

第 1 回 市川市京成本線の立体化及び沿線まちづくりに関する有識者委員会 開催概要

開催日時・次第

平成 20 年 10 月 31 日（金） 15：00～17：00
市役所第 5 委員会室

会議次第

- 1．委嘱式
- 2．議題
 - （ 1 ）座長選出
 - （ 2 ）職務代理者の指名
 - （ 3 ）委員会の運営及びスケジュール
 - （ 4 ）検討資料

委 嘱 式

市川市長より各委員へ委嘱状が交付された。なお西村委員は欠席。

表：委員構成

内山 久雄	東京理科大学教授
川岸 梅和	日本大学教授
西村 幸夫	東京大学教授
山崎 誠子	日本大学助教
山本 俊哉	明治大学准教授



座長及び職務代理者の選出

議題 1 号において座長には内山委員が選出され、議題 2 号の職務代理には西村委員が選出された。

議題 3 号 委員会の運営及びスケジュール

事務局より、「有識者委員会については、年度内に 6 回、次表の内容で開催する。また、委員会での検討内容を市民へ周知するため、シンポジウムを平成 21 年 1 月頃開催する予定。その後、平成 21 年度は有識者委員会での提言や市民意向などを踏まえ、市としての方針を固めていく。」との旨、説明を行った。

議題 4 号 検討資料

これまで市で検討した「まちづくり構想案」や「立体化 5 案」などの内容とともに、市民アンケート調査（H19 年度）、市民意見交換会（H20 年度）の実施結果について説明を行った。

説明の要旨

- ・市内には踏切が 30 箇所、そのうちボトルネック踏切（1 日当り自動車交通量と踏切遮断時間を乗じた数が 5 万台を超える、もしくはピーク 1 時間当りの遮断時間が 40 分以上の踏切）が 4 箇所、安全性などに問題のある踏切 5 箇所。

- ・京成本線との平面交差により、渋滞や安全性などの交通面、騒音や振動などの環境面で問題となる。また、沿線まちづくりの視点を加えると、防災性の向上や駅周辺整備なども課題となる。

- ・これを踏まえ、健康都市いちかわにふさわしい「ゆとりをつくり出すこと」を新たな視点にまちづくり構想案を作成（広報 H19.9.15）

- ・立体化検討区間は国府台から真間川までとし、立体化手法は 5 案を選定。（広報 H19.10.20）
 - 全線高架化
 - 全線地下化
 - 八幡駅を中心とした一部高架化
 - 八幡駅を中心とした一部地下化
 - 道路の単独立体化

- ・立体化案の評価にあたっては、活動性、交通機能、安全性、防災性、賑わい、市川ブランド強化、景観などを視点に項目を設定。

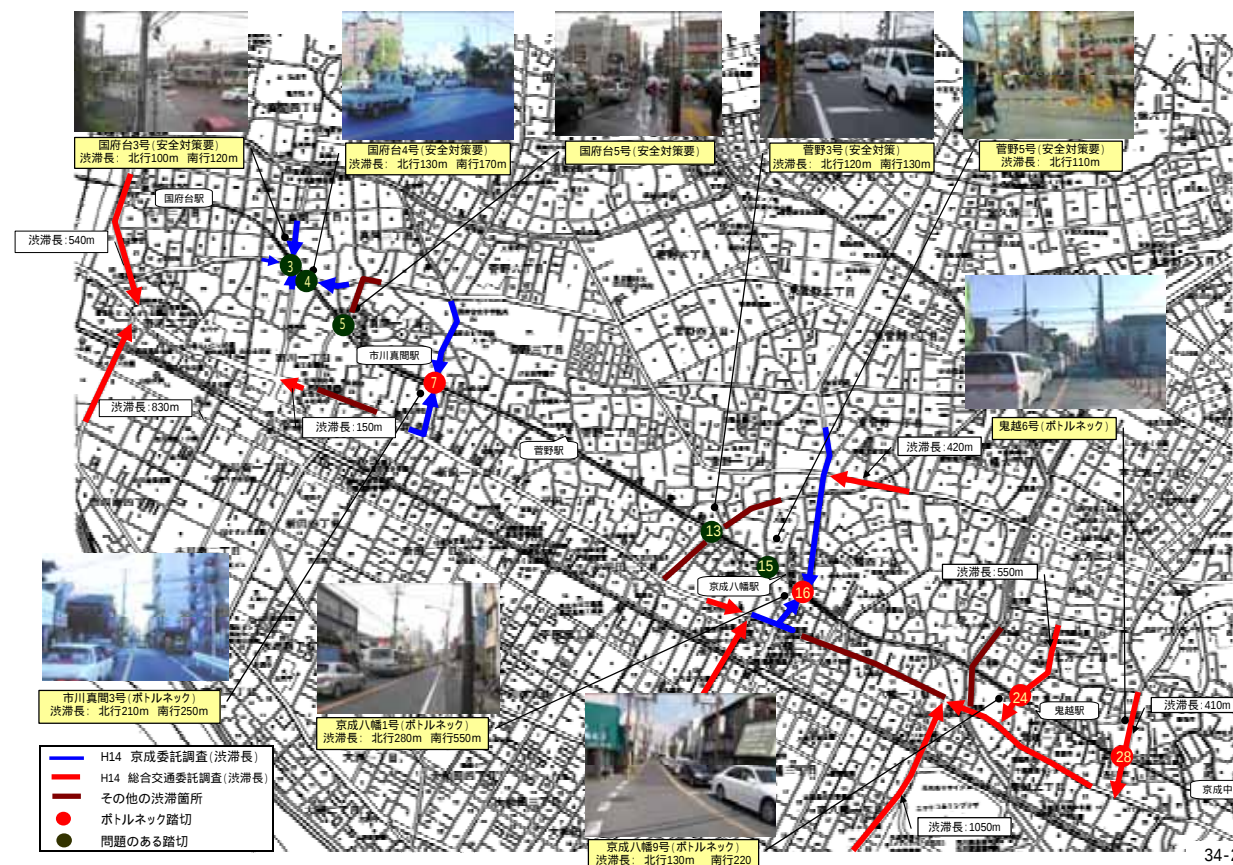
表：スケジュール及び内容

日時等	検 討 内 容
第 1 回 H20.10.31	・委嘱状交付式 ・今後のスケジュール ・市検討報告書の説明
第 2 回 H20.11.25	・立体化手法に係る評価 地下化案
第 3 回 H20.12.26	・立体化手法に係る評価 高架化案及び単独立体化案
第 4 回	・立体化手法に係る評価 評価のまとめと望ましい立体化案の選定 ・沿線まちづくりに係る方針・推進方策 沿線まちづくりの方向性
第 5 回	・沿線まちづくりに係る方針・推進方策 方針のまとめ 一体的に実施が必要な事業の選定など
第 6 回	・沿線まちづくりに係る方針・推進方策 ・提言内容のまとめ

- ・アンケートによる立体化案への意見は全線高架化が 41.5%、全線地下化が 24.8%、以下一部高架化、単独立体化、一部地下化。

- ・一方、市民意見交換会では、地元と密着した意見が多く、立体化に対しては全線地下化に対する意見が多数。

図：問題となる踏切箇所図



委員会での意見概要

議題 3 号

【委員会の運営及びスケジュール】

- ・会議録はどのように公表するか。
（市：会議概要 A 3 版位のかわら版的なものを作成予定）
- ・スケジュールのなかのシンポジウムとは。
（市：有識者委員会での意見などについて、市民への情報提供と意見交換を目的としたもの）

議題 4 号

【検討の前提条件】

- ・成田新高速鉄道の開業による京成本線の影響など広域的な視点と、今後の京成電鉄の輸送量なども考える必要がある。
（市：平成 22 年度開業、その後の輸送計画などについては事業者へ確認）
- ・成田高速鉄道は空港アクセス用であり、空港アクセス分がなくなった分、モーニングライナー・イブニングライナーを走らせる可能性が考えられる。



【資料全般】

- ・道路交通の現況で東西を結ぶ幹線道路の交通量について再度確認。
- ・道路の整備状況のなかで、整備率や道路密度のほかに道路率（道路の面積率）も必要。
- ・京成の踏切に有人踏切はあるか（市：全て無人）
- ・踏切は高齢社会対応として大きな問題である。踏切内に人が残されることも考えられる。
- ・平成 11 年度の道路交通センサスでは、市川の東西ボトルネックが主流で、南北通行の際、踏切が問題となるとされている。しかし、現在の外環道路の渋滞状況などをみると、市川区間の外環道路が完成している平成 32 年には南北交通が主流となることも考えられ、一般道や踏切にも影響があるのでは。
- ・まちづくり構想のなかで、現時点で事業化（外環道路等）されているものと、構想レベル（行徳街道延伸）のものは区別して表記。

【事業費及び立体化案等】

- ・事業費（試算）の設定条件を明確にする必要がある。
- ・今の事業費は 1 つの目安であって、線形や側道の必要性などを検証し、条件や事業費にも幅が必要。
- ・側道は、望ましいという扱いであって、絶対条件ではない。
- ・建設費だけでなく、空間の高度利用など経済的な効果も見据える必要がある。
- ・まちづくりを見据えて、プラス α のことも具体的に考える。

【空間利用】

- ・地下や高架による上部空間活用にあたって、小田急線成城の例では、地下化により地上部が緑化できるようになっても、地域の人からは公園反対の意見が出された。公園には不特定多数の人が来るため地域の防犯面への影響が懸念されたものである。今後、空間活用にあたって地域の人たちからも意見が出る。
- ・市が事業費を負担すればするだけ上部や高架下に対する利用の可能性が広がる。
- ・地下の場合は鉄道敷きに地上権がかかるので、ゆとり空間の活用にあたっては、市民参画で進める。

【市民に対して】

- ・連続立体交差事業は、国のガソリン税で行うことや、国の審査に合格しても全額補助ではなく、便益を受ける鉄道事業者や市、県も事業費を負担することを市民に理解してもらう。
- ・補助金云々の議論になってしまうと、国の採択基準に適合しなければならない。地下の場合、採択基準を満足していないため、市民税から負担する旨を市民へ説明し、意見を問うことが有効。
- ・採択基準は、国のマニュアルに従って計算しなければならない。これも問題である。
- ・今回いろいろと試算をやった時の設定条件をクリアに、市民にもわかりやすく整理してもらいたい。

【高架構造物】

- ・高架の場合に騒音の影響が少ないと記述されているが、小田急線裁判では地下化と高架化の比較のなかでは騒音が問題の一つとされていたので、影響が少ないとはいえない。
- ・高架構造物について「景観形成が縮小される」ということではない。高架下も重要な景観整備であり、きれいにデザインすれば、市民にとっても心地良い空間となる。
- ・建築学会によるストック活用テーマに高架下があり、実際に J R 市川駅周辺高架下にあるふれあい館の整備を提案したら、大きな評価を得た。
- ・既成概念で高架下イコール暗いということでは必ずしもない。
- ・高架については、高さや騒音のほかに、建築物じゃないから道路と建物という関係が違ってくことなど、一般概念では考えられない部分もある。
- ・高架の橋脚を悪いと評価しないで、いかにうまく利用しながらデザインしていくかが重要。また、まちづくりの中でもひとつの要素となる。

【今後の進め方等】

- ・この委員会の役割は市への提言書に、答えはこれというようなことではなく、こういう条件だったら一考の余地があるというような提言と考えてよい。
- ・いくつか案があるのに対して、どの案が適切かを選定することが求められている。



（以上）