ・各対象地域における収容台数当りの自動車トリップ数は次表に示す通りであり、順位の高い以下の地域が時間制限駐車区間の設置の可能性が高いと言える。
- ・このうち、2)で抽出された地域を見ると、東松戸駅周辺地域は少なく、常盤平駅及び小金原地区は中程度のレベルである。

表 3-9 自動車交通量と路外駐車場収容台数とのバランス (※再掲)

地域名	収容台数 (台)	自動車集中量			駅端末自動車トリップ数(乗車)			(参考) 駅乗車人員 (人/日)
		トリップ数密度 (台トリップ/ha・日)	収容台数当りトリップ数密度 (台トリップ/ha/台)	順位	トリップ数 (人トリップ/日)	収容台数当りトリップ数 (人トリップ/台)	順位	
松戸駅(東口+西口)	3,233	28.1	0.9	16	2,159	0.67	9	153,474
北松戸駅	268	13.9	5.2	8	387	1.4	5	21,006
馬橋駅	286	16.9	5.9	7	557	1.95	3	26,429
新松戸駅・幸谷駅	2,014	13.4	0.7	17	492	0.2	14	40,178
北小金駅	608	5.8	0.96	14	687	1.1	6	24,257
上本郷駅	92	14.9	16.2	5	45	0.49	13	3,480
みのり台駅	83	14.5	17.5	4	46	0.6	11	4,279
八柱駅・新八柱駅	480	9.1	1.9	12	928	1.93	4	46,779
常盤平駅	503	15.0	3.0	10	440	0.9	7	9,437
五香駅	493	12.8	2.6	11	357	0.72	8	15,201
六実駅	67	11.9	17.8	3	143	2.1	2	7,825
東松戸駅	815	7.5	0.92	15	400	0.49	12	27,676
松飛台駅	38	7.9	20.8	2	179	4.7	1	2,378
秋山駅	160	7.5	4.7	9	114	0.7	10	3,322
矢切駅	403	4.2	1.03	13	0	0.0		3,825
胡録台地区	13	7.0	54.1	1	—	—		—
小金原地区	132	13.1	9.9	6	—	—		—

(3) 時間制限駐車区間の設置可能区間の選定

- ・(1)(2)のとりまとめ結果から、時間制限駐車区間の設置の可能性のある区間として、次章において、駐停車状況の実態調査を実施する地域を以下のように考えることとした。

○時間制限駐車区間を設置するには、交通規制の実施基準に準拠していることが必須条件であり、その中でも、通過車両の交通に支障がないよう、十分な車道幅員を有していることが第一に必要である。

その結果、前述の通り、常盤平駅周辺地域、東松戸駅周辺地域、小金原地区の3地域が抽出された。

- ただ、この3地域のうち、東松戸駅周辺地域は小売業事業所数が少なく、また、既存の路外駐車場収容台数当りの自動車トリップ数も少ないなど、時間制限駐車区間を設置するに十分な駐車需要が見込まれない可能性がある。
- 一方、常盤平駅周辺地域は、道路構造等の観点からみた時間制限駐車区間の設置可能性が高く、また、道路に直接面してはいないが商店街が形成されており、時間制限駐車区間の設置による効果が見込まれる。
- また、小金原地区は、道路構造等の観点からみた時間制限駐車区間の設置可能性が高く、かつ、延長が比較的長い。また、沿道の商業施設の立地が比較的多く、時間制限駐車区間の設置による効果が見込まれる。
- 従って、交通規制の実施基準及び駐車需要動向の観点からは、常盤平駅周辺地域、小金原地区の2地域を選定することとした。

- なお、これまでの検討による地域選定以外に、商店街などの周辺地域において、日々、路上駐車が発生し問題となっている地域として、五香駅周辺地域があげられる。
- 五香駅周辺は、駅前通り（松戸3・4・14号）沿いに商店街が形成され、市内でも随一のアーケード商店街であり、店舗前に時間制限駐車区間を設置した場合、買い物の利便性の向上の効果が他地域よりも大きいと考えられる地域である。
- 五香駅周辺では、過去に市民や商店会から駐車施設の整備を求める声が上がっている。
- 道路幅員は18mであるが、歩道幅員を広く確保しているため、車道部に駐停車可能な幅員は有していない。しかしながら、商店への立ち寄りとみられる駐停車車両が多く、問題が生じている。そのため、時間制限駐車区間の設置の可能性を残しつつ、現状の問題点を把握する観点から、駐停車状況調査を実施することが望ましいと考えられる。



- 以上から、時間制限駐車区間を設置可能区間及び現状の駐停車の問題点把握の観点から、常盤平駅周辺地域、小金原地区、五香駅周辺地域の3地域を選定し、駐停車の状況調査を実施することとした。

4. 駐停車状況調査結果

3章で選定した3地域を対象に、駐停車状況の実態調査を実施した。次には、調査概要及び調査結果を示す。

4-1. 駐停車状況調査実施概要

4-1-1. 実施日時

調査は以下の日時で実施した。

平成30年3月4日(日) 10:00~20:00 (天候: 快晴、気温: 14.4℃~17.7℃)

平成30年3月6日(火) 10:00~20:00 (天候: 曇りのち晴れ、気温: 6.7℃~10.3℃)

4-1-2. 実施場所

対象とした3地域の具体的な調査場所は、次に示す通りとした。なお、どの路線・区間とも、道路の両側にて調査を実施した。

(1) 常盤平駅周辺地域

対象路線：松戸3・3・8号

対象区間：常盤平支所交差点～ときわ平サニーハイツ角交差点

- ・道路の西側のうち一部区間は第1種中高層住居専用地域に指定されているが、向かい側の道路東側に商業施設が立地していること、また、東側・西側の調査区間を同一区間とすることで、調査員の誤認の防止につながると考えられることから、当該区間も実態調査の対象とした。

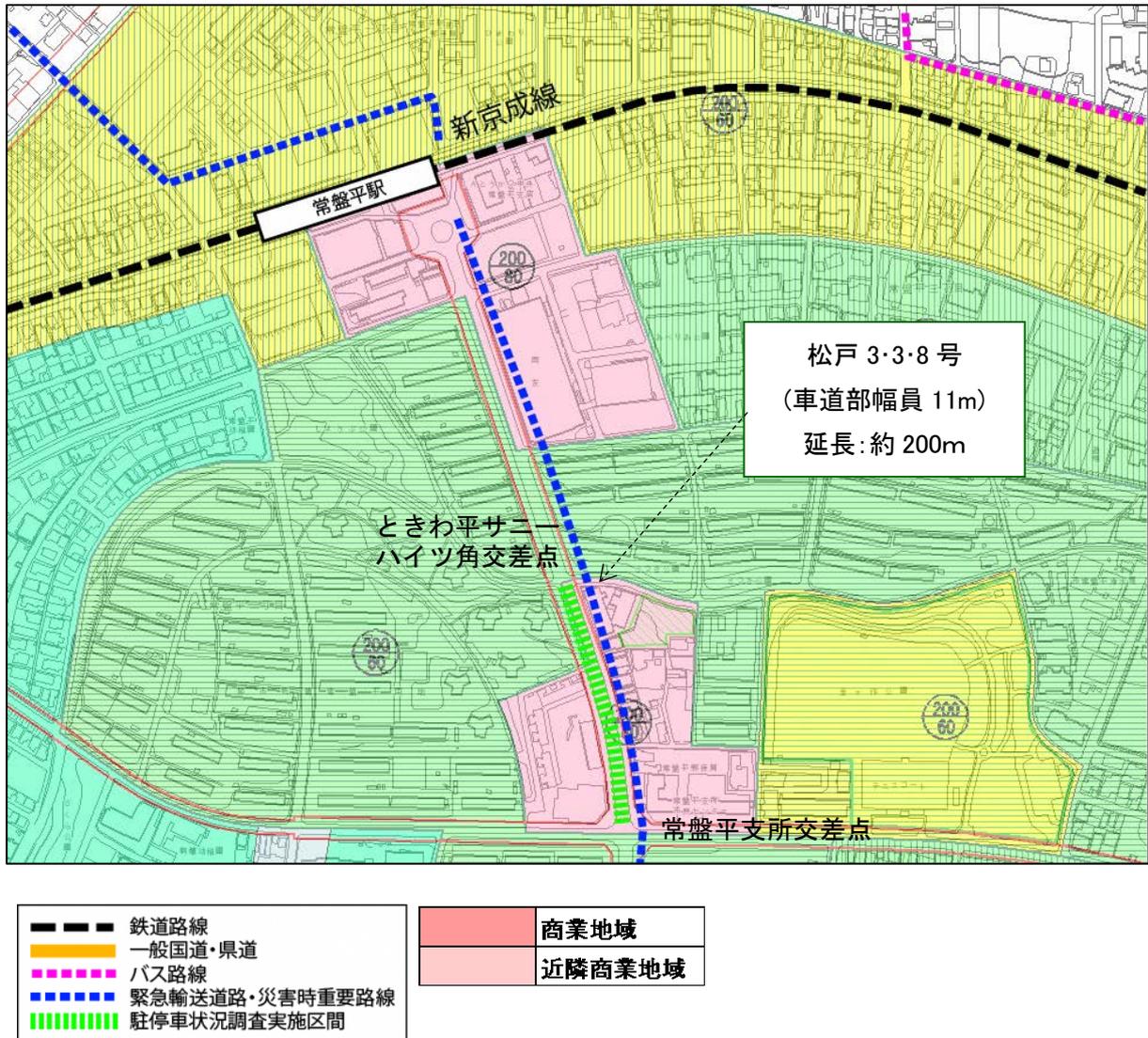


図 4-1 常盤平駅周辺地域における駐停車状況調査実施区間

(2) 小金原地区

対象路線：松戸 3・4・13号、松戸 3・4・15号

対象区間：千葉銀行小金原支店前交差点～松戸北郵便局前交差点（3・4・13号）

小金原公園前交差点～小金原商店街入口（3・4・15号）

- ・前述の検討では、松戸 3・4・13号の一部区間のみが抽出されたが、現状の駐車実態や、松戸 3・4・15号が駐停車可能な車道幅員を有していることから、対象区間を下図に示す通り設定した。
- ・また、両道路とも商店街の反対側は第1種中高層住居専用地域に指定されているが、沿道に商業施設が立地し、駐停車需要が存在するとみられることから、実態調査の対象とする。

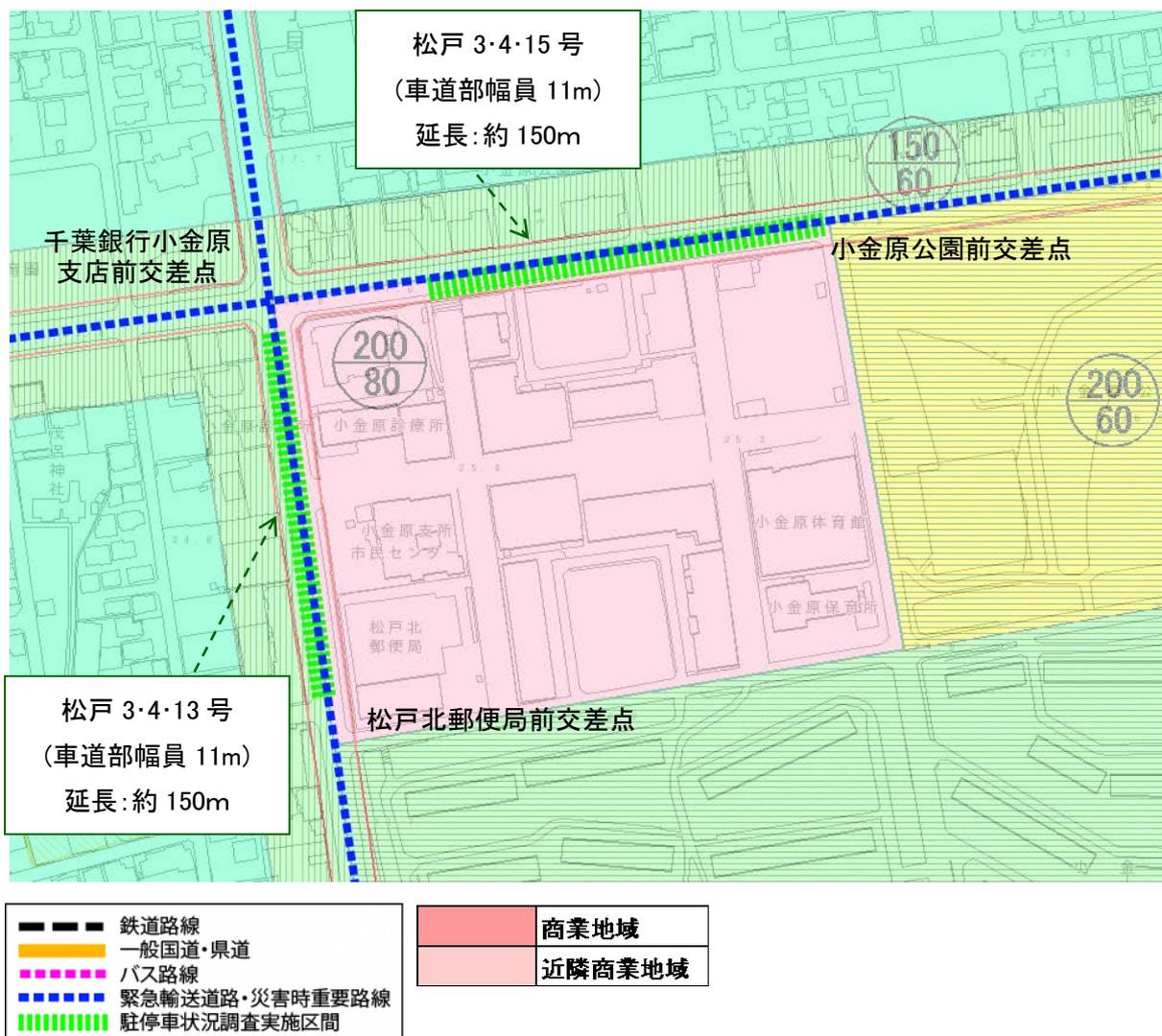


図 4-2 小金原地区における駐停車状況調査実施区間

(3) 五香駅周辺地域

対象路線：松戸3・4・14号

対象区間：五香駅前～ザ・プライス五香店前交差点

・現状で駐停車が多い区間を調査対象とした。

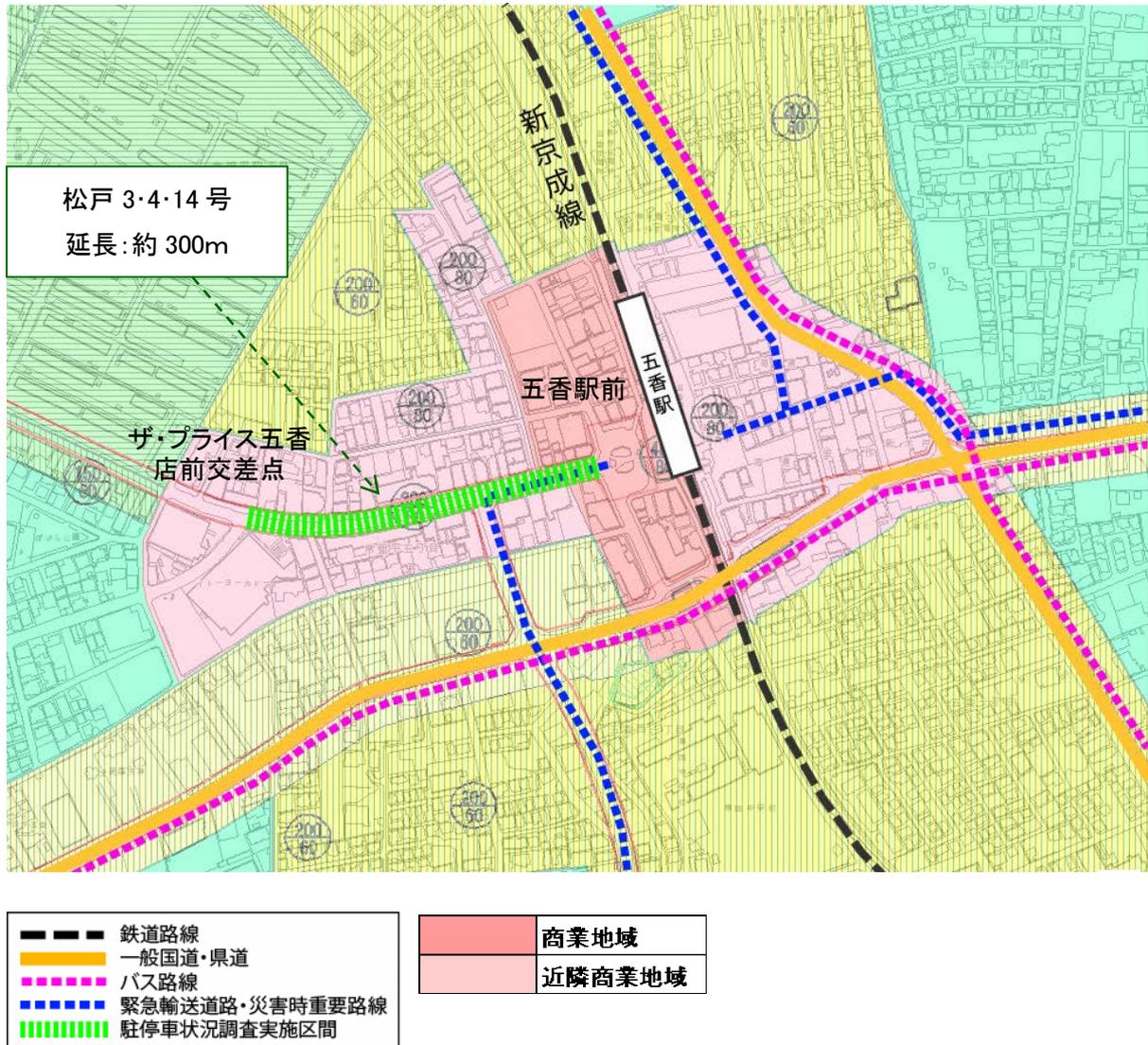


図4-3 五香駅周辺地域における駐停車状況調査実施区間

4-1-3. 調査実施項目・内容

調査項目は、以下の通りとする。

(1) 対象箇所の断面交通量

- ・方向別、車種別、30分毎に把握した。
- ・車種は、以下の通り、ナンバープレートの分類番号により区分した。

表 4-1 車種分類

観測区分	種別	内容
小型車	乗用車	ナンバー5 (黄と黒のプレート) ナンバー3、8 (小型プレート) ナンバー3、5、7
	小型貨物車	ナンバー4 (黄と黒のプレート) ナンバー3、6 (小型プレート) ナンバー4、6
大型車	バス	ナンバー2
	普通貨物車	ナンバー1 ナンバー8、9、0

出典)「箇所別基本表及び時間帯別交通量表に関する説明資料」(国土交通省)

(2) 対象箇所の駐停車状況

- ・道路の方向別に、駐停車車両の車種(大型車・小型車; (1)と同じ区分)・駐停車場所・駐停車の開始時刻及び終了時刻、駐停車時間を把握した。
- ・駐停車車両の予想される駐停車の事由(休憩、荷さばき、近隣施設の利用等)を把握した。
- ・タクシー、送迎など自動車の乗降については、停車時間が短くパーキングメーターの需要とはならないため、駐停車としてカウントしないものとする。但し、駐停車による通過車両等への影響を把握するため、客待ちや送迎で比較的長時間駐停車しているタクシー、送迎車両については、カウントの対象とした。

4-2. 駐停車状況調査結果

調査結果を次に示す。なお、集計項目は以下の通りである。

【集計項目】

- (1) 自動車断面交通量 (方向別・時間帯別)
- (2) 駐停車状況
 - ① 駐停車台数 (方向別・時間帯別)
 - ② 平均駐停車時間 (方向別・時間帯別)
 - ③ 駐停車時間別構成比 (方向別・時間帯別)
 - ④ 最大・最小駐停車時間 (方向別・時間帯別)
 - ⑤ 駐停車の事由 (方向別・時間帯別)

4-2-1. 調査結果の概要

①自動車断面交通量

・10時間の自動車断面交通量は、最小2,310台、最大5,257台である。仮に、最大の5,257台を1日当りに換算すると、5,257台×(12時間÷10時間)×昼夜率1.34(松戸市内の一般県道の最大値)=8,453台/日と、道路構造令に基づく交通容量(9,600台/日(4種1級2車線))を下回り、混雑するほどの交通量ではないと考えられる。

②駐停車台数、駐停車率

・駐停車台数は3・4・14号(五香駅周辺地域)が最も多く、駐停車率も10%以上と高い。

③平均駐停車時間

・どの路線も平均10分以内と短時間である。3・4・14号(五香駅周辺地域)が比較的長い。

④最大駐停車時間

・どの路線も長時間駐車がみられるが、取り締まり実施の看板が掲げられている3・4・15号(小金原地区)では最大で39分(休日)である。

⑤駐停車時間構成比

・3・3・8号(常盤平駅周辺地域)と3・4・15号(小金原地区)は3分未満の割合が最も高く、3・4・13号(小金原地区)、3・4・14号(五香駅周辺地域)は分散している。

⑥駐停車の事由

・どの路線も近隣施設利用(商店等)の割合が最も高い。

表 4-2 駐停車状況調査結果概要

集計項目	区分	常盤平駅周辺	小金原地区		五香駅周辺地域	単位、備考
		3.3.8号	3.4.13号	3.4.15号	3.4.14号	
自動車断面交通量	平日	3,763	3,973	5,257	2,561	台/10h
	休日	3,650	3,379	5,234	2,310	台/10h
駐停車台数	平日	210	240	141	373	台/10h
	休日	270	235	144	334	台/10h
駐停車率	平日	5.6%	6.0%	2.7%	14.6%	(駐停車台数÷自動車断面交通量)
	休日	7.4%	7.0%	2.8%	14.5%	
平均駐車時間	平日	5.0	7.9	4.4	8.8	分
	休日	3.2	7.3	4.6	9.1	分
最大駐車時間	平日	91	151	30	115	分
	休日	26	104	39	182	分
駐停車時間構成比	平日	3分未満	45.2%	24.2%	39.7%	27.9%
		3分以上~5分未満	27.1%	22.5%	26.2%	23.3%
		5分以上~10分未満	15.2%	24.6%	24.1%	24.7%
		10分以上	12.4%	28.8%	9.9%	24.1%
	休日	3分未満	46.7%	28.1%	35.4%	19.5%
		3分以上~5分未満	37.8%	21.7%	33.3%	22.5%
		5分以上~10分未満	11.5%	25.1%	22.2%	30.2%
		10分以上	4.1%	25.1%	9.0%	27.8%
駐停車の事由	平日	休憩	10.5%	3.8%	14.2%	8.6%
		荷捌き	22.9%	1.7%	14.2%	21.2%
		近隣施設利用	52.9%	74.6%	56.0%	46.9%
		タクシー乗降	2.4%	15.0%	1.4%	2.1%
		一般車乗降	11.4%	5.0%	14.2%	21.2%
	休日	休憩	9.3%	2.6%	5.6%	7.8%
		荷捌き	5.9%	0.9%	4.2%	10.2%
		近隣施設利用	80.0%	86.0%	70.1%	51.8%
		タクシー乗降	0.0%	9.8%	0.0%	0.3%
		一般車乗降	4.8%	0.9%	20.1%	29.9%

4-2-2. 常盤平駅周辺地域

(1) 自動車断面交通量 (方向別・時間帯別)

① 平日

・東側は12:00-12:30がピークで、西側は15:30-18:30の交通量が多い。

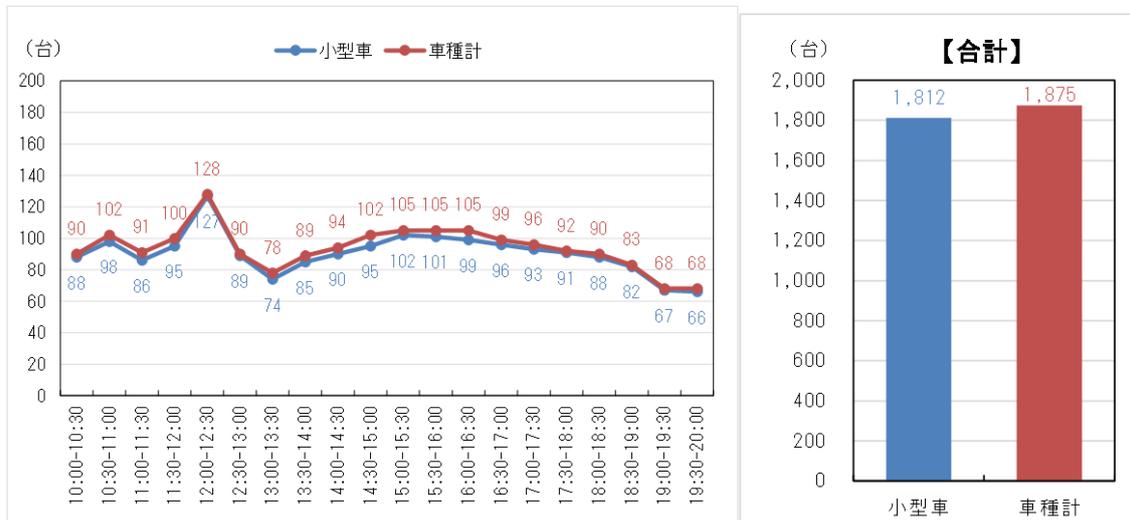


図 4-4 東側(南行き)・時間帯別断面交通量【平日】

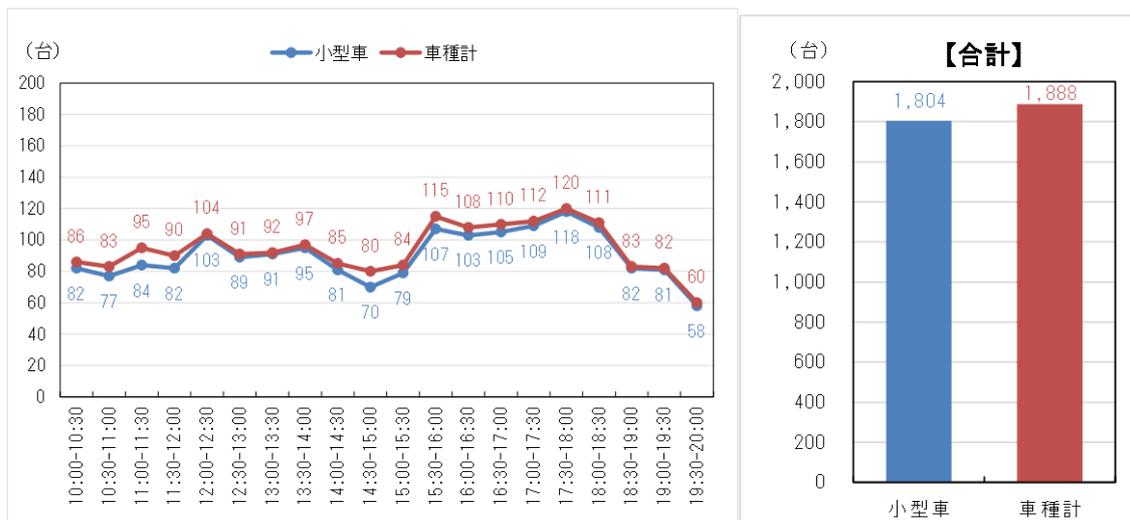


図 4-5 西側(北行き)・時間帯別断面交通量【平日】



②休日

・東側は14:00-14:30がピークで、西側は目立ったピークがない。

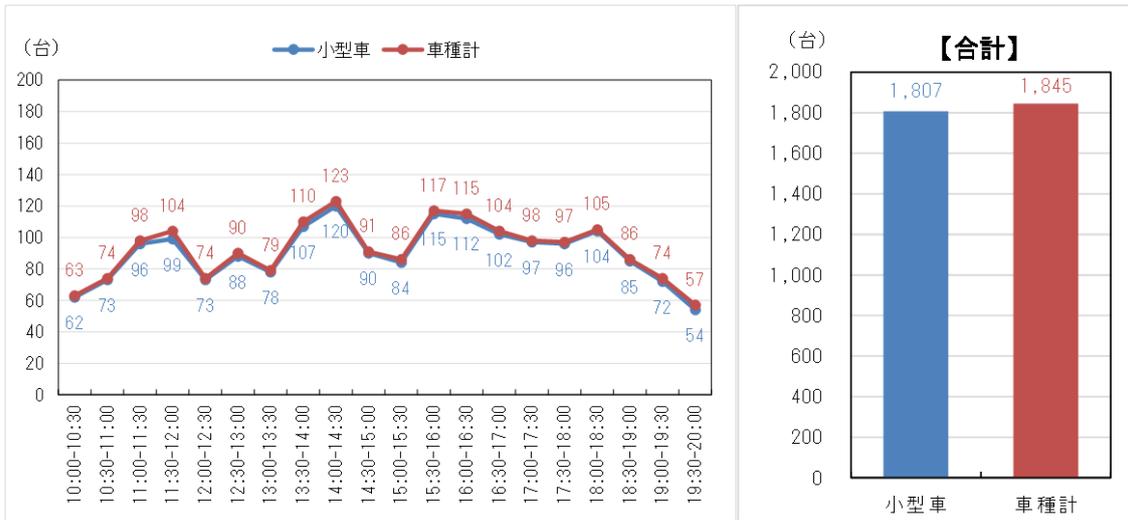


図 4-6 東側(南行き)・時間帯別断面交通量【休日】

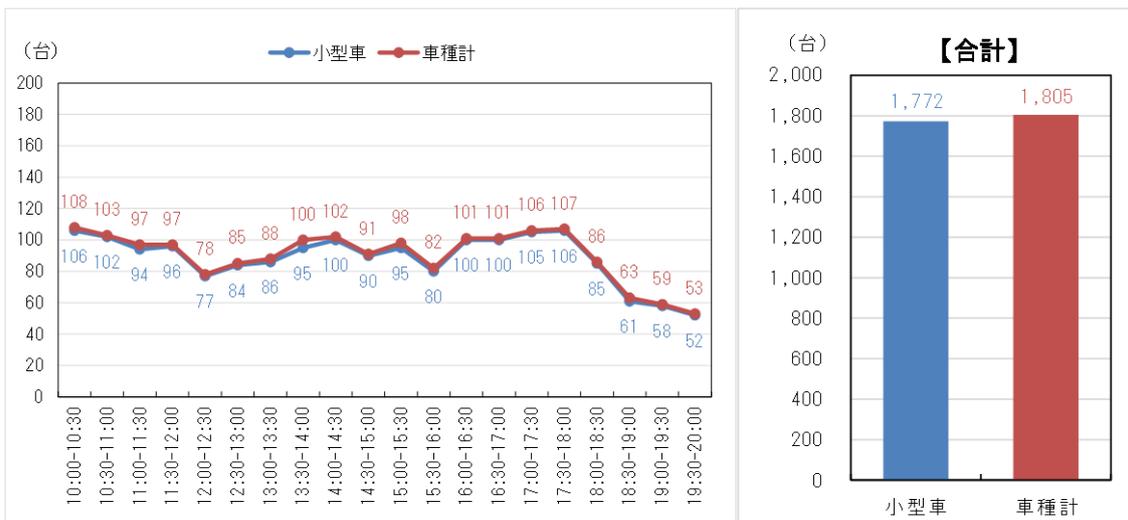


図 4-7 西側(北行き)・時間帯別断面交通量【休日】



(2) 駐停車状況

1) 駐停車台数 (方向別・時間帯別)

①平日

- ・東側 (2-1~2-3) は最大 10 台/時、西側 (1-1~1-3) は最大 9 台/時である。
- ・駐停車が突出して多い時間帯はみられない。

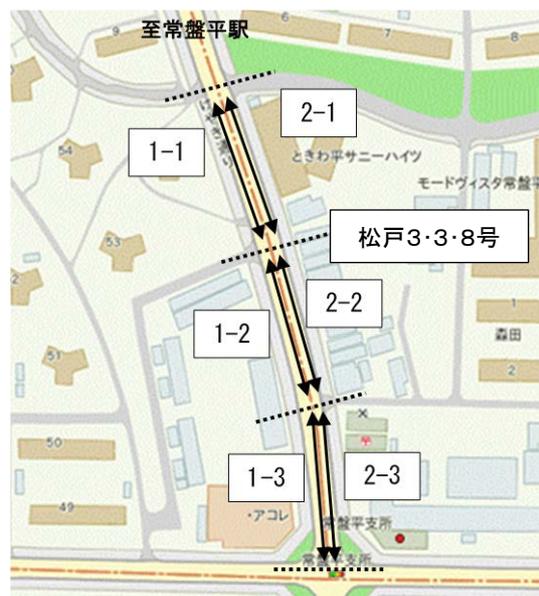
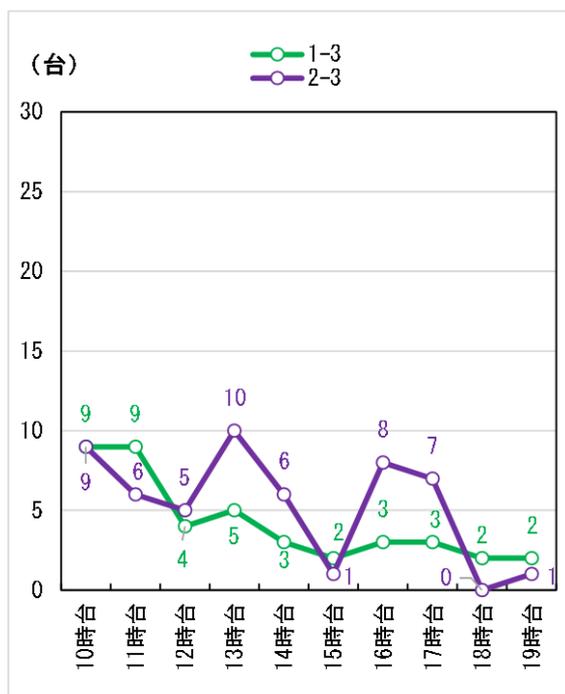
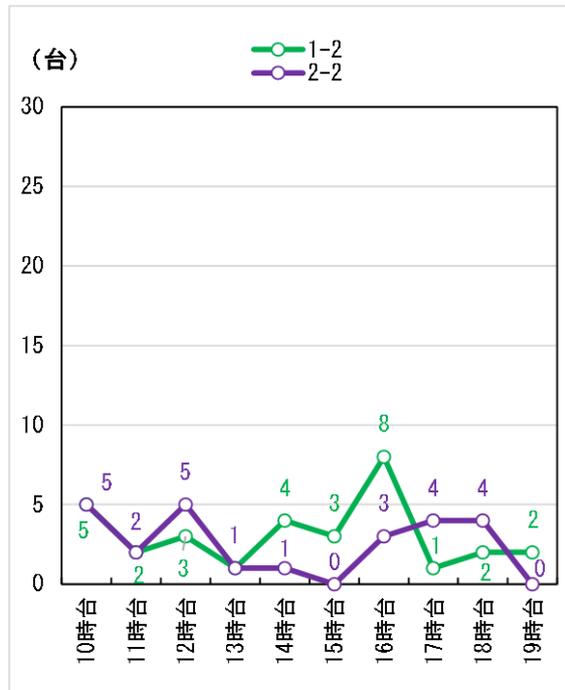
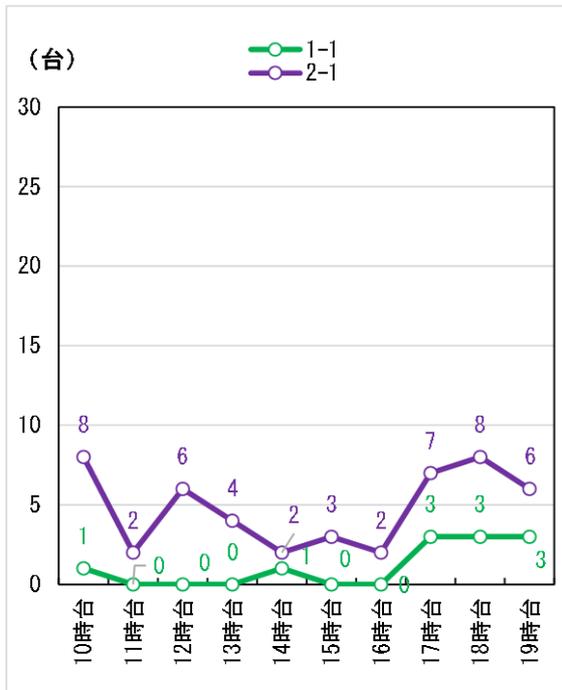


図 4-8 調査区間別・時間帯別駐停車台数【平日】

②休日

- ・ 駅に近い 1-1, 2-1 では平日よりも多く、反面、1-3, 2-3 では平日よりも少ない。
- ・ 特に、18 時台の駐停車が多い。

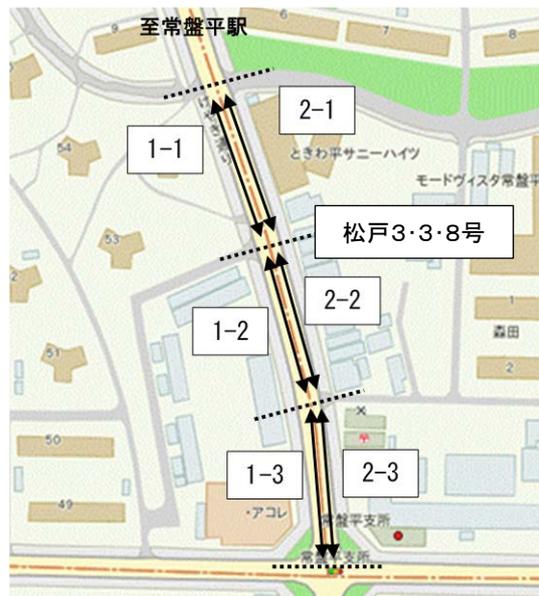
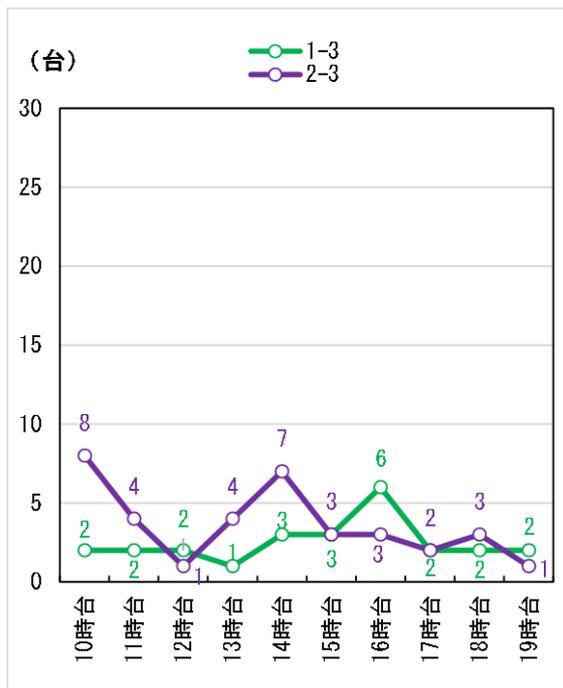
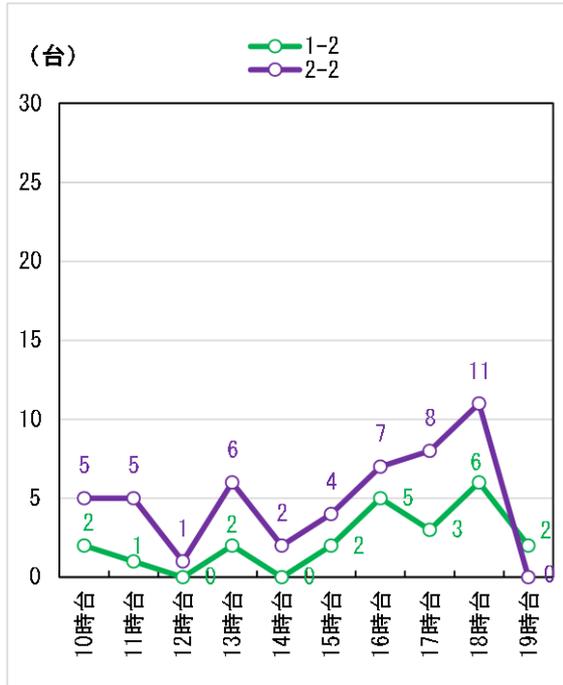
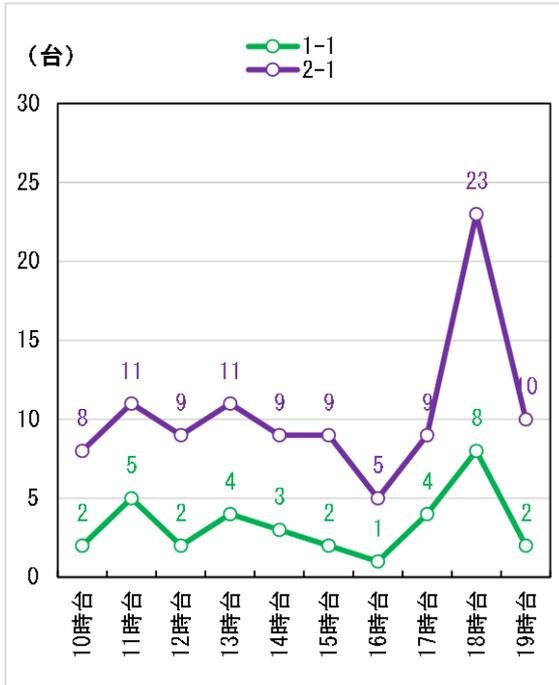


図 4-9 調査区間別・時間帯別駐停車台数【休日】

2) 平均駐停車時間 (方向別・時間帯別)

①平日

・平均駐停車時間は多くの時間帯で10分以内である。

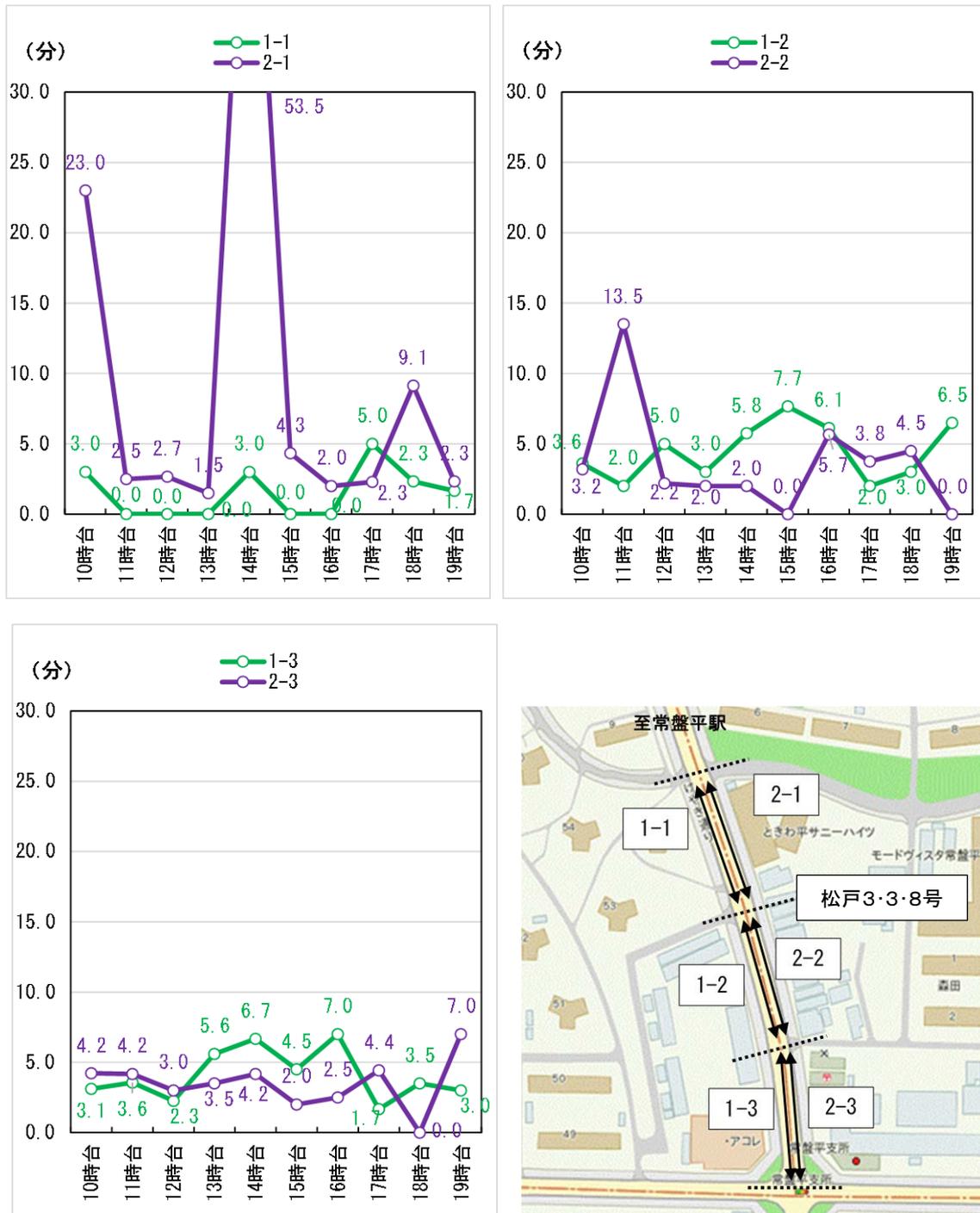


図 4-10 調査区間別・時間帯別平均駐停車時間【平日】

②休日

・駐停車台数の多い18時台の駐停車時間は短い。

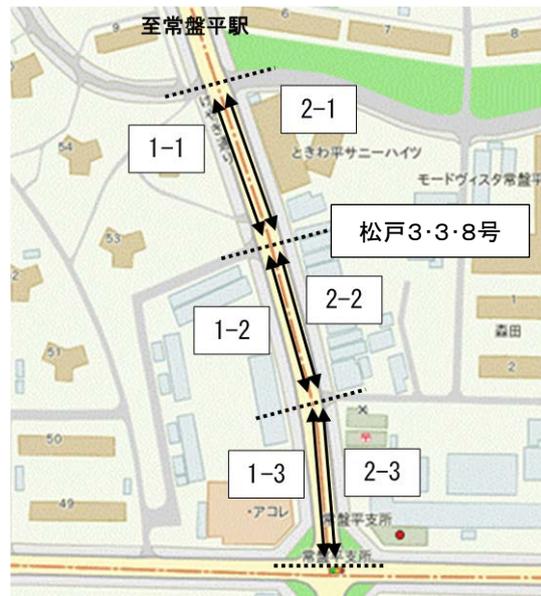
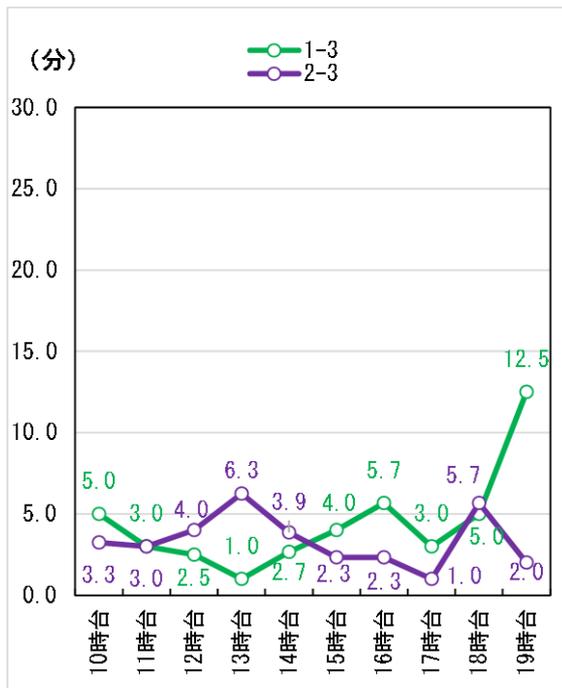
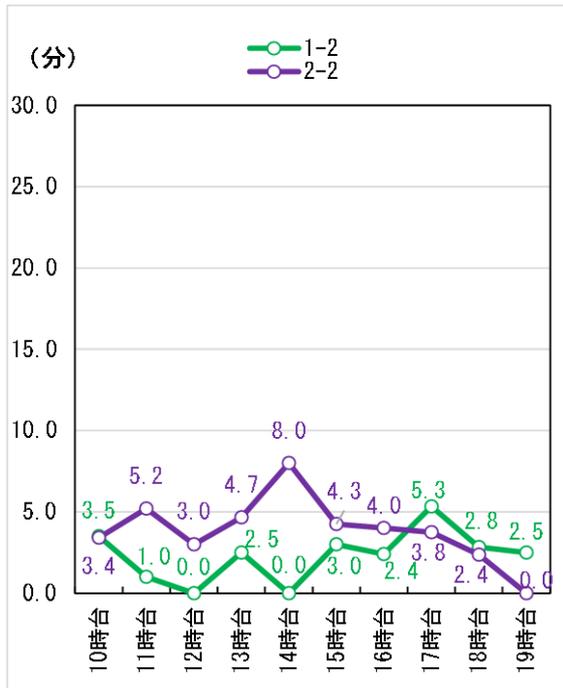
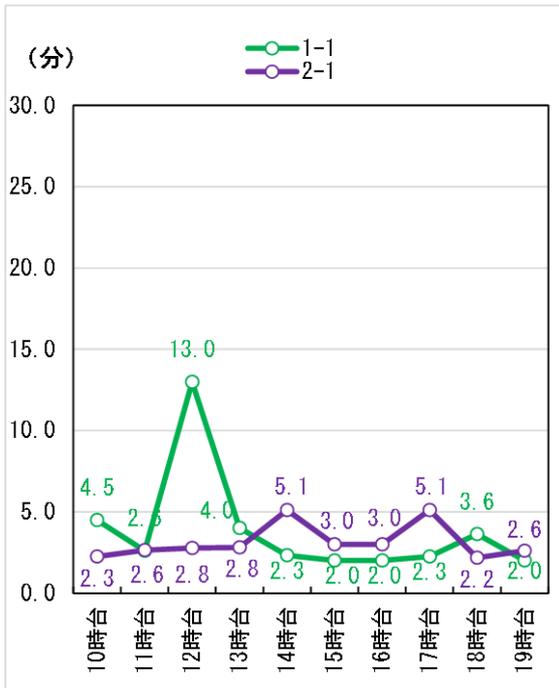


図 4-11 調査区間別・時間帯別平均駐停車時間【休日】

4-2-3. 小金原地区

(1) 自動車断面交通量 (方向別・時間帯別)

1) 松戸3・4・13号

①平日

・平日は、東側(南行き)では1日を通して同じくらいの交通量が走行し、西側(北行き)では17時前後の交通量が多い。

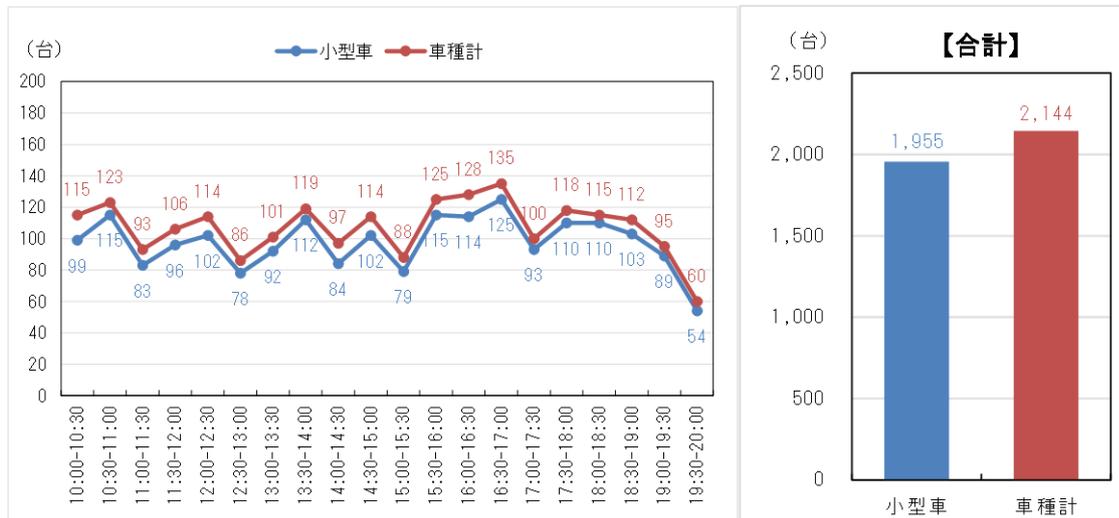


図 4-12 東側(南行き)・時間帯別断面交通量【平日】

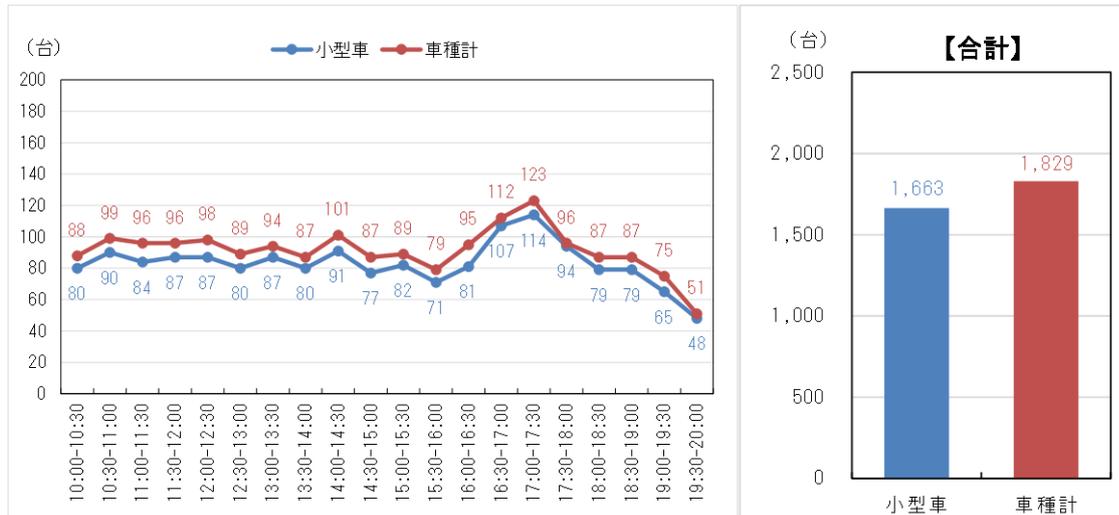


図 4-13 西側(北行き)・時間帯別断面交通量【平日】



②休日

- ・休日は、東側（南行き）では1日を通して同じくらいの交通量が走行し、西側（北行き）では16時台の交通量が多い。

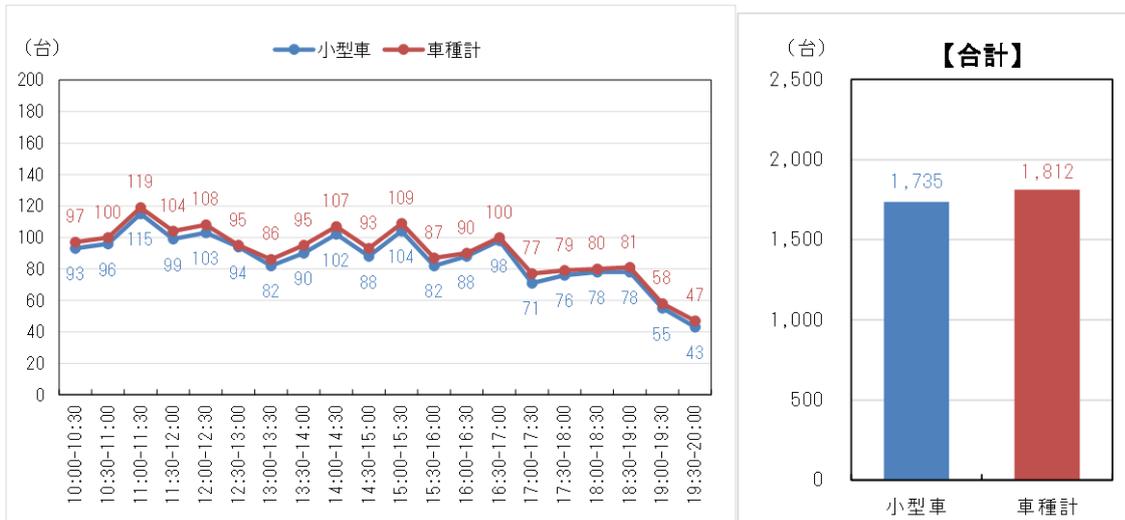


図 4-14 東側(南行き)・時間帯別断面交通量【休日】

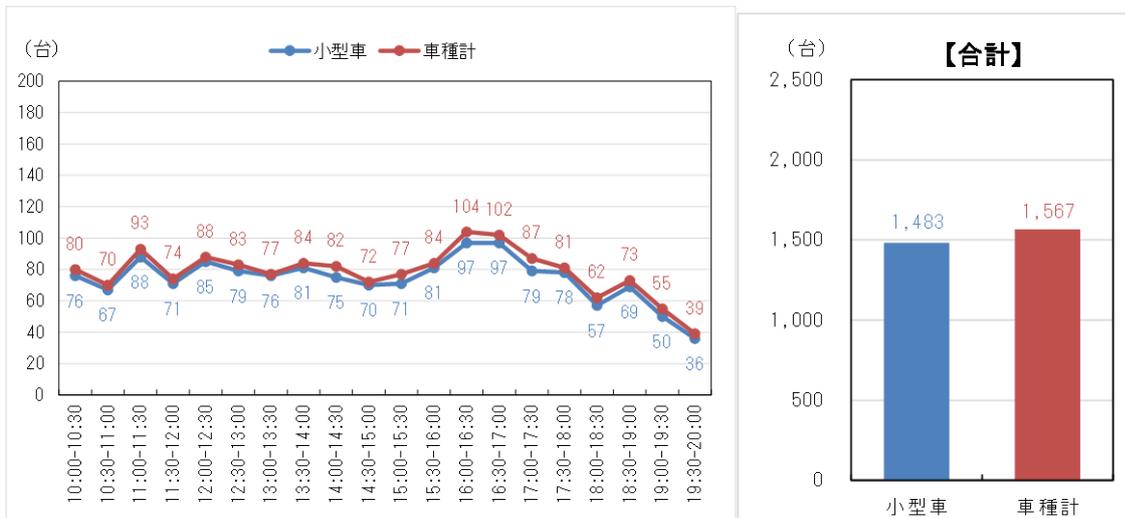


図 4-15 西側(北行き)・時間帯別断面交通量【休日】



2) 松戸3・4・15号

①平日

- 平日は、北側（東行き）では夕方の交通量が多く、南側（西行き）でも夕方の交通量が多くなっている。

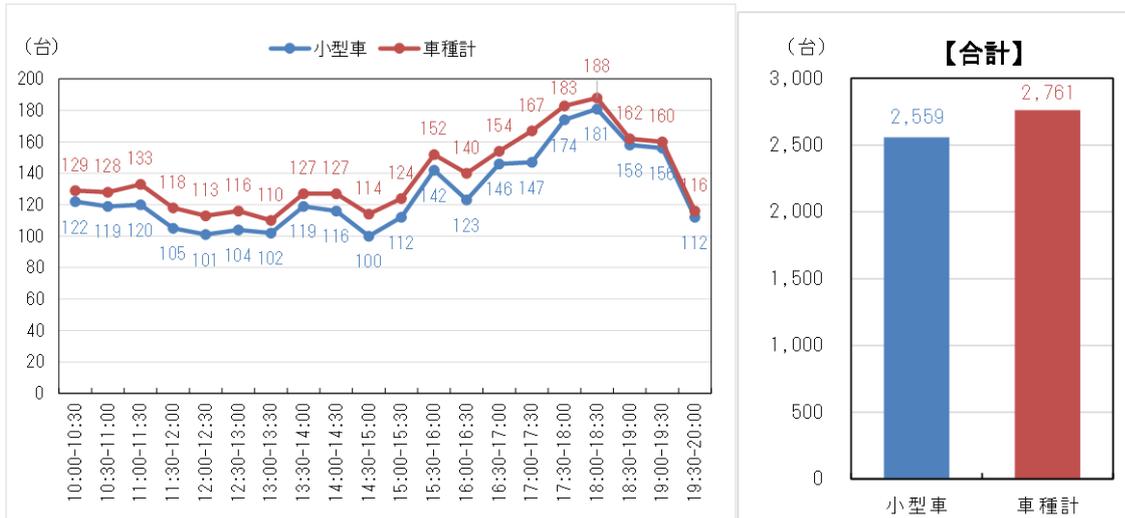


図 4-16 北側(東行き)・時間帯別断面交通量【平日】

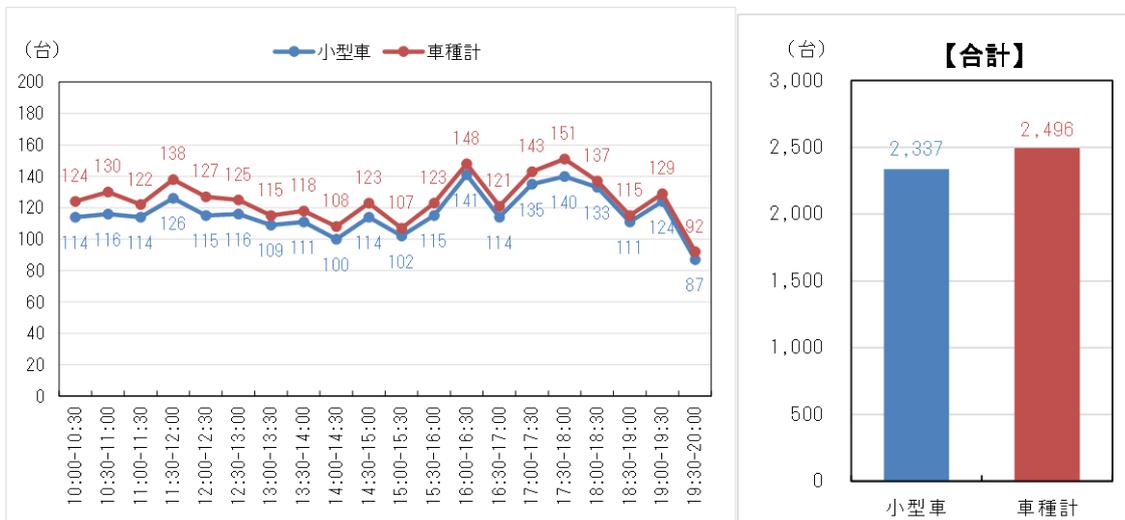


図 4-17 南側(西行き)・時間帯別断面交通量【平日】



②休日

・休日でも平日と同様、北側（東行き）では夕方の交通量が多く、南側（西行き）でも夕方の交通量がやや多くなっている。

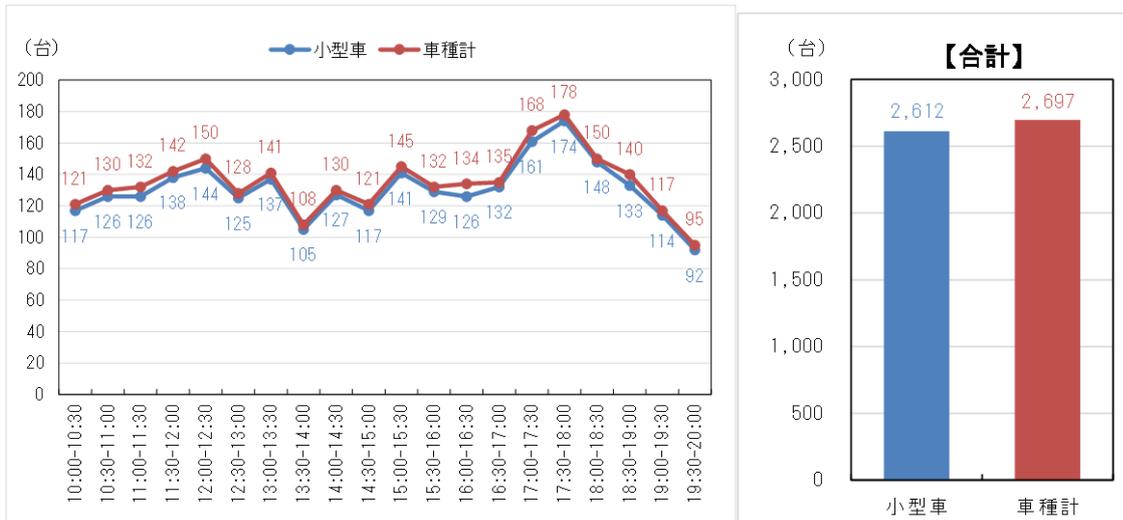


図 4-18 北側(東行き)・時間帯別断面交通量【休日】

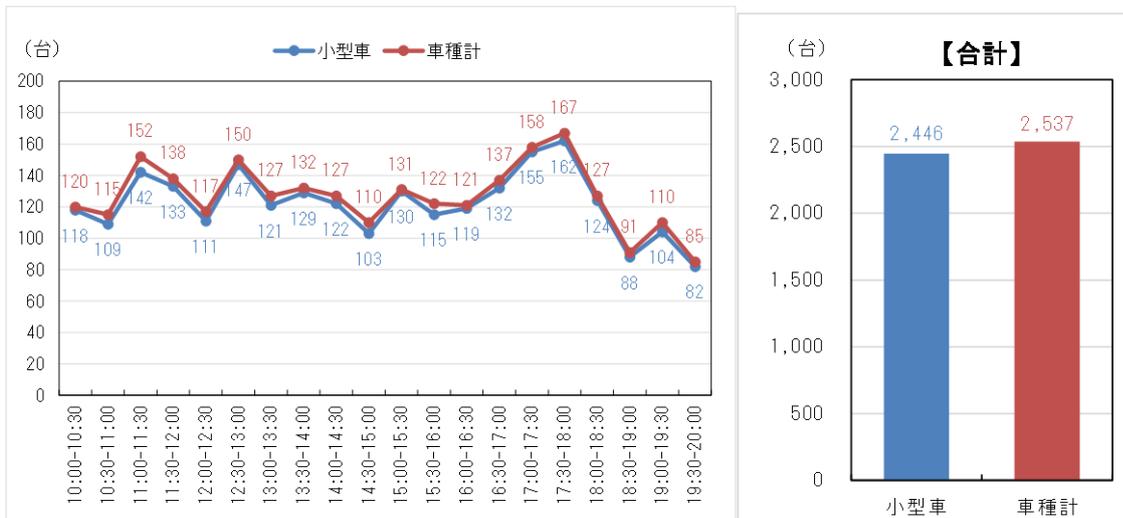


図 4-19 南側(西行き)・時間帯別断面交通量【休日】



(2) 駐停車台数 (方向別・時間帯別)

1) 松戸3・4・13号

- ・西側は商業施設が立地している区間1-2では駐停車台数が平日、休日とも多い。
- ・東側は商店街に面しており、西側1-2ほど駐停車台数は多くないが、1日を通して駐停車がみられる。

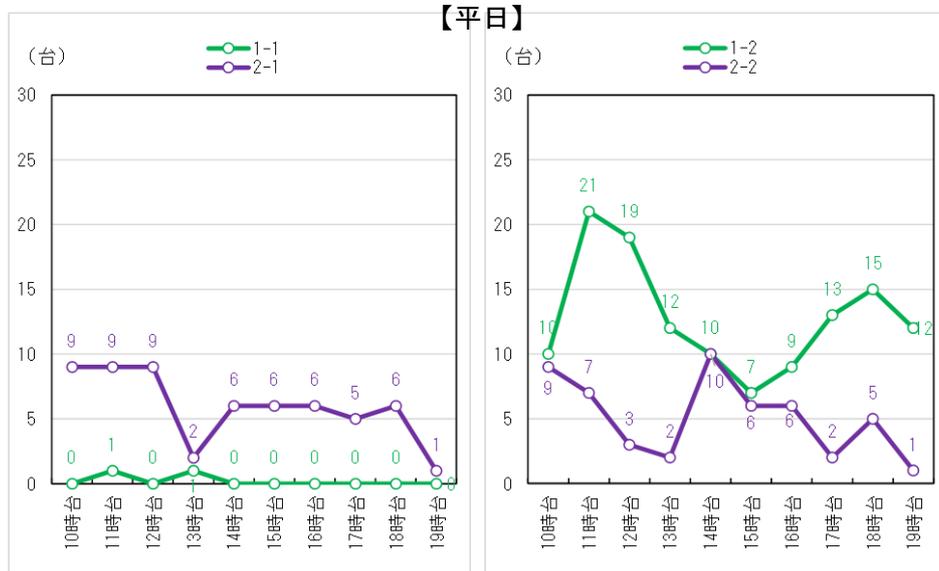


図 4-20 調査区間別・時間帯別駐停車台数【平日】

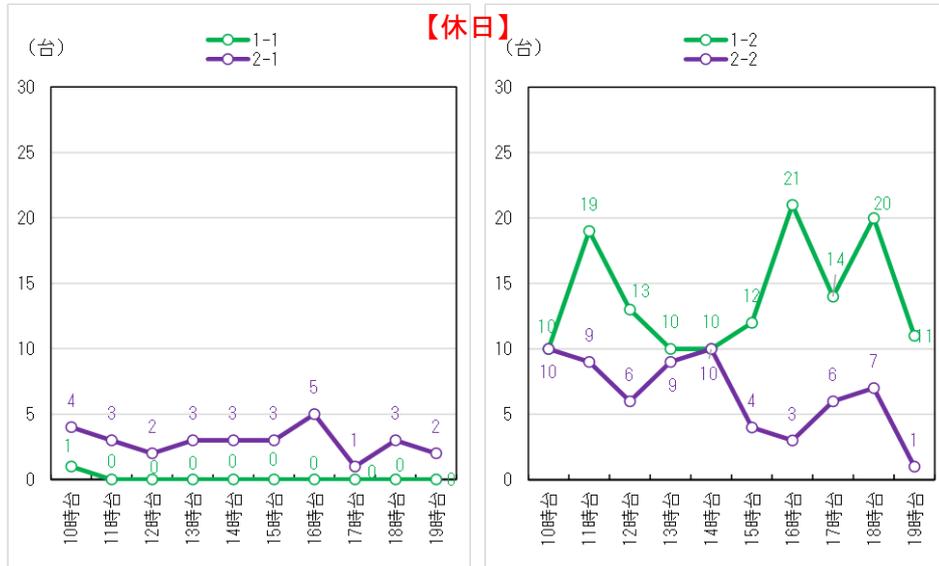


図 4-21 調査区間別・時間帯別駐停車台数【休日】



2) 松戸3・4・15号

・北側の区間 1-2 が他区間よりも駐停車台数が平日、休日とも多い。当該区間に商店が立地していることが影響していると考えられる。

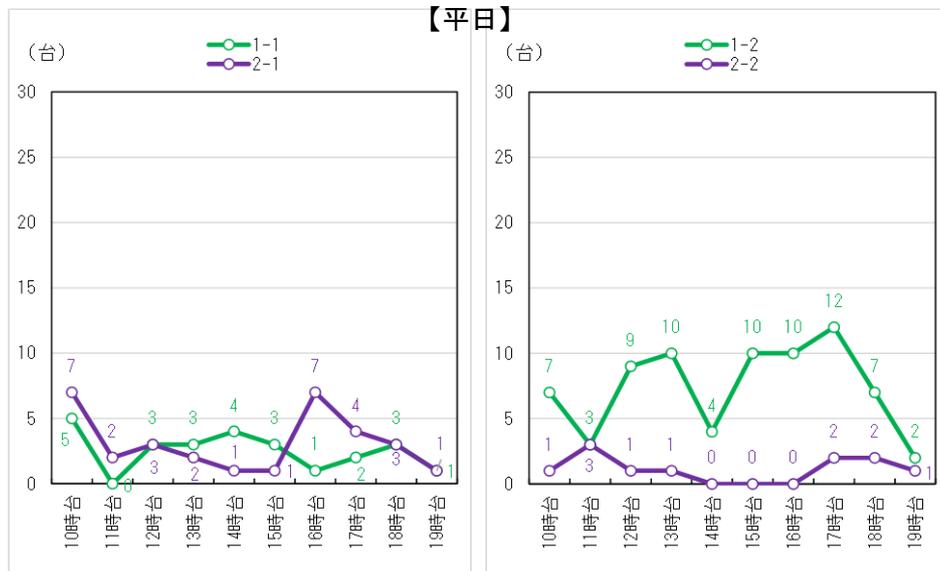


図 4-22 調査区間別・時間帯別駐停車台数【平日】

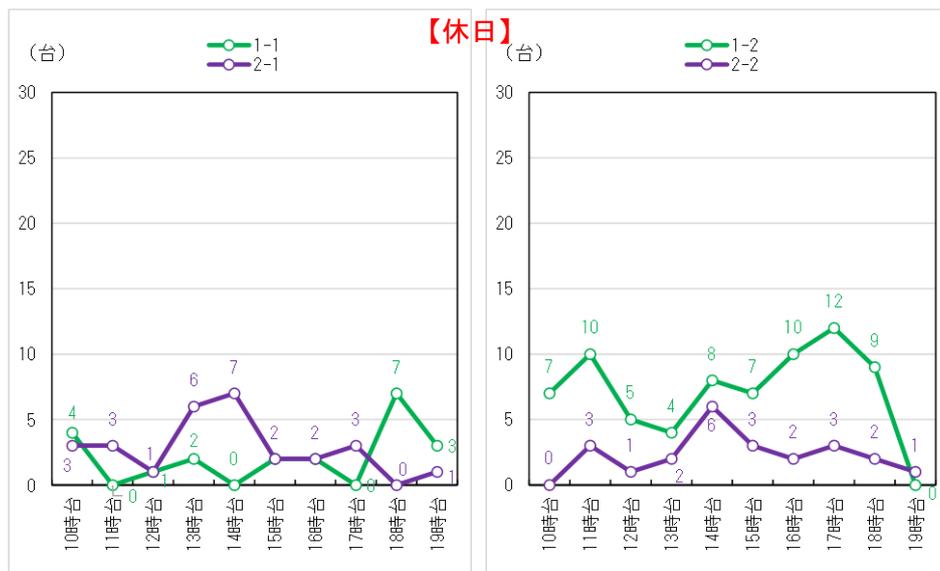


図 4-23 調査区間別・時間帯別駐停車台数【休日】



(3) 平均駐停車時間 (方向別・時間帯別)

1) 松戸3・4・13号

・平均駐停車時間は多くの時間帯で10分以内である。

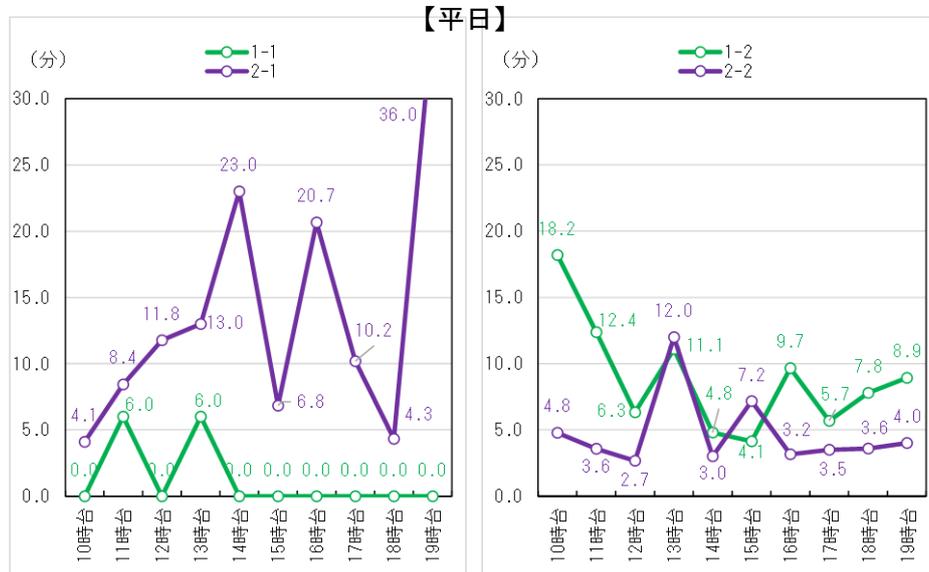


図 4-24 調査区間別・時間帯別平均駐停車時間【平日】

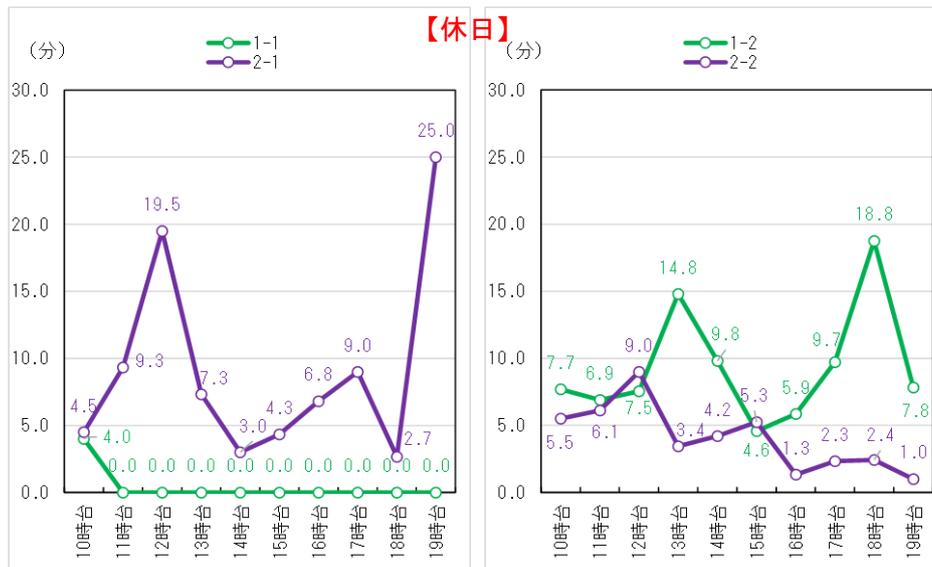
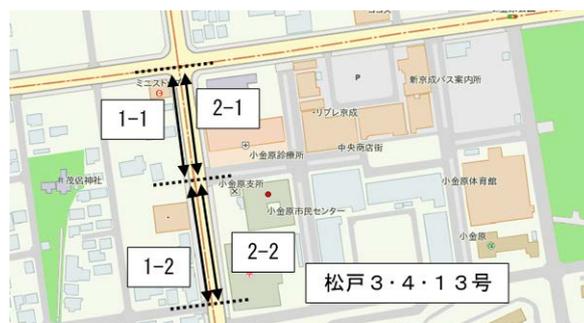


図 4-25 調査区間別・時間帯別平均駐停車時間【休日】



2) 松戸3・4・15号

- ・平均駐停車時間は多くの時間帯で10分以内である。
- ・更に、3～5分程度の短時間駐停車も多く、これは、当路線に駐車取り締まりを警告する看板が設置されていることが影響しているのではないかと考えられる。

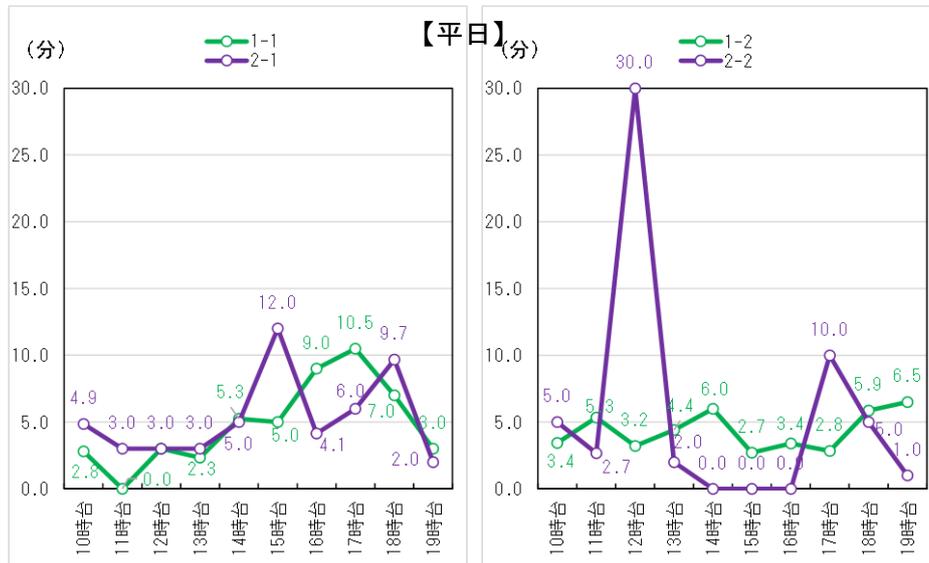


図 4-26 調査区間別・時間帯別平均駐停車時間【平日】

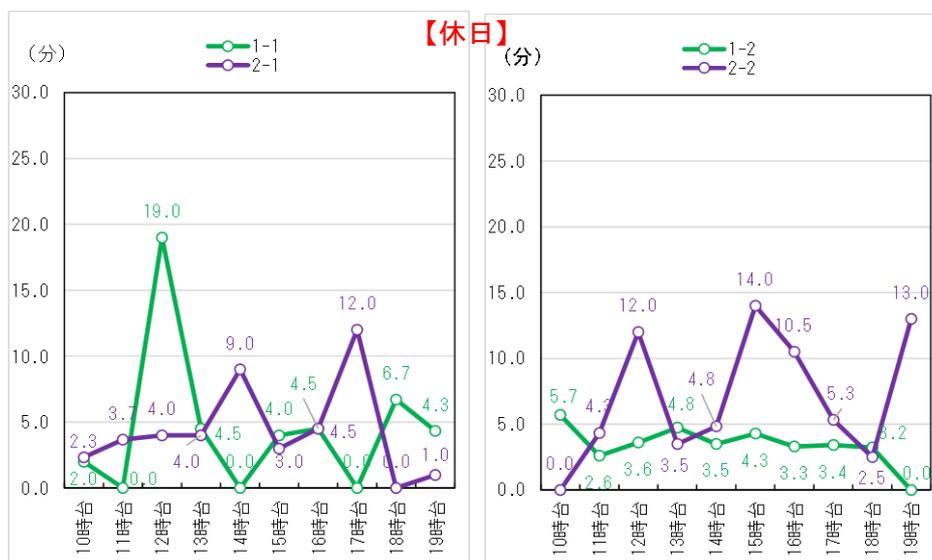


図 4-27 調査区間別・時間帯別平均駐停車時間【休日】



4-2-4. 五香駅周辺地域

(1) 自動車断面交通量 (方向別・時間帯別)

①平日

・平日では、時間帯別交通量が1日を通して同じ程度である。

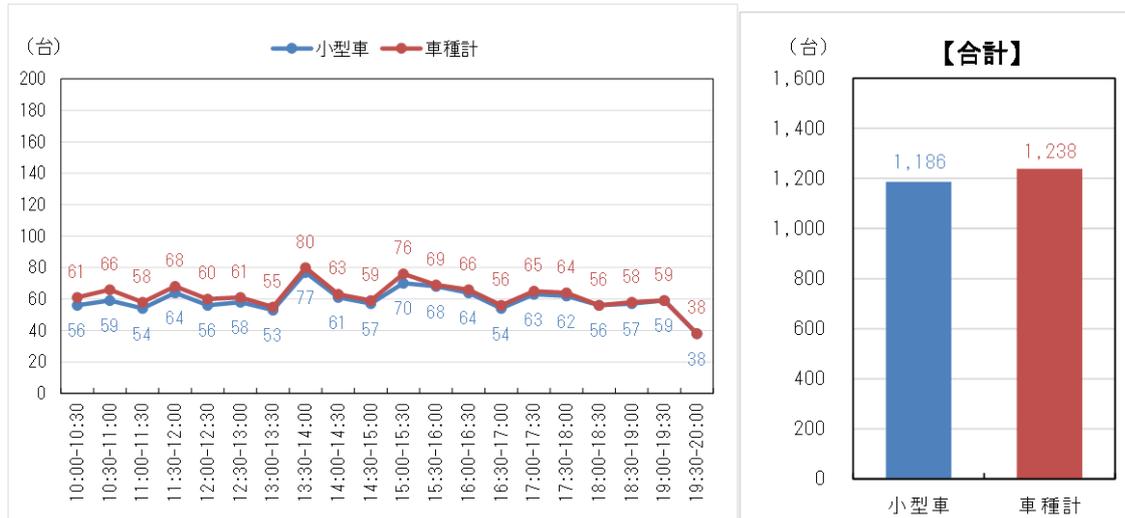


図 4-28 北側(東行き)・時間帯別断面交通量【平日】

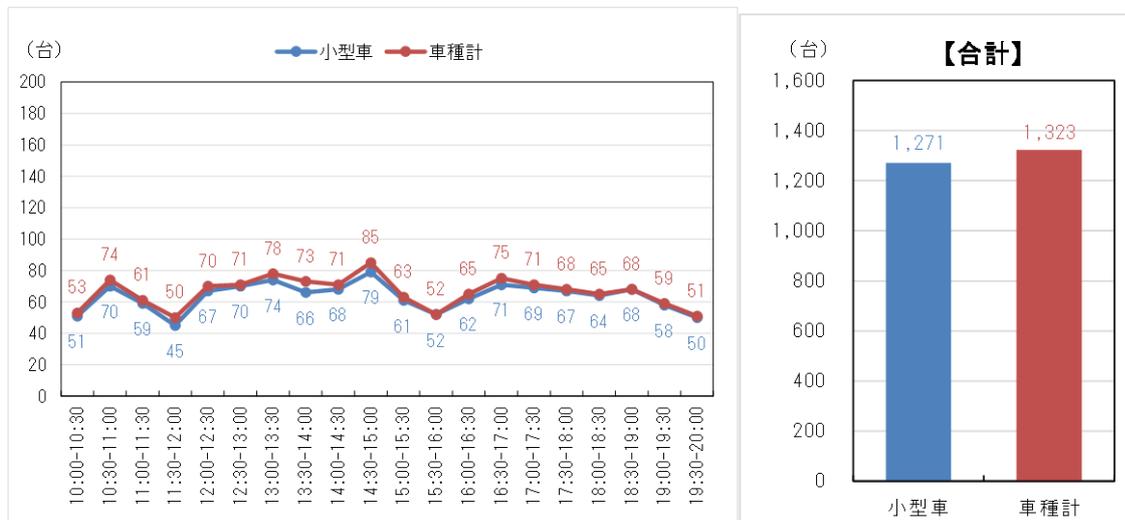


図 4-29 南側(西行き)・時間帯別断面交通量【平日】



②休日

・休日においても、時間帯別交通量は1日を通して同じ程度である。

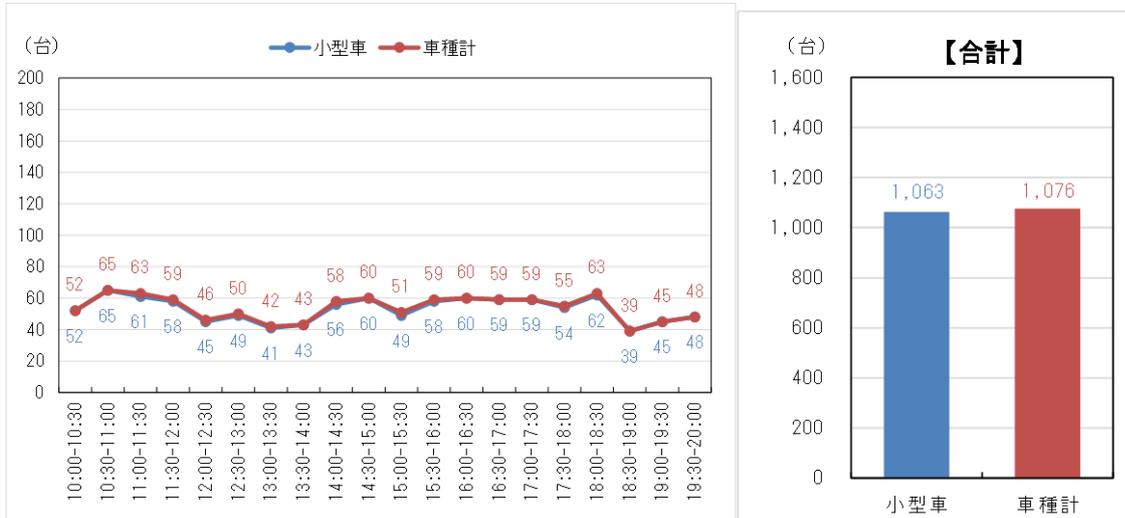


図 4-30 北側(東行き)・時間帯別断面交通量【休日】

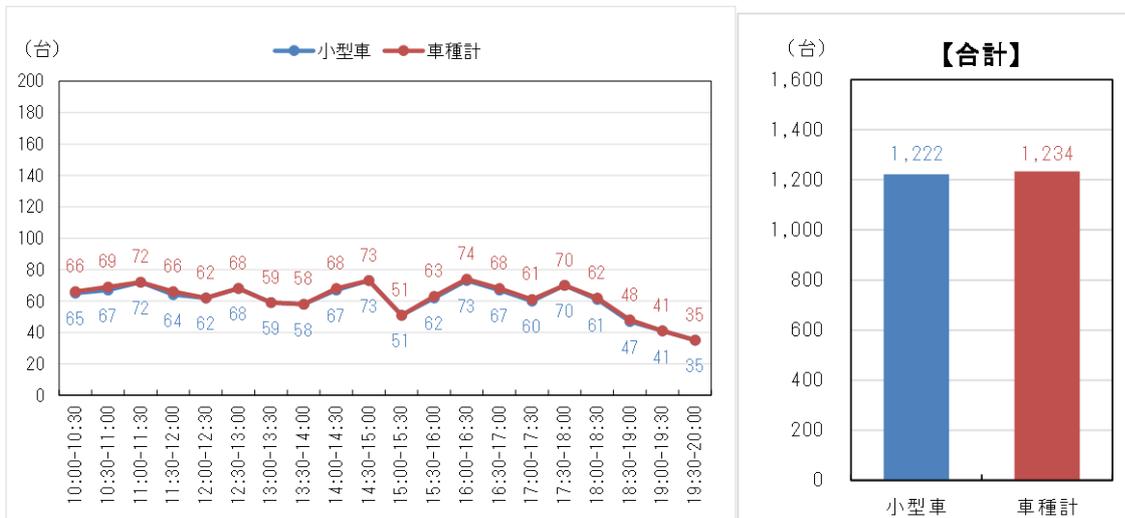


図 4-31 南側(西行き)・時間帯別断面交通量【休日】



(2) 駐停車状況

1) 駐停車台数 (方向別・時間帯別)

① 平日

・ 駅から離れた 1-1, 1-2, 2-1, 2-2 で駐停車が多い。また、南側 (2-1, 2-2) のほうが駐停車は多い。一方、1-3, 2-3 は通過交通が流入し信号間隔も短いため駐停車台数は少ない。

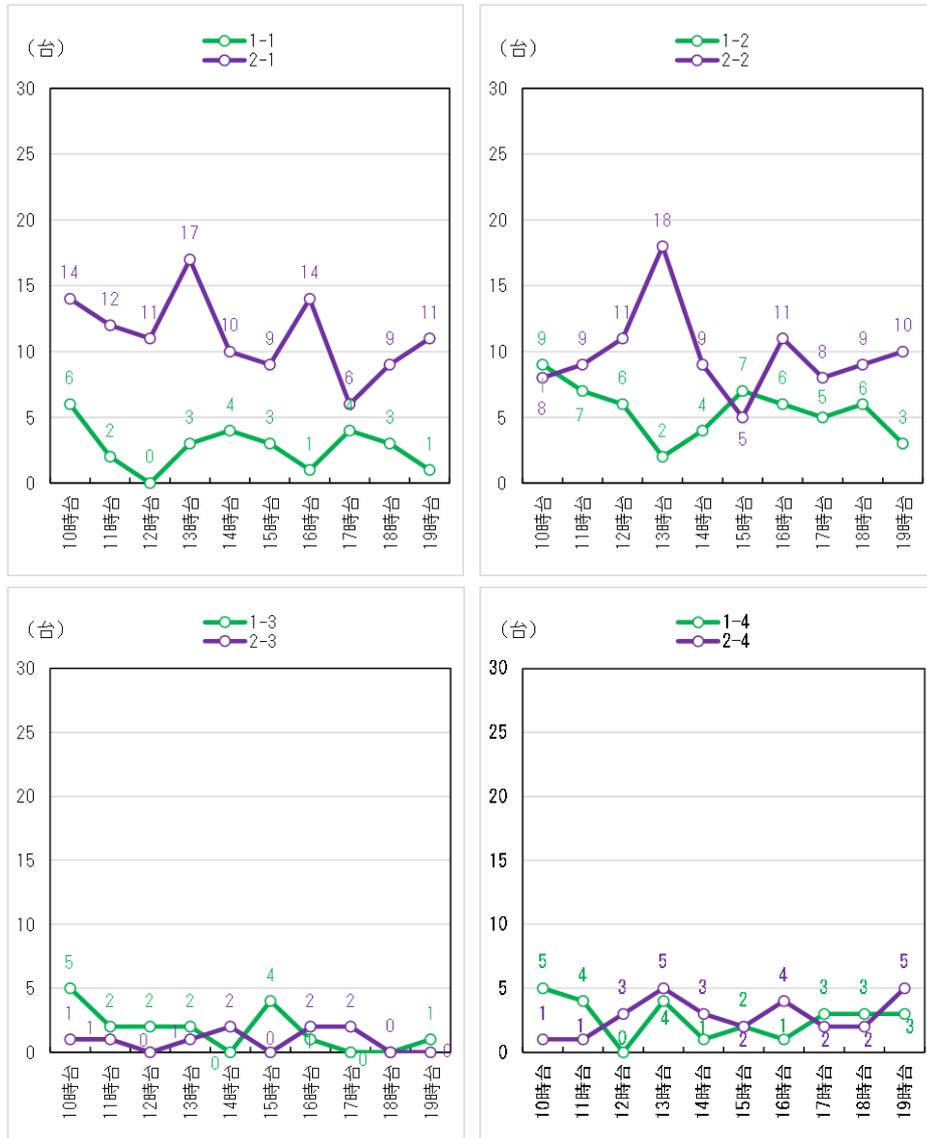
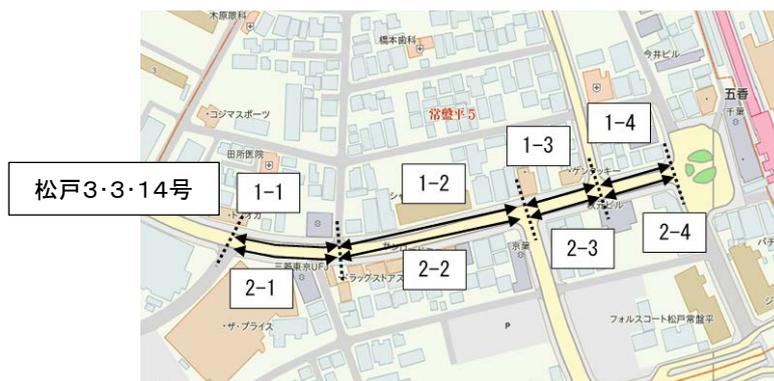


図 4-32 調査区間別・時間帯別駐停車台数【平日】

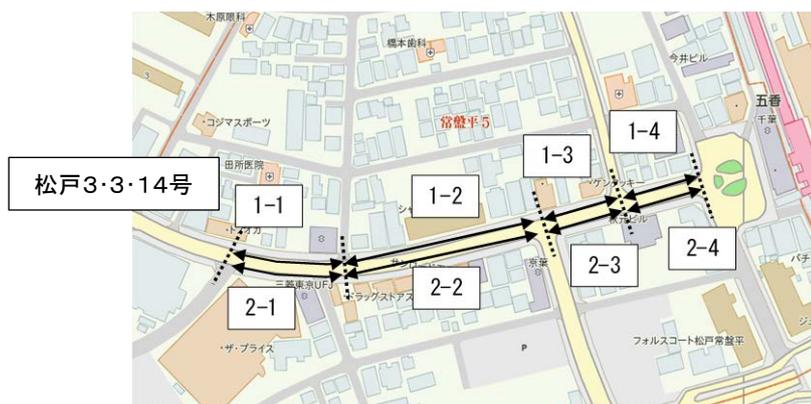


②休日

- ・平日と同様に、駅から離れた1-1, 1-2, 2-1, 2-2で駐停車が多い。また、南側(2-1, 2-2)のほうが駐停車は多い。一方、1-3, 2-3は通過交通が流入し信号間隔も短いため駐停車台数は少ない。



図 4-33 調査区間別・時間帯別駐停車台数【休日】



2) 平均駐停車時間 (方向別・時間帯別)

①平日

- ・ 駅に近い 1-3, 1-4, 2-3, 2-4 の駐停車時間は短く、駅から遠い 1-1, 1-2, 2-1, 2-2 は長い。
- ・ 駅から遠い区間では北側 (2-1, 2-2) のほうが駐停車時間は長い傾向にある。



図 4-34 調査区間別・時間帯別平均駐停車時間【平日】



②休日

- ・平日と同様に、駅に近い 1-3, 1-4, 2-3, 2-4 の駐停車時間は短く、駅から遠い 1-1, 1-2, 2-1, 2-2 は長い。
- ・また、駅から遠い区間では北側（2-1, 2-2）のほうが駐停車時間は長い傾向にある。



图 4-35 調査区間別・時間帯別平均駐停車時間【休日】

5. 時間制限駐車設置可能性の検討

交通規制の実施基準に基づいて選定した時間制限駐車区間の設置の可能性のある区間と、選定した区間を対象に実施した駐停車状況の実態調査結果から、時間制限駐車区間としての設置の可能性についてとりまとめた。

5-1. 検証結果及び調査結果のまとめ

(1) 交通規制の実施基準等に基づく検証

交通規制の実施基準に基づいて時間制限駐車区間の設置の可能性のある区間の抽出を行った結果を次の通りまとめた。なお、基準による抽出のほか、日々生じている駐停車状況も踏まえて抽出を行った。

①交通規制の実施基準に基づく抽出

- ・交通規制の実施基準の適合状況を検証した結果、常盤平駅周辺地域、東松戸駅周辺地域、小金原地区の3地域が抽出された。しかしながら、この3地域のうち、東松戸駅周辺地域は時間制限駐車区間を設置するほどの駐車需要が見込まれないと考えられることから、対象外とした。

②現状の駐停車状況等に基づく抽出

- ・①のほか、五香駅周辺地域においては、駅前通り（松戸3・4・14号）沿いに市内でも随一のアーケード商店街が形成されており、店舗前に時間制限駐車区間を設置した場合、買い物の利便性向上の効果が他地域よりも大きいと考えられる。

当路線は車道部が駐停車可能な幅員を有していないことが課題であるが、商店への立ち寄りとみられる駐停車車両が多く、また、過去に商店会から駐車施設の整備を求める声が上がっていたことから、時間制限駐車区間の設置の可能性を残しつつ、現状の問題点を把握する観点から、駐停車状況調査を実施することが望ましいと考えられる。

③時間制限駐車設置区間の候補の選定

- ・①②を基に、時間制限駐車区間設置の候補として、常盤平駅周辺地域、小金原地区、五香駅周辺地域の3地域を選定した。

(2) 駐停車状況調査結果

1) 駐停車状況実態調査を実施した地域、路線

(1) で選定した候補地域を対象に、駐停車状況の実態調査を実施した。

- ①常盤平駅周辺地域（松戸3・3・8号）
- ②小金原地区（松戸3・4・13号、松戸3・4・15号）
- ③五香駅周辺地域（松戸3・4・14号）

2) 駐停車状況の調査結果

1) に示した3地域における駐停車状況の実態調査結果を次に示す。

①常盤平駅周辺地域（松戸3・3・8号）

○自動車断面交通量

- ・自動車断面交通量は自動車交通容量を下回るため、駐停車の影響による渋滞発生の影響は低い路線であると確認された。

【松戸3・3・8号の自動車断面交通量】

平日：3,763台/10h、休日：3,650台/10h

1日換算 平日：3,763台/10h×(12時間÷10時間)×昼夜率1.34=6,051台/日

休日：3,650台/10h×(12時間÷10時間)×昼夜率1.34=5,869台/日

注) 昼夜率は松戸市内の一般県道の最大値を適用

←→ 道路構造令(道路法)に基づく松戸3・3・8号の1日の自動車交通容量:9,600台/日

(9,600台/日を超えると混雑度(交通量÷交通容量)が1.0を超過し、渋滞発生の可能性が生じる。)

○駐停車台数、駐停車時間

- ・10時間の駐停車台数は、平日で210台、休日で270台であった。
- ・駐停車時間は、平日が平均5.0分(時間帯により2分～7分程度)、休日は平均3.2分(時間帯により2分～6分程度)と短かった。また、道路の方向別や区間別、時間帯別による駐停車時間の違いなどの特徴は特に見られなかった。

○駐停車の事由

- ・近隣施設の利用(商店での買い物など)が平日で52.9%、休日で80.0%と最も多く、商業地域・近隣商業地域に時間制限駐車区間を設置するという意図には合致する。
- ・買物等において立ち寄り先の店舗前に短時間駐停車し、用事を済ませるというような行動が多く見られた。

②小金原地区（松戸3・4・13号、松戸3・4・15号）

○自動車断面交通量

- ・自動車断面交通量は自動車交通容量を下回るため、駐停車の影響による渋滞発生の影響は低い路線であると確認された。

【松戸3・4・13号の自動車断面交通量】

平日：3,973台/10h、休日：3,379台/10h

1日換算 平日：3,973台/10h×(12時間÷10時間)×昼夜率1.34=6,389台/日

休日：3,379台/10h×(12時間÷10時間)×昼夜率1.34=5,433台/日

【松戸3・4・15号の自動車断面交通量】

平日：5,257台/10h、休日：5,234台/10h

1日換算 平日：5,257台/10h×(12時間÷10時間)×昼夜率1.34=8,453台/日

休日：5,234台/10h×(12時間÷10時間)×昼夜率1.34=8,416台/日

注) 昼夜率は松戸市内の一般県道の最大値を適用

←→ 道路構造令(道路法)に基づく松戸3・4・13,15号の1日の自動車交通容量:9,600台/日
(9,600台/日を超えると混雑度(交通量÷交通容量)が1.0を超過し、渋滞発生の可能性が生じる。)

○駐停車台数

- ・10時間の駐停車台数は、松戸3・4・13号で平日240台、休日235台で、区間ごとにみると、松戸北郵便局の道路を挟んだ向かい側にあたる弁当店や惣菜店などの個店が立ち並ぶ付近での駐停車台数が多かった。



(個店の立地状況)

一方、松戸3・4・15号では平日141台、休日144台と、松戸3・4・13号よりも少なかった。当路線は、駐車車両の取り締まりが行われていることが影響していると考えられる。



(駐車取り締まりを知らせる看板)

○駐停車時間

- ・駐停車時間は、松戸3・4・13号で平日が平均7.9分(時間帯により3分~12分程度)、休日は平均7.3分(時間帯により1分~10分程度)、また、松戸3・4・15号では平日が平均4.4分(時間帯により2分~10分程度)、休日は平均4.6分(時間帯により3分~14分程度)である。
- ・いずれの路線も平均10分以下と短い、特に松戸3・4・15号は、前述の通り駐車車両の取り締まりが行われていることから、より短くなっているとみられる。また、松戸3・4・13号でも弁当店や惣菜店などでの買い物利用が多いとみられ、店舗前に駐停車して短時間で用事を済ませて去っていくという行動が多いとみられる。

○駐停車の事由

- ・近隣施設の利用(商店での買い物など)が、松戸3・4・13号で平日が74.6%、休日が86.0%、松戸3・4・15号では平日が56.0%、休日が70.1%と多く、商業地域・近隣商業地域に時間制限駐車区間を設置するという意図には合致する。

③五香駅周辺地域（松戸 3・4・14 号）

○自動車断面交通量

- ・自動車断面交通量は自動車交通容量を下回るため、駐停車の影響による渋滞発生の影響は低い路線であると確認された。

【松戸 3・4・14 号の自動車断面交通量】

平日：2,561 台/10h、休日：2,310 台/10h

1 日換算 平日：2,561 台/10h×(12 時間÷10 時間)×昼夜率 1.34=4,118 台/日

休日：2,310 台/10h×(12 時間÷10 時間)×昼夜率 1.34=3,714 台/日

注) 昼夜率は松戸市内の一般県道の最大値を適用

←→ 道路構造令(道路法)に基づく松戸 3・4・14 号の 1 日の自動車交通容量:9,600 台/日

(9,600 台/日を超えると混雑度(交通量÷交通容量)が 1.0 を超過し、渋滞発生の可能性が生じる。)

○駐停車台数

- ・10 時間の駐停車台数は、平日で 373 台、休日で 334 台と、常盤平駅周辺地域、小金原地区と比べると多くなっている。

○駐停車時間

- ・駐停車時間は平日が平均 8.8 分（時間帯・区間により 3 分～20 分程度）、休日が平均 9.1 分（時間帯・区間により 3 分～15 分程度）であり、常盤平駅周辺地域、小金原地区よりも長くなっている。
- ・なお、五香駅に近い区間ほど駐停車時間が短く、ケンタッキー前交差点～京葉銀行前交差点では、平日、休日とも、平均駐停車時間は 6 分以下となっているものの、京葉銀行前交差点～ザ・プライス前の区間では 10 分～15 分となっている。
- ・ケンタッキー前交差点～京葉銀行前交差点間の区間は、県道 281 号から松戸 3・4・14 号を経て常盤平駅方面へと抜けていく通過交通の経路となっており、車道部幅員が狭い道路に駐停車すると通過車両の走行を阻害するため、駐停車しづらいことが要因として考えられる。（下図参照）



○駐停車の事由

- ・近隣施設の利用（商店での買い物など）が平日で 46.9%、休日で 51.8%と最も多く、商業地域・近隣商業地域に時間制限駐車区間を設置するという意図には合致する。

5-2. 時間制限駐車区間設置の可否

5-1. の検証結果、調査結果を基に、各地域における時間制限駐車区間の設置の可能性について、次に示す通りとりまとめた。

①常盤平駅周辺地域（松戸 3・3・8 号）

- ・自動車断面交通量は交通容量以下と少なく、駐停車車両が駐停車に伴う減速・停止、発進を行っても、走行車両の走行性低下や渋滞を生じさせる可能性は低いと考えられる。
- ・また、沿道の店舗において、買い物利用とみられる一定の駐停車需要が存在する。

⇒以上から、常盤平駅周辺地域（松戸 3・3・8 号）への時間制限駐車区間の設置の可能性を有すると考えられる。

※駐停車需要について

駐停車状況実態調査により駐車需要があるという事が分かったが、同時に駐停車時間が短いことも判明している。他地域の時間制限駐車区間が設置されている路線では、「駐車時間が短い車両は、料金の支払いをせず（パーキングメーターを使用せず）、違法に駐停車してしまう場合も少なくない」という現状がある。

表 5-1 時間制限駐車区間設置の基準と松戸 3・3・8 号の検証結果

検証の視点		基準、検証内容	検証結果
道路種別		幹線道路（一般国道、主要地方道、一般県道）への設置ではないこと	○
道路構造	歩車分離状況	歩車分離されていること	○
	車道幅員	相互通行の場合は、車道幅員が11m以上であること 一方通行の場合は、車道幅員が5.5m以上であること	○
	駐停車禁止場所	法定の駐停車禁止場所（交差点内や交差点角から 5m以内など）でないこと	場所により ○
	縦断勾配	道路の縦断勾配が4%以下であること	○
交通機能	バス路線	路線バスの走行路線となっている道路でないこと ※バス路線であるが、車道幅員が 11mのためバス走行への影響は小さいと考えられる	△
	緊急輸送ルート	緊急輸送道路、市災害時重要路線に指定されている道路でないこと	○
	消防活動	消防活動に支障を来さないこと（消防活動困難区域内でないこと）	○
他駐車場との関係	路外駐車場の入口から100m以上離れていること ※駐車場運営会社の駐車場、商業施設の駐車場を対象に検証	一部可 △	

注) 本表は松戸 3・3・8 号の検証結果であり、常盤平駅周辺地域全体の道路を対象とした検証（表 3-6（46 ページ））とは結果が異なる。

②小金原地区（松戸 3・4・13 号、松戸 3・4・15 号）

- ・自動車断面交通量は交通容量以下と少なく、駐停車車両が駐停車に伴う減速・停止、発進を行っても、走行車両の走行性低下や渋滞を生じさせる可能性は低いと考えられる。
- ・また、沿道の店舗において、買い物利用とみられる一定の駐停車需要が存在する。

⇒従って、小金原地区（松戸 3・4・13 号、松戸 3・4・15 号）への時間制限駐車区間の設置の可能性を有すると考えられる。

※駐停車需要について

常盤平駅周辺地域と同様の現状がある。

表 5-2 時間制限駐車区間設置の基準と松戸 3・4・13 号、松戸 3・4・15 号の検証結果

検証の視点		基準、検証内容	検証結果
道路種別		幹線道路(一般国道、主要地方道、一般県道)への設置ではないこと	○
道路構造	歩車分離状況	歩車分離されていること	○
	車道幅員	相互通行の場合は、車道部幅員が11m以上であること 一方通行の場合は、車道部幅員が5.5m以上であること	○
	駐停車禁止場所	法定の駐停車禁止場所(交差点内や交差点角から 5m以内など)でないこと	場所により ○
	縦断勾配	道路の縦断勾配が4%以下であること	○
交通機能	バス路線	路線バスの走行路線となっている道路でないこと ※バス路線であるが、車道部幅員が 11mのためバス走行への影響は小さいと考えられる	△
	緊急輸送ルート	緊急輸送道路、市災害時重要路線に指定されている道路でないこと	○
	消防活動	消防活動に支障を来さないこと(消防活動困難区域内でないこと)	○
他駐車場との関係	路外駐車場の入口から100m以上離れていること ※駐車場運営会社の駐車場、商業施設の駐車場を対象に検証	一部可 △	

注) 本表は松戸 3・4・13 号及び松戸 3・4・15 号の検証結果であり、小金原地区全体の道路を対象とした検証(表 3-6 (46 ページ))とは結果が異なる。

③五香駅周辺地域（松戸 3・4・14 号）

- ・自動車断面交通量は交通容量以下と少ないが、車道幅員が狭いこと、また、一部の区間においては当地域を通過する車両があり、駐停車車両による路線バスや通過車両の走行性低下や渋滞発生の可能性が考えられることから、無秩序な駐停車の発生を抑止し、駐停車車両を適切な駐車場所に誘導するなどの方策を講じる必要があると言える。
- ・また、駐停車時間は他地域よりも長めで、沿道の店舗での買い物利用とみられる駐停車需要も存在する。

⇒当路線は、道路幅員は18mであるが車道幅員が8m～9mと狭く、現状においては、時間制限駐車区間の設置に必要な幅員を有していない。そのため、時間制限駐車区間を設置するには道路構造の変更という大規模な工事が必要となる。具体的には、駐停車可能な幅員を確保するため、歩道部分を狭める必要があり、これを踏まえると、時間制限駐車区間の設置の実現に向けた課題は非常に大きいと考えられる。

※駐停車需要について

常盤平駅周辺地域と同様の現状がある。

表 5-3 時間制限駐車区間設置の基準と松戸 3・4・14 号の検証結果

検証の視点		基準、検証内容	検証結果
道路種別		幹線道路（一般国道、主要地方道、一般県道）への設置ではないこと	○
道路構造	歩車分離状況	歩車分離されていること	○
	車道幅員	相互通行の場合は、車道幅員が11m以上であること 一方通行の場合は、車道幅員が5.5m以上であること ※相互通行 8.5～9mであるため、2～2.5m不足している	×
	駐停車禁止場所	法定の駐停車禁止場所（交差点内や交差点角から 5m以内など）でないこと	場所により ○
	縦断勾配	道路の縦断勾配が4%以下であること	○
交通機能	バス路線	路線バスの走行路線となっている道路でないこと	一部不可 △
	緊急輸送ルート	緊急輸送道路、市災害時重要路線に指定されている道路でないこと	○
	消防活動	消防活動に支障を来さないこと（消防活動困難区域内でないこと）	○
他駐車場との関係	路外駐車場の入口から100m以上離れていること ※駐車場運営会社の駐車場、商業施設の駐車場を対象に検証	一部可 △	

注）本表は松戸 3・4・14 号の検証結果であり、五香駅周辺地域全体の道路を対象とした検証（表 3-6（46ページ））とは結果が異なる。