

第3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12月26日(金) 14:30~16:30
市民談話室 5階会議室

会議次第

1. 前回開催概要の確認
2. 議題
 - (1) 地下化・高架化案等について

出席者 内山委員、川岸委員、西村委員、山崎委員、山本委員
(座長)

議題1号 地下化案・高架化案等について

事務局より、高架化及び単独立体化案の試算条件及び前回に検証が必要とされた地下化・高架化の併用案に関する説明を行った。

(1) 高架化試算にあたっての設定条件

(工法の選定)

高架方式には、「仮線方式」「別線方式」「直上方式」があるが、周辺への影響や用地買収面積、経済性などを総合的に判断し、「仮線方式」を採用するものとした。また、用地買収を少なくする1線仮線(分割施工)を基準とした検討を行った。

- 別線方式・・・用地買収面積が仮線方式より大きい
- 直上方式・・・日影の影響や工事費が他方式より大きい

(構造物の諸元)

- ・施工に必要な幅 W=19.5m
鉄道敷(10.5m) + 仮線幅(5.0m) + 付替道路幅(4.0m)
- ・完成後の幅 W = 10.5m
- ・高さ H = 8m ~ 10m
車道建築限界(4.7m以上確保) + スラブ厚(0.8~1.3)
そのほか、欄干の高さが必要となる

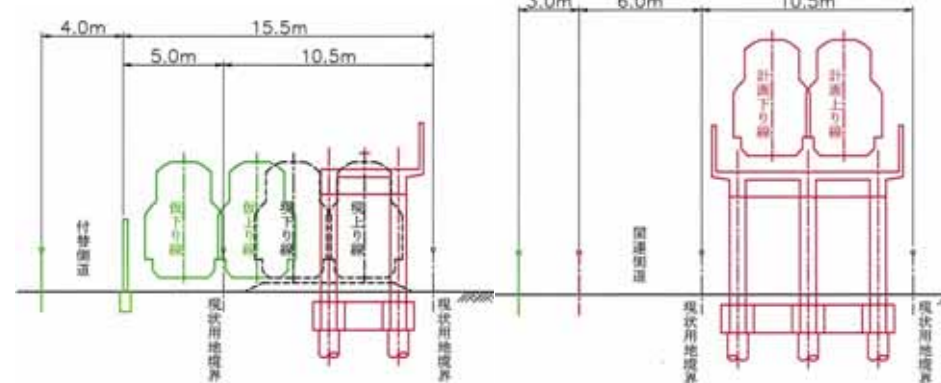
(関連側道)

鉄道の高架化にあわせ、北側の仮線用地部分へ関連側道を設置する。側道幅は「連続立体交差化事業の手引き」に基づき W = 6m とする。

【側道の必要性】

- ・沿線住宅地の環境保持(日照や接道の確保)
- ・まちづくりの観点からの地域における利便性や快適性、防災性の向上を図る。

■施工概要図

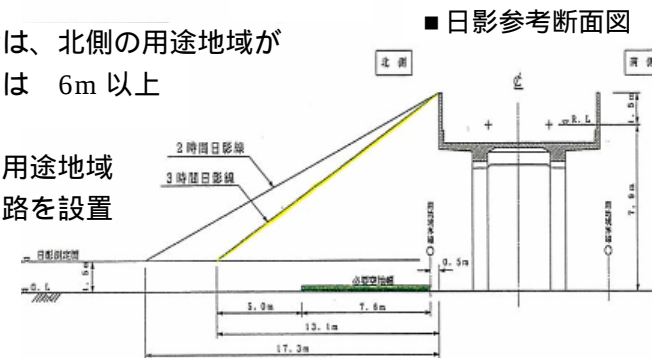


(2) 日影の影響について

高架構造物は建築物でないため建築基準法は適用されないが、建築基準法を例にすると高さ10mと仮定した場合、地盤面より1.5mの高さにおいて4時間日影となる範囲は12.5m前後、2.5時間日影となる範囲は16.5m前後になる。

法に整合させた場合は、北側の用途地域が低層系住居専用地域では6m以上の空地が必要となる

他の日影制限のある用途地域では関連側道や付替道路を設置することで法の制限内となる。



(3) 事業費試算

【連続立体化事業費】

参考図面はHP 市民意見交換会資料参照

	全線高架化 (A案) 3.2km	一部高架化 (C案) 1.3km
用地買収面積(㎡)	16,468	4,279
買収件数(軒)	246	96
借地面積(㎡)	11,113	6,078
工事費(億円)	334	111
用地補償費(億円)	212	51
合計(連立)事業費(億円)	546	162
費用対効果(B/C)	1.42	2.45
市負担額(億円)	82	24

【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)	66	42
--------------	----	----

【合計事業費】

+ + 億円	612	325
市負担額(+ +)億円	148	103

試算方法については、第2回委員会と同様

(4) 単独立体化案

- (対象踏切)
- 京成八幡1号(県道)
- 市川真間3号(県道)
- 国府台4号(市道)
- 国府台5号(注1)
- 菅野5号(注1)
- 全てアンダーパス化

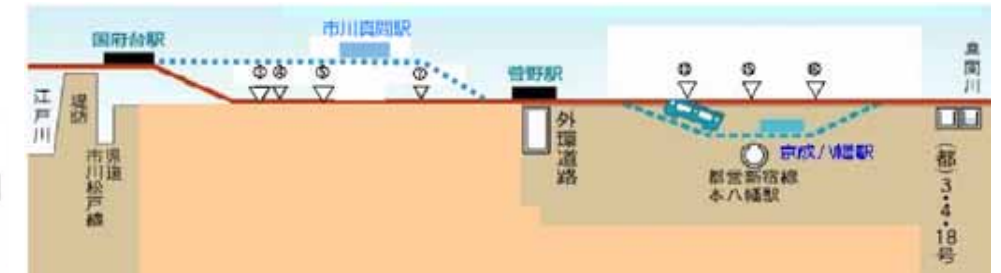
2市負担額は

市道50% 県道10%

(注1)自転車歩行者用地下通路

(5) 地下化・高架化併用案

■F案縦断面図



(線形に関するポイント)

- ・国府台駅が高架構造であり、高架延長区間は摺付け区間に配慮(駅や主要道路への影響)して市川真間5号踏切までとする。
- ・菅野駅付近は外環道路がアンダーパス化での事業となることやボトルネックや安全性等問題のある踏切がないため、現状の平面交通とする。
- ・八幡駅を中心とした区間については、土地利用・交通・防災等、まちづくり全般における課題対応として最も立体化の必要性が高い。そこで、八幡駅前後については、まちづくりへの効果が高い地下化とする。

(メリット)

- ・全線地下化・一部地下化に比べ事業効率性が高い
- (事業費と効果)
- ・国の補助採択条件に近づく
- ・問題となる踏切が全て改善
- ・低層系住宅地の環境保全

(デメリット)

- ・摺付け区間の増加
- ・地域住民調整(高架区間)
- ・用地買収面積が大きい
- (摺付け区間増にとともに仮線用地が増加する)

【連続立体化事業費】

	地下・高架化 (F案) 2.9km
用地買収面積(㎡)	23,836
買収件数(軒)	257
借地面積(㎡)	6,253
工事費(億円)	510
用地補償費(億円)	219
合計(連立)事業費(億円)	729
費用対効果(B/C)	0.96
市負担額(億円)	311

【附帯事業費: 緑化、地上権設定費】

合計(市負担額)(億円)	55
--------------	----

【合計事業費】

+ + 億円	784
市負担額(+ +)億円	366以上

委員会意見概要

議題 1 号

【線形等に関する条件】

- ・市川真間駅は 2 面 4 線式ホームの待避駅になっているが必要性はあるのか。 1 面 2 線式の可能性はどうか。
 - ・外環道路の計画を変えることは可能か。もう少し鉄道が浅くなれば工事費は縮小できる。
- 市：待避の必要性について調査する（後日：鉄道事業者より、待避は行われており現状機能確保との回答）。外環道路は、平成 27 年供用開始を目標に事業が進められている。当初、京成立体化の調整も考えたが、事業時期の相違から外環が先行することとなった。現段階で見直す場合は、外環そのものの供用開始時期の遅れなど大きな影響がでる。1、2 年で確実に事業が実施されれば話し合いの余地はあるが、現実的には難しい。

【F 案（地下・高架併用）】

- ・ F 案は用地買収面積が一番多いがその理由と、この案が 5 案に入らなかった理由は。
- 市：摺付け区間と掘割区間を別線施工等で既設の線路脇を通過させるため、その分の用地買収面積が増加。 5 案に入らなかったのは、摺付け部分等の距離が約 800m あることや、用地買収面積が大きいため。
- ・事業費の工夫(駅前広場整備等関連事業に事業費を配分)で、国の採択基準に適合することも考えられる。
 - ・本案は、八幡周辺の改善が緊急の課題であることと、国の採択基準に合せるよう経済的なバランスを考えた案であるが、片方が地下で片方が高架では、住民コンセンサスが難しい。真間地区の住民意向も気になる。（市：7 月の意見交換会で、真間地区住民から高架は街並みを壊すため反対というような意見があった。）
 - ・トータルな考え方で沿線地域がグレードアップし、バランスが良くなるようにしていかななくてはならない。
 - ・京成沿線以外の市民には、地元でない地域に大きな投資となることを納得してもらわなければならない。
 - ・将来的な方向性をみて、京成沿線や沿線外の各地域にバランスよく事業を配分するなど、市トータルな地域環境づくりが求められる。
 - ・真間地区での高架反対という地元意見はあるが、地形的及び長期的な視点からみると江戸川スーパー堤防構想などもあり、高架化も考えられる。

【単独立体化】

- ・ E 案単独立体化の方が全体風景もあまり変わらず、市の負担も少ない。市民意見はどうだったのか。（市：アンケート結果では、5 案の 4 番目（8.6%））
- ・単独立体化は、上下に歩く走行負担、高齢者への問題のほか、地域分断など商店街へも大きな問題となる。（市：意見交換会でも、地下は防犯・安全性の面で問題があるという意見あり。）
- ・道路渋滞だけで考えると、一番簡単な方法は単独立体化であるが、これは対処療法的なもので体質が改善されるわけではない。

【全 般】

- ・立体化だけ考えた場合、地元住民としては、「まちがどうなるのか」という不安が先になる。例えば、市川真間駅周辺が大きく変わるのであれば、確定的でなくともイメージなどを示していかななくてはならない。
- ・市川真間駅周辺には、文化的背景もあり、まちづくりは地元と一緒に考える必要がある。
- ・市民理解を得るには、3 次元的なまちづくりの提案が必要。
- ・立体化の懸念として、市川を代表するクロマツや高さ 10m 制限のある菅野などの低層住宅地を高架化しても良いのかという問題がある。
- ・首都圏で地下化の事例があれば良いのだが。（例えば田園調布や成城）。閑静な住宅地で地下にした時の具体的な費用負担などをどのような論理で事業者が受け持って納得したのかなど。（市：いくつか、事例を調査したが、事業費等について明確な回答が得られなかった。）
- ・まちのイメージとしては、京成沿線も良い雰囲気がある。電車がある風景は、CM 等で人の生活シーンの背景となり、暮しやまちの人情味が伝わってくる。これが地下や高架になると薄れていくような気がする。

【鉄道跡地の活用】

- ・高架下や地上部分の利用をセットにして、地域がどれだけ良くなるのかを考える必要がある。
 - ・高架下に魅力的なお店が連続するのか、あるいは商店のない殺風景なままなのか、地上部分はどれくらい劇的に変わるのかなどの判断基準も必要。
- 市：まちづくり構想案のなかでは、ゆとりの空間づくりとして、遊歩道全体に緑地帯を設ける考えでいる。また、地元要望がある場合には鉄道事業者と協議して決めるような方針で考えている。
- ・高架下でも良い雰囲気づくりをイメージしていただくことが基本である。
 - ・一般的に都市側が 15% で、85% は鉄道事業者が権利を持つため、市がどの程度利用できるかが問題。
 - ・高架下の利用では、東武鉄道の博物館が、利便性良くなかなか良い事例である。中央線立体化では、駐車場や駐輪場管理における指定管理者や N P O 活用等が検討されており、地域によって様々な取り組みがある。
 - ・現構造だと、京成八幡駅～八幡神社の方向へは、地上部分がオープンスペースとなりアクセス性が向上する。
 - ・鉄道跡地をショッピング街や公園などを考えた場合、本当の必要性を考えないと、シャッター商店街などマイナス効果の可能性もある。また、東葉高速鉄道八千代緑が丘の高架下には京成バラ園に向う緑道があるが、途中で途切れるなどネットワークとして完成されない事例もある。

【沿線まちづくり】

- ・菅野や真間あたりは良い住宅地ではあるが、街路が狭い。消防車が入れないなど消防活動が困難では。
- ・被害想定データから菅野地区は、道路は狭いが建ぺい率が低く、市内の相対論では延焼危険性などは低い。
- ・そう考えると大きな投資は難しく、共用車庫や自動車抑制、消防車進入経路の位置づけなど、内部形態は変えずに、ソフト的手法のまちづくりが有効と思われる。
- ・菅野地区は高齢化が進んでおり、ソフト的なまちづくりも難しい面があり、側道整備など地域にとってプラス効果となるような施策が有効かと思われる。

【国道 14 号地下】

- ・国道 14 号線を地下化にする案はなかったか。
- 市：現況ルートと、14 号下を通った場合を比較してきた。事業費は大きく変わらないが、駅の位置変更により様々な都市基盤整備が必要となり、新たな事業費が発生する。また、駅の位置変更は既存商店街に対して影響が大きくなることや、地下埋設物の多い現場条件などから最終案には残らなかった。
- ・このような別線ルートでも、連続立体交差事業の対象にはなるのか。（市：要件は満たすと思うが、費用対効果などの条件も必要。また、国交省の許可なども必要になると思われる。）
 - ・時間がかかるというようなところはマイナスポイントではあるが。京成と J R が近接し、乗り換え利便性が向上するなど全く考えられない案ではない。委員会では様々な可能性の中で望ましい立体化手法を考えなければならない。

【評価方法】

- ・評価項目で、駅が出来た時どうなるのか。例えば、駅が外環の下にできるとものすごく深くなるため、地上に行くのに大変だとか。また、駅前商店街への影響や乗換えの利便性が考えられる。他にも駅へのアクセスビリティ、南北の通過アクセスなどの項目や側道整備による交通ネットワークの改善、防災性の向上、その他様々な改善メリットや福祉的な効果なども判断材料としていきたい。
- ・連続立体交差事業の便益項目（単なる交通面）だけでなく、バリアフリー、ユニバーサルデザインなど人が中心となる評価や、まち側の便益として景観や排気ガス対策の向上など、プラスアルファを評価する必要がある。
- ・その他、用地買収などは、非常に時間がかかるため、時間軸も評価項目に入れた方が良い。
- ・事業の実現性からは、交通面だけで便益効果を満足させておくことも必要な考えである。



（以 上）