

よくある質問（京成本線の立体化と沿線整備についての Q&A）

1. 現 状

- 1 - 1. 電車が道路と平面交差していることによってどのような問題があるのですか。
- 1 - 2. 市内に踏切はいくつありますか。
- 1 - 3. 特に問題のある踏切はどこですか
- 1 - 4. 京成本線の市川区間で過去に鉄道事故はありましたか。

2. 立体化事業について

- 2 - 1. 連続立体交差事業とはなんですか。 一部変更
- 2 - 2. 沿線に住んでいますが、立体交差事業の影響を受けますか。
- 2 - 3. 鉄道立体交差化で発生する高架下や地下化の場合の鉄道跡地は市が利用できるのですか。
- 2 - 4. 高架下や地表部分はどのような土地利用が考えられますか。
- 2 - 5. 地元や沿線の人々に直接的なメリットはありますか。
- 2 - 6. 高架の場合、景観が悪くなるのではないですか。
- 2 - 7. 事業の財源と費用負担はどのようになるのですか。 一部追加
- 2 - 8. 費用対効果とは何ですか。 追加
- 2 - 9. 高架の場合、高さはどの程度になりますか。
- 2 - 10. 高架の場合、沿線環境が悪化しませんか。
- 2 - 11. 高架で日陰が生じた場合には、補償されますか。 追加
- 2 - 12. 関連側道等は必要ですか。 追加
- 2 - 13. 単独立体化のメリットとデメリットを教えてください。

3. 今後の進め方ほか

- 3 - 1. 今後、市の方針はどのようにして決めていくのですか。住民意見は反映されますか
- 3 - 2. 事業を進める上での課題はなんですか 一部変更
- 3 - 3. 市の情報はどこで見ることができますか

1. 現 状

1 - 1. 電車が道路と平面交差していることによるどのような問題があるのですか。

A.

- ・交通渋滞（バスの定時運行、自動車排気ガスの増加、生活道路への通過車輛の進入）
- ・南北交通の遮断や地域の分断（利便性の低下等）
- ・踏切による事故の危険性
- ・鉄道そのものの騒音や振動

1 - 2. 市内に踏切はいくつありますか。

A.

京成本線の市内の延長は約 4.5km で 5 駅あります。

この区間に踏み切りは全 30 箇所あり、自動車が通行可能なものは 22 箇所、うち 5 箇所には歩道があり、自動車の通れない踏切が 8 箇所あります。

1 - 3. 特に問題のある踏切はどこですか。

A.

交通遮断の著しい踏切（自動車ボトルネック踏切*）として 4 箇所

京成八幡第 1 号、鬼越第 6 号、市川真間第 3 号、京成八幡第 9 号

* 1 日当りの自動車の交通量(台)と踏切遮断時間(時)を乗じた数(台時/日)が 5 万を超えている踏切、若しくはピーク 1 時間当りの遮断時間が 40 分以上の踏切のこと。

問題のある踏切(歩行者・自転車通行量が多い、又は安全面など)として 5 箇所

国府台第 3 号、4 号、5 号、菅野第 3 号、5 号

詳細について意見交換会資料 P12 をご覧下さい

1 - 4. 京成本線の市川区間で過去に鉄道事故はありましたか。

A.

(平成 12 年～平成 20 年 3 月)

平成 12 年 9 月 5 日 鬼越第 6 号踏切（木下街道）

走行中の列車に自動車が突っ込む

平成 12 年 9 月 29 日 京成八幡第 9 号踏切（税務署通り）

踏切内で立ち往生している車に列車が突っ込む。

平成 15 年 12 月 21 日 京成八幡第 2 号踏切

踏切内で立ち往生している車に列車が突っ込む。（死亡事故）

平成 17 年 9 月 24 日 市川真間第 3 号踏切（県道高塚新田市川線）

踏切内で立ち往生している車に列車が突っ込む。

2. 立体化事業について

2-1. 連続立体交差事業とはなんですか。

A.

連続立体交差事業は、鉄道を連続的に高架化または地下化することにより、複数の踏切を一挙に除却し、踏切による交通渋滞、事故を解消する事業です。

また、連続立体交差事業は、線路で分断された市街地の一体を図り、都市活動の活性化に寄与するものです。

2-2. 沿線に住んでいますが、立体交差事業の影響を受けますか。

A.

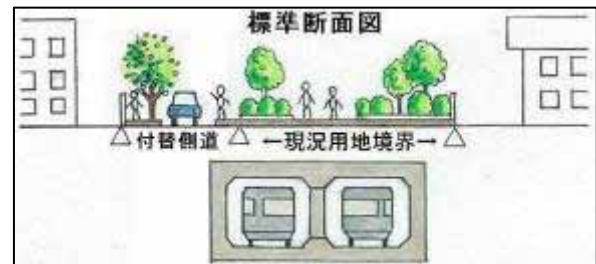
例えば高架化事業の場合、高架構造物が日照に与える影響などを考慮し、北側に関連側道(概ね6m程度)を設置することになるため、その分、現在の軌道よりも拡幅されることになります。

また、地下化の場合であってもトンネル部分の構造や、北側に側道(4m程度の付替側道)を設ける場合などは拡幅が必要となります。

このため、北側沿線(軌道修正など場合によっては南側も)については用地買収の対象となります。



高架化(関連側道 幅 6m)イメージ



地下化(付替側道 幅 4m)イメージ

2-3. 鉄道の立体交差化で発生する高架下や地下化の場合の鉄道跡地は市が利用できるのですか。

A.

基本的に高架下は鉄道事業者が所有している空間ですが、国の定めた「都市における道路と鉄道との連続立体交差化に関する要綱」に基づき、公共の用に供する施設で利益の伴わないものを設置しようとするときは、鉄道事業者と協議し、高架下利用空間の一部は国または自治体を利用することができます。また、地下化に伴う地表部分の利用も、高架下利用における要綱の内容を準用します。なお、立体化交差によって生まれる空間等の利用計画案を作成する際には、地域住民等からの意見なども反映していきます。

2 - 4. 高架下や地表部分はどのような土地利用が考えられますか。

A .

鉄道事業者から借用できれば、東西を結ぶ歩道や植樹帯などを確保し、市内各地に点在する水と緑の拠点、文化の拠点をネットワークする、歩いて楽しい「健康都市いちかわ」にふさわしい「ゆとり空間」の創出に活用できる可能性があります。また、避難場所や避難通路としても活用できる可能性があります。



地下化の場合の土地利用のイメージ



高架化の場合の土地利用のイメージ

2 - 5. 地元や沿線の人々に直接的なメリットはありますか。

A .

踏切を除去することにより交通渋滞の緩和が図られるとともに、踏切事故が解消され、車輦や歩行者交通の安全性が向上します。

また、鉄道そのものの騒音・振動が低減し、交通渋滞時の自動車からの排気ガスが減るなど、沿線環境の改善にも寄与します。このほか、生活道路への通過交通量の減少や関連側道等の整備による防災機能の向上なども期待されます。

2 - 6. 高架の場合、景観が悪くなるのではないか。

A .

高架化の場合には、高架構造物により、部分的に視野が遮られ、景観や視覚的な圧迫感をもたらすことも考えられます。このため、市では事業者と協議し、良好な景観形成の誘導を図っていきます。

このほか、側道へ植栽など環境施設帯を設けることで視覚的な圧迫感を和らげることも考えられます。



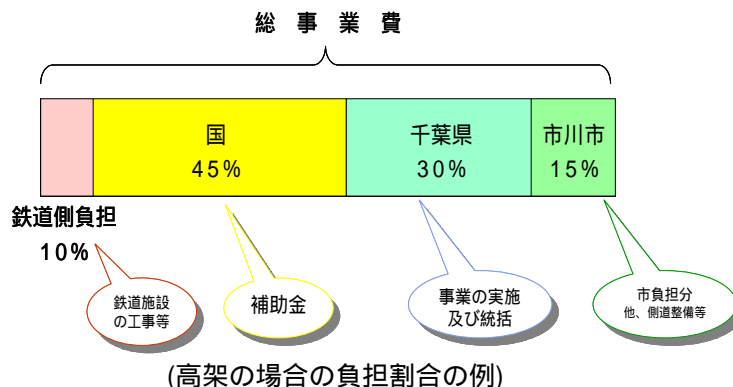
高架化の環境側道のイメージ

2-7. 事業の財源と費用負担はどのようになるのですか。 一部追加

A.

連続立体交差事業は踏切除却により、都市部の自動車交通の円滑化に極めて大きな効果がもたらされることから、既設鉄道の高架化に必要な事業費の概ね9割は都市側が負担し、その1/2に対して国庫補助金が充当されています。残りの1割程度については、高架下の活用などの受益のある鉄道事業者が負担しています。

なお、地下化の場合の費用負担については、事業ごとの状況が大きく異なることなどから、都市計画事業施行者と鉄道事業者が別途協議して定めることとなっています。



2-8. 費用対効果とは何ですか。 追加

費用対効果とは、ある事業の実施に要する費用に対して、その事業の実施によって社会的に得られる便益の大きさがどのくらいあるかを見るものです。

連続立体交差事業の場合は、

(便益) = 移動時間の短縮便益(自動車、歩行者・自転車)+走行経費の減少便益(自動車)
+交通事故の減少便益(自動車、歩行者・自転車)

(費用) = 連続立体交差事業に要する費用+関連道路の整備及び維持管理費

となります。

【費用便益分析マニュアル(H16年 国土交通省)参照】

2-9. 高架の場合、高さはどの程度になりますか。

A.

現在の鉄道レール面から、高架化されたレール面まで概ね7～8mになります。

2-10. 高架の場合、沿線環境が悪化しませんか。

A.

鉄道の高架化によって、一般的には次のようなことが想定されます。

騒音 / 基本的には、高架化により音源が離れ、線路も新しくなり、高欄も設置されますので、現在より騒音は低減されます。

振動 / 現在の軌道、工事完了後の軌道それぞれ同じ距離で比較すると、電車の振動は、高架橋の柱を伝わることになるので、低減されます。

日照 / 高架による日陰の影響を考慮して、高架沿いに6m程度の側道を配置します。

電波障害 / 高架化をすることによる電波障害に対しては、ケーブルTVに接続するなどの通常の視聴ができるように対策を行います。

2 - 11.高架で日影が生じた場合は補償されますか。追加

高架化の場合は、日照対策として事業区間の北側に関連側道用地を配置することとなりますが、それでもなお、社会生活上受忍すべき範囲を超える損害等が生ずると認められる場合には、その損害等をてん補するために必要な限度の補償がされるものと考えられます。（「公共施設の設置に起因する日陰により生ずる損害等に係る費用負担について」(昭和51年2月建設事務次官通達)参照)

2 - 12.関連側道や付替側道は必要なのですか。追加

鉄道の高架化に関連して、都市環境の保全に資する目的で、高架構造物に沿って住居の用に供している土地が連担している区間に設置する側道(関連側道)の幅員は原則6メートルとされています。

また、連続立体交差化により、鉄道と並行又は交差する道路の機能が阻害された場合、当該道路の機能回復を目的として設置される道路(付替側道)の幅員は、在来道路の幅員によるものとする、ただし、幅員4メートル未満は4メートルとすること、とされています。

(「連続立体交差化事業の取扱いについて」(S51連続立体交差化協議会決定)より)

このため、側道の設置に際しては日照などの環境保全上の観点から、側道の必要性、位置、幅員、事業効果等を検討した上で都市計画決定されることとなります。

2 - 13.単独立体化のメリットとデメリットを教えてください。

A.

単独立体交差事業は、交通渋滞、踏切事故の解消を目指し、道路をオーバーストランプもしくはアンダーパスして踏切を撤去する事業です。

どちらも、連続立体化に比べ、事業規模が小さいことから、工事費が安く、買収面積、買収件数が少なく、工事期間が短いという利点があります。

デメリットとしては、長さ約200m、側道を含む幅員約30mの掘割構造または跨線橋が新たな地域分断となります。

特に商店街への影響は大きく、側道沿いに商店を立地させても、歩行者や自転車は立体化する本線を通るため、側道沿いの交通量は減少することとなります。このほか、坂を上り下りするためバリアフリー化に反することなどがあります。



単独立体化(アンダーパス)千葉市

2 - 14.地下化の場合でも、用地買収が必要なのですか。追加

地下化の場合、基本的に浅い部分は開削工事となりトンネルの幅や作業幅が現況の用地幅より広がります。さらに、現状ある側道機能を確保するための付替側道も必要となるため、その分の用地買収が必要となります。

3 . 今後の進め方ほか

3 - 1. 市の方針は今後どのようにして定めていくのですか。住民意見は反映されるのか。

A .

今回のような意見交換会において市民の皆さんの意見を聴くとともに、街づくりや交通計画などの専門家で構成する有識者委員会から立体化や沿線の街づくりについての助言を参考に、市としての方針を定めていきます。

なお、市民の皆様の意見や地元の意見についても、できるだけ参考にしていけることを考えています。

3 - 2 . 事業を進める上での課題はなんですか。 一部変更

A .

事業費が大きく、事業期間も長くかかる立体交差事業を進めていくためには、市民の皆さんのご理解とご協力が不可欠です。

このため、事業化に向けて、今後さらに市民の理解を深め、関心や事業化への機運を高めていく必要があります。

また、事業主体となる千葉県や京成電鉄等の関係機関との十分な調整・協議を進めていくことも必要です。

3 - 3. 市の情報はどこで見ることができますか。

A

市における京成本線の立体化に関する情報につきまして、ホームページや広報でご案内しています。是非、ご覧ください。

(参考)

平成19年度広報

発行 No	発行日	主な掲載内容
No.1251	平成 19 年 9 月 15 日	沿線の課題とまちづくり構想案の紹介
No.1255	平成 19 年 10 月 20 日	5 つの立体化案について
No.1275	平成 20 年 3 月 15 日	立体化に関するアンケート結果について

市のホームページ

<http://www.city.ichikawa.lg.jp/catpage/ka-cat-machidukuri-keisei.html>