



京成本線の立体化と沿線まちづくりを考える
市民意見交換会 資料

平成 20 年 7 月

市川市 京成沿線整備担当室

目 次

はじめに / 背 景	4
資料の構成	5
市川市の交通環境	6
1 . 京成本線及び沿線地域における現状と今後のまちづくりに向けて	7
1 - 1 京成本線における踏切の状況	8
(1) 踏切交通量と遮断時間 (国府台第 1 号から市川真間第 3 号)	8
(2) 踏切交通量と遮断時間 (市川真間第 4 号から菅野第 2 号)	9
(3) 踏切交通量と遮断時間 (菅野第 3 号から京成八幡第 6 号)	10
(4) 踏切交通量と遮断時間 (京成八幡第 7 号から鬼越第 8 号)	11
(5) ボトルネック及び問題となる踏切の整理	12
1 - 2 京成本線沿線地域における市街地の状況	17
(1) 市川、真間、新田地域	17
(2) 新田、菅野、平田地域	18
(3) 菅野、平田、八幡地域	19
(4) 北方、鬼越、高石神、中山地域	20
1 - 3 沿線地域の問題点からみた立体化と沿線まちづくりの必要性	21
(1) 街づくりの問題点	21
(2) 交通における問題点	21
(3) 整備の必要性	22
1 - 4 京成本線沿線のまちづくり	24
(1) まちづくりの考え方	24
(2) まちづくりの目標と構想案	25
2 . 京成本線の立体化に関する検討	27
2 - 1 立体化の検討区間の設定	28
(1) 課題の大きな踏切	28
(2) 立体化検討区間の設定	29

2 - 2	立体化実施方法の選定	30
(1)	前提条件の整理	30
(2)	ルート・工法選定	30
(3)	立体化5案の抽出	31
2 - 3	単独立体交差化の検証	32
3	京成本線の立体案	33
3 - 1	全線連続立体化	34
(1)	A案(全線高架化)	34
(2)	B案(全線地下化)	36
3 - 2	一部連続立体化	38
(1)	C案(一部高架化+単独立体化)	38
(2)	D案(一部地下化+単独立体化)	40
3 - 3	単独立体化	42
(1)	E案(単独立体化)	42
3 - 4	立体化案のまとめ	44
4	その他	45
4 - 1	今後のスケジュール	46
4 - 2	市民アンケート調査結果の概要	47

はじめに

みんなで考えたい「健康都市いちかわ」にふさわしいまちづくり

市では、健康という視点から、安全で安心できる快適なまちづくりに取り組んでいます。なかでも歩行者、自転車、自動車交通の安全性確保と交通機能の向上は、健全な都市機能の確保や市民生活にとって重要な課題です。この課題の解決には、市の中央部を平面で通る京成本線の立体化の検討を避けて通るわけにはいきません。

そこで今回は、京成本線の立体化と沿線のまちづくりについて皆さんと一緒に考えるために、これまで取り組んできた地域の課題とまちづくりの構想案、京成本線の立体化についてお知らせするとともに、市民の皆さんからご意見を伺いながら更に検討を進めていきます。



背景

京成本線の立体化については、平成 10 年に「市川市京成本線連続立体化と街づくり懇話会」が設置され、市民の皆さんや学識経験者などが、その整備手法をさまざまな視点から検討し、平成 13 年度に「市川市における京成本線の連続立体化と沿線街づくりに関する提言が市長に提出されました。

市川市では、この提言を受けて、内容の検証や具体化に向けた諸問題について検討を重ね、この度、京成本線沿線の課題を整理し、「健康都市いちかわ」にふさわしい「京成本線沿線のまちづくり構想案」と「5つの立体化案」をまとめてきました。

資料の構成

踏切の状況は	・踏切交通量と踏切遮断時間	P8へ
どこが問題の踏切か	・ボトルネックや問題となる踏切	P12へ
「まち」の状況は	・道路、公園などの都市施設 ・防災、景観、防犯、住環境など	P17へ
「まち」の問題や課題は	・街づくりや交通問題のまとめ	P21へ
立体化は必要か	・問題の解消と整備効果	P22へ
どのような「まち」に	・目標の設定 / まちづくり構想案	P24へ
立体化の考え方は	・検討区間、立体化方法の分類	P28へ
立体化の方法とその効果は	・立体化方法の抽出とその効果	P34へ
今後のスケジュールは	・今後のスケジュール	P46へ
市民アンケートの結果は	・アンケート結果の概要	P47へ
よくある質問	・連続立体化ってどんなもの	P49へ

市川市の交通環境

はじめに、市川市全体の交通環境が「どのような状況にあるか」という点を次に示します。

公共交通

市内の鉄道は、7路線が乗り入れ、本八幡駅をはじめ、市内に16駅があり市民の重要な交通手段として利用されています。

バスは、本八幡駅、市川駅を発着とする路線を中心に運行されていますが、交通渋滞により定時運行が困難なことや、自転車利用の増加などにより利用者が減少していることから、鉄道駅を中心とした利便性の向上、また、バス利用を促進することが課題となっています。

道路

現在、国道4路線、県道11路線、市道約3,000路線が認定され、市民の生活を支えています。また、都市計画道路は40路線、総延長117.5kmが決定され、平成19年度末における整備率は、約42%となっています。

交通面では、南北道路を結ぶ幹線道路が少ないうえに、国道14号とT字交差しているため、渋滞が発生しています。また、京成本線の踏切遮断が円滑な交通の障害となっています。

このほか、渋滞を避けるために、住宅地の生活道路に自動車が進出するなど住環境への影響が問題となっています。

駐輪場・駐車場

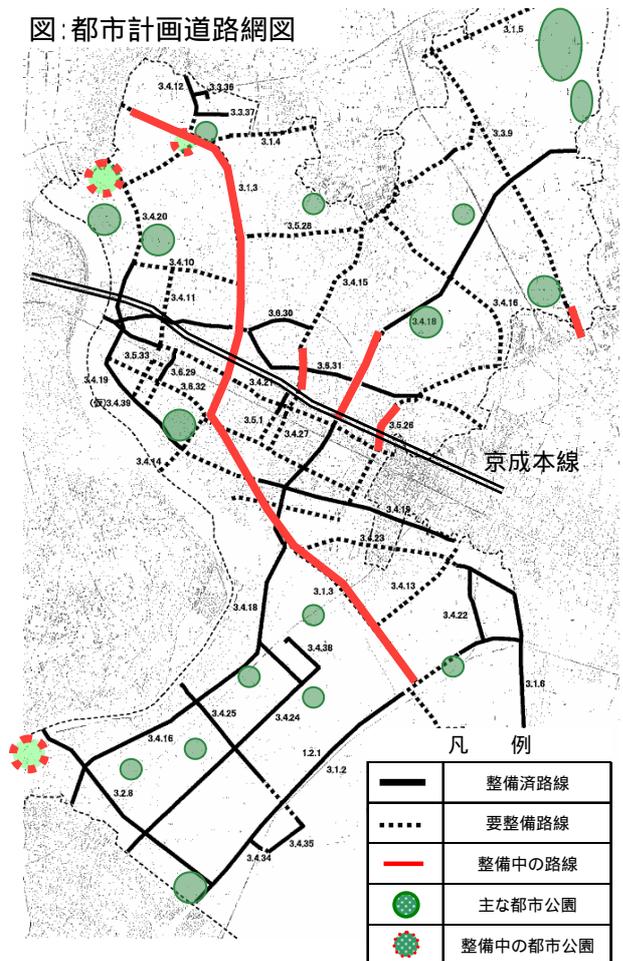
主要な駅周辺には、市営の駐輪場が整備され、必要台数は概ね確保されていますが、放置自転車は後を絶たず、歩行者や車輛通行の妨げとなっています。

また、近年の自動車交通の増加にともない、主要な駅周辺に駐車場整備地区を指定し、駐車需要の増大に対応していますが、依然として路上駐車が多く、安全な通行の確保が課題となっています。

【参考：現在整備中の都市計画道路】

- (都) 3・1・3号(外環道路)
- (都) 3・5・26号(県道市川印西線(木下街道))
- (都) 3・4・18号(浦安鎌ヶ谷線)
- (都) 3・4・15号(県道市川柏線(八幡中央通り))
- (都) 3・3・9号(県道船橋松戸線)

図：都市計画道路網図

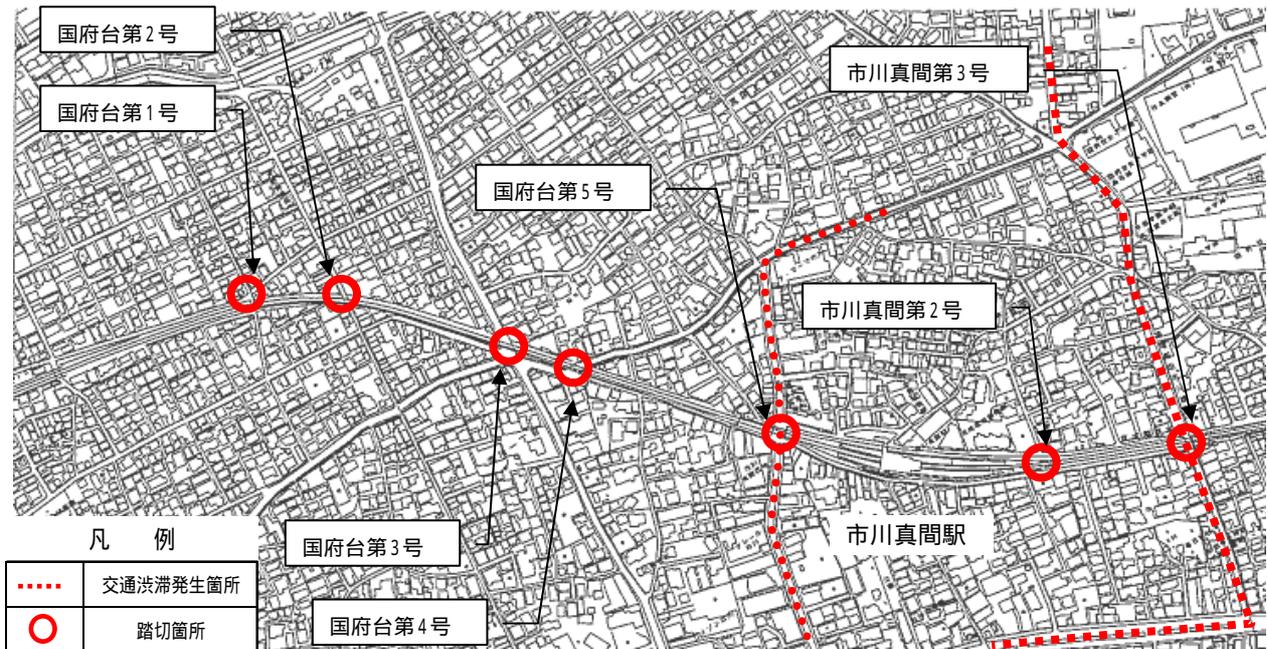


1 . 京成本線及び沿線地域における現状と 今後のまちづくりに向けて

1-1 京成本線における踏切の状況

京成本線沿線地域の問題を考えるなかで、現在ある踏切がどのような状況にあるのかを把握する必要があります。ここでは、その指標となる踏切を通過する交通量や踏切による遮断時間などについて示します。

(1) 踏切交通量と遮断時間（国府台1号～市川真間第3号）



【調査結果】

- ・国府台第3号及び国府台第4号踏切が隣接し、さらに直近の変則5差路交差点によって安全性に問題がある。
- ・国府台第5号踏切（真間銀座通り）は歩行者が多く、歩行者動線の中心となっている。
- ・市川真間第3号踏切は自動車交通が多く、慢性的な交通渋滞がみられる。

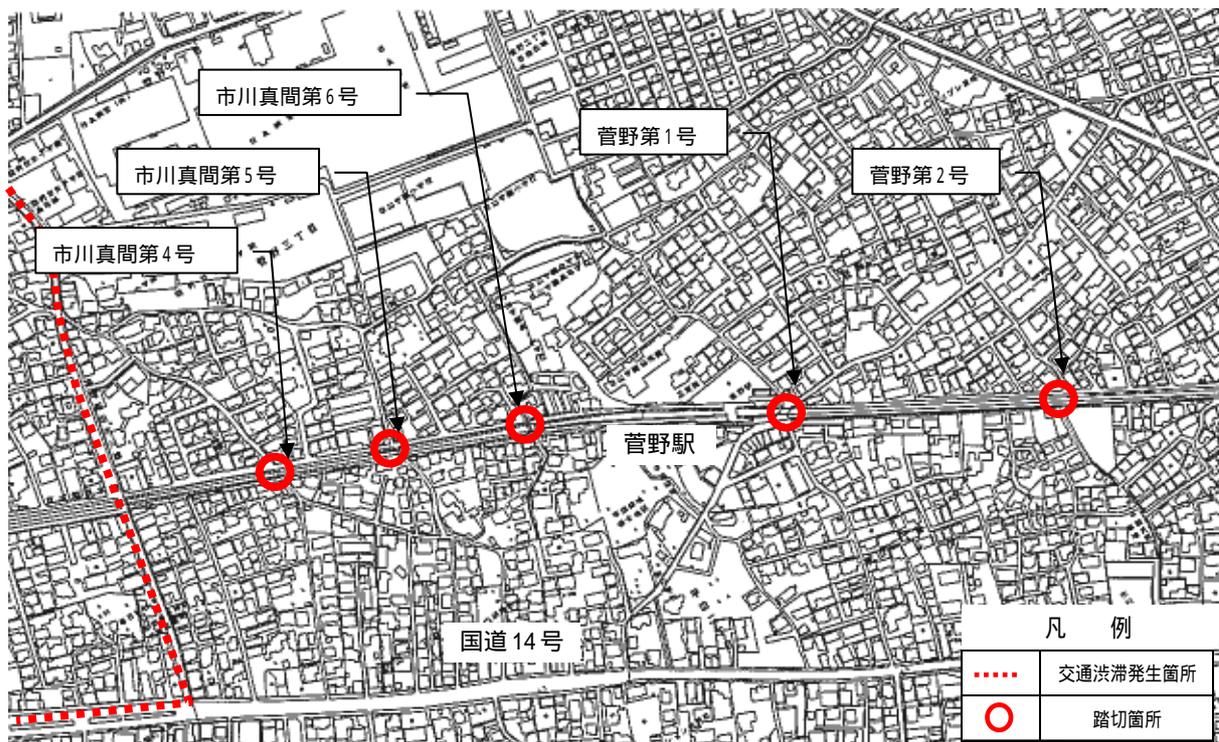
【踏切状況】

NO	踏切名称	踏切遮断時間 (h)	ピーク時間 (分)	遮断回数 (回)	自動車台数(台)	自転車台数(台)	歩行者数 (人)
	国府台第1号	6:33:02	30:40	370	0	212	831
	国府台第2号	6:31:16	27:15	375	127	4,110	2,837
	国府台第3号	7:05:01	30:40	374	6,951	3,294	4,241
	国府台第4号	7:08:16	30:34	374	6,959	367	285
	国府台第5号	7:11:34	27:32	362	5,881	9,117	10,058
	市川真間第2号	7:33:18	32:46	353	342	2,043	1,110
	市川真間第3号	7:23:31	32:39	360	8,243	937	386

数字は踏切 NO、以下この番号を使用していきます

出典 平成16年度踏切台帳

(2) 踏切交通量と遮断時間 (市川真間第 4 号 ~ 菅野第 2 号)



【調査結果】

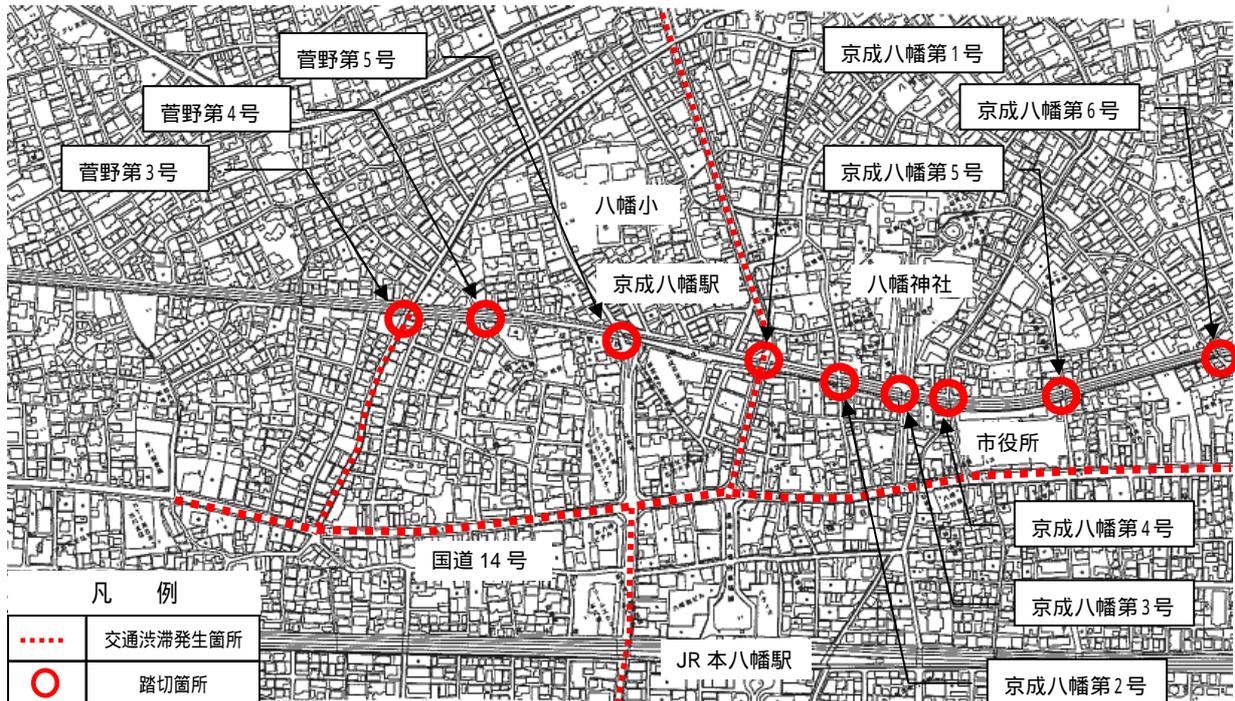
- ・菅野駅に隣接する市川真間第 6 号及び菅野第 1 号踏切は歩行者や自転車が多く、この地域の主要な動線となっている。
- ・菅野第 1 号踏切を通る市道 2311 号は特に交通量が多く、通過車輛の進入が多いものと考えられる。
- ・歩行者のなかには、周辺学校施設へ通う児童なども多くみられる。
- ・菅野第 2 号踏切は自転車台数がこの地域では多く、また歩行者数を大きく上回るため、八幡などへ向かう自転車動線を中心となっている。
- ・現在、この区間では、外環道路整備が事業中で菅野駅周辺を単独立体化(アンダーパス)で通過する。

【踏切状況】

NO	踏切名称	踏切遮断時間 (h)	ピーク時間 (分)	遮断回数 (回)	自動車台数 (台)	自転車台数 (台)	歩行者数 (人)
	市川真間第 4 号	6:44:27	27:24	373	148	728	444
	市川真間第 5 号	6:43:19	26:56	379	0	561	385
	市川真間第 6 号	6:51:02	27:19	385	0	997	1,188
	菅野第 1 号	7:04:53	27:47	393	3,406	1,836	1,035
	菅野第 2 号	7:39:39	32:38	366	181	2,234	673

出典 平成 16 年度踏切台帳

(3) 踏切交通量と遮断時間(菅野第3号~京成八幡第6号)



【調査結果】

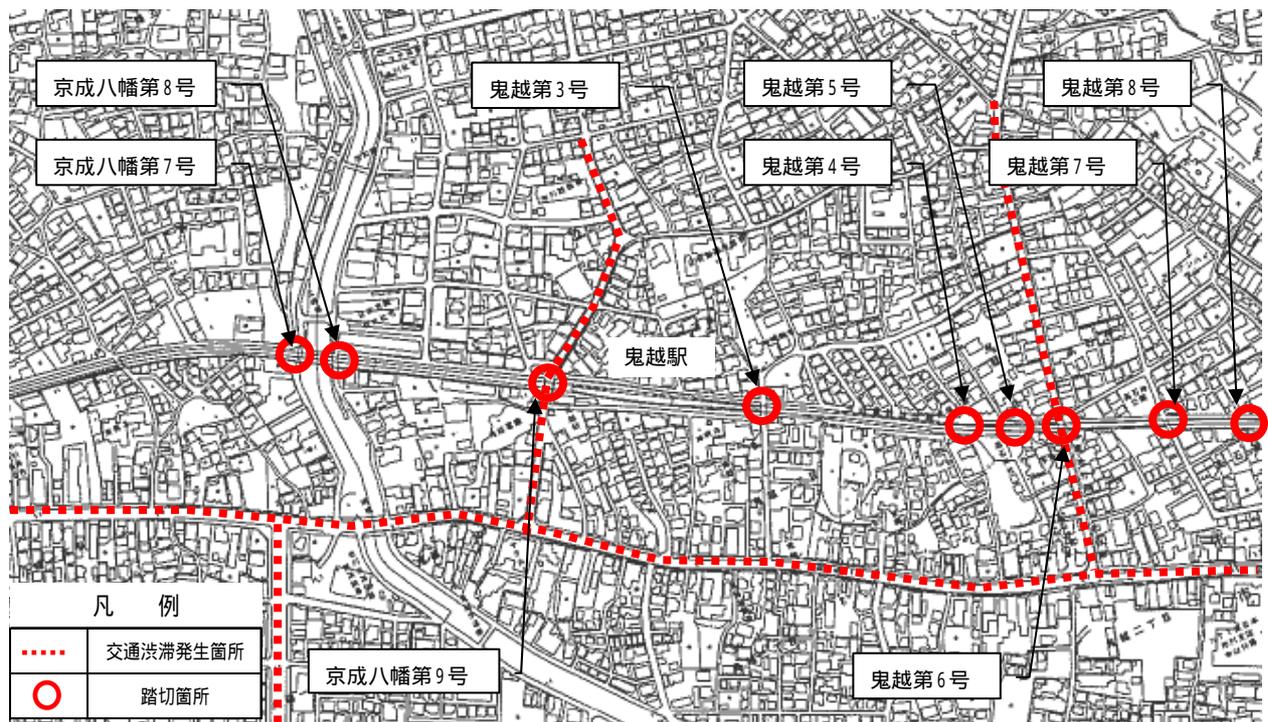
- ・京成八幡第1号踏切は歩行者、自動車交通(約8,600台)が多く、更に踏切遮断時間も長いため、八幡中央通りの渋滞の原因となっている。
- ・八幡中央通りは歩行者も多く、通勤通学時間帯は踏切付近に多くの人溜まりができる。
- ・菅野第5号踏切は自転車交通(約13,000台)が特に多い。また、朝夕の通勤通学時間帯には自転車が集中し歩行者交通との交錯がみられている。
- ・菅野第3号踏切は幹線道路ではないが自動車交通(6,000台超)が多い。

【踏切状況】

NO	踏切名称	踏切遮断時間(h)	ピーク時間(分)	遮断回数(回)	自動車台数(台)	自転車台数(台)	歩行者数(人)
	菅野第3号	7:13:15	33:38	354	6,245	439	201
	菅野第4号	6:54:13	32:21	360	0	444	752
	菅野第5号	7:02:05	32:24	342	2,927	13,299	4,831
	京成八幡第1号	7:52:15	31:02	350	8,588	4,234	9,818
	京成八幡第2号	7:25:10	29:20	376	0	2,726	1,965
	京成八幡第3号	7:23:19	28:32	379	2,968	1,548	1,891
	京成八幡第4号	7:28:32	28:53	374	2,399	2,582	1,189
	京成八幡第5号	6:54:08	27:03	387	0	663	1,159
21	京成八幡第6号	7:19:31	28:56	374	0	1,435	419

出典 平成16年度踏切台帳

(4) 踏切交通量と遮断時間(京成八幡第7号～鬼越第8号)



【調査結果】

- ・京成八幡第9号踏切は歩行者、自動車交通(約8,500台)が多く、更に踏切遮断時間も長いため、税務署通りの渋滞原因となっている。
- ・鬼越第6号踏切も自動車交通が多く、さらに、更に踏切遮断時間も長いため、木下街道の渋滞原因となっている。
- ・この区間では、都市計画道路3・4・18号及び木下街道が京成本線との単独立体化(アンダーパス)事業を進めている。

【踏切状況】

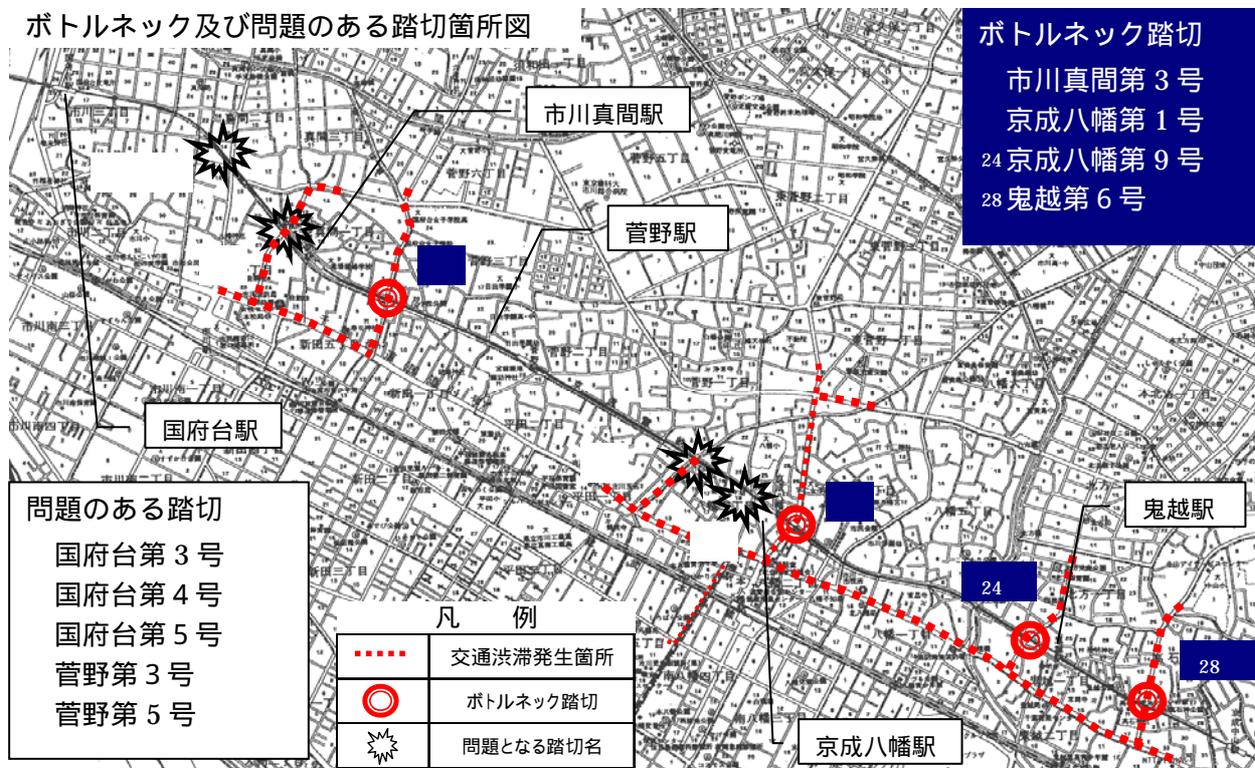
NO	踏切名称	踏切遮断時間(h)	ピーク時間(分)	遮断回数(回)	自動車台数(台)	自転車台数(台)	歩行者数(人)
22	京成八幡第7号	6:52:13	27:58	382	0	1,280	566
23	京成八幡第8号	7:06:45	28:19	375	2,740	245	114
24	京成八幡第9号	6:59:01	28:40	385	8,467	651	2,977
25	鬼越第3号	6:54:55	26:39	375	809	1,353	442
26	鬼越第4号	6:40:01	29:35	380	51	102	238
27	鬼越第5号(私道)	-	-	-	0	0	17
28	鬼越第6号	7:16:49	29:31	384	8,629	669	158
29	鬼越第7号	6:46:02	28:06	372	1,118	1,689	756
30	鬼越第8号	7:01:23	29:03	363	123	1,891	1,913

出典 平成16年度踏切台帳

(5) ボトルネック及び問題のある踏切の整理

これまでの各踏切状況をまとめ、交通上支障となるボトルネック踏切(1)と問題のある踏切(2)を整理すると次のような結果となります。

ボトルネック及び問題のある踏切箇所図



1) ボトルネック踏切

- 1 ボトルネック踏切とは、1日当りの自動車交通量(台)と踏切遮断時間(時)を乗じた数(遮断交通量)が5万台・時/日を超える、若しくはピーク時1時間当りの遮断時間が40分以上の踏切をいう。

市川真間第3号踏切

踏切名称	種別 (1日当たり)	H11年度	H16年度	問題等
市川真間第3号 県道 高塚新田市川線	車(台)	9,351	8,243	踏切遮断交通量が5万台/日・時を超えるボトルネック踏切 外環道路等の整備後は交通量が減少すると予測される データは踏切台帳による
	自転車(台)	952	937	
	歩行者(人)	500	386	
	遮断時間(H)	6.3	7.4	
	遮断交通量 (台/日×時)	58,911	60,998	



渋滞の発生状況



歩道が狭く安全性に問題

京成八幡第1号踏切

踏切名称	種別 (1日当たり)	H11年度	H16年度	問題等
京成八幡第1号 県道 市川柏線 (都)3・4・15号	車(台)	9,434	8,588	踏切遮断交通量が5万台/日・時を超えるボトルネック踏切 渋滞が発生しており、対策が必要である 自転車と歩行者も多い データは踏切台帳による
	自転車(台)	4,518	4,234	
	歩行者(人)	15,051	9,818	
	遮断時間(H)	7.1	7.9	
	遮断交通量 (台/日×時)	66,981	67,845	



踏切付近の混雑状況



渋滞発生状況(八幡中央通り北側)

24 京成八幡第9号踏切

踏切名称	種別 (1日当たり)	H11年度	H16年度	問題等
京成八幡第9号 市道0223号 通称:税務署通り	車(台)	8,931	8,467	踏切遮断交通量が5万台/日・時を超えるボトルネック踏切 外環道路等の整備後は、ボトルネック踏切の解消が見込まれ る データは踏切台帳による
	自転車(台)	1,247	651	
	歩行者(人)	2,986	2,977	
	遮断時間(H)	6.2	7.0	
	遮断交通量 (台/日×時)	55,372	59,269	



踏切付近の混雑状況



渋滞発生状況(税務署通り北側)

28 鬼越第 6 号踏切

踏切名称	種別 (1日当たり)	H11年度	H16年度	問題等
鬼越第6号 県道市川印西線 通称:木下街道 (都)3・5・26号	車(台)	9,290	8,629	踏切遮断交通量が5万台/日・時を超えるボトルネック踏切 現在千葉県が単独立体化事業を行っており、踏切が無くなる データは踏切台帳による
	自転車(台)	580	669	
	歩行者(人)	310	158	
	遮断時間(H)	6.6	7.3	
	遮断交通量 (台/日×時)	61,314	62,992	



渋滞発生状況



踏切周辺の状況

2) 問題のある踏切

- 2 問題のある踏切とは、歩行者と自転車交通量が1日当たり1万台を超えること及び踏切周囲の状況等から事故の危険性や安全性に問題があると判断される踏切をいう。

国府台第3号踏切

踏切名称	種別 (1日当たり)	H11年度	H16年度	問題等
国府台第3号 市道1282号 (都)3・4・11号 通称:手児奈通り	車(台)	5,213	6,951	国府台4号踏切、変則5差路の交差点に隣接 事故発生などの危険性が高い データは踏切台帳による
	自転車(台)	2,987	3,294	
	歩行者(人)	3,730	4,241	
	遮断時間(H)	6.3	7.1	
	遮断交通量 (台/日×時)	32,842	49,352	



渋滞発生状況



踏切及び変則5差路交差点の危険な状況



国府台第4号踏切

踏切名称	種別 (1日当たり)	H11年度	H16年度	問題等
国府台第4号 (都)3・6・30号 市道0123号	車(台)	7,459	6,959	国府台3号踏切、変則5差路の交差点に隣接 事故発生などの危険性が高い 踏切内が歩車道分離されていない危険 データは踏切台帳による
	自転車(台)	340	367	
	歩行者(人)	307	285	
	遮断時間(H)	6.3	7.1	
	遮断交通量 (台/日×時)	46,992	49,409	



変則5差路(都)3・6・30号
国府台側からみる



踏切付近の状況(直ぐにカーブ)



国府台第5号踏切

踏切名称	種別 (1日当たり)	H11年度	H16年度	問題等
国府台第5号 市道0121号 真間銀座通り	車(台)	5,237	5,881	自転車、歩行者交通量が1万台/日を超える 踏切内が歩車道分離されていない危険 沿道に商店が立地する データは踏切台帳による
	自転車(台)	9,058	9,117	
	歩行者(人)	8,156	10,058	
	遮断時間(H)	6.3	7.2	
	遮断交通量 (台/日×時)	32,993	42,343	



踏切付近の状況(日中)



ピーク時間帯の踏切混雑状況



菅野第3号踏切

踏切名称	種別 (1日当たり)	H11年度	H16年度	問題等
菅野第3号 市道0225号	車(台)	6,237	6,245	踏切内が歩車道分離されていない危険 踏切幅員が狭い 低層住宅地の生活道路であるが通過車両が多い データは踏切台帳による
	自転車(台)	577	439	
	歩行者(人)	424	201	
	遮断時間(H)	6.5	7.2	
	遮断交通量 (台/日×時)	40,541	44,964	



踏切の状況(日中)



踏切及び道路幅員が狭く危険な状況



菅野第5号踏切

踏切名称	種別 (1日当たり)	H11年度	H16年度	問題等
菅野第5号 市道2339号 通称:商美会通り	車(台)	2,283	2,927	自転車交通量が多い 自転車、歩行者交通量が1万台/日を超える 踏切内が歩車道分離されていない危険 自転車と歩行者が交錯する 一方通行でスクールゾーン(7:30~8:30)あり データは踏切台帳による
	自転車(台)	11,615	13,299	
	歩行者(人)	6,292	4,831	
	遮断時間(H)	6.3	7.0	
	遮断交通量 (台/日×時)	14,383	20,489	



踏切遮断の状況



歩行者と自転車の交錯状況



商美会通りの状況

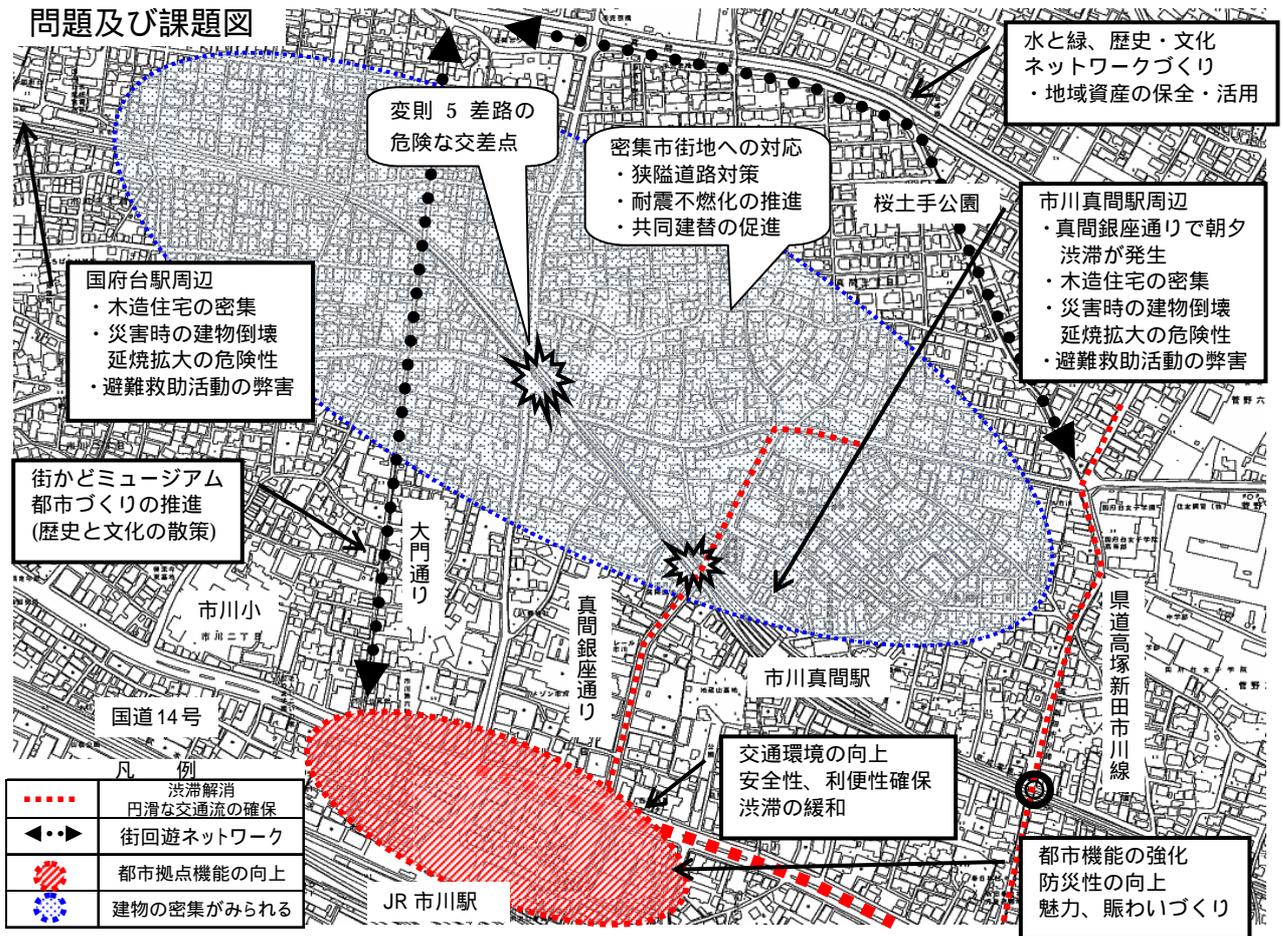
1-2 京成本線沿線地域における市街地の状況

沿線地域のまちづくりを検討するなかで、踏切状況とともに現在の市街地環境がどのようなになっているのかを把握することも必要です。ここでは、4地域に分類し問題点や課題をまとめます。

(1) 市川、真間、新田地域

本地域の南には、千葉県の表玄関となる JR 市川駅があり、駅周辺には、商業・業務施設などが立地する中心市街地が形成されています。

一方、北側は、真間川や斜面緑地などの自然環境、里見公園、国府台公園など都市公園、弘法寺、手児奈霊堂、須和田遺跡など歴史や文化資源にも恵まれ、地域の特徴となっています。



【問題点】

- 木造住宅の密集と狭隘道路
- ・避難、消防活動への弊害
- 主要な道路での交通渋滞
- ・踏切遮断による地域への影響
- 変則 5 差路付近で事故が多発
- 道路の安全性やバリアフリー化が不足
- 地域の身近な公園がない
- 駅周辺の魅力に乏しい

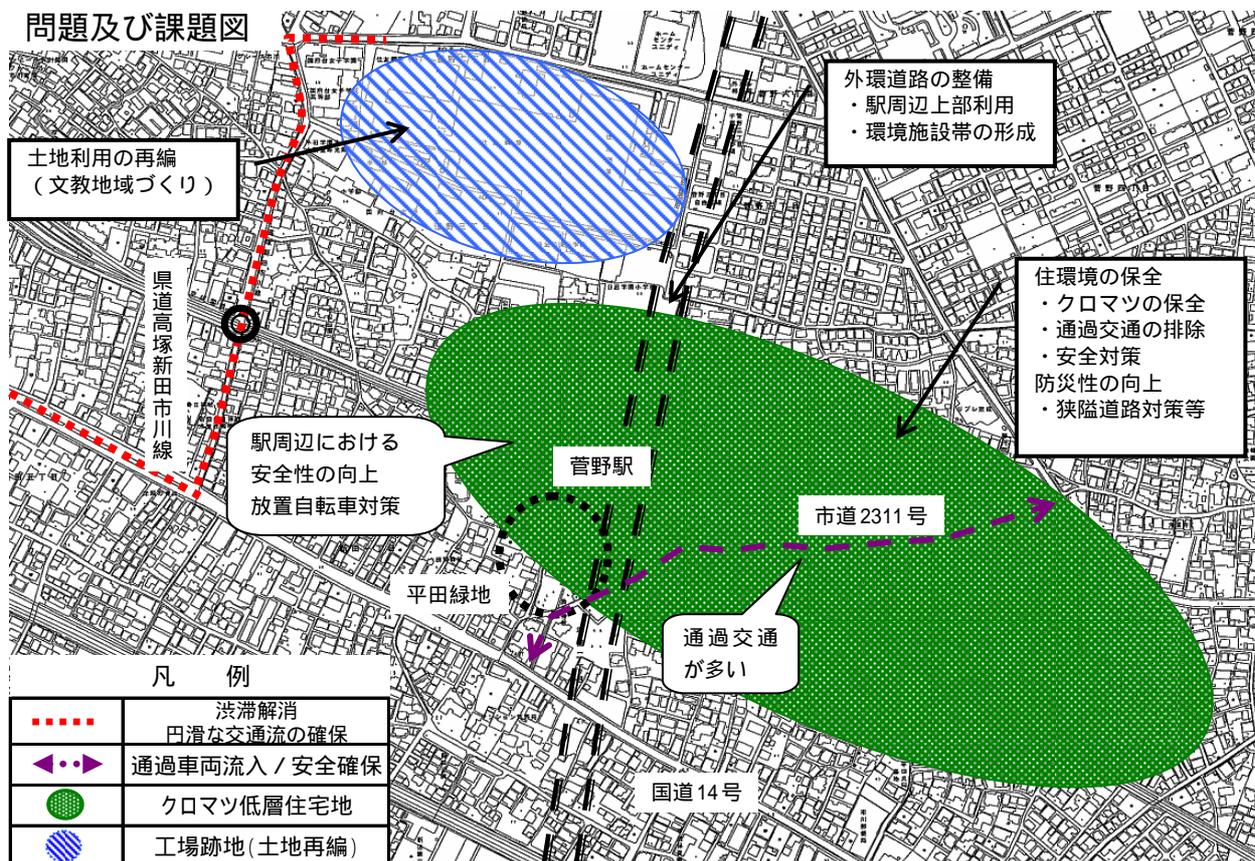
【課題】

- 密集市街地の改善
- ・避難路の確保、延焼遮断帯の形成等
- ・共同建替え、耐震改修等の促進
- 渋滞の解消及び交通環境の向上
- ・鉄道の立体化（踏切の除去）
- ・快適な歩行者空間確保とバリアフリー化
- 憩いの空間づくり
- 駅周辺の再整備（JR 市川駅北口は事業中）

(2) 新田、菅野、平田地域

本地域の菅野駅周辺には、本市の特徴ある景観を形成するクロマツが多く、そのなかに低層な住宅地や文教施設が立地する落ち着いた風情が今も残る街並みとなっています。

現在は、外環道路の事業進行とともに、隣接する工場跡地の土地利用が再編されるなど、地域の特徴に配慮したなかで新たなまちづくりが進められています。



【問題点】

- 通過交通による住環境への影響
 - ・ 歩行者の安全性
 - ・ 環境面（騒音、振動、排ガス等）
 - クロマツの維持
- 駅周辺の放置自転車
- 木造住宅の密集と狭隘道路
- ・ 避難、消防活動への弊害



【課題】

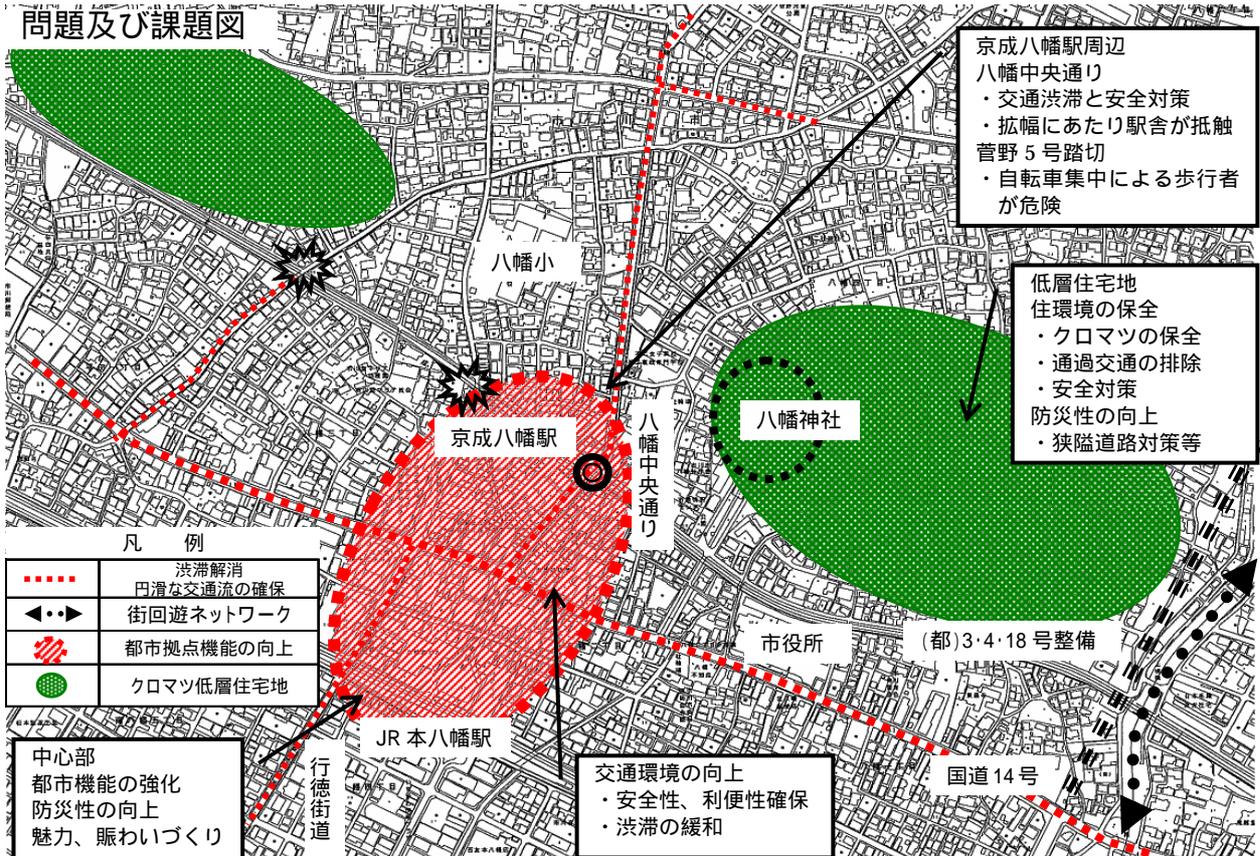
- 通過交通の排除
- ・ 幹線道路の渋滞解消と円滑な交通流の確保
- クロマツを生かしたまちづくり
- ・ 既存のクロマツの保全
- ・ 新たなクロマツの育成
- 放置自転車対策
- 密集市街地の改善
- ・ 避難路の確保、延焼遮断帯の形成等
- ・ 共同建替え、耐震改修等の促進

(3) 菅野、平田、八幡地域

本地域の南には、JR 本八幡駅があり、駅周辺には、商業・業務施設などが立地する中心市街地が形成されています。

一方、京成本線以北は、中心市街地に隣接していながらクロマツのある落ち着いた低層住宅地が形成されています。また、八幡中央通り沿いには沿道商店街が立地しています。

現在、JR 本八幡駅北口地区の国道14号南北では、都市拠点としてふさわしい魅力づくりと防災性の向上などを目標に市街地再開発事業などが進められており、新たな魅力と都市機能の充実が図られようとしています。



【問題点】

- 主要道路での交通渋滞
- ・踏切遮断による影響が大きい
- ・住環境への影響等
- 道路環境
- ・安全性やバリアフリー化が不足
- ・自転車と歩行者の相互安全性の低下
- 中心市街地としての都市機能の不足
- ・土地利用、防災、景観、道路環境等
- 木造住宅の密集と狭隘道路
- ・避難、消防活動への弊害

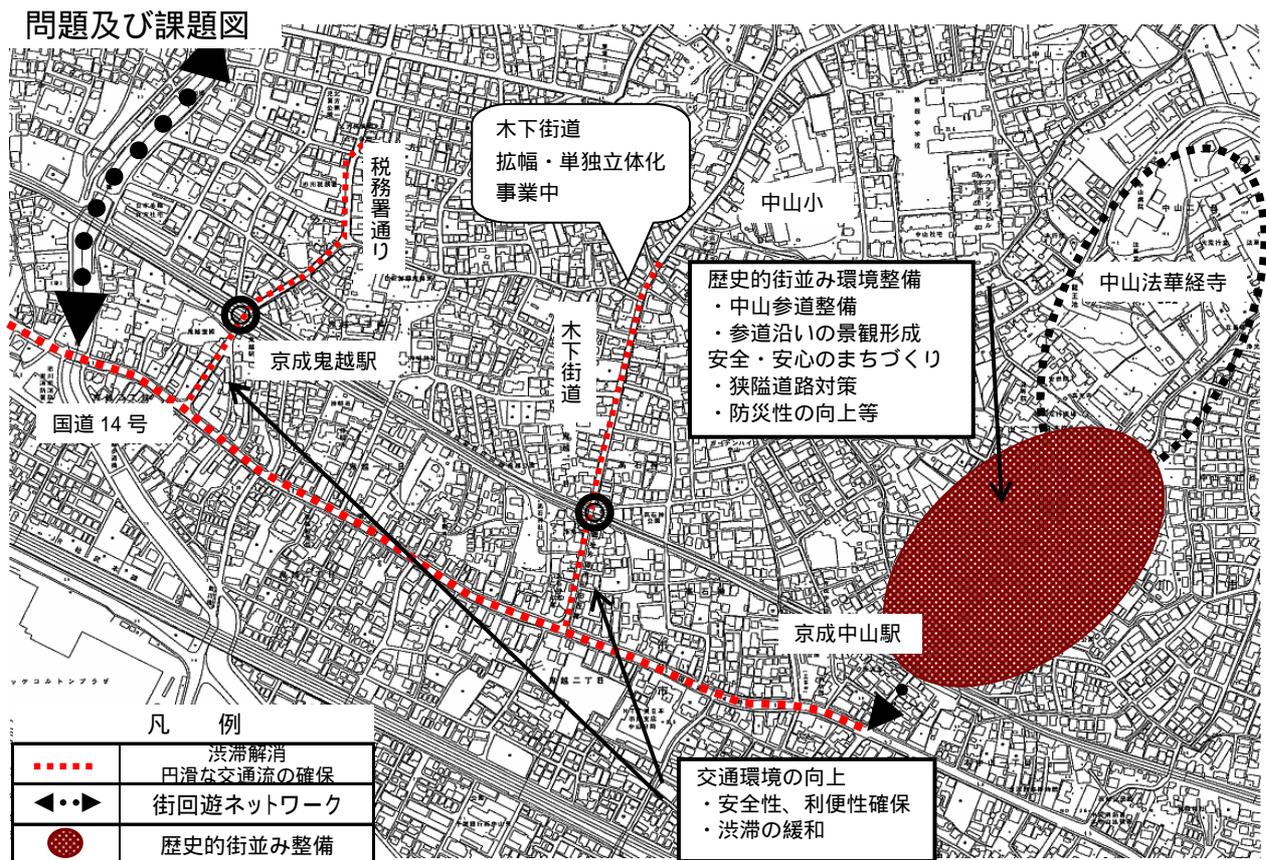
【課題】

- 渋滞の解消及び道路環境の向上
- ・幹線道路の渋滞解消と円滑な交通流の確保
- ・生活道路への通過交通の排除
- ・快適な歩行者空間確保とバリアフリー化
- 都市拠点としてふさわしいまちづくり
- ・再開発等の促進、都市機能の更新
- 密集市街地の改善（防災性向上等）
- ・避難路の確保、延焼遮断帯の形成等
- ・共同建替え、耐震改修等の促進

(4) 北方、鬼越、高石神、中山地域

本地域は市東部にあり船橋市と隣接しています。中山法華経寺とその周辺に立地する多く寺社や神社林などが特徴となって、市内でも有数の歴史的風情のある街並みが形成されています。また、中山参道の沿道には商業施設が立地し、祭事には多くの人で賑わいをみせています。

鬼越駅周辺は、税務署通り沿いの商業施設と周囲にある低層の住宅地で形成されています。一方、かつて街道筋として賑わいのあった木下街道は現在道路拡幅と鉄道の単独立体化整備が進められ、沿道の様子にも大きな変化がみられようとしています。



【問題点】

- 主要道路での交通渋滞
- ・踏切遮断による地域への影響
 - 道路環境
 - ・安全性やバリアフリー化が不足
 - ・鬼越駅周辺の放置自転車
 - 狭隘道路等
 - ・狭隘道路や鉄道沿いの側道がないことから避難、消防活動への弊害

【課題】

- 交通渋滞の解消と道路環境の向上
- ・幹線道路の渋滞解消と円滑な交通流の確保
 - ・生活道路への通過交通の排除
 - ・バリアフリー化と歩行者安全対策
 - ・鬼越駅周辺の放置自転車対策
 - 住環境の改善（防災性向上等）
 - ・避難路の確保、延焼遮断帯の形成等
 - ・共同建替え、耐震改修等の促進
 - 歴史的街並み整備
 - ・中山参道、法華経寺など地域資源を生かすまちづくり

1-3 沿線地域の問題点からみた立体化と沿線まちづくりの必要性

沿線地域全体の問題をまとめると概ね次のようになります。ここでは、街づくりの面からと交通面で整理しています。

(1) 街づくりの問題点

1) 住環境の問題

沿線地域では、幹線道路などの踏切遮断時間が長いことから、渋滞を避けようとする自動車が住宅地の狭隘道路(4m未満の道路)に入り込み、歩行者などの安全性と落ち着きのある住環境へ影響を及ぼしています。

2) 防災性の問題

沿線の住宅地域は、狭隘道路とともに低層木造住宅の密集によって、円滑な消防活動や避難活動の支障となることが考えられます。また、災害時には建物倒壊による道路の閉塞(通行できなくなる状態)や延焼拡大等の危険性が懸念されます。

このことは、多くの人が集まる駅周辺商業地にもみられ、建物耐震不燃化や避難路の確保、オープンスペースの創出等の防災性の向上が必要となっています。

3) 生活利便性の問題

沿線地域は、鉄道開通後に市街地が発展してきたため、南北それぞれの地域で都市環境やコミュニティが形成されています。このため、日常生活における利便性が低下している地域もみられます。

(2) 交通における問題点

1) 踏切事故の危険性と歩行者の安全性

京成本線が平面通過のため、踏切事故の危険性が存在します。また、踏切内で歩車道分離が図られていない箇所もあり、歩行者や車いす利用者等への安全性が問題となっています。

2) 慢性的な交通渋滞

踏切遮断によって、南北道路交通は、慢性的に渋滞が発生しています。また、直近にある国道14号のT字路交差点とあいまって、より大きな影響がみられます。

3) その他の交通問題

その他では、交通渋滞によるバスの定時走行ができないために、利用者のバス離れや、自転車の増加にもつながっています。また、自転車増加にともない歩道への放置自転車などが、歩行者や車いす利用者などの通行に障害となっています。

4) 環境問題

交通渋滞による排気ガスの増加、更には鉄道そのものの騒音や振動も生じています。

(3) 整備の必要性

こうした問題点の解消を考えるなかで京成本線立体化の必要性が次のように考えられます。

1) 駅を中心とした地区の個性を生かしたまちづくりに向けて

八幡、市川駅の周辺は市の都市拠点としてふさわしい、まちの活性化と地域の個性を生かしたまちづくりを進め、魅力ある街並みにしていくことが必要です。

特に、京成八幡駅周辺は、都市計画道路3・5・1号(行徳街道)の延伸や駅前広場の整備、再開発事業等の推進により、誰にでも歩きやすい快適な歩行者環境の確保と建物共同不燃化等による防災性の向上等、都市機能の更新を図る必要があります。

この実施にあたっては、京成本線の立体化と一体的に進めることが必要となります。

2) 踏切解消による道路交通の円滑化を図るために

踏切遮断時間が運行時間約20時間のうち7時間にもなり、また、ピーク時には1時間あたり30分余が遮断されるなど南北道路交通の慢性的な渋滞の緩和を図る必要があります。

こうした渋滞緩和を図るには、自動車交通の通行速度を上げるか、若しくは道路拡幅が必要です。鉄道立体化は、踏切を除却し車輛の通行速度を向上させることが可能な手法であり、道路交通の円滑化を図ることができます。

3) 地域の一体感や利便性を向上させるために

地域を物理的に分けている京成本線が立体化されると、踏切遮断がなくなり移動が容易になります。このため、日常の生活圏や利便性が大きく向上し、これからの高齢化社会(注1)に向け誰にでもやさしいまちづくりが可能となります。また、地域におけるまちづくりも一体的に考えることができ、公園や道路などの都市施設の配置を含めた口入の少ないまちづくりが可能となります。

注1)京成沿線地域の高齢化率は市平均(15.38%)に比べ高くなっています。(H20.4現在)
(市川・真間 19.0%、八幡・南八幡 17.5%、菅野・須和田 20.9%、北方・中山 18.6%)

4) 経済的損失を軽減するために

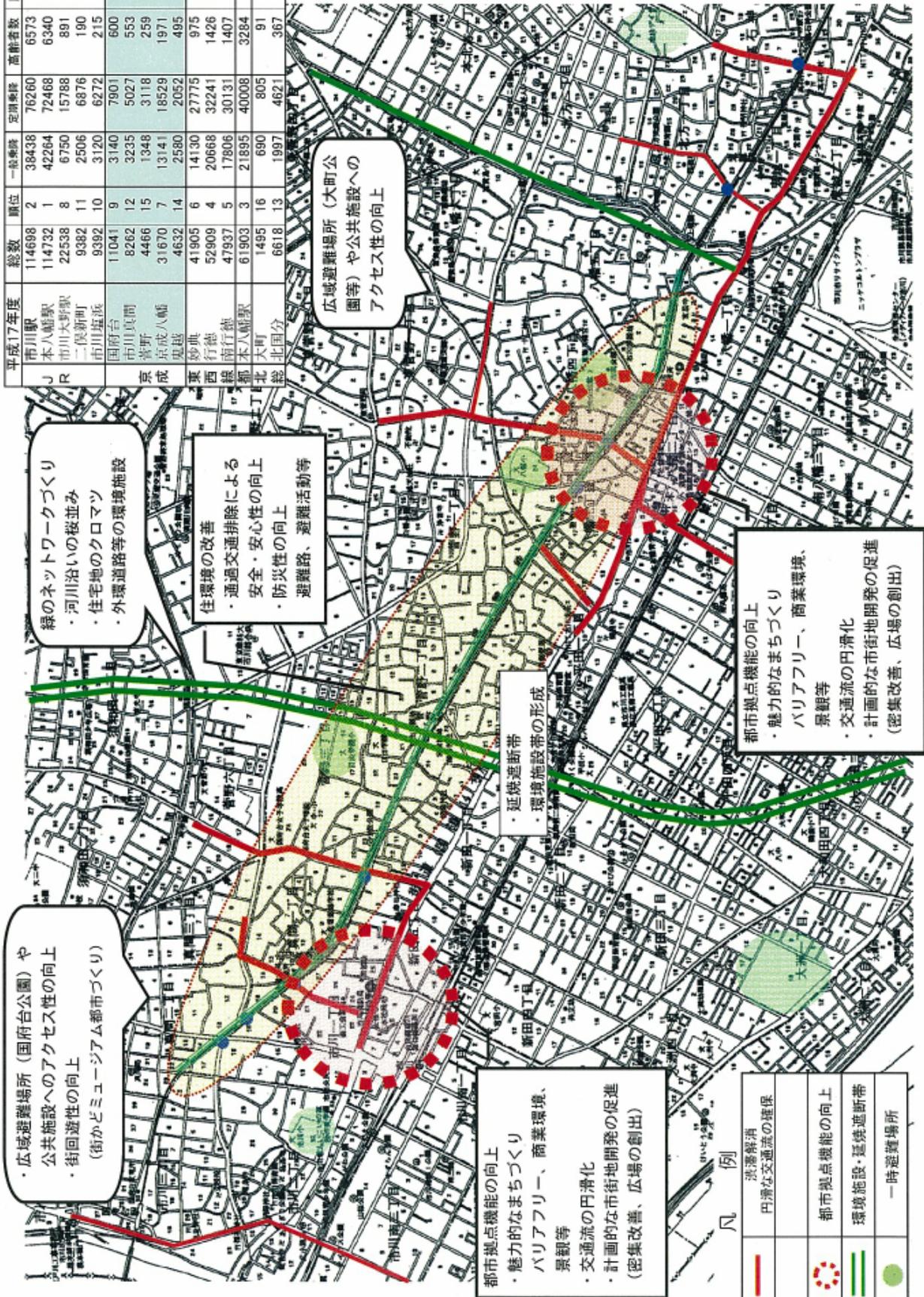
踏切遮断時間が長いため、公共交通機関や物流などに与える経済的損失も大きくなります。また、市民一人ひとりにとっても通勤時間や移動時間が長くなるなど、時間的な口入による様々な影響が考えられます。

京成本線の立体化は、時間的な口入を縮小し経済的な損失を軽減することが可能です。

地域の課題と立体化効果検討図

市内鉄道駅乗降客数

平成17年度	総数	順位	一般乗降	定額乗降	高齢者数	順位
市川駅	114698	2	38438	76260	6573	1
J 本八幡駅	114732	1	42264	72468	6340	2
R 市川大新駅	22538	8	6750	15788	891	8
二俣新町	9382	11	2506	6876	190	15
市川五反	9392	10	3120	6272	215	14
国府台	11041	9	3140	7901	600	9
市川真間	8262	12	3235	5027	553	10
菅野	4466	15	1348	3118	259	13
京成八幡	31670	7	13141	18529	1971	4
曳越	4632	14	2580	2052	495	11
妙典	41905	6	14130	27775	975	7
行徳	52909	4	20688	32241	1426	5
南行徳	47937	5	17806	30131	1407	6
都本八幡駅	61903	3	21895	40008	3284	3
北町	1495	16	690	805	91	16
北国分	6618	13	1997	4621	367	12



広域避難場所 (国府台公園) や公共施設へのアクセシビリティの向上
街回遊性の向上
(街かどミュージアム都市づくり)

緑のネットワークづくり
・河川沿いの緑並み
・住宅地のクロマツ
・外環道路等の環境施設

住環境の改善
・通交交通排除による安全・安心性の向上
・防災性の向上
避難路、避難活動等

広域避難場所 (大町公園等) や公共施設へのアクセシビリティの向上

都市拠点機能の向上
・魅力的なまちづくり
・バリアフリー、商業環境、景観等
・交通流の円滑化
・計画的な市街地開発の促進 (密集改善、広場の創出)

凡例

—	洗濯解消 円滑な交通流の確保
●	都市拠点機能の向上 環境施設・延焼遮断帯
—	一時避難場所

都市拠点機能の向上
・魅力的なまちづくり
・バリアフリー、商業環境、景観等
・交通流の円滑化
・計画的な市街地開発の促進 (密集改善、広場の創出)

延焼遮断帯
環境施設帯の形成

1-4 京成本線沿線のまちづくり

京成本線沿線のまちづくりの検討にあたっては、これまでまとめてきた地域の問題点や課題の解消を図りつつ、本市の目指すべき方向性との整合を考え進めていくことが必要です。

(1) まちづくりの考え方

本市における都市づくりのベースである都市計画マスタープラン(都市計画法第18条の2)では、次のように位置づけられています。

- ・都市拠点に位置づけられた八幡駅・市川駅周辺地区は、都市における様々な根幹となる場所として、商業・業務、文化、行政機能の充実を図る。
- ・国道14号沿いの沿道地域は、拠点や地域を結ぶ都市軸として、周辺の住環境に配慮しながら、魅力ある沿道型商業地の形成を図る。
- ・八幡、菅野地区などの低層住宅地は、クロマツに代表される良好な自然環境や歴史的な資源の保全に努め、今後も良好な環境と調和する低層を主とした住宅地の形成を図る。

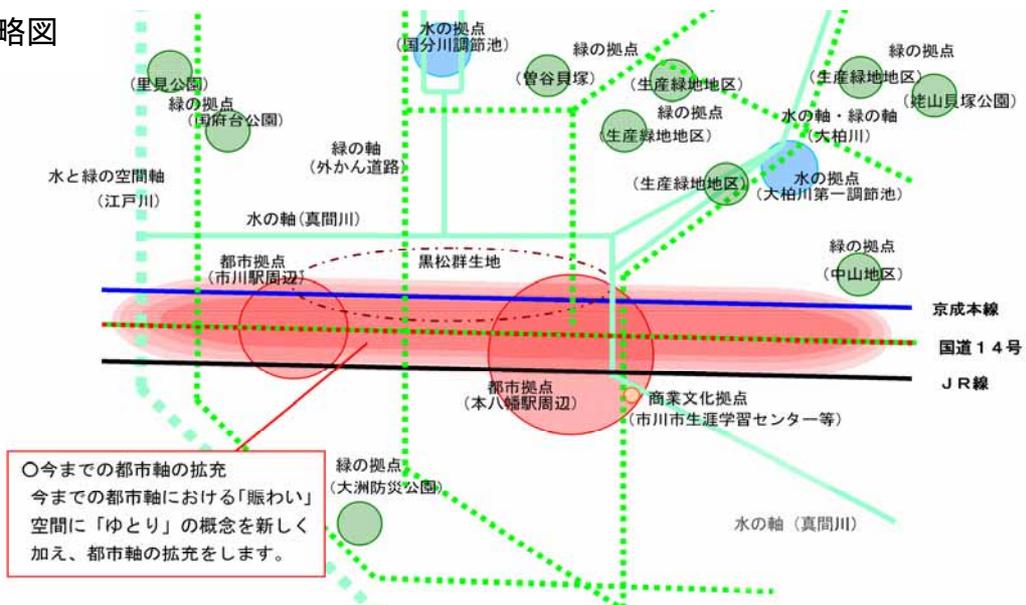
このように、本地域は市の中心部に位置する都市の拠点として、賑わいのあるまちづくりが1つの視点とされています。

しかし、今回のまちづくりを考えるなかでは、健康都市いちかわにふさわしい「ゆとりをつくりだすこと」を新たな視点に加え構想案を検討していきます。

『ゆとり』がキーワードのまちづくりとは

人が健康であるためには、精神的にも物理的にも「ゆとり」が重要です。都市機能も同様に、交通や防災など様々な課題を改善していくためには、「ゆとり」が重要であると位置づけました。このように、市の中央部である京成本線沿線の地域は、京成本線の立体化によって作りだされる空間を、「ゆとり」という考え方に基づいて有効に生かしながら、まちづくりを進めていくことです。

概略図



(2) まちづくりの目標と構想案

『ゆとり』を生かしたまちづくりを進めるため、次に掲げる6つの目標を考えています。

注) 数字はまちづくり構想案の事業番号
は立体化によって可能となる事業番号

1) 人の活動性を高める空間をつくる

- ・立体化によって生み出される空間を、集い、憩い、遊びなど、市民が様々な活動ができる場所として整備する。
- ・外環道路の蓋掛け部の上部利用や都市計画道路の整備を行う。()、()

2) 交通渋滞を緩和し交通機能の向上及び環境対策(排気ガス等)を図る

- ・踏切遮断による渋滞の解消やバスの円滑な運行など、交通機能の確保を図る。
- ・車輦渋滞による排気ガス発生などの抑制を図る。

3) 踏切事故の解消及び歩行者の安全性の確保を図る

- ・踏切の除去により、踏切事故を解消する
- ・安全な歩道などを整備する()

4) 地震や火災などの際の防災機能の向上を図る

- ・避難場所や避難路の機能を高める()
- ・延焼遮断機能を高める

5) 駅周辺及び沿線の賑わい創出により、商業の活性化を図る

- ・安全で快適な歩行空間の確保。再開発による駅周辺や沿線の街並み整備を進め、新たな賑わいを創出し、商業の活性化を図る。()()()

6) 水と緑に囲まれたゆとりの空間を創出し市川ブランドの向上を図る

- ・市の木「クロマツ」を生かして歴史ある地域景観をつくる。()
- ・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化する、歩いて楽しい「健康都市いちかわ」にふさわしい空間を創出する。

まちづくり構想案

高架化による延焼遮断機能の向上



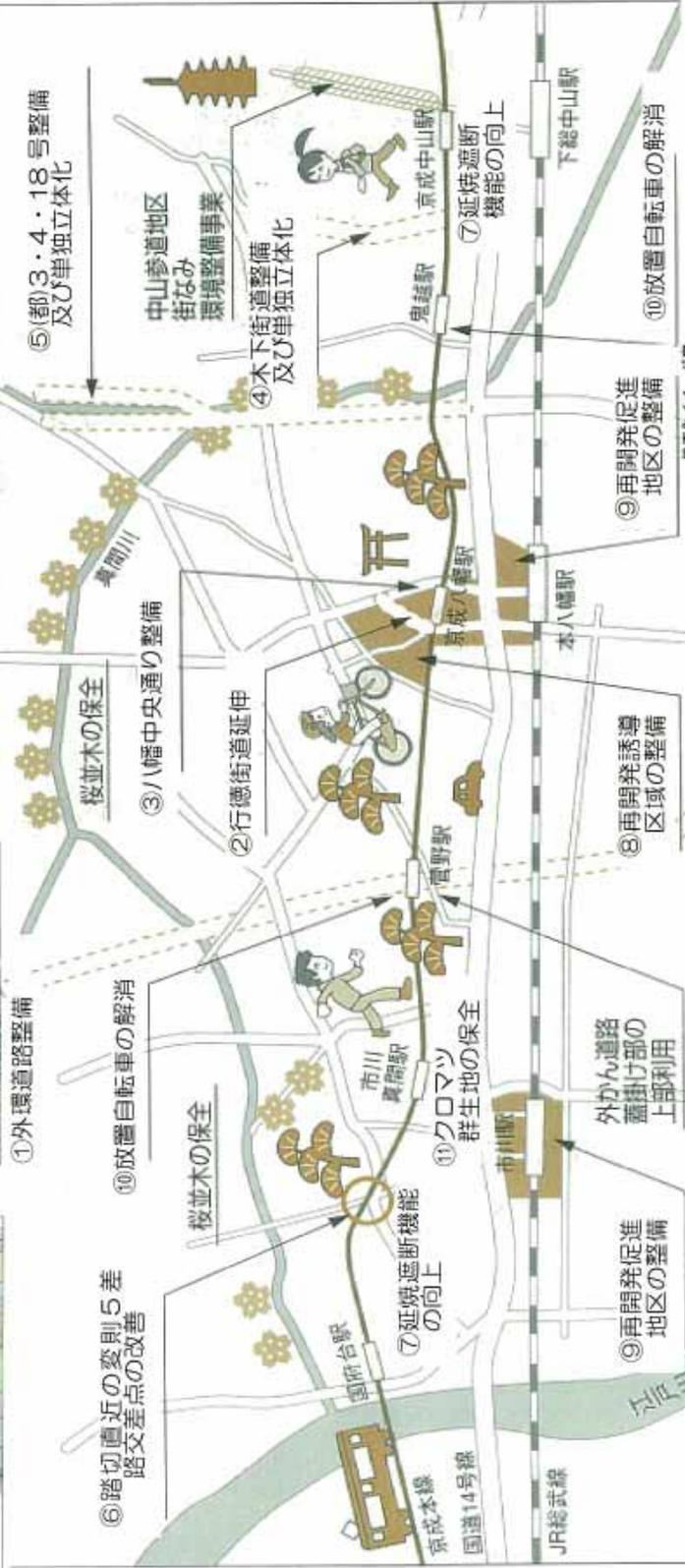
外環筒道の緑化によるネットワーク化



水と緑のネットワーク化



歴史性を生かすまちづくり



駅前の魅力の向上



クロマツの保全



交通環境の向上 (通路等の整備等)



地下化による延焼遮断機能の向上

2 . 京成本線の立体化に関する検討

2-1 立体化検討区間の設定

京成本線の立体化区間の設定にあたっては、これまでの調査結果により、特に改善が必要な「ボトルネック踏切」や「問題となる踏切」を優先としたなかで、立体化における整備効果などを勘案し設定していきます。

(1) 課題の大きな踏切

これまでの調査結果のなかで立体化を検討すべき課題の大きな踏切は次のとおりです。

ボトルネック踏切

NO	踏切名称	路線名(通称名等)	問題点等
	市川真間第3号	(県)高塚新田市川線	<ul style="list-style-type: none"> ・自動車交通量が多い ・踏切内の安全性(歩車分離がない)
	京成八幡第1号	(県)市川柏線 (八幡中央通り)	<ul style="list-style-type: none"> ・京成八幡駅に隣接し遮断時間が長い ・遮断交通量が多い
24	京成八幡第9号	(市)0223号 (税務署通り)	<ul style="list-style-type: none"> ・鬼越駅に隣接し遮断時間が長い ・主に生活道路として利用される 現在事業中の(都)3・4・18号の開通により交通量が減少し、ボトルネックの解消が見込まれる
28	鬼越第6号	(県)市川印西線 (木下街道)	<ul style="list-style-type: none"> ・印西方面へ向かう幹線道路 ・自動車交通量が多い 現在、千葉県により単独立体化整備が事業中であり、今後は渋滞が緩和される

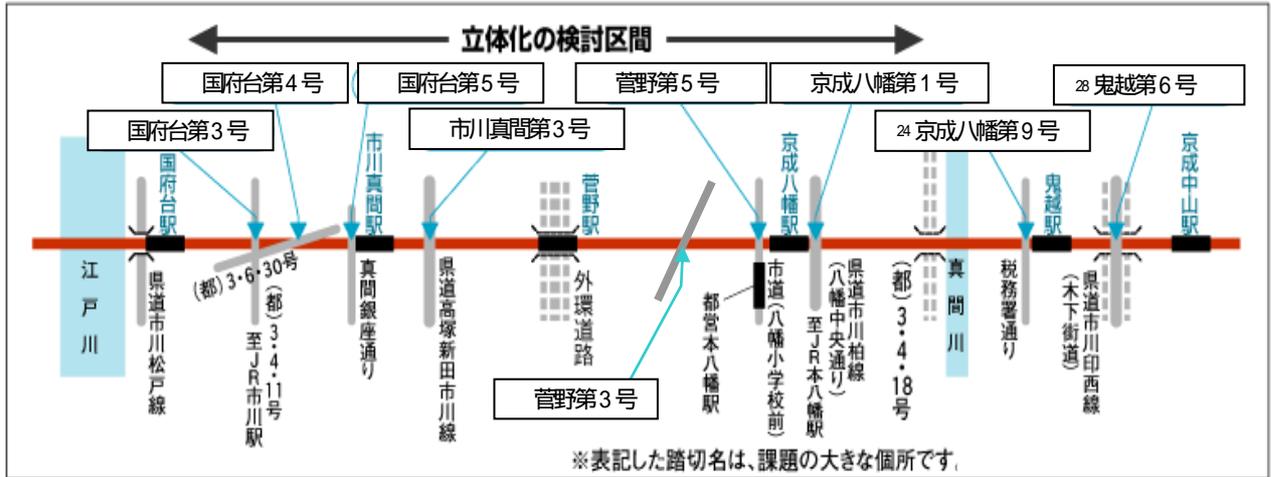
問題となる踏切

NO	踏切名称	路線名(通称名等)	問題点等
	国府台第3号 国府台第4号	(都)3・4・11号 (都)3・6・30号	<ul style="list-style-type: none"> ・両踏切が近接 ・直近の変則5差路交差点
	国府台第5号	(市)0121号 (真間銀座通り)	<ul style="list-style-type: none"> ・自転車や歩行者交通量が多い ・踏切内の安全性(歩車分離がない)
	菅野第3号	(市)0225号	<ul style="list-style-type: none"> ・交通量が多い(国道14号への通過交通) ・踏切前後の道路幅員が狭い
	菅野第5号	(市)2339号	<ul style="list-style-type: none"> ・自転車交通量が多く、歩行者と交錯する ・京成八幡駅に隣接し遮断時間が長い

(2) 立体化検討区間の設定

立体化の検討区間は、京成本線が東京方面から江戸川を橋で渡った国府台駅が高架構造となっていることから、国府台駅を立体化検討区間の始点に、そして、市東部では、既に事業中の木下街道（鬼越第6号踏切）と都市計画道路3・4・18号が単独立体化（地下化）され、課題となっている踏切の改善が図られることから、都市計画道路3・4・18号を終点に設定しました。

■京成本線沿線図



参考：立体化方式の分類

立体化には、鉄道を高架化または地下化し、複数の道路と連続的に立体化交差させる「連続立体化」方式と、道路を高架化（オーバース）または地下化（アンダーパス）する「単独立体化」方式があります。

鉄道敷（高架下、地表部分）の利用については、鉄道事業者など関係機関との協議が必要になります。



鉄道連続立体化（高架化）



鉄道連続立体化（地下化）



道路単独立体化（アンダーパス）



道路単独立体化（オーバース）

2-2 立体化実施方法の選定

立体化の実施方法案については、ルートや立体化方式、工法などを勘案し、可能と考えられる案を抽出するものとします。

(1) 前提条件の整理

ルートや工法等の条件を整理すると9案(P31 立体化検討表 ~)が抽出されます。

1) ルートについて

ルートの面からは、現状路線の整備を考えたものと、現状ルートを変更する国道14号の道路下を利用する2ルートが考えられます。

2) 連続立体化区間について

連続立体化区間は、「国府台駅から(都)3・4・18号」までの全区間を連続立体化とする方法と、特に問題が顕著な「菅野駅から(都)3・4・18号」までの京成八幡駅を中心とした区間を連続立体化とし、菅野駅以西については単独立体化を組み合わせる2つの区間設定とします。

3) 立体化方式と工法

連続立体化には「地下化」と「高架化」があり、高架化は、北側仮線工法、南側別線工法、直上工法の3つ工法に分類され、街への影響もかわります。このため、各々の工法についても検証することとします。

(2) ルート・工法の選定

次に示す地下化の場合のルート及び高架化による場合の工法の絞込みによって、9案から4案(P31 立体化検討表のA案~D案)に絞りこまれます。

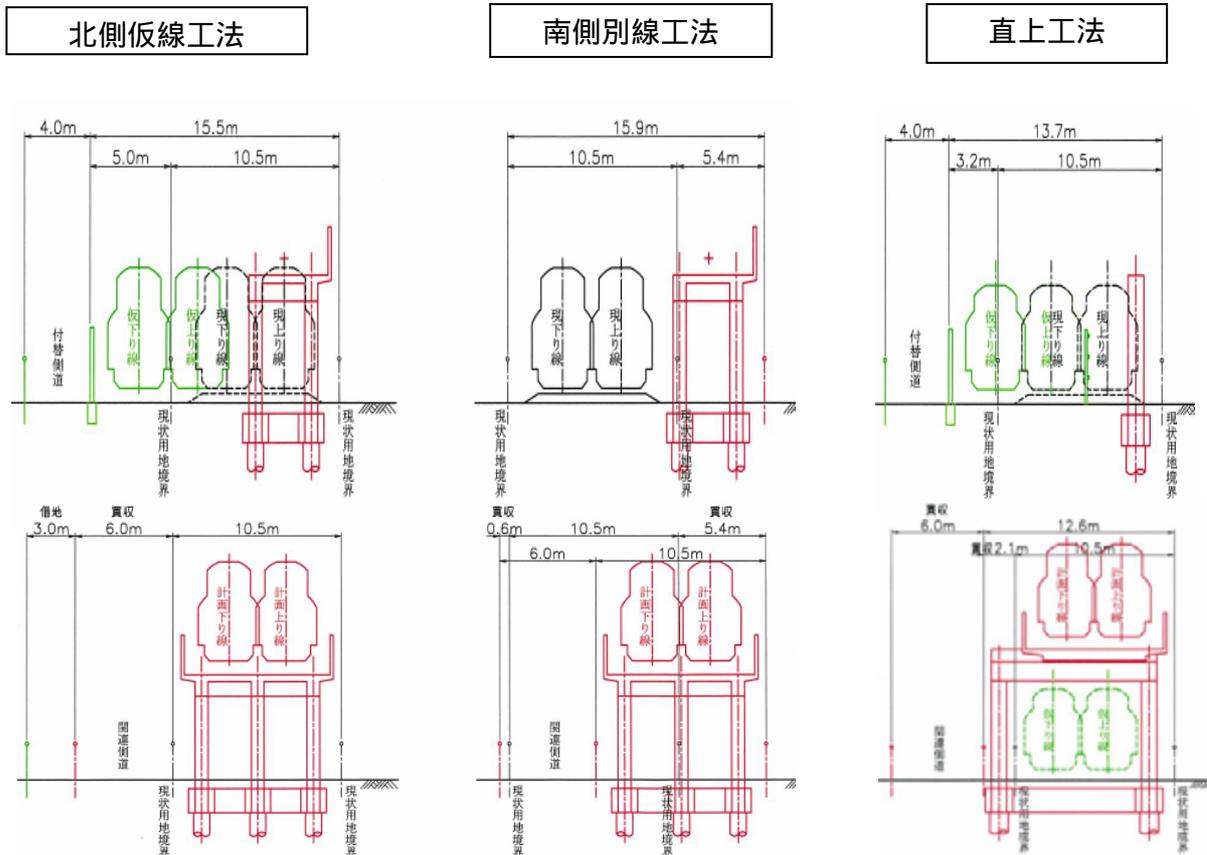
1) 地下化ルートについて

地下化の場合の国道14号ルートについては、都市構造の大幅な変更により、周辺地域を含めた新たな都市基盤整備が必要となります。また、地下埋設物の状況や鉄道経路の変更による地元の合意形成など、実現化が難しいため現況ルートを対象とします。

2) 高架化工法について

高架化3工法を比較した場合、直上方式は施工期間、構造物の高さ、日影の影響、用地買収面積などが大きくなります。また、北側仮線工法と南側別線工法を比較すると北側仮線工法が事業費や周囲への影響などの面から有利であり、北側仮線工法を対象とします。

高架化工法比較



(3) 立体化5案の抽出

こうして連続立体化方式については立体化検討表に示す4案に絞り、これに、全区間における単独立体化方式を加えた5案（網掛けのもの）が検討の対象となってきます。

立体化検討表

	連続立体化区間	方式	ルート	主工法	備考	選定
1	国府台駅～ (都)3・4・18号	高架化	現況ルート	北側仮線工法		A案
2				南側別線工法		
3				直上工法		
4		地下化	現況ルート	シールド工法		B案
5			国道14号ルート	シールド工法		
6	菅野駅～ (都)3・4・18号	高架化	現況ルート	北側仮線工法	菅野駅～国府台駅までは道路の単独立体化	C案
7				南側別線工法		
8				直上工法		
9		地下化	現況ルート	シールド工法		
10	-	単独立体化	-	-	-	E案

2 - 3 単独立体化の検証

立体化の実施検討にあたっては、道路を上下させる単独立体化も視野に入れていかなければなりません。ここでは具体的に、各踏切での単独立体化について検証します。

下表のOVはオーバーパス
UNはアンダーパス

NO	踏切名称	検証結果	方式案
	国府台第3号 (手児奈通り)	<ul style="list-style-type: none"> ・国府台3号踏切だけの立体化は効果的でなく国府台4号踏切と一体整備(OV)となる ・この場合、構造物(上部交差)が大きく周囲への影響が最も大きくなる 	本踏切単独での単独立体化は困難であり、単独立体化は行わない
	国府台第4号 (都)3・6・30号	<ul style="list-style-type: none"> ・UNの方が周囲への影響が小さく有利 	アンダーパス化
	国府台第5号 (真間銀座通り)	<ul style="list-style-type: none"> ・OV場合(都)3・6・30号の改築が必要となる ・OV、UNいずれの場合も沿道商店街への影響が大きく商店の衰退が懸念される 	自転車・歩行者用 通路の アンダーパス化
	市川真間第3号 (県)高塚新田 市川線	<ul style="list-style-type: none"> ・立体化は有効であるが都市計画道路でないため、慎重な対応が必要(合意形成等) ・外環道路整備等により交通量減少が見込まれる ・実施する場合は影響の小さいUNが有利 	アンダーパス化
	菅野第3号 (市)0225号	<ul style="list-style-type: none"> ・立体化する場合は路線全体の拡幅が必要 ・生活道路であり住環境の保全が優先となるため立体化は馴染まない 	周囲への影響を考え 単独立体化は行わない
	菅野第5号 (市)2339号 (商美会通り)	<ul style="list-style-type: none"> ・(都)3・5・1号の拡幅及び延伸が前提となる ・都営10号及び再開発事業等への影響が大 ・歩行者、自転車対策を優先とすべき 	自転車・歩行者用 通路の アンダーパス化
	京成八幡第1号 (県)市川柏線 (八幡中央通り)	<ul style="list-style-type: none"> ・OVの場合は国道14号の改築が必要となり影響大 ・UNの場合も国道14号交差点への影響あり ・いずれの場合も地域の分断要素となる ・沿道商店街の衰退が懸念される 	アンダーパス化
24	京成八幡第9号 (市)0223号 (税務署通り)	<ul style="list-style-type: none"> ・(都)3・4・18号の供用、(都)3・5・26号の単独立体化により交通量減少が見込まれる 	課題解消により単独立体化は行わない
28	鬼越第6号 (都)3・5・26号 (木下街道)	<ul style="list-style-type: none"> ・現在、道路拡幅及び単独立体化整備の事業中 	アンダーパス化 事業中

3 . 京成本線の立体化案

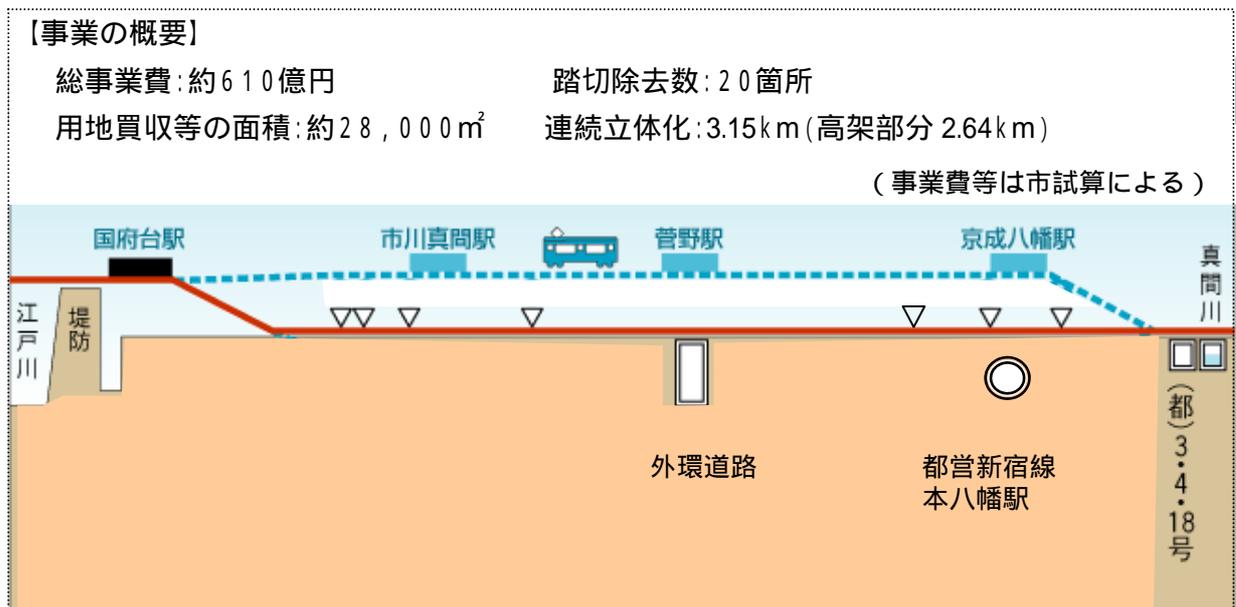
注) 次頁以降に示す特徴については、各案を比較する上で違いがわかりやすくなるように各案全体を通しての概括的なものを示しており、個別箇所においては当てはまらない場合もあります。

3-1 全線連続立体化（国府台駅～（都）3・4・18号区間）

全線連続立体化は、まちづくり構想案で新たに加えた視点「ゆとり」を最大限に創出することを目的に、区間全体を連続立体化する場合、高架化したものがA案、地下化したものがB案です。

この2案では、鉄道で分けられた市街地が一体化すると共に、自転車や歩行者の踏切での横断がなくなり、安全性が確保できます。また、沿線まちづくりの契機となり駅周辺や沿線の賑わい創出による商業の活性化が期待されます。

（1）A案（国府台駅～（都）3・4・18号区間：全線高架化）



【課題の大きな踏切への対応 / 特徴・懸念事項】

除去される踏切と効果

- 国府台第3号踏切（渋滞の緩和及び交差点付近の安全性の向上）
- 国府台第4号踏切（渋滞の緩和及び交差点付近の安全性の向上）
- 国府台第5号踏切（渋滞の緩和、歩行者等の安全性の向上）
- 市川真間第3号踏切（ボトルネックの解消、歩行者等の安全性向上）
- 菅野第3号踏切（通過車両の減少、歩行者の安全性及び住環境の向上）
- 菅野第5号踏切（自転車、歩行者の安全性の向上）
- 京成八幡第1号踏切（ボトルネックの解消、都市環境の改善）

特徴

- ・ 鉄道施設が認識しやすい
- ・ 車窓からの風景や街並み
- ・ 鉄道施設の管理が容易
- ・ 騒音・振動の軽減
- ・ 高架下の有効活用

懸念事項

- ・ 沿線からみて圧迫感がある
- ・ 景観との調和に配慮が必要

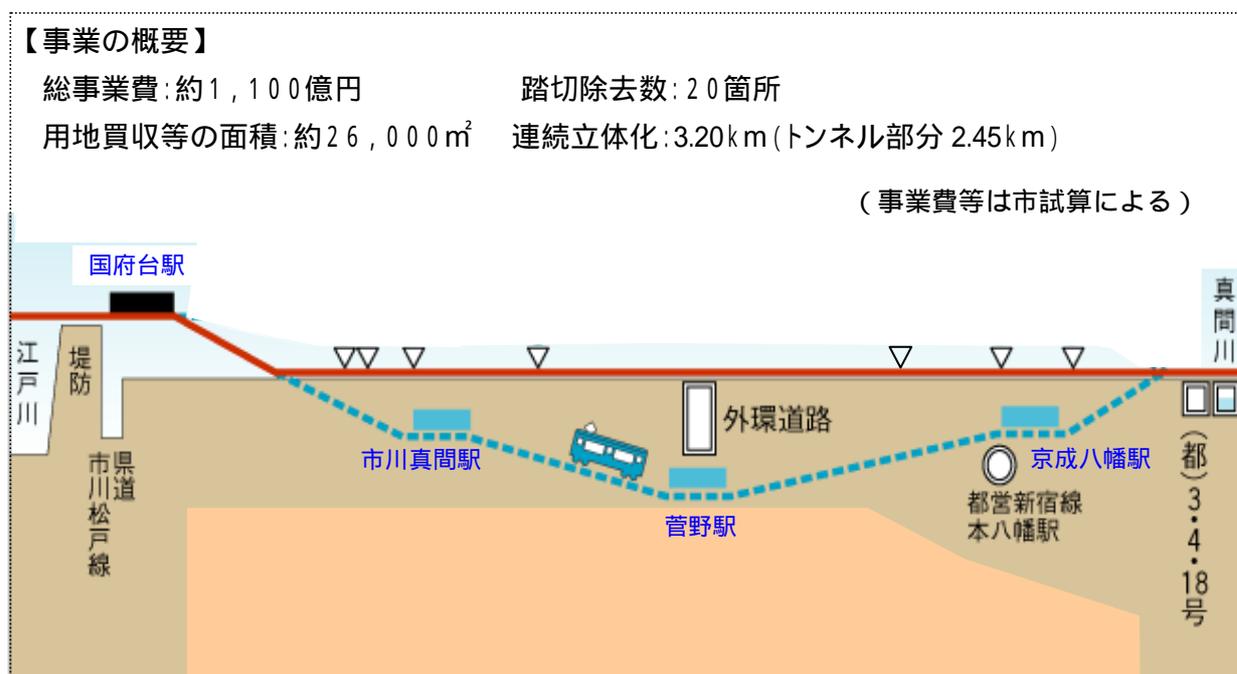
【事業効果等 評価結果】

評価項目	内 容
1. 人の活動性を高める空間づくり	
人がゆとりを持って歩ける、健康的で開放感の高い空間	高架下及び側道空間の活用等により「ゆとりの空間」確保が可能 「健康で快適なまちづくり」、「市民の健康増進」のための有効な空間づくりが可能 高架構造物となるため高架下の土地利用には制限
活動（移動）時間の短縮	移動及び活動性の向上 (市民の健康に寄与するまちづくりやバリアフリー化が可能) 高架構造物により、地下案より利用形態に制限
2. 交通渋滞の緩和、交通機能の向上及び環境対策（排気ガス対策等）	
交通渋滞	事業中2路線（木下街道除く）と新たな20箇所により22箇所の踏切除去 渋滞の緩和により、公共交通機関の円滑な運行が確保 幹線道路の渋滞緩和により、生活道路への通過交通が減少
排気ガス対策(CO ₂ の削減)	円滑な交通流が確保され、渋滞による排気ガス等が減少 CO ₂ の削減
3. 踏切事故の解消及び歩行者の安全性確保	
踏切の解消及び安全性の確保	既存20箇所の踏切事故がなくなり、安全性が向上
4. 地震や火災などの際の防災機能向上	
防災性の向上・安全で災害に強いまちづくり推進	高架下及び側道空間の活用等により防災性が向上 (避難場所・避難路の確保、延焼遮断機能の向上等)
5. 駅周辺や沿線の賑わいの創出により商業の活性化	
駅周辺の賑わいの創出	安全で快適な歩行空間の確保により、歩いて楽しいまちづくりが可能 再開発や沿線まちづくりにより、新たな賑わいの創出が可能
商業の活性化	鉄道により分けられた南北地域の回遊性が向上 八幡中央通り（県道市川柏線沿い）周辺や市川真間駅を中心とした活性化が可能
6. 水と緑に囲まれた「ゆとりの空間」を創出し、市川ブランドの向上	
市川ブランドの向上	高架下及び側道空間の活用等とクロマツや真間川などを生かし、市中央部に水と緑に 囲まれたゆとりの空間と特徴ある地域景観の創出が可能
ネットワーク化としての活用や、事業連携等による相乗効果や波及効果	高架下及び側道空間の活用等により、水と緑の軸や、歴史・文化の既存拠点等との ネットワーク化が可能
7. その他のまちづくりに関する評価	
景 観	高架下及び側道空間の活用等により、良好な景観形成が可能 高架部分については圧迫感が懸念 車窓から市川の景観をみることができる
騒音・振動	騒音は低減すると予想される 騒音の影響範囲が広がると予想される
日 影	日照障害が生じる
電波障害	電波障害が生じる

まちづくり構想に関する評価

その他

(2) B案 (国府台駅 ~ (都) 3・4・18号区間 : 全線地下化)



【課題の大きな踏切への対応 / 特徴・懸念事項】

除去される踏切と効果

- 国府台第 3 号踏切 (渋滞の緩和及び交差点付近の安全性の向上)
- 国府台第 4 号踏切 (渋滞の緩和及び交差点付近の安全性の向上)
- 国府台第 5 号踏切 (渋滞の緩和、歩行者等の安全性の向上)
- 市川真間第 3 号踏切 (ボトルネックの解消、歩行者等の安全性向上)
- 菅野第 3 号踏切 (通過車両の減少、歩行者の安全性及び住環境の向上)
- 菅野第 5 号踏切 (自転車、歩行者の安全性の向上)
- 京成八幡第 1 号踏切 (ボトルネックの解消、都市環境の改善)

特 徴

- ・ 鉄道施設がみえない
- ・ 都営新宿線本八幡駅と連絡強化
- ・ 車内から市川の景観がみえない
- ・ 騒音・振動がなくなる
- ・ 地表部分の有効活用

懸念事項

- ・ 地下部分の維持管理が高額

【事業効果等 評価結果】

評価項目	内 容
1. 人の活動性を高める空間づくり	
人がゆとりを持って歩ける、健康的で開放感の高い空間	上部及び側道空間の活用等により「ゆとりの空間」確保が可能 「健康で快適なまちづくり」、「市民の健康増進」のための有効空間づくりが可能 高架構造物がない「開放的な上部空間」が確保されることは高架案より有利
活動（移動）時間の短縮	移動及び活動性の向上 (市民の健康に寄与するまちづくりやバリアフリー化が可能)
2. 交通渋滞の緩和、交通機能の向上及び環境対策（排気ガス対策等）	
交通渋滞	事業中2路線（木下街道除く）と新たな20箇所により22箇所の踏切除去 渋滞の緩和により、公共交通機関の円滑な運行が確保 幹線道路の渋滞緩和により、生活道路への通過交通が減少
排気ガス対策(CO ₂ の削減)	円滑な交通流が確保され、渋滞による排気ガス等が減少 CO ₂ の削減
3. 踏切事故の解消及び歩行者の安全性確保	
踏切の解消及び安全性の確保	20箇所で踏切事故がなくなり、安全性が向上
4. 地震や火災などの際の防災機能向上	
防災性の向上・安全で災害に強いまちづくり推進	上部及び側道空間の活用等により防災性の向上 (避難場所・避難路の確保、延焼遮断機能の向上等)
5. 駅周辺や沿線の賑わいの創出により商業の活性化	
駅周辺の賑わいの創出	安全で快適な歩行空間の確保により、歩いて楽しいまちづくりが可能 再開発や沿線まちづくりにより、新たな賑わいの創出が可能
商業の活性化	鉄道により分けられた南北地域の回遊性が向上 八幡中央通り（県道市川柏線沿い）周辺や市川真間駅を中心とした活性化が可能
6. 水と緑に囲まれた「ゆとりの空間」を創出し、市川ブランドの向上	
市川ブランドの向上	上部及び側道空間の活用等とクロマツや真間川などを生かし、市中央部に水と緑に 囲まれたゆとりの空間と特徴ある地域景観の創出が可能
ネットワーク化としての活用や、事業連携等による相乗効果や波及効果	上部及び側道空間の活用等により、水と緑の軸や、歴史・文化の既存拠点等との ネットワーク化が可能
7. その他のまちづくりに関する評価	
景 観	上部及び側道空間の活用等により、良好な景観形成が可能 車内からは市川の景観をみることができない
騒音・振動	トンネル区間は騒音がない トンネル出入口付近の掘割区間は騒音がある
日 影	日照障害はない
電波障害	電波障害はない

まちづくり構想に関する評価

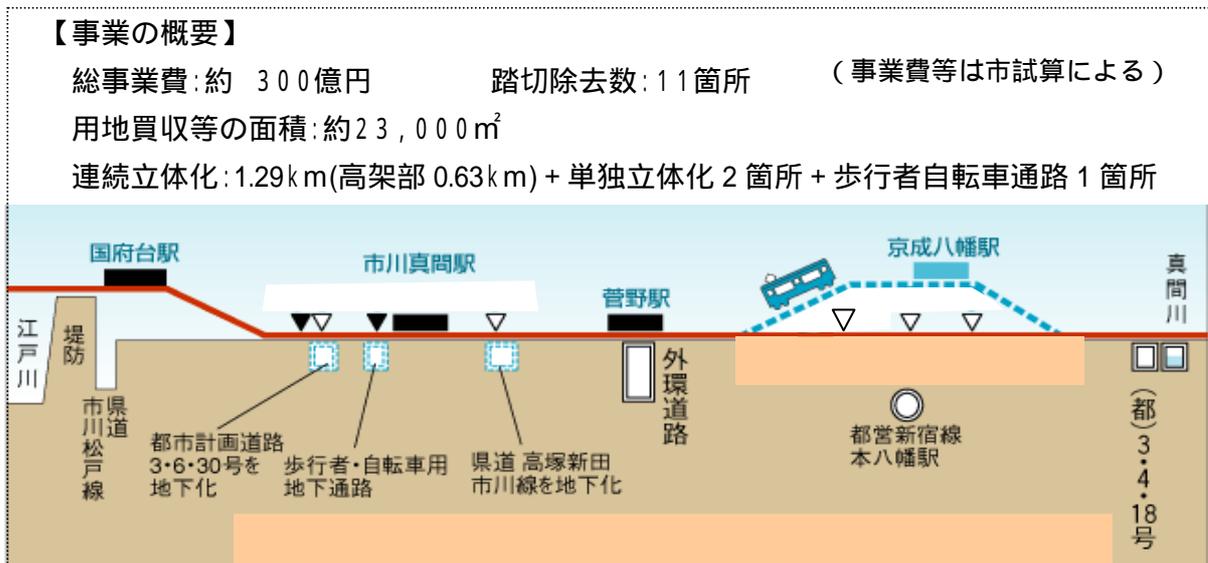
その他

3-2 一部連続立体化（菅野駅～（都）3・4・18号区間）

一部連続立体化は、A案B案の事業費が大きくなることから、単独立体化される外環道路より西側については主要道路を単独立体化し、連続立体化の区間を菅野駅から都市計画道路3・4・18号までの区間に短縮する案で、高架化としたものがC案、地下化としたものがD案です。

この2案では、単独立体化箇所に優先順位を付けて順次整備することで、歩行者、自転車の多い八幡や市川真間駅周辺の踏切が改善されます。また、京成八幡駅周辺についてはまちづくりの契機となることが期待されます。なお、「ゆとり」の空間創出についてはA案、B案に比べて大幅に少なくなります。

（1）C案【菅野駅～（都）3・4・18号区間：高架化＋菅野駅以西単独立体化】



【課題の大きな踏切への対応 / 特徴・懸念事項】

残る踏切と対応策

国府台第3号踏切

国府台第5号踏切（歩行者・自転車通路を地下化）

除去される踏切と効果

国府台第4号踏切（単独立体化：渋滞の緩和及び交差点付近の安全性の向上）

市川真間第3号踏切（単独立体化：ボトルネックの解消、歩行者等の安全性向上）

菅野第3号踏切（通過車両の減少、歩行者の安全性及び住環境の向上）

菅野第5号踏切（自転車、歩行者の安全性の向上）

京成八幡第1号踏切（ボトルネックの解消、都市環境の改善）

特徴

- ・高架下の有効活用

懸念事項

- ・検討区間の半数以上の踏切が残る
- ・高架部分の圧迫感
- ・景観との調和に配慮が必要

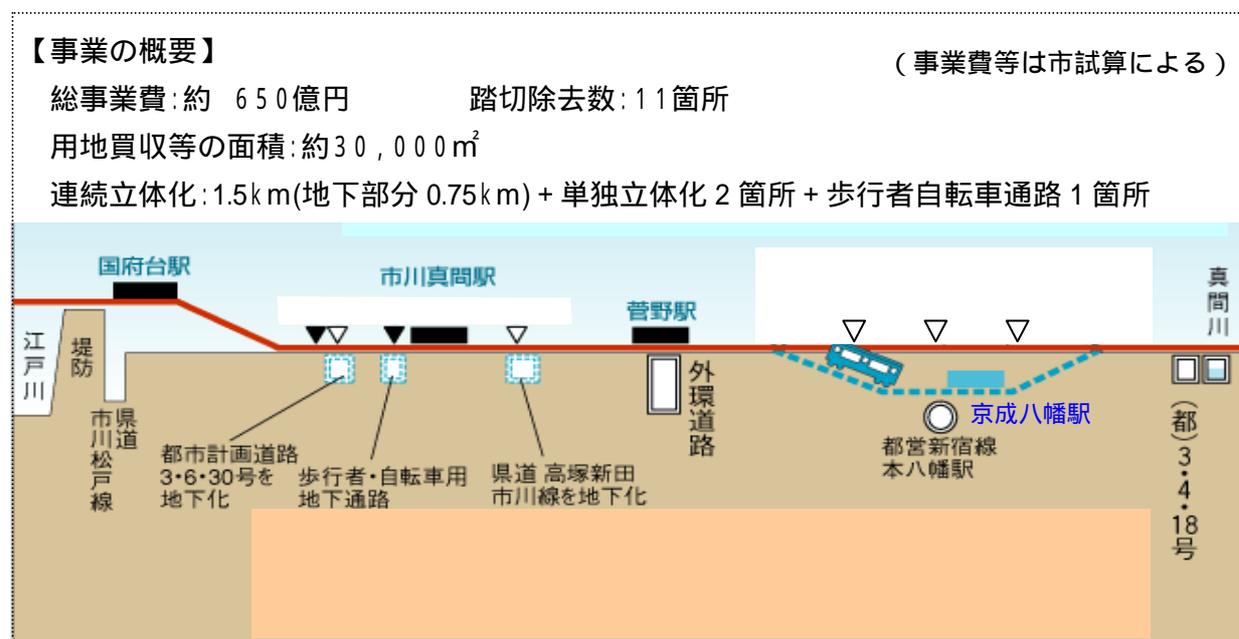
【事業効果等 評価結果】

評価項目	内 容
1. 人の活動性を高める空間づくり	
人がゆとりを持って歩ける、健康的で開放感の高い空間	高架下及び側道空間の活用等により「ゆとりの空間」確保が可能 整備区間は短い 「健康で快適なまちづくり」、「市民の健康増進」のための有効な空間づくりが可能 高架構造物となるため高架下の土地利用には制限
活動（移動）時間の短縮	移動及び活動性の向上 （市民の健康に寄与するまちづくりやバリアフリー化が可能） 整備区間は短い 高架構造物により、地下案より利用形態に制限
2. 交通渋滞の緩和、交通機能の向上及び環境対策（排気ガス対策等）	
交通渋滞	事業中2路線（木下街道除く）と新たな11箇所により13箇所の踏切除去 渋滞の緩和により、公共交通機関の円滑な運行が確保 幹線道路の渋滞緩和により、生活道路への通過交通が減少
排気ガス対策（CO ₂ の削減）	CO ₂ の削減
3. 踏切事故の解消及び歩行者の安全性確保	
踏切の解消及び安全性の確保	13箇所で踏切事故がなくなり安全性が向上 その他1箇所で歩行者・自転車地下通路による安全性向上
4. 地震や火災などの際の防災機能向上	
防災性の向上・安全で災害に強いまちづくり推進	高架下及び側道空間の活用等により防災性が向上 （避難場所・避難路の確保、延焼遮断機能等） 整備区間は短い
5. 駅周辺や沿線の賑わいの創出により商業の活性化	
駅周辺の賑わいの創出	安全で快適な歩行空間の確保により、歩いて楽しいまちづくりが可能（高架区間） 再開発や沿線まちづくりにより、新たな賑わいの創出が可能（高架区間） 菅野以西はそのまま残るため、まちづくりにあたっては工夫が必要
商業の活性化	鉄道により分けられた南北地域の回遊性が向上 八幡中央通り（県道市川柏線沿い）周辺や市川真間駅を中心とした活性化が可能 市川真間駅周辺は現状のまま残り、単独立体化による沿道商店への影響が懸念
6. 水と緑に囲まれた「ゆとりの空間」を創出し、市川ブランドの向上	
市川ブランドの向上	高架下及び側道空間の活用等とクロマツや真間川など生かし、市中央部に水と緑に囲まれたゆとりの空間と特徴ある地域景観の創出が可能 整備区間は短い
ネットワーク化としての活用や、事業連携等による相乗効果や波及効果	高架下及び側道空間の活用等により、水と緑の軸や、歴史・文化の既存拠点等とのネットワーク化が可能 整備区間は短い
7. その他のまちづくりに関する評価	
景 観	高架下及び側道空間の活用等により、良好な景観形成が可能 高架部分については圧迫感が懸念 車窓から市川の景観をみることができる 整備区間は短い
騒音・振動	騒音は低減すると予想される 騒音の影響範囲が広がると予想される
日 影	日照障害が生じる（高架区間）
電波障害	電波障害が生じる（高架区間）

まちづくり構想に関する評価

その他

(4) D案【菅野駅～(都)3・4・18号区間：地下化＋菅野駅以西単独立体化】



【課題の大きな踏切への対応 / 特徴・懸念事項】

残る踏切と対応策

国府台第3号踏切

国府台第5号踏切（歩行者・自転車通路を地下化）

除去される踏切と効果

国府台第4号踏切（単独立体化：渋滞の緩和及び交差点付近の安全性の向上）

市川真間第3号踏切（単独立体化：ボトルネックの解消、歩行者等の安全性向上）

菅野第3号踏切（通過車両の減少、歩行者の安全性及び住環境の向上）

菅野第5号踏切（自転車、歩行者の安全性の向上）

京成八幡第1号踏切（ボトルネックの解消、都市環境の改善）

特徴

- ・ 都営新宿線本八幡駅と連絡強化
- ・ 地表部分の有効活用

懸念事項

- ・ 検討区間の半数以上の踏切が残る
- ・ 地下部分の維持管理費が高額

【事業効果等 評価結果】

評価項目	内 容	
1. 人の活動性を高める空間づくり		
人がゆとりを持って歩ける、健康的で開放感の高い空間	上部及び側道空間の活用等により「ゆとりの空間」確保が可能 整備区間は短い 「健康で快適なまちづくり」、「市民の健康増進」のための有効な空間づくりが可能 高架構造物がない「開放的な上部空間」が確保されることは高架案より有利	
活動（移動）時間の短縮	移動及び活動性の向上 (市民の健康に寄与するまちづくりやバリアフリー化が可能) 整備区間は短い	
2. 交通渋滞の緩和、交通機能の向上及び環境対策（排気ガス対策等）		
交通渋滞	事業中2路線（木下街道除く）と新たな11箇所により13箇所の踏切除去 渋滞の緩和により、公共交通機関の円滑な運行の確保 幹線道路の渋滞緩和により、生活道路への通過交通が減少	
排気ガス対策（CO ₂ の削減）	CO ₂ の削減	
3. 踏切事故の解消及び歩行者の安全性確保		
踏切の解消及び安全性の確保	13箇所で踏切事故がなくなり安全性が向上 その他1箇所で歩行者・自転車地下通路による安全性向上	
4. 地震や火災などの際の防災機能向上		
防災性の向上・安全で災害に強いまちづくり推進	上部及び側道空間の活用等により防災性が向上 (避難場所・避難路の確保、延焼遮断機能等) 整備区間は短い	
5. 駅周辺や沿線の賑わいの創出により商業の活性化		
駅周辺の賑わいの創出	安全で快適な歩行空間確保により、歩いて楽しいまちづくりが可能（地下区間） 再開発や沿線まちづくりにより、新たな賑わいの創出が可能（地下区間） 菅野以西はそのまま残るため、まちづくりにあたっては工夫が必要	
商業の活性化	鉄道により分けられた南北地域の回遊性が向上 八幡中央通り（県道市川柏線沿い）周辺や市川真間駅を中心とした活性化が可能 市川真間駅周辺は現状のまま残り、単独立体化による沿道商店への影響が懸念	
6. 水と緑に囲まれた「ゆとりの空間」を創出し、市川ブランドの向上		
市川ブランドの向上	上部及び側道空間の活用等とクロマツや真間川など生かし、市中央部に水と緑に囲まれたゆとりの空間と特徴ある地域景観の創出が可能 整備区間は短い	
ネットワーク化としての活用や、事業連携等による相乗効果や波及効果	上部及び側道空間の活用等により、水と緑の軸や、歴史・文化の既存拠点等とのネットワーク化が可能 整備区間は短い	
7. その他のまちづくりに関する評価		
その他	景 観	上部及び側道空間の活用等により、良好な景観形成が可能 上部が開放的になる 車内から市川の景観をみることができない 整備区間は短い
	騒音・振動	トンネル区間は騒音がない トンネル出入口付近の掘割区間は騒音がある
	日 影	日影障害はない。
	電波障害	電波障害は生じない。

3-3 単独立体化

C案、D案より更に事業費を低減することや、優先順位を付けて順次整備することを目的として、連続立体化をせずに、特に踏切の影響が大きい八幡中央通りなどを単独立体化するものがE案となります。

この案は、まちづくり構想の実現に関して、交通機能の向上は図られますが、「ゆとり」空間の創出などの実現は難しくなります。

(1) E案(単独立体化)

【事業の概要】

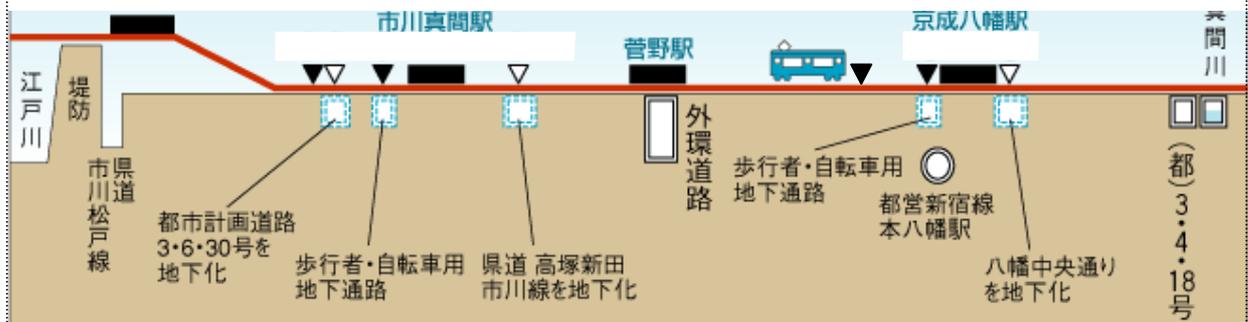
総事業費: 約 250億円

踏切除去数: 3箇所

用地買収等の面積: 約17,000㎡

(事業費等は市試算による)

単独立体化3箇所 + 歩行者自転車通路2箇所



【課題の大きな踏切への対応 / 特徴・懸念事項】

残る踏切と対応策

国府台第3号踏切

国府台第5号踏切 (歩行者・自転車通路を地下化)

菅野第3号踏切

菅野第5号踏切 (歩行者・自転車通路を地下化)

除去される踏切と効果

国府台第4号踏切 (単独立体化: 渋滞の緩和及び交差点付近の安全性の向上)

市川真間第3号踏切 (単独立体化: ボトルネックの解消、歩行者等の安全性向上)

京成八幡第1号踏切 (単独立体化: ボトルネックの解消)

特徴

- ・沿線の景観は現在とあまり変わらない
- ・用地買収面積などが一番少ない
- ・事業費が最も低い
- ・踏切除去数が一番少ない

懸念事項

- ・単独立体化部分の商店街への影響
- ・道路沿いの景観に影響

【事業効果等 評価結果】

評価項目	内 容	
まちづくり構想に関する評価	1. 人の活動性を高める空間づくり	
	人がゆとりを持って歩ける、健康的で開放感の高い空間	空間確保はできない
	活動（移動）時間の短縮	短縮は図れない
	2. 交通渋滞の緩和、交通機能の向上及び環境対策（排気ガス対策等）	
	交通渋滞	事業中2路線（木下街道除く）と新たな3箇所により5箇所の踏切除去 渋滞の緩和により（公共交通機関の円滑な運行が確保 幹線道路の渋滞緩和により、生活道路への通過交通が減少
	排気ガス対策（CO ₂ の削減）	CO ₂ の低減
	3. 踏切り事故の解消及び歩行者の安全性の確保	
	踏切の解消及び安全性の確保	5箇所で踏切事故が無くなり、安全性が向上 その他2箇所で歩行者・自転車地下通路による安全性向上
	4. 地震や火災などの際の防災機能向上	
	防災性の向上・安全で災害に強いまちづくり推進	別途事業により推進を図ることになる
	5. 駅周辺や沿線の賑わいの創出により商業の活性化	
	駅周辺の賑わいの創出	単独立体化による沿道商店への影響が懸念
	商業の活性化	単独立体化による沿道商店への影響が懸念
	6. 水と緑に囲まれた「ゆとりの空間」を創出し、市川ブランドの向上	
市川ブランドの向上	別途事業により推進を図ることになる	
ネットワーク化としての活用や、事業連携等による相乗効果や波及効果	別途事業により推進を図ることになる	
その他	7. その他のまちづくりに関する評価	
	景 観	良好な景観形成には工夫が必要
	騒音・振動	現状とかわらない。
	日 影	日影阻害はない。
	電波障害	電波障害は生じない。

3-3 立体化案のまとめ

立体化5案をとりまとめると次のような結果となります。

【立地化案とりまとめ表】

	A 案	B 案	C 案	D 案	E 案
連続立体化延長	3.15km	3.20km	1.29km	1.50km	-
方式	高架部分2.64km	地下部分2.45km	高架部分0.63km	地下部分0.75km	-
連続立体化区間	国府台駅から (都)3・4・18号	国府台駅から (都)3・4・18号	菅野駅から (都)3・4・18号	菅野駅から (都)3・4・18号	-
単独立体化	-	-	2箇所	2箇所	3箇所
歩行者自転車通路	-	-	1箇所	1箇所	2箇所
総事業費	約610億円	約1,100億円	約300億円	約650億円	約250億円
踏切除去数	20箇所	20箇所	11箇所	11箇所	3箇所
用地等買収面積	約28,000m ²	約26,000m ²	約23,000m ²	約30,000m ²	約17,000m ²

【参考イメージ】

A 案（全線高架化）
市川真間駅周辺のイメージ



B 案（全線地下化）
市川真間駅周辺のイメージ



C 案、D 案、E 案（単独立体化部分）
県道高塚新田市川線のイメージ

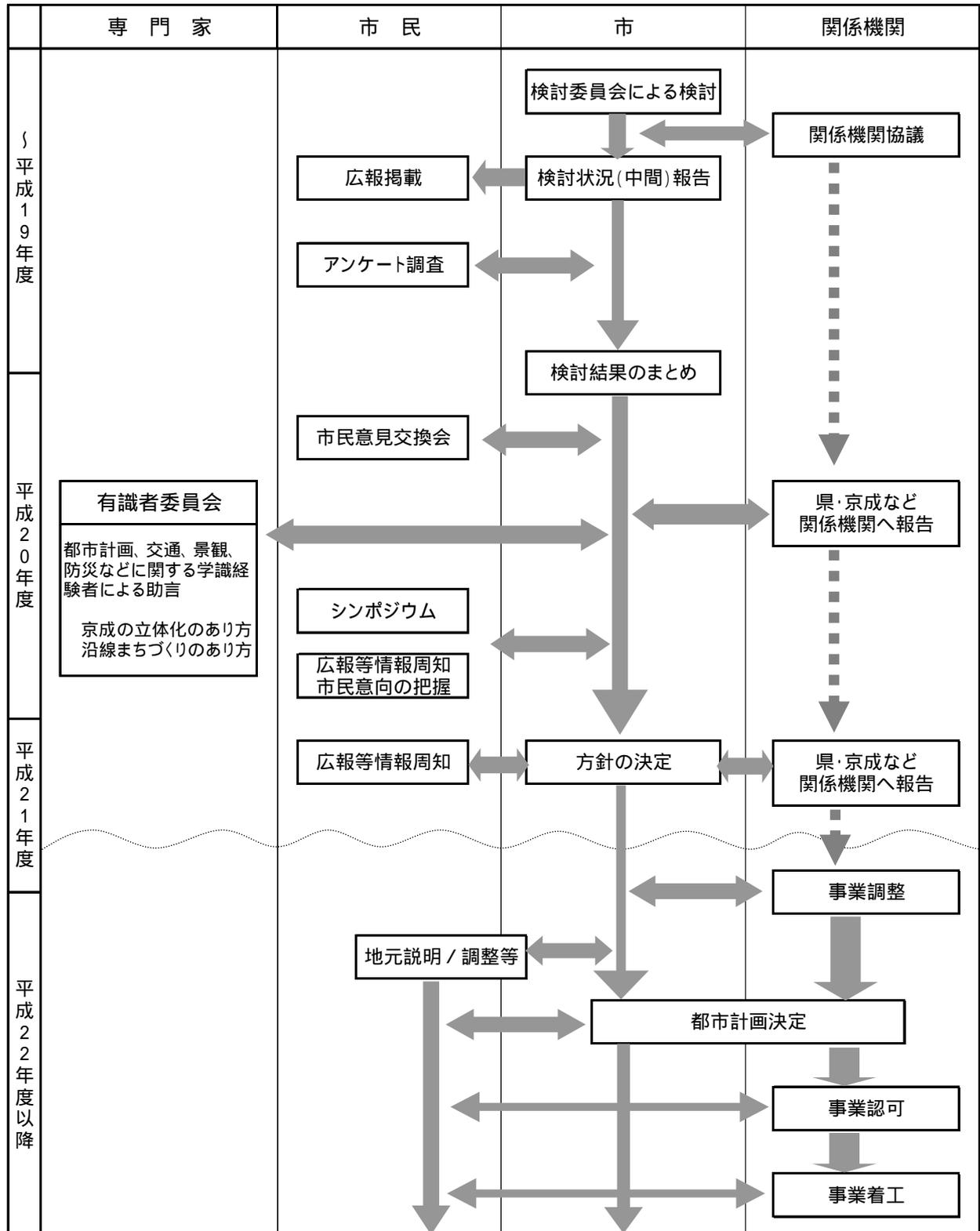


4 . そ の 他

4-1 今後のスケジュール

今後のスケジュールとしては、平成 21 年度の上期を目標に専門家や市民、関係機関の意見を参考に市としての方針を決定していきます。

その後、事業主体である千葉県や京成電鉄、さらには、補助金の交付先となる国との協議を進め、事業の実現を目指していくこととなります。



4-2 市民アンケート調査結果の概要

市では、京成本線沿線まちづくりの検討に際し市民の意見を反映するため、平成 19 年度に市民アンケート調査を実施しました。ここでは、アンケート調査結果の概要を示します。

(1) 調査方法等

アンケート調査の実施内容は、以下に示すとおりです。

調査対象者	市内全域に在住の満 16 歳以上の市民を対象
対象者の抽出方法	住民基本台帳より無作為抽出
対象者の抽出件数	3,000 件
アンケート発送件数	2,982 件 (18 件が転居等により返送)
アンケート回収件数	932 件 (回収率: 31.1%)
アンケート実施期間	平成 19 年 12 月 6 日から平成 20 年 1 月 31 日

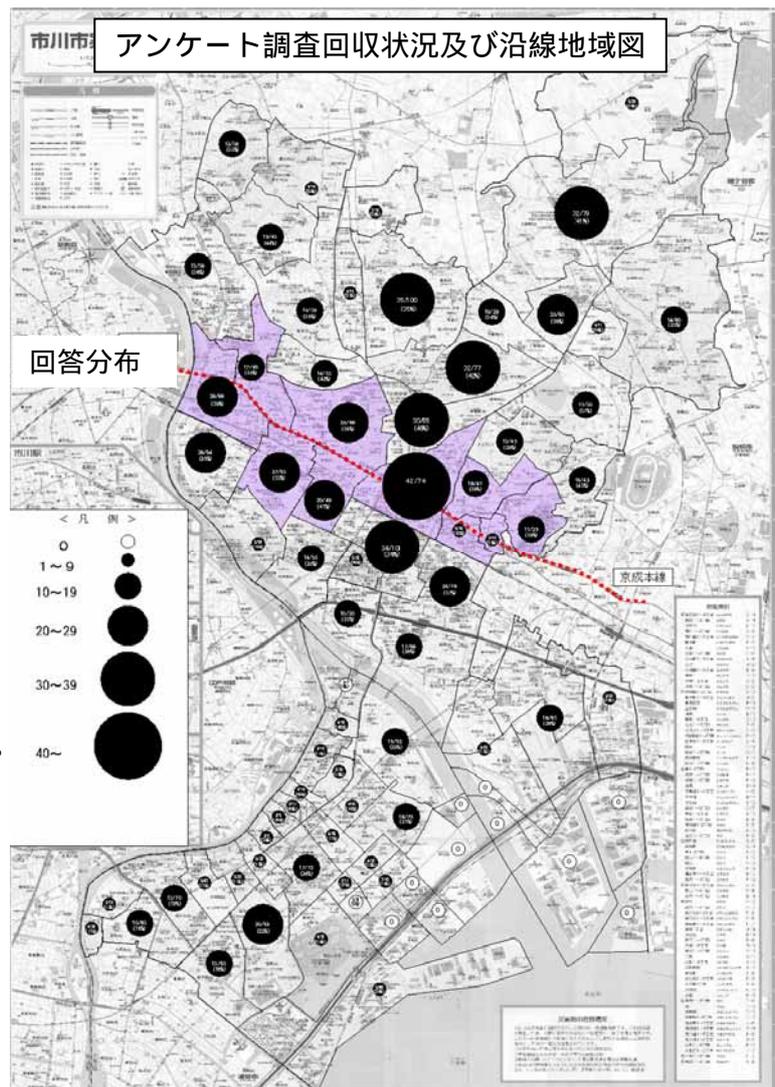
(2) 調査結果の概要

本アンケートでは、全市的な統計と、京成本線に近い沿線地域と沿線以外の地域に分類し、両者の比較も行いました。

着色部分が沿線地域となります
【沿線地域の町名】
市川、真間、菅野、新田、平田、八幡、鬼越、北方、中山、高石神

【主な意見】

- ・ 交通渋滞の緩和や踏切事故の解消による安全性確保が大切とする回答が多い。
- ・ 安全安心、人にやさしい交通環境など毎日の生活環境の向上につながるまちづくりが望まれています。
- ・ 多くの方が現状の踏切に課題を感じています。
- ・ 京成八幡 1 号、菅野 5 号踏切を課題とする意見が多い。
- ・ 5 つの立体化案では全線高架化が 41.5%、全線地下化が 24.8% となりました。



【アンケート結果概要表】

設問内容	全市 (回答者数:932人)		沿線及び沿線外の傾向			
			沿線外 (回答者数:739人)		沿線 (回答者数:193人)	
	多い順	%	多い順	%	多い順	%
問．ゆとりを活かしたまちづくりを進めるための目標で何が一番大切か						
1. 人の活動を楽しめる空間づくり	渋滞緩和、交通機能向上	32.2		32.6		30.8
2. 渋滞緩和、交通機能の向上、環境対策	事故解消、安全確保	23.2		22.8		24.7
3. 踏切事故解消、歩行者安全確保	水と緑の空間創出	16.6		16.1		18.2
4. 防災機能の向上	防災機能の向上	13.6		13.5		13.6
5. 商業の活性化	商業の活性化	7.9		8.2		6.9
6. 水と緑の空間創出と市川ブランドの向上	活動を楽しめる空間	6.6		6.8		5.7
問．京成本線沿線のまちづくりで何が大切か						
1. 公園、山林等緑や水辺の環境	安全、安心な生活環境	24.8		24.9		24.2
2. 良好な居住環境	人にやさしい交通環境	21.7		22.0		20.7
3. 活力ある商業環境(商店街)	良好な居住環境	14.6		13.9		17.0
4. 安全、安心な生活環境	緑や水辺の環境	11.8		12.3		9.9
5. 良好な景観	活力ある商業環境	9.3		9.5		8.6
6. 良好な歴史文化的環境	良好な景観	6.8	活動空間	6.4	良好な景観	8.6
7. 利便性、バリアフリー等、人にやさしい交通環境	活動空間	6.3	良好な景観	6.3	活動空間	5.7
8. 集い、憩い、遊びなどができる活動空間	歴史文化的環境	4.8		4.6		5.3
問．踏切にはいろいろな課題があると思いますが、どのように感じますか						
1. 遮断時間が長く、通行(人や車など)に支障	遮断時間が長い	34.8	交通事情の悪化	34.4	遮断時間が長い	36.4
2. 渋滞による交通事情の悪化	交通事情の悪化	34.0	遮断時間が長い	34.3	交通事情の悪化	32.7
3. 人、自転車、車などの安全性が低下	安全性が低下	26.5		26.6		25.9
4. その他	その他	4.7		4.6		5.0
問．前の質問で答えた項目で課題と感じる踏切は						
1. 国府台第3号踏切	京成八幡1	32.2		33.5		28.1
2. 国府台第4号踏切	菅野5	21.1		21.3		20.5
3. 国府台第5号踏切	その他	12.1		11.5		13.7
4. 市川真間第3号踏切	国府台5	10.2		9.7		11.7
5. 菅野第5号踏切	国府台3	8.8	国府台3	9.4	市川真間3	10.5
6. 京成八幡第1号踏切	市川真間3	8.5	市川真間3	7.9	国府台4	8.1
7. その他	国府台4	7.1	国府台4	6.8	国府台3	7.3
問．あなたが望ましいと思う立体化案は						
1. A案 全線高架化	全線高架化	41.5		41.8		40.4
2. B案 全線地下化	全線地下化	24.8		22.5		33.7
3. C案 一部高架化	無回答	11.2	無回答	12.4	一部高架化	7.3
4. D案 一部地下化	一部高架化	9.9	一部高架化	10.6	単独立体化	6.7
5. E案 単独立体化	単独立体化	8.6	単独立体化	9.1	無回答	6.2
6. 無回答	一部地下化	4.1		3.7		5.7
問．京成本線の立体化案についての意見						
1位の意見	早期整備	13.1	早期整備	13.1	事業費	13.3
2位の意見	事業費	12.2	事業費	11.8	早期整備	13.3
3位の意見	地下通路は危険	5.9	地下通路は危険	5.9	渋滞対策	7.2
4位の意見	渋滞対策	5	高架化	4.2	地下化	6
5位の意見	地下化	4.1	渋滞対策	4.2	区間延長	6
問．京成本線沿線のまちづくりに対する意見						
1位の意見	道路整備	7.9	沿線でない	8.2	緑、自然、歴史	9.1
2位の意見	緑、自然、歴史	7.2	道路整備	7.9	早期整備	8.1
3位の意見	沿線でない	6.4	緑、自然、歴史	6.5	地下化	8.1
4位の意見	早期整備	5.6	渋滞対策	5.8	道路整備	8.1
5位の意見	街づくりに期待	5.4	街づくりに期待	5.5	景観	7.1

その他、ご質問がある場合は下記へご連絡下さい

記

市川市 街づくり部

地域街づくり推進課 京成沿線整備担当室

住所 市川市八幡1 - 1 - 1

TEL 047 - 704 - 0258

FAX 047 - 336 - 8028