

京成本線の立体化及び 沿線まちづくりに関する提言

平成21年3月

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

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の設置にあたって

(背景)

京成本線は、1915年（大正4年）に押上～京成中山駅間が開通し、JR総武線とともに、長年にわたって市民の重要な交通手段として都市機能の役割を担ってきている。

その一方で、市の中央部を平面で通っていることから、多くの踏切が渋滞や事故発生の誘因となり、南北交通の遮断や公共交通機関(バス)の遅れ、排気ガスの増加などが生じている。

また、沿線の地域では、クロマツのある落ち着いた住宅地への通過車輛の進入による安全性の低下や、狭隘道路等による防災面での対応が必要になるなど、様々な問題が顕在化している。

このように「京成本線の立体化」と「京成本線沿線地域のまちづくり」は、市の将来に向けたまちづくりを進めていくなかで、避けては通ることのできない重要な課題となっている。

京成本線の立体化については、昭和62年度より調査・検討を開始し、平成10年には「市川市京成本線連続立体化と街づくり懇話会」が設置され、整備手法等を様々な視点から検討し、平成13年度に「市川市における京成本線の連続立体化と沿線まちづくりに関する提言」が提出された。市ではこの提言を受け、内容の検証や具体化に向けた諸問題について検討を重ねてきた。

その後、平成16年に、連続立体交差化事業の採択基準である「費用便益分析マニュアル」が改訂されるとともに、都市を取り巻く環境、市民ニーズの変化、市においても都市計画マスタープランをはじめとする諸計画の策定などを踏まえ、平成18年度より、これまでの検討内容を再検証し、平成19年度以降、「京成本線沿線まちづくり構想案」と「京成本線の立体化のあり方」をまとめ、市民への公表と意向調査、市民意見交換会などを実施し、現在は、市としての方向性をとりまとめる段階である。

□ 経緯

年 度	事 由
昭和62年度	京成電鉄本線(市川市内)連続立体交差化検討調査 国府台～東中山駅間(約4.9km)の立体化に関する基礎調査
平成7年度	京成本線連続立体交差事業検討調査 立体化と沿線市街地整備等に関する基礎調査
平成10年度～12年度	市川市京成本線連続立体化と街づくり懇話会の設置 平成13年4月「京成八幡駅を中心とした1.6km区間の地下化が望ましい」と提言
平成14年度～15年度	提言内容の検証 費用便益比等の問題(国の採択基準への不適合) ※平成16年4月国の費用便益分析マニュアルの改定
平成18年度	京成沿線整備検討業務 立体化と沿線まちづくりに関する検討
平成19年度	沿線まちづくり構想案及び立体化5案の公表 市民アンケート調査の実施(無作為3,000名)
平成20年度	市民意見交換会の開催(市内4箇所)

(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の設置)

この方向性をまとめる段階において、これまでの調査や検討、市民意向等の実施結果から判断すると、今後の「京成本線の立体化」及び「沿線まちづくり」における方針を定めていくためには、事業の重大性や市民に与える影響の大きさ、市民意見の多様性などを鑑み、客観性と専門的な見地からも検討の必要があると考えられた。

そこで交通工学や都市計画、景観、建築等まちづくりの各分野の専門家が公開の場で検討を行い、検討結果を市へ提言することを目的とした「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（以下「委員会」という。）」を設置することとなった。

委員会の役割等については、以下のとおりである。

□ 委員会の役割

委員会は、次に掲げる事項について検討し、その結果を市へ提言するものである。

- ・ 京成本線の立体化に係る各手法に対する評価に関すること。
- ・ 京成本線沿線のまちづくりに係る方針、推進方策等に関すること。
- ・ その他、京成本線の立体化及び沿線のまちづくりに関し必要なこと。

□ 委員会の運営にあたって

- ・ 会議は、原則として公開とする。ただし、公開することにより会議の公平かつ円滑な運営に支障を生ずるおそれがあると認めるときは、非公開とすることができる。
- ・ 委員の任期は、平成20年10月31日から平成21年3月31日までとする。

□ 委員名簿

氏名	所属	主な専門分野
内山 久雄 (座長)	東京理科大学教授	交通工学、都市計画
川岸 梅和	日本大学教授	建築、都市計画
西村 幸夫	東京大学教授	都市工学、景観
山崎 誠子	日本大学助教	景観、造園
山本 俊哉	明治大学准教授	防犯・防災、建築、都市計画

京成本線の立体化及び沿線まちづくりに関する提言（要 旨）

（現状からみる立体化の必要性）

市川市は都心近郊にありながら、豊かな自然環境に恵まれ、歴史や文化に培われた落ち着きと風情の感じられる都市である。

しかし、市の中心部では、京成本線の踏切遮断を誘因とした慢性的な交通渋滞や危険性増大等、交通環境の悪化がみられている。また、沿線市街地では、災害時の防災性や、地域生活における利便性・安全性等々の都市的な問題も顕在化している。

現在事業を進めている京成本線と交差する3路線（外環道路、都市計画道路 3・4・18 号、都市計画道路 3・5・26 号（何れも京成本線との交差はアンダーパス化））が整備されると、南北交通の円滑化により市内交通環境も大きく向上することになるが、2 箇所のボトルネック踏切(※)や沿線市街地の課題などが少なからず残されてしまう。

市川市の将来的なまちづくりを考えるなかで、市の中心部に位置する京成本線沿線地域における問題解決は必要なものであり、その抜本的な対策の一つとして考えられるのが京成本線の立体化（以下「立体化」という。）である。

立体化には、交通環境の改善だけでなく、沿線地域の利便性や防災性の向上、一体的な周辺市街地整備によるまちづくりへの波及効果、さらには高齢社会への対応、地球環境への貢献など社会的にも大きな効果が期待できるなど、市川市においても立体化の必要性は高いものとなる。

(※)「ボトルネック踏切」とは 1 日当りの自動車交通量(台)と踏切遮断時間(時)を乗じた遮断交通量が 5 万台・時/日を超える、若しくは、ピーク時 1 時間当たりの遮断時間が 40 分以上の踏切をいい、国の連続立体交差化事業の採択要件の一つとされている。現在、市内には 4 箇所のボトルネック踏切が存在するが、3 路線の整備後は 2 箇所になることが予測される。

（立体化手法の評価）

立体化手法としては、市が検討してきた 5 案 [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)] と、その他に可能性が考えられる 2 案 [F案(地下高架化併用)、G案(国道 14 号下全線地下化)] を加えた 7 案が対象となる。

これらについて、①事業の実施条件、②交通、③まちづくりへの効果、④維持管理等を視点とした「連続立体交差事業」としての評価と、各駅周辺の将来的なまちづくりや地域への影響を視点とした「駅周辺まちづくり」を大きな項目として評価を行う。

評価結果としては、国の採択基準への適合性を見据えたなかで、事業の実現性や全体的なまちづくりへの効果、省エネルギー面等に優れる A 案（全線高架化）と、各評価で懸念事項等が少なく、かつ、まちづくりへの効果が大きい F 案（地下高架化併用）の 2 案が効果的な立体化手法として選定される。

なお、全線地下化の B 案と G 案については、国府台駅（高架）から市川真間駅（地下）の間に生じる掘割区間によって、大門通りが遮断（分断）されることによる地域への影響が大きく、A 案、F 案には劣るものと評価される。

(望ましい立体化手法)

次に、A案とF案の比較において、A案は、踏切除去数や側道整備延長などの面で交通環境改善に大きな効果をもたらす。また、駅舎や軌道の維持管理、省エネルギー面などにも優れ、事業費と事業効果のバランスに優れた手法となる。また、連続立体交差事業としては最も一般的な工法であり、関係機関との調整なども容易である。

しかしながら、高架化による影響が事業区間の全線に及び、低層住宅地の居住環境や地域資源として大切なクロマツ、葛飾八幡宮への影響などが懸念される。

F案は、各地域の特性に配慮しており、真間地区では変則5差路交差点（国府台第3号、第4号踏切）の改善を前提としたなかで、大門通りへの配慮や国府台駅（高架）との連続性、沿線土地利用状況などを見極め高架化とし、菅野地区では、縦断線形の連続性（外環道路下(地下約30m)をくぐることは技術的(鉄道縦断勾配)条件から不可能)、外環道路供用後の地域内交通量減少、電車とクロマツ、街並みが一つとなった原風景の保存を図る観点から平面化とする。

一方、八幡地区では葛飾八幡宮など周辺を含めた一体的な市街地整備など、都市拠点としてふさわしいまちづくりの可能性から地下化とするものである。

このようなことから、望ましい立体化手法としては、現在の成熟化された都市型社会において、より質の高い都市空間の創造を目指すべきであることから、まちづくりへの効果が大きいF案が選定される。

(留意事項等)

以下に今後の留意事項等について書き添える。

- ・ 国の採択基準となる費用便益比（B/C）の算出根拠である「費用便益分析マニュアル（連続立体交差事業編）」及び「交通量算定基準」の改定に伴う見直しを実施すること。この際、事業費の精査、縮減方法なども併せて検討すること。
- ・ まちづくりに与える効果と影響については、面的な検証も含め、より精度を高めるなど、さらなる検討を進めること。
- ・ 効率的な補助金等の活用など、市負担額の縮減方策を検討すること
- ・ 関係機関（千葉県、鉄道事業者）との調整にあたっては、早い段階から沿線まちづくりを含めた情報の共有化を図ること。
- ・ 市民へは、早い段階からできるだけ情報を提供し、十分に理解が得られるように努めること。
- ・ 沿線まちづくりにあたっては、市の上位計画などとの整合を図るとともに、以下の点に留意すること。なお、まちづくりにあたっては、京成本線沿線だけでなく、沿線外の地域へもバランス良く事業を配分するなど、市をトータル的に考えて進めること。
 - ① 市川真間駅周辺・・・「歴史や文化を活かしたなかで、高架下や側道を活用した歩行者と自転車、高齢者などへの利便性を高めるまちづくり」

- ② 菅野駅周辺・・・「クロマツのある街並みに電車の通るのどかな風景や外環道路上部空間等の緑を活かしたまちづくり」
- ③ 京成八幡駅周辺・・・「都市拠点としての賑わいと魅力的な空間やネットワークづくり」

(おわりに)

本提言は、これまでに市川市が実施してきた調査、検討資料、あるいは住民意見等をベースに、平成20年10月から平成21年3月までの計6回の委員会のなかで、様々な視点から議論を重ね、現在の成熟化社会における連続立体交差化事業等の都市基盤整備のあり方から、望ましい立体化手法などについてまとめたものである。

今後、京成本線の立体化に係る事業を進めていくなかで、本提言を活用し、円滑な事業の推進に役立てていただくことを期待するものである。

以上を提言要旨とするが、詳細については次頁以降の提言書(詳細編)を参照とされたい。

平成21年3月31日

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

内山 久雄 (座 長)

川岸 梅和

西村 幸夫

山崎 誠子

山本 俊哉

京成本線の立体化及び
沿線まちづくりに関する提言書
(詳細編)

目 次

1	現状の認識	9
1-1	まちの成り立ち	9
1-2	京成本線沿線地域の現状と課題	10
1-3	京成本線踏切の現状	13
1-4	京成本線沿線の共通課題	16
2	沿線まちづくりの方向性と鉄道立体化の必要性	18
2-1	将来予測と展望	18
2-2	沿線まちづくりの方向性	20
2-3	鉄道立体化の必要性と効果	21
3	鉄道立体化の検討	23
3-1	鉄道立体化における条件整理	23
3-2	鉄道立体化案の概要	26
4	立体化案の評価	35
4-1	評価手法等	35
4-2	連続立体交差事業としての評価	36
4-3	駅周辺まちづくりからの評価	41
4-4	立体化案に係る評価のまとめ	44
5	望ましい立体化手法	46
5-1	望ましい立体化案選定に係る比較検証	46
5-2	望ましい立体化手法のまとめ	52
6	留意事項	54
	別 紙	
	沿線（駅周辺）まちづくりについて	56

1. 現状の認識

1-1 まちの成り立ち

京成本線沿線にある真間、菅野、八幡地区の町並みは、市川砂州と呼ばれる微高な地形のあるところを東西に走る街道（現国道14号）に沿って形成された。この市川砂州上にはクロマツが多く群生し、江戸時代にはこの地形を活かした梨栽培などが盛んであった。

地域の発展は、明治27年の総武鉄道の市川駅設置、大正3年の京成電気軌道の国府台、真間駅の設置、さらには関東大震災による被災者の転入などによって総武線と京成本線沿線に、市内で最初の市街地が形成された。

その後、経済成長とともに人口も増加し、現在ではJR総武線本八幡駅と市川駅が本市の中心市街地へと発展し、都市活動における拠点として多くの人が行き交うようになっている。

■ 市街地の変遷図



明治40年代

- ・ 街道(佐倉道)を中心に建物が点在
- ・ 市川砂州上では農業が営まれる
- ・ 葛飾八幡宮、弘法寺の参道もみられる



大正10年代

- ・ 総武鉄道、京成電気軌道の開通により沿線に市街地が形成
- ・ 砂州以外の低地部では耕地整理が進んだ（大正の耕地整理）



昭和40年代

- ・ 高度経済成長と共に人口、宅地とも増加
- ・ 市街地が南北へと拡大し、田畑は減少し現在の中心市街地へ

1-2 京成本線沿線地域の現状と課題

京成本線沿線各地域の現状と課題を次に示す。

(1) 市川真間駅周辺（市川、真間、新田地域）

この地域の南には、千葉県の表玄関となる JR 市川駅があり、駅周辺には、商業・業務施設などが立地する中心市街地が形成されている。

一方、北側は、真間川や斜面緑地などの自然環境、里見公園、国府台公園など都市公園、真間山弘法寺、手児奈霊堂、須和田遺跡など歴史や文化資源が点在する。

このなかで、真間山弘法寺への参道となる大門通りは、文学の散歩道として街回遊や地域の中心的な動線となっている。



真間北側にみえる斜面緑地

(地域の個別課題等)

- ・ 木造建物の密集や狭隘道路など、住宅密集地域における防災性の向上
→ 市川真間駅北側の重点密集市街地対策
- ・ 主要な道路における渋滞の解消など、総合的な交通環境の向上
→ 交通渋滞改善対策（交差点改良、踏切の解消、都市計画道路等の整備）
→ 快適で利用しやすい道路空間の整備
（バリアフリー化、歩行者や自転車、景観等に配慮した空間整備）
- ・ JR 市川駅北口と連続性のある商店の賑わいづくり
- ・ 地域に身近な公園など、憩いの空間づくり



真間山弘法寺（出典：江戸名所図会）



大門通り（文学の散歩道）

(2) 菅野駅周辺（新田、菅野、平田地域）

菅野駅周辺には、本市の特徴ある景観を形成するクロマツが多く、そのなかに低層住宅地や文教施設が立地する風情の感じられる街並みとなっている。

現在は、外環道路整備事業の進行とともに、隣接する工場跡地の土地利用が再編されるなど、地域の特徴に配慮したなかで新たなまちづくりが進められている。

（地域の個別課題等）

- ・ 狭隘道路対策など、住宅地における防災性の向上
 - 避難や消防活動道路の位置づけなど、地域を主体とした防災対策
- ・ 住宅地内における交通環境や安全性の向上
 - 通過車輛の排除（主要な道路の渋滞対策）
 - 駅周辺の放置自転車対策
- ・ クロマツや文教環境を活かしたまちづくり
 - クロマツの保全と育成
 - 低層住宅地の居住環境の保全
- ・ 外環道路空間の活用
 - 蓋掛け上部整備や沿線のまちづくり



菅野のクロマツ市街地



菅野第1号踏切付近

(3) 京成八幡駅周辺（菅野、平田、八幡地域）

地域の南には、JR 本八幡駅があり、駅周辺には、商業・業務施設などが立地する中心市街地が形成されている。

一方、京成本線以北は、中心市街地に隣接していながらクロマツのある落ち着いた低層住宅地が形成され、そのなかに国指定天然記念物の千本公孫樹が生育している葛飾八幡宮（八幡神社）がある。また、市北部へ向かう八幡中央通り沿いには商店街等が立地する。

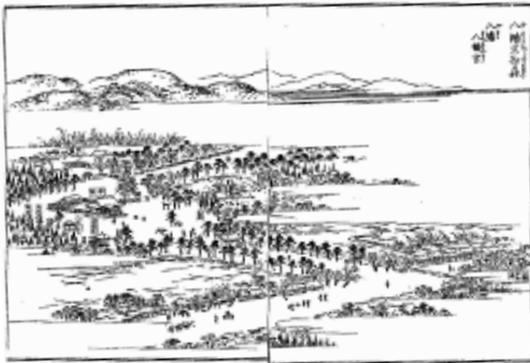
現在、JR 本八幡駅北口地区の国道14号沿いで、都市拠点としてふさわしい魅力づくりと防災性の向上などを目標に市街地再開発事業が進められており、新たな魅力と都市機能の充実が図られようとしている。



千本公孫樹
（センボンイチョウ）
（葛飾八幡宮）

(地域の個別課題等)

- ・ 都市拠点としてふさわしいまちづくり
 - 再開発等の促進とあわせた基盤整備など、都市機能の充実
 - 適正な土地利用の誘導
- ・ 主要な道路における渋滞の解消など総合的な交通環境の向上
 - 交通渋滞改善対策（交差点改良、踏切の解消、都市計画道路等の整備）
 - 快適な道路空間の整備
(バリアフリー化、歩行者や自転車、景観等に配慮した空間整備)
 - 通過車輛の排除（主要な道路の渋滞対策）
 - 駅周辺の放置自転車対策
- ・ 狭隘道路対策など住宅地における防災性の向上
 - 避難や消防活動道路の位置づけなど、地域を主体とした防災対策
- ・ 葛飾八幡宮やクロマツなど、地域資源（景観等）を活かしたまちづくり



葛飾八幡宮（出典：江戸名所図会）



京成北側の低層住宅地

(4) 中山駅周辺（北方、鬼越、高石神、中山地域）

この地域は、中山法華経寺とその周辺に立地する多く寺社や寺社林などが特徴となった、歴史的風情のある街並みが形成されている。また、中山参道沿いには商業施設が立地し、祭事には多くの人々で賑わいを見せる。一方、鬼越など中山以外の地域では主に住宅市街地が形成されている。



中山法華経寺

(地域の個別課題等)

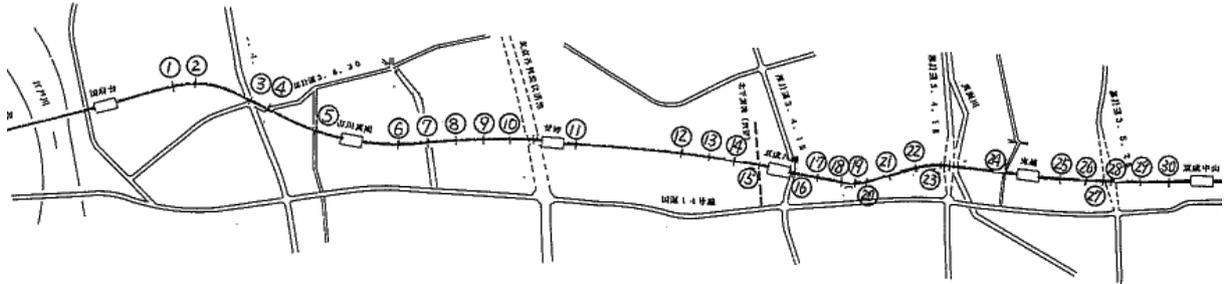
- ・ 狭隘道路対策など、住宅地における防災性の向上
 - 避難や消防活動道路の位置づけなど、地域を主体とした防災対策
- ・ 住宅地内における交通環境や安全性の向上
 - 通過車輛の排除（主要な道路の渋滞対策）
 - 駅周辺の放置自転車対策
- ・ 中山法華経寺を拠点とした歴史的な街並みづくり
 - お寺や公共施設（東山魁夷記念館等）のネットワーク化

1-3 京成本線踏切の現状

(1) 踏切交通量と遮断時間

市内 30 箇所の踏切交通量及び踏切遮断時間等を次に示す。

■ 踏切位置図



□ 踏切交通量等 (1日当り)

NO	踏切名称	踏切遮断時間 (h/日)	ピーク時遮断時間 (分/h)	遮断回数 (回/日)	自動車交通量 (台/日)	自転車交通量 (台/日)	歩行者交通量 (人/日)
1	国府台第1号	6:33:02	30:40	370	0	212	831
2	国府台第2号	6:31:16	27:15	375	127	4,110	2,837
3	国府台第3号	7:05:01	30:40	374	6,951	3,294	4,241
4	国府台第4号	7:08:16	30:34	374	6,959	367	285
5	国府台第5号	7:11:34	27:32	362	5,881	9,117	10,058
6	市川真間第2号	7:33:18	32:46	353	342	2,043	1,110
7	市川真間第3号	7:23:31	32:39	360	8,243	937	386
8	市川真間第4号	6:44:27	27:24	373	148	728	444
9	市川真間第5号	6:43:19	26:56	379	0	561	385
10	市川真間第6号	6:51:02	27:19	385	0	997	1,188
11	菅野第1号	7:04:53	27:47	393	3,406	1,836	1,035
12	菅野第2号	7:39:39	32:38	366	181	2,234	673
13	菅野第3号	7:13:15	33:38	354	6,245	439	201
14	菅野第4号	6:54:13	32:21	360	0	444	752
15	菅野第5号	7:02:05	32:24	342	2,927	13,299	4,831
16	京成八幡第1号	7:52:15	31:02	350	8,588	4,234	9,818
17	京成八幡第2号	7:25:10	29:20	376	0	2,726	1,965
18	京成八幡第3号	7:23:19	28:32	379	2,968	1,548	1,891
19	京成八幡第4号	7:28:32	28:53	374	2,399	2,582	1,189
20	京成八幡第5号	6:54:08	27:03	387	0	663	1,159
21	京成八幡第6号	7:19:31	28:56	374	0	1,435	419
22	京成八幡第7号	6:52:13	27:58	382	0	1,280	566
23	京成八幡第8号	7:06:45	28:19	375	2,740	245	114
24	京成八幡第9号	6:59:01	28:40	385	8,467	651	2,977
25	鬼越第3号	6:54:55	26:39	375	809	1,353	442
26	鬼越第4号	6:40:01	29:35	380	51	102	238
27	鬼越第5号(私道)	-	-	-	0	0	17
28	鬼越第6号	7:16:49	29:31	384	8,629	669	158
29	鬼越第7号	6:46:02	28:06	372	1,118	1,689	756
30	鬼越第8号	7:01:23	29:03	363	123	1,891	1,913

(H16 踏切台帳より)

(2) ボトルネック踏切及び問題となる踏切

30箇所踏切で特に問題と考えられる踏切を次に示す。

□ ボトルネック踏切及び問題となる踏切一覧

網掛け：ボトルネック踏切

No	踏切名称	種別 (1日当たり)	H11 (踏切台帳)	H16 (踏切台帳)	渋滞長 (H14調査)	踏切の位置づけ
3	国府台第3号 市道1282号 (都)3・4・11号 通称:手児奈通り	車	5,213	6,951	北行:100m (8:00) 南行:120m (8:00)	<問題のある踏切> 国府台第4号踏切と近接しており、変則5差路の交差点に隣接している。
		自転車	2,987	3,294		
		人	3,730	4,241		
		遮断時間	6.3	7.1		
		遮断交通量	32,842	49,352		
4	国府台第4号 (都)3・6・30号 市道0123号	車	7,459	6,959	北行:130m (7:45) 南行:170m (8:00)	<問題のある踏切> 国府台第3号踏切と近接しており、変則5差路の交差点に隣接している。踏切内で歩車の分離ができていない。
		自転車	340	367		
		人	307	285		
		遮断時間	6.3	7.1		
		遮断交通量	46,992	49,409		
5	国府台第5号 市道0121号 真間銀座通り	車	5,237	5,881		<問題のある踏切> 自転車や人の交通量が多いが、踏切内での歩車の分離が出来ていない。
		自転車	9,058	9,117		
		人	8,156	10,058		
		遮断時間	6.3	7.2		
		遮断交通量	32,993	42,343		
7	市川真間第3号 県道 高塚新田市川線	車	9,351	8,243	北行:210m (18:15) 南行:250m (7:45)	<ボトルネック踏切>
		自転車	952	937		
		人	500	386		
		遮断時間	6.3	7.4		
		遮断交通量	58,911	60,998		
13	菅野第3号 市道0225号	車	6,237	6,245	南行:180m (18:30) ※総合交通調査	<問題のある踏切> 踏切内で歩車の分離ができていない。
		自転車	577	439		
		人	424	201		
		遮断時間	6.5	7.2		
		遮断交通量	40,541	44,964		
15	菅野第5号 市道2339号 通称:商美会通り	車	2,283	2,927	北行:110m (14:30)	<問題のある踏切> 自転車交通量が多い。踏切内で歩車の分離ができていない。
		自転車	11,615	13,299		
		人	6,292	4,831		
		遮断時間	6.3	7.0		
		遮断交通量	14,383	20,489		
16	京成八幡第1号 県道 市川柏線 (都)3・4・15 通称:八幡中央通り	車	9,434	8,588	北行:280m (8:45) 南行:550m (9:45)	<ボトルネック踏切> 渋滞が発生しており、対策が必要、自転車と歩行者が多い。
		自転車	4,518	4,234		
		人	15,051	9,818		
		遮断時間	7.1	7.9		
		遮断交通量	66,981	67,845		
24	京成八幡第9号 市道0223号 通称:税務署通り	車	8,931	8,467	北行:130m (18:15) 南行:220m (8:15)	<ボトルネック踏切>
		自転車	1,247	651		
		人	2,986	2,977		
		遮断時間	6.2	7.0		
		遮断交通量	55,372	59,269		
28	鬼越第6号 県道市川印西線 通称:木下街道 (都)3・5・26	車	9,290	8,629	南行:410m (8:15) ※総合交通調査	<ボトルネック踏切> 現在千葉県が単独立交差事業を行っており、踏切が無くなる。
		自転車	580	669		
		人	310	158		
		遮断時間	6.6	7.3		
		遮断交通量	61,314	62,992		

※ ボトルネック踏切とは、1日当りの自動車交通量(台)と踏切遮断時間(時)を乗じた数(遮断交通量)が5万台・時/日を超える、若しくはピーク時1時間当りの遮断時間が40分以上の踏切をいう。

※ 問題のある踏切とは、歩行者と自転車交通量が1日当たり1万を超えること、又は、踏切周囲の状況等から事故の危険性や安全性に問題があると判断される踏切をいう。

■ ボトルネック及び問題のある踏切箇所図



③ 国府台第3号 (正面)

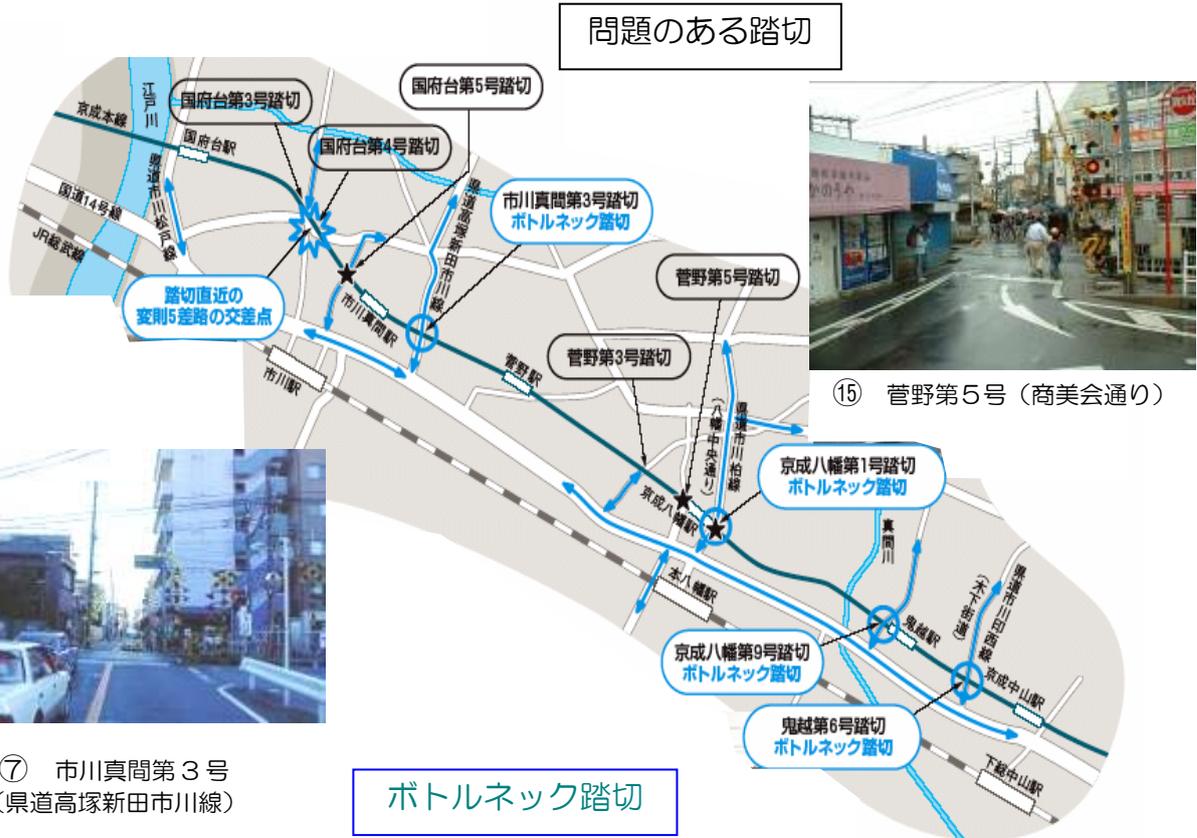
④ 国府台第4号 (右側)
(都市計画道路2路線)
変則5差路交差点



⑤ 国府台第5号
(真間銀座通り)



⑬ 菅野第3号



⑮ 菅野第5号 (商美会通り)



⑦ 市川真間第3号
(県道高塚新田市川線)

ボトルネック踏切



⑯ 京成八幡第1号
(八幡中央通り)



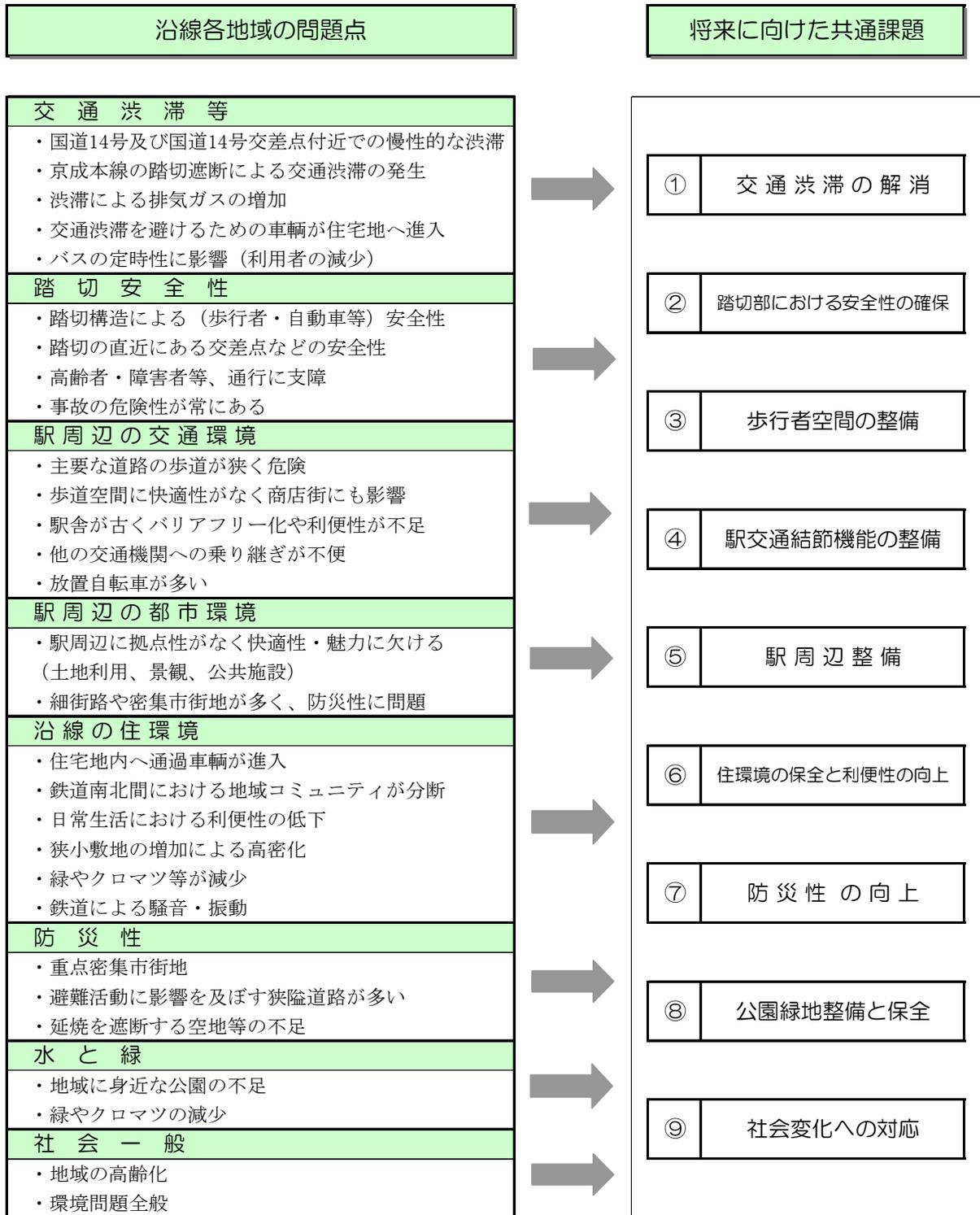
⑳ 京成八幡第9号 (税務署通り)



㉘ 鬼越第6号 (木下街道)
単独立体化整備中

1-4 京成本線沿線の共通課題

京成本線沿線各地域や京成本線の踏切現状等における共通的な問題点から、将来に向けた共通課題を整理すると次のようになる。



■ 課題図

市川真間駅周辺
歴史や文化を活かしたまちづくりの推進

菅野駅周辺
クロマツや文教環境を活かしたまちづくりの推進

京成八幡駅周辺
都市拠点としてふさわしい魅力的なまちづくりの推進

沿線住環境の向上（共通）

- ・交通環境の充実（①②③④）
- ・住環境の保全と利便性の向上（⑥）
- ・密集や狭隘道路対策等の防災性の向上（⑦）
- ・地域に身近な公園づくり（⑧）

地域資源の活用（共通）

- ・水と緑のネットワーク化（⑧）
- ・クロマツ等の保全（⑧）
- ・歴史文化資源の保全と活用（⑥）



人と環境への配慮（共通）

- ・バリアフリー化、ユニバーサルデザインによる環境整備（⑨）
- ・地球温暖化対策（⑨）

都市拠点機能の充実(市川、八幡)

- ・交通環境の充実（①②③④）
- ・駅周辺の魅力づくり（③④⑤）
- ・公共空地の確保等、災害に強い拠点づくり（⑦）
- ・緑化等の推進（⑧）

凡 例

	渋滞解消 円滑な交通流の確保
	住環境の向上
	都市拠点機能の向上
	環境施設・延焼遮断帯
	一時避難場所

2 沿線まちづくりの方向性と鉄道立体化の必要性

2-1 将来予測と展望

沿線まちづくりにあたっては、今後の社会情勢やまちづくりの動向なども整理する必要がある。主な事項を展望すると次のとおりである。

(1) 京成本線

現在、都市再生プロジェクトとして成田空港と都心を 30 分台で結ぶ成田新高速鉄道線が平成 22 年度の完成予定で進められている。この運行主体となるのが京成電鉄㈱であり、開業後の空港アクセスは成田新高速鉄道線へ移行する。

これにともない、京成本線の運行（本数等）にも影響が及ぶことが想定されるが、その具体的内容については未だ公表されていない。

(2) 連続立体交差事業

連続立体交差事業の実態として、平成 20 年度現在の首都近郊都市では、東京都 9 箇所、足立区、川崎市、横浜市、埼玉県で各 1 箇所の事業が行われている。

千葉県内では、京成線(船橋駅周辺)が完了し、現在は新京成線(鎌ヶ谷大仏～くぬぎ山間 3.3km)、東武野田線(清水公園～梅郷間 2.9km)で実施中である。

京成線については、墨田区(押上～八広間)、葛飾区(四つ木～青砥)において実施中(限度額立体交差事業)である。

なお、国において連続立体交差事業は、交通の円滑化や安全性とともに、地球温暖化対策等環境面でも効果があるなど、重要施策の一つに位置づけられている。

(3) 交通環境

市内では、外環道路、都市計画道路 3・4・18 号及び都市計画道路 3・5・26 号の京成本線交差部において単独立体化整備事業が進められている。

これら 3 路線の整備によって、市内交通環境が向上し、南北アクセスの円滑化などにより松戸市等との都市間交流が促進されるが、ボトルネック踏切などの課題は残される。

また、交通量の見通しとしては、平成 17 年道路交通センサスの交通量結果において、前回調査より減少に転じたことや、さらには近年の社会情勢、人々の環境意識の高まりなどから、現時点よりも減少していくものと予想される。

(4) 都市環境

市の人口も近い将来、少子化等の影響で減少していくことが予想される。今後のまちづくりにあたっては、新たな基盤整備というより、既存ストック活用など地域特性を活かしたまちづくりが必要となる。このため、都市においても物質的な豊かさではなく精神的な心の豊かさが求められるようになり、「ゆとり」や「潤い」など快適性を重視したなかで、質の高い都市空間の創造に向け市民協働のまちづくりが必要になるものと予想される。

一方で、高度経済成長期に整備された施設等の老朽化による維持管理や修繕等も重要な課題となる。

(5) 社会環境

高齢社会の進展にともない、福祉や生活利便性などの人にやさしいまちづくりと、地球温暖化対策など環境を重視したまちづくりが求められるなかで、駅を中心としたコンパクトなまちづくりを進めなければならない。

このため、歩行者や自転車利用環境の向上を図るとともに、公共交通機関の充実、中心市街地の活性化などが必要となる。

□ (参 考) 交通量予測結果

平成 11 年の OD 表から予測した平成 32 年における各踏切（路線）交通量を以下に示す。

この結果、(都) 3・4・18 号以東の税務署通りと木下街道でボトルネック踏切が解消される。

一方、(都) 3・6・30 号及び八幡中央通り(現状と同様)がボトルネック踏切となる。

No	踏切名称	種別 (1日当たり)	H11 (踏切台帳)	H11 (ネットワー ク交通量)	H14	H16 (踏切台帳)	H32 (単立3路線 完成)	上段:対H16比 諸元
3	国府台第3号 市道1282号 (都)3・4・11号	自動車交通量	5,213	6,800	5,516	6,951	7,000	1.01
		遮断時間	6.3	6.3	7.1	7.1	7.1	
		遮断交通量	32,842	42,840	39,164	49,352	49,700	安全対策が必要
4	国府台第4号 (都)3・6・30号 市道0123号	自動車交通量	7,459	12,500	8,565	6,959	11,900	1.71
		遮断時間	6.3	6.3	7.1	7.1	7.1	
		遮断交通量	46,992	78,750	60,812	49,409	84,490	ボトルネック踏切
5	国府台第5号 市道0121号	自動車交通量	5,237		5,939	5,881	—	
		遮断時間	6.3		7.5	7.2	7.2	
		遮断交通量	32,993		44,543	42,343	—	安全対策が必要
7	市川真間第3号 (県)高塚新田 市川線	自動車交通量	9,351	6,500	11,939	8,243	6,700	0.81
		遮断時間	6.3	6.3	7.1	7.4	7.4	
		遮断交通量	58,911	40,950	84,767	60,998	49,580	
	外環道路	自動車交通量					50,500	
13	菅野第3号 市道0225号	自動車交通量	6,237		6,658	6,245	—	
		遮断時間	6.5		7.1	7.2	7.2	
		遮断交通量	40,541		47,272	44,964	—	安全対策が必要
15	菅野第5号 市道2339号	自動車交通量	2,283		2,983	2,927	—	
		遮断時間	6.3		7.5	7.0	7.0	
		遮断交通量	14,383		22,373	20,489	—	安全対策が必要
16	京成八幡第1号 (県)市川柏線 (都)3・4・15 通称:八幡中央通り	自動車交通量	9,434	8,000	11,421	8,588	8,000	0.93
		遮断時間	7.1	7.1	7.5	7.9	7.9	
		遮断交通量	66,981	56,800	85,658	67,845	63,200	ボトルネック踏切
	(都)3・4・18	自動車交通量					9,900	
24	京成八幡第9号 市道0223号 通称:税務署通り	自動車交通量	8,931	9,100	9,975	8,467	3,600	0.43
		遮断時間	6.2	6.2	7.5	7.0	7.0	
		遮断交通量	55,372	56,420	74,813	59,269	25,200	
28	鬼越第6号 (県)市川印西線 (都)3・5・26 通称:木下街道	自動車交通量	9,290	10,500	10,535	8,629	10,900	1.26
		遮断時間	6.6	6.6	7.1	7.3	7.3	
		遮断交通量	61,314	69,300	74,799	62,992	62,992	単立で 対応済み

補説:・平成11年度16年度は5年に一度、鉄道事業者が国交省に提出するために調査を行った数値(踏切台帳)
・平成14年度は市で調べた実査結果の12時間交通量を24時間に推計換算するために昼夜率を掛けた数値。

※ 単立3路線(外かん道路、(都)3・4・18号、(都)3・5・26号(木下街道))整備後について推計を行った。
単立3路線完成後の遮断交通量を求めるために、最新の踏切台帳での平成16年度の遮断時間を用いた。

2-2 沿線まちづくりの方向性

市の都市計画マスタープランにおける都市づくりの目標を踏まえ、本検討による全体的な課題、あるいは将来的な交通網や交通体系の変化、高齢化社会への対応や商業ニーズなどの社会や経済的な動向を見据えたなかで、京成本線沿線地域におけるまちづくりの方向性を捉えると次のとおりである。

○ 活力・住みやすさを持つバランスのとれた魅力ある都市づくり

真間、菅野、八幡地区のそれぞれが持つ生活や文化を活かした住環境と、市内の中心的な機能を担う八幡地区の拠点性を活かした商業環境など、住みやすさと快適性を備えた活力ある都市づくりを行う。

○ 歴史・文化・自然を活かし、潤いと安らぎのある都市づくり

真間地区に薫る文化的な背景や、真間山弘法寺、葛飾八幡宮に代表される歴史のある寺社、菅野から八幡に至るクロマツなど、歴史や文化、貴重な緑が共生する美しい都市づくりを行う。

○ 都市基盤が整い、安全に安心して暮らせる都市づくり

必要な都市基盤の整備を行うとともに、住宅密集などがみられる沿線地域全般の防災性向上や事故や災害に強く防犯面にも配慮した安全で安心して暮らせる都市づくりを行う。

○ 都市活動や日常活動を支える、交通環境の充実した快適な都市づくり

歩行者や自転車にやさしく利便性の高い道路空間づくりと、円滑な交通環境や公共交通機関の充実に併せて各地域で人々が集まる拠点を整備し、市民の生活や交流を育む都市づくりを行う。

○ 市民、事業者、行政の協働による都市づくり

市民、事業者、行政が目指すべき都市の姿を共有し、それぞれの役割のもと、ともに考え、行動する「協働」による持続可能な都市づくりを行う。

○ 人と環境にやさしく、ゆとりと健康をテーマにした都市づくり

これからの高齢社会や地球温暖化への対応として、人と環境にやさしく、精神的なゆとりや潤いをもたらす質の高い都市空間を創造し、市民が健康的に暮らせるような都市づくりを行う。

2-3 鉄道立体化の必要性和効果

京成本線沿線地域におけるまちづくりの方向性を考えるなかで、交通渋滞の解消や踏切の安全性など1-4で整理した課題への対応は必要不可欠なものである。

この抜本対策の一つである鉄道立体化には、次のような効果が期待でき、市の将来を見据えたなかで、鉄道立体化の必要性は高いものと判断できる。

(1) 交通渋滞の緩和

- ・現在、朝夕のラッシュ時等において踏切遮断による交通渋滞が発生しているが、踏切の解消により交通渋滞が緩和する。
- ・交通渋滞による走行便益（一旦停止後の発進・加速に要する追加燃費）や時間便益（一旦停止や踏切遮断による時間経費の和）など社会的損失が減少する。
- ・環境面からは、渋滞緩和による排気ガスの減少、環境負荷（CO2の削減、エネルギー効率の向上等）が低減する。
- ・バスの定時・速達性が保たれることにより、利用者増加などが促進される。

(2) 踏切部における安全性確保

- ・踏切解消による列車運行時における安全性が向上する。
- ・踏切解消による自動車、歩行者等の安全性が向上する。

(3) 歩行者空間の連続性確保

- ・踏切による歩行者の待ち時間が解消されるとともに、関連側道整備にともなう歩行者空間の拡充により、駅や主要な施設まで安全で快適に移動できるような連続した歩行者ネットワークが形成される。

(4) 駅交通結節機能の強化

- ・京成八幡駅については、本八幡北口市街地再開発事業（A地区）と整合させることにより、JR本八幡駅、都営新宿線本八幡駅との連絡性が向上する。
- ・駅舎等の更新、駅と他のサービス施設との一体整備等により、鉄道利用者及び地域住民に対するサービスが向上する。

(5) シンボリックな都市空間の創出

- ・駅舎の改修及び周辺の道路整備、緑化や建物の更新等によって、都市景観の向上とともに、都市あるいは地域における新たなシンボル空間の創出が可能となる。

(6) 土地利用の誘導（高度化・適正化）

- ・立体化事業を契機として、駅を中心とする適正な土地利用の誘導を図ることにより、駅周辺における拠点機能の向上とともに、利便性と快適性を備えた市街地形成を実現することができる。
- ・駅周辺や幹線道路沿道では中高層化による土地の有効利用と耐震不燃化等を促進し、後背の低層住宅地では居住環境の保全を進めることができる。

(7) 再開発事業の推進

- ・「市川市都市再開発方針」においては、京成本線沿線地域の全てが1号市街地に位置づけられ、計画的市街地再開発が必要な地区となっている。特に京成八幡駅南口では「再開発促進地区」、同北口では「再開発誘導地区」に位置づけられている。
- ・鉄道立体化事業は面的な整備の契機となり、駅周辺部における各種事業の機運が高まり、商業の活性化や都市基盤の整備推進等が期待できる。

(8) 沿道地域の利便性向上

- ・現在、京成本線沿線地域は狭隘道路などが入り組んだ状況にあり、地区内で発生する交通からみると駅や幹線道路等へのアクセスが不便な道路網となっているが、関連側道の整備により地区内のアクセス性が改善される。
- ・鉄道立体化によって、南北間の移動が容易になることから、南北地域間の交流が活発になる。特に駅周辺では地域の一体的な発展による効果が期待できる。
- ・現在、菅野、八幡の2小学校区が京成本線をはさんで指定されているが、鉄道立体化によって、通学路の安全性が向上する。

(9) 沿線地域の居住環境の改善

- ・渋滞緩和とともに、地域へ進入する通過車両が減少することによる安全性向上など、居住環境の改善が図られる。
- ・まちづくりに対する機運が高まり、クロマツの保全など地域環境を活かしたまちづくりが期待できる。

(10) 災害時の避難空間の確保

- ・市北部における広域避難所は国府台スポーツセンターや江戸川河川敷、大町公園など、京成本線の沿線からはやや離れている。また、京成本線の沿線では狭隘道路などが入り組んだ住宅地もみられ、防災上の課題が残されている。このようなことから、立体化によって創出される空間によって、延焼遮断帯が形成されるとともに、災害時の避難路機能も確保される。

(11) 円滑な消防活動が支障となる区域の解消

- ・狭隘道路などにより、消防車両が進出できないなど円滑な消防活動が支障となる区域もみられるが、鉄道立体化に併せた道路整備によりこうした区域の解消が期待できる。

(12) 立体化空間の有効活用

- ・立体化空間を小公園、遊歩道などを関連側道と一体的に整備することで、緑化、オープンスペース等「ゆとり」と「潤い」ある都市環境が創造される。
- ・健康や精神的なゆとりに寄与するネットワークが形成される。
- ・駅周辺では駐輪場整備による放置自転車の解消が図られる。

3 鉄道立体化の検討

3-1 鉄道立体化における条件整理

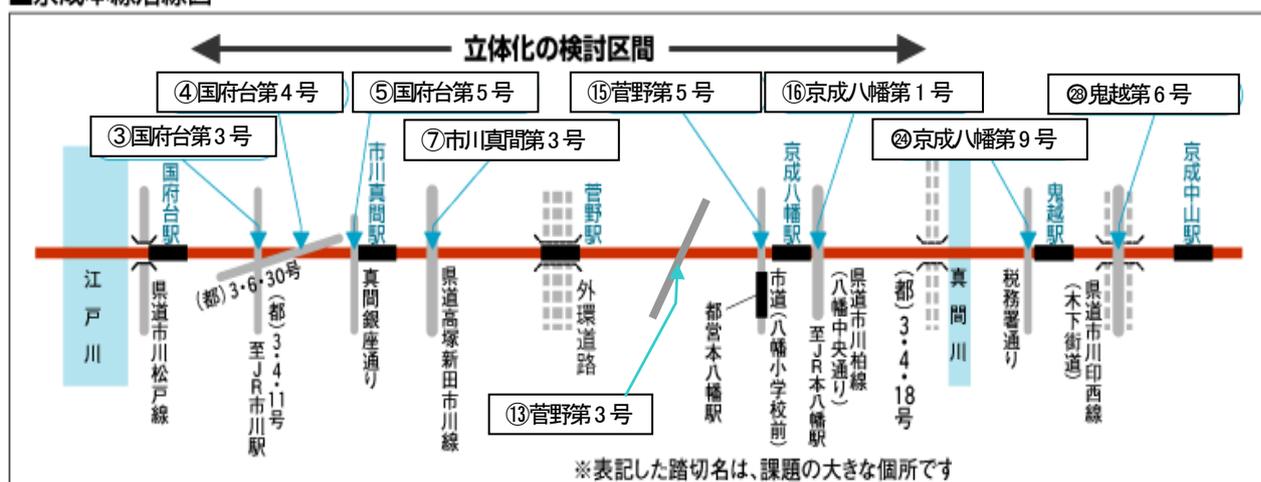
(1) 検討区間

鉄道立体化の検討区間は、踏切の現況を踏まえ、1-3で整理した特に改善が必要な「ボトルネック踏切」や「問題となる踏切」の除去を優先としたなかで、立体化の整備効果を勘案し設定されるものである。

そこで、検討区間としては、高架構造となっている国府台駅を始点に、現在事業中の3路線(※)整備によって、税務署通り(京成八幡第9号)と木下街道(鬼越第6号)のボトルネック踏切が改善されることから、終点は都市計画道路3・4・18号までとなる。

(※) 外環道路、(都)3・4・18号及び(都)3・5・26号の単独立体化(アンダーパス)

■京成本線沿線図



(2) 線形等の基本条件

立体化案については、用地買収面積や事業費の縮小などを総合的に勘案して試算するものである。なお、線形等に関する構造基準は次のとおりである。

□ 線形等の基本条件

適用規則	普通鉄道構造規則、道路構造令 鉄道に関する技術上の基準を定める省令 等	
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
最急勾配	乗降場	R=400m以上
	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)	
桁下有効高さ	高架の場合桁下 4.7m以上を確保	
車輦建築限界	高さ 5.9m 幅 4.3m (最大)	

(3) 高架化案の設定条件

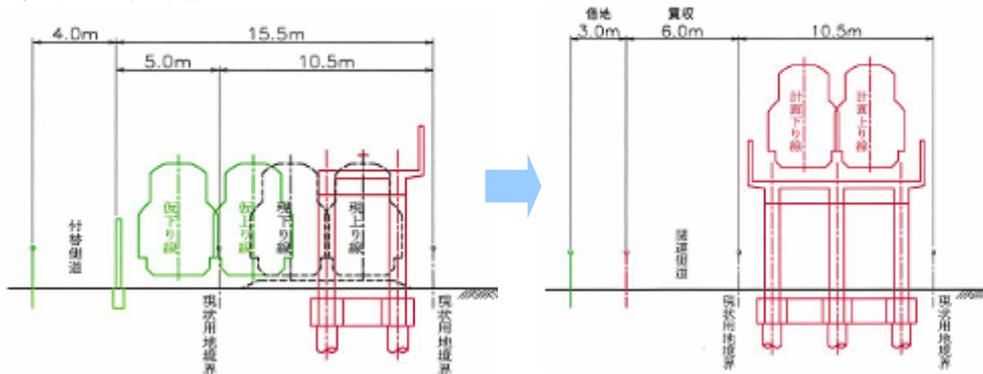
・高架方式には、「仮線方式」「別線方式」「直上方式」があるが、周辺への影響や用地買収面積、経済性などの総合的な面から「仮線方式」（1線仮線(分割施工)）を採用する。

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

・高架構造物による沿線環境の保持（日照や接道の確保）とまちづくりの観点から、北側仮線用地部を立体化実施と併せ関連側道（W=6m）として整備する。側道幅は「連続立体交差化事業の手引き」に基づくものである。

■仮線方式（参考図）



(日影の影響)

日照障害の規制に関する法律としては、「建築基準法」第56条の2がある。鉄道構造物は建築物でないため、その適用対象とはならないが、建築基準法に準じて検証すると次のとおりである。

国府台から市川真間駅周辺までの区間は、必要幅が関連側道幅の6m以内となるが、菅野・八幡地区の低層系住居専用地域では6m以上である。

	北側用途	高度	RL	規制日影線		測定面	必要幅
				5m~10m	10m超		
真間5差路付近	一住(60/200)	一種	13.3m	4時間	2.5時間	4m	1.5m
菅野駅西側付近	一低専(50/100)		15.1m	4時間	2.5時間	1.5m	6.9m
八幡駅東側付近	一低専(40/80)		13.4m	3時間	2時間	1.5m	7.6m

(高架後の騒音予測)

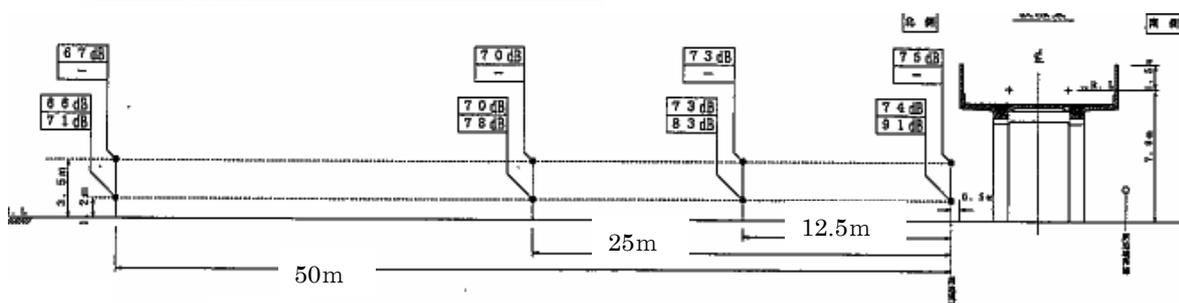
菅野駅西側付近において、「在来鉄道の新設又は大規模改良に際しての騒音対策の指針」に基づき、下記の条件で行った予測結果を示す。

項目	鉄道騒音予測に用いた条件
列車長さ	144m(8両×18m/両)
列車走行速度	80km/h(参考:70,90,100,110km/h)
軌道構造	バラスト軌道
防音壁高さ	レール面(R.L.)+1.5m
予測点位置	鉄道敷地境界を原点として0m,6.25m,12.5m,25m,50m 地上高さ1.2m及び3.5m

上段：V=80km/hの予測値

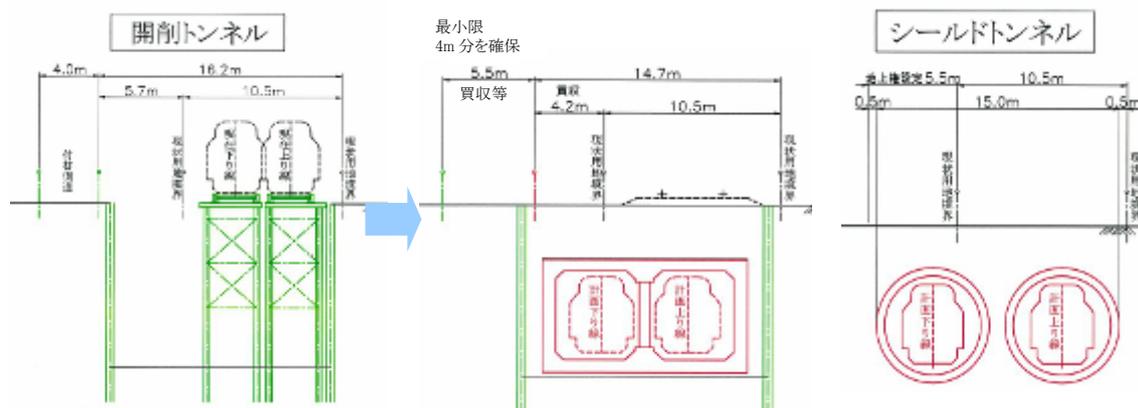
下段：V=67km/hの現況値

各測定地点において、予測上は現況より改善されることとなる



(4) 地下化案の設定条件

- ・土被りが浅い部分や駅部では「開削工法」が優れ、必要な土被りと1 km以上の延長がある場合は、地上への影響が少ない「シールド工法」が有利となる。
- ・本立体化案では、外環道路を下越すために土被りが深くなる約1 km区間は「シールド工法」とし、他の区間では「開削工法」とする。
- ・工事費の軽減を目的に、一部区間では別線工法を取入れ、線路直下工事区間の縮小を図る。
- ・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、工事中の現況側道の機能回復を目的として4 mの付替道路を設置する。
- ・工事完了後の沿線道路状況によっては、4 m以上の付替道路(側道)を設置する。



(5) 事業費の算出根拠

事業費の算出は下記根拠により実施するものであるが、線形や試算方法、あるいは現場条件などにより大きく変動するものである。

したがって、後述する立体化案の事業費は、一つの目安として考えるべきである。

□ 事業費算出根拠

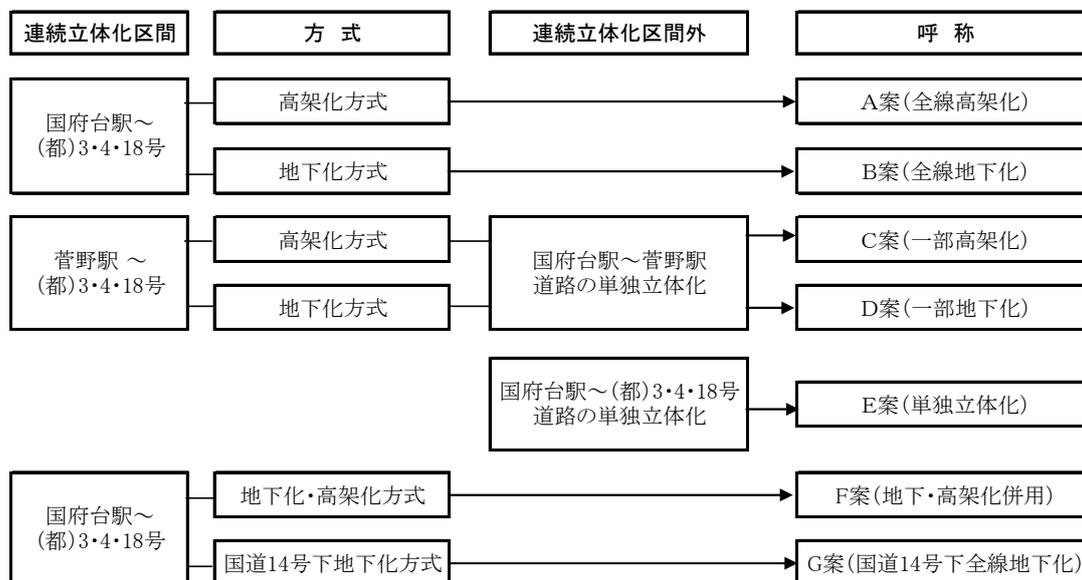
項目	根拠	備考
工事費(高架)	京成高砂連立調査工事費(日本交通計画協会)を参考	各項目の積上げにより総事業費を算出 概ねのkm単価 高架 約130~170億円 地下 約310~320億円
工事費(地下)	川崎縦貫鉄道工事費算定資料(鉄道運輸機構)を参考	
軌道・電気・設備工事等	京成高砂連立調査工事費(日本交通計画協会)を参考	
諸経費	他の事例から工事費の50%	
用地費	平成18年度地価公示価格より	
地上権設定費	買収費の70% 県事例(50~90%)の平均値	
借地費	買収費×6%×6割×9年 千葉県施工の公共工事に伴う補償基準の運用方針	
建物補償費	京成連立(四つ木~青砥)を参考 木造及びコンクリート造	
営業補償費	京成連立(四つ木~青砥)を参考	

3-2 立体化案の概要

立体化案は、これまでに市が検討してきた5つの立体化案（A～E案）と、より幅広い視点からみた場合に可能性がある2案（F,G案）を加えた7案が抽出される。

立体化案の分類と主な諸元を以下に示す。

□ 立体化案の分類



□ 立体化案の諸元

連続立体事業費 費用単位:億円

	A案	B案	C案	D案	E案	F案	G案
連続立体化事業費	546	1,025	162	477		729	1,000
用地買収(㎡)	16,468	22,447	4,279	14,322		23,836	20,976
買収軒数(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(※1)	82	561	24	339		311	536
費用便益比	1.42	0.76	2.45	0.83		1.06	0.77

単独立体事業費

単独立体事業費			121	121	209		
用地買収(㎡)			12,400	12,400	17,300		
買収軒数(軒)			87	87	130		
市負担額(※2)			37	37	46		
費用便益比			1.14	1.14	2.60		

附帯工事費(鉄道跡地活用/地下通路)

附帯工事費計	66	77	42	53	40	55	33
市負担額	66	77	42	53	40	55	33

附帯事業を含む総事業費

総事業費	612	1,102	325	651	249	784	1,033
市負担額	148	638	103	429	86	366	569
用地買収等計(㎡)	27,581	26,065	22,757	30,321	17,300	30,089	32,703

※1 ・他事例を参考に、鉄道:国:県:市の負担割合を10%:45%:30%:15%として試算した場合
 ・地下化の場合は国の補助採択を受けた場合において、高架事業費(補助限度額の算定基準)を超える額を市が負担した場合の試算額(例:全線立体化:546億円×85%)
 このため、国・県・鉄道の負担額計は地下化・高架化とも全線立体化:464億円、一部立体化:138億円となる。
 なお、F案の場合は平面区間を除いた高架事業相当額より算出しているため、418億円となる。

※2 ・市道(国府台4号):50%負担 県道(市川真間3号、八幡1号):10%負担として試算した場合

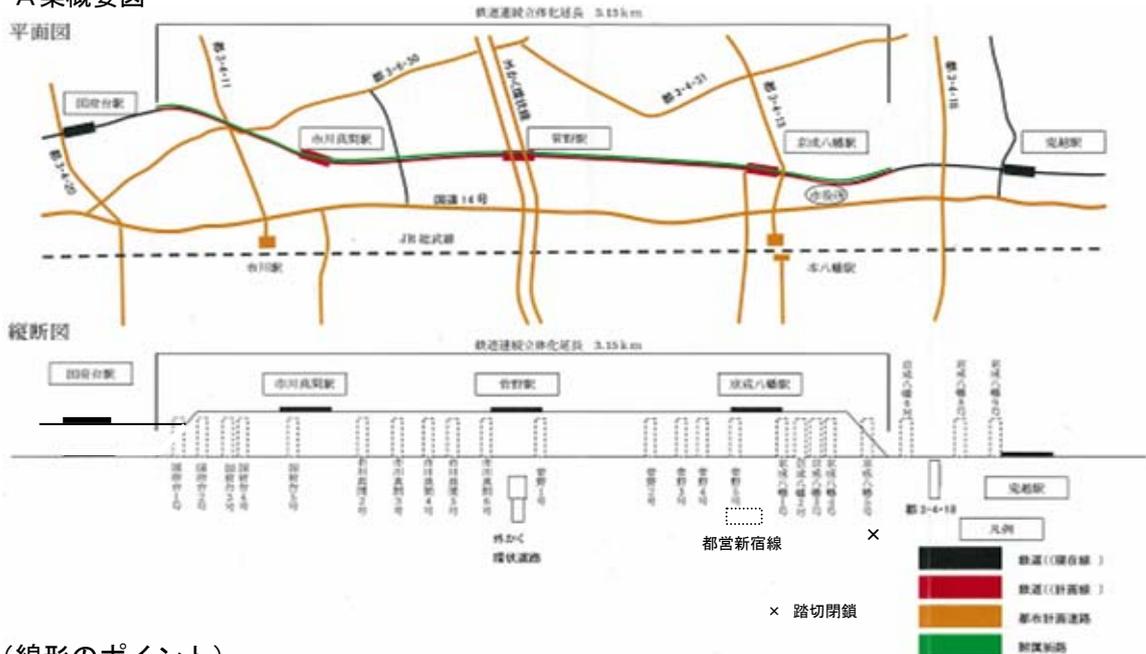
(1) A案(全線高架化)

連続立体交差事業として、最も一般的な工法（補助限度額の算定基準）となる鉄道の高架化を検討全区間において実施するものである

この案では、区間内にあるボトルネック踏切2箇所及び問題となる踏切5箇所を含む全19箇所の踏切除去による交通環境の改善と立体化に併せた側道整備や高架下の有効活用、これを契機とした周辺市街地整備などにより、駅周辺や沿線の賑わい創出などによるまちづくり効果が期待されるものである。

懸念材料としては、高架化による地域環境への影響（景観等）などが挙げられる。

■ A案概要図



(線形のポイント)

- ・ 始点付近では、国府台2号（大門通り）と国府台3号、4号（変則5差路）がコントロールポイント（以下「CP」という。）となる。国府台1号踏切は高さが制限（h=2.8m）される。注）自転車歩行者道の高さ基準は2.5m以上（道路構造令より）
- ・ 終点付近は、高架レベルから（都）3・4・18号までに現況レベルへの摺り付けとなる。擁壁区間（高架から平面への移行部）となる京成八幡5号踏切は閉鎖される。

□ 事業概要

□ 事業費及び事業延長	
連続立体交差事業費	546億円
連続立体交差事業延長	3.15km
単独立体交差事業費	—
単独立体交差箇所数	—
立体事業費計（付帯工事費は除く）	546億円
参考：立体事業市負担額（市負担割合）※1	82億円（15%）
□ 事業効果（国の採択基準）	
費用便益比（B/C）	1.42
参考：連続立体化事業のみの費用対便益	1.42
□ 用地買収等	
用地買収面積	16,468㎡
借地面積	11,113㎡
地上権設定面積	0㎡
建物補償件数	246軒

□ 整備による関連事項	
側道整備延長	3.15km（W=6m）
1日当たり踏切遮断時間の解消	135時間48分07秒
踏切除去数（検討区間踏切数20箇所）	19箇所
踏切閉鎖数	1箇所
踏切残置数	0箇所
バリアフリー改善駅数	3 駅
立体化による空間活用規模	高架 2.68km
地域分断規模	0.32km
CO2の削減量	約3,600t/年（14%）削減
NOXの削減量	約17t/年（15%）削減
SPMの削減量	約2t/年（18%）削減
騒音等への影響	高架3.15km
□ 参考：工事期間 ※2	
	10年

※1 P26の注釈参照（以降G案まで同様に扱う）

※2 都市計画決定後、用地買収の開始から、用地買収が順調に進み、工事が完成するまでの期間の目安（以降G案まで同様に扱う）

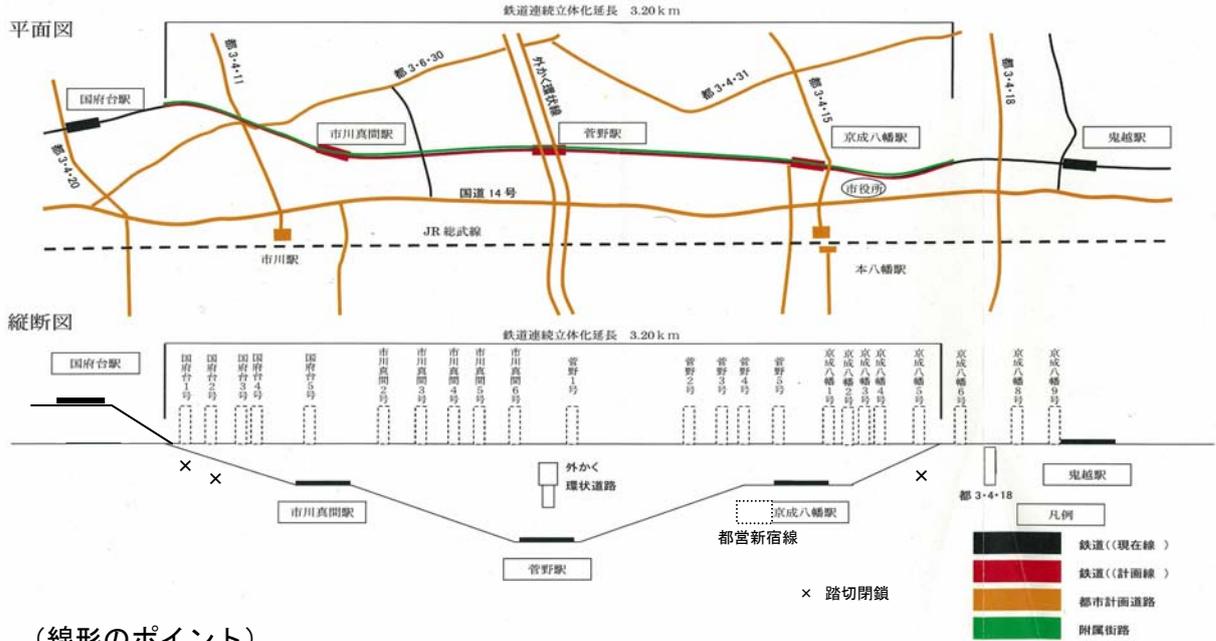
(2) B案(全線地下化)

地域への影響に配慮し、鉄道の地下化を検討全区間において実施するものである

この案では、区間内にあるボトルネック踏切2箇所及び問題となる踏切5箇所を含む全17箇所の踏切除去による交通環境の改善と、地下化がもたらす鉄道上部空間とその有効活用、これを契機とした周辺市街地整備などにより、A案以上にまちづくり効果が期待されるものである。

懸念材料としては、事業費・維持管理費が高価になることや、国の採択基準に適合しないことなどが挙げられる。

■ B案概要図



(線形のポイント)

- ・ 始点付近では、国府台2号(大門通り)と国府台3号、4号(変則5差路交差点)がCPとなる。掘割区間となる国府台1号、2号踏切は閉鎖される。
注) 大門通りは重要路線であるが、高架から地下へ移行するための掘割区間となるため踏切閉鎖(道路の遮断)は避けられなくなる。
- ・ 中間部では、外環道路(地下約30m)の下越し、都営新宿線の上越しが必要となる。
- ・ 終点付近は、(都)3・4・18号までに現況レベルへの摺り付けとなる。掘割区間(地下から平面への移行部)となる京成八幡5号踏切は閉鎖される。

□ 事業概要

□ 事業費及び事業延長	
連続立体交差事業費	1,025億円
連続立体交差事業延長	3.20km
単独立体交差事業費	—
単独立体交差箇所数	—
立体事業費計(付帯工事費は除く)	1,025億円
参考: 立体事業市負担額(市負担割合) ※1	561億円～(55%～)
□ 事業効果(国の採択基準)	
費用便益比(B/C)	0.76
参考: 連続立体化事業のみの費用対便益	0.76
□ 用地買収等	
用地買収面積	22,447㎡
借地面積	0㎡
地上権設定面積	3,618㎡
建物補償件数	124軒

□ 整備による関連事項	
側道整備延長	3.20km (W=4m)
1日当たり踏切遮断時間の解消	122時間43分49秒
踏切除去数(検討区間踏切数20箇所)	17箇所
踏切閉鎖数	3箇所
踏切残置数	0箇所
バリアフリー改善駅数	3 駅
立体化による空間活用規模	トンネル 2.45km
地域分断規模	0.48km
CO2の削減量	約3,600t/年(14%)削減
NOXの削減量	約17t/年(15%)削減
SPMの削減量	約2t/年(18%)削減
騒音等への影響	掘割0.48km
□ 参考: 工事期間 ※2	
	10年

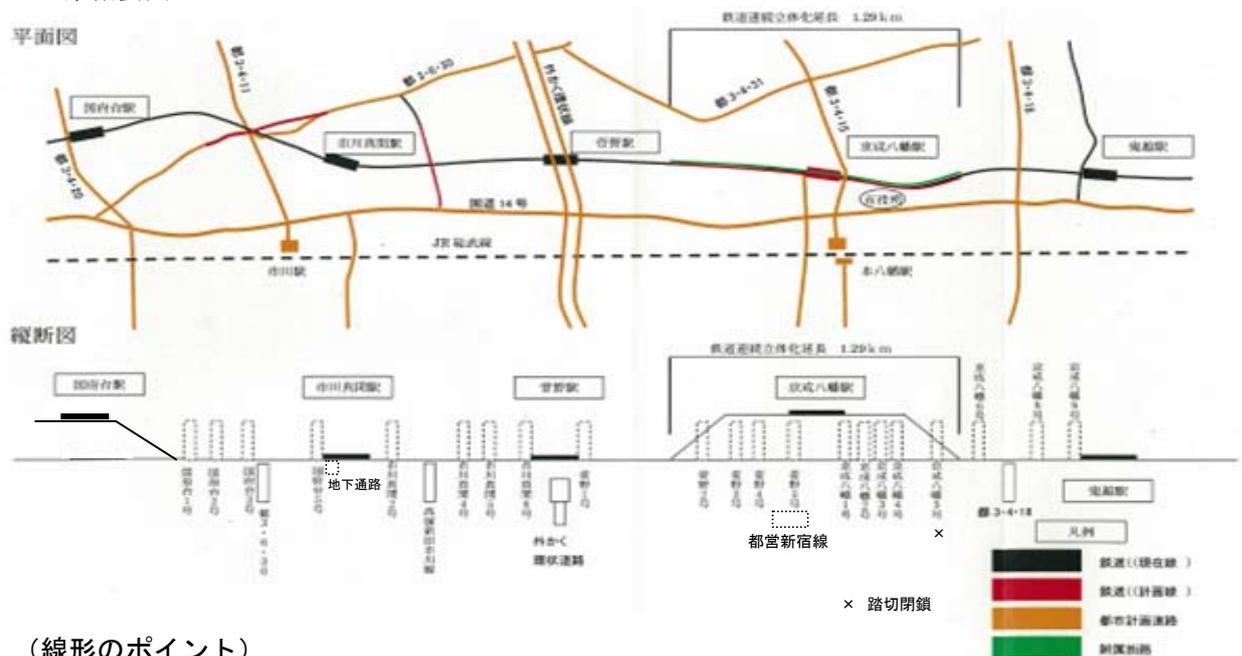
(3) C案（一部高架化）

事業費の縮減を考え、外環道路（地下約30m）以西は主要道路の単独立体化とし、高架化による連続立体化区間を菅野から（都）3・4・18号までに短縮するものである

この案では、区間内にあるボトルネック踏切2箇所及び問題となる踏切1箇所を含む全10箇所の踏切除去による交通環境の改善と連続立体化区間でのまちづくり効果が期待されるものである。

懸念材料としては、踏切残置が多くまちづくりへの効果が限定されることと、高架化区間についてはA案と同様に高架部分での地域への影響などが挙げられる。

■ C案概要図



(線形のポイント)

- ・ 始点付近では、外環道路と菅野3号踏切がCPとなる。菅野2号踏切は高さが制限 (h=3.1m) される。注) 車道の建築限界は特別な場合3.0mまで縮小できる (道路構造令より)
- ・ 終点付近では、A案と同様であり、擁壁区間となる京成八幡5号踏切は閉鎖される。

(単独立体化等)

- ・ ボトルネック踏切となる市川真間3号踏切と安全上問題のある国府台3号踏切で道路の単独立体交差化 (アンダーパス) を行う。
- ・ 歩行者の多い国府台5号踏切には地下通路 (歩行者・自転車用) を設置する。

□ 事業概要

□ 事業費及び事業延長	
連続立体交差事業費	162億円
連続立体交差事業延長	1.29km
単独立体交差事業費	121億円
単独立体交差箇所数	2箇所/0.47km
立体事業費計 (付帯工事費は除く)	283億円
参考: 立体事業市負担額 (市負担割合) ※1	61億円 (22%)
□ 事業効果 (国の採択基準)	
費用便益比 (B/C)	1.9
参考: 連続立体化事業のみの費用対便益	2.45
□ 用地買収等	
用地買収面積	16,679㎡
借地面積	6,078㎡
地上権設定面積	0㎡
建物補償件数	183軒

□ 整備による関連事項	
側道整備延長	1.29km (W=6m)
1日当たり踏切遮断時間の解消	58時間58分28秒
踏切除去数 (検討区間踏切数20箇所)	8箇所 + 単立2箇所
踏切閉鎖数	1箇所
踏切残置数	9箇所 (国府台～菅野)
バリアフリー改善駅数	1 駅
立体化による空間活用規模	高架 0.82km
地域分断規模	0.32km + 0.47km
CO2の削減量	約2,300t/年 (9%) 削減
NOXの削減量	約10t/年 (9%) 削減
SPMの削減量	約1t/年 (9%) 削減
騒音等への影響	高架1.29km + 踏切9

□ 参考: 工事期間 ※2	8年
---------------	----

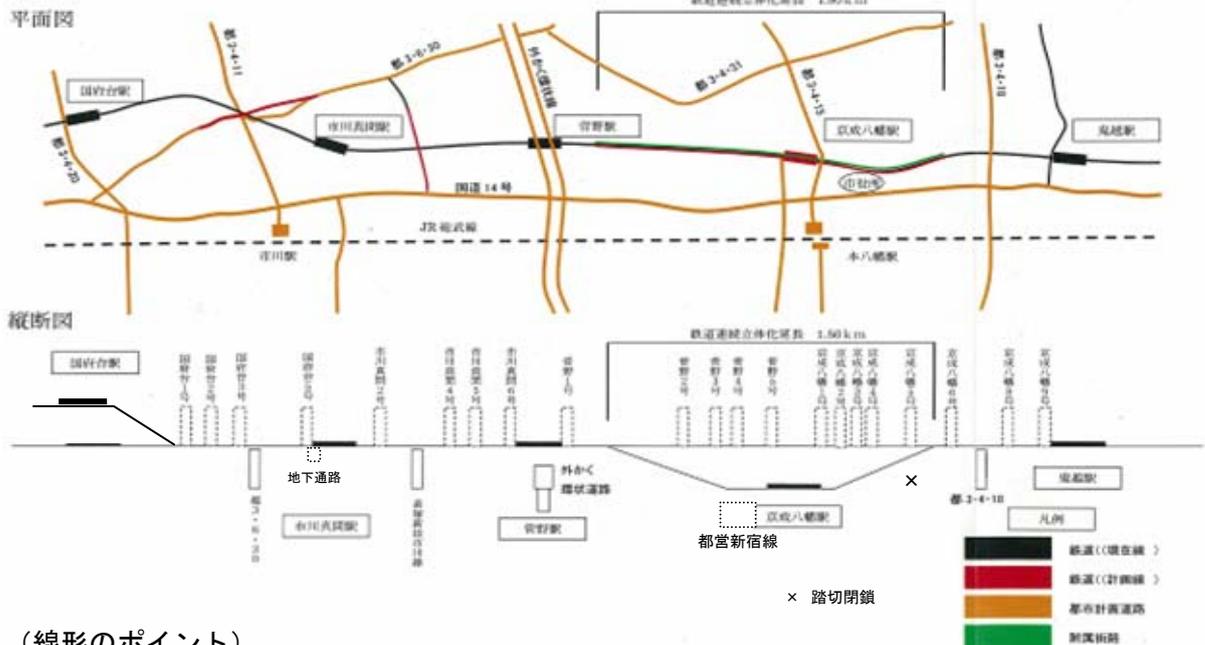
(4) D案(一部地下化)

C案同様に事業費の縮減を考え、外環道路(地下約30m)以西の主要道路は単独立体化とし、地下化による連続立体化区間を菅野から(都)3・4・18号までに短縮するものである

この案では、区間内にあるボトルネック踏切2箇所及び問題となる踏切1箇所を含む全10箇所の踏切除去による交通環境の改善と連続立体化区間でのまちづくり効果が期待されるものである。

懸念材料としては、踏切残置が多くまちづくりへの効果が限定されることと、地下化部分が割高となるため、国の採択基準に適合しないことなどが挙げられる。

■ D案概要図



(線形のポイント)

- ・ 始点付近では、外環道路と菅野3号踏切がCPとなる。
- ・ 終点付近では、B案と同様であり、掘割区間となる京成八幡5号踏切は閉鎖される。

(単独立体化等)

- ・ ボトルネック踏切となる市川真間3号踏切と安全上問題のある国府台3号踏切で道路の単独立体交差化(アンダーパス)を行う。
- ・ 歩行者の多い国府台5号踏切には地下通路(歩行者・自転車用)を設置する。

□ 事業概要

□ 事業費及び事業延長	
連続立体交差事業費	477億円
連続立体交差事業延長	1.50km
単独立体交差事業費	121億円
単独立体交差箇所数	2箇所/0.47km
立体事業費計(付帯工事費は除く)	598億円
参考: 立体事業市負担額(市負担割合) ※1	376億円~(63%~)
□ 事業効果(国の採択基準)	
費用便益比(B/C)	0.89
参考: 連続立体化事業のみの費用対便益	0.83
□ 用地買収等	
用地買収面積	26,722㎡
借地面積	3,599㎡
地上権設定面積	0㎡
建物補償件数	226軒

□ 整備による関連事項	
側道整備延長	1.50km (W=4m)
1日当たり踏切遮断時間の解消	58時間58分28秒
踏切除去数(検討区間踏切数20箇所)	8箇所+単立2箇所
踏切閉鎖数	1箇所
踏切残置数	9箇所(国府台~菅野)
バリアフリー改善駅数	1 駅
立体化による空間活用規模	トンネル 0.75km
地域分断規模	0.57km+0.47km
CO2の削減量	約2,300t/年(9%)削減
NOXの削減量	約10t/年(9%)削減
SPMの削減量	約1t/年(9%)削減
騒音等への影響	掘割0.57km+踏切9
□ 参考: 工事期間 ※2	6年

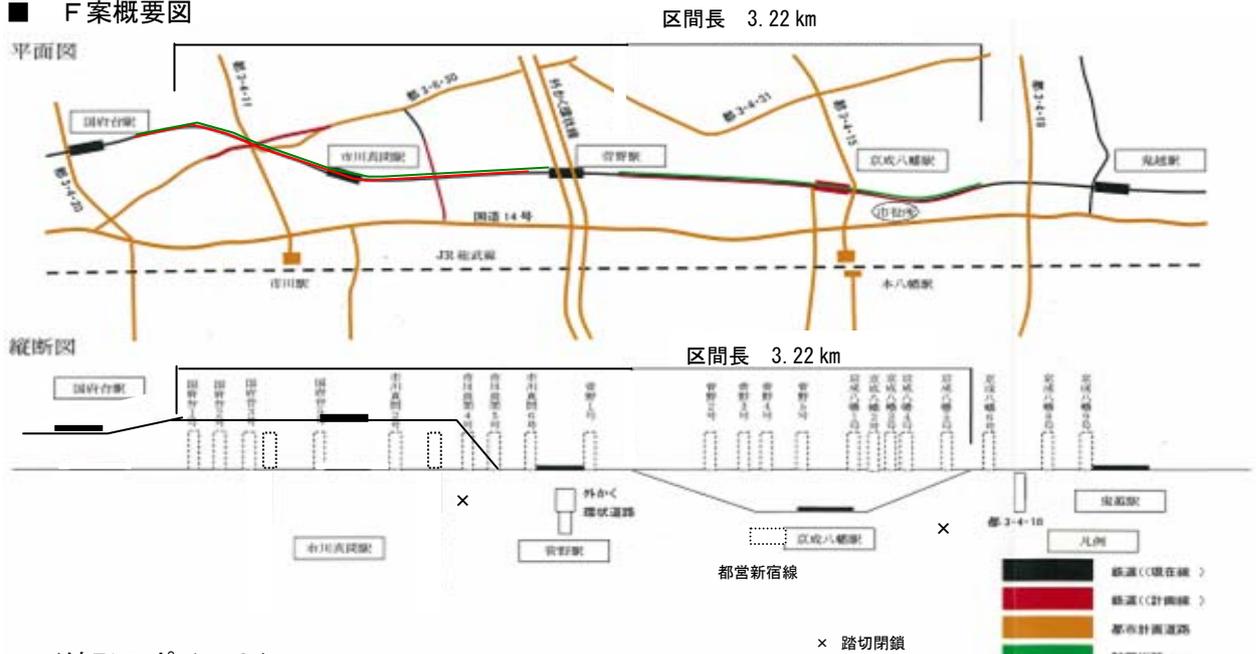
(6) F案(地下・高架化併用)

地域の景観や自然・歴史的な資源、土地利用や上位計画との整合性などを踏まえ、国府台駅(高架)から市川真間駅付近までは高架化とし、菅野駅付近では平面化、京成八幡駅付近を地下化するものである。

この案は、区間内にあるボトルネック踏切2箇所及び問題となる踏切5箇所を含む全15箇所の踏切除去による交通環境の改善と、立体化による空地の活用やこれを契機とした地域特性を活かした市街地整備など、大きなまちづくり効果が期待されるものである。

懸念材料としては、高架化区間についてはA案と同様のほか、地下・高架化による掘割・擁壁区間が長くなることが挙げられる。

■ F案概要図



(線形のポイント)

- ・ 始点付近では、A案と同様であり、国府台1号踏切は高さが制限(h=2.8m)される。
- ・ 高架化区間の終点は県道高塚新田市川線がCPとなるため、擁壁区間となる市川真間4号踏切は閉鎖される。
- ・ 地下化の始点は外環道路、菅野1号踏切とし、菅野3号踏切がCPとなる。
- ・ 菅野駅の地下化については、高架終点から外環道路下(地下約30m)をくぐるものが技術的(鉄道縦断勾配)条件から不可能であるため平面化となる。
- ・ 終点付近では、B、D案と同様であり、掘割区間となる京成八幡5号踏切は閉鎖される。

□ 事業概要

□ 事業費及び事業延長	
連続立体交差事業費	729億円
連続立体交差事業延長	3.22km
単独立体交差事業費	—
単独立体交差箇所数	—
立体事業費計(付帯工事費は除く)	729億円
参考: 立体事業市負担額(市負担割合) ※1	311億円(43%)
□ 事業効果(国の採択基準)	
費用便益比(B/C)	1.06
参考: 連続立体化事業のみの費用対便益	1.06
□ 用地買収等	
用地買収面積	23,836㎡
借地面積	6,253㎡
地上権設定面積	0㎡
建物補償件数	257軒

□ 整備による関連事項	
側道整備延長	3.22km (W=6, 4m)
1日当たり踏切遮断時間の解消	108時間24分26秒
踏切除去数(検討区間踏切数20箇所)	15箇所
踏切閉鎖数	2箇所
踏切残置数	3箇所(菅野付近)
バリアフリー改善駅数	2 駅
立体化による空間活用規模	高架・トンネル 1.74km
地域分断規模	0.84km
CO2の削減量	約3,600t/年(14%)削減
NOXの削減量	約17t/年(15%)削減
SPMの削減量	約2t/年(18%)削減
騒音等への影響	高架・掘割等2.25km+踏切3

□ 参考: 工事期間 ※2	10年
---------------	-----

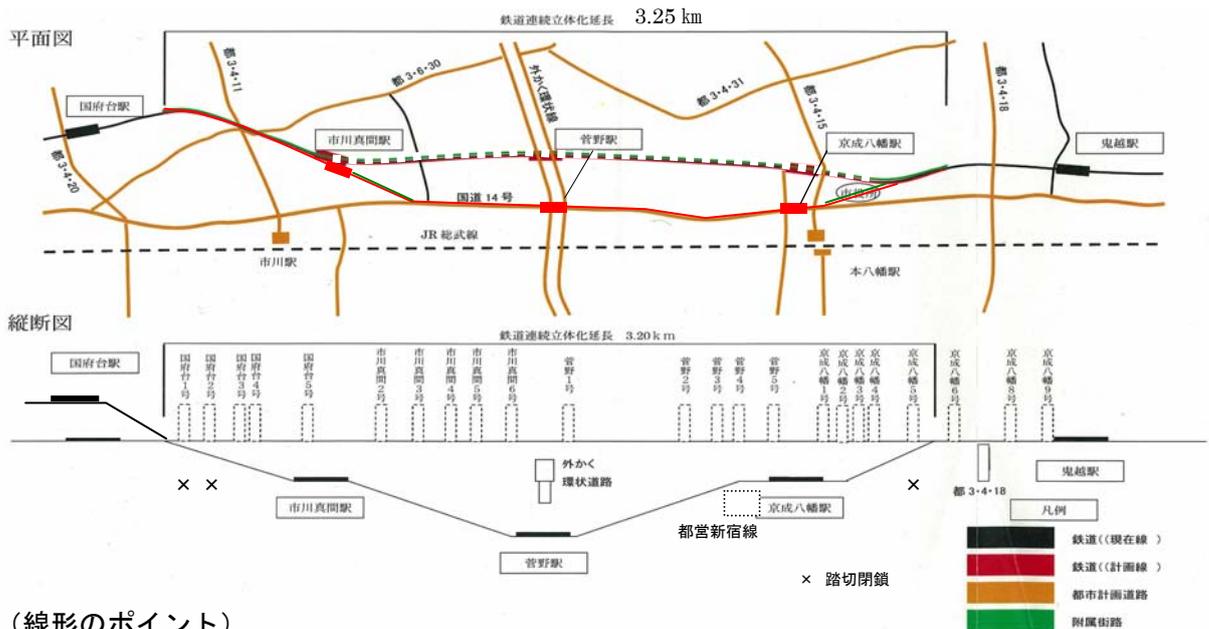
(7) G案（国道14号下全線地下化）

地域への影響に配慮し、鉄道の地下化を国道14号ルートで全区間実施するものである

この案では、区間内にあるボトルネック踏切2箇所及び問題となる踏切5箇所を含む全17箇所の踏切除去による交通環境の改善と既存鉄道敷きの有効活用、国道14号整備の契機となることや都市構造の再編などによるまちづくり効果が期待されるものである。

懸念材料としては、B案と同等の事業費や維持管理費が高価になり国の採択基準に適合しないことのほか、駅位置変更による地元への影響などが挙げられる。

■ G案概要図



（線形のポイント）

- ・ 始点付近でのCPは、B案と同様であり、掘割区間となる国府台1号、2号踏切は閉鎖される。
- ・ 始点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
- ・ 中間部では、外環道路（地下約30m）の下越し、都営新宿線の上越しが必要となる。
- ・ 終点側国道への摺り付けは八幡5号踏切～八幡6号踏切の直線部分を延長
- ・ 終点付近は、B、D、F案と同様であり、掘割区間となる京成八幡5号踏切は閉鎖される。

□ 事業概要

□ 事業費及び事業延長	
連続立体交差事業費	1,000億円
連続立体交差事業延長	3.25km
単独立体交差事業費	—
単独立体交差箇所数	—
立体事業費計（付帯工事費は除く）	1,000億円
参考：立体事業市負担額（市負担割合）※1	536億円～（54%～）
□ 事業効果（国の採択基準）	
費用便益比（B/C）	0.77
参考：連続立体化事業のみの費用対便益	0.77
□ 用地買収等	
用地買収面積	20,976㎡
借地面積	3,622㎡
地上権設定面積	8,105㎡
建物補償件数	179軒

□ 整備による関連事項	
側道整備延長	1.85km（W=4m）
1日当たり踏切遮断時間の解消	122時間43分49秒
踏切除去数（検討区間踏切数20箇所）	17箇所
踏切閉鎖数	3箇所
踏切残置数	0箇所
バリアフリー改善駅数	3 駅
立体化による空間活用規模	トンネル 1.05km（国道除）
地域分断規模	0.48km
CO2の削減量	約3,600t/年（14%）削減
NOXの削減量	約17t/年（15%）削減
SPMの削減量	約2t/年（18%）削減
騒音等への影響	掘割0.48km

□ 参考：工事期間 ※2	10年～
--------------	------

(8) 各立体化案に対する市民意見の概要

AからE案について、これまでに実施した市民アンケート調査及び市民意見交換会においての各立体化案への意見概要は次のとおりである。

□ 市民意見概要表

	【市民アンケート結果より】		【市民意見交換会より】
	実施期間 H19. 12. 6～H20. 1. 31 市内 3,000 名無作為抽出 回収件数 932 件 (31.1%)		実施期間 H20. 7. 11～H20. 7. 19 京成沿線地域において 4 回 参加者 105 名
A 案	アンケートによる割合 41.5%	選択理由は事業費、踏切除却数、高架下利用の順	(賛成) ・予算面から ・騒音等は技術的な進歩で影響が小さい (反対) ・景観、音、振動、目線、日影の影響 ・高架は地域分断、街並みを壊す ・高架下が上手く利用されていない
B 案	24.8%	選択理由は景観、騒音・振動、地上利用の順	(賛成) ・騒音、振動がなく環境が保全される ・沿線住民としては地下化を希望 ・鉄道の上部利用が可能
C 案	9.90%	選択理由は事業費、渋滞解消、踏切除却数の順	(反対) ・地下通路は安全性に問題がある ・地下通路は防犯面でも好ましくない
D 案	4.10%	選択理由は事業費、利便性、渋滞解消の順	
E 案	8.60%	選択理由は事業費、買収面積、景観の順	
F 案	—	—	—
G 案	—	—	—
その他 自由意見等	11.2%	1. 早期整備(13.1%) 2. 事業費(12.2%) 投資効果が疑問等 3. 地下通路(5.9%) 安全性への配慮が必要等 4. 渋滞(5.0%) 踏切以外の渋滞対応も必要 5. 地下化(4.1%) 事業費に問題はあるが、景観に配慮が必要	・景観を活かすまちづくりの推進 ・渋滞原因は国道 14 号 ・交通全体を考えた対応が必要 ・沿線住民意見を重視すべき ・アンケート結果に疑問 ・全面的な情報の公開 ・市の負担額を提示すべき

4 立体化案の評価

4-1 評価手法等

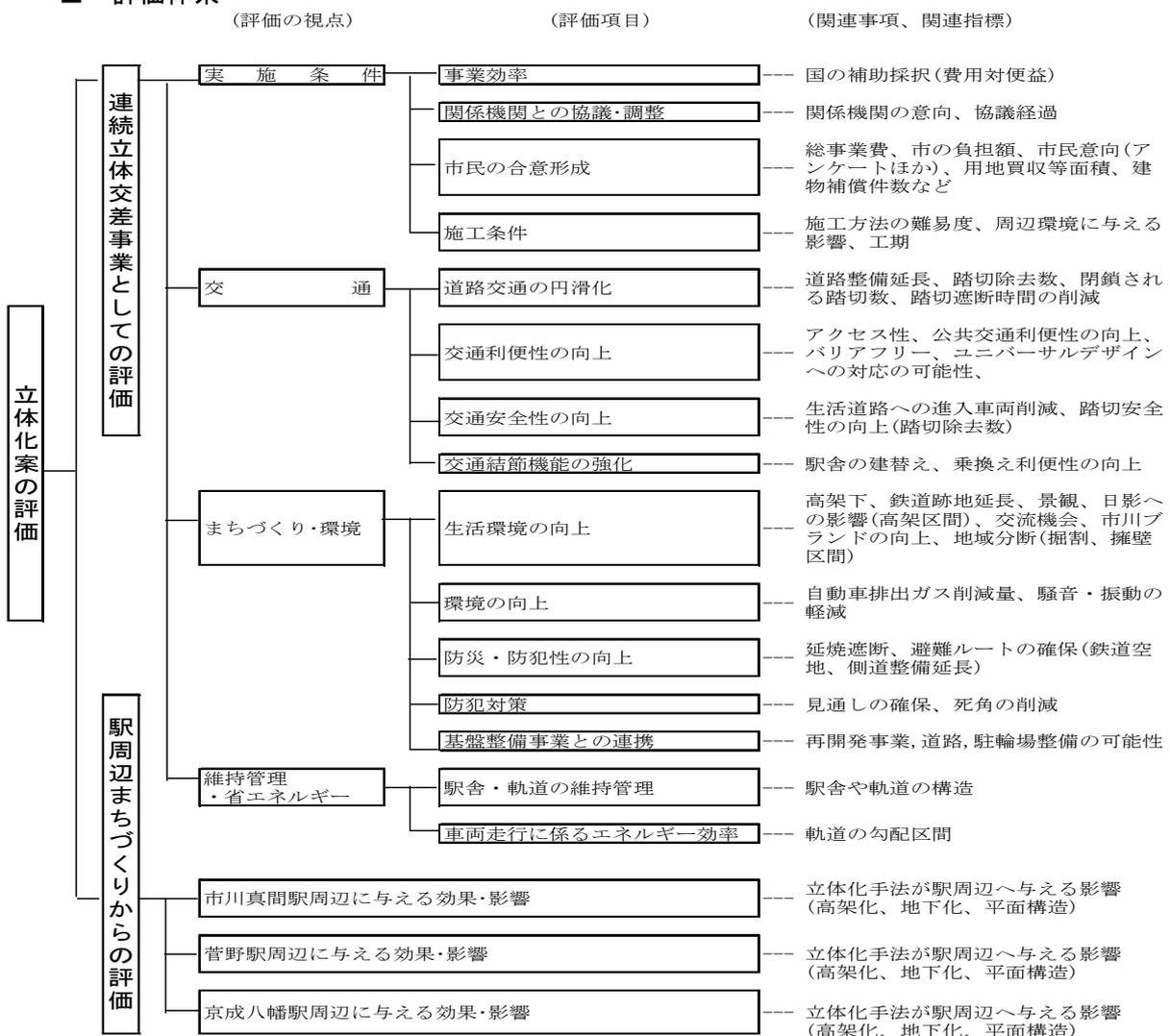
連続立体交差事業の評価においては、国の「費用便益マニュアル(連続立体交差事業編)」が基準となっている。これは事業によって発現する交通面からの便益(移動時間の短縮、走行経費の削減、交通事故の減少)を貨幣換算して、建設費、維持管理費等のコストと比較する費用便益分析結果により事業の効率性を示すものである。

しかし、連続立体交差事業における波及的な影響としては、交通の円滑化等による交通面からの効果だけでなく、地域の利便性向上や駅周辺が一体的に整備されることなどにより、まちづくり全般へも様々な効果がもたらされる。

そこで、本委員会における評価にあたっては、国の評価基準にないまちづくりの視点からの評価項目なども併せ、幅広い角度から総合的な評価を行うこととする。

評価手順としては、各立体化案について、「連続立体交差事業としての評価」と「駅周辺まちづくりから評価」を大項目とし、それぞれの項目における問題点や地域への影響などから相対的に評価する。

■ 評価体系



4-1.2 連続立体交差事業としての評価

(1) 事業の実施条件

事業の実施にあたっては、事業の採算性や効果からみる「事業効率性」と、事業主体となる千葉県や鉄道事業者との調整、さらには、巨額な財政投資に対する市民合意、用地買収等直接影響を受ける地元の住民との調整に要する「時間」などの視点で評価するものである。

ア) 評価関連指標

数値指標等	A 案	B 案	C 案	D 案	E 案	F 案	G 案
方式	高架	地下	高架 単独立体	地下 単独立体	単独立体	高架 地下	地下
事業費	546億円	1,025億円	283億円	598億円	209億円	729億円	1,000億円
用地買収等	27,581㎡	26,065㎡	22,757㎡	30,321㎡	17,300㎡	30,089㎡	32,703㎡
建物補償件数	246軒	124軒	183軒	226軒	130軒	257軒	179軒
費用便益比(B/C)	1.42	0.76	1.9	0.89	2.6	1.06	0.77
費用(基準年価値+維持管理費)	259億円	486.1億円	133.3億円	282.7億円	97.4億円	345.5億円	473.9億円
便益額	367.1億円	367.1億円	252.8億円	252.8億円	252.8億円	367.1億円	367.1億円
(参考)全線立体化と比較した損益額	0億円	0億円	-114.3億円	-114.3億円	-114.3億円	0億円	0億円
工事期間	10年	10年	8年	6年	8年	10年	10年～

イ) 評価結果

本評価からは、国の採択基準へ適合せず、事業の実現性などに問題のあるB、D、G案と、単独立体化による地元への影響に問題のあるD案に減点要素がある。

評価項目	評価指標	評価※	
		○	▲
① 事業効率性	費用便益比		
② 時間	関係機関との調整、市民合意形成に要する期間など	A,C,F	B,D,E,G

※評価項目の凡例 ○:効果が高い、または、問題が少ない ▲:問題や影響が大きい

ウ) 評価理由

【○の評価：A案 C案 F案】

- ・ 連続立体交差事業として一般的な高架化を含み、国の採択基準へ適合（費用便益比：A案 1.42、C案 1.90、F案 1.06）する。
- ・ 事業実施の前提条件を満たすため、関係機関との調整が容易となる。
- ・ 国、県からの補助金を受けることが可能となるため市の負担が軽減でき、その分を他のまちづくり事業へ充てることができる。このため、市内まちづくりにおける各地域への投資バランスが平準化できる。

ただし、次のような懸念がある。

- ・ 高架化（沿線への影響）による地元調整が課題になる。
- ・ F案は用地買収等の面積が大きく、地権者交渉に時間を要する可能性と、地下化区間の必然性について、関係機関との調整が課題になる。

【▲の評価：B案、D案、G案、E案】

- ・ B、D、G案（地下化）は、国の採択基準に適合しない。このため、関係機関との調整が難航するなど事業の実現性に重大な問題がある。（費用便益比：B案 0.76、D案 0.89、G案 0.77）
- ・ 国の採択基準に適合しない場合、国、県からの補助金が交付されないため、市の財政負担が大きくなる。
- ・ 巨額な事業費支出については、全市民の理解が必要となるなど市民調整に時間を要する。
- ・ E案（単独立体化）は、費用便益比（2.6）が高いものの、側道と本線の分離による沿道商店利用者の減少や掘割区間による新たな地域分断など、沿道関係者の合意形成が問題になる。

ただし、次の評価は高い。

- ・ 沿線住民ニーズの反映（市民意見交換会等による）が可能となる。

（2）交通面に与える効果・影響

立体化事業により、踏切の除去や関連側道整備による「交通の円滑化」や「利便性」、「安全性」の向上や、鉄道そのものの利便性として「交通結節機能の強化」などを視点として評価するものである。

ア) 評価関連指標

数値指標等	A 案	B 案	C 案	D 案	E 案	F 案	G 案
側道整備延長(幅員)	3.15km (W=6m)	3.20km (W=4m)	1.29km (W=6m)	1.50km (W=4m)	—	3.22km (W=6, 4m)	1.85km (W=4m)
1日当たり踏切遮断時間の解消	135時間 48分07秒	122時間 43分49秒	58時間 58分28秒	58時間 58分28秒	22時間 24分02秒	108時間 24分26秒	122時間 43分49秒
踏切除去数	19箇所	17箇所	10箇所	10箇所	3箇所	15箇所	17箇所
踏切除去される主要路線数	5路線	5路線	3路線	3路線	3路線	5路線	5路線
踏切閉鎖数	1箇所	3箇所	1箇所	1箇所	0	2箇所	3箇所
踏切残置数	0箇所	0箇所	9箇所	9箇所	17箇所	3箇所	0箇所
駅舎のユニバーサルデザイン化等	3 駅	3 駅	1 駅	1 駅	0	2 駅	3 駅

イ) 評価結果

本評価では、大門通りの遮断による交通利便性の低下等地域への影響が大きいB、G案と、便益が小さく沿線まちづくり全般の改善とならないC、D、E案に減点要素がある。

評価項目	評価指標	評価※	
		○	▲
① 道路交通の円滑化	交通渋滞の緩和、南北交通の円滑化	A,F	B,C,D, E,G
② 交通利便性の向上	アクセス性、公共交通の利便性、バリアフリー化等		
③ 交通安全性の向上	踏切の安全性など		
④ 交通結節機能の強化	駅舎の改善、乗り換え利便性など		

※評価項目の凡例 ○:効果が高い、または、問題が少ない ▲:問題や影響が大きい

ウ) 評価理由

【○の評価：A案、F案】

- ・ A案（全線高架化）は踏切除去数が19箇所と最も多く、かつ、関連側道(W=6m)整備延長も3.15kmと7案のなかで最長であり、交通面では最も効果的な案となる。
- ・ F案（地下高架化併用）は踏切除去数が15箇所であるが、地域に影響を及ぼす重大な問題はない。

ただし、次の懸念がある。

- ・ F案の懸念としては、一部、菅野駅周辺の平面区間で踏切3箇所が残置されるが、この地区は外環道路整備による踏切交通量の減少が見込まれるため影響は小さくなる。

【▲の評価：B案、C案、D案、E案、G案】

- ・ B、G案（全線地下化）は、交通面の効果はA、F案と同等であるものの、真間地区で掘割区間となる大門通りの遮断（踏切閉鎖）によって、歩行者や自転車利用者の利便性、街回遊動線、商店等への影響が特に重大な問題になる。その他、菅野駅が外環道路直下の地下30m以上の深さとなるため、駅の利便性（駅内移動時間等）にも問題がある。
- ・ C、D案（一部立体化）及びE案（単独立体化）は、踏切残置数が多く、関連側道整備規模も縮小するなど、全線立体化に比べて交通面の効果が限定的となる。また、全線立体化と比べて便益（実施条件評価関連指標）が劣るため、移動に要する時間経費などの損益を将来に渡って負担することにもなる。（便益額：全線立体化約367億円、一部立体化約253億円）
- ・ C、D、E案（単独立体化を含む案）は道路をアンダーパスするため、高齢者の歩行等バリアフリーの観点から問題になる。

ただし、次の評価は高い。

- ・ B、D、G案（地下化）は、京成八幡駅が地下駅となるため、地下通路などでつながる都営新宿線との乗り換え利便性（地下通路、移動時間等）が向上する。
- ・ G案はJR総武線本八幡駅との近接性が増すなど、交通結節機能が大きく向上する。

(3) まちづくり・環境への効果・影響

立体化事業により、沿線各地域では「地域環境」や「防災・防犯性」の向上などの効果が期待される。また、一体的に実施される市街地整備事業等による「都市再生」の可能性など、まちづくりを視点として評価するものである。

ア) 評価関連指標

数値指標等	A案	B案	C案	D案	E案	F案	G案
鉄道跡地有効空間	高架下 2.68km	トンネル上部 2.45km	高架下 0.82km	トンネル上部 0.75km	—	高架・トンネル等 1.74km	トンネル上部 1.05km(国道除)
地域分断(掘割・擁壁区間)	0.32km	0.48km	0.79km	1.04km	0.69km	0.84km	0.48km
CO2の削減量	約3,600t/年 (14%)削減	約3,600t/年 (14%)削減	約2,300t/年 (9%)削減	約2,300t/年 (9%)削減	約400t/年 (2%)削減	約3,600t/年 (14%)削減	約3,600t/年 (14%)削減
NOXの削減量	約17t/年 (15%)削減	約17t/年 (15%)削減	約10t/年 (9%)削減	約10t/年 (9%)削減	約2t/年 (2%)削減	約17t/年 (15%)削減	約17t/年 (15%)削減
SPMの削減量	約2t/年 (18%)削減	約2t/年 (18%)削減	約1t/年 (9%)削減	約1t/年 (9%)削減	低減	約2t/年 (18%)削減	約2t/年 (18%)削減
側道等整備延長(幅員)	3.15km (W=6m)	3.20km (W=4m)	1.29km (W=6m)	1.50km (W=4m)	—	3.22km (W=6, 4m)	1.85km (W=4m)
踏切除去数	19箇所	17箇所	10箇所	10箇所	3箇所	15箇所	17箇所
踏切閉鎖数	1箇所	3箇所	1箇所	1箇所	0	2箇所	3箇所

イ) 評価結果

本評価では、大門通りや葛飾八幡宮など地域資源への影響が大きなA、B、C、G案と、単独立体化によって沿線まちづくり全般が改善されないC、D、E案に減点要素がある。

評価項目	評価指標	評価※	
		○	▲
① 地域・環境の向上	交流機会の拡大、景観、日影、市川ブランドの創出、騒音・振動など	F	A,B,C, D,E,G
② 安全・安心	防災、防犯		
③ 都市再生	賑わいの創出、基盤整備事業との連携		

※評価項目の凡例 ○:効果が高い、または、問題が少ない ▲:問題や影響が大きい

ウ) 評価理由

【○の評価：F案】

- ・ F案（地下高架化併用）は地域特性に配慮して高架、平面、地下を組み合わせたものであり、各地域への影響は少ない。また、景観などまちづくりへの効果が全般的に大きくなる。特に葛飾八幡宮やクロマツ市街地など市を代表する景観に対して効果的である。

ただし、次の懸念がある。

- ・ F案は、真間地区において高架化による影響となるが、周辺土地利用も中高層系建物が立地（用途地域も指定）しているため、菅野、八幡地区（京成本線北側の低層系住居専用地域）ほどの影響はない。その他、他案に比べて擁壁・掘割区間が長くなるため、その区間については南北移動の利便性が低下する。

【▲の評価：F案以外】

- ・ A、C案（高架化）は、高架化による八幡・菅野地区の低層住宅地の居住環境やクロマツ、葛飾八幡宮などの景観への影響が重大な問題になる。
- ・ B、G案（全線地下化）は、真間地区において、地域の中心動線である大門通りの遮断（踏切閉鎖）が、当地区のまちづくり面から重大な問題となる。
- ・ C、D、E案（単独立体化を含む案）は、道路のアンダーパスによる坂道がバリアーとなり高齢社会を見据えた福祉のまちづくりや、防犯面からも問題となる。
- ・ E案（単独立体化）では八幡中央通りの整備により、新たな地域分断発生と沿道商店利用者減少など地域の活性化に問題となる。

ただし、次の評価は高い。

- ・ B、G案（全線地下化）は、鉄道上部利用の可能性が拡大するなど、まちづくりの面からは大きな効果が期待できる。

（4）維持管理・省エネルギー

立体化事業が実施されると、駅舎や軌道等の施設は将来的に維持管理していかななくてはならない。さらに、車輛エネルギー効率などは温室効果ガスの削減にも影響する。これらを踏まえ、「維持管理」と、地球の温暖化対策など「省エネルギー」を視点として評価するものである。

ア) 評価関連指標

数値指標等	A 案	B 案	C 案	D 案	E 案	F 案	G 案
駅舎／軌道の維持管理	高架3駅等	地下3駅等	高架1駅 平面2駅	地下1駅 平面2駅	平面3駅	高架・平面 ・地下各1駅	地下3駅
勾配延長	0.56km	2.16km	0.65km	1.01km		1.34km	2.16km
高低差	約7m	約37m以上	約7m	約17m		約17m	約37m以上

イ) 評価結果

本評価では、地下化による維持管理の困難性や外環道路（地下約 30m）の下越しなど、高低差が大きくエネルギー効率の悪い B、G 案に減点要素がある。

評価項目	評価指標	評価※	
		○	▲
① 維持管理の容易性	駅舎・軌道の維持管理	A,C,D, E,F	B,G
② 省エネルギー	車両エネルギー効率等		

※評価項目の凡例 ○:効果が高い、または、問題が少ない ▲:問題や影響が大きい

ウ) 評価理由

【○の評価：A、C、D、E、F案】

- ・ A案（全線高架化）は勾配区間が短く平坦性も高いため、車両のエネルギー効率など省エネルギー面では最も優れる。
- ・ C、D案（一部立体化）は勾配区間がほぼ同等なものとなる。ただし、高架駅は地下駅に比べ慣性で車両速度を軽減することができるなどの利点があり、この比較ではC案の方が優れる。
- ・ E案（単独立体化）の鉄道維持管理は現状と同等であり、事業による影響はない。
- ・ F案（地下高架化併用）は京成八幡駅が地下駅となり、勾配区間も長くなるが、軌道の高低差からみるとD案と同等になる。

【▲の評価：B、G案】

- ・ B、G案（全線地下化）は、全駅が地下駅となるため、駅舎の維持管理に大きな費用がかかる。特に菅野駅は地下 30m 以上に位置するなど、設備の維持管理等について今後の重要な課題となる。
- ・ B、G案は、京成八幡駅で都営新宿線の上越しと菅野駅で外環道路の下越しをするなど軌道の平坦区間が短く、高低差も大きい。このため、エネルギーロスが大きく省エネルギーの観点から問題となる。
- ・ 菅野駅は1日当たりの利用者数（4,467人：H18調べ）が5,000人を下回り、バリアフリー化対象外の駅である。このため、エレベーターやエスカレーター設置の義務づけがなく、施設の設置や維持管理については、鉄道事業者との調整も必要になる。

4-3 駅周辺まちづくりからの評価

(1) 市川真間駅周辺について

市川真間駅周辺については、市川駅北口の商業拠点と連続性のある商店街づくりや歴史・文化資産を活用したまちづくり、密集市街地内に避難地・避難路を確保して安全な市街地の形成及び人・自転車の安全で快適な移動空間を創造していくことなどが望ましい。

このため、連続立体交差化事業と併せた側道の整備、高架下或いは鉄道上部空間を活用した商業、公共施設や駐輪場の配置、バスベイや交通広場整備等が必要である。

ア) 評価結果

本評価では、大門通りの遮断による地域への影響が大きい地下化案と問題となる踏切が改善されない平面化案は減点要素となる。

駅周辺まちづくりのあり方	評価※	
	○(適)	×(不適)
<ul style="list-style-type: none"> ・ JR 市川駅と連続性ある商店街づくり ・ 歴史・文化資産を活用したまちづくり ・ 人や自転車の安全で快適な移動空間の確保 ・ 駅周辺における魅力ある景観づくり ・ 密集市街地における避難地、避難路の確保 ・ 公園などのオープンスペースの確保 	A,F	B,C,D E,G

※評価項目の凡例 ○:効果が高い、または、問題が少ない ×:問題や影響が大きい

イ) 評価理由

【○の評価：高架化案(A案、F案)】

- ・ 高架化の場合、大門通りを遮断（踏切閉鎖）する必要が無く、変則 5 差路交差点(国府台第 3 号、第 4 号踏切)や真間銀座通り、県道高塚新田市川線等の当該区間の踏切を全て除去でき、高架下の有効活用も可能となる。
- ・ 高架化による影響については、周辺土地利用が中高層系建物も多く、用途地域でも中高層建物の立地可能な地域である。また、大門通りへの影響については、真間山弘法寺との距離が離れているため、景観としての直接的な影響は小さい。

【×の評価：地下化案(B案、G案)】

- ・ 地下化の場合、鉄道上部利用などによるまちづくりの可能性は大きくなるが、真間山弘法寺の参道として発展してきた大門通りが、地下への掘割区間となり遮断される。この通りは『江戸名所図会』にもその賑わいが描かれており、歴史的な背景からも重大な問題である。
- ・ 大門通りは、日常生活においても歩行者・自転車動線としての利用度が高く、通りの遮断は地域における利便性からも重大な問題である。

【×の評価：平面化案(C案、D案、E案)】

- ・ 立体化せずに平面化した場合、連続立体交差化事業で生じる高架下或いは鉄道跡地などのまちづくりに利用可能な新たな空間は生じない。また、駅に隣接した真間銀座通り（歩行者ボトルネック踏切）の問題が改善されないまま残置される。
- ・ 平面化で残置される変則 5 差路の(都)3.6.30 号(国府台第 4 号踏切)と、県道高塚新田市川線（市川真間第 3 号踏切）の単独立体化にあたっては、新たな地域分断が生じる。

(2) 菅野駅周辺について

菅野駅周辺については、地域の特徴であるクロマツを活かしたなかで、外環道路の整備と一体的な避難路の整備による防災性の向上や環境保全空間を活かした緑の回廊を担う景観づくり等を進めていくことにより、良好な低層住宅地を形成していくことが望ましい。

このため、現在、アンダーパスで事業が進められている外環道路整備事業との整合性や、市川固有の財産であるクロマツ市街地の環境保全を図る必要がある。

ア) 評価結果

本評価では、地域への影響や外環道路の整合性から高架化案は減点要素となる。また、この区間の地下化は地下約 30m に駅が設置されること、鉄道縦断勾配の条件から市川真間駅も地下化になることなどから地下化案も減点要素となる。

駅周辺まちづくりのあり方	地域別評価※	
	○(適)	×(不適)
<ul style="list-style-type: none"> ・ 良好な低層住宅地の形成 ・ 密集市街地における避難地、避難路の確保 ・ 外環道路整備とあわせた景観づくり ・ 人や自転車の安全で快適な移動空間の確保 	C,D,E,F	A,B,G

※評価項目の凡例 ○:効果が高い、または、問題が少ない ×:問題や影響が大きい

イ) 評価理由

【○の評価：平面化案(C案、D案、E案、F案)】

- ・ 平面化となる場合、平面区間の踏切が残置することとなるが、外環道路整備によって、地域内の交通量が減少するため、その影響は小さくなる。
- ・ 市内の景観を考えるなかで、この地域の電車が平面を走り低層住宅地とクロマツの緑が調和した景観は、市の原風景として保存すべき価値がある。
- ・ 将来に渡ってこのような景観を人々が共有していくことは、人とまちとの繋がりや地域の一体感向上にも資する。

【×の評価：高架化案(A案)】

- ・ 外環道路が地域の環境に配慮して、高架から掘割スリット構造への見直しを経て事業化となっており、外環道路上部への鉄道高架化はこれらとの整合が図れなくなる。
- ・ 高架化は菅野地区における低層住宅地の居住環境や景観に与える影響が大きい。

【×の評価：地下化案(B案、G案)】

- ・ 地下化は、地域への影響を考えると魅力的な案ではあるが、外環道路の下越しとなるために菅野駅が地下約 30m の深い位置となるなど駅の利便性が低下する。
- ・ 菅野駅が地下化になると、鉄道縦断勾配等の技術基準（最急勾配 2.55%以内、特別な場合 3.5%以内）により、前後の駅（市川真間駅及び京成八幡駅）も地下化となる。

(3) 京成八幡駅周辺について

京成八幡駅周辺は、JR 本八幡駅と連携する都市拠点の形成や駅周辺のバリアフリー化、歩道整備など快適な交通環境づくりとともに、都市拠点としてふさわしい景観づくりや歴史、文化、水と緑を活かしたネットワークを形成していくことが望ましい。

このため、連続立体交差事業と併せた駅周辺における市街地再開発事業の誘導や駅前広場などの交通環境の向上、葛飾八幡宮などと一体となった魅力的な空間づくりが必要である。

ア) 評価結果

本評価では、葛飾八幡宮などの地域への影響やまちづくりの可能性が制限される高架化案と、地域への影響が大きくなる平面化案及び国道 14 号地下化案が減点要素となる。

駅周辺まちづくりのあり方	地域別評価※	
	○(適)	×(不適)
<ul style="list-style-type: none"> ・ JR 本八幡駅と連携する都市拠点の形成 ・ 駅周辺における利便性の高い一般住宅地、京成以北は自然環境と調和した低層住宅地の形成 ・ 駅周辺のバリアフリー化、歩道整備など快適な交通環境づくり ・ 歴史や文化、水と緑を活かしたネットワークの形成 ・ 都市拠点としてふさわしい景観づくり ・ 人や自転車の安全で快適な移動空間の確保 	B,D,F	A,C,E,G

※評価項目の凡例 ○:効果が高い、または、問題が少ない ×:問題や影響が大きい

イ) 評価理由

【○の評価：地下化案(B案、D案、F案)】

- ・ 地下化の場合、鉄道上部を緑道として活用できれば、駅から国指定天然記念物の千本公孫樹がある葛飾八幡宮、そして市役所や市民会館までを一体的なアクセス動線として形成することが可能となり、利便性の向上や自然的・文化的資産の活用にも繋がる。
- ・ 鉄道北側低層住宅地における居住環境の保全や都営新宿線との乗り換え利便性も向上する。
- ・ 駅周辺において、市街地再開発事業などを実施できれば、南北一体化が図られ、駅前広場やオープンスペースのある都市拠点として魅力的な空間が形成される。

【×の評価：国道 14 号下の地下化案(G案)】

- ・ 国道 14 号下に京成八幡駅ができると、都市拠点機能の集約や交通結節機能が強化されるなどのメリットはあるが、国道 14 号までの新たな地域分断の発生や、駅的位置変更による既存駅周辺商店街への影響などが大きくなる。
- ・ 他市の事例では、駅位置変更により商店が衰退した例もある。

【×の評価：高架化案(A案、C案)】

- ・ 高架化の場合、鉄道北側の低層住宅地や市の名所でもある葛飾八幡宮など、地域の居住環境や景観に対して重大な問題となる。

【×の評価：平面化案(E案)】

- ・ 平面化の場合、八幡中央通りの単独立体化による新たな地域分断が生じるほか、八幡中央通り沿道商店街への影響も大きくなる。
- ・ 菅野第 3 号、第 5 号踏切などの問題となる踏切が残置される。

4-4 立体化案に係る評価のまとめ

(1) 各案評価の寸評

・ A 案（全線高架化案）

高架化による景観や住環境への影響が全線に及ぶことから、沿線住民との調整に課題が残るものの、問題となる交通環境の改善や将来的な維持管理や省エネルギー面での効果が大きい。

また、連続立体交差事業として一般的な工法であり、国の採択基準へも適合し、関係機関（千葉県・鉄道事業者）との調整が整い易いなど「連続立体交差事業」の評価において、実現性の高い案である。

・ B 案（全線地下化）

沿線住民ニーズや鉄道上部利用、一体的市街地整備の可能性など、「まちづくり面」からの効果が期待される魅力的な案ではあるが、国の採択基準を大きく下回るなど、関係機関との調整や事業の成立性に課題が残るほか、維持管理や省エネルギー面、大門通りの遮断（踏切閉鎖）などの重大な問題を抱える案である。

・ C 案（一部高架化案）

国の採択基準へ適合するものの、立体化によって生じる便益や効果が全線立体化に比べて劣る。このため、便益の差を将来に渡って担うことになるなど、沿線まちづくり全般の抜本的な対策とはならない。

また、連続立体化区間外の単独立体化は高齢社会を見据えたなかでは好ましくない。

・ D 案（一部地下化案）

国の採択基準へ適合しないほか、一部立体化の考え方については C 案と同様である。

・ E 案（単独立体化案）

国の採択基準に適合するものの、立体化によって生じる便益や効果が他の案と比べて一番劣るなど、沿線まちづくりなどの抜本的な対策とはならない。

また、C 案、D 案と同様に単独立体化は高齢社会を見据えたなかでは好ましくない。

・ F 案（地下・高架化併用案）

各地域の特性に配慮したなかで、真間地区は国府台駅（高架）との連続性、沿線土地利用状況などから高架化となるものの、問題となる交通環境の改善や、低層住宅地の居住環境の保全、一体的市街地整備の可能性など、「まちづくり面」からの効果が大きい。

また、重大な問題もなく、国の採択基準に適合したなかで、効率的な事業費と効果バランスが考えられる案である。

・ G 案（国道 14 号下全線地下化案）

八幡地区においては、都心機能の集約や交通結節機能の強化など都市構造からみれば魅力的な案ではあるが、駅位置変更による地元への影響や、国道 14 号の直下整備による地下埋設物の移設など関係機関との調整に重大な問題を抱える案である。

その他、大門通りの分断など B 案と同様の問題がある。

(2) 評価結果

本評価においては、立体化による地域への影響や問題などを重視したなかで、懸念事項がある案については評価を下げ相対的な評価を行うものである。

その結果としては、国の採択基準への適合性を見据えたなかで、事業の実現性や全体的な交通環境への効果、維持管理・省エネルギー面等で減点要素がなく「連続立体交差事業」からの評価に優れるA案（全線高架化）と、全ての評価で大きな減点要素がなく「駅周辺まちづくり」での評価に優れるF案（地下高架化併用）の2案が効果的な立体化手法となる。

総合的には、A案が「駅周辺まちづくり」評価のなかで、高架化による菅野・八幡地区への懸念事項があるのに対して、F案は「連続立体交差事業」においても、効果が大きく高い評価が得られる。

このようなことから、立体化7案の総合評価ではF案が最も高く評価されることになる。

しかしながら、連続立体交差事業として実施する場合に始点となる国府台駅（高架）からの連続性を考えると、効率的かつ、標準工法となるA案についても対案として選定される。

□ 評価結果まとめ表

主な減点要素を表に記入

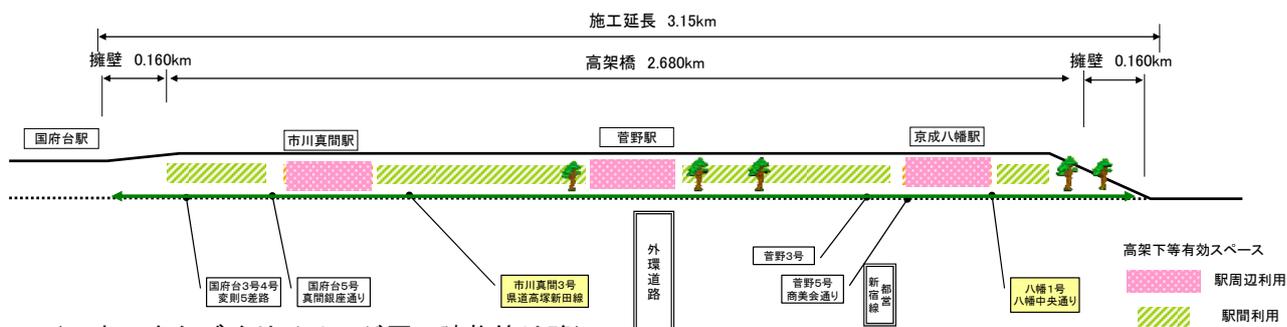
数値指標等	A 案	B 案	C 案	D 案	E 案	F 案	G 案
実施条件	○	▲ 国の採択基準に不適	○	▲ 国の採択基準に不適	▲ 単独立体化による調整	○	▲ 国の採択基準に不適
交通	○	▲ 大門通りの遮断	▲ 効果が限定 (便益が小さい)	▲ 効果が限定 (便益が小さい)	▲ 効果が限定 (便益が小さい)	○	▲ 大門通りの遮断
まちづくり環境	▲ 高架構造 (全区間)	▲ 大門通りの遮断	▲ 高架構造 効果が限定 高齢社会対応	▲ 高架構造 効果が限定 高齢社会対応	▲ 高架構造 効果が限定 高齢社会対応	○	▲ 大門通りの遮断
維持管理	○	▲ 勾配・高低差 維持管理費	○	○	○	○	▲ 勾配・高低差 維持管理費
市川真間周辺まちづくり	○	▲ 大門通りの遮断	▲ 問題踏切の残置 まちへの効果が縮小	▲ 問題踏切の残置 まちへの効果が縮小	▲ 問題踏切の残置 まちへの効果が縮小	○	▲ 大門通りの遮断
菅野周辺まちづくり	▲ 外環道路との整合性 地域景観への影響	▲ 地下駅(地下30m) 真間との連続性	○	○	○	○	▲ 地下駅(地下30m) 真間との連続性
八幡周辺まちづくり	▲ 地域景観への影響 南北一体まちづくり	○	▲ 地域景観への影響 南北一体まちづくり	○	▲ 商店の分断 (集客数の低下) 問題踏切の残置	○	▲ 駅位置変更 (地元への影響)

5. 望ましい立体化手法

5-1 望ましい立体化案選定に係る比較検証（A案、F案）

望ましい立体化案の選定にあたっては、前評価において選定されたA案とF案を、さらに細かな視点を加え比較検証する必要がある。以下に、その比較検証を示す。

■ A案（全線高架化）概要図



（A案のまちづくりイメージ図：建物等は略）

至菅野



市川真間駅周辺イメージ(高架化)

至市川真間



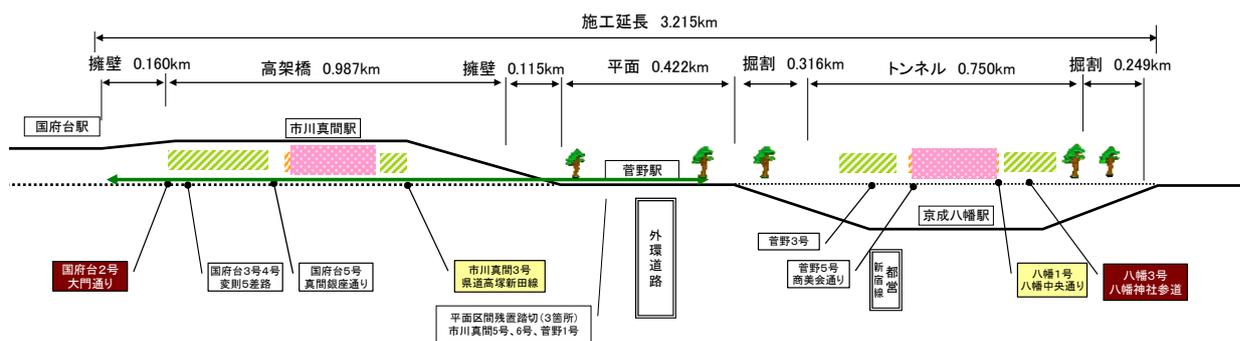
菅野駅周辺イメージ(高架化)

至鬼越



八幡駅周辺イメージ(高架化)

■ F案（地下高架化併用）概要図



（F案のまちづくりイメージ図：建物等は略）

至菅野



市川真間駅周辺イメージ(高架化)

至市川真間



菅野駅周辺イメージ(平面化)

至鬼越



八幡駅周辺イメージ(地下化)

(1) 実施条件を視点とした比較検証

(A 案)

A案は、検討区間において連続立体交差事業を行う際、通常考えられる全線高架化手法であり、事業費（546億円）からみた費用便益比（1.42）、関係機関との調整に要する時間、現場での施工性に優れたものである。

しかし、高架化が全区間（3.15km）に及ぶことなどにより、沿線住民等の調整に時間を要するなどの課題もみられF案には劣るものとなる。

(F 案)

F案は、高架化区間（1.26km）が中高層系土地利用を許容する真間地区に限定されているため、低層系の土地利用を前提としている菅野、八幡地区での住民調整などの面でA案より優れたものとなる。

しかし、費用便益比（1.06）や関係機関調整（地下化の必然性等）、開削で行う地下工事による施工性などの面ではA案に劣るものとなる。

(比較結果)

単純評価では、事業実施条件の良いA案がF案を上回る。

□ 実施条件比較表

大項目	個別評価内容	A 案(全線高架)	F案(地下高架併用)	比較内容等
	評価項目(中項目/小項目)	数値/コメント等	数値/コメント等	
事業諸元	□事業費及び事業延長			
	連続立体交差事業費	546億円	729億円	
	連続立体交差事業延長	3.15km	3.22km	
	合計事業費	546億円	729億円	
	□用地買収等			
	用地買収面積	16,468㎡	23,836㎡	<ul style="list-style-type: none"> A案は高架化による関連側道の整備など主に北側用地買収が必要 F案は地下掘付け区間において南側用地買収(菅野)や、地下化別線工法(八幡)などにより買収面積や補償件数等が大きくなる 用地買収面積はF案の方が大きい 借地面積はA案が大きい
	借地面積	11,113㎡	6,253㎡	
地上権設定面積	0㎡	0㎡		
建物補償件数	246軒	257軒		
効率事業性	□事業効果(国の採択基準)	○		A案:費用便益による
	費用便益比(B/C)	1.42	1.06	<ul style="list-style-type: none"> 便益は同じであるが、コスト面はA案の方が安価であるため費用便益比(B/C)はA案の方が高い
	費用(基準年価値+維持管理費)	259億円	345.5億円	
	便益計	367.1億円	367.1億円	
時間	□関係機関との調整等	○		A案:調整期間等による
	国、県、鉄道事業者との協議・調整	問題なし	併用手法 地下化の必然性 費用分担等	<ul style="list-style-type: none"> A案、F案とも費用便益比が1を超え、国の採択基準に適合 A案は、連続立体交差事業のなかでも、基本的な全線高架事業の位置づけであり、関係機関との協議も円滑に進む F案は、地下化の必然性などについて県、鉄道事業者との調整が長引く
	□市民との調整等		○	F案:住民調整期間等による
	地元との調整(地権者、沿線住民等)	用買・建物補償(全区間) 高架(全区間)	— 高架(真間地域)	<ul style="list-style-type: none"> A、F案とも用地買収、建物補償等、地権者調整時間を要する A、F案とも高架化については住民調整が長引く F案地下部分は沿線住民ニーズを反映したものとなるが、地下化以外の真間・菅野地区からは反対意見も多くなる
	全市民の合意(事業費等、事業の実施について)			
	□現場条件、施工の容易性等	○		A案:実施にあたっての施工条件等による
	現場・施工条件(地下埋設物、搬入路等)	普通	—	<ul style="list-style-type: none"> 高架化は北側仮線方式で比較的施工は容易である 地下化は地下水や現場条件などに大きな影響を受ける 一般的には、高架化に比べ制約が大きくなる
工事期間	10年	10年		
市民意向	□市民アンケート結果(全市域対象)	41.50%	—	<ul style="list-style-type: none"> 市民アンケート時点でのF案との比較はできない 一般的な連続立体事業イメージと事業費面からA案が多くなったことが想定される 意見交換会など沿線住民は地下化への要望が多い F案は八幡周辺が地下化であり、地元ニーズを反映できる
	□市民意見交換会	沿線外からの意見が多い	—	
評価①		3	1	

(2) 交通を視点とした比較検証

(A 案)

A案は、踏切除去数が19箇所と幅員6mの関連側道が全線に整備されるなど交通安全性や利便性向上において効果が大きく優れたものである。

ただし、京成八幡駅における乗り換え利便性などの交通結節機能強化面ではF案に劣るものとなる。

(F 案)

F案は、京成八幡駅が地下駅となるため、都営新宿線との乗り換え利便性向上など交通結節機能の強化面では優れたものである。

しかし、踏切除去数が15箇所、踏切閉鎖が2箇所と交通円滑化からは同等の評価を与えられるが、平面化となる菅野駅付近で踏切が3箇所残置されることなど、相対的な比較ではA案に劣るものとなる。

(比較結果)

単純評価としては、踏切除去数や関連側道整備など交通面での改善効果が大きいA案がF案を上回る。

□ 交通比較表

大項目	個別評価内容		A 案(全線高架)	F案(地下高架併用)	比較内容等
	評価項目(中項目/小項目)		数値/コメント等	数値/コメント等	
道路円滑化の交通	□道路交通の円滑化		○	○	A案・F案：同評価
	幹線道路の円滑化	主要路線踏切除去数	5路線	←	(共通効果) ・主要路線等の踏切除去数等は同数であることから、道路交通の円滑化や交通渋滞緩和等については同程度の効果が見込める
	交通渋滞の減少	踏切除去数	19箇所	15箇所	
南北交通の円滑化					
交通利便性の向上	□アクセス性の向上		○		A案：踏切除去や側道整備効果による
	アクセスの向上 (主要施設、駅、緊急輸送等) (自転車、歩行者、自動車等)	側道整備延長	3.15km (W=6m)	3.22km (W=6, 4m)	(共通効果) ・側道や踏切解消等により、アクセス性が向上する(比較) ・A案の場合、東西方向全線に側道が整備される ・F案は平坦部となる菅野付近から八幡へは付替道路となるためネットワーク化の観点では劣る ・F案は、高架から平面への擁壁区間となる市川真間4号踏切が閉鎖される
		利用形態 (特殊事項)	側道・高架下 ミニバスルート	側道・地表、 ミニバスルート	
		踏切遮断時間解消(1日平均)	135時間48分07秒	108時間24分26秒	
		踏切除去数/主要路線除去数	19箇所/5路線	15箇所/5路線	
		バス路線(2路線)の交通改善	2路線	←	
踏切閉鎖数	踏切閉鎖数	1箇所	2箇所		
交通安全性の向上	□生活環境における快適・安全性の向上		○		A案：踏切除去数による安全性向上のため
	生活道路の安全性向上	主要路線踏切除去数	5路線	←	(共通効果) ・A、F案とも主要道路の踏切が除去されるため、生活道路における通過車輛等、交通量減少が見込める ・問題となる踏切等を解消し、踏切部での交通安全性や、住宅地内でも交通量減少等により、安全性が向上する(比較) ・F案は平面となる菅野付近において、3箇所(市川真間5号、6号、菅野1号踏切)の踏切が残置される ただし、菅野付近では外環道路の整備などによって交通量については減少するため、A、F案の差は小さい
	通学路の安全性向上	通学路踏切除去数	3箇所(八幡小)	←	
	踏切事故の解消・安全性確保				
	踏切除去数(検討区間踏切数:20箇所)		19箇所	15箇所	
	(うち自動車ボトルネック踏切数:2箇所)		2箇所	←	
(うち歩行者ボトルネック踏切数:3箇所)		除去3箇所	←		
(うち歩道狭隘改善対策必要踏切数:9箇所)		除去8箇所/閉鎖1箇所	←		
踏切残置数		0箇所	3箇所(菅野付近)		
結節機能の強化	□交通結節機能の強化			○	F案：利用者の多い京成八幡駅の利便性向上のため
	駅舎の機能強化	ユニバーサルデザインによる改善駅数	3 駅	2 駅 菅野駅は残置	(共通効果) ・ユニバーサルデザインによる駅の利便性が向上(比較) ・F案は、菅野駅が平面で残されるため、改善にあたっては鉄道事業者との調整が必要となる ・F案は、京成八幡駅が地下化となるため、都営線との連絡が強化され、一層の利便性が高まる(乗り換え時間の短縮等)
	乗り換え利便性の向上	乗り換え時間・距離		都営線との連絡強化	
評価 ②			3	2	

(3) まちづくりを視点とした比較検証

(A 案)

A案は、高架構造物と関連側道が一体となった延焼遮断機能の確保や、擁壁区間による地域分断(0.32km)が少ないなどの防災性や地域の利便性で優れたものである。

しかし、高架化(3.15km)による影響が事業区間の全線に及び、菅野・八幡地区における低層住宅地の居住環境や、クロマツや葛飾八幡宮などの地域資源への影響が大きなものとなり、まちづくり全般ではF案に劣るものとなる。

(F 案)

F案は、低層住宅地の居住環境や葛飾八幡宮などの地域資源(景観等)への影響に配慮した案であり、菅野地区では平面化(0.42km)により原風景を保存し、八幡地区では地下化(1.32km)により基盤整備と連携した魅力的な都市拠点形成(葛飾八幡宮、市役所、市民会館と駅とのネットワーク化等)するなど、まちづくり全般の評価としてはA案を大きく上回るものである。

しかし、高架移行部の擁壁区間、地下移行部の掘割区間などによって生じる地域の分断(0.84km)についてはA案に劣るものとなる。

(比較結果)

単純評価としては、地域環境にも配慮し、かつ、まちづくりへの効果が大きいF案がA案を上回ることとなる。

■ 景観シュミレーション比較図(京成八幡駅周辺)



□ まちづくり比較表

大項目	評価項目(中項目/小項目)		A案(全線高架)	F案(地下高架併用)	比較内容等	
	評価項目	指標	数値/コメント等	数値/コメント等		
地域環境の向上(快適性)	生活環境の向上			○	F案:八幡上部利用によるまちへの効果	
	鉄道跡地有効活用 交流機会の拡大	トンネル・高架区間延長 利用形態	高架 2.68km 高架下の活用	高架・トンネル 1.74km 地上・高架下の活用	(共通) ・高架下などを有効活用した市民交流空間づくりと、 ・側道ネットワーク化により東西南北の交流が高まる (比較) ・A案は高架下、F案は高架下(真間地区)、鉄道上部 (八幡地区)。A案の方が有効面積が大きい ・F案の八幡上部は八幡神社、市民会館等への魅力的 なアクセス路になる	
		駅周辺	商業施設 駐輪場等	←	←	
		駅間	公共施設 自由通路	←	遊歩道 広場	
	地域生活の利便性		○		A案:分断が小さい	
	地域分断	擁壁・掘削		0.32km	0.84km	(共通) ・高架化は視覚的な分断要素になる (比較) ・A案は分断区間が2箇所、F案は4箇所となり 分断区間が長い
			真間地区	擁壁0.16km	擁壁0.160km	
			菅野地区		擁壁0.115km	
			八幡地区		掘削0.316km 掘削0.249km	
	地域景観		○		F案:菅野、八幡の低層住宅地の居住環境保全	
	景観変化	景観への影響要因	高架構造物(全区間)	高架構造物(真間)	(比較) ・A案は高架化の影響が全線に及ぶ (八幡神社、菅野・八幡の低層住宅地) ・F案は高架(真間)平面(菅野)八幡(地下)であり、 八幡神社や京成以北の黒松市街地などの景観保全と その活用が可能になる	
		地域景観への影響	黒松市街地への影響	黒松市街地の保全		
		歴史・文化・景観資源等	八幡神社の景観阻害	景観整備(シンボル化)	電車の風景が残る	
		住環境	真間地区 菅野地区 八幡地区	一般住宅地への影響 低層系住宅地への影響 低層系住宅地への影響	← 低層系住宅地の環境維持 低層系住宅地の環境保全	・菅野周辺での電車と街並みが調和した景観は財産であり、 F案はこれを残すことができる
	沿線環境への影響等			○	F案:沿線地域への影響が少ない	
	日影	建築基準法の取扱い (北側用途地域)	高架構造物区間長	H=約10m(2.68km)	H=約10m(0.99km)	(比較) ・高架構造物は建築物でなく、建築基準法上の制限は受け ないが、基準法上(側道6m設置)の照合を行うと 菅野、八幡地区は基準法に適合できなくなる ・F案は基準法の制限をクリアできる
			真間:第一種住居	制限内	←	
			菅野:第一種低層住専 八幡:第一種低層住専	制限外 制限外	制限内 制限内	
電波障害	高架構造物による影響	影響あり (全区間)	影響あり (真間地区)	・現アナログ放送による影響は想定されるが、地上デジ タル放送移行により影響が小さくなる(解消も)		
環境面の向上			○	F案:地下化区間の優位性から		
地球温暖化対策	CO2の削減量	約3,600t/年(14%)削減	←	(共通) ・温暖化対策、大気汚染等はA、F案とも同等効果 ・高架化でも平面軌道より大幅に騒音振動は軽減される ただし、音源は広がると予想される (比較) ・F案は踏切と地下化掘削区間の騒音が残るが、八幡地区 では地下化の効果が大きい		
大気汚染の軽減(1)	NOXの削減量	約17t/年(15%)削減	←			
大気汚染の軽減(2)	SPMの削減量	約2t/年(18%)削減	←			
騒音振動	露出区間と踏切残置数	高架3.00km	(高架等)2.25km+踏切3			
安全安心	防災性の向上		○		A案:立体化空間が大きいため	
	避難、消化活動の円滑化	踏切除去数/側道整備	19箇所/3.15km	15箇所/3.22km	(共通) ・側道整備による避難経路の充実と延焼遮断帯機能の 形成による防災性が向上する (比較) ・A案の方が遮断空間が大きくなる ・F案は踏切3箇所が残置されるため、火災時の避難に は支障となることが懸念される	
		八幡中央通りの改善	1路線	←		
		遮断空間(連続立体化)	高架3.00km(W=16.5m)	高架1.26km(W=16.5m)		
		遮断空間(単独立体化)	←	地下1.32km(W=14.2m)		
	遮断空間(平面)	←	0.42km(w=10.5m)			
重点密集市街地の改善	真間駅北側	不燃化領域の拡大	←			
防犯対策			○	F案:死角が少なく見通しが良いため		
見晴らし、死角等	懸念される事項	高架下	高架下・上部利用	・A、F案とも高架橋脚や高架下で見通しが懸念される ・地下化は上部利用により異なるが、高架よりは見通しは良い		
都市再生(活性化)	賑わいの創出			○	F案:八幡上部利用によるまちへの効果	
	市街地再開発事業	再開発事業の可能性	京成八幡駅北口地区	←	(共通) ・八幡地区で市街地再開発事業等の誘導が実現されると 南北一体の都市拠点となり、賑わいが創出される ・真間地区は高架下施設により商店街の連続性が創出 される (比較) ・八幡地区の南北一体化について高架はマイナス ・八幡駅上部に交通広場と一体となったオープンス ペースなど潤い空間を創出することができる	
		駅前広場整備	新規整備の可能性	京成八幡駅北口広場	← (鉄道上部一体)	
		市川真間駅北口広場	←			
	商業等の活性化	商業床、集客数の増加等	八幡周辺整備(高架下)	八幡周辺整備(鉄道上部)		
			市川真間高架下	←		
	基盤整備事業との連携			○	F案:八幡上部利用によるまちへの効果	
	道路整備	新規及び道路改良の可能性	関連側道 (都)3・5・1延伸	関連側道(付替道路) (都)3・5・1延伸	(共通) ・側道、駐輪場整備等によりアクセス、利便性が向上 ・都計道整備により、国道14号・中央通りの交通軽減 ・側道等の街路樹が潤い空間を創出する ・立体化沿線は建物が再整備され、耐震性も高まる	
		駐車場・駐輪場整備	整備の可能性	3駅(高架下)	八幡(上部)、真間(高架下)	
		街路樹/公園整備	(利用形態)	高架下	八幡(上部)、真間(高架下)	
建物不燃化、強度向上		密集地域での改善の可能性	立体化沿線	←		
福祉のまちづくり	アクセシビリティ	側道整備等	←	(共通) ・側道や駅舎の整備により利便性が高まる。 (比較) ・F案は現状のまま菅野駅が残る		
	施設利便性	3駅・周辺施設	2駅・周辺施設			
市街地景観整備	整備の可能性	側道の街路樹	側道及び上部の遊歩道	(共通) ・側道や駅舎、交通広場など景観に配慮した施設整備が 実現する ・立体化によって周辺環境も良好なものへと波及する (比較) ・F案の八幡周辺地下化により魅力的な空間づくりが可能 ・A案は菅野周辺の景観が問題となる		
		駅舎(高架駅)	駅舎(地下駅)			
		真間	高架下施設をデザイン	←		
		菅野	周辺との整合性に問題	周辺整備(外環)と調和		
八幡	側道(ネットワーク)	遊歩道(ネットワーク)	駅周辺が一体化			
評価 ③		2	7			

(4) 維持管理等を視点とした比較検証

(A 案)

A案は、国府台駅（高架）からの連続を考えた場合、全線高架化は最も自然な縦断線形となり、エネルギー効率に優れる平坦区間を長く保つことができる。また、全ての駅が高架駅となるため維持管理面等でもF案を大きく上回るものである。

(F 案)

F案は、高架、平面、地下となり高架から平面、平面から地下などの移行部分では勾配(坂の)区間が生じる。このため、車輛の移動に要するエネルギーロスと、地下駅（京成八幡駅）ゆへの光熱、空調、防災対策施設設置費増や維持管理に要する費用増など、省エネルギー・維持管理面ではA案に劣るものである。

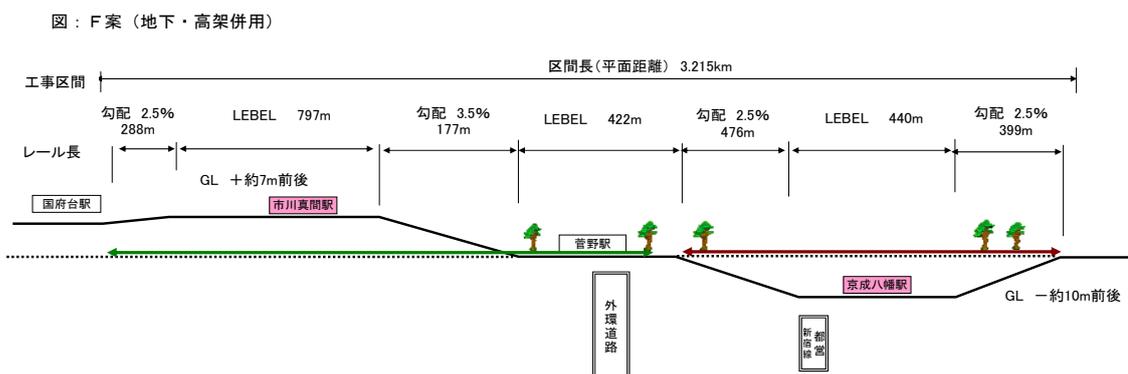
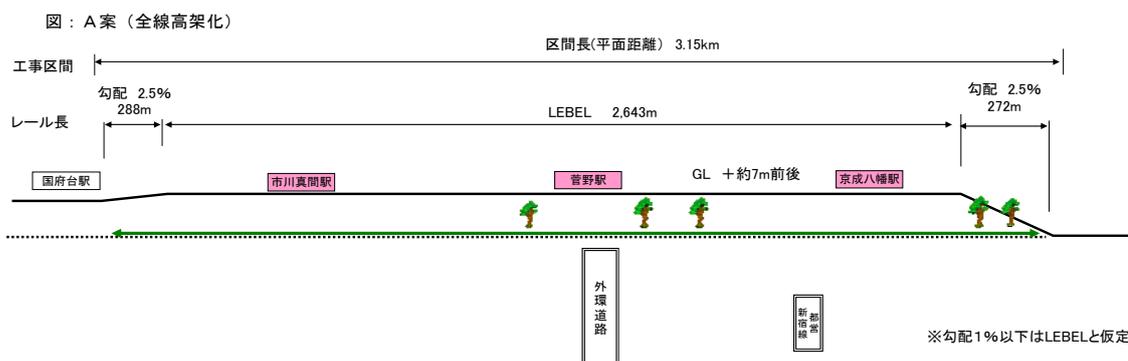
(比較結果)

単純評価としては、エネルギー効率が良く、維持管理などで有利なA案がF案を上回る。

□ 維持管理等比較表

大項目	評価項目(中項目/小項目)		A 案(全線高架)	F案(地下高架併用)	比較内容等
	評価項目	指標	数値/コメント等	数値/コメント等	
維持管理	維持管理の容易性		○		A案：勾配区間、高低差、駅維持管理等
	駅舎/軌道の維持管理	維持管理費	高架3駅等	高架1・地下1・平面1駅 踏切3箇所 の維持管理	(比較) ・F案の八幡地下駅は高架と比べ維持管理費が高くなる 踏切3箇所の維持管理も残される
	省エネルギー (車輛のエネルギー効率)	勾配延長・高低差など	勾配区間2箇所	勾配区間4箇所	・A案は平坦区間が長く、勾配区間も最小限なものとなるため省エネルギー効果が高い
評価 ④			1	0	

■ 縦断線形イメージ図



5-2 望ましい立体化手法のまとめ

立体化案については、市による5案〔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)〕と、その他に可能性が考えられる2案〔F案(地下高架化併用)、G案(国道14号下全線地下化)〕を加えた7案を、「4. 立体化案の評価」において、A案とF案が効果的な手法として選定されたところである。

さらに、この2案の比較検証から、望ましい立体化手法としてF案(地下高架化併用)が選定される。以下にその理由を示す。

(1) A、F案の比較から

A案とF案の比較において、A案は、踏切除去数や側道整備延長などの面で交通環境改善などに大きな効果をもたらす。また、駅舎や軌道の維持管理、省エネルギー面などにも優れ、事業費と事業効果のバランスに優れた手法となる。また、連続立体交差事業としては最も一般的な工法であり、関係機関との調整なども容易である。

しかしながら、高架化による影響が事業区間の全線に及び、低層住宅地の居住環境や地域資源として大切なクロマツ、葛飾八幡宮への影響などが懸念される。

F案は、各地域の特性に配慮しており、真間地区では変則5差路交差点(国府台第3号、第4号踏切)の改善を前提としたなかで、大門通りへの配慮や国府台駅(高架)との連続性、沿線土地利用状況などを見極め高架化とし、菅野地区では、縦断線形の連続性(外環道路下(地下約30m)をくぐることは技術的(鉄道縦断勾配)条件から不可能)、外環道路供用後の地域内交通量減少、電車とクロマツ、街並みが一つとなった原風景の保存を図る観点から平面化とする。

一方、八幡地区では葛飾八幡宮など周辺を含めた一体的な市街地整備など、都市拠点としてふさわしいまちづくりの可能性から地下化とするものであり、まちづくりへの効果は大きくA案を上回るものとなる。

□ A・F案比較表

大項目	個別評価内容	A案 (全線高架化)	F案 (地下高架化併用)	比較内容等
実施条件	効事業 □事業効果(国の採択基準)	○		A案:費用便益効果による
	時 □関係機関との調整等	○		A案:調整期間等による
	間 □市民との調整等		○	F案:住民調整期間等による
	□現場条件、施工の容易性等	○		A案:実施にあたっての施工条件等による
	① 実施条件 評価	3	1	
交通	□道路交通の円滑化	○	○	A案・F案:同評価
	□アクセス性の向上	○		A案:踏切除去や側道整備効果による
	□生活環境における快適・安全性の向上	○		A案:踏切除去数による安全性向上のため
	□交通結節機能の強化		○	F案:利用者の多い京成八幡駅の利便性向上のため
	② 交通 評価	3	2	
まちづくり・環境	地域環境 □生活環境の向上		○	F案:八幡上部利用によるまちへの効果
	□地域生活の利便性	○		A案:分断が小さい
	□地域景観		○	F案:菅野、八幡の低層住宅地の居住環境保全
	□沿線環境への影響等		○	F案:沿線地域への影響が少ない
	□環境面の向上		○	F案:地下化区間の優位性から
	安全 □防災性の向上	○		A案:立体化空間が大きい
	□防犯対策		○	F案:死角が少なく見通しが良いため
	都市再生 □賑わいの創出		○	F案:八幡上部利用によるまちへの効果
□基盤整備事業との連携		○	F案:八幡上部利用によるまちへの効果	
	③ まちづくり 評価	2	7	
管理維持等	□維持管理の容易性	○		A案:勾配区間、高低差、駅維持管理等
	④ 維持管理 評価	1	0	
総合結果		9	10	

(2) 望ましい立体化手法について

(立体化区間)

現在事業中の3路線（外環道路及び(都)3・4・18号、(都)3・5・26号（木下街道））が整備されることによって、税務署通り（京成八幡9号踏切）と木下街道（鬼越6号踏切）のボトルネック踏切が解消されるなど、今後、この周辺においては交通渋滞の緩和が見込まれる。

これを踏まえ、連続立体交差化事業の区間としては、立体化による事業効果などを総合的に勘案し、国府台駅（始点）から(都)3・4・18号（終点）までとする。

(立体化手法)

市がこれまでに検討・抽出してきた立体化5案（A案～E案）と、この他に連続立体交差化事業として可能性が考えられる2案（F、G案）を加えた7案を比較検討した結果からは、事業の実現性や全体的なまちづくりへの効果、省エネルギー面等に優れるA案（全線高架化）と、各評価で懸念事項等が少なく、かつ、まちづくりへの効果が大きいF案（地下高架化併用）の2案が効果的な立体化手法として選定される。

一方で、都市を取り巻く環境は、少子・高齢化の進展、地球環境保全への意識の高まり、市民のライフスタイルの多様化にともなう量的な拡大と充足を追求してきた社会から、財政的な制約が強まるなかで、成長によって得た豊かさを維持しつつ質の高い生活を重視する成熟社会へと変化している。

このような社会状況下において、まちづくりに関しても、単に都市空間やストックの量だけではなく、質を重視した自然、歴史、文化などの都市の持つ特徴や、豊かさを活かしたまちづくりが求められているところである。

このため、社会基盤整備事業の一つである連続立体交差化においても、より質の高い都市空間の創造を目指すべきであることから、望ましい立体化案としては、まちづくりへの効果が大きいF案が選定される。

■ 望ましい立体化手法F案（模式図）



6 留意事項

提言の活用及び今後の進め方に関する留意事項を以下に示す。

(1) 立体化案の評価について

事業の実施に際しては、近年の厳しい経済・財政状況、市民ニーズの多様化・高度化等を背景として、事業の必要性や効果等についての説明責任を果たすとともに、コストを厳しく見直し、効率的に事業を実施していくことが求められているところであり、今回の立体化案の評価等については、特に次の点に配慮する必要がある。

- 連続立体交差化事業の事業効率については費用便益比(B/C)を評価の指標としているが、最近、この算出根拠となる国の費用便益マニュアル及びこれに関連する交通量予測に係る条件が改定されたため、これらに対応した見直しを図ること。
この際、事業効率に関連する事業費の精査及び事業費の縮減手法について、併せて検討すること。
- 連続立体交差事業及びこれと一体的なまちづくり事業については、多様な視点からの評価が必要であるが、これを統一的に評価しうる確立された手法はまだ無い。
このため、本委員会でもまちづくりに関しては、過年度に市が検討してきた内容を基に定性的な評価にとどめている。
しかしながら、今後、市が連続立体交差化の手法等について方針を定めていくにあたっては今後も連続立体交差化事業の評価に係る科学的知見を最大限に活用して、事業のまちづくりに与える効果・影響について、地域を面とみた検証も含め、より精度を高め評価の客観性向上に努めるなど、さらなる検討を進めること。
- 莫大な財政支出となる本事業の実施において、効率的な補助金等の活用方法など市の負担額の縮減方策について検討すること。

(2) 関係機関との協議・調整について

連続立体交差事業は道路交通の円滑化のみならず、まちづくりに与える影響が非常に大きいため、まちづくりの観点からの事業の必要性については、長期的な展望のもとに千葉県や鉄道事業者である京成電鉄株などの関係機関の理解協力が得られるように働きかけていく必要がある。

このため、市は事業化検討の比較的早い段階から高架下や鉄道跡地等を活用したまちづくりのイメージなどを示すなど、立体化と望ましい沿線まちづくりのあり方に関する情報の共有化に努めていくこと。

(3) 市民の合意形成について

連続立体交差化と沿線まちづくりに係る事業は、非常に多額の財政支出を伴い、利害関係者は事業の直接的な影響を受ける沿線住民、その他の市民、鉄道利用者など多岐にわたる。

このため、合意形成にあたっては、なるべく早い段階から広く市民一般に対して事業化の理由、事業費や市の負担額、まちづくりの効果や生活環境に与える影響などについて、市民が事業内容を判断する上で必要な情報を積極的に公表・提供するとともに、事業に対する市民の合意形成に十分な期間を確保する必要がある。

(4) 今後のまちづくりにあたって

沿線まちづくりにあたっては、市の上位計画との整合に留意して進めることが必要であるが、本委員会としては、駅（市川真間駅、菅野駅、京成八幡駅）周辺まちづくりが特に重要であると考えます。（別紙参照）

なお、立体化事業は沿線地域への大きな投資となるが、まちづくりにあたっては、京成本線沿線だけでなく、沿線外の地域へもバランス良く事業を配分するなど、市をトータル的に考えて進めることが重要である。

おわりに

本委員会では、将来的なまちづくりを見据えたなかで、望ましい立体化手法などについて幅広い視点から比較検討することに努めたが、過年度に実施された市の調査内容について限られた期間内でのとりまとめとなり、その過程で十分な議論を尽くすことができなかった次項や注意点を留意事項として書き添えている。

今後、市川市が京成本線の立体化と沿線まちづくりのあり方を決定していく際には、この事項についてもできる限り検討したうえで、公益的な観点から判断していく必要がある。

沿線（駅周辺）まちづくりについて

(1) 市川真間駅周辺地域

1) 駅周辺における利便性の高い地域拠点づくり

- ・ 立体化空間（高架下）に商業施設を導入する場合は、真間銀座通りなど周辺商店街との連続性をつくる。
- ・ 立体化空間（高架下）には市民サークル活動などが可能な公共施設も整備し、地域の活動や交流を育むものとする。
- ・ 立体化にあたっては、高架下のデザインに配慮して魅力的な空間づくりを行う。

2) 自然や歴史、文化を活かしたまちづくり

- ・ 文学を視点としたまちづくりと連携し、関連側道（立体化によって北側に整備される側道）を大門通りや地域資源とのネットワーク化を図り、街回遊ルートを充実させる。

3) 全ての人にやさしい快適な交通環境づくり

- ・ 関連側道は歩行者と自転車の利便性に配慮した構造とし、駅周辺には駐輪場を配置するなどの交通環境を充実させる。
- ・ 関連側道を利用してコミュニティバス（公共施設や医療施設、文教施設などを循環）を通すなど高齢者や学生などへの利便性向上を図る。
- ・ 市川真間駅には、交通広場やバスペイを整備し、駅へのアクセス機能を強化する。

4) 駅周辺における安全な住宅市街地の形成

- ・ 自然環境や歴史、文化に配慮したなかで、都市的な土地利用を図る。
- ・ 鉄道と関連側道空間による延焼遮断帯及び避難ルート、災害時の活動用地を確保し、市川真間駅北側重点密集市街地における防災力を高める
- ・ 避難ルートとなる関連側道沿いは、立体化事業による建物更新にあわせ、耐震不燃化を促進する。

■ 市川真間駅周辺整備イメージ図（高架化）



注) 高架下の利用は鉄道事業者との協議によるものであるが、ここでは協議が整ったと仮定した場合

(2) 菅野駅周辺地域

1) 駅を中心とした新たな地域拠点づくり

- ・ 外環道路の整備による駅前ロータリーや蓋掛け上部の緑化広場、平田緑地などを一体的に考えた菅野地区らしい地域拠点づくりを行う。
- ・ 菅野駅前、外環道路の環境保全空間（南北ルート）と立体化による関連側道（東西ルート）が交差する市内ネットワークの拠点とする。
- ・ 駐輪場や南北自由通路の整備による駅への利便性を向上させる。
- ・ 周辺に立地する文教施設や医療施設への快適なアクセスルートづくりを行う。
- ・ 地域景観に調和するような駅舎を整備する。

2) クロマツを活かしつつ、落ち着いた安全な低層市街地の形成

- ・ クロマツ保全や新たなクロマツの育成など住宅地内における緑化を推進する。
- ・ クロマツや街並みのなかで電車の走る市川固有の原風景を大切にしていく。
- ・ 消防・避難スペースやルートなどを地域内に位置づけ、防災活動スペースを確保する。
- ・ 地域における防災体制の整備など、地域が主体となった防災力を強化する。
- ・ 外環道路や関連側道を避難路や避難ルートとして位置づける。
- ・ 外環道路の沿道においては、環境保全空間を活かした沿道まちづくりを進める。

■ 菅野駅周辺整備イメージ図（平面化）



■ 菅野駅周辺整備イメージ図（高架化）



注) 高架下の利用は鉄道事業者との協議によるものであるが、ここでは協議が整ったと仮定した場合

(4) 京成八幡駅周辺地域

1) 都市拠点としてふさわしい駅周辺まちづくり

- ・ 駅北側の再開発を誘導し、駅前広場やオープンスペースなど備えた魅力的な街区整備を進める。
- ・ 再開発と併せ都市計画道路3・5・1号の延伸整備を進める。
- ・ 立体化空間(高架下／鉄道上部)を利用した駅ビル(2階～3階程度)を整備し、本八幡北口市街地再開発事業(A地区)との連携を図り、南北一体的な市街地を形成する。
- ・ 京成八幡駅、都営新宿線本八幡駅、JR本八幡駅への乗り換え動線を整備し、交通結節機能を強化する。その際、現再開発計画との整合性を図る。

2) 主要な施設を結ぶシンボルルートづくり

- ・ 立体化空間(高架下／鉄道上部)を利用して駅から葛飾八幡宮や市民会館、市役所への魅力的なネットワークづくりを進める。

3) 全ての人にやさしい快適な交通環境づくり

- ・ 関連側道や付替道路は歩行者と自転車の利便性に配慮した構造とし、駅周辺には駐輪場を配置するなど交通環境の充実を図る。
- ・ コミュニティバスを通すなど高齢者や学生などのアクセス確保と利便性向上を図る。
- ・ 京成八幡駅北側には交通広場を整備し、駅へのアクセス機能の強化を図る。

4) 駅周辺における安全な住宅市街地の形成

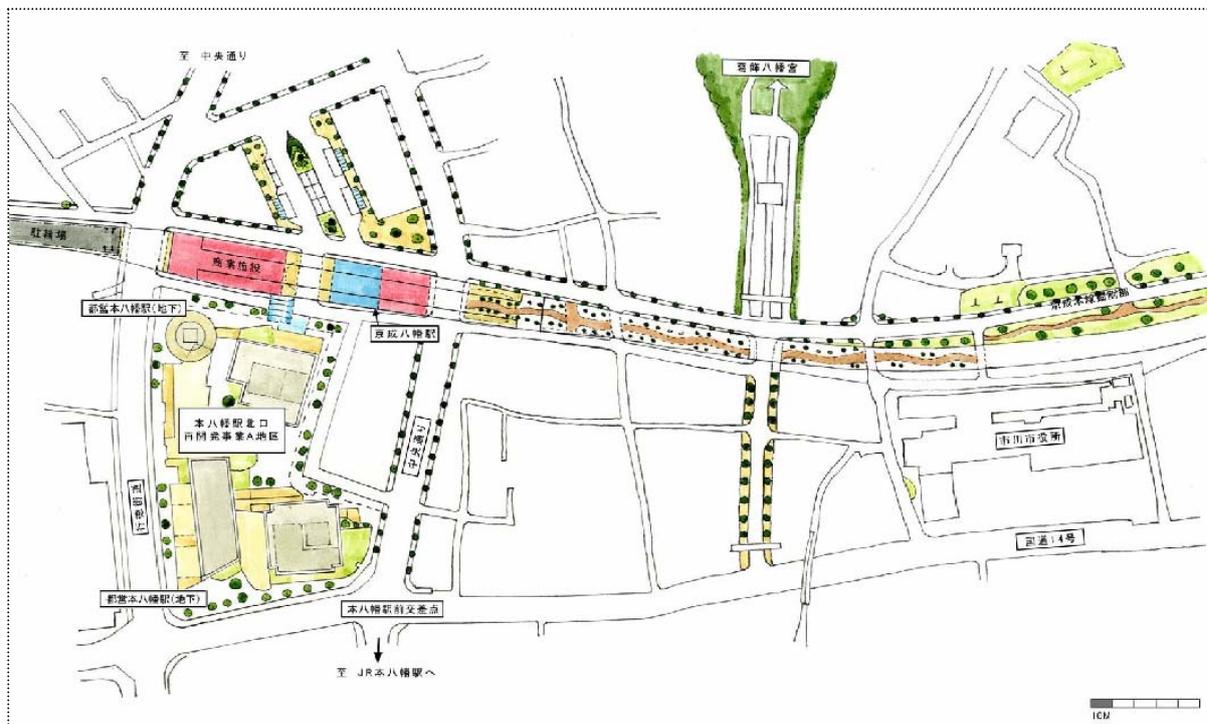
- ・ 駅周辺の商業及び中層系住宅地では、都市的な土地利用を図るものとする。一方、鉄道北側低層住宅地における居住環境の保全を図る。
- ・ 鉄道と関連側道空間による延焼遮断帯及び避難経路、災害時の活動用地を形成し、地域の防災力を高める
- ・ 避難ルートとなる立体化の関連側道沿いは、立体化整備による建物更新にあわせ、耐震不燃化を促進する。

■ 京成八幡駅周辺整備イメージ図（地下化）



注) 鉄道上部の利用は鉄道事業者との協議によるものであるが、ここでは協議が整ったと仮定した場合

■ 京成八幡駅周辺整備イメージ図（高架化）



注) 高架下の利用は鉄道事業者との協議によるものであるが、ここでは協議が整ったと仮定した場合