

## 懇話会における調査・検討の内容

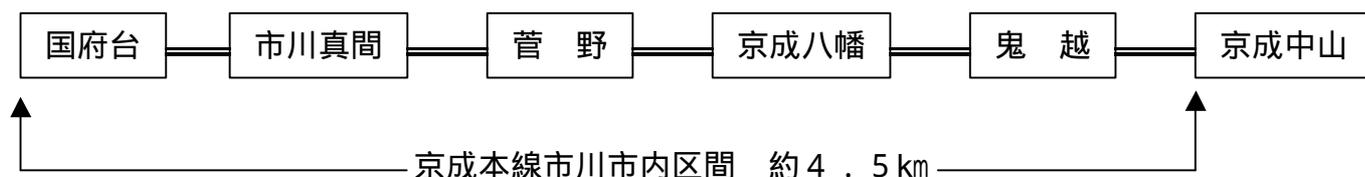
平成10年11月の懇話会発足以後、平成13年3月までに開催された会議（全9回）と沿線視察による検討の経過及び各委員からの意見・要望をとりまとめるとともに、今後市川市が街づくりを進めるうえで必要になると考えられる「基本方針」についての案を策定しました。

また、参考事例として、神奈川県大和市で行なわれた連続立体化による鉄道整備とこれにあわせた周辺街づくりを紹介します。

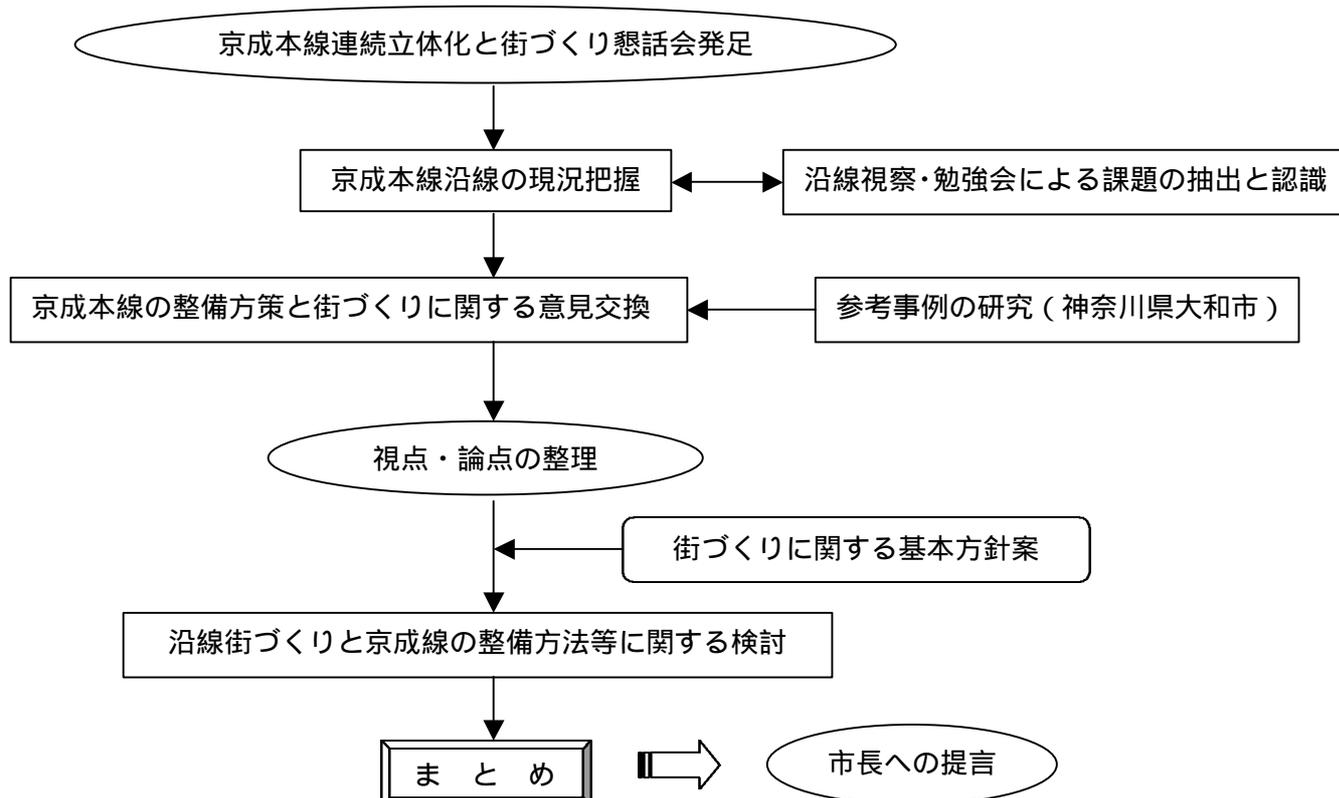
### 1 京成本線沿線の現況

京成沿線の良好な街づくりを進めるうえでの鉄道整備のあり方及び実現化の方策等を検討する際の視点や論点を整理、明確化するため、国府台駅～京成中山駅間（約4.5km）の沿線を懇話会メンバーが徒歩により視察し、京成本線を中心とする概ね真間川～JR総武線に挟まれた地域の市街地の現況把握と地区ごとの課題抽出等を行なった。

#### (1) 検討対象区間



#### (2) 検討の手順



### (3) 京成本線沿線地区の共通課題

#### 交通問題

幹線道路を含む駅周辺道路の交通渋滞、踏切通過の危険性、駅への交通アクセスの悪さ（駅前広場がない）、狭隘な歩道など

#### 商業・業務の機能

建物の老朽化による魅力の低下、集客力ある施設の不足、回遊性の欠如、低層建築による非効率な土地利用

#### 住環境等の問題

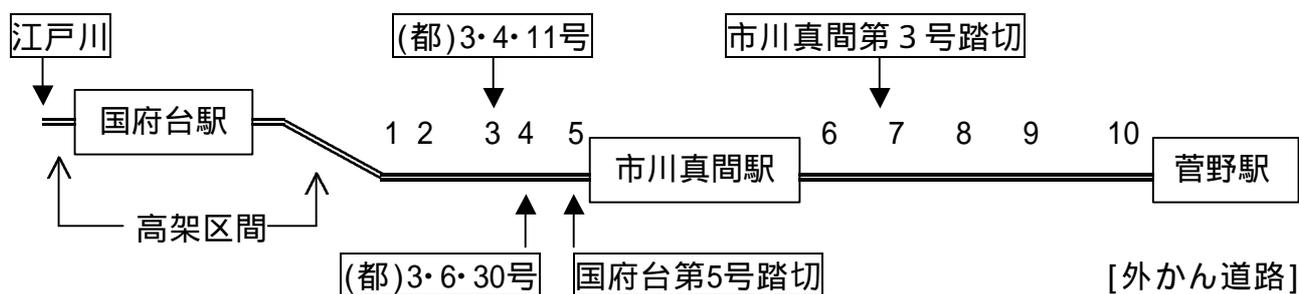
安全な歩行空間の不足、歩きにくい路面、線路に分断された住区、公園・広場等の不足、宅地の細分化の進行、電車や踏切警報機による騒音

#### 防災上の問題

災害時における避難路の不足、緊急車両の通行や防災活動を行なうための道路幅員やスペースの不足

### (4) 沿線地区ごとの課題（と数字は踏切を示す）

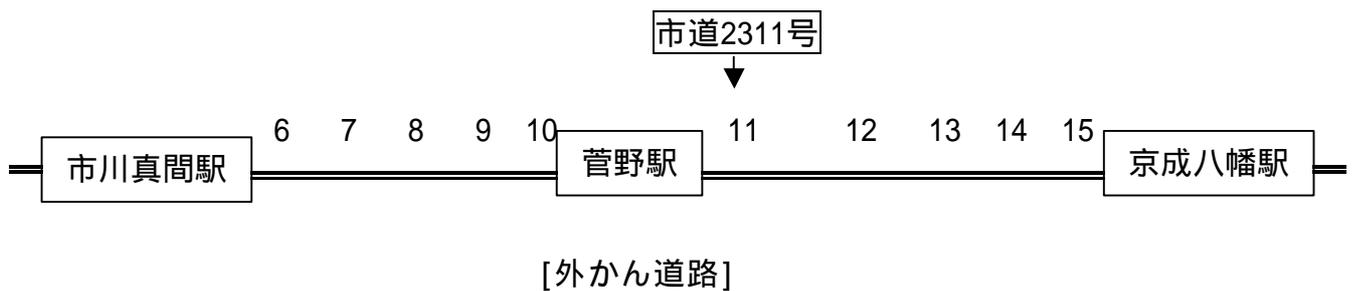
#### 市川真間駅周辺地区



#### 【現状と課題】

- 国府台駅付近は、江戸川を越える関係から一部高架の区間がある。
- 市道1278号（国府台第1号踏切）、同1266号（大門通り・第2号踏切）は、線路がカーブしているため踏切内に段差があって通行しにくい。
- 沿線には側道がまったく無い箇所があり、地域分断や防災上の危険を感じる。
- (都)3・4・11号と(都)3・6・30号は変則的に交差しており、混雑も激しいので、国府台第3号及び第4号の各踏切における通行上の危険度は高い。
- 市川真間駅構内の踏切のうち2箇所（国府台第5号、市川真間第3号踏切）は特に交通量が多いが、(都)3・1・3号（外かん道路）が完成すれば現状のような抜け道的な利用は減少し、将来の交通量は減ることが予想される。
- 駅周辺地区は沿道を中心に商業が立地しているが、駅前広場もなくJR各駅周辺に比べると活気がない。
- 駅至近から住宅が密集しており、公園や広場等も少ないため周辺道路の狭さと相まって公共空間が少なく感じられる。
- 住区への自動車の流入がなければ閑静な住宅街のイメージである。

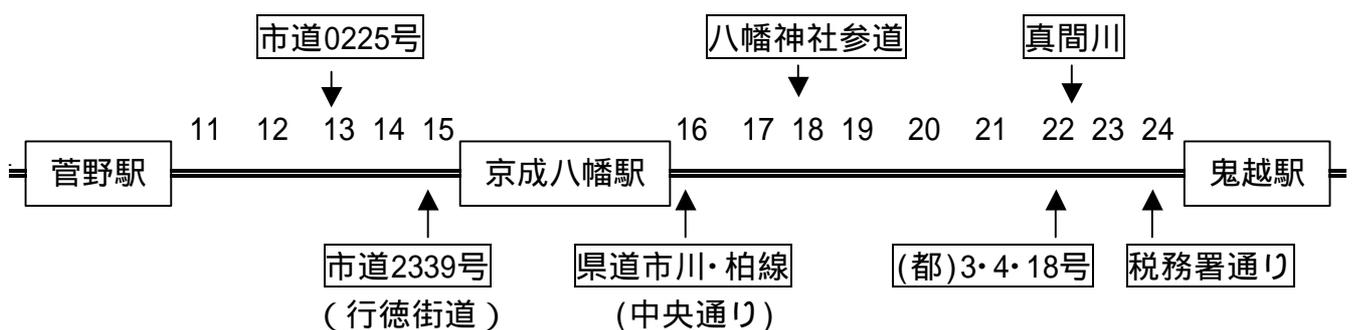
## 菅野駅周辺地区



### 【現状と課題】

- a 黒松が群生する緑豊かな低層住宅地と平田緑地の景観は、市川の住宅地としてのイメージを高めている。
- b 駅周辺は、小規模な商店が存在しているが賑わいまでは感じられない。しかし、菅野駅東側の市道2311号(菅野第1号踏切)は、国道14号への抜け道として相当の自動車交通があり、周辺の良い住環境を阻害している。
- c 京成本線の側道は片側のみであり、連続していない箇所もある。
- d 踏切と踏切の間隔が長い場所(菅野第1号と同第2号踏切)や自動車が通行できない踏切(菅野第4号踏切)があるため、地域が分断されている感がある。
- e 防災性や歩行者の安全性を考えると側道及び住宅地区内の道路は幅員が不足しており、平田緑地以外には公園や広場等の公共空間が少ない。
- f 将来(都)3・1・3号(外かん道路)が完成すると駅周辺の景観やイメージは一変する可能性がある。

## 京成八幡駅周辺地区

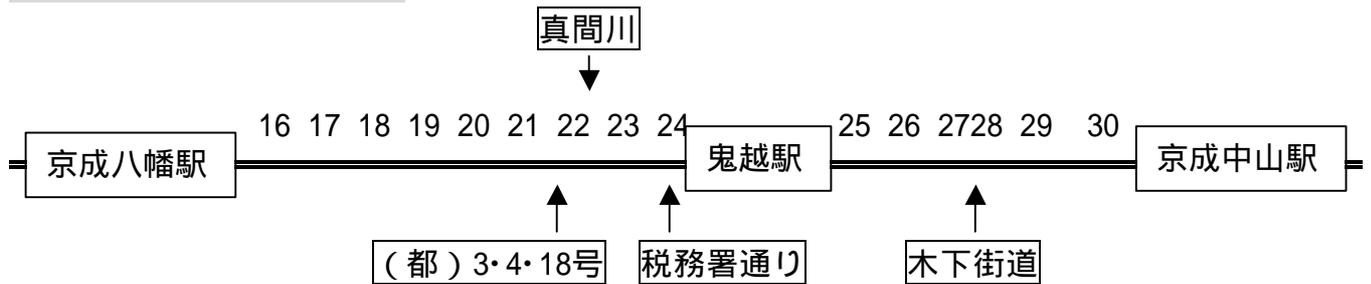


### 【現状と課題】

- a 菅野駅～京成八幡駅間の市道0225号(菅野第3号踏切)は、県道市川・柏線(中央通り)と国道14号を短絡するため交通量が多く、渋滞も多発している。
- b (都)3・5・1号(行徳街道)は京成本線の南側で整備を終了しており、線路北側に抜ける市道2339号は踏切(菅野第5号踏切)部分から幅員が狭隘になることから、相当数の歩行者と自動車が輻輳してきわめて危険な状態である。

- c (都)3・5・1号(行徳街道)を延伸して(都)3・4・15号(中央通り)と接続することで現状の渋滞を緩和し、さらに京成八幡駅北側の市街地開発事業等とあわせた街づくりを行なう構想があるが具体化していない。〔(都)3・5・1号の地下には都営地下鉄新宿線の延伸線(北千葉線)を建設する計画もある。〕
- d 県道市川・柏線(中央通り)は、京成本線の踏切(京成八幡第1号踏切)と国道14号交差点をネックとする交通混雑が激しく、渋滞の影響でバスの定時運行にも支障が出ている。
- e (都)3・4・15号(中央通り)を都市計画道路として整備する場合及び(都)3・5・1号を延伸整備する場合は、両道路間にある八幡駅のホームが支障となる。〔八幡駅のホームは、現状で8両編成の電車が停車できる最低限度の長さであり、ホームの短縮は保安上不可能である。〕
- f 「本八幡駅北口市街地再開発事業」が進捗しつつあるが、京成八幡駅南側地区(A地区)の事業化を推進するためには京成本線の整備方針を具体化する必要がある。
- g 駅周辺は中高層及び低層建築物が混在・密集しており、商業・業務系の集積だけでなく住居も多いので街並みの統一感に欠ける。
- h 商業・業務機能は、建築物の老朽化や集客力のある施設の不足及び回遊性の欠如等により全体的な魅力に欠けている。
- i 幹線道路以外は側道を含めて細街路が多く、安全で快適な歩行空間や防災空間が不足している。
- j 葛飾八幡宮(八幡神社)は、駅至近にありながら緑が多く空間もあるが参道は柵(ガードパイプ)に囲まれており景観を損なっている。しかし、国指定の天然記念物「千本公孫樹<sup>せんぼんいちょう</sup>」や春の「桜」、秋の「農具市(ボロ市)」等、街の魅力を高める要素もある。
- k 八幡駅～鬼越駅間の市道4278号、葛飾八幡宮参道及び市道4287号の踏切(京成八幡第2号～同第4号踏切)は、いずれも幅員が4.5m以下の小規模なものであるが、市内東北部方面から国道14号への抜け道として利用されている実態があり、通過交通が住区内に流入する要因にもなっている。
- l 自動車の通行を遮断している踏切が連続する場所(京成八幡第5号～22同第7号踏切)では、迂回のために狭隘な側道や住区内の道路を通行する自動車が多い。
- m (都)3・4・18号の整備(アンダーパス)によって、真間川の河川管理用通路(八幡駅側)の踏切(22京成八幡第7号踏切)が除去されることから、歩行者・自転車等は線路横断の際の安全は確保される。
- n 真間川の河川管理用通路(鬼越駅側)(23京成八幡第8号踏切)は、国道14号への抜け道として利用されているが、(都)3・4・18号が完成すると通過交通量は減少すると考えられる。

## 鬼越・中山駅周辺地区



### 【現状と課題】

- 市道0223号（通称：税務署通り）の踏切（24京成八幡第9号）は交通量が多く渋滞も慢性化しているが、（都）3・4・18号の整備により改善が予測される。
- 鬼越駅～京成中山駅間の京成本線沿線地区は、県道市川・印西線（木下街道）付近を除いて良好な低層住宅地であるが、住区内道路は狭隘で側道も片側しか存在していない。
- 県道市川・印西線（木下街道）の混雑は激しく、渋滞が頻発しているが、（都）3・5・26号として京成本線をアンダーパスすることになったので、踏切（28鬼越第6号踏切）での交通遮断は改善されるものと考えられる。
- 京成中山駅（駅舎は船橋市域）とその周辺は緑の多い住宅地であるが、法華経寺を中心として観光的な雰囲気もある。

### 京成本線沿線地区の課題について

未整備の都市計画道路や市街地再開発事業の進捗、また交通結節点としての機能等、特に「京成八幡駅周辺地区」は、現状及び将来に渡る課題が最も多く、優先的かつ総合的に街づくりを進めることが必要な地区であると考えられる。



雨の中の沿線視察

## 2 京成本線の整備と街づくりについての意見

京成本線及び沿線の現況課題等を踏まえ、本懇話会の委員からは次のような意見が出された。

### (1) 京成本線の整備と街づくりについて

道路交通の遮断や地域分断、踏切事故の危険性等、京成本線が地表を走ることから生ずる直接的な問題及び国道14号をはじめとする幹線道路の状況等、沿線都市基盤の脆弱さが主要因となって起こる様々な課題がある中で、とりわけ交通渋滞の問題は深刻である。

市川・八幡（市川真間駅～JR市川駅・京成八幡駅～JR本八幡駅）周辺のいわゆる中心市街地では、商業・業務系機能の低下が問題になっており、その対策として老朽建築物の建て替えや敷地の共同化等による土地の有効利用及び歩行者空間の整備等による回遊性の向上等を進めていく必要がある。

したがって、中心市街地における都市基盤の整備・改善と商業等の活性化を一体的に進め、総合的な街づくりとあわせて京成本線と道路の立体交差化を進めていくことが重要であると考えられる。

（都）3・1・3号（外かん道路）、（都）3・4・18号及び（都）3・5・26号（木下街道）は、京成本線を単独でアンダーパスすることが決定しており、将来は各道路の交通混雑の緩和や沿道地区への自動車流入減少による居住環境の改善等が期待できるが、これらの道路は商業・業務機能が集積する市川真間駅や京成八幡駅周辺の中心市街地から離れた場所に整備されることから、いわゆる市の核の部分への影響（効果）は少ないと考えられる。

3本の都市計画道路の単独立体交差（アンダーパス）化事業が進捗中であることから、交通混雑の緩和を目的に京成本線の市内区間（約4.5km）すべてを連続立体化することは非効率であり、また中心市街地に含まれない地区（菅野駅や鬼越・京成中山駅周辺）の街づくりを考えると必ずしも必要とはいえない。

地区によっては、今後の街づくりのために京成本線の立体化が必ずしも必要ということはなく、黒松に代表される緑豊かな街並みの保全と創造に向け、景観との調和や沿線住民の生活環境に十分配慮した鉄道整備の方法を考えるべきである。

京成沿線の良好な住宅環境を維持するため、市は民有地内の黒松についてもより積極的な保全策を考えるべきであり、新たに植樹を行なう等、良い環境を創っていく努力も必要である。

京成本線の立体化の必要性は地区ごとに異なるものの、街づくりと鉄道整備を一体的に実施することが最も効果的かつ実施の優先度が高いと考えられるのは、京成八幡駅を中心とする地区であり、次いで街づくり計画の具体化にあわせて市川真間駅周辺地区の事業化を進めていくのが良いのではないか。

京成八幡駅周辺地区の再整備を最優先しつつ、沿線各地区の状況に応じてバランスのとれた街づくりを進める必要がある。

したがって、立体化事業の有無や進捗状況にかかわらず、安全な歩行者空間の創出や

回遊性の向上、また災害時における緊急車両の通行路や活動スペースの確保及び避難路の拡充による防災性の向上等、沿線地区の共通課題に対応した街づくりを目指し、京成本線の沿線すべてに側道を整備することが有効と考えられる。

沿線には、街の魅力を高める要素となり得る歴史的な景観や文化的資産が多く存在しているが、あまり知られていないようで残念である。特に京成八幡駅に至近の葛飾八幡宮（八幡神社）は、国指定の天然記念物「千本公孫樹」をはじめ、貴重な文化財が存在するので、周辺の景観を整備のうえ憩いの場として広くPRしても良いのではないかと考える。

京成本線の整備にあわせて、京成八幡駅における都営新宿線との乗り換え利便性の向上を図るとともに、商業等の活性化に寄与できるように乗降客の流動を考慮した施設整備を行なうべきである。

## （２）立体化の方式について

京成八幡駅付近の幹線道路を単独で立体交差化することについては、国道14号や関連道路との接続に関する技術的な問題及び沿道の土地利用（中心市街地における商業・業務利用）が著しく制限されること等から、特に街の活性化を考える上で有効な方法とは言い難い。

したがって、どうしても京成本線の方を立体化する必要があり、これを中心として総合的に計画することが必要と考えられる。

事業主体となる千葉県及び鉄道事業者の京成電鉄株式会社では、将来的な縦断線形の連続性や踏切除却の状況及び事業費等の面から、立体化の方式としては高架化が望ましいと考えている。

費用対効果の面から立体化の方式を考えると、単純に事業費の差をもって判断基準とすることは困難である。また、多額の税金を投入する事業であることから、誰の立場でどのようなメリットを優先させるか、またデメリットへの対応をどうするか等について十分検討・整理したうえで方式を決定すべきである。

連続立体化事業について、直接的に事業の影響を受ける沿線住民と他の地域の住民とでは、高架・地下方式のそれぞれのメリットやデメリットに対する受け止め方や意見等に差があると考えられる。しかし、事業化に際しては沿線住民の生活環境を最大限重視するとともに、鉄道立体化後の地上空間の利用可能性に着目し、事業費の回収方策についても検討すべきである。

京成八幡駅周辺の街づくりを急ぐ必要から、緊急的に京成本線を連続立体化するなら高架方式での事業化もやむを得ないという考えもあるが、現在の船橋市内における連続立体化事業の進捗状況等を鑑みると、市川市内で事業が可能になるまでには未だかなりの時間があると考えられる。

したがって、性急に事業化を図る必要はなく、この時間を利用して、将来の連続立体化にあわせた街づくりについて長期的な視野での検討を行なうべきであり、立体化方式ごとのメリットやデメリットをさらに専門的に調査・分析する必要があるのではないかと考える。

京成本線の整備方策については、さらに広く市民の意見を聞いたうえで具体化すべきである。

### 3 京成本線沿線の街づくりに関する基本方針（案）

本懇話会における委員の意見等を基に、また『市川市基本構想』（平成12年12月市川市議会において議決承認）の内容を踏まえ、今後京成本線沿線地区における街づくりを進めるうえで必要と考えられる基本的事項について、次のとおり提案する。

#### （1）幹線道路の交通混雑緩和〔渋滞の解消と歩行者空間の確保〕について

京成本線と幹線道路（都市計画道路等）の踏切をなくすための立体交差化とこれらに接続する関連道路の整備を進めること。

\*（都）3・1・3号（外かん道路）、（都）3・4・18号、（都）3・5・26号（木下街道）は、計画どおりアンダーパス化（単独立体交差）を進める。

国道14号の整備を行なうこと。

\*歩道や交差点の拡幅、右折レーンの設置等を当面の対応として実施しつつ、最終的に主要幹線道路としての整備を行なう。

#### （2）中心市街地の再整備と活性化について

「本八幡駅北口市街地再開発事業」を引き続き推進するとともに、京成八幡駅周辺（特に北側）の再整備計画を具体化して総合的な都市基盤整備を図ること。

\*（都）3・4・15号（中央通り）の整備及び（都）3・5・1号（行徳街道）の延伸整備を行なうとともに、駅前広場を設置して交通結節機能の向上を図る。

市川真間駅周辺の再整備計画を具体化すること。

\*「市川市再開発方針」等、市の上位計画の中で整備の位置付けを明確化していく。

再開発事業地以外の市街地においても、防災空間と憩いの場を兼ねたオープンスペースを確保していくこと。

移動や乗り換えの抵抗を低減（ユニバーサルデザインの考え方を積極的に導入）し、街の顔としてふさわしい駅及び駅前空間を創造すること。

市民や商業団体等と協働し、回遊性と賑わいのある、歩く魅力を発見できる街づくりを進めること。

### (3) 住環境の維持、保全と改善について

〔中心市街地以外の住区（主に国府台、菅野、鬼越、京成中山駅周辺）について〕

\* 原則として、新たな市街地開発事業等を行わず、現状の住環境を維持しながら現状諸課題への対応を図る。

京成沿線の側道を整備（新設・拡幅）するとともに、バリアフリー化を進めること。

憩いの場となる快適な地域空間の創出と防災性の向上を図るため、オープンスペースの確保や細街路の改良・整備に努めること。

黒松に代表される象徴的な緑を大切にするとともに積極的に植栽を行なうなど、良好な住宅地にふさわしい景観を保全・創造していくこと。

住区内道路への自動車流入を制限し、安全で快適な歩行者空間を整備すること。

\* 流入交通を規制、排除するための交通需要マネジメント（TDM）を市の基本計画における施策として位置付け、総合的な交通体系の整備・確立を図る。（住区内骨格道路の整備活用、外縁部への駐車場設置、公共交通機関利用の誘導策等を検討・具体化する）。

新たな建築や造成等が行われる際には、周辺の景観や環境にマッチしたものとなるように、緑化の推進や修景の工夫等の指導を行なうこと。



葛飾八幡宮（八幡神社）の「千本公孫樹」（国指定天然記念物）

## 4 京成本線の整備とあわせた街づくりの方向性

前項の基本方針案を基にして京成本線の整備とあわせた街づくりを進めるにあたっては、その内容や優先度等を慎重に見極める必要があると考えられる。そこで、沿線地区ごとの街づくりの方向性と実施すべき事業等及びその理由を整理した。

### 市川真間駅周辺地区

国府台駅～市川真間駅間の(都)3・4・11号と(都)3・6・30号及び京成本線との変則的交差を改善する必要があるが、交通混雑の解消を図りつつ、生活上の利便性を重視した街づくりを進めるためには、道路と鉄道の立体交差化の他、国道14号やJR市川駅北口周辺地区の整備計画をあわせて検討、具体化していく必要がある。

#### 【理由】

JR市川駅周辺地区は、本八幡駅周辺地区とともに市川市の中心市街地として商業・業務機能の集積・向上が期待されているが、今のところ市川駅北側から市川真間駅に至る地区の整備計画は具体化されておらず、このような中で先行的に都市計画道路の単独立体化を行なうと将来の沿道利用が著しく制限される等、街づくりを進めるうえで大きな障害が生まれる可能性が考えられる。

また、道路と鉄道の変則的な交差を解消する手段として京成本線の連続立体化を考える場合は、沿線の居住環境等を重視すれば地下化が望ましいと言えるが、国府台駅の付近が江戸川を越える関係で高架構造となっていることから、将来市川真間駅付近を地下化するのは技術的に相当な困難が伴うと考えられる。

そこで、この地区については、街づくりの方向性との整合や事業費の関係等、総合的な見地から立体化の手法や方式を検討・選択し、そのうえで将来の事業化を目指すべきである。

ただし、現状における地域分断や防災上の問題は早急に解消を図る必要があるため、街づくり計画の検討・具体化と並行して、京成本線沿線の側道整備を急ぐ必要がある。

### 菅野駅周辺地区

菅野駅周辺地区は、沿線市街地の状況や今後の街づくりの方向性を鑑みれば、京成本線沿線の側道を整備する必要性はあっても、この区間の線路を立体化する必要性は低い。

#### 【理由】

沿線の良好な環境を維持・保全し、黒松を中心とした緑豊かな街づくりを進めるためには、必ずしも土地区画整理事業のような規模の大きい整備を行なう必要はなく、

現状諸課題への対応として、細街路の整備やオープンスペースの確保に努めることが重要である。

したがって、このような環境の中に鉄道高架橋のような大構造物を作ることは街づくりの方針に合わず、また、(都)3・1・3号(外かん道路)が京成本線をアンダーパスすることを鑑みれば、あえてここで鉄道側を高架化する理由は見当たらない。

さらに、京成本線の地下化についても、外かん道路との交差に相当な技術的困難が伴うため、事実上ほとんど不可能ではないかと考えられる。

ただし、将来、市川真間駅及び京成八幡駅前後の区間の連続立体化を具体化する場合には、菅野駅付近の構造によって国府台駅～京成八幡駅間の縦断線形が不連続になること(線路が上がったり下がったりすること)が予想されるため、事前に鉄道事業者との十分な協議・調整が必要である。

### 京成八幡駅周辺地区

県道市川・柏線(中央通り)の混雑が激しく、(都)3・4・15号(計画幅員18m)として早急に整備する必要があるが、本道路の整備だけでは不十分であり、あわせて国道14号にかかる交通負荷を低減することが必要である。

具体的には、

- a. (都)3・5・1号(行徳街道)を延伸して(都)3・4・15号と接続させる
- b. 国道14号の拡幅及び交差点の改良を行なう

など、地区内の主要な交通流動に関連する道路の整備が重要である。

さらに、交通結節点としての機能を活かすためにも京成八幡駅の整備計画を具体化し、京成本線の整備(立体化)を契機とした街づくりを進める必要がある。

### 【理由】

中心市街地内に存在するこれらの都市計画道路を整備する場合、道路を単独で立体化(オーバーパスやアンダーパス化)すると国道14号と京成本線との距離が短いため、に相当な技術的困難が伴ううえ、構造上沿道利用が著しく制限されることから商業・業務の機能を活性化しようとする街づくりの方針に合わない。

また、これら都市計画道路に挟まれた京成八幡駅のホームは、地表のままでは電車が停車可能な有効長を確保できなくなるため、どうしてもホーム(線路)を高架化もしくは地下化しなければならない。

「本八幡駅北口市街地再開発事業」が進む中で、京成八幡駅南側地区(A地区)の事業計画については地元の協議・調整が続いており、駅北側については未だ具体的な整備計画はないものの、(都)3・5・1号(行徳街道)の延伸と将来の北千葉線(都営新宿線の延伸)計画をにらんだ構想が立案されていることから、今後、道路や鉄道の整備と整合した総合的な街づくり計画の具体化を図る必要がある。

市道0225号や八幡神社参道等、比較的交通量の多い踏切の解消や住区内の道路に抜け道として流入する交通の排除など、京成本線を整備(地下化もしくは高架化)することで同時に総合的な街づくりを進めることが可能になると考えられる。

ただし、沿線は京成八幡駅から離れるに従って低層の住宅が多くなるため、京成本線を高架化する場合は騒音や景観の問題等、沿線の居住環境に与える影響が大きくなることが懸念される。

### 鬼越・中山駅周辺地区

八幡の中心市街地から離れ、社寺を囲む緑と低層の住宅地が広がる中、交通環境の改善が大きな課題の地区であるが、今後の街づくりの方向性や幹線道路の整備計画等を鑑みると、将来にわたって京成本線を立体化する必要性は低い。

#### 【理由】

(都)3・4・18号が整備され、(都)3・5・26号(木下街道)のアンダーパス及び国道14号以南への延伸整備が行なわれると、市道0223号(通称：税務署通り)等の既存道路は交通環境の改善が期待できる。

中心市街地としての街づくりではなく、緑豊かな居住環境の維持・保全や創出を図るべき地区であり、住区内の狭隘道路対策やオープンスペースの確保、及び京成沿線の側道を整備することで、中山法華経寺周辺の回遊性向上や商店街の活性化にも寄与できると考えられ、あえて京成本線を立体化しなくても現状における課題は改善が可能と考えられる。

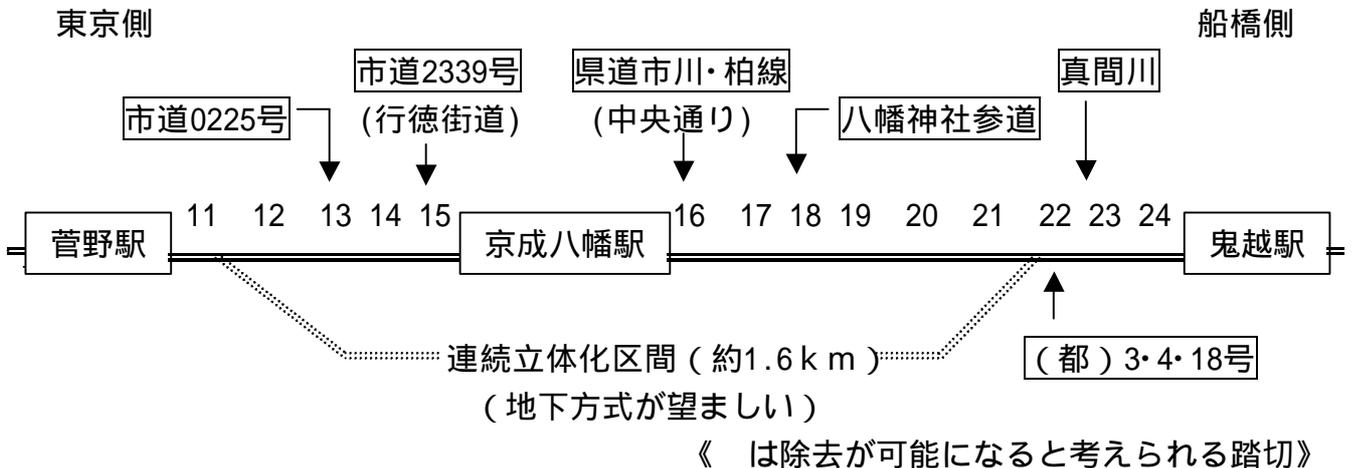


現在の木下街道の様子

## 5 京成本線の整備方策

これまでに検討・整理した沿線街づくりの方向性に従い、また次ページに挙げる先進事例等も参考にしながら京成本線の整備方策をとりまとめた。

### 連続立体化の区間及び方式について



### 整備区間について

- ・京成八幡駅より東京側の区間

市道0225号の踏切（菅野第3号踏切）は、1日の遮断交通量が2万台を越えているので踏切除去の効果が高く、それ以上東京側では連続立体化の必要性は低い。

- ・京成八幡駅より船橋側の区間

都市計画道路3・4・18号が単独立体（アンダーパス）化されるので、鉄道の地下化は困難であり、高架化の必要性も低い。そこで、連続立体化区間は（都）3・4・18号の手前までとするのが効果的である。

- ・側道の整備について

両区間とも、京成本線沿線の側道を整備して各幹線道路に接続するようにすれば道路のネットワーク性（回遊性）が向上し、踏切除去の効果と相乗して住宅地内の流入・迂回交通量を削減できると考えられる。

### 上記以外の区間について

#### 国府台駅～市川真間駅について

都市計画道路と京成本線の変則的な平面交差を解消する必要があるが、JR市川駅北口と市川真間駅に挟まれた地区の市街地整備計画を具体化したうえで、街づくりの方向性に整合する道路と鉄道の立体交差化の方法を検討する必要がある。

#### 市川真間駅～菅野駅及び鬼越駅～京成中山駅について

事業中の各都市計画道路が単独で京成本線をアンダーパスするため、あえてこれらの区間を連続立体化する必要性はないと考えられ、むしろ沿線の良好な住宅地の景観を保全・創造しつつ、安全な歩行区間の確保や防災性の向上等を目指した街づくりを行なうべきである。

## 6 参考事例

---

小田急電鉄江ノ島線と相模鉄道本線との乗換駅となっている大和駅(神奈川県大和市)は、市川市における京成八幡駅と都営新宿線本八幡駅の關係に良く似ており、相鉄線の連続立体化と大和駅周辺の市街地整備に関する経緯や現在の状況等は、今後の京成本線の整備や沿線の街づくりを考える際の参考になると思われる。

### (1) 大和駅について

大和駅は、小田急江ノ島線と相模鉄道本線(相鉄線)が交差する個所にあるため、市内で最も乗降客の多い乗換駅である。(乗降客数：約163,000人/日)

もともと相鉄線が地表を走り、小田急線がこれをオーバークロスする形になっていたが、昭和41年頃から駅至近にある県道藤沢・町田線と相鉄線との踏切を除去することが喫緊の課題となっていた。

### (2) 相鉄の連続立体化(地下化)

相鉄線と県道を立体交差化する手法について、相鉄線の高架(小田急をオーバークロスする3階高架)案、地表(道路の単独立体化)案及び地下案を比較検討した結果、地下化案が有利として事業化が決定したが、当時(昭和60年)は地下方式による連続立体化の事例は稀であり、費用負担に関する国、県、鉄事業者との協議が難航して補助採択を受けるまでにかかなりの時間がかかったとのことである。

【事業区間：1.64km・総事業費：約383億円・事業期間：昭和60年～平成6年・約9年間】

### (3) 関連事業

相鉄線の地下化が具体化した後に、小田急線側の改築(土盛高架 高架橋+駅ホームの増築等)工事を行なうことになり、大和駅は相鉄線の連続立体化、小田急線の改築、駅前広場整備及び歩行者専用道路(プロムナード)整備の4事業が同時並行的に実施されることになった。

一方、大和駅周辺地区の市街地再開発事業については、これらの事業がほぼ完了する頃から地元の動きが活発化し、準備組合3箇所と研究会などが5箇所ほど発足したが、実質的に活動が進展しているのはそのうちの準備組合1箇所(平成11年10月現在)とのことである。

#### (4) 事業の効果など

相鉄線の地下化により、地上空間は歩行者専用道路(プロムナード)として整備され、大和市が相模鉄道株式会社から借地してこれを維持管理しているが、借地料は連立事業時の協定により市が一括負担(約10億円)したとのことである。

小田急線は、もともと土盛高架だったものを駅両側の勾配区間(491m)を高架橋化することで、分断されていた市道を接続するとともに高架下を駐輪場(小田急電鉄の経営)として整備するなど事業効果を高めている。

#### (5) 課題など

大和市では、4事業が同時並行的に進められたために費用負担等に関する協議や工事の施工に相当の時間を要し、周辺住民や商店街等への影響も多大であったとのことだが、今後の市川市においても同様のことが考えられる。

また、大和駅周辺の市街地再開発事業が進捗しないことについては、連続立体化事業と街づくりを整合させることの難しさをあらわしており、市川市においても工夫が必要になる事項と考えられる。



大和駅前の歩行者専用道路(プロムナード)