

5 今後の対応

5 - 1 検討結果のまとめ

経 緯

市では、安全で安心できる快適なまちづくりを目的に、市内唯一の平面鉄道である京成本線の立体化について検討を進めてきました。

検討にあたっては、事業の重大性や地域への影響を鑑み、市民を交えた「京成連続立体化と街づくり懇話会」(平成10年度～13年度)での検討や、「市民アンケート調査」(平成19年度)、「市民意見交換会」(平成20年度)による市民意向の把握、さらには、学識経験者で構成する「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「有識者委員会」という。))を設置し、専門的な見地からの検討も進め、本年6月3日には「有識者委員会」からの提言書が市に提出されています。

平成21年度には、これまでの検討結果を基に、市民への情報提供と意見聴取を兼ねた「有識者提言の報告会」を実施するとともに、関係機関である千葉県、京成電鉄(株)との調整を進め、市としての方向性を決定すべく取り組んできました。

検討結果

立体化手法については、これまでの検討内容を踏まえ、様々な視点から評価を実施しています。これに対する評価は以下のとおりです。

1) 有識者委員会提言

有識者委員会の提言では、望ましい立体化手法として、市川の地域特性に配慮したまちづくりの可能性が期待できる「F案」が選定され、その次善案としては、事業効果等に優れる「A案」が選定された。なお、この提言においては、今後取り組むべき課題も付されています。

2) 市民意見(アンケート結果等から)

市民意向では、沿線を中心とした住民意見(「B案」を推奨する意見)と、それ以外の住民意見(アンケート結果等では「A案」を推奨する意見が多数)とでは、立体化手法に関する考え方が相反するものとなっています。

3) 市の判断

市としては、「事業効率性」などの視点と、「地域への影響」などの視点、そして、「将来的にみたまちづくりや環境面での効果」、「事業の実施条件」などを総合的に比較したなかで、望ましい立体化手法としては、有識者委員会の提言と同様に「F案」が基本になるものと判断します。

課題等

市では、「F 案」を基本に今後の取り組みを進めるべく関係機関(千葉県及び京成電鉄株)との調整を進めるとともに、有識者委員会でも課題とされていた費用便益比(B/C)を見直したところ、次のような課題が出てきました。

1) 千葉県との調整が難航

県は、現在2路線(新京成線、東武野田線)が事業中であり、京成本線の立体化は白紙の状態としている。また、立体化の前提としては費用便益比(B/C)が1を超えるものを対象としており、地下化を含む案(「B 案」、「D 案」、「F 案」、「G 案」)は現実的でないとしています。

2) 京成電鉄株との調整が難航

京成電鉄株は、都市側の要請に応じて協力する立体化事業の制度趣旨から、事業採算性や収益などを見込めることを必須条件としているため、維持管理コストの嵩む地下化を含む案には賛同できないとしており、踏切除去効果や維持管理面で有利な「A 案」を望むとしています。

3) 費用便益比(B/C)の再検証により国の補助採択基準に不適合

国の補助採択の前提となる「費用便益マニュアル」が改訂(H20.11)されたため、再検証を行ったところ、各案とも費用便益比(B/C)が低下し、これまで基準に適合していた「F 案」も不適合になった。「A 案」も事業期間の設定等によっては不適合になる可能性があるとの結果が得られました。(基準に適合する案は「C 案」「E 案」)

この要因として、新マニュアルでは貨幣に換算する時間価値原単位が旧マニュアルより低下したこと(表1)、交通量推計の基準となる道路交通センサスがH11からH17へ移行したため、将来交通量の伸びがこれまでより低下(表2)したことによるものです。

表1 費用便益マニュアル新旧比較

改訂項目	H16.4 (旧)	H20.11 (新)	H20 / H16
検討年数	40年	50年	
移動時間短縮便益			
車種別時間価値原単位			
乗用車 (円/分・台)	62.86	40.10	0.64
バス (円/分・台)	519.74	374.27	0.72
乗用車類 (円/分・台)	72.45	45.78	0.63
小型貨物車 (円/分・台)	56.81	47.91	0.84
普通貨物車 (円/分・台)	87.44	64.18	0.73
歩行者・自転車の時間価値			
時間価値 (円/分・人)	35.60	25.57	0.72
走行経費減少便益			
○走行費原単位()			
速度40km/h (円/台・km)	15.04	22.63	1.50
交通事故減少便益			
○損害額の原単位			
死亡事故 人的損害額 (千円/人)	36,163	245,674	6.79
負傷損害額 (千円/人)	1,532	1,378	0.90
物的損害額 (千円/件)	518	469	0.91

一般道(市街地)乗用車の例

表2 道路交通センサスOD表比較

	H11センサス ODベース	H17センサス ODベース
千葉県 (T.E.)	(T.E.)	(T.E.)
H11	9,110,256	
H17	9,407,764	11,814,335
H42	10,647,381	10,497,877
H42 / H17 (伸び率)	1.13	0.89
市川市 (T.E.)	(T.E.)	(T.E.)
H11	400,310	
H17	408,154	476,469
H42	440,839	430,059
H42 / H17 (伸び率)	1.08	0.90

5 - 2 今後の対応

まとめ

これまでの検討結果により、京成本線の立体化によって交通やまちづくり、環境面など様々な事業効果が得られる半面、事業化にあたっては莫大な事業費に対する財政措置とともに、関係機関や市民のコンセンサスなど、様々な実施環境を整えることが必要となります。

しかし、現時点においては先に記したとおり、『事業化に不可欠な県、京成電鉄㈱との合意が難しいこと』、『市民コンセンサスが得られていないこと』、『費用便益比等、国の補助採択基準への適合』⁴、など、京成本線の立体化や沿線まちづくりに関する方向性をまとめることが難しい状況となっています。

4 京成本線立体化の費用便益比(B/C)が低い理由

もともと、費用便益比の算定にあたっては、現在事業中の3路線（外環道路、3・4・18号、3・5・26号）が供用されていることが前提となっているため、これらの事業効果等により京成本線立体化事業の効果が抑えられたものと推察される。

今後の対応

そこで、今後の対応としては、本結果を踏まえ、次の手順で検討するものとします。

- (ステップ1) 成田新高速鉄道線（H22 開業）の開通による影響や現在事業中の3路線整備による事業効果を踏まえ、完成後の交通予測や地域の課題などをさらに分析する。
- (ステップ2) 3路線開通後も交通渋滞や安全性などの課題が残される「京成八幡駅」や「変則5差路(国府台～市川真間)」の周辺地区については、まちづくりからアプローチした場合の対応についても検討する。
- (ステップ3) これらと7案以外⁵の手法も含めた京成本線立体化案とを比較することにより、京成本線の立体化と沿線まちづくり計画を作成する。

5 7案以外の手法

- ・ 問題となる路線に限定した単独立体化
- ・ 連続立体化区間を問題となる箇所限定するなど、区間の縮小
- ・ その他考えられるもの

また、これらの検討にあたっては、事業効果や投資バランスなど、市民を含めた全ての関係者が納得できるよう、引き続き、関係機関との調整を進めるとともに、市民の理解と合意形成を基本に取り組むものとします。