

## 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