

第4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 21 年 1 月 30 日（金） 10：00～12：00
市川教育会館 2 階研修室

会議次第

1. 前回開催概要の確認
2. 議題
・望ましい立体化案等について

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 望ましい立体化案について

事務局より、前回検証が必要とされた国道 14 号下の地下化案及び望ましい立体化案選定にあたってのとりまとめと、判断材料となる評価項目等について説明を行った。

(1) 国道 14 号地下化案

(線形に関するポイント)

- ・検討区間及び試算条件は、他の立体化案と同様
- ・東京側国道への摺り付けは、国府台駅～市川真間駅の直線部分を延長
- ・船橋側国道への摺り付けは、八幡 5 号～6 号踏切間の直線部分を延長

【連続立体事業】

	R14 号地下化 (F 案) 3.25km
用地買収面積 (㎡)	20,976
買收件数 (軒)	179
借地・地上権面積 (㎡)	3,622・8,105
工事費 (億円)	782
用地補償費 (億円)	218
合計(連立)事業費 (億円) ①	1,000
費用対効果 (B/C)	0.77
市負担額 (億円) ①'	536 以上

【附帯事業費：緑化、地上権設定費】

合計(市負担額) (億円) ③	33
--------------------	----

【合計事業費】

①+②+③ 億円	1,033
市負担額 (①' +②' +③) 億円	569 以上

(メリット)

- ・鉄道跡地利用による新たな街づくりの可能性が生れる
- ・既存線沿線環境等の向上
- ・国道 14 号整備の契機

(デメリット)

- ・都市構造の変化
- ・新たな基盤整備の必要性
- ・地元、商店等への影響大
- ・国道地下埋設物との調整(移設に要する費用、時間等)
- ・国道部分の地上権発生
- ・都営線八幡駅の改築
- ・国道 14 号開削工事による周辺環境への影響

など

(2) 立体化案に関する総括表

立体化案に関する概要をとりまとめると下表のとおりとなる。

【事業概要】

	全線 高架化	全線 地下化	一部 高架化	一部 地下化	単独 立体化	高架化 地下化	国道14号 地下化
連立事業延長(km)	3.15	3.20	1.29	1.50		2.58	3.25
単立事業箇所			2	2	3		
踏切除去数等	19	17	10	10	3	15	17
踏切閉鎖数	1	3	1	1		2	3
踏切残置数	0	0	9	9	17	3	0
側道等整備(km)	3.15	3.20	1.29	1.50		2.58	1.85
上部利用可能(km)	2.68	2.45	0.82	0.75		1.74	1.05

【連続立体事業】

事業費(億円)	546	1,025	162	477		729	1,000
用地買収(㎡)	16,468	22,447	4,279	14,322		23,836	20,976
買取軒数(軒)	246	124	96	139		257	179
借地(㎡)	11,113	0	6,078	3,599		6,253	3,622
地上権設定(㎡)	0	3,618	0	0		0	8,105
市負担額(億円)	82	561～	24	339～		311～	536～
費用対効果	1.42	0.76	2.45	0.83		0.96	0.77

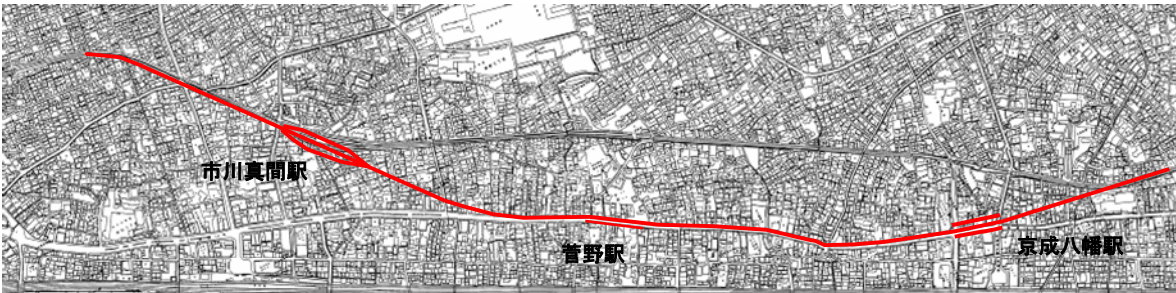
【単独立体事業】

事業費(億円)			121	121	209		
用地買収(㎡)			12,400	12,400	17,300		
買取軒数(軒)			87	87	130		
市負担額(億円)			37	37	46		
費用対効果			1.14	1.14	2.60		

注)

- ・立体化案に係る線形及び事業費については市の試算によるものである。
- ・高架化方式については、北側仮線工法とし、北側沿線には日照や環境等に配慮して関連側道(W=6m)を設置する。
- ・地下化方式については、土被りの浅い箇所については開削工法、土被りの深い(外環道路下越し等)箇所はシールド工法とする。
- ・地下方式の開削工法箇所については付替道路(W=4m)を設置する。
- ・市負担額は連立要綱に基づき高架化事業費を基準とする。県・市の割合は他都市の事例などから 15%と仮定。
- ・地下化における市負担額は高架化との差額を市が負担すると仮定。
- ・費用対効果は「費用便益分析マニュアル(連続立体交差事業編)平成 16 年 4 月」時点のもので試算した参考値である。現在のマニュアルは平成 20 年 11 月に改正され、試算結果も今後見直さなければならない。

図 国道 14 号地下化案



(3) 立体化に関する評価項目等

望ましい立体化案の選定にあたり、市が「参考」として抽出した評価項目は次のとおりである。

① 実施条件からの評価

大項目	評価項目(中項目)	評価指標等
事業効率性	□ 便益が費用を上回る	移動時間・走行経費・交通事故の減少
時 間	□ 調整・事業に要する期間等	関係機関(国、県、鉄道等)・地元住民等 現場条件(地下埋設物等)及び工事期間
事業内容	□ 事業費及び事業延長/用地買収等(借地、地上権、建物補償など)	
市民意向	□ 市民アンケート結果(全市域対象)/市民意見交換会	

② 交通を視点とした評価

交通円滑化	□ 道路交通の円滑化	交通渋滞の減少 幹線道路の旅行速度の改善・南北円滑化
交通便利性	□ アクセス性の向上 □ 利便性の向上	日常活動、駅、主要施設、物資輸送の向上等 公共交通機関の定時性確保や利用者増加
交通安全性	□ 生活環境の快適・安全性向上 □ 踏切事故の解消・安全性確保	生活道路や通学路の通過車輛の減少等 除却踏切数(検討区間踏切数20箇所)
結節機能強化	□ 交通結節機能の強化	駅舎の機能強化(バリアフリー等) 乗り換え利便性の向上

③ まちづくりを視点とした評価

地域・環境 の向上	□ 生活環境の向上 □ 環境面の向上	ゆとりの空間創出による市川ブランド強化 地域分断、景観、日影、電波障害など 地球温暖化(CO2)、大気汚染対策 鉄道による騒音振動/踏切音解消
安全・安心	□ 防災性の向上 □ 防犯対策	避難経路の充実、緊急活動円滑化 延焼遮断帯の形成 見晴らし、死角の排除等
都市再生	□ 賑わいの創出 □ 基盤整備事業との連携	市街地再開発事業、駅前広場、商業活性化 道路、公園、駐輪場、公共施設整備等 密集市街地、耐震不燃化の促進 福祉・景観まちづくりの推進

④ 維持管理を視点とした評価

維持管理	□ 維持管理の容易性	駅舎/軌道の維持管理/車輛エネルギー効率 高架下/地表空間の維持管理
------	------------	---------------------------------------

注) 本評価項目作成にあたっては、費用分析マニュアル(連続立体交差事業編)、客観的評価手法(連続立体交差事業編)、市街地再開発事業費用分析マニュアル(案)などを参考とし、市独自の評価手法なども加えたもの

(4) 立体化参考イメージ



上段：八幡神社付近(左：地下、右：高架)
下段：京成八幡駅付近(左：地下、右：高架)

委員会意見概要

【国道 14 号地下化案】

- ・国道 14 号の地下化案の線形はこれが最適であるか
〔市：線形基準や運行効率など出来るだけカーブを少なくした最適案と考える。検討当初、国道下なら用地買収も少なくなると推察したが、結果的に用地買収面積も大きい。その他、幹線ルートとなる重要地下埋設物も多く、その撤去・移設費や新たな基盤整備に要する費用や地元意向等、様々な面で難しい案と考えた。〕
- ・国道 14 号が都市計画決定されていれば、**道路改良事業と合わせて一体的に整備するという可能性もあるのでは。**
〔市：国道 14 号整備にあたっては、千葉県が事業主体となるため県との調整が必要となる。また、実際の整備に向けては船橋市との調整も必要になるなど様々な課題がある。〕
- ・八幡は、都営新宿線本八幡駅、再開発 A・B 地区、J R 本八幡駅とも近接し拠点性が高まるなど、市街地構造からは合理的かつ効果的な案である。
- ・八幡 A 地区の再開発計画は、現在駅前前提のプランであり、人の動線も現在駅の流れがメインである。この段階でそれらを全部ひっくり返すのも難しいのでは。
- ・駅位置の変更は距離が短くても影響は大きい。三軒茶屋の再開発（キャロットタワー）ができる間、世田谷線駅が 100～200m 移動しただけで、商店街が疲弊するなど影響があった。
- ・京成八幡駅北側再開発や駅前広場整備も、駅が南に移動すると住宅地的な雰囲気となるため、駅前再開発としては難しくなる。

【まちづくりの方向と分析方法】

- ・八幡駅や真間駅周辺について、現状と事業実施による今後の土地利用や人の流れ、駅利用者動線からどのような影響があるかなど、地域を面としたメリット・デメリットを考える必要がある。
- ・商業面からは、商業ニーズ（どれくらい商業化が可能か、商業がうまくいくか等）の把握。
（市：道路の断面交通については推計している。まちづくりを総合的かつ面的に捉えたものは来年度検証予定。）
- ・高架化もシチュエーションで随分かわる。例えば魅力的な空間によって中心市街地の活性化へ貢献できるようなものであるとか。
- ・将来的な交通網や市民交通、鉄道駅への交通体系などがどうなるのか。そのなかで高齢社会へ対応したコミュニティバスの運行や駅前への交通広場の配置なども考える必要がある。
- ・高齢者はあまり遠くに行かず電車を利用した 3 つ 4 つぐらいの駅へ行くことが多いと聞く、この点からも駅の交通結節機能としての役割は今後さらに重要となる。

【京成八幡駅周辺】

- ・都営新宿線の新鎌ヶ谷延伸について、今後の国の見解次第では、可能性がないとも言えない。その場合を考え、本八幡は受け皿として今よりグレードアップしていくことも必要。
- ・再開発 A 地区の計画では地表を人が歩く動線である。高架の場合はその動線は活きるが、地下の場合は地下がメインとなるため、地上の雰囲気や、人の流れ、中心的なお店等なども変化してくる。
- ・八幡神社周辺パースから判断し、ここで祭りなどのイベントが行われるのを考えると、高架は受入れがたいように思われる。関係者はどう思われているか。
（市：八幡神社関係者からは問題ありと聞いている。市としても、景観や文化的な面から高架化は望んでいない。）
- ・八幡神社単体としては、地下化により参道が良くなるなどプラス要素の説明はしやすいが、全体的に考えるとそれだけでは弱い。今後、大切な祭りの復活や新たな祭りの開催など、ここを軸とした活用があって、地域全体のまちづくりへ貢献できると良い。
- ・ここには天然記念物の千本公孫樹（センボンイチョウ）があるが、市民にも知られていない。こうした資源もまちづくりへ活かすべきである。
- ・八幡駅からは、地下になれば新しい側道と緑道で繋がる西参道に、現参道は元々のメインの参道として、これに市役所も繋げるとアクセスの良いネットワークが生まれる。

【菅野駅周辺】

- ・地下化の場合、駅は地下 30m 以上となり、利用者の利便性を考えると問題。また事業費へも大きな影響となり、様々な視点のなかで総合的に菅野駅のあり方を考えなくてはならない。
- ・エレベーター等の設置費用や維持管理も高額となる。また、**急いでいる場面などではエレベーター待ち時間も不便な要素（バリアー）となる。**
- ・京成電鉄は大正時代に開通したもので、駅間が非常に短い。今後、乗降客数や周辺施設なども踏まえ、駅の存続については将来的な議論になると思われる。
- ・菅野駅周辺は低層系の住宅地であり、電車がそこにある（平面鉄道）風景が特に重要に思える。外環道路との関係では、道路がアンダー化でフラットな地表に高架ができることや、外環道路下のすごく深い駅となる点も問題である。
- ・利用者は日出学園生徒がメインと考えられるが、学校の移転や外環道路整備によって、公共交通の流れや菅野駅へのアクセス方法も変化する可能性がある。



【市川真間駅周辺】

- ・立体化によって線形改良されれば、真間駅付近の曲線が緩やかになり運行時間短縮による鉄道事業者のメリットが生まれるが、その分の負担を鉄道事業者へ頼めるか。
（市：鉄道事業者がこれによって便益増として扱えば、その分の負担が増えることは考えられる。）
- ・真間駅は待避駅として必要であるとされるが、八幡駅を待避駅にした方が、特急も止まり合理的である。
- ・駅周辺には国府台女子学園があり、生徒などの循環道路形態などを考えてはどうか。駅北側建物を高度利用すれば循環するための道路拡幅も可能になる。鉄道事業者としても将来的には高齢者や学生を集客していかなければならない。利便性促進の観点で、コミュニティバスなども含め考える必要がある。
- ・八幡駅は交通広場計画があるが、真間駅についても駅部分の地表(高架下)を利用した交通広場や広場代わりのコミュニティバスやタクシー等の滞留空間ができないものか。その他、現状からは市営駐輪場も必要。
〔市：その他、真間駅北側は国の基準という重点密集市街地であり、立体化が実施されれば延焼遮断帯やオープンスペースなど、空地率が高くなり地域として延焼危険性が低下に貢献すると考えられる。〕

【まちづくりや事業の評価にあたって】

- ・問題としては国の採択基準へ適合しない場合、他の評価項目でプラスカウントできるかということである。
- ・先行的に市が単独費を投資してコストを下げ、採択基準へ適合させることも考えられるが、市民にとっての便益やメリットを検証したなかでないと、先行投資の理由も成り立たない。
- ・駅周辺基盤整備による空間ができると、どれだけの効果があり、これを利用したらこれだけ便益があるということを示さなければならない。線的には、延焼遮断と消防活動が円滑になるとともに、移動の容易性など高齢社会への対応にもなる。そのほか、立体化空間を市民活動やN P O活動拠点、市民の余暇活動など多様化の受け皿としての可能性など幅広く考えられる。
- ・評価にあたっては、全体的なまちづくりのなかで、各地域それぞれの施策によるプラス効果など、街全体が生きてくることを見せられるかが鍵となる。
- ・高架のいいところ、地下のいいところ、平面のいいところを改めて考え、真間、菅野、八幡のそれぞれの地域性を考慮して決めていっても良いのでは。
- ・国の採択基準への適合と市街地改善を考えれば、地下・高架併用案は可能性のある案だと思う。今後、事業費などの試算方法を工夫すれば国の採択基準への適合も考えられる。
- ・高架のコンセンサスは難しいが、最近の高架例ではつくばエクスプレスの駅など良い事例もある。
〔市：国の採択基準については、昨年 11 月にマニュアルが改正され、これまで以上に厳しくなった。国は、道路特定財源を利用するという一方で、これまで通り交通面での事業効果を判断基準としている。〕
- ・現状のなかで判断するのは難しい部分もあるが、委員会では現状の基本線でやって、検討していない部分については注文を付けて判断することになる。

（以 上）