

第2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11月25日(火) 10:00~12:00
市民会館1階会議室

会議次第

1. 前回指摘事項の確認
2. 議題
(1) 地下化案について

出席者 内山委員、山崎委員、山本委員
(座長)

議題1号 地下化案について

事務局より、前回指摘事項でもある立体化案の試算条件及び地下化案に関する説明を行った。

(1) 線形等に関する基本条件

(基本方針)

- ・用地買収面積を少なくする
- ・地下化については施工性、用地買収面積、経済性等を総合的に判断

線形等の基本条件(鉄道に関する技術上の基準を定める省令等より)

設計速度	V=110km/h	
最小曲線半径	V=110km/h	R=600m以上
	V=70km/h	R=400m以上
	乗降場	R=400m以上
最急勾配	本線	25/1000 (特別の場合 35/1000)
	停車場	5/1000 (特別の場合 35/1000)
ホーム有効長	149m (18m×8両+5m)	

(2) 地下化案試算にあたっての設定条件

(工法の選定)

土被りが浅い場合や駅部では「開削工法」が優れ、必要な土被りと1km以上の延長がある場合は、地上への影響の少ない「シールド工法」が有利となる。

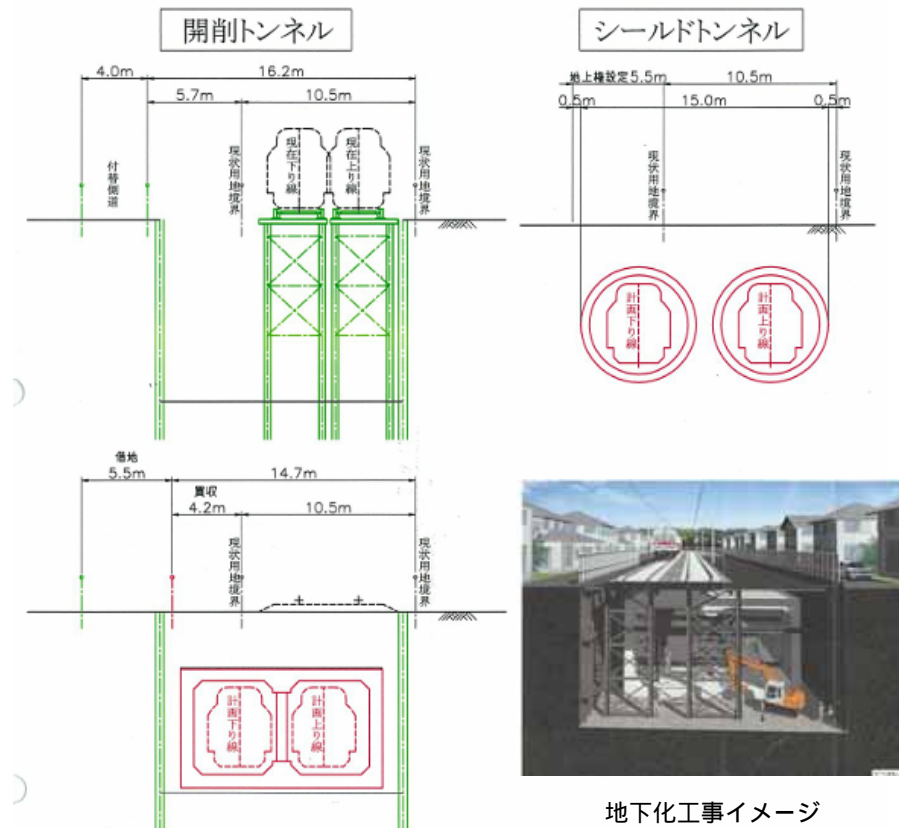
本検討では、外環道路を下越す際の土被りが深くなる約1km区間は「シールド工法」とし、他の区間では「開削工法」として試算を行っている。また、工事費を軽減するため、開削区間では別線工法も取り入れ線路直下での工事を少なくするようにした。

(付替道路の設置)

地下化開削工法施工時は、現況の鉄道敷(10.5m)より大きな施工幅(16.2m)が必要となる。このため、現況側道の機能回復を目的として4mの付替道路を設置する。

本検討では、付替道路分までを用地買収の対象とし、工事完了後、「ゆとりの空間」としての活用を図るものとした。

■施工概要図



地下化工事イメージ

(4) 先進都市の事例

- ・相鉄線大和駅区間の連続立体化(事業主体:神奈川県)では、小田急線が高架化となることや、地元の要請等もあり地下化が実現した。地上部は遊歩道として利用されている。
- ・小田急線成城学園前駅区間(事業主体:東京都)では掘割構造に人工地盤を設置した立体化が行われた。上部利用にあたっては、駐輪場と会員制レンタルファームとして利用されている。

- ・いずれの場合も、周辺より地形が高いため地下化には有利な条件となっている。



大和駅付近の上部利用



成城学園前駅付近の上部利用

(3) 事業費の試算条件

- ・工事費は過去の立体化事業事例を参考とする
- ・用地費(土地)は平成18年度の地価公示
一般部 30万円/㎡ 駅部 60万円/㎡
- ・建物・営業補償費は、京成連立事例を参考
木造 2千万円/軒 コンクリート 2億円/軒
営業補償 2.61千万円/軒

■試算結果の内訳(参考)

本結果は過去の事例等を参考に、市で算出(試算)したものであり、これが実際の事業に必ずしも当てはまるものではない。

(立体化案についてはホームページの市民意見交換会資料を参照)

【連続立体化事業費】

	全線地下化 (B案) 3.2km	一部地下化 (D案) 1.5km
用地買収面積(㎡)	22,447	14,322
買収件数(軒)	124	139
地上権設定面積(㎡)	3,618	
工事費(億円)	861	384
用地補償費(億円)	164	93
合計(連立)事業費(億円)	1,025	477
1 費用対効果(B/C)	0.76	0.90
2 市負担額(億円)	561以上	339以上

【単独立体化事業費】()は用地買収面積

工事費+用地費(億円)	121(12,400㎡)
3 市負担額	37

【附帯事業費:緑化事業費、地上権設定費、地下通路工事費】

合計(市負担額)(億円)	77	53
--------------	----	----

【合計事業費】

+ + 億円	1,102	651
市負担額(+ +)億円	638以上	429以上

- 1 費用対効果(B/C)とは、国の補助採択の基準となるもので、事業費に対する便益(効果)の割合をいう。便益は、走行時間、走行経費の短縮や交通事故の減少などが対象となる。
注)なお、国の補助採択を受ける場合、B/Cが1以上必要となるが、地下化案については、両案ともB/Cが1を下回る結果となった。

- 2 連続立体化事業に係る市負担額は高架化事業を基準とした。
(連続立体交差事業の手引より)

補助対象額(高架化事業費相当分)

100%

鉄道	国	県	市	協議
10%	45%	30%	15%	本試算では市が負担すると仮定

地下化事業費

注)試算ではB/Cが1未満であるが、国の補助を見込んだ額と仮定

- 3 単独立体化事業に係る市負担額
(県道の場合:市は10%負担、市道の場合:市は50%負担)

委員会意見概要

議題1号

【事業費・試算方法】

- ・地下化（直下、別線方式）でも用地買収が多く沿線住民には大きな問題。比較表の建物補償費の軒数などについては再確認願いたい。
- ・調査設計費や事務費の金額（工事費の1/2）が大きい、国の基準が参考と思われるが、これも確定されたものではないので、総事業費などは前後する可能性も考えられる。
- ・地下化は維持費がかかると思うが、駅等ができた場合の維持費は鉄道事業者が負担するのか。
（市：試算のなかでは鉄道事業者が維持費を負担することとしている。）
- ・地下化案のなかで市が半分以上を負担しているが、他市のように、市の負担分を半分以上に下げる方法はないか。あるいは、事業費を小さくする方法などの可能性も考えられるのではないか。

市：地下化の場合の市負担割合は、高架化事業費が基準になる。地下化の場合、高架化事業費に対する費用負担割合の部分しか出ず、高架と地下の差額は市が負担することになり、50%を超える額になる。地下化事例の場合は、一般的に高架が困難でできない、高架に比べ地形や事業費等により地下化が有利の場合などである。

市：本試算では、関連事業として側道や行徳街道延伸なども見込んでいる。

市：単独立体化事業は、連立事業とは別の道路事業としての採択となり、その分の補助金50%分を国から受け、残りを県と市で負担する。

【立体化の問題】

- ・外国は地下整備が進んでいるが、地下は暗く汚いイメージもある。地下部分がずっときれいであるかが課題となる。
- ・地表にあった方が、維持管理面では有利。
- ・鉄道の見える風景は良い。鉄道があるのに鉄道が見えない街の景観は本当に良いのか気になる。
- ・高架は日影の問題がある。実際、京成脇の側道で市役所付近は暗い雰囲気がある。全線高架になるとまちの雰囲気がかわってしまう。日影の参考資料を提示願いたい。
- ・工事費を中心に総合的な判断していくと関係地権者との合意が相当難しくなると考えられる。
- ・地下化の場合、費用が大きくなるため、直接利害の伴わない市民にも「こんなに将来に向けた費用を負担しても良いか」を問う必要も考えられる。
- ・地下化にするならば、この事業によって街全体の利益が上がっていくようなロジックを進めていかないと、関係行政機関や鉄道事業者、市民の合意等が得られない。
- ・D案の単独立体化の組み合わせは、高齢者が多くなっている現状、道路の立体化(アンダーパス)は好ましくない。

【まちづくり関連】

- ・駅周辺に与える影響など立体化だけでなく周辺整備を考えるのが重要。京成八幡駅北側や市川真間駅北側の再開発などの見通しと上位計画の位置づけはどうか。
- 市：京成八幡駅北側は都市再開発法の「都市再開発方針」にて「誘導地区」として都市計画決定し、今後、積極的に再開発の誘導を図る。また、再開発に合わせた行徳街道の延伸も考えている。地元に対しては、まだ協議には入っていない。
市川真間駅については、同方針の一番大枠の「1号市街地」の位置づけがある。「都市計画マスタープラン」では特に再開発促進とまでは記述していない。県の「整備開発及び保全」の方針も同様
- ・立体化は都市構造に想像以上の影響を与えるため、10年、20年の議論ではなく、100年、200年単位で考えなければならない。
- ・連立事業の費用対効果は短期的な道路交通の問題を捉えているが、委員会は長期的視点で考えなければならない。



第2回委員会開催風景

【まちづくりの評価】

- ・連続立体交差事業の採択には入らない再開発事業等の効果をどうみるか。地下化によって可能となった再開発事業等の便益が大きくなれば、地下化も可能と考えられる。再開発や道路整備などのプラス面の評価も大切。
- ・先進都市の中で、地下化で周辺の土地が上がったとか、まちが高級化したなどの事例あれば良いが。
- ・京成沿いのクロマツとそこにある住宅地は市川の大切な景観である。景観の価値を費用に換算するのは難しいが、環境が良くなることによる地価上昇、商店の立地、家賃料の上昇など、景観による価値が判定できると良い。
- ・地下化は費用が大きい、市川の持っているイメージ（文化、閑静な住宅地）を将来に伝えていくことができる。

【上部利用について】

- ・地下化上部も高架化と同様15%に固定か。地下化の場合、市が半分以上を負担するが上部は鉄道事業者の土地になるのであれば、鉄道事業者にとってはメリットがあると思うが。
市：要綱細則上は、15%ということである。考え方は、高架化の市費用負担相当分ということ。それ以上の部分は協議となり、地下化の場合も高架に準ずることとなる。
- ・地下化の場合、地上部は鉄道事業者の持分となる。市民が公共利用を望んでも、鉄道事業者が駅周辺等では高度利用を図る可能性もあり、鉄道事業者側の考え方も踏まえなければならない。
市：現在の市の跡地活用の方針としては、側道や公園、遊歩道など市街地での貴重な公共空間とする。また、延焼遮断帯の形成や密集市街地の一部解消にもつなげたいと考えている（まちづくり構想案として広報に掲載）。
- ・シールド工法の場合、菅野周辺は全部市が持つ必要がない。鉄道事業者がディベロッパーとして線上に住宅地をつくることも可能。総合的なまちづくりの中で、単なる交通面だけでなくいろんな方法を考える必要がある。
- ・市は遊歩道や公園のようなものと考えているが、最近、公園や緑地は迷惑施設と言われることがある。
- ・長期的に考えると、市川は道路事情が厳しい、高齢化なども踏まえ市川の第3道路として、縦とか、横のバイパスを、住環境に配慮した生活道路みたいに整備できれば、地域生活や暮らしの向上につながる。

【事業の成立性・費用対効果】

- ・B案では市の連立事業負担額が総額で643億円。1つの目安として地上部分にでた土地の資産価値と市負担額を比較する方法があるが、土地の価値はどのくらいか。
市：全線地下化で長さ2,500m、幅15m、地価平均40万円/㎡で概算の土地価格は約150億円）
- ・この方法では、一般的に考えて市の負担が大きすぎると考えられる。そのためには、国の採択事業として、国からの補助金を受け、できるだけ市の負担を少なく、効率的な事業を実施しなければ市民全体の理解は得られないと思われる。
- ・地下化については、まちづくりの効果は期待できるが、国の採択基準を満足することが必要（現在の案では国の採択基準を満足していない）である。
- ・1つのケースとして、地下化と高架化の併用案についても検証が必要ではないか。例えば、国府台駅は高架構造であるため市川真間駅周辺まではそのまま高架を延長し、まちづくりや交通面などで課題が多い八幡付近は地下とする方式などである。こうした市の検討案にない案についても委員会では検証する必要がある。
市：地下・高架を組み合わせた案については、次回の委員会へ提示する）
- ・孫子の代までまちづくりなど様々な面で、変なものを作ったと言われなければならない。そう考えると基本的には地下化が望ましいと考えられる。こうした付加価値を念頭においたなかで、まちづくりの意識を盛り上げ、サステナブルな市川市を作ることと考えていかなければならない。
- ・一方で、地下化については、国の採択事業として認めてもらわなくては、市の負担が大きくなるほか、この先の関係機関との（千葉県、鉄道事業者等）調整が難しいといった問題もある。

（以上）