

政策 20

～誰もが安心してスムーズに移動できるようにします～

後期基本計画における「めざそう値」等一覧

【めざしたい将来像】

誰もが安心して気軽に外出できる街並みを増やすために、人と自然にやさしい公共交通と道を整備することによって、いつまでも住み続けていたいまちを実現します。

指 標		21年度	22年度	25年度	27年度 現状値	28年度 (注1)	32年度 (注2)
道路のバリアフリー地区別完了率	めざそう値 (目標)	—	—	13% (2/15地区)	—	13% (2/15地区)	27% (4/15地区)
	実績値	6.7% (1/15地区)	6.7% (1/15地区)	6.7% (1/15地区)	5.9% (1/17地区)		
鉄道駅のバリアフリー化率(ワンルート整備率)	めざそう値 (目標)	—	73.7%	100%	—	91% (20/22駅)	100%
	実績値	60.0% (12/20駅)	65.0% (13/20駅)	81.8% (18/22駅)	90.9% (20/22駅)		
鉄道の混雑率 (緩行電車)	めざそう値 (目標)	—	165%	173%	—	158%	150%
	実績値	171%	169%	164%	160%		

指 標		21年度	22年度	25年度	27年度 現状値	28年度 (注1)	32年度 (注2)
鉄道の混雑率 (快速電車)	めざそう値 (目標)	—	159%	175%	—	159%	150%
	実績値	173%	171%	167%	163%		
渋滞箇所数	めざそう値 (目標)	—	25箇所	25箇所	—	24箇所	25箇所 (※)
	実績値	26箇所	25箇所	24箇所	24箇所		

(注1)平成28年度のめざそう値は、第5次実施計画でめざす目標値です。めざそう値(28年度)設定の考え方は、第5次実施計画に設定した「めざそう値」の指標解説によります。

(注2)平成32年度のめざそう値は、後期基本計画書に記載しているめざそう値を記入しております。その中で“(※)”の表記のあるものについては、第6次実施計画策定時に平成27年度の現状値などを踏まえ見直します。

政策20

誰もが安心してスムーズに移動できるようにします

1. 歩行者等が移動しやすくなります

1. 現況と課題

急速な高齢化が進むなか、高齢者や障害のある方々をはじめとして、誰もが安心してスムーズに移動できる歩行空間の整備が求められています。そのため、本市は、特定事業者（公共交通事業者、道路管理者、公安委員会）と重点整備地区2ヶ所（松戸、新松戸・幸谷地区）を中心にバリアフリー化整備を進めています。

【特筆すべきニーズの変化】

・高齢者、車いす利用者及びベビーカーを使用する子育て世代は、安心して移動できる段差の無い歩行空間ネットワークを望んでいます（ニーズの増）

●重点整備地区における移動等の円滑化のイメージ

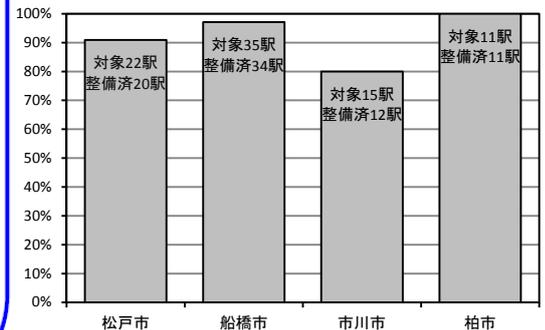
高齢者や障害者等の主要な移動経路となる駅、商店街、病院、福祉施設などの拠点を結び、バリアフリー化することで、安全・快適な歩行空間のネットワークをつくります。

●鉄道駅のワンルートの整備率の

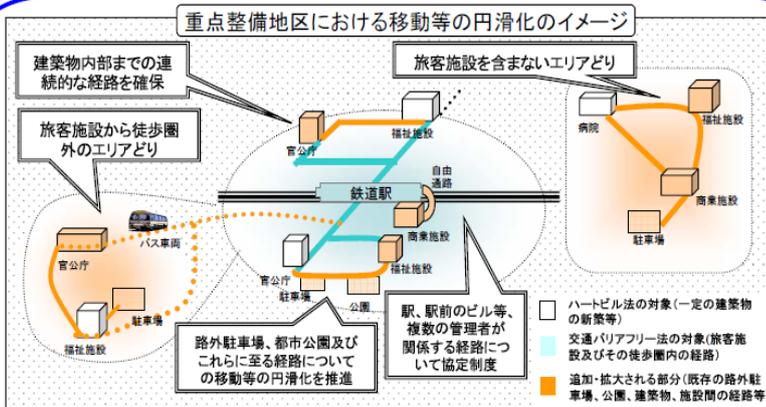
他市との比較(平成27年度末)

ワンルート整備とは、ホーム階から地上（改札を經由）までの段差をエレベーター等で解消し、車いす利用者などが円滑に移動できる経路を対象駅に1経路確保することをいいます。

(対象駅：1日平均乗降客数3,000人以上の駅)



出典 交通政策課資料



- 市町村は、高齢者、障害者等が生活上利用する施設を含む地区について、基本構想を作成
- 公共交通事業者、道路管理者、路外駐車場管理者、公園管理者、建築物の所有者、公安委員会は、基本構想に基づき移動等の円滑化のための特定事業を実施
- 重点整備地区内の駅、駅前ビル等、複数管理者が関係する経路についての協定制度

等

出典 国土交通省ホームページ

●市内鉄道駅のエレベーター等整備状況一覧表(平成27年度末)

出典 交通政策課資料

駅名	JR 常盤線					JR 武蔵野線			北総線			
	松戸	北松戸	馬橋	新松戸	北小金	新松戸	新八柱	東松戸	矢切	秋山	東松戸	松飛台
ワンルート整備状況	×	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○
改札外	エレベーター	○東口	○東口 ○西口	○東口 ○西口	-	○南口 ○北口	-	-	○北口	○	○	-
	スロープ	-	-	-	-	-	○	-	-	-	-	-
	エスカレーター	○西口	-	-	-	-	-	-	△北口	-	○	-
改札内	エレベーター	-	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○
	スロープ	-	-	-	○	-	○	-	-	-	-	-
	エスカレーター	○	○	△	○	○	-	△	△	-	△	-

駅名	新京成線					流山線				東武野田線		
	松戸	上本郷	松戸新田	みのり台	八柱	常盤平	五香	元山	馬橋	幸谷	小金城趾	六実
ワンルート整備状況	○	○	○	○	○	○	○	○	×	○	対象外	○
改札外	エレベーター	○東口	○北口	-	-	○南口 ○北口	○東口 △西口	○東口	-	-	-	-
	スロープ	-	-	-	○南口	-	-	-	-	○	-	-
	エスカレーター	○西口	△南口	-	-	△南口	△南口	○西口	○西口	-	-	-
改札内	エレベーター	○	○	-	-	○	○	○	-	-	-	○
	スロープ	-	-	○	○	-	-	-	-	-	-	○
	エスカレーター	○	-	-	-	○	○	-	-	-	-	-

※○:障がい者対応、△:非対応

2. 施策の展開方向

「松戸市交通バリアフリー基本構想」に基づき、特定事業者が重点整備地区内の駅や特定経路等についての整備または整備着手をめざした「特定事業計画」を策定することを支援してきました。同計画により、引き続きバリアフリー化整備を進めていきます。

今後は次期重点整備地区を検討しながら、引き続き段階的に整備を計画していきます。

3. 施策を推進していく上での課題

市街地のバリアフリー化を進めていくためには、地域の理解と多額な財政負担を要します。

【特筆すべき松戸の強み・弱み】

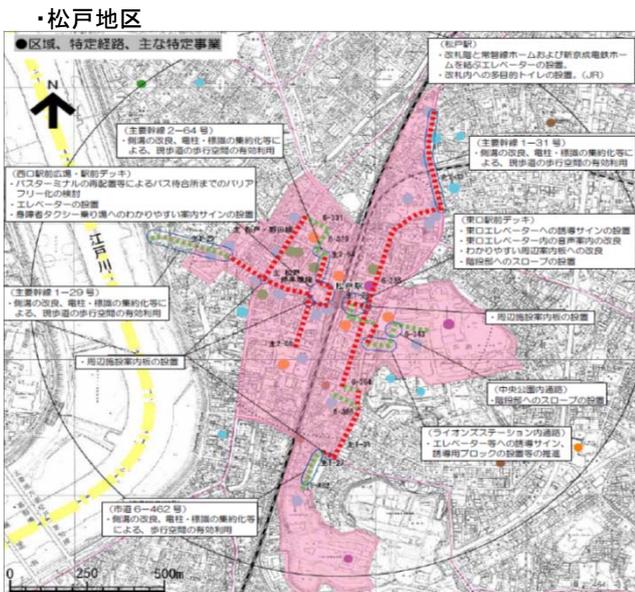
- ① 松戸市交通バリアフリー基本構想と人にやさしい公共施設整備設計指針があり、整備を促進しています（強み）
- ② 今後、全ての地区をバリアフリー化するためには、大きな投資が必要になります（弱み）

●松戸市交通バリアフリー基本構想の重点整備地区における特定事業の進捗状況(抜粋)

重点整備地区	特定事業(抜粋)	整備内容及び進捗状況
松戸地区	公共交通特定事業 (特定旅客施設)	○JR松戸駅バリアフリー化(平成28年度整備着手予定) ・エレベーター設置(3基) ・エスカレーター設置(3基) ・障害者対応型トイレ設置 ○新京成松戸駅バリアフリー化(平成26年度整備完了) ・エレベーター設置(1基) ・エスカレーター設置(1基)
	道路特定事業	○特定経路整備【松戸駅西口】 ・県道松戸停車場線(H18年度整備完了) ・松戸駅西口駅前広場(H19年度整備完了) ・県道松戸野田線(H19年度整備完了) ・松戸駅西口～伊勢丹(H22年度整備完了) ・松戸駅西口～松ノ木通り～県道松戸野田線(H27年度整備完了) ・高砂通り(平成28年度整備着手予定) ・松戸駅入口交差点～江戸川土手(整備検討中) ○特定経路整備【松戸駅東口】 ・松戸駅東口～市役所駐車場入口(H20年度整備完了) ・市役所駐車場入口～中央保健センター(H21年度整備完了) ・松戸駅東口～松戸1388(H22年度整備完了) ・松戸駅東口～松戸中央公園(H23年度整備完了) ・松戸1388～戸定歴史館(H24年度整備完了)

※新松戸・幸谷地区は、平成19年度に整備完了

出典 交通政策課資料



出典 松戸市ホームページ

●次期重点整備地区の候補

整備推進地区	整備検討地区
馬橋 北松戸 北小金 新八柱・八柱 五香 常盤平 東松戸	元山 六実 みのり台 上本郷 松戸新田 矢切

※対象地区数は、移動等円滑化基本方針の改正(H23.3.31)を受けて、上記15地区に松飛台地区と秋山地区を加えた17地区となっている。

出典 交通政策課資料

政策20

誰もが安心してスムーズに移動できるようにします
2.車で移動しやすくなります

1. 現況と課題

交通手段として車を気軽に利用する市民は増えており、国道6号や県道に接続する箇所及び狭小幅員の道路、路上駐車等が原因で渋滞が多く発生しています。交通渋滞は、移動時間を延長させ、快適性や安全性をそなうとともに、緊急車両の通行などに支障を来すことから、幹線道路をスムーズに移動できるようにし、住宅地に車が入りこまないよう、都市計画道路をはじめとする道路整備を行っています。

【特筆すべきニーズの変化】

- ① 幹線道路をスムーズに移動できるようにし、住宅地に車が入り込むことが無いようにすることが望まれています（ニーズの増）
- ② 渋滞の解消が望まれています（ニーズの増）

● 道路の整備状況(平成26年度末現在)

区分	実延長(m)	舗装延長(m)	舗装率(%)
国道	17,035	17,035	100%
県道	55,076	55,077	100%
市道	1,110,859	1,079,185	97.14%
計	1,182,970	1,151,297	97.32%

出典 松戸市政の概要

● 渋滞箇所の状況(平成26年度末現在)



【参考】

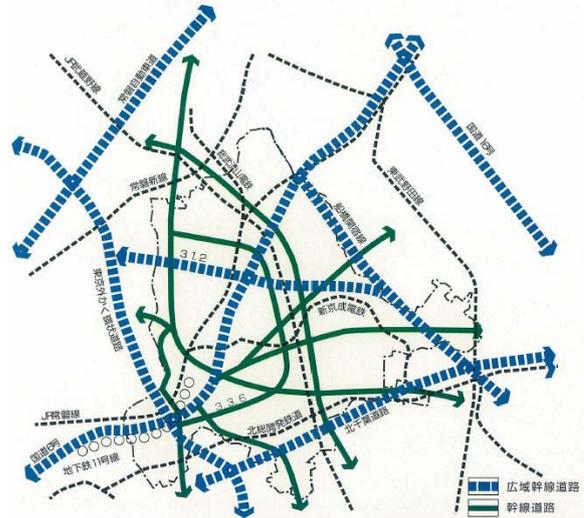
内閣府が実施した「道路に関する世論調査」(平成24年10月)では、いつも通る一般道路で、車が渋滞しているところがあるか聞いたところ、「ある」と答えた人の割合が49.9%、「ない」と答えた人の割合が46.8%となっています。

平成18年7月の調査結果と比較すると、「ない」と答えた人の割合が42.1%から46.8%に上昇しています。

いつも通る一般道路で、車が渋滞しているところが「ある」と答えた人(932人)に、その交通渋滞を解決するためにはどうしたらよいと思うか聞いたところ、「交差点や踏切の立体交差化、車線数の増加、右折レーンの設置など道路構造を改良する」を挙げた人の割合が38.7%、「信号のサイクルを適切に調整する」を挙げた人の割合が37.9%と高く、以下「バイパス(市街地を避けて通る迂(う)回路)や環状道路を建設して市街地の交通量を少なくする」(30.5%)などの順となっています。(複数回答、上位3項目)

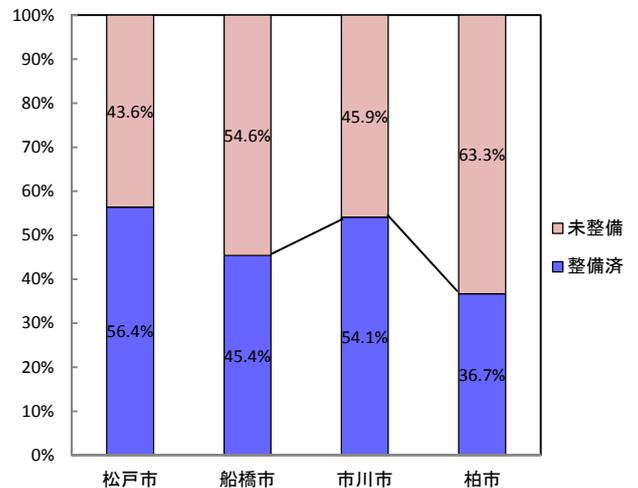
● 骨格的な幹線道路網

松戸市の骨格的な幹線道路網としての都市計画道路は、41路線、約119.2kmが位置付けられています。



出典 松戸市都市計画マスタープラン

● 都市計画道路整備状況の近隣市比較



出典 平成25年(2013年)都市計画年報をもとに作成

2. 施策の展開方向

市民生活に欠かすことのできない社会基盤として、道路の機能を確保するため、定期的に道路のパトロールを行い、計画的に舗装整備等を図っていきます。

また、交差点の改良などにより、渋滞の解消を図るとともに、都市計画道路の段階的な供用開始に向けて、整備に努めていきます。

3. 施策を推進していく上での課題

道路整備事業は用地確保に相当な年月を要するほか、補償費、工事費等の整備に伴う費用は膨大となります。そのため、財政状況が厳しい中で、事業着手できる路線は限られることから、短期間で道路整備を進めることは非常に困難であります。

【特筆すべき松戸の強み・弱み】

- ① 市内一円に道路網が整備されており、どこからでも幹線道路にアクセスしやすくなっています（強み）
- ② 本市を含む千葉県西北部には4車線以上の広域的な幹線道路が少なく、遠距離の移動に時間がかかる要因となっています（弱み）

●都市計画道路の整備について

・都市計画道路3・3・6号三矢小台主水新田線（八ヶ崎～二ツ木区間）

本路線は、市川松戸線（三矢小台地先）との交点を起点とし、国道6号を経て松戸野田線（主水新田地先）との交点を終点とする市内各地域を結ぶ環状道路であり、特定の道路への交通集中の抑制など、既存道路網に新たな機能を付加する路線です。

八ヶ崎～二ツ木区間の整備により、中心市街地への交通手段が選択できるようになり、車両の分散化が図られることから道路のネットワーク化が促進されるとともに、八ヶ崎～二ツ木地域の面的整備地区を連絡することにより、救急医療機関、消防の防火体制の確立や居住環境の向上が期待されています。



・都市計画道路3・3・7号横須賀紙敷線（河原塚～紙敷区間）

本路線は、船橋市臨海部から市川市、松戸市、流山市を結び埼玉県にも通じる広域的な主要幹線道路に位置づけられています。当該区間の整備により、平成29年度開通予定である東京外かく環状道路と、早期事業化が望まれる北千葉道路と将来的にネットワーク化が図られ、通行に要する時間短縮や渋滞解消による経済的効果だけでなく災害時における緊急避難経路として重要な役割が期待されています。



・都市計画道路3・4・35号和名ヶ谷紙敷線（和名ヶ谷～紙敷区間）

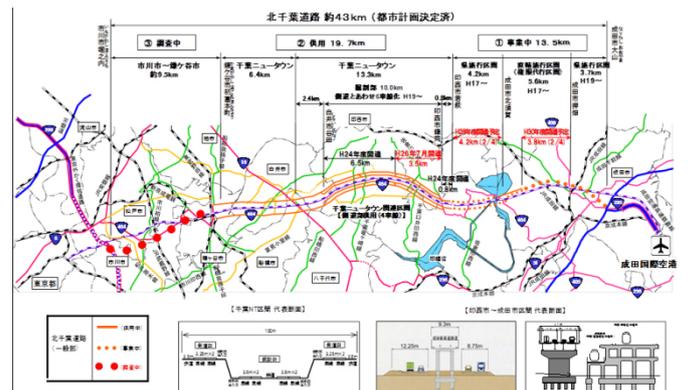
本路線は、松戸市内を縦断する環状道路である三矢小台主水新田線と横須賀紙敷線を結ぶ路線であり、既存道路網をつなぐバイパス機能を有する路線です。

事業箇所周辺では、秋山・紙敷地区の区画整理事業により人口が増加しており、今後も交通量の増加が予測される中で、主要地方道市川柏線等への交通が集中している現状があります。また、近隣には小・中・高等学校があり、生徒が和名ヶ谷紙敷線の現道部を通学に利用していますが、狭隘な道路であることから、通学には支障を伴う状況にあります。当該区間の整備により、地域住民の利便性の向上、通学時などの安全性の確保、また周辺道路の混雑緩和が期待されています。



・北千葉道路について

平成29年度の開通を目標に東京外かく環状道路の整備が進められています。また、本市の南部には東葛飾地域と成田国際空港を結ぶ広域的な幹線道路として「北千葉道路」が計画されています。早期の事業化を目指し、国等に対する積極的な整備要望活動を行うなかで、国による直轄調査が進められています。



政策20

誰もが安心してスムーズに移動できるようにします
3.公共交通が利用しやすくなります

1. 現況と課題

松戸市内には、JR常磐線、JR武蔵野線、新京成線、東武野田線、北総線、流鉄流山線の6本の鉄道と、23の駅があり、都心へのアクセス及び市域内の交通ネットワークも充実した利便性の高いまちです。

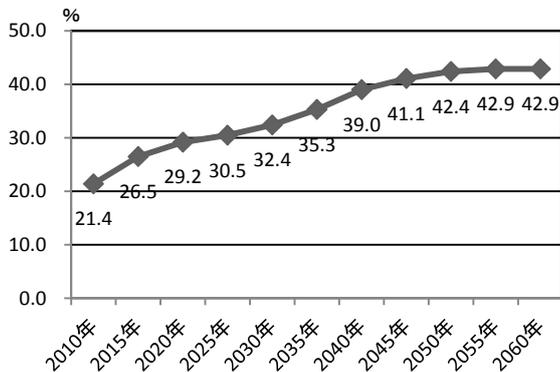
なお、この公共交通の結節点には、通勤・通学者、買い物客などの自転車利用者のために自転車駐車を整備しています。

一方、急速な少子・高齢化による鉄道利用者の減少や、つくばエクスプレスの開業等（平成17年8月）により、JR常磐線の混雑は解消されつつありますが、鉄道利用者の減少は、列車の運行本数の削減につながるなど、新たな問題も生じております。

【特筆すべきニーズの変化】

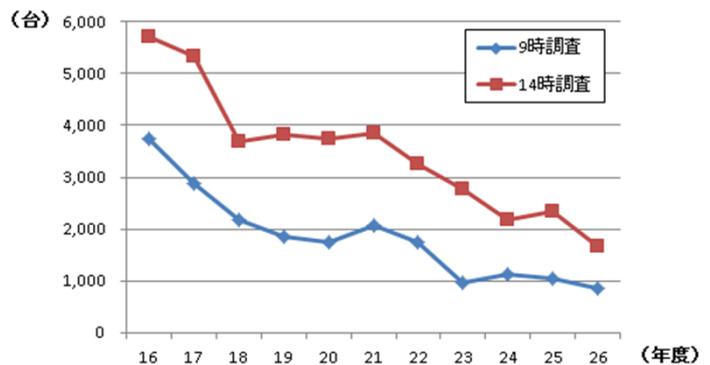
- ・高齢社会の進展などにより交通ニーズが多様化し、新たな地域公共交通ネットワークの形成が求められています（ニーズの増）

●松戸市の老年人口化率の推移



出典 「松戸市人口ビジョン年齢階層別人口構成比の推移(社人研推計) 資料:社人研」をもとに作成

●駅周辺の自転車・バイクの放置状況



出典 交通政策課資料

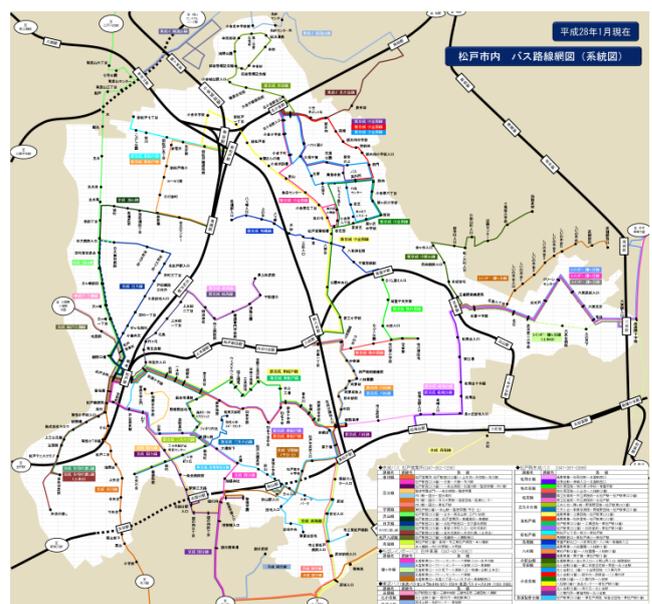
●自転車駐車場設置状況

平成28年1月現在
(単位 箇所)

駅名	市営	民営
松戸駅	11	6
北松戸駅	3	4
馬橋駅	4	23
新松戸(幸谷)駅	12	3
北小金駅	9	2
小金城趾駅	1	0
上本郷駅	0	1
松戸新田駅	1	0
稔台駅	1	0
八柱(新八柱)駅	5	2
常盤平駅	4	1
五香駅	4	7
元山駅	1	14
六実駅	2	4
矢切駅	3	0
秋山駅	0	3
東松戸駅	0	2
松飛台駅	1	0
合計	62	72

出典 交通政策課資料

●松戸市内の鉄道とバス路線図



出典 松戸市ホームページ

2. 施策の展開方向

鉄道については、鉄道駅のバリアフリー化などの支援、運行計画や運行本数の確保等に向けて、国土交通省や鉄道事業者等関係機関に働きかけて利便性の向上をめざしていきます。

バスについては、ノンステップバスの導入補助やバス回転所の確保等、必要な支援を継続するとともに、沿線の宅地化や幹線道路の整備による新たなバス需要に対応するため、関係機関に対し、路線変更等に向けた働きかけを行うなど、市内バス路線網の確保・維持・改善に向けた取り組みを行っていきます。

放置自転車対策としては、各駅周辺に自転車駐車を整備し、市内17駅周辺に、放置禁止区域を設けています。今後も、放置自転車防止指導員を配置し、啓発を続けるとともに、放置禁止区域内に放置された自転車を移送保管し、駅周辺の安全な歩行空間を確保していきます。

3. 施策を推進していく上での課題

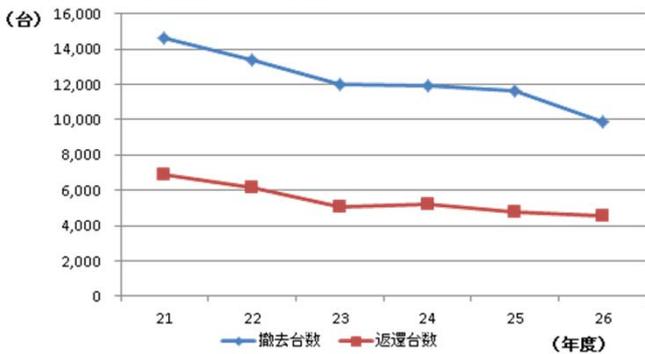
地域の特性に適した持続可能な地域公共交通ネットワークを構築するには、既存路線の維持に配慮しながらコミュニティバス等の新たな公共交通システムを導入することが必要になります。

午前中の通勤客による自転車の放置は減少してきていますが、午後の買い物客による放置自転車は依然として多いのが現状です。

【特筆すべき松戸の強み・弱み】

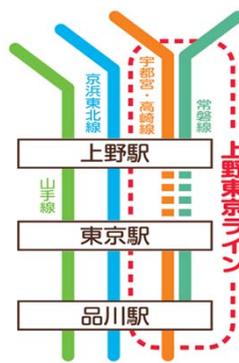
- ① 市内に6本の鉄道路線と23の駅及び約250のバス停があり、都内へのアクセスがよく公共交通の利便性の高いまちとなっています(強み)
- ② 路線バスが乗り入れることができない駅など、公共交通の結節に支障があるところもあります(弱み)

●自転車の放置防止の取り組み



出典 交通政策課資料

●上野東京ライン(H27.3.14)



上野東京ライン開業により、常磐線から東京駅～品川駅へ直通運転が開始され、乗り換えの解消による所要時間短縮が実現されました。

松戸駅の利便性向上や地域の発展に重要な役割を担っています。

- ・松戸駅→東京駅 最短24分(9分短縮)
- ・松戸駅→品川駅 最短33分(8分短縮)

出典 交通政策課資料



乗降口の幅を広くするとともに、中扉にスロープ板を設置し、車いす使用者もスムーズに乗降可能



車内に車いすスペースがあり、車いす固定装置が装備されている

●放置自転車の状況

下の写真は、自転車が放置される前後の状態を比較したものです。自転車が放置される以前は、歩行者、車両の通行に支障がないことが分かります。自転車の放置はやめましょう。



【写真】松戸駅西口周辺道路

●ノンステップバス

ノンステップバスは、床面を超低床(概ね300mm以下)にし、乗りやすい構造になっています。

また、車いすをご利用の方にはスロープ板を設置し、車いすのまま乗降できるようになっています。



出典 交通政策課資料