

第6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 3 月 24 日 (火) 17:30~19:30
 アクス本八幡 2階研修室

会議次第

1. 前回開催概要の確認
2. 議題

- ・沿線まちづくりと望ましい立体化のまとめ
- ・今後のスケジュール

出席者 内山委員、川岸委員、西村委員、山崎委員
 (座長)

議題 1 沿線まちづくりと望ましい立体化のまとめ

事務局より、これまでの委員会実績を踏まえ、「京成本線立体化手法における評価結果のまとめ」を表(資 6-2)にまとめ、前回、委員会の推奨すべき案となった地下高架併用案 (F 案) について地域課題からの検証した結果を説明。

- A 案：全線高架化 B 案：全線地下化 C 案：一部高架化
 D 案：一部地下化 E 案：単独立体化 F 案：地下高架併用
 G 案：国道 14 号下地下化 ※まとめ表については HP を参考

【立体化事業としての評価(1/4)】 ○：メリット ▲：デメリット等

(1) 実施条件からの評価

- 高架化を含む (A、C、F 案) と単独立体化 (E 案) は国の採択基準に適合する。
- 市民のニーズからは A 案、沿線住民のニーズは B 案。
- ▲国の採択基準に適合しない B、D、G 案は関係機関との調整が難しく、事業費に対して市の負担額も大きい。また、市民の合意形成も必要。
- ▲A、C、F 案の高架化は沿線住民の合意形成に課題 (長期化も)。
- ▲G 案については、駅位置変更による地元調整、国道 14 号下の地下埋設物移設協議等の調整が必要となり、その移設費用も大きい。

(2) 交通面からの評価

- A、C、F 案の高架化は側道 (6m) が整備されるため東西交通の利便性が向上する。B、D、G 案の地下化は付替道路 (4m) となるため高架の側道には劣る。
- G 案の八幡駅は国道 14 号下となるため、JR との連絡性は高まる。
- ▲全線地下となる B、G 案は菅野駅が地下 30m 以上となり利便性が低下。
- ▲C、D、E 案の単独立体化は、連続立体化に比べバリアフリー、ユニバーサルデザインの観点から好ましくない。

(3) まちづくり、市街地環境面からの評価

- 立体化による側道、付替道路は生活利便性、環境施設帯、防災性の向上等に効果的。

○立体化によって、再開発や交通施設など駅周辺まちづくりの可能性が拡大する。また、高架下や鉄道上部の有効活用が図られる。

- ▲高架構造物 (A、C、F 案) は景観や沿線環境への影響が懸念される。
- ▲全線地下化 (B、G 案) による大門通りの分断は大きな問題となる。
- ▲一部立体化 (C、D 案) では、立体化されない区間の課題が残る。
- ▲G 案は都市の集約化が図られる一方で、都市構造の大幅な変化による新たな基盤整備の必要性などが生じる。

(4) 維持管理・省エネルギー面からの評価

- 高架化は地下化に比べエネルギー効率が良く、特に A 案は勾配が最小限で省エネルギー面からは効果的である。
- ▲B、G 案は外環道路を下越するため地下 30m 以上となり、高低差が大きくエネルギー面からはロスが大きい。
- ▲地下駅は高架駅に比べ維持管理費が大きい。特に菅野駅は深く、設備の維持管理費用は多大なものとなる。

【駅周辺まちづくりからの評価(2/4)】

(1) 市川真間駅周辺

- 側道や付替道路の整備により、交通利便性や防災性などが大きく向上。(高架化の場合は循環バスなどの利用も考えられる)
- 高架下や上部の有効活用により、周辺地域の活性化につながる。
- ▲全線地下の B、G 案は、大門通り踏切の閉鎖によって、まちづくりや交通など様々な面から大きな問題となる。
- ▲C、D、E 案の単独立体化は問題であるが、単独立体化をしない場合には、地域の交通問題は解消されない。

(2) 菅野駅周辺

- 菅野地域の周辺市街地と調和した電車の風景は市の固有財産となるものであり、これを残す観点からは平面 (C、D、E、F 案) も良い。
- 平面でも、外環道路の整備により駅周辺は整備される。
- ▲高架化は外環道路との整合性や景観面から問題
- ▲地下化は駅が地下 30m 以上となるため、利便性や維持管理面から効率的でない。

(3) 京成八幡駅周辺

- 立体化が駅周辺整備の契機となり、市街地再開発や駅前広場などの一体的なまちづくりの可能性が拡大する。
- 地下化の場合、都営新宿線との連絡が強化される。また、上部利用による南北連続性、拠点施設への魅力的なネットワークが形成される。
- ▲高架化 (A、C 案) の場合、八幡神社の景観や鉄道北側の住環境への影響が問題となる。また、駅周辺の一体化も半減されてしまう。
- ▲単独立体化 (E 案) は八幡中央通りなど商店への影響が大きい。
- ▲G 案は都市がコンパクトに集約でき、都市構造からは良いが、駅位置変更による地元への影響が大きい。

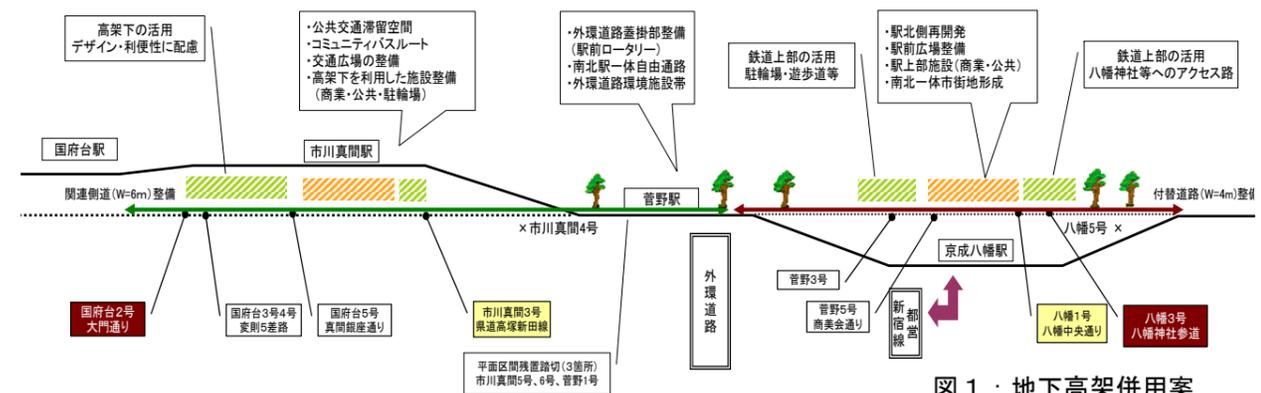


図 1：地下高架併用案

【地域課題からの検証(3/4)：地下・高架併用(F案)の検証(図1)】

(1) 市川・真間地域

- ・変則 5 差路踏切や真間銀座通り、県道高塚新田市川線の踏切解消による交通円滑性や安全性が向上する。また、側道整備によって高齢社会に対応した循環バスルートの形成等、交通環境が向上する。
- ・側道や高架下活用によって、駅への利便性向上や周辺商業施設との結びつきが強化され市街地活性化につながる。
- ・真間駅北側の密集市街地も立体化による空間整備によって、延焼遮断帯や避難ルートの形成など防災性が向上する。
- ・高架構造に対する地元住民、高架下利用による鉄道事業者との調整が残される。また、高架下の利用形態やデザインについては慎重に検討していく必要がある。

(2) 菅野地域

- ・平面となることで、地域の財産となる電車と街並み、黒松の風景が残される。
- ・駅周辺は外環道路の整備によって利便性等が向上する。
- ・踏切は 3 箇所残されるが、交通量は大幅な減少が見込まれる。
- ・高架から平面への擁壁区間と平面から地下への掘削区間で、部分的な南北分断が生じる。

(3) 八幡駅周辺

- ・八幡中央通りや商工会通りなどの踏切解消により、交通円滑性や安全性が向上する。
- ・地下化によって市街地の再開発や交通広場、景観保全とともに、主要な施設を結ぶ魅力的なネットワークが形成されるなど、都市拠点としてふさわしいまちづくりの推進が期待される。
- ・鉄道上部利用における鉄道事業者との調整や、市街地再開発の誘導については、調整が残る。

議題 2 今後のスケジュール

平成 21 年度は、本委員会からの提言を踏まえ、費用対効果の再検証やまちづくりに関する計画案の作成していく。それと併行し、市としての方向性を定めていく。主なスケジュールは次のとおりである。

- ・21 年 5 月 提言内容の公表、関係機関との意見交換
- ・21 年 7 月 関係機関との意見交換
- ・21 年 8 月頃 市民意見交換会 関係機関との意見交換
- ・21 年秋頃 市方針の公表

委員会意見概要

～ 望ましい立体化と沿線まちづくりのまとめ ～

【評価方法】

- ・ 大門通りの分断影響は各項目で明確化する必要がある。また、八幡神社の景観に与える影響も全市的な問題であり、同様な整理が必要である。
- ・ 立体化事業としての評価表（以下「事業評価表(資 1/4)」）及び駅周辺まちづくりからの評価表（以下「地域評価表(資 2/4)」）の両方に係る問題などは両表に明確化しなければならない。
- ・ 地域評価表をもう少し項目別（テーマ別）など視点を広くしても良いのではないか。なお、地域課題からの検証（以下「課題検証表(3/4)」）と重なるところは上手く整理する。
- ・ 評価のメリハリをはっきりさせ、定性的な部分と定量的な部分の評価を整理する。
- ・ A～Gの全部を並べて評価するのも重要であるが、絞られた対案と最終的な比較の中で結論づけることも必要。
- ・ 委員会としてはF案が基本路線となったが、対案との最終的な比較を行い結論づけることとする。
- ・ 評価にあたっては、定性的、感覚的なことも重要視しなくてはいけない。例えば、住環境向上のなかには「クロマツのある落ち着いた低層住環境の保全」という感覚的な部分も大事にしていかなければならない。このような視点がないと市民も納得しない。

【対案の絞り込みについて】

- ・ 今あるA、B、C、D、E、F、Gの7案で、単独立体化は問題が多くほとんど考えられないとか、G案は国道14号下の地下化で難しい面が多いとか、一部地下化は効果が小さいとかで大きな絞り込みができる。
- ・ 次の段階では、効果の大きいA、F案と、費用対効果の高いC案、地元ニーズが高いB案の4案をもう少し精査することが考えられる。
- ・ E案は費用対効果(2.6)が高いが単純便益額（費用対効果×費用）からみると470億円、次に高い一部高架化のC案(1.9)の単純便益額は538億円、A案(1.42)だと764億円、F案(1.06)は740億円となる。一つの視点として便益額が高いものが候補となるのではないかと。

（一部立体化／単独立体化）

- ・ E案の費用対効果(2.6)が一番高いが、市街地の分断や商店への影響など大きな問題がある。
- ・ 全線立体化に比べて、単独立体化や一部立体化というのは踏切が残るため便益額が低くなる。
- ・ 全線と一部立体化の便益額の差は約200億円であり、これは市民が被る不便益であり、対案にはふさわしくないのではないか。踏切が残れば通人自ら費用（時間損失費用）を払うことになる。
- ・ C案は連続立体化としての費用対効果は2.45であるが、単独立体化等を実施しないと踏切が残り、踏切事故の危険や時間的損失を強いることになる。現状からみれば状況変化もなく損益を被るとは感じないとも言える。
- ・ C、D、E案というのはやはり損益（社会的費用）があることを考えれば消去することができるのではないかと。
- ・ 1日当たりの踏切遮断時間の解消など様々なことを考えると、事業を実施するのであれば、できるだけ問題解消できるものが良い。市全体からみても、踏切が残るために市民が損益を知らずに損益を負担していくことになってしまう。
- ・ 費用面も重要であり、今後の話しの中では予算的に全線単独立体化しかできないというケースもありうる。

（全線地下化）

- ・ 全線地下の場合、大門通りが具体的にどうなるのか。また回避する方法がないのかを今一度確認したい。（市：GLから3m下がったところが線路になるため、電車の有効高さが6mとして約3m位の高さが地上部分に必要となる。また、全線地下化の縦断線形は現状の高架線に擦り付けるため、この線形が最適となる。）
- ・ 地下化のように国の採択基準に不適なものは、事業が成立するかどうかの問題が大きく、実際には厳しいと思われる。長い目でみればどうかということではあるが。
- ・ 地下化というのはどれも費用が高く、その割に便益がでないため、その意味から対案としてはどうかということになる。また、大門通りの閉鎖にかかる問題も大きい。

- ・ しかしながら、全線地下化は地元のニーズが高いため、問題点については明確に示さなければならない。
- ・ 真間地域は土地利用からみてコンクリート系の建物が多く、地下化の効果も小さいのではないかと。逆にもう少し重層利用した方が土地利用など都市計画的にはいいように感じる。

（全線高架化）

- ・ 連続立体交差事業という点、他の事例からも一般的には全線高架化の印象が強い。今回のA案も費用便益を満足した国の採択を受けられる事業であり、対案として最もふさわしいのではないかと。
- ・ A案はこれまでの評価のなかでも事業効果が高く、市民からも42.5%の支持を得ているということから、1番の対案になるのではないかと。

【AとFの比較】

- ・ これまでをまとめるとA案が対案として考えられてくる。このA案とF案を地域課題やまちづくりの観点から比較して、一応の結論が出るのではないかと。
- ・ A案菅野の場合、地表下が外環道路で駅を高架にするのは、異様な光景に感じられる。
- ・ F案で、八幡は八幡神社の参道景観などから高架を問題としているが、真間を高架としていることについては整理する必要がある。
- ・ 八幡は神社の目の前が高架となるが、大門通りは長い道路の途中に高架となるため、性質や空間的な広がり異なる。その観点からは、景観的には影響が小さいのではないかと。
- ・ F案のマイナス面としては、踏切が3箇所残るとのことである。しかし、外環道路整備により交通量は減少することを考えれば、影響は小さいと考えられる。

【資料のまとめ方】

- ・ 事業評価表と地域評価表はA～Gまでを一括してみて、そしてAとFに絞るような役割を持たせる。さらにAとFの違いを課題検証表にする。
- ・ 課題検証表は、もう少しテーマ別にAとFの違いがわかるようにする。

【提言書】

- ・ 提言書は骨子を軸に作成し、内容がまとまった段階で各委員との調整を図り、最終的には座長が確認し、市長へ提言することとする。
- ・ 骨子も概要版という意味合いであれば表やイメージ図なども入れないと内容が把握できない。
- ・ 提言書には付属資料として開催概要や、委員会資料などを付ける。
- ・ 評価の明記にあたっては、全7案を評価する章があり、次に案の絞り込みのような章があって、最後に絞り込んだA案とF案を精査するような構成にしなければならない。
- ・ これまでの委員会の資料を活かし、これに委員会での議論や意見などを追加していく。

【スケジュール】

- ・ 今後方針を固める際の関係機関意見交換とは、具体的にどこなのか。（市：京成電鉄と千葉県）
- ・ その際、予算面などから全部ひっくり返るといった可能性もあるのか。（市：鉄道事業者、千葉県にも考えがあると思うが、市としてはこういう方針でいきたいということをアピールし、それに対して技術的な問題など各立場から意見が出ることも期待し、それを踏まえ、まとめていく。）
- ・ スケジュールに京成沿線整備基本計画案の公表というのがあるが、整備基本計画というのはどういうものか。整備基本計画が策定されると都市計画決定するのか。（市：今回の提言内容をより具体的な内容にするものであり、都市計画決定とは違うものになる。）
- ・ 位置づけはどうなるのか。県、京成とのかかわりなど（市：庁内での計画書となるが、関係機関との協議資料となるものである。）



（以 上）