

北初富駅周辺地区整備構想について

- 「北初富駅周辺地区整備懇談会」をふまえて -

北初富駅周辺地区整備構想のまとめ	・・・ 1、 2
整備構想イメージパース	・・・ 3

【資料編】

資料 1 : 誰もが安心して横断しやすい(ユニバ - サルデザイン) 交差点の整備

資料 2 : 賑わい交流機能を有する駅前広場の整備

資料 3 : 駅と都市計画道路を結ぶ幅広く歩きやすい道路の整備

駅と商業施設を結ぶ幅広く歩きやすい道路の整備

市街地と駅前広場を結ぶ幅広く歩きやすい道路の整備

資料 4 : 3つの駅勢圏内の回遊性を高めるインフラ(鉄道と道路)整備

資料 5 : 北初富駅周辺駅前広場計画 平面図

平成 1 9 年 3 月

鎌ヶ谷市

北初富駅周辺地区整備構想のまとめ

■北初富駅周辺地区整備構想とは

北初富駅周辺地区整備構想とは、駅周辺地区の都市的な位置付けと拠点整備課題を整理した上で施設計画を策定するための基本方針であり、地元住民との合意形成を図るために実施した懇談会や市民ニーズアンケート調査などの意見を反映したものです。

■整備構想策定の方針

○整備構想の趣旨

北初富駅周辺地区整備構想は、鎌ヶ谷市や駅周辺自治会の実情に十分配慮するとともに、新京成線連続立体交差事業の進捗や地元のまちづくり計画への熟度等を見据えた中で、駅周辺地区整備を総合的かつ効果的に推進して、駅を中心に機能をコンパクトに集約した近隣商業拠点の形成を図れるよう施策の方向を示します。

○整備構想の構成

この整備構想案は、北初富駅周辺地区に関する整備内容を検討していくための1. 地区の課題の整理、2. ゾーニング、3. 地区整備の基本方針、4. 地区整備の主な整備項目（検討テーマ）などから構成されます。

■整備構想策定のシナリオ

- 鎌ヶ谷市の現況と課題
- 鎌ヶ谷市の将来動向
- 鎌ヶ谷市の都市整備の基本的方向



- 駅周辺地区の都市的位置づけ（近隣商業拠点としての役割）
 - ① 鉄道連立軸と道路軸が交わる、鎌ヶ谷市の新たな拠点を形成する
 - ② 鎌ヶ谷市北西地域の生活拠点を形成する
 - ③ 新鎌ヶ谷広域交流拠点及び初富地域商業拠点と連携した生活拠点を形成する



- 拠点整備の基本的な考え方
 - ① 住民参加による協働型まちづくりの推進
 - ② 駅を中心に機能をコンパクトに集約した近隣商業拠点の形成
 - ③ 都市基盤整備と交通結節機能の強化



- 「北初富駅周辺地区整備懇談会」の意見反映、自治会活動に対する積極的な参加

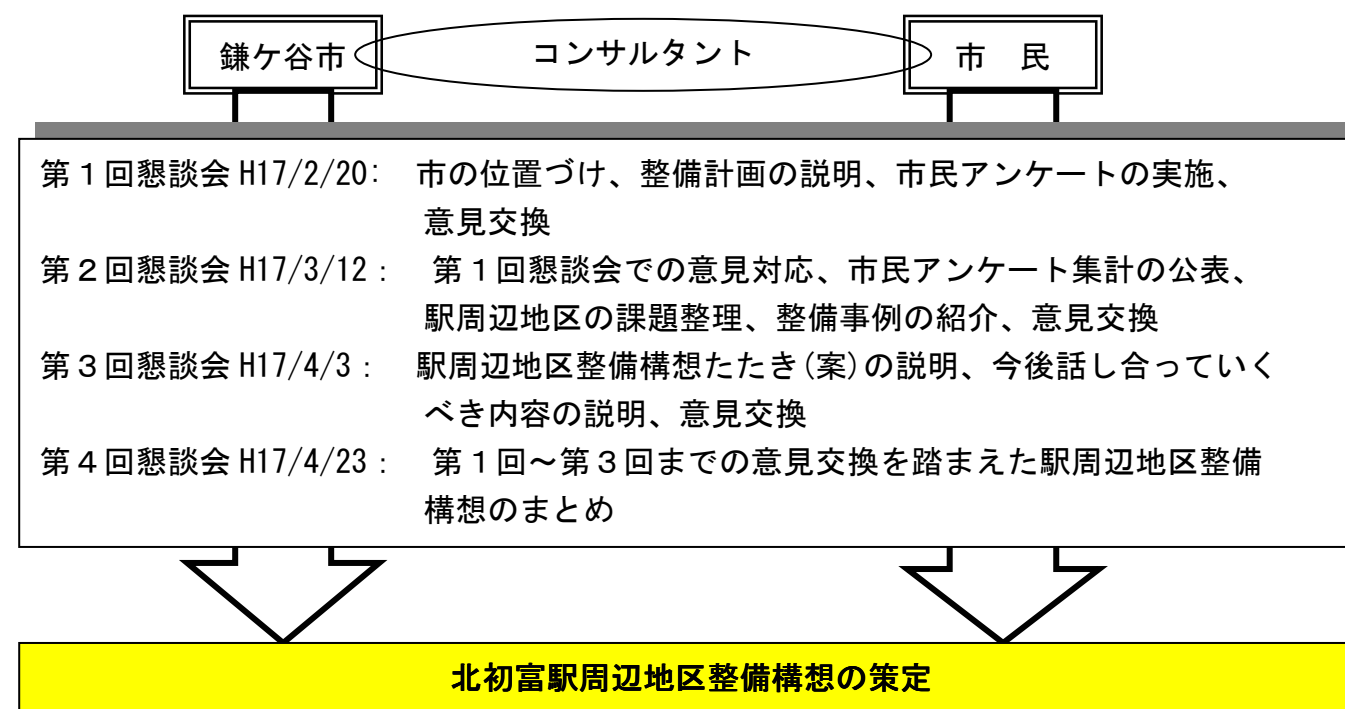
■整備構想作成までの経緯

○整備懇談会の実施

地元住民の合意形成を図るために駅周辺地域の方々（2つの商店会、3つの自治会）を対象に、2月から4月までの2ヶ月間に4回の懇談会を実施しました。



写真 懇談会の様子→



○市民アンケートの実施

駅周辺地区の市民ニーズを把握する目的で第1回懇談会の際に市民アンケート調査を実施しました。今後の駅周辺地区を中心としたコンパクトなまちづくりを実践していくためには、多くの情報共有化が大切であり、今後重点的に実現していくべき整備構想案について懇談会で話し合い、その成果をまとめ公表しました。

【市民ニーズ調査の実施結果 H17・2月末】

- ・アンケート回答：約320人（回収率約56%）
- ・北初富駅利用者：約8割
- ・駅利用頻度：ほぼ毎日の人が約5割
- ・駅利用目的：通勤通学が約4割、買物が約3割弱
- ・駅利用手段：徒歩が約8割、自転車が約1割強

○駅周辺で今よりも充実して欲しいもの

#第1位 駅前広場 #第2位 交番 #第3位 金融機関

○駅周辺でいま不満に思っているもの、こと

#第1位 歩道の狭さ #第2位 歩道の歩きにくさ #第3位 踏切による道路渋滞

これらの成果を踏まえて、駅周辺地区整備の主な整備項目を検討していきました。

1. 駅周辺地区の主要な課題（順不同）

- 本格的な少子・高齢社会への対応
- 生活環境（道路、駅舎、広場、商業施設、公共サービスなど）の充実
- 住民参画・連携・交流の促進
- 地域商業拠点との連携や地区の役割分担の明確化
- 駅周辺部の都市空間整備における体制づくりと土地の高度利用化促進
- 他駅（新鎌ヶ谷、初富）との機能連担強化
- 駅周辺部の回遊性強化を誘発する歩行者空間の重点的整備



2. 地区整備の4つのゾーニング

① にぎわい交流ゾーン

駅利用者が利用しやすいアクセス動線を有する駅舎と駅前広場の一体的な整備を図る。

② 商業活性化ゾーン

主に国道464号沿いにおいて日常生活サービスの充実した商業店舗の誘導を図る。

③ 優良環境居住ゾーン

駅直近の良好な住環境の整備を促進する。

④ 鉄道高架下利用促進ゾーン

南北地域の活性化に役立つ通路や施設等の計画を鉄道事業者等と協議する。



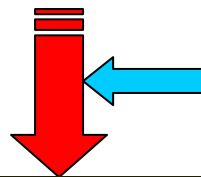
3. 地区整備の5つの基本方針

- ① 鎌ヶ谷市の近隣商業拠点にふさわしい地域サービス、交通基盤、住環境に見合う都市機能の誘導を促進する。
- ② 連続立体交差事業を契機にして駅を中心とした4つのゾーンを段階的に整備していく。
- ③ 連続立体交差事業の整備効果を最大限に活かすために道路と駅前広場を一体的に整備する。
- ④ 鉄道高架下区間の利用促進を図り駅南北地域の回遊性を向上させる。
- ⑤ 駅周辺地区の住民参加型の協働まちづくりを、駅を中心としたコンパクトな範囲で実践していく。



4. 地区整備の主な整備項目（検討テーマ）

- ① 誰もが安心して横断し易い（ユニバーサルデザイン）交差点の整備・・・資料1
 - ② 賑わい交流機能を有する駅前広場・・・資料2
 - ③ 駅と都市計画道路を結ぶ幅広く歩きやすい道路の整備
 - ④ 駅と商業施設を結ぶ幅広く歩きやすい道路の整備
 - ⑤ 市街地と駅前広場を結ぶ幅広く歩きやすい道路の整備
 - ⑥ 南北地域の活性化、バリア解消に寄与する鉄道高架下空間の活用・整備
 - ⑦ 緑地空間を備えた地区内の回遊性向上に寄与する使いやすい側道の整備
- 道路空間の改善・・・資料3
- 回遊性の向上・・・資料4



駅前広場や交差点改良事業に係る
関係機関(千葉県・企業庁)との調整・協議

北初富駅周辺地区整備構想の策定（イメージパス参照）

■今後のスケジュールと対応

北初富駅周辺地区整備の今後に向けた展開として考えられることは、

- ① この整備構想に基づいて交差点改良や歩道整備は、関係機関と引き続き協議していきます。
- ② 駅前広場は、新京成線連続立体交差事業の進捗や市内部と調整をとりながら基本計画・設計を検討していきます。
- ③ 今後のまちづくりに対する熟度を図りながら市と住民との役割分担を行い、整備内容の調整をおこなっていきます。

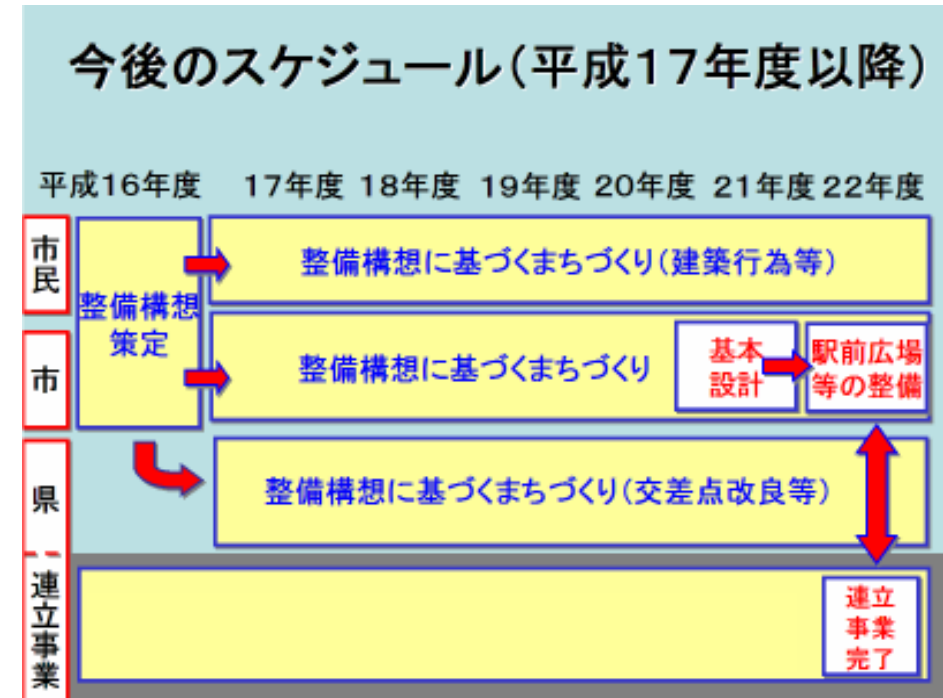
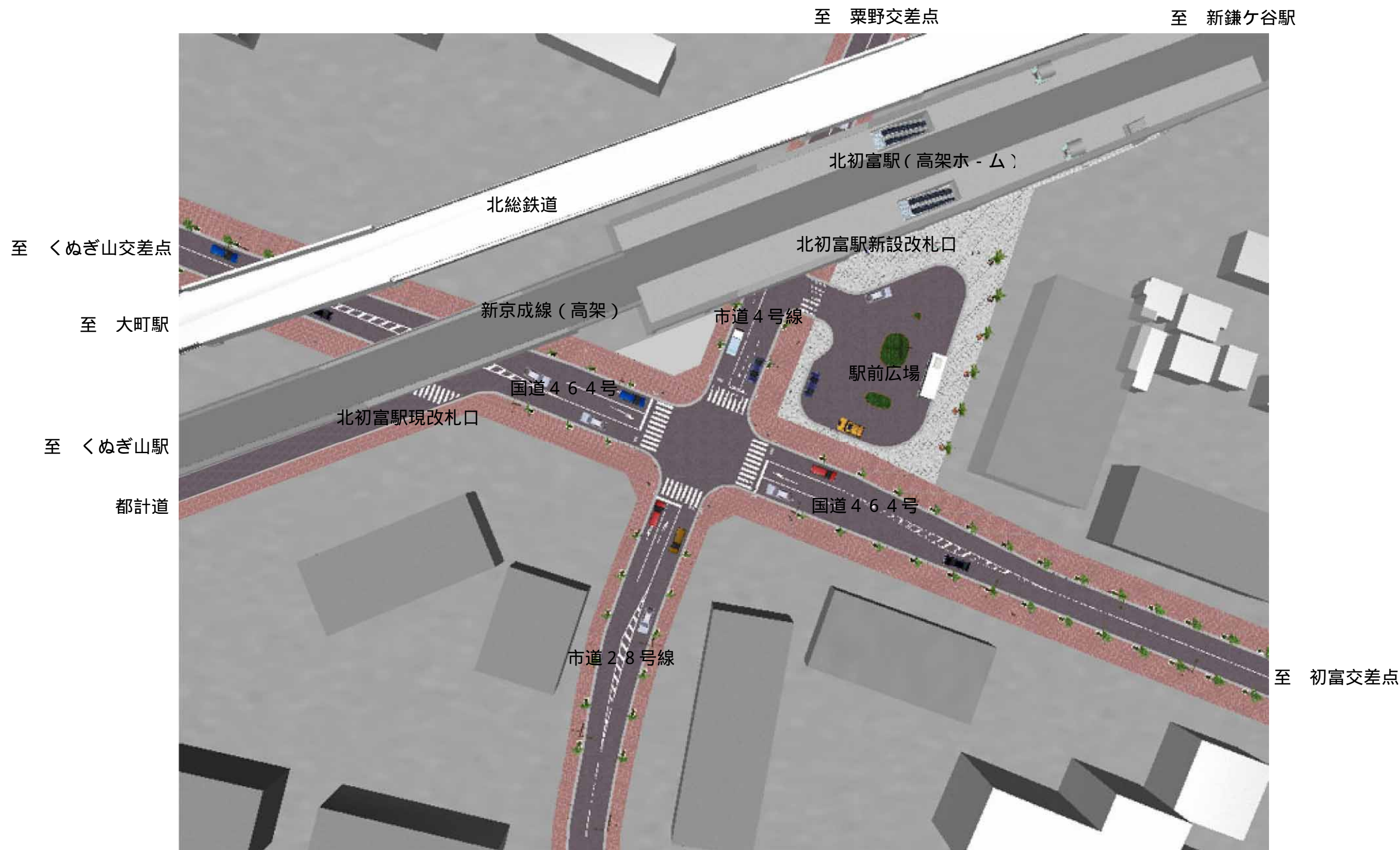


図 今後のスケジュール(案)（第1回整備懇談会資料より）



整備構想イメージパース

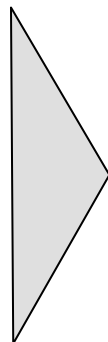
地区整備の主な整備項目（検討テーマ）

誰もが安心して横断しやすい（ユニバーサルデザイン）交差点の整備

交差点に求められる機能

現地状況を勘案し必要に応じて、

- ・ 交差する道路は直角にする
- ・ 信号、道路標識等を見やすくする
- ・ できるだけ平坦にする
- ・ 右折、左折車線を設ける
- ・ 変速（加速、減速）車線を設ける
- ・ 十分な隅切り場所を設ける
- ・ 運転車から見やすい横断歩道を設置する



右折車線の設置による交差点付近の道路渋滞解消
道路沿道地域の環境改善と交通安全の確保

これらの機能を適切に組み合わせた交差点改良

（「道路構造令 社団法人日本道路協会より」）

交差点の横断方法

北初富駅前交差点について、現時点では現地状況、用地確保、施工性・経済性などの比較項目および交差点改良工事とあわせて行うことができる優位性などを考えた場合、視認性の高い交差点改良に合わせた横断歩道方式を検討していくことが適切であると想定される。

比較項目	横断歩道 方式	歩道橋 方式	地下歩道 方式
1. 横断のし易さ 横断の安全性	地上で渡り易い 巻き込み事故あり	上下移動を伴う 歩車分離で安全	同左 同左
2. 用地（歩道部等を含む）	交差点部に含まれる	柱やスロープ部設置のため歩道部や駅前広場部分が狭くなる	同左、出入口部の用地が必要
3. 設備（交通バリアフリー法の観点含む）	特に設備は必要ない	昇降設備が必要 防犯性を考慮	同左 同左
4. 維持管理（メンテナンスコスト）	路面や信号等の管理が主、比較的容易で費用も少ない	昇降設備の維持管理が主、歩道橋や昇降設備の維持管理費もかかる	同左、その他に地下道内の照明設備管理とその費用も必要
5. 施工性・施工期間	交差点改良工事に合わせられる	工事期間も比較的長い	同左
6. 経済性（イニシャルコスト）	3工法中で一番安い	高い	3工法の中で一番高い
7. 自転車対応	地上で渡り易い	自転車の昇降設備かスロープが必要	自転車の昇降設備が必要
現時点での総合的判断	現時点では一番最適な方法	全国的に撤去している傾向も踏まえる必要有り	施工性、経済性等の点からも進められない×

斜め横断可について

適用には警察との協議、住民要望等を含む設置理由が必要となる。

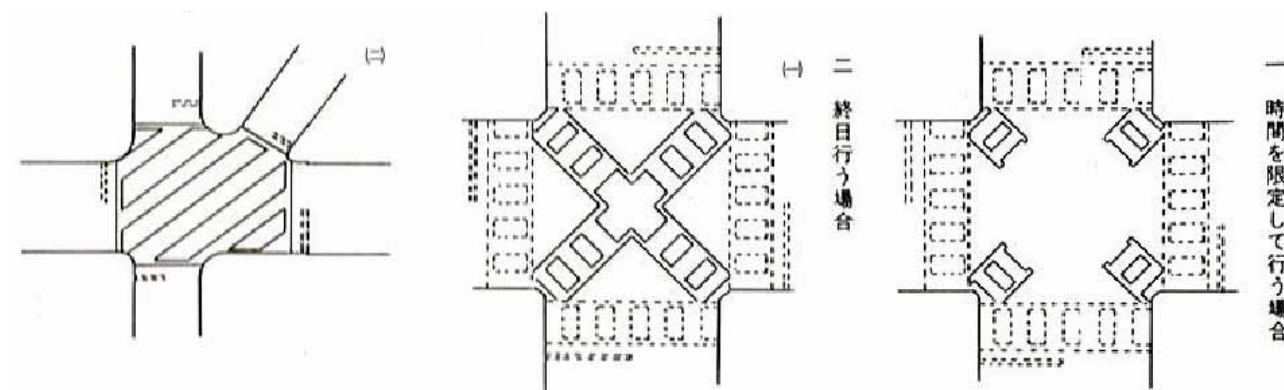


図 斜め横断可（201の2）{道路標識（指示標識）、標識令より}

交差点の現況
（整備前）



交差点の整備
イメージ



賑わい交流機能を有する駅前広場の整備

駅前広場に求められる機能

交通結節機能

- ・各種交通を結節、収容する

都市の広場機能

- ・市街地拠点機能（地区の拠点）
- ・交流機能（人々が憩い、集うため）
- ・景観機能（地区の顔、緑・植樹等）
- ・サービス機能（駅利用者を対象）
- ・防災機能（地震時等の防災拠点）

これらの機能を適切に組み合わせて必要な空間を確保する。

（「駅前広場計画指針 新しい駅前広場計画の考え方」建設省都市局監修より）

駅前広場に配置する交通施設数

駅前広場の施設配置は、交通動線の単純化と円滑な処理、人と車の動線分離に留意して計画される。一般的には、駅周辺の土地は高価値なため用地取得が困難であることから、現実的には駅前広場はその土地の形状、面積等の制約から施設配置が決定されることが多い。

表 交通施設の配置数（案）

交通機関名	必要施設数	備考
バス	（乗降）1バース	コミュニティバスを対象とするが、現在は乗降客数が少ないため、導入にあたってはバス事業者と協議する。
タクシー	（乗車）1バース （降車）1バース （プール）2台程度	市民アンケートから設置要望がある。今後、導入にあたってはタクシー事業者と協議する。
自家用車等	（乗降）2バース （福祉）1バース	キス・アンド・ライドを対象とするが、新鎌ヶ谷駅との役割分担を図り、最小限度の広さを確保する。

駅前広場の環境空間

環境空間の計画にあたっては、都市や交通体系からみた駅の位置付けや駅周辺の土地利用を考慮するとともに、地域性や都市の独自性に配慮することが重要であり、その機能に見合った環境空間面積を駅前広場規模に応じて確保する。

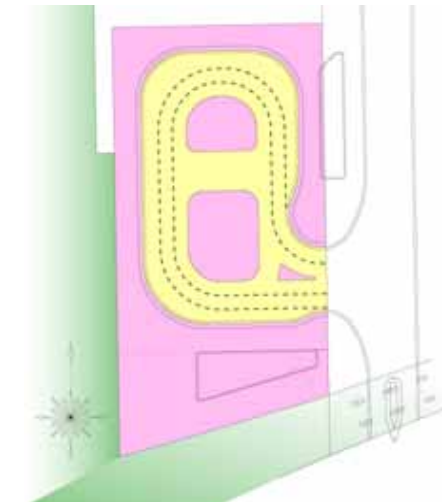
環境空間比とは、環境空間の確保状況を把握するための指標であり、駅前広場面積のうち、車道部を除くすべての面積（修景された交通島は含む）を環境空間面積とし、この面積の駅前広場面積に占める割合を環境空間比と定義する。

駅前広場規模の目安

北初富駅前広場の規模について目安となる面積を年間平均1日鉄道乗降人数（5,500人/日）を基準として算出した結果、駅前広場面積の目安は500㎡～700㎡であり、かなり小さい駅前広場となる。なお今まで駅前広場がないため、ほとんど一般車、バス、タクシー等を利用していなかった人の将来的な利用を考えると、環境空間を設けることなどが重要である。



新鎌ヶ谷駅（約4000㎡）



駅前広場計画のイメージ

新しく設置される北初富駅に隣接した駅前広場のイメージ図を示す。

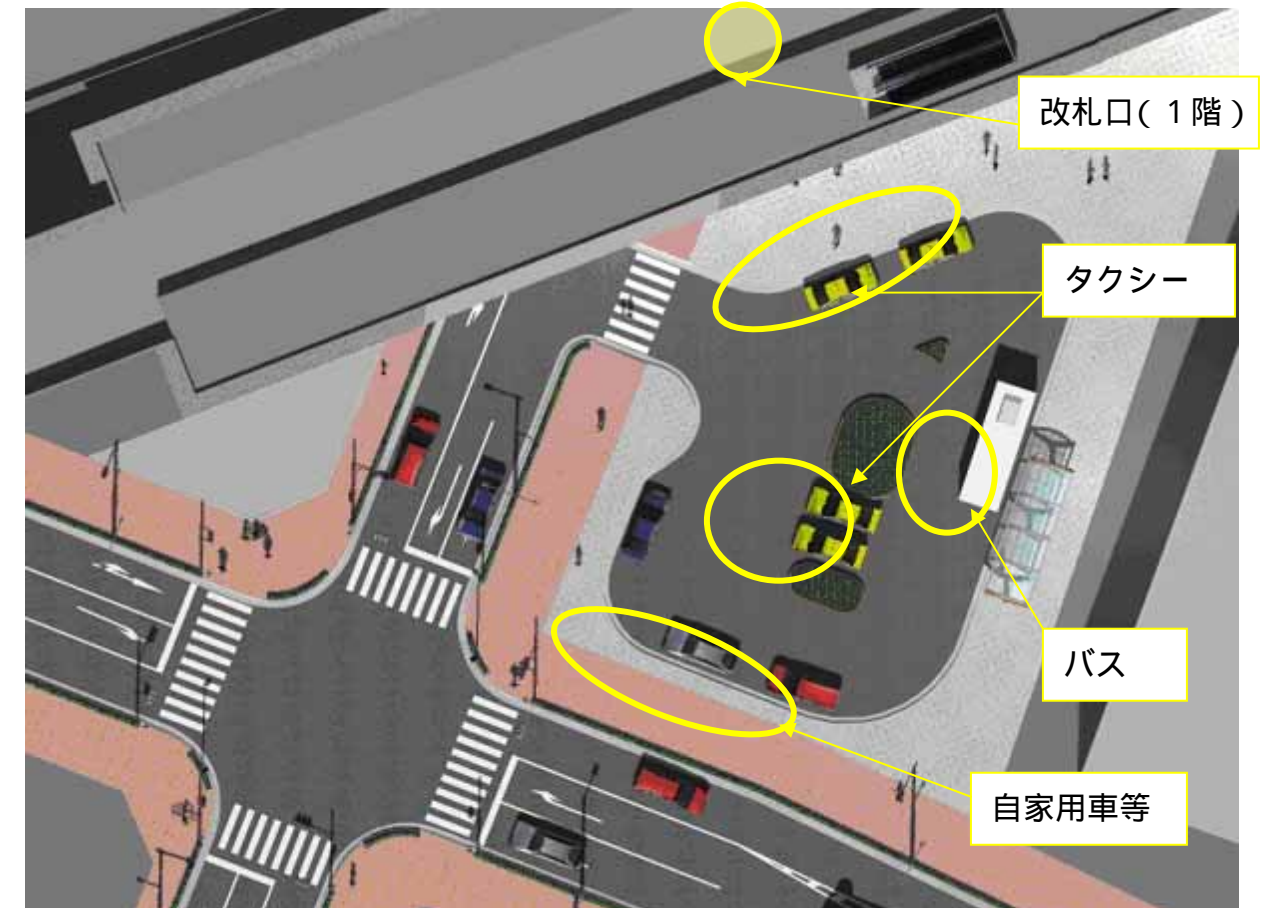


図 駅前広場のイメージ

駅と都市計画道路を結ぶ幅広く歩きやすい道路の整備
 駅と商業施設を結ぶ幅広く歩きやすい道路の整備
 市街地と駅前広場を結ぶ幅広く歩きやすい道路の整備

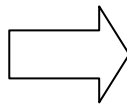
道路および歩道の現状

道路状況（平成 12 年度調査時点）

国道 464 号：約 15,000 台/日

市道 4 号：約 8,000 台/日

市道 28 号：約 9,000 台/日



第 4 種第 2 級クラス（4,000～10,000 台/日）の交通量

歩道状況

歩道幅：片側歩道で最大でも 1.5m 程度しかない。

歩道の整備イメージ 歩道幅員内で自転車道路を整備する場合

歩道有効幅員	整備内容	モデル案
4.0m 以上	<ul style="list-style-type: none"> 歩行者部分 2.0m 以上 自転車部分 2.0m 以上 （歩行者部分と自転車部分の幅員については、それぞれの交通量に応じて区分する。） ・交通の実態に応じて、道路交通法の自転車通行部分の指定を行い、法定標示を路面に表示する。 自転車通行部分の指定をしない場合は、モデル B となる。	(モデル A)
3.5～4.0m	<ul style="list-style-type: none"> 歩行者部分と自転車部分の区分は、歩道有効幅員の中央を原則とする。 （歩行者と自転車の交通量に応じて区分する。） ・自転車部分はピクトマークを路面に表示する。	(モデル B)



歩道の現況（整備前）



歩道の整備イメージ

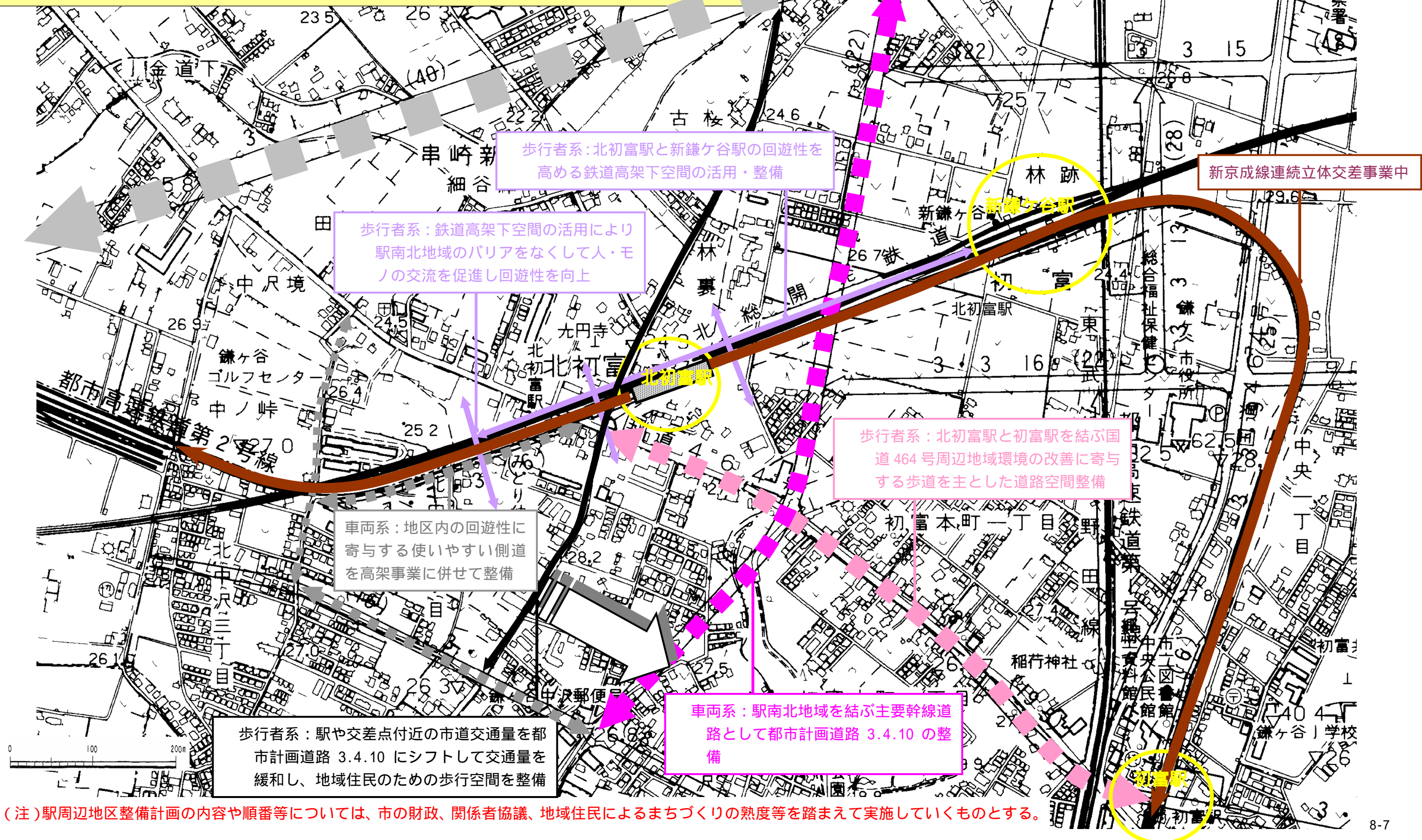
図 8-3 3つの駅（北初富駅、新鎌ヶ谷駅、初富駅）勢圏内の回遊性を高めるインフラ（鉄道と道路）整備

歩行者系インフラ整備・南北地域の活性化、バリア解消に寄与する鉄道高架下空間の活用・整備

- ・北初富駅と初富駅を結ぶ国道 464 号沿道の歩道を主とした道路空間の整備
- ・駅や交差点付近の市道交通量緩和に合わせた歩行空間の整備

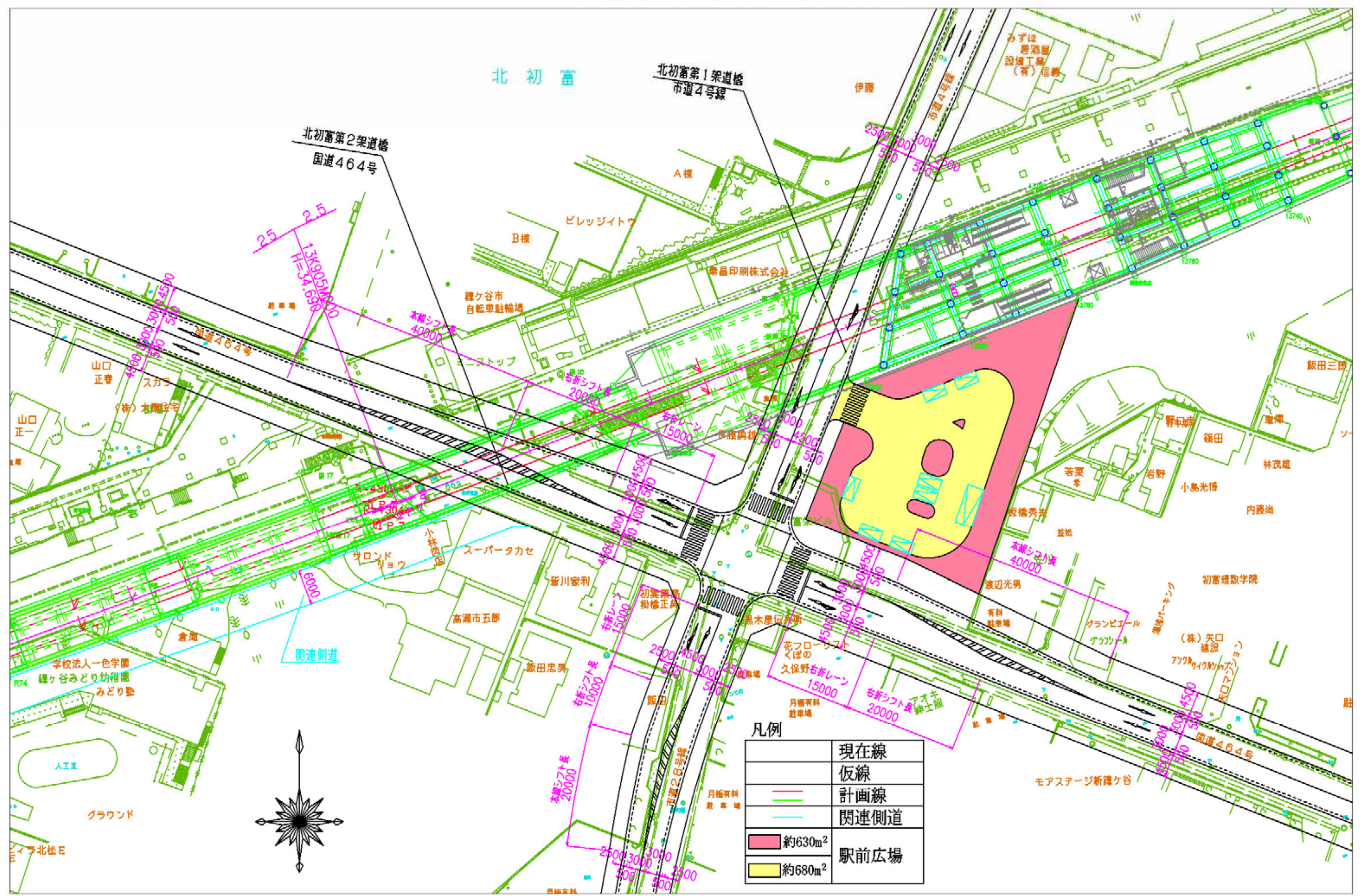
車両系インフラ整備

- ・将来の駅南北地域内交通量を適正配分するため都市計画道路 3.4.10 を整備
- ・緑地空間を備えた地区内の回遊性に寄与する使いやすい側道の整備



北初富駅周辺駅前広場計画 平面図

S=1:600



凡例

	現在線
	仮線
	計画線
	関連側道
	約630m ²
	約680m ²
	駅前広場