

4 これまでの取り組み概要

4 - 1 過年度検討経過

検討経過概要

検 討 名	検 討 結 果
昭和 63 年 3 月 平成 8 年 3 月 京成本線連続立体 交差事業検討調査	<ul style="list-style-type: none"> ・高架化 6 案、地下化 2 案から検証 ・対象区間は国府台から都 3・4・18 号までが効果的 ・地下化案より高架化案が優れる。 ・地下化案は連立区間前後にも配慮した縦断線形からは相当に無理な線形となり、地域分断も大きい。また、特別な場合の構造基準を採用する区間が長いという問題がある。 ・高架化案の場合、直上方式は環境への影響が大きいため、高架化 1 線仮線・2 線仮線方式が合理的と評価される。
平成 13 年 4 月 京成本線の連続立体 化と沿線街づくりに 関する提言	<ul style="list-style-type: none"> ・京成八幡駅を中心とした 1.6km 区間を優先的に連続立体化する。 ・工法は沿線環境に配慮し地下化が望ましいが、費用便益比や技術的問題、市民理解を得ること等、十分な検討が必要となる。 ・市川真間駅周辺は、J R 市川駅との一体性及び将来まちづくりと整合するよう道路と鉄道の立体化を検討する。 ・事業中の路線は、引き続き単独立体化を進め、安全面、防災性や景観保全等を図る。
平成 15 年 3 月 京成本線及び沿線地 区整備計画策定	<p>「市川市における京成本線の連続立体化と沿線街づくりに関する提言」について調査・検証を行った結果、以下の課題が挙げられた。</p> <ul style="list-style-type: none"> ・地下化：費用便益比(B/C)の不適合、財政支援、事業効果 ・高架化：クロマツ住宅地への影響、提言との相違、乗換え動線 ・共通：線形構造、市川地区の踏切対策等 <p>※費用便益比の算出については H13 マニュアルを採用</p>
平成 19 年 3 月 京成沿線整備の検討	<p>○まちづくりのコンセプト 横型移動(東西)の都市構造から縦型移動(南北)を強化し、「ひと」「くるま」の移動性(モビリティ)の向上を目指した地域づくり</p> <p>○視 点</p> <ul style="list-style-type: none"> ・ 外環道路整備に併せた市街地環境の改善を促進 ・ 少子高齢化に対応したまちづくり (交通バリアフリー等) ・ 安心して暮らせるまちづくり (防犯・消防等) ・ 環境を重視したまちづくり (景観・緑等) <p>○立体化手法 (5 案) + (参考 1 案) 全線高架化、全線地下化、一部高架化+単独立体化 2 箇所 一部地下化+単独立体化 2 箇所、全線単独立体化 3 箇所</p> <p>※費用便益比の算出については H16 マニュアル(改訂版)を採用</p>

4 - 2 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提言

平成 21 年 6 月 3 日に提出された有識者委員会による提言要旨(概要)は次のとおりです。

(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。

(立体化手法の評価)

7 案の立体化手法について、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った結果は次のとおりである。

- ・ 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。
- ・ 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。
- ・ これらから、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）

- ・ 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。

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」

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」

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。

4 - 3 市民意見の概要

(1) 市民アンケート

京成本線沿線整備の検討にあたり、市民意向を反映した計画案作成のため実施した京成本線の立体化及びまちづくり等に関わるアンケート調査の概要、結果は次のとおりです。

調査対象者	市内全域に在住の満16歳以上の市民を対象
対象者の抽出方法	住民基本台帳より無作為抽出 3,000件
アンケート回収件数	932件（回収率：31.1%）
アンケート実施期間	平成19年12月6日から平成20年1月31日

設問内容	全市 (回答者数:932人)		沿線及び沿線外の傾向			
			沿線外 (回答者数:739人)		沿線 (回答者数:193人)	
	多い順	%	多い順	%	多い順	%
問．ゆとりを活かしたまちづくりを進めるための目標で何が一番大切か						
1.人の活動を楽しめる空間づくり	渋滞緩和、交通機能向上	32.2		32.6		30.8
2.渋滞緩和、交通機能の向上、環境対策	事故解消、安全確保	23.2		22.8		24.7
3.踏切事故解消、歩行者安全確保	水と緑の空間創出	16.6		16.1		18.2
4.防災機能の向上	防災機能の向上	13.6		13.5		13.6
5.商業の活性化	商業の活性化	7.9		8.2		6.9
6.水と緑の空間創出と市川ブランドの向上	活動を楽しめる空間	6.6		6.8		5.7
問．京成本線沿線のまちづくりで何が大切か						
1.公園、山林等緑や水辺の環境	安全、安心な生活環境	24.8		24.9		24.2
2.良好な居住環境	人にやさしい交通環境	21.7		22.0		20.7
3.活力ある商業環境(商店街)	良好な居住環境	14.6		13.9		17.0
4.安全、安心な生活環境	緑や水辺の環境	11.8		12.3		9.9
5.良好な景観	活力ある商業環境	9.3		9.5		8.6
6.良好な歴史文化的環境	良好な景観	6.8	活動空間	6.4	良好な景観	8.6
7.利便性、バリアフリー等、人にやさしい交通環境	活動空間	6.3	良好な景観	6.3	活動空間	5.7
8.集い、憩い、遊びなどができる活動空間	歴史文化的環境	4.8		4.6		5.3
問．踏切にはいろいろな課題があると思いますが、どのように感じますか						
1.遮断時間が長く、通行(人や車など)に支障	遮断時間が長い	34.8	交通事情の悪化	34.4	遮断時間が長い	36.4
2.渋滞による交通事情の悪化	交通事情の悪化	34.0	遮断時間が長い	34.3	交通事情の悪化	32.7
3.人、自転車、車などの安全性が低下	安全性が低下	26.5		26.6		25.9
4.その他	その他	4.7		4.6		5.0
問．あなたが望ましいと思う立体化案は						
1.A案 全線高架化	全線高架化	41.5		41.8		40.4
2.B案 全線地下化	全線地下化	24.8		22.5		33.7
3.C案 一部高架化	無回答	11.2	無回答	12.4	一部高架化	7.3
4.D案 一部地下化	一部高架化	9.9	一部高架化	10.6	単独立体化	6.7
5.E案 単独立体化	単独立体化	8.6	単独立体化	9.1	無回答	6.2
6.無回答	一部地下化	4.1		3.7		5.7
問．京成本線の立体化案についての意見						
1位の意見	早期整備	13.1	早期整備	13.1	事業費	13.3
2位の意見	事業費	12.2	事業費	11.8	早期整備	13.3
3位の意見	地下通路は危険	5.9	地下通路は危険	5.9	渋滞対策	7.2
4位の意見	渋滞対策	5	高架化	4.2	地下化	6
5位の意見	地下化	4.1	渋滞対策	4.2	区間延長	6
問．京成本線沿線のまちづくりに対する意見						
1位の意見	道路整備	7.9	沿線でない	8.2	緑、自然、歴史	9.1
2位の意見	緑、自然、歴史	7.2	道路整備	7.9	早期整備	8.1
3位の意見	沿線でない	6.4	緑、自然、歴史	6.5	地下化	8.1
4位の意見	早期整備	5.6	渋滞対策	5.8	道路整備	8.1
5位の意見	街づくりに期待	5.4	街づくりに期待	5.5	景観	7.1

(2) 市民意見交換会等の概要

	市民意見交換会 (H20.7)	京成シンポジウム (H21.2)	有識者提言の報告会 (H21.7)
目的	前公表資料より具体的な内容を情報提供し、それに対する市民(特に沿線重視)の様々な意見を聴取するもの	現在までの取り組みをフィードバックするとともに、現状を踏まえた将来にまちづくりに向けた市民意識の高揚を図るもの	平成20年度に実施した有識者委員会の提言報告と提言に対する市民意見を聴取するもの
情報	現状問題、5案選定方法、沿線整備の考え方、アンケート結果等	右に加え、意見交換会結果、有識者意見(途中経過)等	有識者提言(現状認識、評価方法、望ましい立体化手法等)
時期	H20.7.11(金)、7.12(土)、7.15(火)、7.19(土) 全4回	H21.2.14(土)	H21.7.15(水)、7.18(土) 全2回
対象(周知)	市民(広報、HP、記者発表)、沿線(自治会回覧、会長挨拶等)	市民(広報、HP、記者発表)、アンケート協力者(DM403件)	市民(広報、HP、記者発表)
参加者等	延べ105名(14,34,28,29) 沿線住民が80%	一般45名(うち沿線19名) : 有識者3名、市民パネリスト2名	延べ63名(36,27名 うち沿線延べ27名)
概要	沿線住民の考え方としては全線地下化が望ましい(理由) ・高架は地域分断、騒音、振動、日影、景観に問題 ・地下化で上部利用できれば、良い空間になる ・今後は沿線住民意見を重視すべきなどの意見が述べられた。 注)意見記入用紙には高架化を賛成する意見もあり	参加者意見として、地下化を望む意見が聞かれたが、一方で平面を通る京成が八幡の風景であり、安全対策等を講じれば、何もしなくても良いのではという意見も述べられた。	参加者意見の主なものとして ・望ましいのは中山までの地下化ではないか ・もう少し市民や沿線住民と議論すべきである ・実現性や国の補助金を考えた評価であることに疑問 ・地下化は高額であり、その分を他に利用した方が良いなどの意見が述べられた。 注)市民団体関係者が多く出席
高架化	・予算的にも、生活面を重視の考え方からも ・技術は進歩(騒音等)、小田急高架でも世田谷の景観は保たれる ・市川の景観を楽しめる、地下化は乗客に不快感	・国府台から中山までの高架化が良い、防災面の向上を考え早期実現を望む ・地下は乗客に不快、市川のすばらしい景観をみせてこそ都市としての評価が高まる	・効果バランスの良い全線高架に賛成。その分、緑道等他に使い道がある。一部の人へのメリットはダメ
	・騒音や振動、目線、日影、地域の分断 ・車窓からの景観は関係なく沿線意見を重視すべき		・真間地区の高架化は街並みが壊れる。合意形成も難しいのでは ・菅野は低層住宅地であり高架以外の方法で ・高架周辺は暗く汚いイメージはある
地下化	・JRの高架下などは有効活用されていない ・高架化は問題があるため地下化、中山も考えるべき ・地表面を有効活用、外環による環境悪化を回復させる ・沿線意見は地下化で一致	・市川の景観保全のためにも鉄道は地下化 ・単純な高架でなく、多少の費用がかかろうと一部でも地下化で検討した方が良い	・京成中山までの地下化が希望(鉄道上部を松並木に) ・大門通りの遮断は問題であるが、高架では街が壊れる ・将来(100年先)のことを考えれば事業費は高くない
	・地表に何ができるかわからないため不安 ・勾配が厳しい、ECOからみると問題 ・地下化が良いと思うが事業費が問題		・全線地下化で上部を松並木という意見もあるが、維持管理の難しさなど、自然だけを囓えても成り立たない
立体化全般	・実現可能な方法で ・都営線との連結も配慮すべき ・現在は地下化が主流ではないか	・検討区間を東中山まで延長すべきでないか ・外環等、主要道路が整備されている中、巨額を投じての立体化は疑問、交差点改良や電線地中化等の利便性促進が良い ・鉄道だけでなく、道路の立体化も視野に入れる ・人と自転車の安全対策を講じれば、平面でも良いのではないか	・建設費だけで決めるべきではない ・国道14号による影響が大きく、事業効果に疑問。 ・F案で早期実現を ・F案は地表面のアップダウンが多い
まちづくり等	・立体化とあわせた景観形成 ・主要道路の歩道整備が必要 ・渋滞原因は踏切でなく国道14号との交差にある ・京成だけの問題でなく道路網全体の中で考えるべき ・スクールゾーンの工夫や整備(安全性向上) ・緑の空間(広場等)の整備 ・高架下は市民参加で検討すべき	・国道14号と既存道路の渋滞も一体的に考えるべき ・今後の人口減少にも配慮し、道路、土地利用を考える ・風景、クロナン保全も重要だが、駅周辺の道路環境改善や商業活性化も重要	・実現の可能性が重視された感がある。もう少しマスタープランと一体となって考えるべき ・国の補助金をあてにした評価ではなく、100年後の市川を見据えた評価とすべきである ・立体化をせずに別の分野にお金をかけた方が良い
検討方法	・アンケート結果は疑問、沿線意見を重視すべき ・市負担額を明示して判断を仰ぐべき ・長期的(100年、200年)な視点で考えるべき ・住民・企業エゴを超えて将来の人に喜ばれるものを ・情報公開、周知の徹底	・立体化は沿線住民の意見を重視すべき ・100年、200年を見据えた検討が必要 ・事業の前提は市民合意、沿線だけでなく広く市民意見を聴取	・市のコンセプトを明確化した主導的考えが必要 ・交通問題だけでなく、市民生活を重視した計画とすべき ・もう少し住民意見の吸い上げが必要、市民主体のまちづくりで ・東中山までを含めた検討をすべき ・市民参加システムが必要
その他	・夜間工事は問題、昼間工事で実施すべき ・京成を交えた説明会の開催が必要 ・単独立体化は防犯上好ましくない	・早期実現を望む ・必ずしも立体化は必要ないのではないか	・有識者委員会ではLRTの発想などはなかったが ・有識者と直接意見交換がしたい ・詳細なデータも公表してもらいたい ・今後は社会学や経済学の観点からも検討が必要