

6. まとめと課題の整理

京成本線の地下化連続立体交差事業を推進するうえで、以下の3点の課題をクリアしなければならない。また、参考として、今後のスケジュールについて示す。

- (1) 地下案の費用対効果
- (2) 菅野駅 - 鬼越駅間の鉄道立体化
- (3) 事業スケジュール及び市負担額

(1) 地下案の費用対効果

前述に示すように、費用対効果が地下案で 0.58 と事業評価における費用対効果の基準値 1.5 を大きく下回っている。下記のような考え方、方法を導入することで、費用対効果をあげることができる。

現状のまま立体化した費用対効果の考え方

- ・新設道路考慮しないケース

費用対効果 (B/C): 0.58

事業化を考慮した考え方

- ・新設道路 (南北道路) の整備を行うケース

費用対効果 (B/C): 1.10

同様に、高架案についても検討した結果を含め、以下に示す。高架案であれば、B/C=1.5 を越える値を示すことも可能である。

表9 費用対効果算定結果

項目	地下案		高架案	
	通常 ()	新設道路考慮 ()	通常 ()	新設道路考慮 ()
費用対効果 (B/C)	0.58	1.10	0.93	1.65

(2) 菅野駅 - 鬼越駅間の鉄道立体化

< 京成八幡駅の地下化の課題 >

便益に対する費用が高い。B / C (1.10) > 1.50 とならない。

すなわち、京成八幡駅の地下化に対し、以下のような懸念が生じる。

- ・効果が疑問視される。
- ・市民の合意が得られにくい。
- ・財政として支援ができにくい。
- ・他の連立事業と比較した場合、整備の優先順位が下がる。
(連立事業での採択がされにくい。)

< 京成八幡駅の高架化の課題 >

高架構造物による黒松住宅地への影響

提言書との方針の相違

乗換動線の処理

< 共通の課題 >

線形の課題

- ・線形計画において、特別な場合の値を使用している箇所があり、今後、設計の詳細な検討が必要 (高架案も同様)

立体化実現までの短中期的対応

- ・事業化までは、10 年前後を要するため、現状の改善に向けて、短・中期的整備が必要である。

市川地区の踏切対策が重要となる。

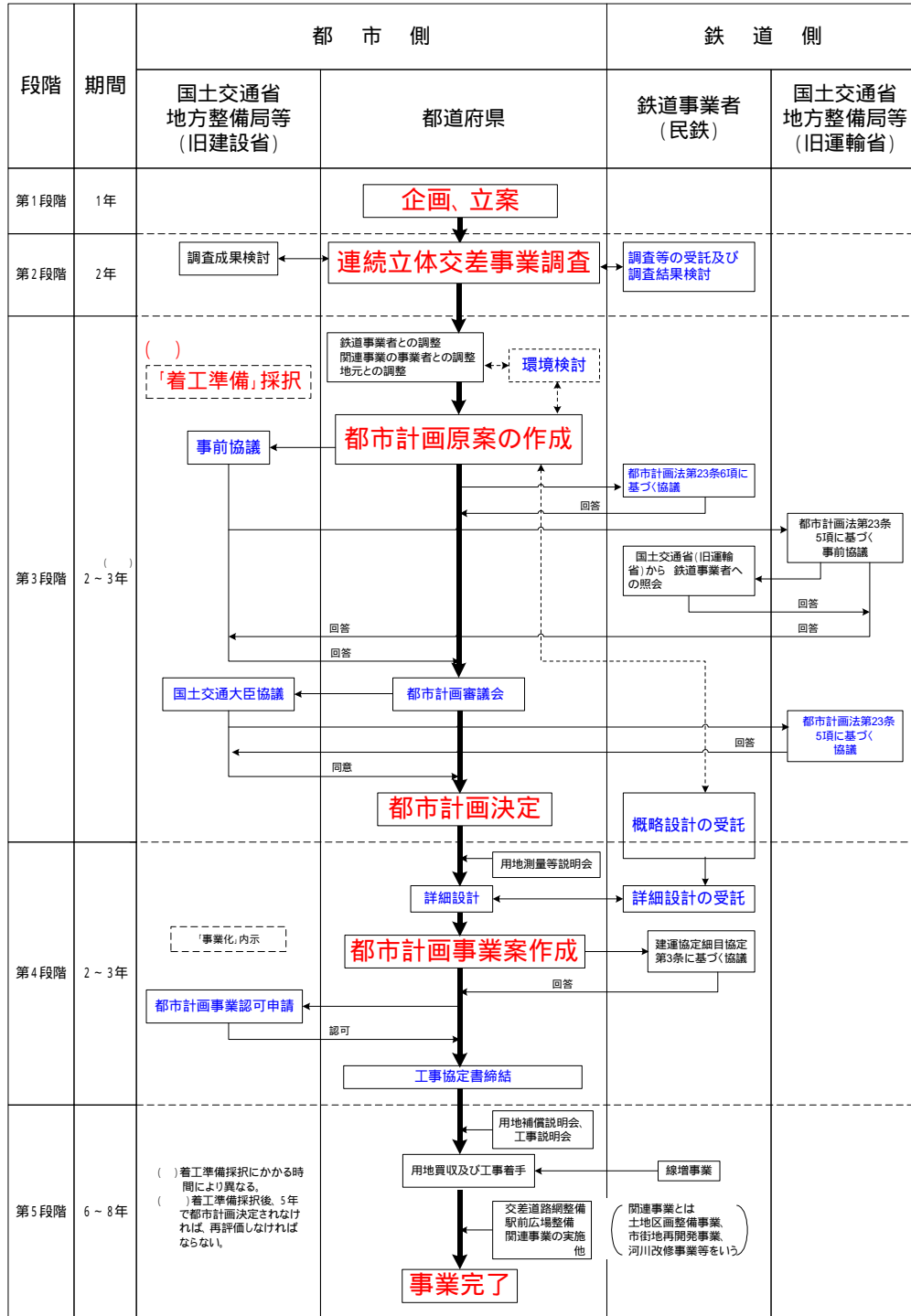
- ・先行的に菅野駅 鬼越駅間を立体化するため、国府台第 3 号、第 4 号踏切について、踏切対策の検討が必要である。

(3) 事業スケジュール及び市負担額

1) 事業スケジュールの検討

今後、連続立体交差化事業の実施に向けて、以下の流れに沿って進めることになる。事業着手までは、早期で7年を要する。

表 10 今後のスケジュール



2) 市負担額の検証

関連事業費のうち、連続立体交差事業の各関係機関の負担額割合について、次の3ケースを設定した。

-) 地下案ケース1：連立の事業費負担を通常の事業費負担とした場合
-) 地下案ケース2：市の連立の事業費負担割合が多くなった場合
-) 高架案：通常の事業費負担

上記の連続立体交差事業に、街路事業を合わせた総事業費の各機関の負担額を以下に示す。

) 地下案ケース1

連続立体交差事業での市の負担額は、約76億円（負担割合15%）となり、その他街路事業の負担額等、約21億円と合わせ、約97億円となる。

) 地下案ケース2

連続立体交差事業の地下化による事業費の増加分（高架化と比較した場合の増加分）について市が負担する場合、高架案の事業費45億円（負担割合15%）に高架案と地下案の事業費の差額204億円を負担することとなり、事業費の市の負担額は249億円となる。また、その他街路事業の負担額等、約21億円と合わせ、総負担額は、約270億円となる。

) 高架案

連続立体交差事業での市の負担額は、約45億円（負担割合15%）となり、その他街路事業の負担額等、約21億円と合わせ、約66億円となる。

算出された各事業費は、単年度に確保できる予算ではない。そのため、各ケースについて、起債を行った場合での単年度負担額を検証した結果を以下に示す。

高架案については、約5億円が最高であるのに対して、地下案では最大25億円を越えるようになる。

【検討条件】

- ・返済方法 : 元利均等返済
- ・返済期間 : 17年(3年据え置き20年返済)
- ・金利 : 0.70%
- ・起債充当率 : 55%

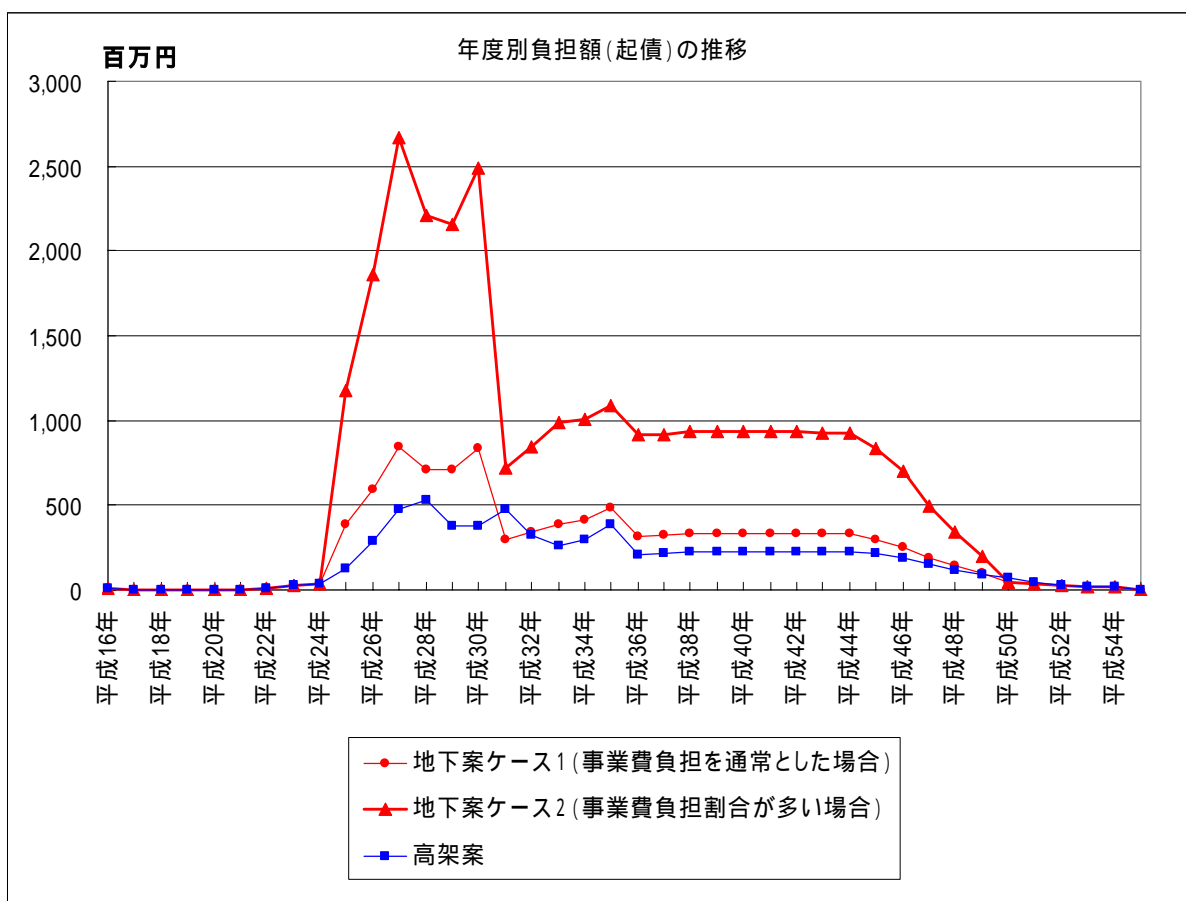


図 25 単年度負担額の推移