

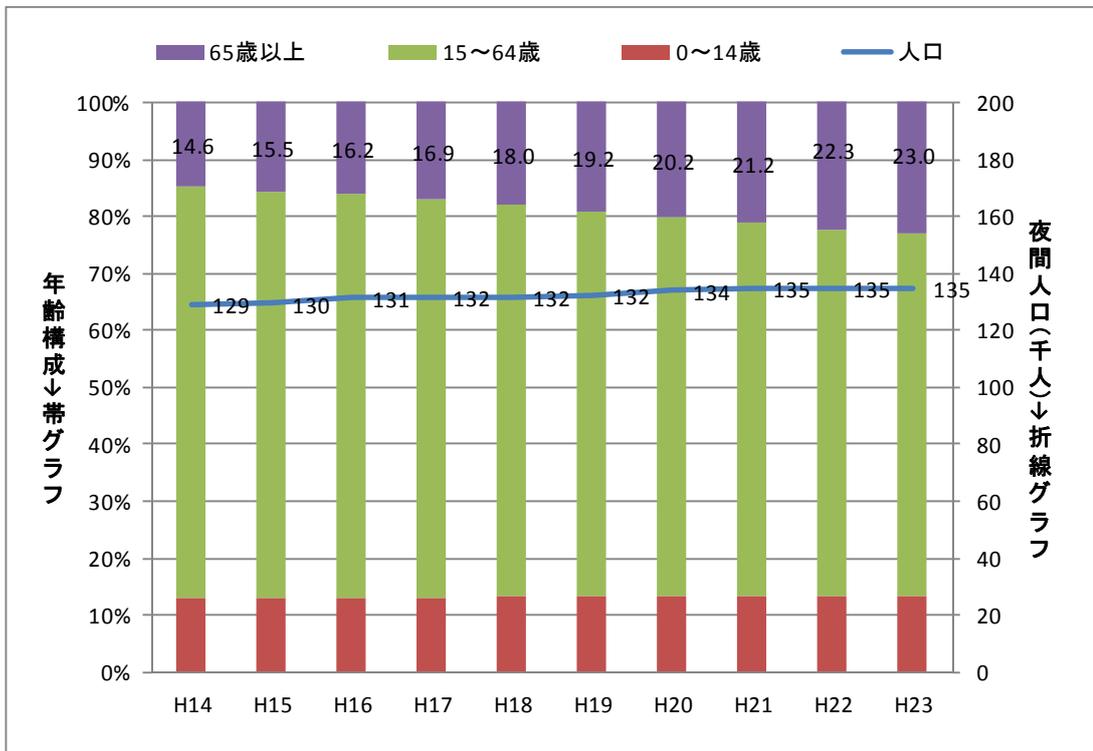
I 章. 実態調査と現況分析

1. 人口動向

- 夜間人口は横ばい
- 高齢者率は 23% に達し超高齢社会を迎える
- 従業人口は増加傾向

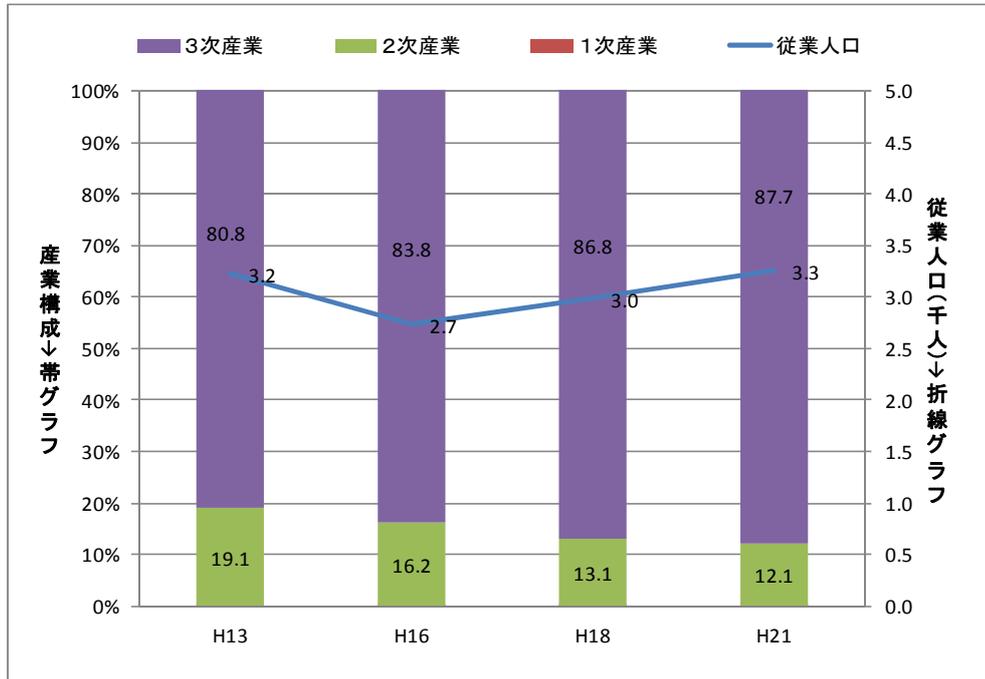
- ・ 夜間人口と年齢階層構成比の推移は以下に示すとおりであり、近年横ばいで推移している。
- ・ 高齢者率は 10 年前に比べ着実に進行しており、平成 23 年では 23.0% に達し、超高齢社会（高齢者率 21% 以上）を迎えている。
- ・ 従業人口と三大産業の割合の推移は次頁に示すとおりである。従業人口は平成 16 年以降、顕著に増加している。
- ・ 全体に占める 3 次従業人口の割合は年々増加しており、平成 21 年（最新値）においては全体の 87.7% を占める。

図 I-1 夜間人口、年齢階層構成比の推移



資料：住民基本台帳人口（1月1日現在）

図 I-2 従業人口の推移



資料：経済センサス（事務所・企業統計調査）

2. 現況交通実態の分析

- 我孫子市の交通は自動車を使う人が最も多いものの、平成20年の発生集中量は平成10年に比べ約1割減少
- 業務系目的、私事系目的での自動車の利用率が高い

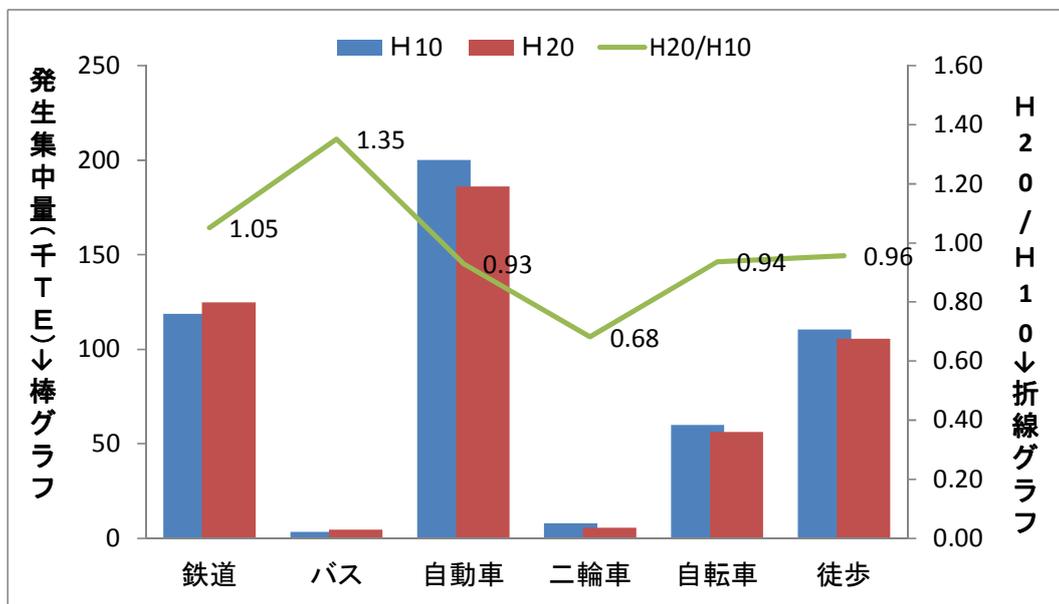
- ・ 東京都市圏パーソントリップ調査結果による我孫子市の発生集中量は、平成10年が約50万トリップ・エンド（TE）に対し、平成20年は約48万トリップ・エンド（TE）に減少している。
- ・ 代表交通手段別発生集中量は図I-3に示すとおりである。市内の交通は自動車を使う人が最も多いものの、平成20年の発生集中量は、平成10年に比べ約1割減少している。
- ・ その結果、自動車の利用率は、次頁図I-4に示すように40.0%から38.6%に低下している。その一方で、鉄道やバスの利用が増加しており、図I-3に示すように平成20年値は平成10年に比べ鉄道が1.05倍、バスが1.35倍に増加している。
- ・ 交通目的別の発生集中量は次頁に示すとおりである。交通目的の中では業務系目的や私事目的での自動車の利用率が高い。

表 I-1 我孫子市の発生集中量

	人(トリップ・エンド)
平成10年	500,623
平成20年	482,836
H20/H10	0.96

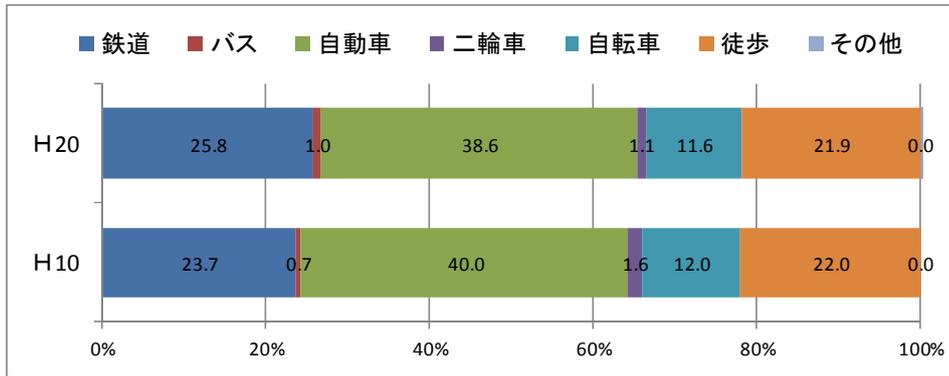
資料：東京都市圏パーソントリップ調査

図 I-3 我孫子市代表交通手段別発生集中量の比較



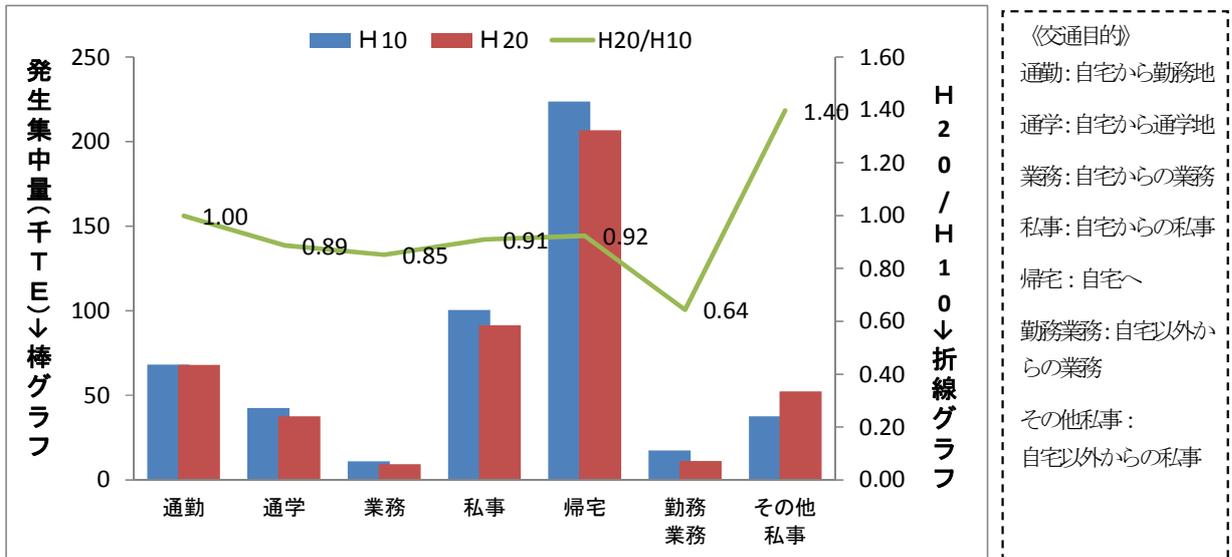
資料：東京都市圏パーソントリップ調査

図 I-4 我孫子市代表交通手段別発生集中量割合



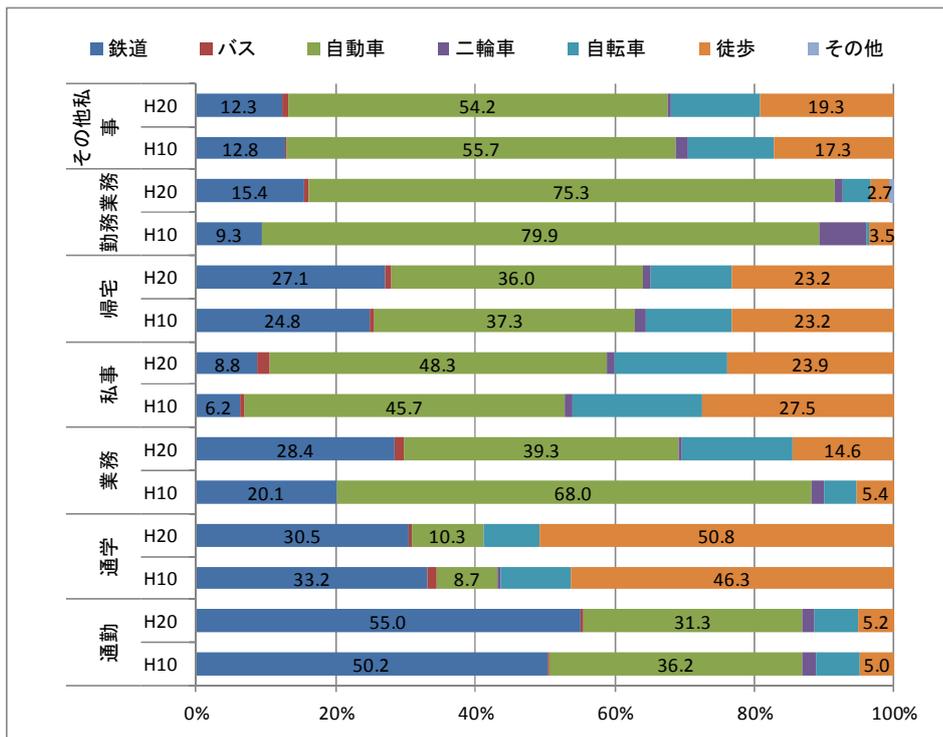
※H20: 不明を除く

図 I-5 我孫子市交通目的別発生集中量の比較



《交通目的》
 通勤: 自宅から勤務地
 通学: 自宅から通学地
 業務: 自宅からの業務
 私事: 自宅からの私事
 帰宅: 自宅へ
 勤務業務: 自宅以外からの業務
 その他私事: 自宅以外からの私事

図 I-6 我孫子市交通目的別代表交通手段



資料: 東京都市圏パーソントリップ調査

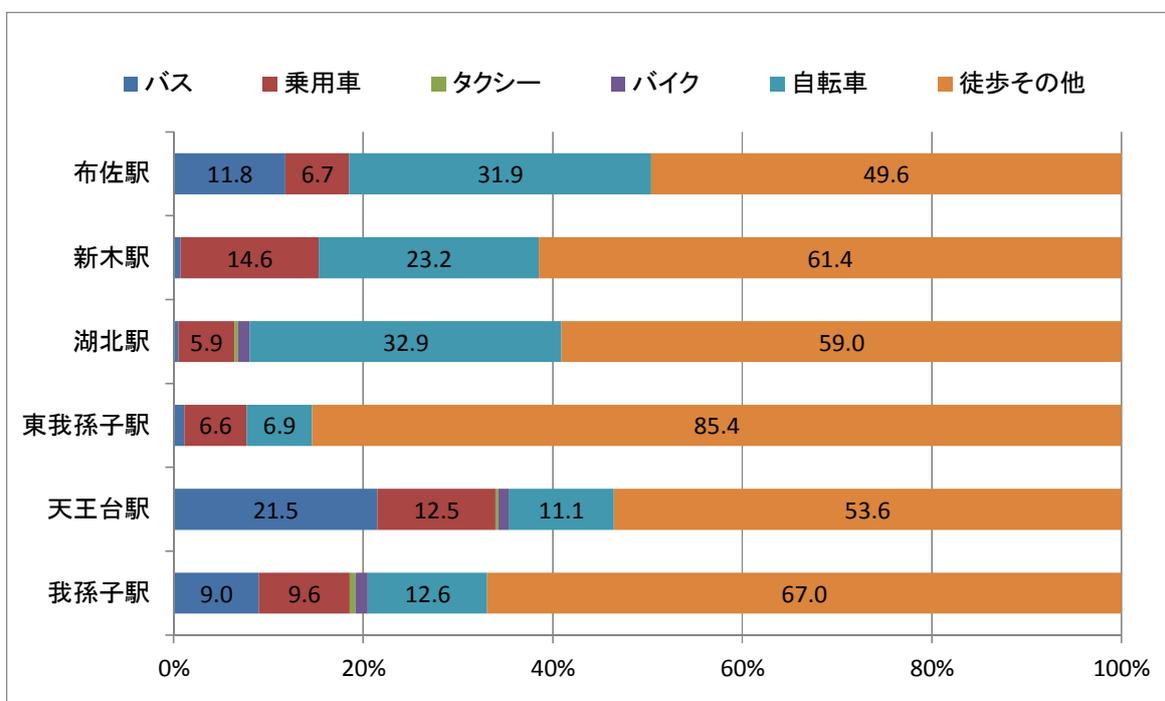
※H20: 不明を除く

3. 駅端末交通手段

- 東我孫子駅は駅まで徒歩を利用する割合が高い
- 湖北駅～布佐駅までは自転車を利用する割合が高い
- 天王台駅は他に比べバス、自動車等の交通機関を使う割合が高い

- ・ 市内の鉄道駅までの交通手段（駅端末交通手段）の割合は以下に示すとおりである。
- ・ 東我孫子駅は、他の駅に比べ駅までの徒歩の割合が高い。湖北駅～布佐駅では自転車を利用する割合が高く、約2～3割を占める。
- ・ 天王台駅は他に比べバス、乗用車等の交通機関を使う割合が高く、バスが21.5%、乗用車が12.5%となっている。

図 I-7 平成 20 年 駅端末交通手段割合



資料：東京都市圏パーソントリップ調査

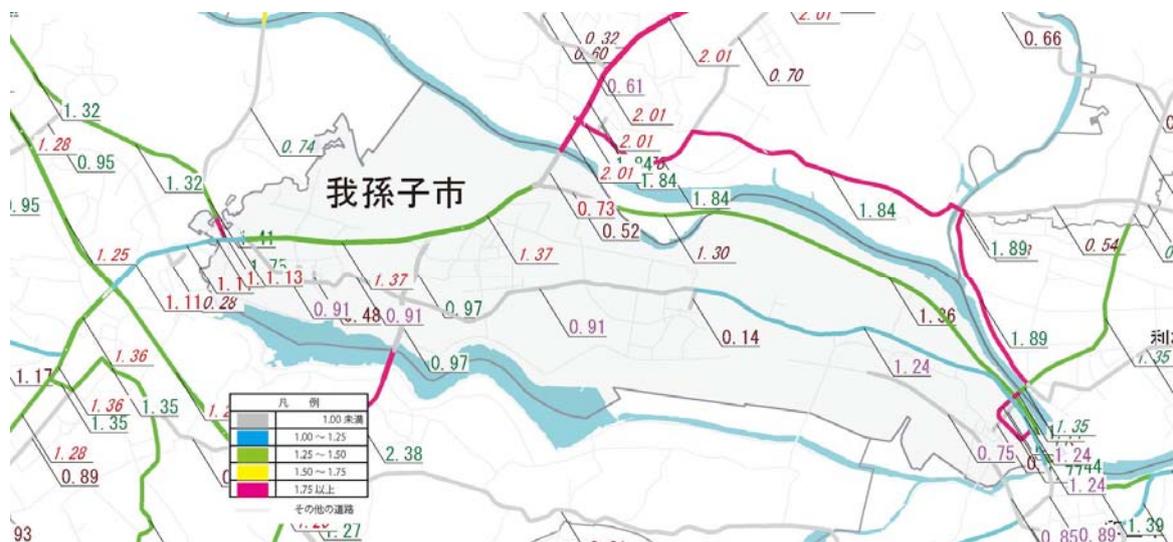


4. 道路交通量

- 市内の主要な幹線道路は、道路混雑度が1.25を上回っている
- 混雑度が高い道路は通過交通の流入が多い

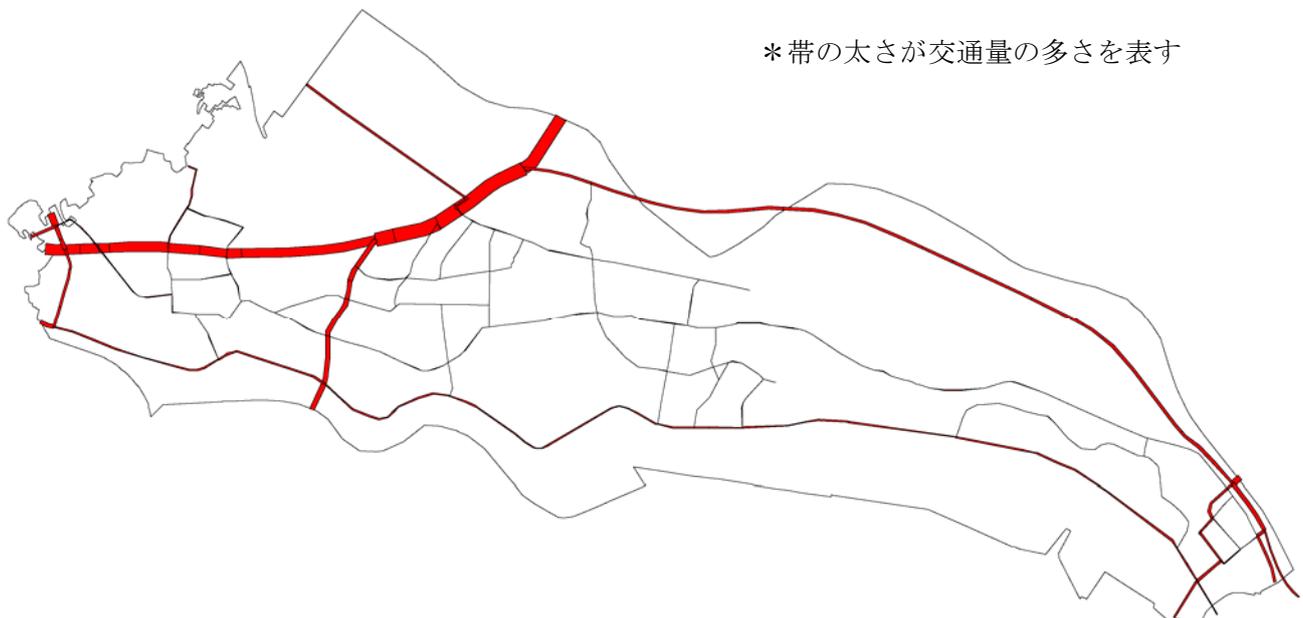
- ・平成22年道路交通センサスにおける市内の道路混雑度をみると、県道我孫子関宿線、国道6号、県道我孫子利根線等は1.25を上回っており、ピーク時の混雑から日中の混雑に発展する過渡的な状況にある。
- ・千葉県推計の現況（H20年）OD表を用いて交通量配分計算し我孫子市に出发地、目的地を持たない通過交通量を図I-9に示すが、混雑度が高い道路は通過交通の流入が多い状況が伺える。

図I-8 平成22年 道路混雑度（図中の数字は混雑度）



資料：平成22年道路交通センサス

図I-9 千葉県推計を基礎資料に推計した現況（H20）の通過交通



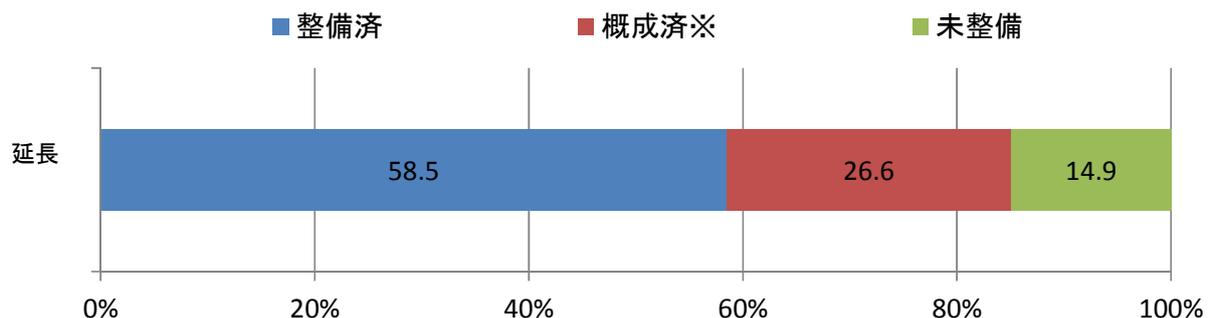
5. 都市計画道路の整備状況

- 市内の都市計画道路の整備率は約6割、概成済みを含めると約9割
- 未整備の多くは現道あり未整備
- 現道なし未整備区間を含む路線は3・5・16号、3・4・10号、3・4・9号の3路線

表 I-2 都市計画道路の整備状況

路線番号	路線名	都決年月日		都決延長 (km)	延長 (km)		
		当初	最終変更		整備済	概成済 ※	未整備
3・3・1	湖北駅・南口線	S41.10.19	S56.7.17	0.060	0.060		
3・3・2	船橋・我孫子線	S36.6.12	S56.7.17	1.810	1.810		
3・3・3	我孫子駅・北口線	S46.3.23	S56.7.17	0.080	0.080		
3・3・4	我孫子駅・南口線	S27.5.23	S56.7.17	0.120	0.120		
3・4・5	天王台・駅前線	S36.6.12	S59.7.13	1.040	1.040		
3・3・6	国道6号線	S41.10.19	S56.7.17	6.260	6.260		
3・4・7	天王台駅・北口線	S41.10.19	S56.7.17	0.870	0.870		
3・4・8	湖北駅・北口線	S41.10.19	H15.2.28	0.260	0.260		
3・4・9	下ヶ戸・中里線	S41.10.19	H2.1.19	3.200	2.600	0.430	0.170
3・4・10	青山・日秀線	S41.10.19	S58.8.16	5.210	2.160	1.145	1.905
3・4・11	都部・都部新田線	S41.10.19	S56.7.17	0.570	0.570		
3・4・12	新木駅前線	S41.10.19	S63.11.4	0.540	0.540		
3・4・13	布佐駅前線	S41.10.19	S56.7.17	0.540			0.540
3・4・14	手賀沼公園・久寺家線	S36.6.12	H2.1.19	1.270	0.680	0.190	0.400
3・5・15	根戸新田・布佐下線	S36.6.12	S63.11.4	14.340	7.125	2.640	4.575
3・5・16	我孫子・布佐線	S36.6.12	H16.3.2	14.290	2.693	10.485	1.112
3・5・17	根戸・手賀沼線	S46.3.23	S56.7.17	1.170	0.640	0.530	
3・5・18	後畑・巻の内線	S36.6.12	S56.7.17	1.470	1.470		
3・5・19	東我孫子・柴崎線	S36.6.12	S56.7.17	1.090	1.090		
3・4・20	関東・後田線	S46.3.23	S56.7.17	0.650	0.650		
3・6・21	下ヶ戸・泉線	S36.6.12	S56.7.17	1.590	1.130	0.460	
3・4・22	布佐駅・南口線	S63.11.4		0.040	0.040		
3・5・23	新木駅・布佐南線	S63.11.4		3.210	3.005		0.205
	合計			59.680	34.893	15.880	8.907

図 I-10 都市計画道路の整備状況割合



※ 計画幅員の3分の2以上道路用地が確保されている路線

図 I-11 都市計画道路の整備状況図

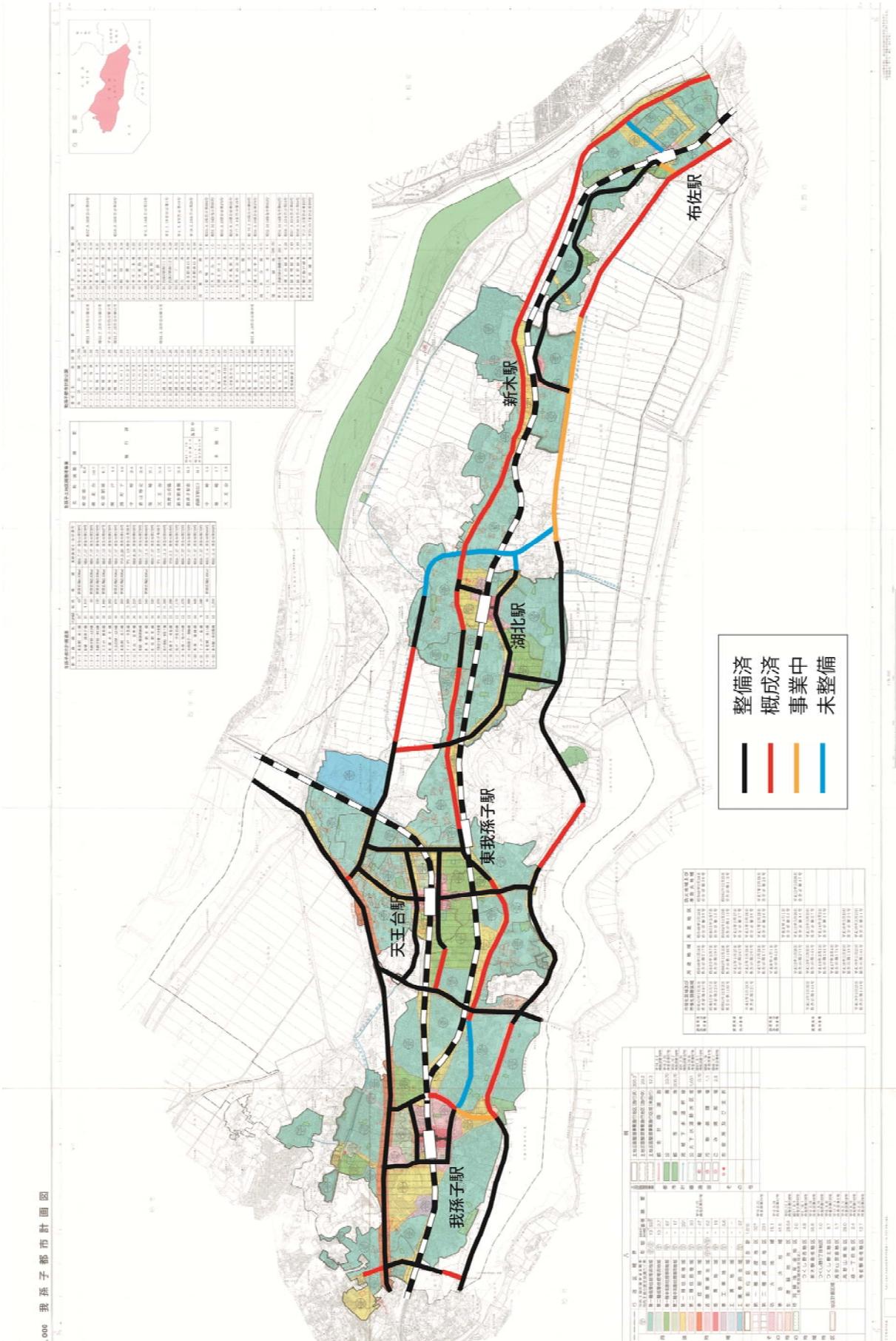
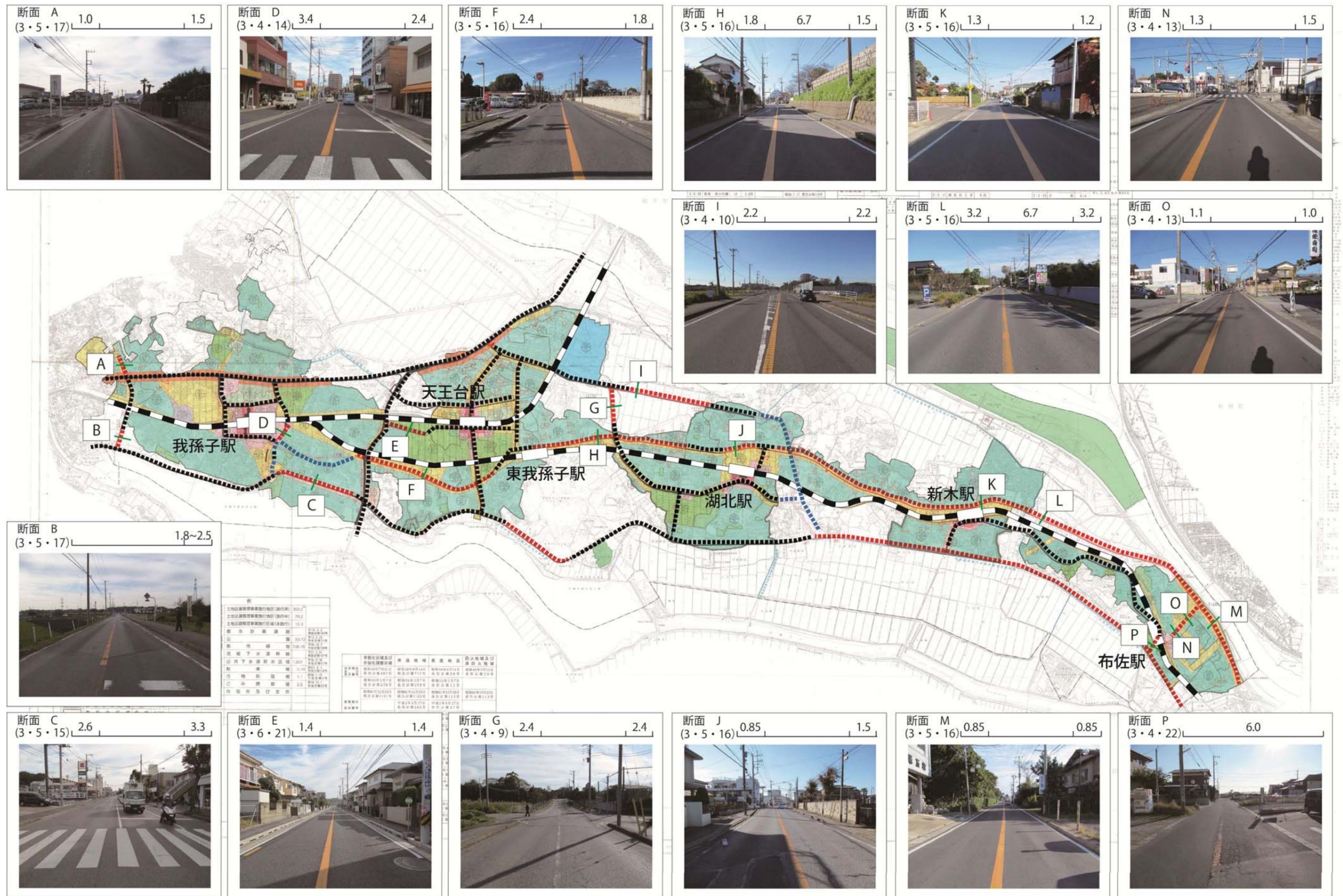


図 I-12 現地調査による現道あり未整備区間の状況図
現況道路状況調査結果図



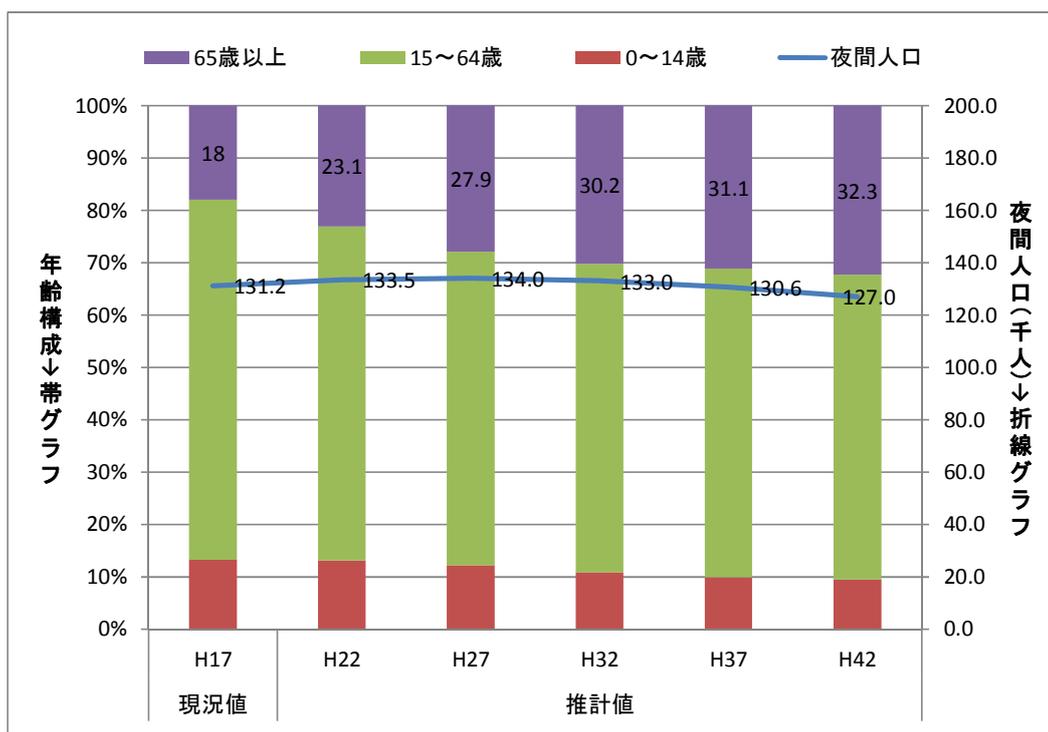
6. 上位関連計画の整理

1) 将来人口の動向

- 平成 33 年人口の目標は 15 万人を見込んでいる
- 高齢者率は約 3 割になることが想定される

- ・ 我孫子市基本構想・基本計画見直し〔人口の見直し〕（平成23年3月）における我孫子市の将来夜間人口は、平成27年が13.7万人、平成33年が13.5万人になることが予測されている。
- ・ こうした中で、基本構想では、子育て世代の定住環境を向上させるさまざまな施策の展開をはじめ、多世代が住み続けられるまちづくりを積極的にすすめることを踏まえ、目標人口を15万人に設定している。これを受け、都市計画マスタープランでも同様に目標人口を15万人としている。
- ・ なお、本調査の交通量推計のもととなる東京都市圏パーソントリップ調査では、以下の国立社会保障・人口問題研究所の将来推計人口を基礎データとしている。これによると、我孫子市の平成42年の夜間人口は12.7万人になることが予測されている。

表 I -3 国立社会保障・人口問題研究所による我孫子市の将来推計人口予測



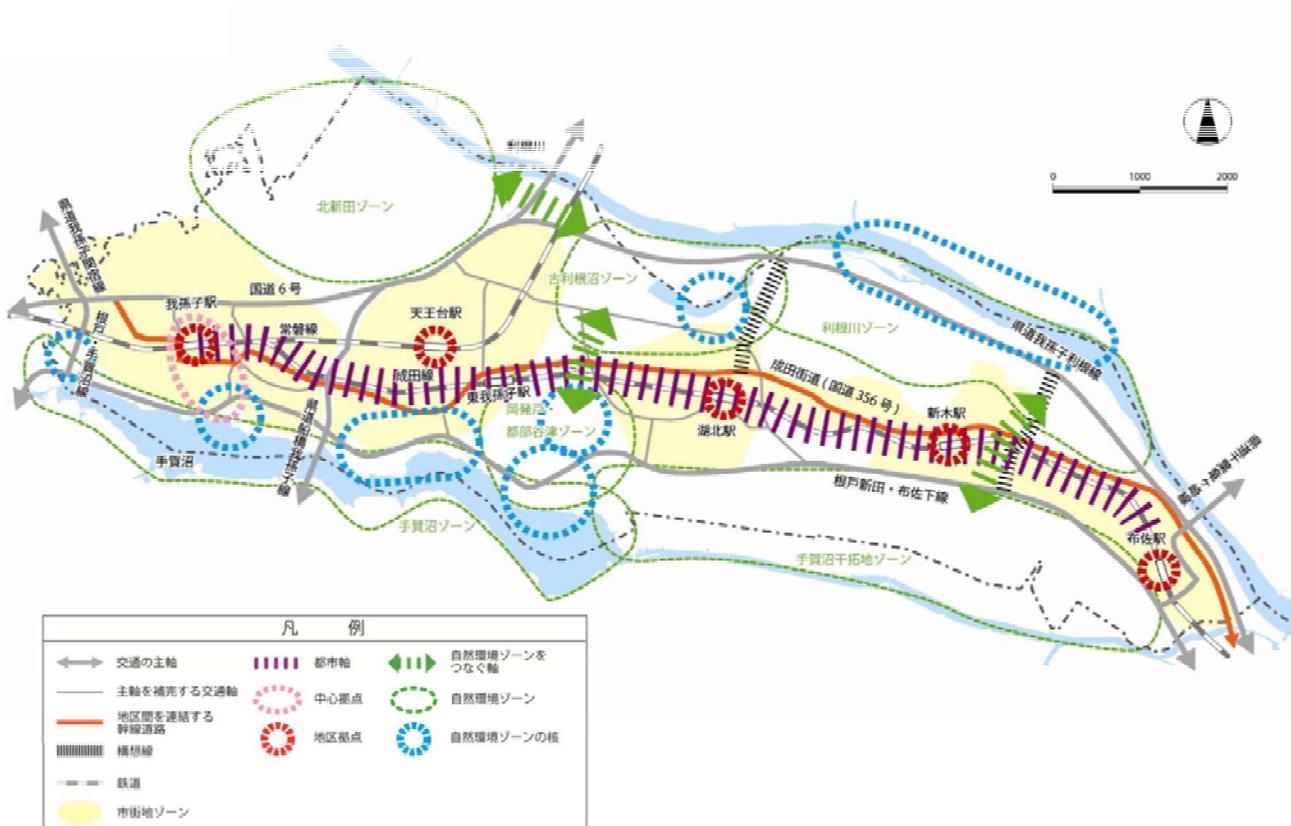
資料：『日本の市区町村別将来推計人口』（平成 20 年 12 月推計）（国立社会保障・人口問題研究所）

2) 将来都市構造

- 鉄道駅周辺を地区拠点とした集約型都市構造の形成
- 道路ネットワークのパターンは、国道 356 号を都市軸に位置づけ、南北の幹線道路の配置によるラダー構造

- ・ 我孫子市都市計画マスタープラン（平成 24 年 6 月）では、歴史や地形特性、これまでの市街地の形成過程を踏まえ、市街地ゾーン、交通軸及び自然環境ゾーンを位置づけた集約型都市構造を目指している。
- ・ 道路ネットワークのパターンは、国道 356 号を都市軸に位置づけ、国道 6 号、県道我孫子利根線、3・5・15 号（根戸新田・布佐下線）の南北の幹線道路により広域交通を処理するラダー構造を形成している。
- ・ 将来の都市構造は、鉄道駅の徒歩圏を中心に市街地が形成され、国道 6 号や県道我孫子利根線等の外かくを形成する幹線道路で通過交通等の広域交通を担う現状を踏まえれば、現在の都市構造をより発展させたものだと認識される。
- ・ なお、次頁に同計画による道路・交通施設の整備方針を抜粋する。

図 I-13 将来都市構造



出典：我孫子市都市計画マスタープラン（平成 24 年 6 月）

道路・交通施設の整備方針

本市の道路交通体系は、各駅を中心に市街地を形成するとして土地利用方針を踏まえ、市街地の外縁部において通過交通を処理することによって市街地内の生活環境を保護することを基本的な理念とし、昭和40年代に現在の都市計画道路網の原型を定めました。

今後もこの理念に基づき、幹線道路網の形成を図ることで、安全で快適な道路・交通環境を創出していきます。

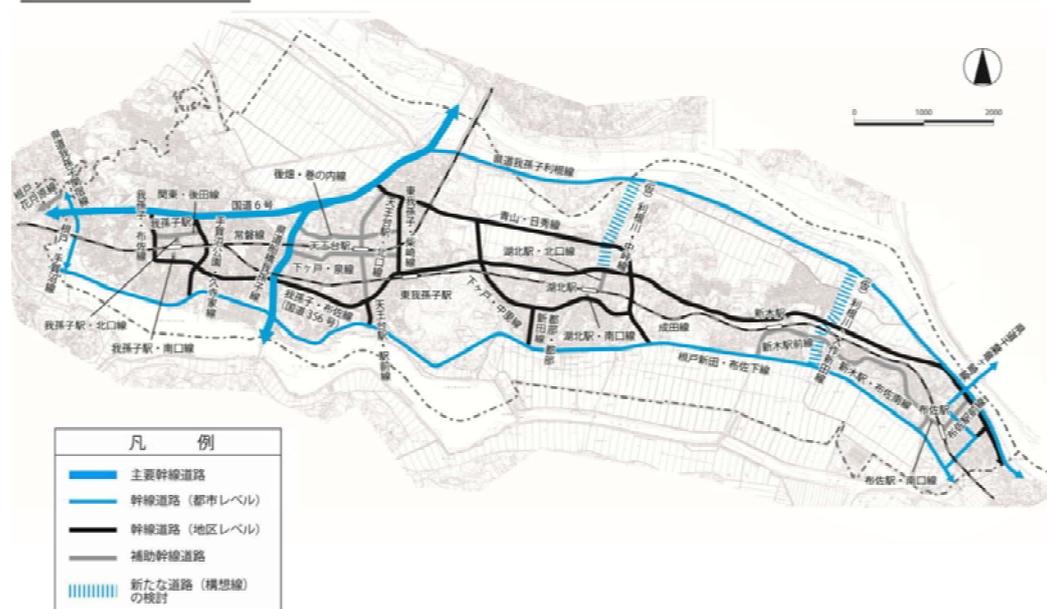
1. 通過交通の市街地への流入を抑える幹線道路網づくり

市街地への通過交通の流入を抑えるとともに、市内の交通需要に対応するため、「幹線道路網配置方針図」に基づいて幹線道路網の形成を図ります。

具体的には、各地区間の交通を地区レベルの幹線道路と補助幹線道路で支えます。さらに、通過交通については、都市の骨格を形成する主要幹線道路と都市レベルの幹線道路及び一部の地区レベルの幹線道路へ誘導し、生活空間の安全性や快適性の確保に努めます。

また、広域的な交通需要に対応している県道我孫子利根線は、現在都市計画道路としての位置づけはありませんが、将来にわたり通過交通を円滑に処理するうえで非常に重要な役割を有しています。そのため全線の拡幅が望まれますが、路線延長距離が長いことや、古利根沼北側区間で一部取手市を含むこととなることなどから、全線拡幅の事業化に向けては、新たな広域幹線道路計画などを視野に入れた長期的展望のもとに検討を進めていくものとします。

幹線道路網配置方針図



(4) 長期未整備都市計画道路の見直し

長期にわたり整備の見通しが立っていない都市計画道路については、将来の交通需要予測を行い、費用対効果や都市計画道路網の必要性等を総合的に勘案したうえで、廃止や変更も含めて検討を行っていきます。

また、必要性が再確認されたものについても、整備の優先順位を併せて検討します。

（5）新たな道路計画

（仮称）利根川・中峠線と（仮称）利根川・大作新田線については、将来の需要見通しや整備効果を十分に検証し、都市計画道路網としての位置づけや、まちづくりの観点からの必要性について幅広く検討していきます。

また、新たな広域幹線道路について、計画が具体化する場合には、まちの発展に活かすため、市民の生活や自然環境に十分配慮しながら、ルートや本市の幹線道路との結節箇所・方法等について国・県とともに慎重に検討していきます。また、沿道での適切な土地利用を検討します。

2. 整備効果を考えた幹線道路網づくり

幹線道路網の整備は、各路線の役割や関連諸計画との関係などを踏まえ、整備効果を考えたうえで優先度をつけながら進めます。

（1）整備が進められている根戸新田・布佐下線と接続する路線

●青山・日秀線

青山・日秀線は、国道6号と国道356号、根戸新田・布佐下線などの幹線道路を市のほぼ中央部で連絡する幹線道路です。現在、根戸新田・布佐下線を国道356号バイパスとして県が整備を進めており、整備が完了すると、根戸新田・布佐下線の交通量の増加が見込まれることから、交通を分散させるため、青山・日秀線の整備を進めます。整備にあたっては、根戸新田・布佐下線と下ヶ戸・中里線との接続区間から順次進めます。

●下ヶ戸・中里線

下ヶ戸・中里線の未整備区間（青山・日秀線との接続区間）について、青山・日秀線の整備と併せて進めます。

●新木駅・布佐南線

布佐駅南側の地区計画によるまちづくり整備と併せて接続します。

●県道千葉竜ヶ崎線

県道千葉竜ヶ崎線は、茨城県南部と千葉県北西部を結ぶ交通の大動脈となっていますが、現状のルートでは交通に影響が出ていることから、計画されているルートでの早期整備を県に要請します。

（2）まちづくりの観点から整備する路線

手賀沼公園・久寺家線は、手賀沼公園周辺と我孫子駅周辺とを結ぶ公園坂通りの整備によって、商業や中心拠点全体の活性化が期待できるため、まちづくりの面から積極的に整備を進めます。

布佐駅前線は、布佐駅東口へのアクセス道路として駅前広場と一体的に整備を促進し、安全性・快適性の確保と交通結節点としての充実を図ります。

（3）交差点の改良による渋滞緩和

都市計画道路網における交差点部分は、交通情勢の変化とともに都市計画の変更が随時行われていますが、当初の都市計画決定に基づいて整備された交差点では右折レーンがないため、朝夕の通勤時間帯には交通渋滞が生じています。このため、渋滞回避の通過車両が生活道路に流入し、住環境の悪化を招いています。このような交差点は、積極的に改良を進めるとともに、時差式信号の設置など、適切な対応を関係機関に要請します。