

# 京成本線の立体化及び沿線まちづくりに関する有識者提言報告会の意見及び回答

## 1. 検討方法

日時	地域	意見等	回答等
7月15日	沿線	これまでの検討は実現可能性を重視している。長期的な視点で市川市のあるべき姿とのマッチングを考えるべきであり、立体化だけでなく道路整備など総合的なマスタープランからの必要性を言えば市民も納得できるのではないかと。希望は全線地下である。	立体化の検討にあたっては、市の総合計画や都市計画マスタープラン、景観基本計画等の諸計画との整合性を踏まえ実施しています。
7月15日 (用紙)	沿線	交通量の問題解決も重要だが、市民生活を中心とした計画を重点にして欲しい。 全線高架は最も簡単に問題解決しうるが、市民生活のためには一考を要する。良案を期待する。	また、市内をトータルに考え、交通面だけでなくまちづくり全般、あるいは福祉や地球環境など総合的かつ長期的な視点での検討を行っています。
7月15日 (用紙)	市外	部分的に考えず、環境(住・社・生)に配慮した総合的な検討をすべき。たとえ経費がかかっても将来を見据えたものがよい。	
7月18日 (用紙)	沿線	市としてのコンセプトをはっきりさせることが必要。地域のまちづくりについて、市のできるだけ質の高いコンセプトのある主導的プランの提示が必要。市民の声を聞くことも重要だが、それを越えた主導的考え(30年、50年先を見据えた考え、計画)を提示できるくらいに質を高めて欲しい。	まちづくりに関してはH19年度にまちづくり構想案を広報にてお知らせしています。 平成20年度に実施した市民意見交換会及びその資料にも、まちづくりの方針等を明記しています。 平成21年度末には、より詳細な基本計画案の策定を予定しています。
7月18日	沿線外	これまで、船橋市や江戸川区を巻き込んだ連立の検討はしなかったのか?	自治体ごとの状況が異なるため、自治体の区域別に検討しています。船橋市の立体化も30年を経てできたものであり、当時、協議があったかは不明です。
7月15日 (用紙)	市外	時代の流れとして、住宅地に関しては、地下化の時代では?(30年後のまちづくり)	(地下化) 地下化で実施されている事例をみると地形的な状況や、高架との比較設計(都内は地価が高いため)、上部の面開発計画(再開発、区画整理等)などから地下化が採用されています。
7月15日 (用紙)	沿線	都内の高級住宅街を走る東横線や田園調布線も大きな町は地下化している。市内中心を走る京成線は絶対地下化すべきです。その上に緑道公園や親水公園にしてください。高架化したら下にはブルーテントのホームレス村や街の景観ばかりか日照権や電波、騒音問題が間違いなく起こります。目先の建設費だけで決めないでください。(今後100年以上の環境を守る意味でも)F案が良い。	(鉄道跡地利用) なお、鉄道上部は鉄道事業者が所有するものであり、基本的に都市側(県・市)が利用できるのは利用可能面積の15%となります。それ以上については、鉄道事業者との協議になり、必ずしも市が利用できるとは限らないのが実状です。
7月15日	沿線	京成も関わっている再開発A地区の計画では2階でビルとの連絡となるようだが、実は市と京成が水面下で、高架化の話を進めているのではないかと。	再開発は平成27年度の完成を目標とした事業であり、その時点で立体化は完成しないため、現在の駅舎レベルでの計画となっています。仮に地下化となった場合でも連絡できるような構造にしておき、京成と高架化を前提とした話はありません。
7月18日	沿線	立体化と都市基盤整備を一体的に行うとしているが、具体的にA地区再開発や外環道路整備に関連してどのような打合わせをしたか。	外環道路については、H5年の外環受入れ時に京成立体化を併せて千葉県に要望し、当面は京成と道路との単独立体化の推進をお願いしています。現在事業中の、木下街道の単独立体化もこの一つとなります。
7月18日 (用紙)	沿線外	国道14号の渋滞が影響しているのか。京成立体化で渋滞解消されるか疑問に思っている。昔より通勤時間帯の市川駅行バス路線は渋滞が緩和しているのではないかと。その辺を十分考慮して慎重に協議する必要がある。 都営地下鉄線の延伸を望んでいます。曾谷地区に鉄道が入れば八幡地区への買い物が増えます。松戸や常磐線沿線からの都営地下鉄への乗換えも増えます。研究に組み入れて欲しい。	南北交通の渋滞は、国道14号との交差や国道そのものの渋滞に加えて、踏切による交通遮断も大きな要因となるため、南北交通の円滑化には京成本線の立体化が有効となります。 東京10号線延伸新線については、本八幡～東菅野～南大野～柏井～新鎌ヶ谷(注)のルートで整備促進に向け、千葉県西部・北総地域鉄道建設促進期成同盟(会長：市川市長)にて国に対し要望活動を実施しています。 (参考)「千葉県西部・北総地域鉄道建設促進期成同盟」構成市村は、市川市、松戸市、船橋市、鎌ヶ谷市、白井市、印西市、印旛村、本埜村 (注)上記地名はルートを示すものであって、駅を示すものではありません。

## 2. 立体化手法

日時	地域	意見等	回答等
7月18日	沿線	可能なら全線地下にして欲しい。併用案はアップダウンが激しい。	F案については、アップダウンや掘割などの影響も考えた中で、全線地下化以上の評価を得たものです。
7月15日	沿線	この短い市川市区間でF案はアップダウンが多く、実際に立体化される区間が短い。であれば全線地下化の方が良いのではないかと。 大門通りについては通りを地下化してはどうか、そのような検討は行ったか。	
7月18日	沿線	F案は国府台からさらに高くなって真間が高架となる。これでは良好な住環境が保全できない。JRと京成の二本が近距離で高架となると、街に与える悪影響が大きい。国府台からの地下化で本当に大門通りを閉鎖しなくてはならないのか？	全線地下化案の場合、線形条件から、大門通りの踏切は掘割区間にぶつかるため、閉鎖される(通れなくなる)こととなります。
7月15日	沿線	ずっと真間に住んでおり、ここにある「落ち着きと風情」を復活させてもらいたい。大門通りの遮断は問題であるが、高架は街が壊れる。ここまでの経過は現実的な路線で進みつつあるが、もう少し夢のある話があっても良いのではないかと。	土地利用や生活動線、防災や景観面など真間地区の総合的なまちづくりの観点から検討しています。特に防災面(重点密集市街地)及び歩行者・自転車環境の改善は必要となります。
7月15日(用紙)	沿線	菅野は低層住宅地なので高架になるのは反対です。是非、高架以外の方法で立体化して下さい。	菅野や八幡地区では第一種低層住居専用地域の居住環境に配慮しています。
7月15日(用紙)	市外	全線地下化は高架化よりお金がかかるが、100年先の街づくりを考えるならば、地下化はぜひとも検討すべき。高架周辺の土地は暗い、汚い、などのイメージがある。緑豊かな都市を目指すのであれば、全線地下化が望ましい。	委員会では100年先のまちづくりを見据え、効果の大きな地下化案より検討を行っています。その際、全線地下化案は大門通りの遮断や事業の実現性、維持管理等に大きな問題点があると指摘されています。
7月18日(用紙)	沿線外	街づくりの観点からは全線地下化が望ましい。	
7月18日(用紙)	沿線外	京成本線立体化の問題は、今後市川市のまちづくりで大きな問題である。A案全線高架化は市負担額、国の採択基準等、予算の問題だけで決められてしまっていると思う。今後は、まちづくり、景観等を踏まえた上で考えることが必要であり、私は全線地下が望ましいと思う。	(経過) 立体化については、まちづくりにおける大きな課題と認識しており、これまでに市民意見や有識者などの意見聴取などを実施しています。
7月18日(用紙)	沿線	市の負担の大きさと効果のバランスをとってほしい。A案に賛成。F案は311億円。これなら他に使い道があろう。別途、緑道を作る。景観や利便性など一部の人へのメリットではダメ。	(検討方法) 今後も立体化手法等については、有識者からの提言、市民意見、関係機関との協議内容等を踏まえ、長期的な視点で総合的、かつ、公益的な観点から検討していきます。
7月15日(用紙)	沿線	F案を希望します。早期完成を目指すべき。	現状の問題等を踏まえると、市内中心部における交通やまちづくり、環境面などの抜本対策の一つとして鉄道立体化が効果的なものと判断されます。今後は他分野の事業と連携したなかで総合的なまちづくりに向けて取り組めます。
7月15日	市外	アンケート結果では、沿線住民は地下化を望んでいる。ただし、地下化は、金額がネックのようである。個人的には中山までの地下化が希望。	
7月18日(用紙)	沿線外	京成本線立体化は周辺地域に良い影響を与えることは間違いないと思うが、交通量が多くなると排気ガスなどによる環境問題が生じると思う。したがって、立体化をせずに、別の分野にお金をかけてもいいのではないかと考える。渋滞に関しては自転車の活用、道路の新たな敷設などで少しは解消されるのではないかと考える。	
7月18日(用紙)	沿線外	地下化した後、現状の軌道敷は散歩道に。	都市側(県・市)での鉄道上部利用可能面積は全体の15%となりますが、それ以上の利用についても鉄道事業者との協議を行います。また、利用方法については市民協働で検討していきます。
		高架化は沿線住民の理解が難しいのでは？	高架化については住民合意形成が課題になると認識しています。

### 3. 検討区間

日時	地域	意見等	回答等
7月18日	沿線外	10年程前の懇話会では、連続立体化区間として中山まで検討していたが、今回はこの区間（国府台～真間川）になっている。	平成10年度からはじまった市民を交えた懇話会では、京成中山駅も含め検討を実施していましたが、鬼越～京成中山間については、道路の単独立体化が進められており、連続立体化の必要性は低いと判断されました。このため、八幡地区の一部地下化が望ましいという内容で平成13年度に提言がまとめられています。
7月15日	沿線外	検討区間について昔の懇話会時点では、東中山までであったと記憶しているが、いつからこの検討区間（真間川まで）になったのか。また、その理由は？ 希望としては、東中山までを（地下化で）検討すべきと思うが、どうか。	その後、平成19年度の5案公表時点においては、現在事業中の3路線整備（外環道路、(都)3.4.18号、木下街道のアンダーパス化）によって、真間川より船橋側では連続立体交差事業の要件となるボトルネック踏切等が解消されるなど、交通渋滞等の緩和が推測されたため、現在の検討区間となったものです。
7月15日 (用紙)	市外	市川市だけでなく船橋市（東中山駅）までを視界に入れて検討して欲しい。	隣接した船橋市側に、連続立体交差事業の要件となるボトルネック踏切等がないため、検討対象とはしていません。
7月15日	沿線	大計画であるにもかかわらず中山が入っていない。プロセスの透明化を謳っているが、個人的にはこれまでのことがわからなかった。もう少し沿線住民に知らせて意見を吸い上げた方が良いのではないかと。（要望）	昨年度の市民意見交換会では、自治会を通して回覧版での周知を実施した経緯があります。今後も周知方法については、より良い方法を検討していきます。

### 4. 有識者委員会等

日時	地域	意見等	回答等
7月18日	沿線外	以前の懇話会の委員が今回の有識者委員に選任されているが、選任方法がまずいのではないかと。	有識者委員は、交通工学、都市計画、景観、建築等の専門家のうち、市川市の各種計画や審議会の委員を務められた方など市川市に見識をお持ちの方のなかから専門のバランスを考慮して選任しています。
7月18日	沿線外	検討の仕方がマンネリ化しており、アイデアフルではない。10年前の発想が今も通用するのか。（京成の利用状況からみれば、京成廃止の可能性も考えたか） LRTの発想はなかったのか。個人的には、地下化して鉄道上部を松並木にしたいと思う。	有識者委員会のテーマは「京成本線の立体化及び沿線のまちづくり」であり、京成本線の廃止やLRTについての議論はしていません。 ただし、成田新高速鉄道や首都圏交通輸送計画などを見据えた検討も行っています。 また、当時には策定されていなかった都市計画マスタープランや景観基本計画、その他、社会情勢変化などの視点も加えた中で検討を行っています。
7月18日	沿線	この報告会に有識者が誰一人、一度も出席しないのは何故か。 今回の提言には有識者の理念が見られない。国の補助金を得ることに視点におくようでは評価内容に問題がある。将来を見据えれば地下化事業費は決して高くない。500億円でも100年で考えれば年間5億円である。 昨年の意見交換会では5案が説明されたが、突如、どうしてF案が急浮上したのか。	有識者委員会は市へ提言を行った時点で任務が完了しています。また、この提言をどう活用するかは市に委ねられており、有識者の参加は要請していません。 検討にあたっては、総合的な観点から実施しており公共事業としての成立性や他事業とのバランスも考えています。このため、立体化事業費だけでなく、周辺まちづくりにかかる経費、将来に渡って負担しなければならない維持管理費、市内全体のまちづくりなども見据えた検討を行っています。 F案は有識者委員会における検討過程において、検討すべき必要性のある案として選ばれたものです。
7月18日 (用紙)	沿線	菅野駅周辺に住んでいますが、(提言に)クロマツのある街並みとありますが、どんどん切られている現状です。現実とずいぶんかけ離れたことを書かれているなあと思っています。現場を見てこのように記されているのでしょうか。	菅野地区には、平田緑地をはじめ住宅地にもまだクロマツが残されています。数少なくなっても、市内にあっては貴重な緑であり、景観資源の一つであると認識しているため明記しています。
7月18日 (用紙)	沿線	(報告会説明資料の)参考1,2,3の駅周辺まちづくりの案は、有識者により取り纏められたのか?それとも市による作成案か?	各駅周辺のまちづくり案は、有識者委員会の中で取り纏められたものであり、この際、沿線まちづくりについては市の上位計画との整合性に留意して進める必要があるとしています。

5. 市民周知等

日時	地域	意見等	回答等
7月18日 (用紙)	沿線	有識者提言の全体はどこで読めるか。	有識者からの提言内容については、市のホームページに掲載しております。その他、市役所地域街づくり推進課、市政情報センターでもご覧になれます。
7月18日 (用紙)	沿線	各種催事の広報の仕方(市民に広く伝わる方法)を考えて実施してください。	市民への周知方法及び各種委員会や報告会の開催方法については、今後も工夫していきます。 有識者提言報告会の内容についてはホームページに掲載していきます。
7月15日	市外	工事費(キロ単価等)については、もう少し細かいデータを開示してもらいたい。	
		今回の報告会は、広報で周知されてから開催までの期間が短い。周知期間については考えてもらいたい。	
7月15日	市外	用地買収に多額がかかるのなら情報開示により地主の協力も期待できるのではないか。	
		市民としてはこのようなことも知っておきたいと考えていることを理解して欲しい	
7月18日 (用紙)	沿線外	7月15日、18日に行われた報告会の説明、質疑、回答、やりとり、提案に対する市の対応等の全てを広報いちかわ特集版で公表してください。	
7月15日	沿線	これまでの市の取り組みを見ていると早く意見をまとめたというように見え、周知徹底が足りないように思える。これだけの大プロジェクトなのに傍聴者や参加者が少なかった。本日の報告会は思ったより人がいて驚いたぐらいである。そのため、有識者委員会など開催する場合は、傍聴しやすい夜などに開催すべきである。(要望)	
		実際に事業で影響を受ける沿線地権者は何名か。	
7月15日 (用紙)	市外	インターネットで分かりづらかった部分がだいぶ整理できました。行政担当の方のご苦勞も大変だと思いましたが、これからも良い街づくりのため力を尽くしていただきたいと思えます。ご準備等お疲れ様でした。	—
7月15日	沿線	アンケートをやったということであるが、はじめの設問で広報をみたかという問いがある。この前提をクリアしないとアンケートは意味がない。広報をみたという人は何%か。	9月号62%、10月号が64%です。

6. 今後の進め方／要望等

日時	地域	意見等	回答等
7月18日	沿線外	市の最終案を市民45万人が後押しするような形でないと、県、京成に見くびられてしまう。8月下旬にフリートークの場を設けて欲しい。	<p>今後も、引き続き市民意見の把握と合意形成に努め、市民の理解と協力のもとに事業化に向けた検討を行っていきます。</p> <p>なお、自治会等からの説明要請などがある場合には個別に対応していきたいと考えています。</p>
7月18日 (用紙)	沿線外	市では秋に案をまとめるようですが、今後もっとこのような会を開いていただきたい。	
7月15日	沿線外	この報告会とは別に、意見交換する場を設けてもらいたい。	
7月18日	市外	市民を集めて懇話会形式でデスマッチで協議できないか。そのような中で沿線のまちづくりから最終案の決定をされたい。市民を味方にすれば、用地買収もスムーズにいくと思う。	
7月15日 (用紙)	沿線外	説明が不十分。市民説明会を必ずやって欲しい。	
7月18日	沿線外	我々の税金を使うことから、市民の理解を十分に得ることが必要。	
7月18日	沿線	また、市民意見をまとめる会を開催して欲しい。	
7月18日	市外	今後、市民が(立体化やまちづくりに関する)提案をする機会はあるか?	今後も引き続き、都市計画決定されるまでの間、随時、意見を伺っていきます。
7月18日	沿線	持論は全線地下化だが、今回、地下・高架併用案が出てきて興味深い。このF案もマニュアル改定で費用便益が1以下になることも考えられると聞いている。これまでの検討では費用便益が1をクリアする立体化案の選定を考えているようだが、当面、必要部分を単立化し、20-30年後に状況が変われば、全線地下化できるのではないか。	市の方針については、有識者からの提言内容や市民意見を反映して、これから庁内で検討していきますが、国の補助採択を受けられない案の採用は困難と考えられます。 なお、現在はマニュアル改定に伴う費用便益比の見直し作業を行っています。
		秋に市の方向性を出すというが、最終決定は誰がするのか? 市民ではないのか。市民投票すべきではないか。	今後は、県、京成と市の三者で協議できるような状況をつくり、市民に協議の状況をフィードバックしながら事業化を進めていきたいと考えています。
7月15日 (用紙)	沿線	次の1~5についてももっと議論を重ねるべき。今後のスケジュール関係の中の地元調整も十分に方法を検討すべきと考えます。 1. 有識者会議のメンバー構成について 2. 費用対効果の基データの取り扱いについて 3. 委員会開催のあり方 4. 沿線住民の合意形成のあり方 5. 立体化後の空間利用についての提言がない	今後の検討にあたって、第三者委員会の設置については十分な検討を行うとともに、引き続き市民意見の把握と合意形成に努め、市民の理解と協力のもとに事業化に向けた検討を行っていきます。
7月18日 (用紙)	沿線	市民主体のまちづくりをして欲しい。	<p>立体化と沿線のまちづくりについては、総合計画等にある市の将来像の実現に向け、市民との協働により、また、関係機関との連携の下で進めていきます。</p>
7月15日	沿線外	この事業は20年から30年、40年とロングスパンのものである。将来のことを考えれば市民をもっと巻き込み、市民全てが共通認識のもとで、市民が推進していくようなものにしてもらいたい。まちづくりにあたっての市民参加システムをつくってもらいたい。 今後は、経済学や社会学の学識者を入れて将来ビジョンを考えるべきである。	
7月18日 (用紙)	沿線外	本日の市民要望についてよく検討し、できる限り実現して欲しいと思う。特に有識者委員との対話機会は行って欲しいと考える。	有識者委員会は終了しているため、今後はシンポジウム等で有識者と意見交換ができるような場を検討していきます。
7月18日	沿線	今後、有識者と直接ディスカッションできる機会を設定して欲しい。	なお、平成20年度は有識者の参加によるシンポジウムを開催しています。
7月18日 (用紙)	市外	本日は室内での報告会でしたが、できれば現地ですを使って、まちを同じ目線で見るといのは如何でしょうか。市民主体で行った場合、市役所の方、京成の方、ご参加いただけますか。	参加人数等の制約が必要となりますが、今後の参考としていきます。なお、市民主体で行う場合には市も参加したいと思います。
7月18日	沿線	報告会で何故市民からの質問時間を限るのか?次からは時間を限らないで欲しい。	今後は、会場や時間帯などに配慮していきます。

7. 感想／その他

日時	地域	意見等	回答等
7月18日 (用紙)	沿線	高架だと補助金が大きい。地下は少ない。(との報告があったが)アバウトでいいから、国、県、京成、市の負担%は(どの程度か?)	事業費の負担割合については、他市の事例を参考に、 鉄道:国:県:市=10:45:30:15 地下化の場合は、高架事業費の差額分を市が負担すると して試算しています。 ※詳細は、報告会資料2(その他の項)を参照
		模型を見ると高架の真間より、地下の八幡の景観が すっきりしている。	—
		地下の補助金が少ない?外環も半地下になった。杉並 あたりの外環は最深度の道路になり予算がつくのは?	連続立体交差事業においては、事業費の安価のものを基 準に補助額が決定します。このため一般的に安価な高架 事業費が補助対象額のベースとなります。
		小田急線高架の騒音訴訟は住民側が勝訴したが。	小田急高架化訴訟(複々線化に伴う高架化事業を巡り、沿 線住民が国の事業認可取り消し等を求めた訴訟)につい ては、 国敗訴の一審判決の後、東京高裁、最高裁判決におい て「認可は適法」と判決されて結審していますが、都市部 で鉄道や道路を建設する場合には、周囲の生活環境への 配慮が不可欠との判断が併せて示されています。  このため京成本線の立体化については、今後も、生活環 境の保全に配慮しつつ都市の健全な発展と秩序ある整備 が図られるよう、必要な検討をしていきます。
7月15日	市外	京成の通る下は市川砂州となっているが地下を掘っ ても大丈夫なのか。	地下工事にあたっては、地下水位や地質にも十分配慮 して実施します。
		京成は乗り心地が悪い。また、安全に対する認識も 会社として考えてもらいたい。	京成電鉄へ報告会意見を情報提供していきます。
7月18日	沿線	京成沿線整備担当室の市の組織上の位置付けは。	まちづくりの視点から京成本線立体化を検討するため、 H18年度に街づくり部地域街づくり推進課内に担当室が設 置されました。
7月18日	沿線	かつて鉄道は物流の大動脈であったが現在は車社会 であり、物流に占める鉄道の役割は低下している。 これを考えると、今日では京成側にも譲歩してもら う必要がある。今は、必ず京成の踏切でひっかかる し、救急車も待たされている。京成のダイヤを考 える必要がある。	京成電鉄へは報告会の意見を情報提供していきます。
7月18日 (用紙)	沿線	京成電鉄は創業以来、市川近辺では改善工夫がされ ていない。もはや物流の主役を担っていないように 感じる。	
		有識者提言には京成側の意向が触れられておらず、 京成の経営権には立ち入れないことが伺える。経済 的理由で踏切を高架にできない私鉄は合併すべき。	
		感想として松並木復興を主張する市民団体と市のせ めぎあいのようなものであった。松並木は維持管理も難し く、単に自然だけを唱えているだけで成り立つの か。また、多額の借金を市民というより子孫にまわ しても良いものか疑問。	—
7月15日 (用紙)	市外	沿線住民の協力が得られれば、事業費を安くでき るのでは?	—
7月15日	沿線	実際に事業を行うとカーブのきつい八幡付近ではさ らに北側に線形が振れるのではないか。	線形については、線路・構造物に係る基準を考慮するた め、急な曲線などは現基準に適合するよう修正してい きます。