

京成沿線整備検討報告

市 川 市
平成 22 年 7 月

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

その一方で、市の中央部を平面で横断していることから、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おります。

また、渋滞等により、クロマツのみられる閑静な住宅地に通過車両が進入し、安全性や、狭隘道路等の防災面の問題も生じています。

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、本市の将来に向けて、避けて通ることのできない重要な課題となっています。

そこで、本市では昭和 62 年度より調査を開始し、平成 21 年の「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提言」に至るまで、市民を交えた懇話会やアンケート、有識者による委員会、市民意見交換会など、様々な手法により検討を実施してきました。

本報告は、これまでの検討内容や取り組みを踏まえて、平成 21 年度末（平成 22 年 3 月）時点での検討成果をまとめたものです。

目 次

1	立体化手法の検討区間	3
	区間設定	3
	【ボトルネック踏切及び問題となる踏切】	4
2	ルート設定	5
3	立体化案	6
3-1	立体化案の概要	6
	(1) 全線高架化	6
	(2) 全線地下化	7
	(3) 一部高架化	8
	(4) 一部地下化	9
	(5) 全線単独立体化	10
	(6) 地下・高架化併用	11
	(7) 国道14号下全線地下化	12
3-2	単独立体化案	13
	(1) 単独立体化に係る基本条件の整理	13
	(2) 単独立体化の検討結果	14
3-3	比較・評価	15
	(1) 評価項目	15
	(2) 評価結果	16
4	これまでの取り組みの概要	18
4-1	過年度検討経過	18
4-2	有識者委員会提言	19
4-3	市民意見	21
5	今後の対応	23
5-1	検討結果のまとめ	23
5-2	今後の対応	25

1 立体化手法の検討区間

■ 立体化手法の検討区間

連続立体化交差事業の検討区間は、市民の安全を確保するため、特に改善が必要な「ボトルネック踏切※¹」や「問題となる踏切※²」の解消を前提としたなかで、立体化の整備効果を勘案し設定しています。

検討区間は、東京方面から江戸川を渡った国府台駅が高架構造となっていることから、当駅を始点に、現在事業中の3路線※³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を踏まえ、（都）3・4・18号までとしています。

- ※1 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（交通遮断量）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。
- ※2 問題となる踏切とは、歩行者と自転車交通量が1日当り1万台を超えること及び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。
- ※3 3路線とは、外環道路、（都）3・4・18号及び（都）3・5・26号を言い、構造はいずれも単独立体化（アンダーパス）です。

【ボトルネック踏切及び問題となる踏切】



国府台第3号（正面）
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

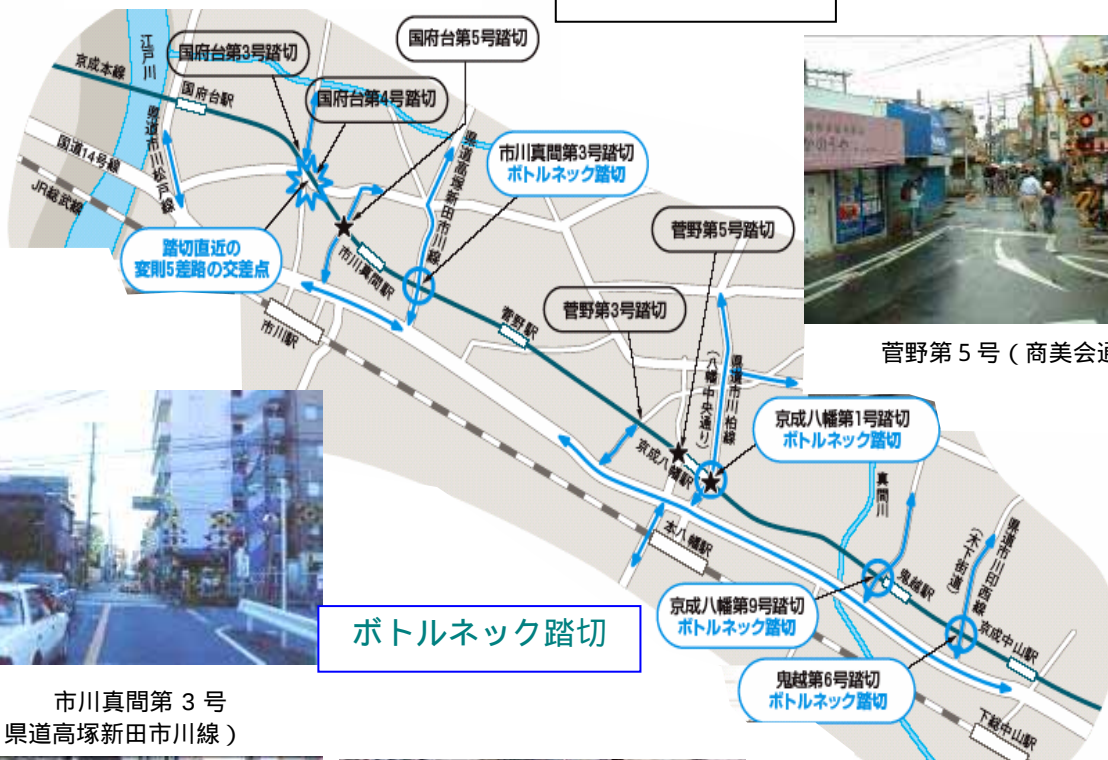


国府台第5号
（真間銀座通り）



菅野第3号

問題となる踏切



菅野第5号（商美会通り）



市川真間第3号
（県道高塚新田市川線）



京成八幡第1号
（八幡中央通り）



②④ 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

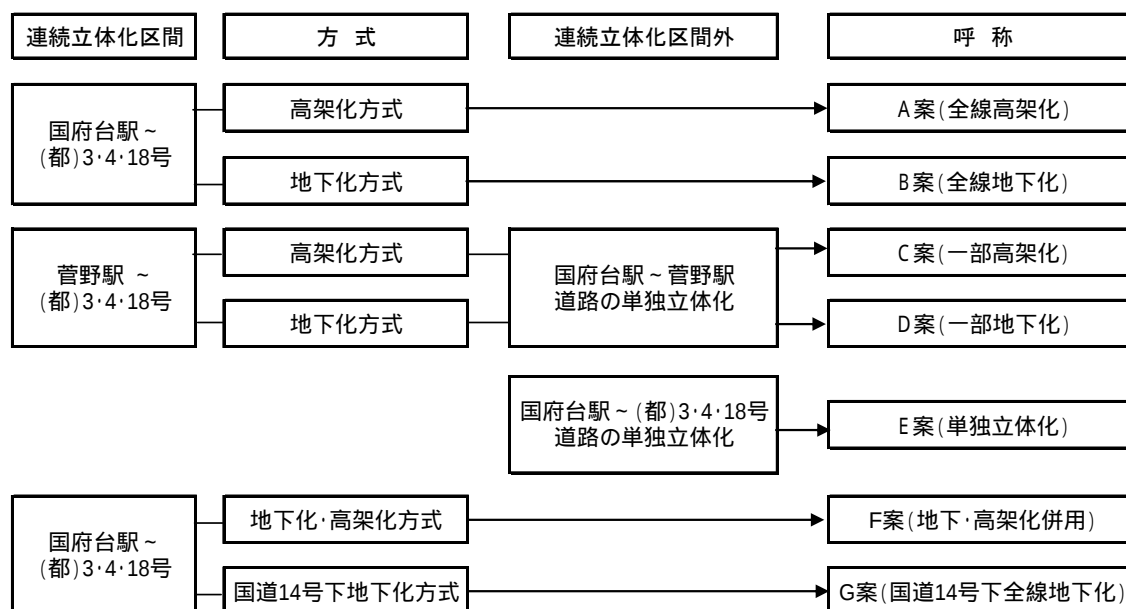
2 ルート設定

立体化案は、東京方面から江戸川を渡った国府台駅が高架構造となっていることから、西部は国府台駅を始点とし、東部は現在事業中の3路線（外環道路、(都)3・4・18号、(都)3・5・26号（木下街道））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を踏まえ、終点は（都）3・4・18号までとしたなかで、連続立体化として考えられる以下の7案について検討しています。

なお、連続立体化区間は、国府台から都市計画道路3・4・18号までの全線を立体化する場合と、単独立体化（アンダーパス）で整備される外環道路より東側の菅野駅から都市計画道路3・4・18号までを連続立体化する区間とします。

また、連続立体化以外の手法として、現在整備されている3路線が単独立体化であることを踏まえ、その他の主要道路を単独立体化する案も含めています。

立体化案の分類



■ (参考)構造イメージ図

（トンネル構造となる地下化は、地表面利用のイメージとなるため、ここでは省略しています。）



高架化イメージ



単独立体化（アンダーパス）イメージ

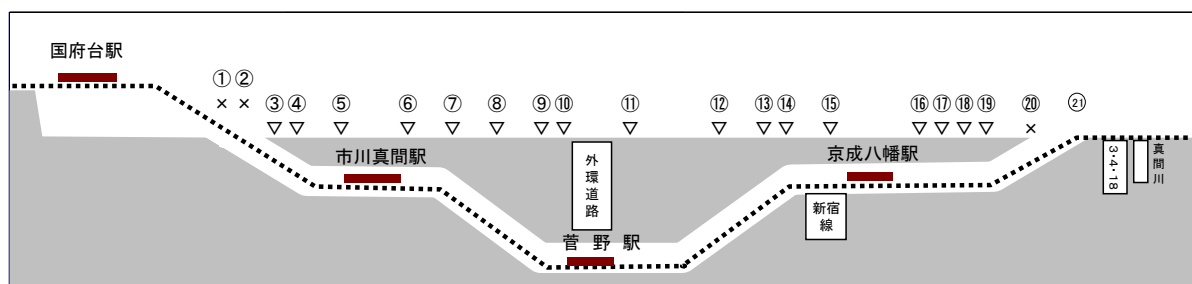
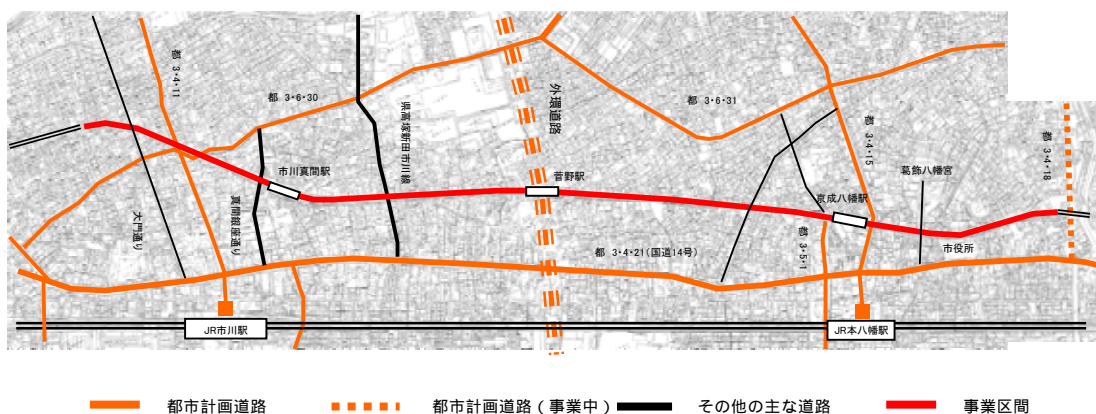
(2) 全線地下化(B案)

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す。

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ます。

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、国の採択基準への適合性などが挙げられます。

■ B案概要図



事業諸元

□ 事業費及び事業延長	
連続立体交差事業費	978億円
連続立体交差区間延長	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)	978億円
□ 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
□ 参考: 工事期間	
	10年

□ 整備による関連事項	
側道(付替道路)整備面積	19,200㎡ (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	年0.03%削減
NOXの削減量	年0.65%削減
SPMの削減量	年0.59%削減
騒音等への影響	掘割0.48km

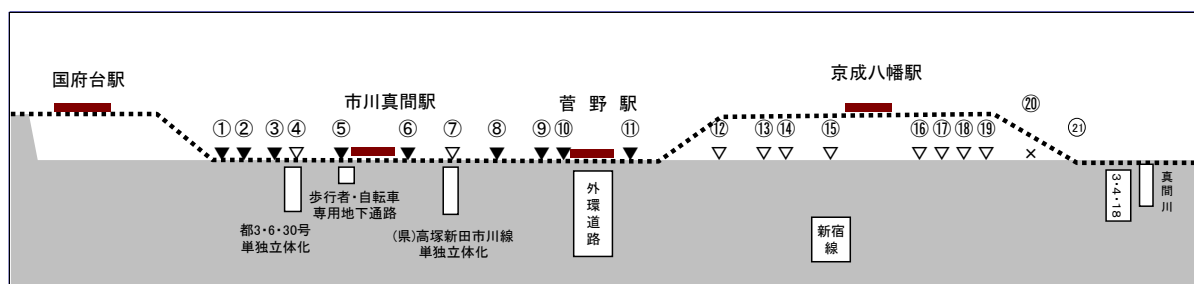
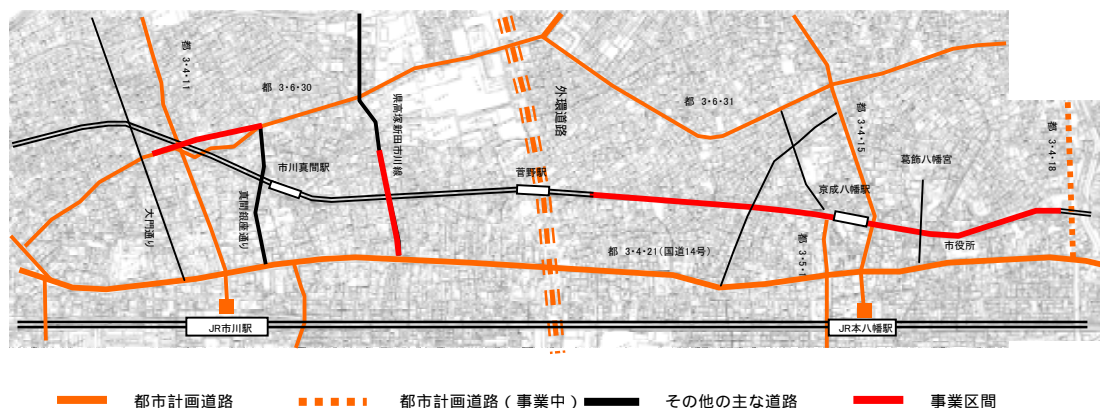
(3) 一部高架化(C案)

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す。

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ます。

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、高架部分での地域への影響などが挙げられます。

■ C案概要図



◆ 事業諸元

□ 事業費及び事業延長	
連続立体交差事業費	164億円
連続立体交差区間延長	1.29km
単独立体交差事業費	127億円
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）	291億円
□ 用地買収等	
用地買収面積	16,679m ²
借地面積	6,078m ²
地上権設定面積	0m ²
建物補償件数	183軒
□ 参考：工事期間	
	8年

□ 整備による関連事項	
側道整備面積	12,820m ² (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
CO ₂ の削減量	年0.02%削減
NO _x の削減量	年0.66%削減
SPMの削減量	年0.59%削減
騒音等への影響	高架1.29km + 踏切9

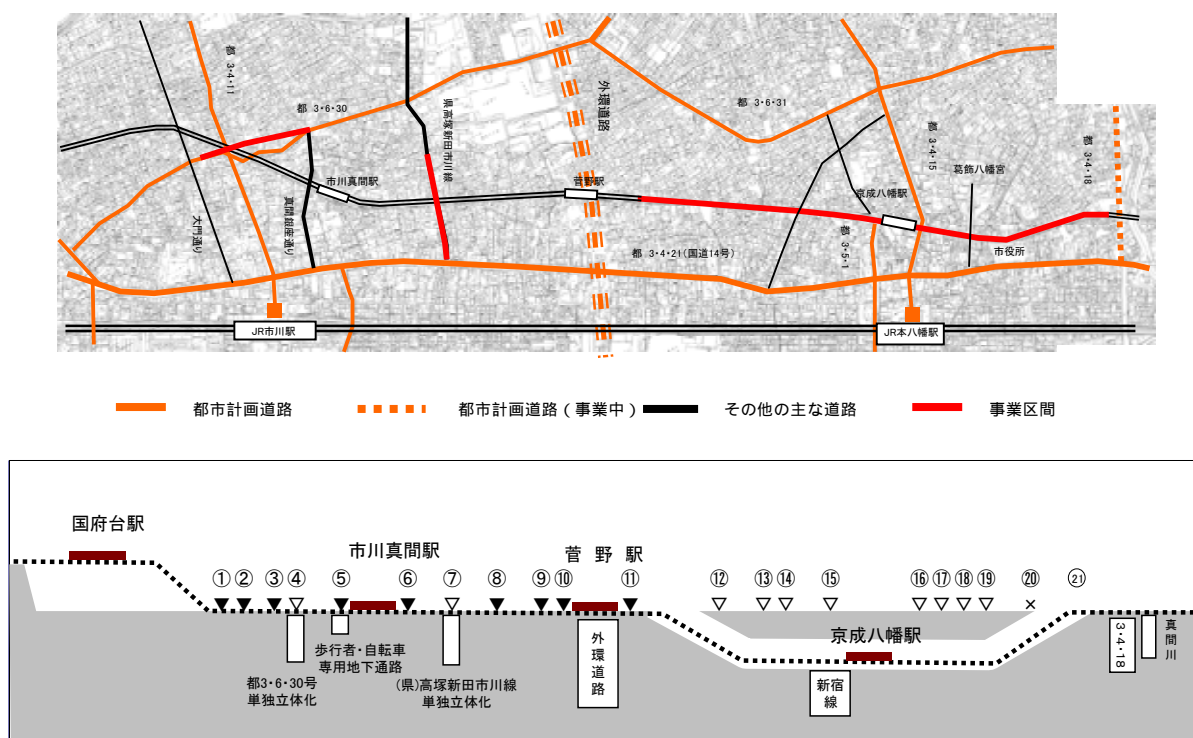
(4) 一部地下化(D案)

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す。

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ます。

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、国の採択基準への適合性などが挙げられます。

■ D案概要図



◆ 事業諸元

□ 事業費及び事業延長	
連続立体交差事業費	425億円
連続立体交差区間延長	1.50km
単独立体交差事業費	127億円
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)	552億円
□ 用地買収等	
用地買収面積	26,722m ²
借地面積	3,599m ²
地上権設定面積	0m ²
建物補償件数	226軒
□ 参考：工事期間	
	6年

□ 整備による関連事項	
側道(付替道路)整備面積	9,000m ² (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
CO ₂ の削減量	年0.02%削減
NO _x の削減量	年0.66%削減
SPMの削減量	年0.59%削減
騒音等への影響	掘割0.57km + 踏切9

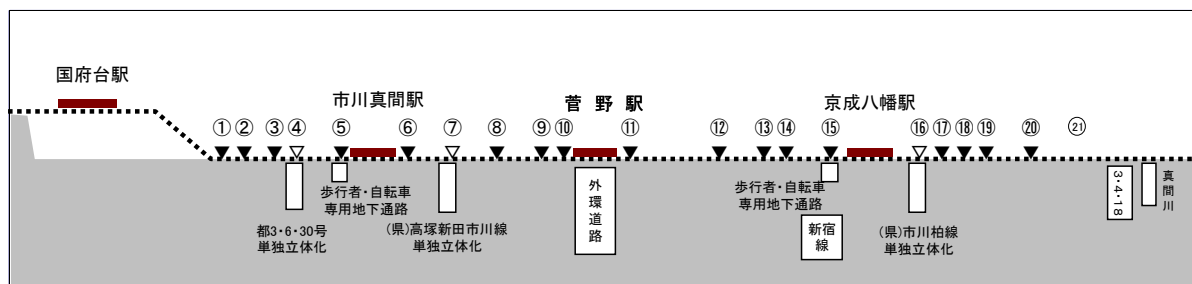
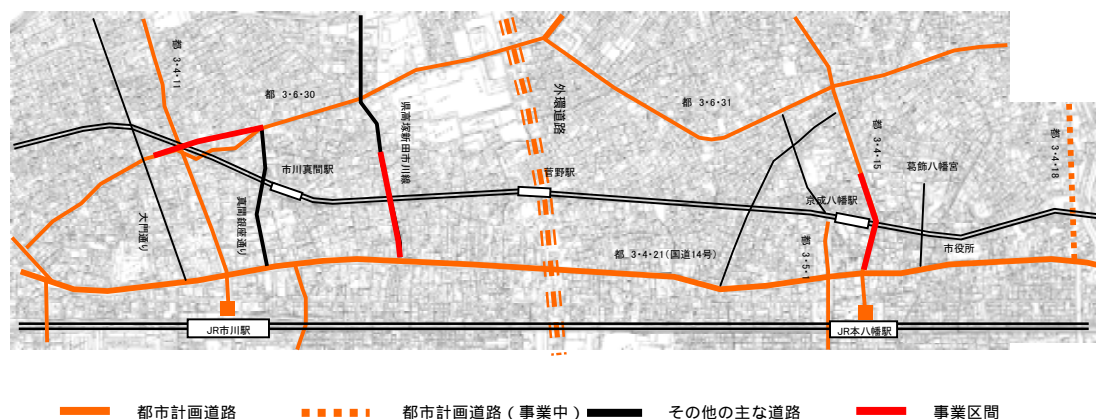
(5) 単独立体化 (E 案)

C 案、D 案よりさらに事業費を低減することや優先順位を付けて順次整備することを目的に、連続立体化をせずに、特に踏切による影響の大きな 3 路線を単独立体化するものです。

この案は、事業費が最も安価で、整備される主要 3 路線の交通機能向上と周辺環境への波及効果などが期待されます。

懸念材料としては、踏切改善等がされない地域において、現状の問題が残ることや単独立体化が新たな地域分断を生むことによって、沿道商店等への影響が大きくなることが挙げられます。

■ E 案概要図



事業諸元

□ 事業費及び事業延長	
連続立体交差事業費	-
連続立体交差区間延長	-
単独立体交差事業費	217億円
単独立体交差箇所数	3箇所 / 0.69km
立体事業費計(付帯工事費は除く)	209億円
□ 用地買収等	
用地買収面積	17,300m ²
借地面積	0m ²
地上権設定面積	0m ²
建物補償件数	130軒
□ 参考：工事期間	
	8年

□ 整備による関連事項	
側道整備面積	-
1日当たり踏切遮断時間の解消	22時間24分02秒
踏切除去数(検討区間踏切数20箇所)	単立3箇所
踏切閉鎖数	0
踏切残置数	17箇所
バリアフリー改善駅数	0
立体化による空間活用規模	-
地域分断規模	0.69km
CO2の削減量	
NOXの削減量	
SPMの削減量	
騒音等への影響	現状平面 + 踏切17

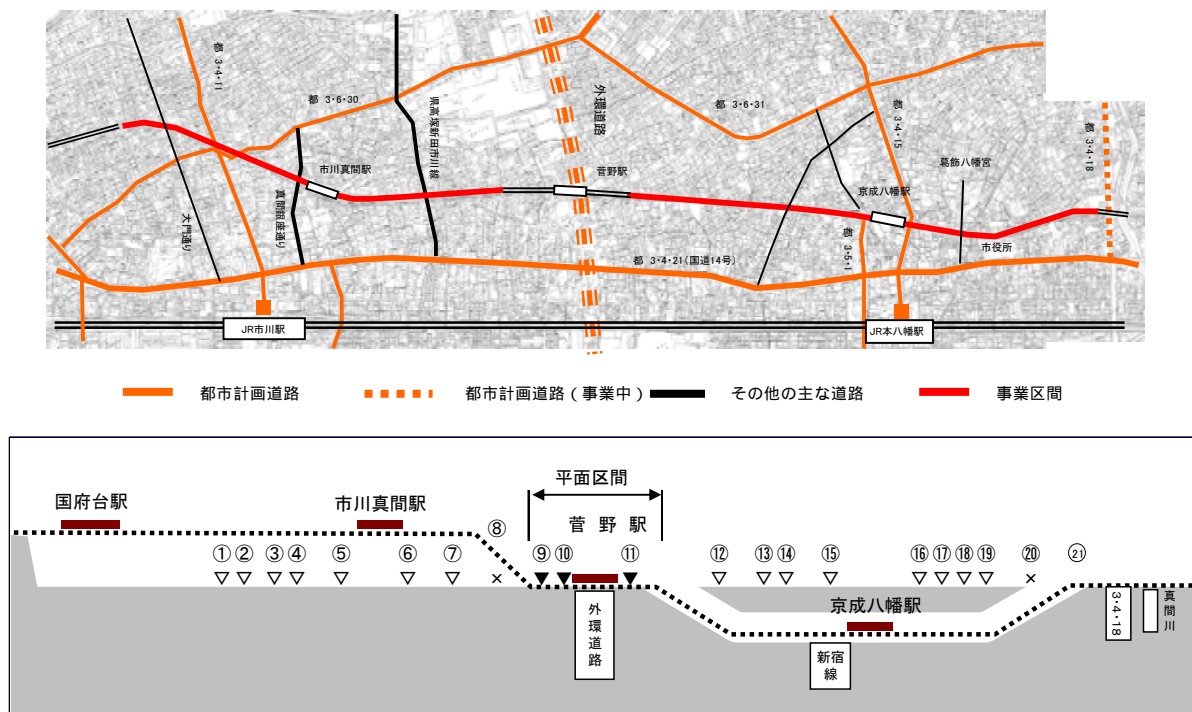
(6) 地下・高架化併用 (F 案)

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す。

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ます。

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、高架・平面・地下への移動にともなう掘割・擁壁区間が長くなることが挙げられます。

■ F 案概要図



事業諸元

□ 事業費及び事業延長	
連続立体交差事業費	682億円
連続立体交差区間延長	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(付帯工事は除く)	682億円
□ 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
□ 参考：工事期間	10年

□ 整備による関連事項	
側道(代替道路)整備面積	19,100㎡ (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	年0.03%削減
NOXの削減量	年0.65%削減
SPMの削減量	年0.59%削減
騒音等への影響	高架・掘割等2.25km + 踏切3

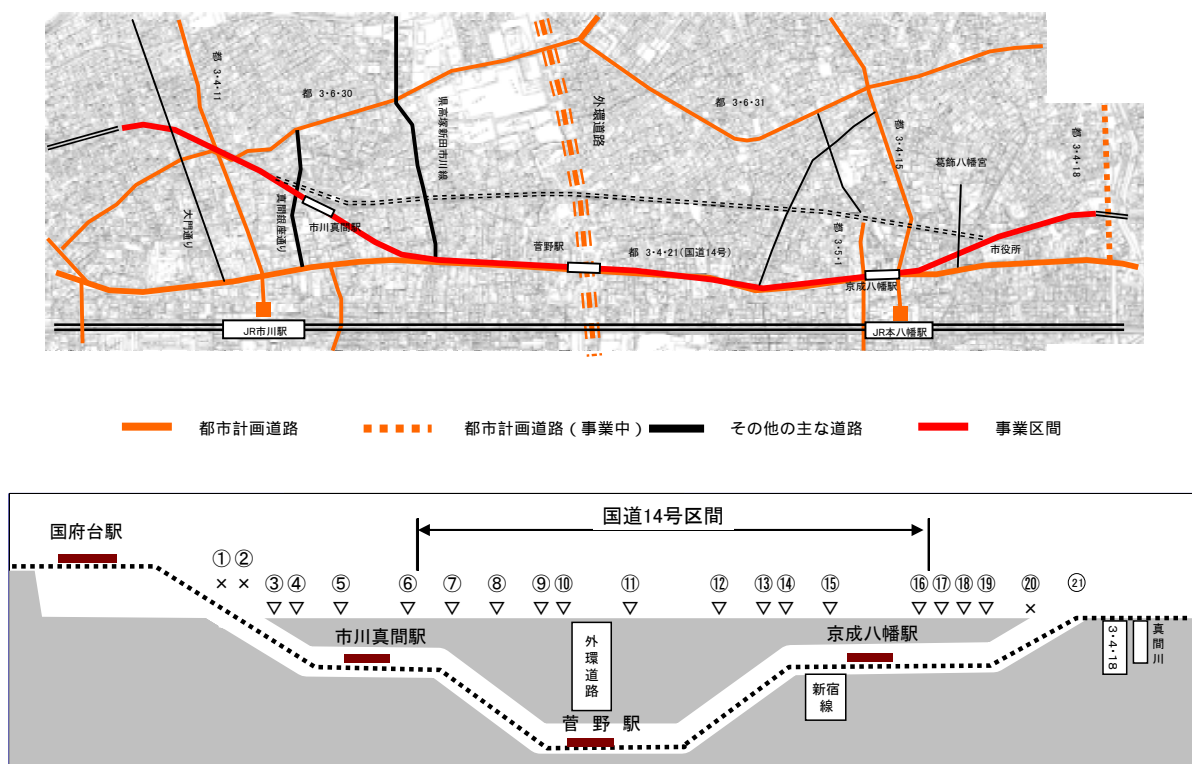
(7) 国道 14 号下全線地下化 (G 案)

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す。

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ます。

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ます。

■ G 案概要図



事業諸元

□ 事業費及び事業延長	
連続立体交差事業費	967億円
連続立体交差区間延長	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)	967億円
□ 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
□ 参考：工事期間	10年

□ 整備による関連事項	
側道(付替道路)整備面積	1,200㎡ (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	年0.03%削減
NOXの削減量	年0.65%削減
SPMの削減量	年0.59%削減
騒音等への影響	掘割0.48km

3 - 2 単独立体化案

(1) 単独立体化に係る基本条件の整理

検討対象

単独立体化手法は、ボトルネック踏切及び問題となる踏切において検討するものです。

対象踏切

No	踏切名称	都市計画道路名 道路通称名等	踏切の位置づけ		備 考	検討 順位
			ボトル ネック 踏切	問題と なる 踏切		
3	国府台第3号	(都)3・4・11号		○	隣接しているため一体的に検討	○
4	国府台第4号	(都)3・6・30号		○		
5	国府台第5号	真間銀座通り		○		
7	市川真間第3号	(県)高塚新田市川線	○		都市計画道路以外であるが県道	○
13	菅野第3号	市道0225号		○	都市計画道路以外	△
15	菅野第5号	商美会通り		○	都3・5・1号延伸が前提のため検討対象外	×
16	京成八幡第1号	(都) 3・4・15 (県)市川柏線	○			○
24	京成八幡第9号	税務署通り	○		都市計画道路以外	△
28	鬼越第6号	(都) 3・5・26 (県)市川印西線	○		事業中のため検討対象外	×

対象踏切のなかで、都市計画道路や県道などの幹線及び補助幹線的な位置づけにある道路については、優先検討路線としてオーバースとアンダースにより検討を行っています。

■ 踏切位置図



○ ボトルネック踏切 ○ 問題となる踏切 緑線 ボトルネック路線 赤線 事業中都市計画道路

(2) 単独立体化に係る検討結果

検討をまとめると、手法的には周辺環境への影響を踏まえ、オーバースよりアンダーパスの方が優れるという結果となっています。

事業の優先順位としては、変則 5 差路のある国府台 3 号及び 4 号踏切、踏切交通遮断量（ボトルネック踏切）が大きい八幡中央通りのある京成八幡 1 号踏切の重要度が高く、また、県道高塚新田市川線については、都市計画道路でなく事業の実施条件等には課題があるため、慎重な取り扱いが必要となります。

単独立体化検討結果

No	踏切名称	方式	踏切の問題		事業概要		個別評価	備 考	最終結果
			ボトルネック踏切	問題となる踏切	総事業費 市負担額 (億円)	用地面積 建物軒数			
3	国府台第3号 (都)3・4・11号	オーバース (一体型)			99.9	10,500m ²	×	新たな掘割構造物が生じることにより、住宅地の居住環境に影響を及ぼすこととなるが、変則5差路を単純化する方法としては有効なものとなる。景観や環境面から、アンダー案が優れている。	○
4	国府台第4号 (都)3・6・30号	国府台4号 オーバース	○		49.9	95軒	×		
		国府台4号 アンダー			57.9	5,800m ²	△		
		国府台4号 アンダー			29.0	52軒	○		
5	国府台第5号 真間銀座通り	アンダー		○	64.7	5,800m ²	×	都市計画道路でなく地域内交通を処理する路線であることから、単独立体化の優先度は低い。	×
7	市川真間第3号 (県)高塚新田 市川線	オーバース	○		90.7	4,900m ²	×		
		アンダー			45.4	43軒	×	都市計画道路でないため、3路線開通後の交通量の動向など、慎重に取り扱う必要がある。	△
13	菅野第3号 市道0225号	アンダー		○	61.9	6,900m ²	△		
15	菅野第5号 商美会通り			○	6.3	44軒	×	都市計画道路でなく地域内交通を処理する路線であることから、単独立体化の優先度は低い。	×
16	京成八幡第1号 (都)3・4・15 (県)市川柏線	オーバース	○		64.7	5,800m ²	×		
		アンダー			32.4	51軒	×	都3・5・1号延伸が前提のため検討対象外	×
24	京成八幡第9号 税務署通り	アンダー	○				×	踏切解消による交通利便性と安全性の面から効果的であるが、中心市街地の分断要素となるとともに、既存商店街への影響も大きい。単独立体化する場合はアンダー案が優れる。	○
28	鬼越第6号 (都)3・5・26 (県)市川印西線		○				×		

3 - 3 比較・評価

(1) 評価項目

連続立体交差事業の評価においては、国の「費用便益分析マニュアル（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す。

しかし、この他にも波及的な影響として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ます。

これを踏まえ、「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。）では、国の評価基準にないまちづくりの視点も評価項目に加え、幅広く総合的な評価を実施しており、本評価項目についてもこれを準用します。

なお、評価項目設定にあたっては、「客観的評価手法（連続立体交差事業編）」（国土交通省）及び「公共事業評価マニュアル」（公共事業評価システム研究会）なども参考としています。

○ 連続立体交差事業としての評価

大項目	中項目	小項目	評価内容・指標等
実施条件	事業効率性	事業効率性	費用便益比・単純便益等
	事業実効性	時間	関係機関との調整の難易度 市民意向及び市民との調整に要する時間や難易度等
		現場条件	現場条件・施工の容易性等
交通	交通環境	交通の円滑化	幹線道路等の踏切除去による渋滞緩和(交通遮断量の削減)等
		利便性の向上	側道整備・踏切除去による移動時間短縮など、アクセス性の向上
		安全性の向上	踏切除去による交通(鉄道・歩行者・自動車等)安全性
		結節機能の強化	駅舎の改善(ユニバーサルデザイン) 乗り換え時間の短縮・乗り換えの容易性等
まちづくり	地域環境	生活環境の向上	立体化によって生まれた空間の有効活用など、市川ブランドの構築
		利便性の向上	地域分断の解消による移動の容易性や交流機会の拡大等
		景観変化	地域資源や景観の保全と活用
		環境への影響	日照、騒音・振動による影響(地デジ移行のため電波障害は除いた)
		大気汚染	NOX、SPM排出量
	安全安心	生活安全性の向上	通過交通の減少による安全性の向上
		防災機能の強化	延焼遮断帯及び避難ルートの形成など、防災空間整備
		防犯性の向上	見晴らしの確保と死角の排除
	都市再生	賑わいの創出	駅前再整備等による集客増など、商業の活性化
		基盤整備との連携	駅前再開発や沿線開発への波及効果
			交通関連施設整備(側道・広場・駐輪場等)による拠点機能の強化
		福祉のまちづくり	再整備による公共・民間施設のバリアフリー化
		緑の創出・ネットワーク化	広場・緑地整備とネットワーク化
維持管理等	維持管理	維持管理の容易性	鉄道施設(駅舎・軌道)などの維持管理の容易性
	地球環境	省エネルギー化	列車運行効率、鉄道施設の使用電力等、省エネルギー性能
		地球温暖化対策	CO2削減量

○ 駅周辺まちづくりとしての評価

地 区	評価内容
市川駅周辺まちづくりへの効果	立体化によるまちづくりへの効果(短期～長期)
菅野駅周辺まちづくりへの効果	立体化による地域への影響(景観、環境等)
京成八幡駅周辺まちづくりへの効果	立体化と一体的に実施される基盤整備との連携

(2) 評価結果

評価概要

・ 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、省エネルギー面での効果が大きい。また、補助金算出にあたっての基準となる工法であり、関係機関（千葉県・鉄道事業者）との調整は容易となり得るが、費用便益比を見直した結果、事業期間の設定によっては、国の採択基準に適合しなくなることが課題となります。

・ 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」からの効果が大きな案である。一方、国の採択基準を大きく下回ることから、関係機関との調整などの事業実施条件や維持管理、省エネルギー面、大門通りの遮断（踏切閉鎖）などの重大な課題を抱えます。

・ C 案（一部高架化案）

立体化によって生じる効果が全線立体化に比べて劣るため、沿線まちづくり全般に対する抜本的な対策とはならないが、交通面や局所的な対応からみた場合には効果的です。

また、連続立体化案としては、唯一、感度分析も含め国の採択基準に適合しています。

・ D 案（一部地下化案）

国の採択基準を大きく下回るなど、B 案同様の課題があるほか、一部分の立体化については、一部高架化と同様の考え方となります。

・ E 案（単独立体化案）

立体化によって生じる効果について、他案との比較では一番劣るものです。

ただし、C 案同様に感度分析を含めた国の採択基準に適合するものであり、交通面からは有効で、かつ、交通状況の変化などを見極め、段階的に解決していくことが可能となります。

・ F 案（地下・高架化併用案）

各地域の特性に配慮したなかで、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。

ただし、費用便益比の再検証により、国の採択基準を下回る結果となっています。

・ 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効果はあるが、駅位置変更による地元への影響や国道 14 号直下整備による地下埋設物の移設など、関係機関との調整が課題となる。さらに、大門通りの分断や国の採択基準を大きく下回るなど、B 案と同様の課題もあります。

評価結果のまとめ

1) 有識者意見による提言

有識者委員会においては、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っています。

その結果では、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して取り上げられています。

また、A案とF案の比較評価においては、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を創造していくことから、まちづくりへの効果が大きなF案が望ましい立体化手法になると選定されています。

2) 総合評価

有識者委員会の提言及び市民意見などを踏まえ、市の総合評価としては、有識者委員会の提言と同様に、地域課題の解消と一体的なまちづくりの可能性が期待できるF案が基本になるものと判断される。また、次善案としてはA案が抽出されることとなります。

しかし、これら2案については、次のような課題が残されます。

3) 課 題

	F 案（地下・高架化併用）	A 案（全線高架化）
採択基準	採択基準を下回（不適合）っており、事業費縮減方策が必要となる	基本設定では採択基準に適合するが、事業期間延長により不適合になる可能性もある
	費用便益比が低い理由としては、現在事業中の3路線が完成すると交通環境が改善され、連続立体交差事業による交通環境の改善効果が抑制される。このため、これら3路線完成後におけるまちづくりの課題を再評価する必要がある	
関係機関調整	事業費や維持管理費が高額となる地下化部分を含むため、調整は難航すると予想される また、平面区間（踏切残置）に対する考え方の整理が必要となる	補助対象額算出の基準となる高架化であるが、採択基準への適合が前提条件となる
市民調整	部分的に高架となる真間地区での地元調整と全体事業に対する市民理解が必要となる	高架化部分（全区間）の地元調整が必要となる
まちづくり	① 立体化と一体的に実施すべき駅周辺まちづくりに対しての事業熟度を高める必要がある ② 立体化による高架下や鉄道跡地空間の活用については、鉄道事業者との協議が必要となる ③ 沿線市街地における市民意識の高揚を図る必要がある	

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	・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	・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	「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。 ・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 ※費用便益比の算出については H13 マニュアルを採用
平成 19 年 3 月 京 成 沿 線 整 備 の 検 討	○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 ○視 点 ・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) ○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 ※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

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	述べ 63 名(36,27 名 うち沿線述べ 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よ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 の高架下など是有効活用されてない ・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よい	・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、自然だけを唱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、クロマツ保全も重要だが、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よい
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

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㈱)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㈱との調整が難航

京成電鉄㈱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、京成電鉄株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。