

京成沿線のまちづくりに関する整備構想報告

市 川 市

平成 23 年 6 月

— 目 次 —

| | |
|---|----|
| はじめに | 1 |
| 1. 現況整理 | 2 |
| 1.1. 道路現況 | 2 |
| 1.1.1. 現況道路網 | 2 |
| 1.1.2. 道路交通量 | 3 |
| 1.1.3. 踏切交通量 | 4 |
| 1.1.4. 自動車駐車場 | 6 |
| 1.1.5. 自転車駐輪場 | 6 |
| 1.2. 現況の問題点及び課題の整理 | 7 |
| 1.2.1 現況課題の整理 | 7 |
| 2. 立体交差化の検討 | 8 |
| 2.1. 鉄道及び道路の立体交差の検討 | 8 |
| 2.1.1. 検討パターンの整理 | 8 |
| 2.1.2. 鉄道、道路折衷案の検討条件 | 9 |
| 2.1.3. 都市計画道路 3・5・1 号の道路単独立体交差（アンダーパス）の検討条件 | 10 |
| 2.2. 検討結果の評価 | 11 |
| 2.2.1. 検討結果と課題 | 11 |
| 2.2.2. 評価のまとめ | 13 |
| 2.2.3. 街路事業とまちづくりによる効果のまとめ | 14 |
| 2.2.4. 費用便益分析 | 16 |
| 3. 街路事業計画に伴う京成八幡駅周辺地区整備 | 17 |
| 3.1. 道路単独立体交差に伴う京成八幡駅周辺地区整備方針 | 17 |
| 3.1.1 市街地再開発事業規模の検討 | 18 |
| 3.2. 八幡地区における回遊性向上の検討 | 20 |
| 4. まちづくり効果の分析 | 24 |
| 4.1. 費用便益の算定 | 24 |
| 4.2. 費用便益算定結果 | 27 |
| 5. まとめと課題 | 28 |
| 5.1. 検討結果 | 28 |
| 5.2. 今後の対応 | 31 |
| 別紙 京成本線・菅野第 5 号踏切(商美会通り)の安全対策について | 32 |

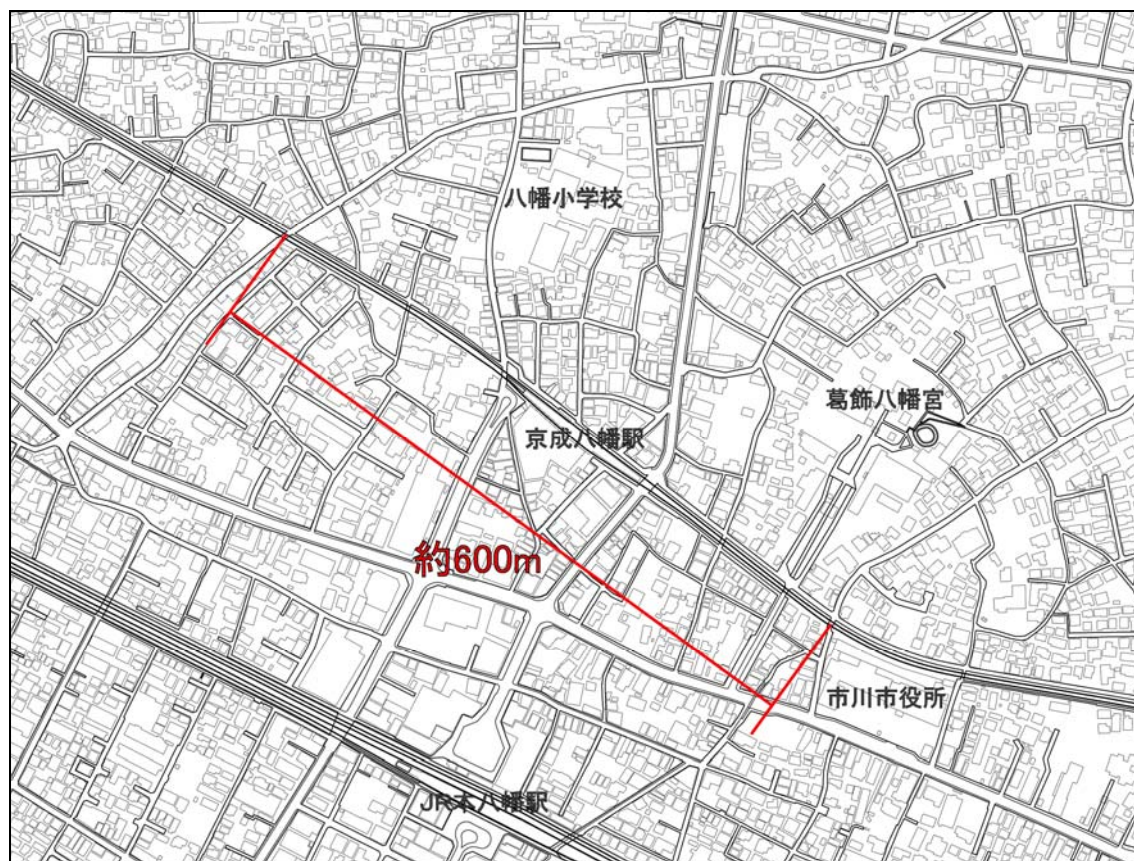
はじめに

【本年度の目的】

京成沿線における安心安全なまちづくりを基本とする地域の交通問題の改善手法を検討するもので、特に踏切遮断による交通渋滞改善及び京成本線交差部の安全性の向上並びに沿線のまちづくりと調和した、実現性の高い案を策定するものです。

【本年度の検討範囲】

菅野第3号踏切から京成八幡第4号踏切までの約600mの区間と京成八幡駅周辺を検討範囲とします。



1.現況整理

本章では、検討地域の現況と課題について整理を行います。

1.1. 道路現況

1.1.1. 現況道路網

本市の道路体系は、東西方向を通る国道レベルの幹線道路と、南北方向の県道・主要地方道レベルの道路によって構成され、道路の実延長は約784km、面積約6.1k㎡で、市域面積に対する道路の割合（道路率）は約10.8%（H22.4月現在）となっています。

問題としては、主要な南北道路のほとんどが、国道14号にT字形の交差点で接続するため、南北へ直線的に通過できない道路構成と、京成本線との平面交差などを要因とした交通渋滞によって、市中心部及び南北における円滑な交通処理の妨げとなっていることです。

《 国・県・市道路線別調書（平成21年度） 》

平成22年4月1日現在

| 区 分 | | 実延長 (m) | 路線数または 幅員 | 面積(道路敷) (㎡) | 舗装率 (%) | |
|------------------|----------------|-------------|--------------|----------------|------------|-----|
| 市道 | 1級幹線道路 | 96,043 | 66路線 | 1,097,658 | 99.9 | |
| | 2級幹線道路 | 59,503 | 59路線 | 479,841 | 100 | |
| | 一般 | 572,439 | 2,897路線 | 3,218,399 | 99.5 | |
| | 小計 | 727,985 | 3,022路線 | 4,795,898 | 99.6 | |
| 国道 | 14号線 | 千葉街道 | 4,738 | 11.8～38.0m | 92,165 | 100 |
| | | 京葉道路 | 4,100 | 21.0m | 86,100 | 100 |
| | 357号線(高速湾岸線含む) | 5,970 | 100.0m | 597,000 | 100 | |
| | 464号線 | 2,361 | 7.6～13.3m | 26,405 | 100 | |
| | 小計 | 17,169 | 4路線 | 801,670 | 100 | |
| 県道 | 主要 | 1 市川松戸線 | 2,594 | 9.9～28.9m | 48,091 | 100 |
| | | 6 市川浦安線 | 11,663 | 6.0～30.7m | 222,260 | 100 |
| | | 9 船橋松戸線 | 4,325 | 3.9～18.6m | 42,947 | 100 |
| | | 50 東京市川線 | 715 | 20.5～38.5m | 26,322 | 100 |
| | | 51 市川柏線 | 3,000 | 6.4～15.2m | 31,646 | 100 |
| | | 59 市川印西線 | 2,259 | 6.0～12.4m | 26,275 | 100 |
| | 一般 | 179 船橋行徳線 | 2,844 | 5.7～20.0m | 26,716 | 100 |
| | | 180 松戸原木線 | 3,121 | 7.8～26.0m | 43,714 | 100 |
| | | 202 本八幡停車場線 | 124 | 18.0m | 2,455 | 100 |
| | | 264 高塚新田市川線 | 3,629 | 5.6～23.3m | 30,065 | 100 |
| | | 283 若宮西船市川線 | 4,933 | 10.8～20.0m | 83,691 | 100 |
| 市松有料(松戸原木線に含まれる) | 3,050 | 7.8～26.0m | 42,198 | 100 | | |
| 小計 | 39,207 | 11路線 | 584,182 | 100 | | |
| 合計 | 784,361 | 3,037路線 | 6,181,750 | ... | | |

注：国・県道の数値は平成8年3月31日現在

道路敷面積は法面を含む面積である。

市松有料とは、旧市川松戸有料道路のこと。現在は無料となっている。

1.1.2. 道路交通量

平成 11 年及び平成 17 年の道路交通センサスによる交通量は次のとおりです。

- ・ 平成 11 年と平成 17 年の比較では、概ね各路線で交通量の伸びが減少に転じています。
- ・ 交通量の多い路線としては、一般国道（京葉道路）、高速湾岸線、国道 14 号及び国道 357 号などの東西を結ぶ幹線道路などです。
- ・ 平日混雑度の高い路線としては、国道各路線のほか、市川松戸線、市川浦安線、市川印西線、松戸原木線及び若宮西船市川線などです。

網掛け：対前回交通量が減少したものの

| 調査 区間 | 路線名 | 平成 11 年度 | | | | | 平成 17 年度 | | | | |
|----------|------------|-----------|--------|-----------|-----------------|------|-----------|--------|-----------|------------------|------|
| | | 12h交通量(台) | | 平日 混雑度 | 対H6 (12h交通量) | | 12h交通量(台) | | 平日 混雑度 | 対H11 (12h交通量) | |
| | | 平日 | 休日 | | 平日 | 休日 | 平日 | 休日 | | 平日 | 休日 |
| 1 | 東関東自動車道 | 69,955 | 58,263 | 0.80 | 1.15 | 1.13 | 56,682 | 53,954 | 0.64 | 0.81 | 0.93 |
| 501 | 高速湾岸線 | 83,162 | 68,048 | 0.90 | 1.18 | 1.04 | 79,457 | 65,630 | 0.89 | 0.96 | 0.96 |
| 1005 | 一般国道 | 91,508 | 78,608 | 1.06 | 1.12 | 1.01 | 86,935 | 73,749 | 1.06 | 0.95 | 0.94 |
| 1006 | | 86,811 | 73,450 | 0.97 | 1.17 | 1.03 | 79,384 | 68,091 | 0.97 | 0.91 | 0.93 |
| 1007 | | 83,688 | 74,964 | 0.91 | 1.06 | 0.96 | 81,750 | 71,539 | 0.91 | 0.98 | 0.95 |
| 11105 | 一般国道 14 号 | 31,128 | 28,425 | 1.33 | 1.01 | 0.99 | 26,227 | 22,314 | 1.17 | 0.84 | 0.79 |
| 11106 | | 14,915 | 13,157 | 1.84 | 0.90 | 0.82 | 12,156 | 12,201 | 1.58 | 0.82 | 0.93 |
| 1083 | 一般国道 357 号 | 50,414 | 46,497 | 1.25 | 1.16 | 0.98 | 50,247 | 48,553 | 1.23 | 1.00 | 1.04 |
| 1113 | 一般国道 464 号 | 10,351 | 10,104 | 1.39 | 0.96 | 0.94 | 10,746 | 9,603 | 1.63 | 1.04 | 0.95 |
| 4001 | 市川松戸線 | 10,590 | 10,417 | 1.51 | 1.00 | 0.90 | 9,670 | 10,096 | 1.31 | 0.91 | 0.97 |
| 4008 | 市川浦安線 | 20,660 | 18,689 | 0.76 | 1.10 | 1.04 | 17,862 | 17,413 | 0.68 | 0.86 | 0.93 |
| 44004 | | 20,660 | 18,689 | 2.24 | 1.10 | 1.04 | 17,862 | 17,413 | 1.86 | 0.86 | 0.93 |
| 4014 | 船橋松戸線 | 6,613 | 5,948 | 0.73 | 1.07 | 0.91 | 6,117 | 5,900 | 0.70 | 0.92 | 0.99 |
| 4070 | 東京市川線 | 20,245 | 18,908 | 1.46 | 1.26 | 1.18 | 19,418 | 19,678 | 0.74 | 0.96 | 1.04 |
| 4071 | 市川柏線 | 8,950 | 8,246 | 0.94 | 1.14 | 1.05 | | 8,174 | | | 0.99 |
| 4079 | 市川印西線 | 9,567 | 9,756 | 1.34 | 0.98 | 0.92 | 8,874 | 10,401 | 1.34 | 0.93 | 1.07 |
| 6072 | 船橋行徳線 | 5,633 | 4,798 | 0.70 | 0.89 | 1.04 | 4,903 | 4,756 | 0.68 | 0.87 | 0.99 |
| 6073 | 松戸原木線 | 18,745 | 17,907 | 2.27 | 1.08 | 1.03 | 16,413 | 16,091 | 1.85 | 0.88 | 0.90 |
| 6074 | | 12,068 | 11,301 | 1.24 | | | | | | | |
| 6091 | 本八幡停車場線 | 4,071 | 3,753 | 0.54 | 0.99 | 0.88 | 3,370 | 3,722 | 0.46 | 0.83 | 0.99 |
| 66092 | 下総中山停車場線 | 1,448 | 1,267 | 0.41 | 0.96 | 0.90 | 2,046 | 1,257 | 0.33 | 1.41 | 0.99 |
| 6139 | 高塚新田市川線 | 6,455 | 5,841 | 1.21 | 1.01 | 0.90 | 5,747 | 5,791 | 0.94 | 0.89 | 0.99 |
| 6153 | 若宮西船市川線 | 12,818 | 12,353 | 1.42 | 0.98 | 0.98 | 11,822 | 12,094 | 1.28 | 0.92 | 0.98 |

※ 道路交通センサス

全国の道路と道路利用の実態を捉え、将来の道路整備の方向を明らかにするため、全国の道路状況、交通量、旅行速度等を調査するもので、道路に関する国勢調査となるものです。なお、調査は定期的に実施され平成 11 年調査の後には 17 年調査が実施されています。

※ 混雑度

12 時間当りの交通容量に対する実交通量

- ・ 1.0 未満 12h を通して道路が混雑することなく円滑に走行できる
- ・ 1.0 ～1.25 12h を通して道路が混雑する可能性のある時間帯が 1～2h
- ・ 1.25～1.75 ピーク時間を中心に混雑時間帯が加速度的に増加する可能性の高い状態
- ・ 1.75 以上 慢性的な交通渋滞

1.1.3. 踏切交通量

検討範囲内における踏切交通量は下表のとおりです。

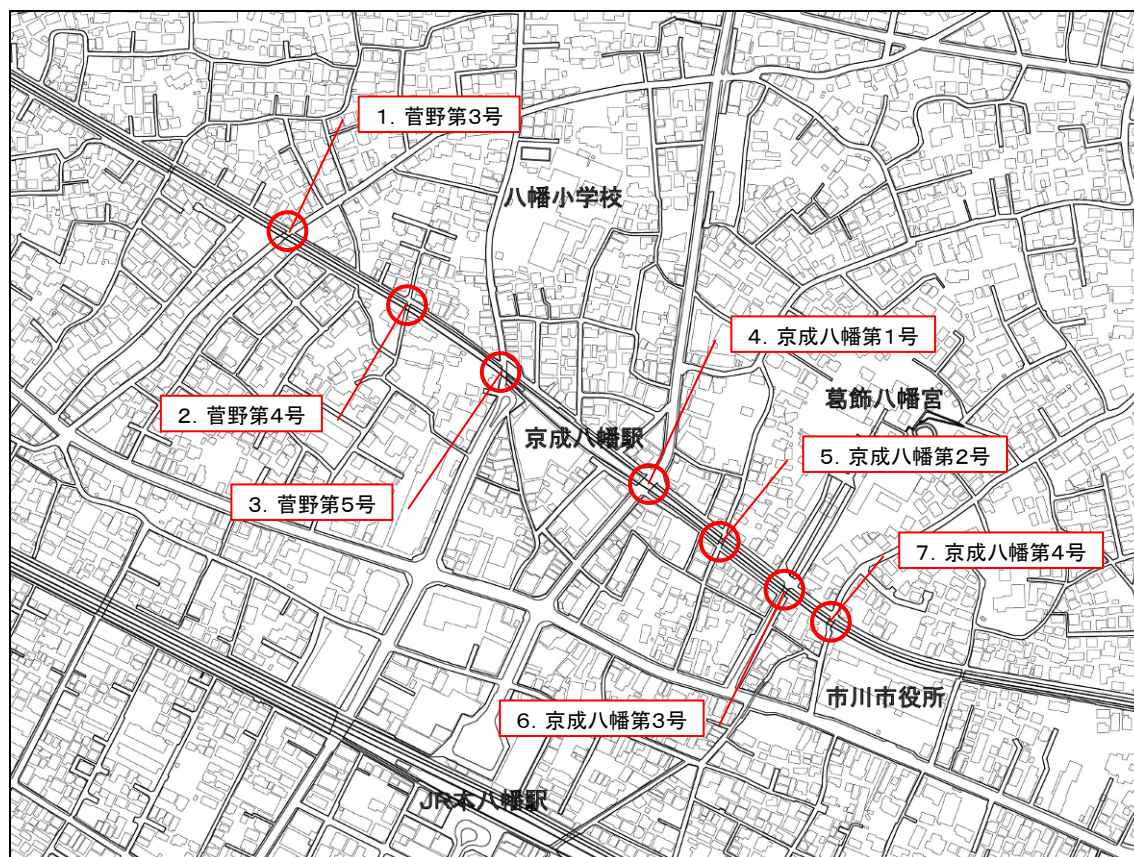


図 1-1 京成本線踏切位置図（京成八幡駅周辺）

《 踏切交通量等（H16 踏切台帳より） 》

| No. | 踏切名称 | 踏切遮断時間 (h) | ピーク時間 (分) | 遮断回数 (回) | 自動車台数 (台) | 自転車台数 (台) | 歩行者数 (人) |
|-----|---------|------------|-----------|----------|-----------|-----------|----------|
| 1 | 菅野第3号 | 7:13:15 | 33:38 | 354 | 6,245 | 439 | 201 |
| 2 | 菅野第4号 | 6:54:13 | 32:21 | 360 | 0 | 444 | 752 |
| 3 | 菅野第5号 | 7:02:05 | 32:24 | 342 | 2,927 | 13,299 | 4,831 |
| 4 | 京成八幡第1号 | 7:52:15 | 31:02 | 350 | 8,588 | 4,234 | 9,818 |
| 5 | 京成八幡第2号 | 7:25:10 | 29:20 | 376 | 0 | 2,726 | 1,965 |
| 6 | 京成八幡第3号 | 7:23:19 | 28:32 | 379 | 2,968 | 1,548 | 1,891 |
| 7 | 京成八幡第4号 | 7:28:32 | 28:53 | 374 | 2,399 | 2,582 | 1,189 |

【ボトルネック踏切及び問題となる踏切】

- ・ 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分以上の踏切をいいます。
- ・ 問題となる踏切とは、歩行者と自転車交通量が1日当たり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います。

《 問題となる踏切一覧 》

網掛け：ボトルネック踏切

| No | 踏切名称 | 種別 (1日当たり) | H11 (踏切台帳) | H16 (踏切台帳) | 渋滞長 (H14 調査) | 踏切の位置づけ |
|----|---------------------------------|---------------|---------------|---------------|--|--|
| 1 | 菅野3号 市道0225号 | 車 | 6,327 | 6,245 | 南行:180m (18:30) 総合交通調査 | 〈問題となる踏切〉 踏切内で歩車の分離ができていない。 |
| | | 自転車 | 577 | 439 | | |
| | | 人 | 424 | 201 | | |
| | | 遮断時間 | 6.5 | 7.2 | | |
| | | 交通遮断量 | 40,541 | 44,964 | | |
| 3 | 菅野5号 市道2339号 通称:商美会通り | 車 | 2,283 | 2,927 | 北行:110m (14:30) | 〈問題となる踏切〉 自転車交通量が多い。 踏切内で歩車の分離ができていない。 |
| | | 自転車 | 11,615 | 13,299 | | |
| | | 人 | 6,292 | 4,831 | | |
| | | 遮断時間 | 6.3 | 7.0 | | |
| | | 交通遮断量 | 14,383 | 20,489 | | |
| 4 | 京成八幡第1号 県道市川柏線 (都)3・4・15号 | 車 | 9,434 | 8,588 | 北行:280m (8:45) 南行:550m (9:45) | 〈ボトルネック踏切〉 渋滞が発生しており、対策が必要、自転車と歩行者が多い。 |
| | | 自転車 | 4,518 | 4,234 | | |
| | | 人 | 15,051 | 9,818 | | |
| | | 遮断時間 | 7.1 | 7.9 | | |
| | | 交通遮断量 | 66,981 | 67,845 | | |

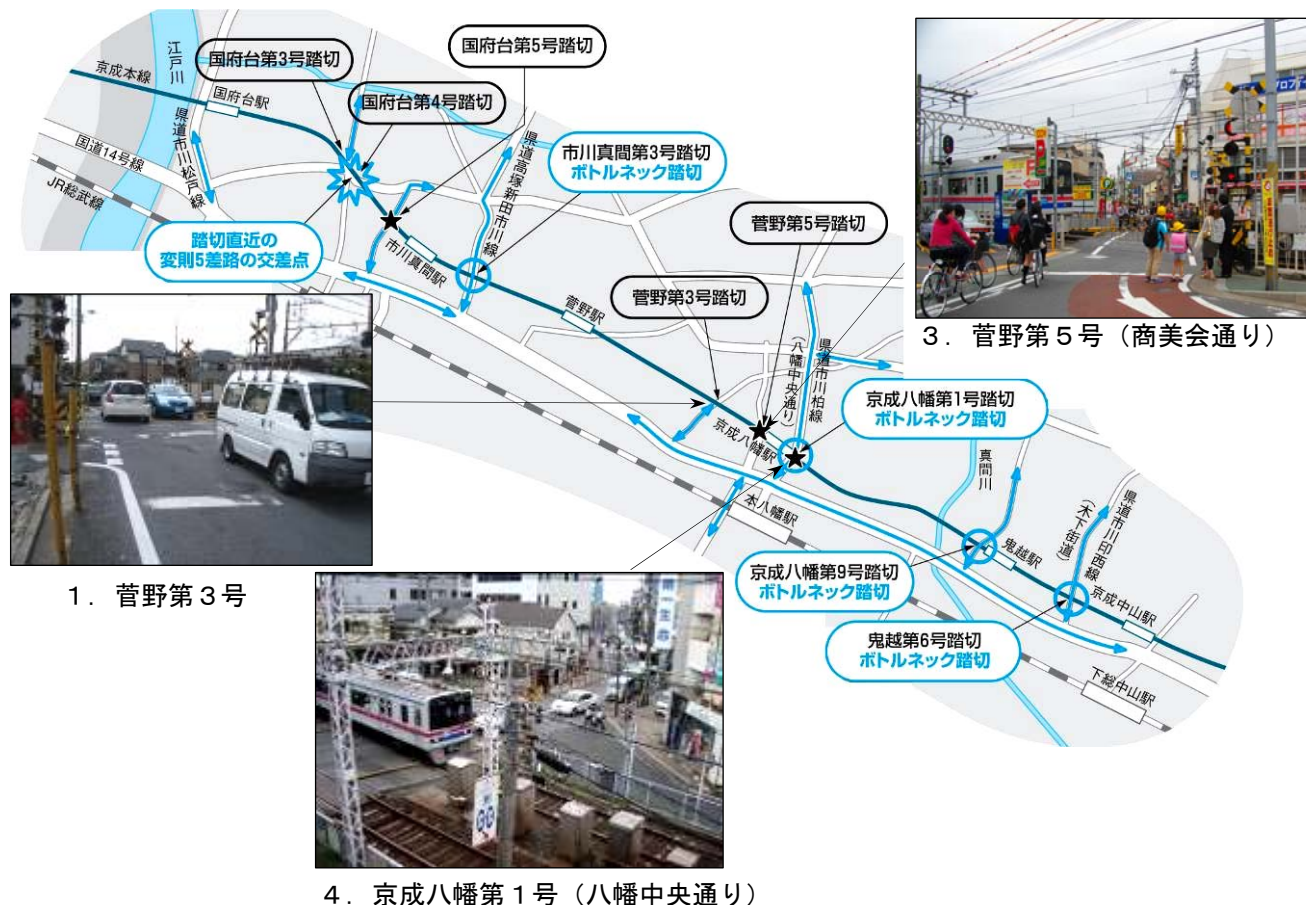


図 1-2 ボトルネック踏切及び問題となる踏切

1.1.4. 自動車駐車場

市内主要4駅の周辺地区については、平成3年2月に「駐車場整備地区」を指定し、平成14年3月に策定した「駐車場整備計画」に基づき駐車場整備を推進しました。その結果、市川駅周辺地区、本八幡駅周辺地区については、民間による整備が進み、将来需要に対する整備目標が達成されています。

《 駐車場整備地区内駐車需給バランス 》

| | 面積 | 将来需要(H22) | 整備済台数 | 箇所数 |
|----------|---------|-----------|---------|-----|
| 市川駅周辺地区 | 約 29ha | 約 530 台 | 880 台 | 25 |
| 本八幡駅周辺地区 | 約 32ha | 約 510 台 | 653 台 | 34 |
| 行徳駅周辺地区 | 約 32ha | 約 350 台 | 258 台 | 20 |
| 南行徳駅周辺地区 | 約 32ha | 約 340 台 | 254 台 | 12 |
| 計 | 約 125ha | 約 1,730 台 | 2,045 台 | 91 |

1.1.5. 自転車駐輪場

市内のJR線市川大野駅、市川駅、本八幡駅、京成本線市川真間駅、八幡駅、東京メトロ東西線妙典駅、行徳駅、南行徳駅の8駅周辺について自転車等放置防止区域を定めています。

《 自転車等駐車場整備状況 》

○有料施設 8 駅 27 施設

| 駅 | 施設数 | 延床面積(m ²) | 整備台数 |
|------|-----|-----------------------|--------|
| 市川 | 5 | 7,040.57 | 5,240 |
| 八幡3駅 | 11 | 10,619.41 | 7,780 |
| 下総中山 | 1 | 1,620.00 | 1,400 |
| 市川大野 | 5 | 2,592.87 | 2,230 |
| 行徳 | 2 | 5,572.00 | 5,180 |
| 南行徳 | 3 | 1,934.69 | 1,490 |
| 合計 | 27 | 29,379.54 | 23,320 |

準PFI有料施設 1 駅 2 施設 (条例指定外)

| 駅 | 施設数 | 延床面積(m ²) | 整備台数 |
|----|-----|-----------------------|-------|
| 妙典 | 2 | 2,500.00 | 2,533 |

無料自転車置場 (条例指定外)

| 駅 | 施設数 | 延床面積(m ²) | 整備台数 |
|---------|-----|-----------------------|------|
| 市川真間 | 1 | 210.00 | 210 |
| 国分高バス停脇 | 1 | 49.00 | 60 |

○無料施設 10 駅 3 バス停 19 施設

| 駅 | 施設数 | 延床面積(m ²) | 整備台数 |
|--------|-----|-----------------------|--------|
| 市川 | 2 | 3,715.00 | 2,450 |
| 八幡 | 2 | 3,781.70 | 3,130 |
| 原木中山 | 1 | 1,419.42 | 880 |
| 行徳 | 2 | 1,368.58 | 1,200 |
| 南行徳 | 2 | 1,956.60 | 1,680 |
| 二俣新町 | 2 | 1,022.00 | 1,020 |
| 市川塩浜 | 2 | 1,539.00 | 1,530 |
| 国府台 | 2 | 406.73 | 350 |
| 北国分 | 1 | 807.00 | 500 |
| 国分高バス停 | 1 | 153.35 | 80 |
| 国分バス停 | 1 | 255.21 | 170 |
| 一本松バス停 | 1 | 38.95 | 30 |
| 合計 | 19 | 16,464 | 13,020 |

1.2. 現況の問題点及び課題の整理

1.2.1. 現況課題の整理

《京成八幡駅周辺地区》

地域の南には、JR本八幡駅があり、駅周辺には、商業・業務施設などが立地する中心市街地が形成され、八幡中央通り沿いには沿道商店街が立地しているとともに、京成本線以北は、中心市街地に隣接していながらクロマツが点在し、落ち着いた風情のある低層住宅地が形成されています。

現在、JR本八幡駅北口地区の国道14号南北では、都市拠点としてふさわしい魅力づくりと防災性の向上などを目標に市街地再開発事業などが進められており、新たな魅力と都市機能の充実が図られようとしています。

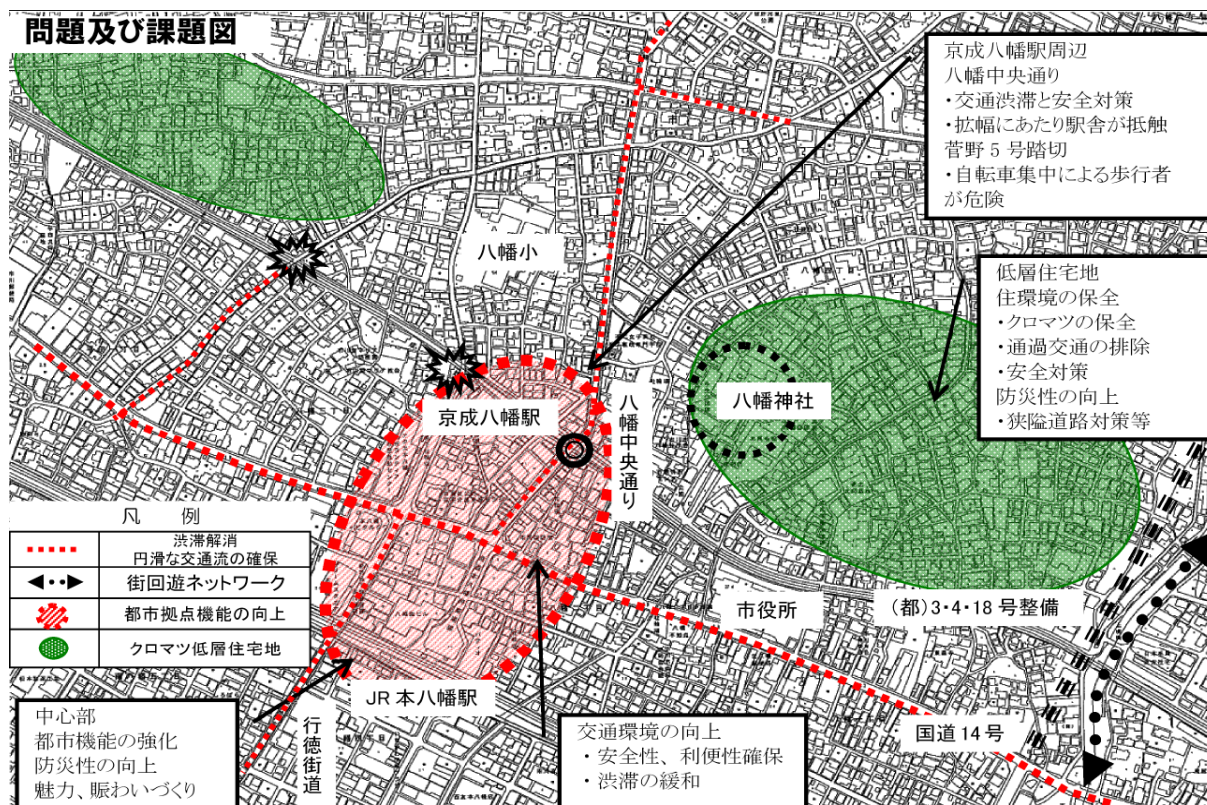


図 1-3 問題及び課題

【問題点】

- 主要道路での交通渋滞
 - ・踏切遮断による影響が大きい
 - ・住環境への影響等
- 道路環境
 - ・安全性やバリアフリー化が不足
 - ・自転車と歩行者の相互安全性の低下
- 中心市街地としての都市機能の不足
 - ・土地利用、防災、景観、道路環境等
- 木造住宅の密集と狭隘道路
 - ・避難、消防活動への弊害

【課題】

- 渋滞の解消及び道路環境の向上
 - ・幹線道路の渋滞と円滑な交通流の確保
 - ・生活道路への通過交通の排除
 - ・快適な歩行者空間確保とバリアフリー化
- 都市拠点としてふさわしいまちづくり
 - ・再開発等の促進、都市機能の更新
- 密集市街地の改善（防災性向上等）
 - ・避難路の確保、延焼遮断帯の形成等
 - ・共同建替え、耐震改修等の促進

2. 立体交差化の検討

2.1. 鉄道及び道路の立体交差の検討

京成八幡駅周辺は京成本線が地表を通過しており、道路とは踏切で平面交差するかたちとなっています。特に駅に隣接して通る都市計画道路 3・4・15 号（県道市川柏線）（以下、（都）3・4・15 号と省略）はボトルネック踏切でもあり、自動車や自転車・歩行者の交通量が多く、都市計画道路 3・5・1 号（以下、（都）3・5・1 号と省略）は自動車の交通量は少ないものの、自転車・歩行者の交通量が多く、いずれも朝夕のラッシュ時には大変な混雑となっています。

そこで過年度調査において、鉄道の連続立体交差化、道路の単独立体交差化等の検討が行われてきましたが、特に道路の単独立体交差では、直近の国道 14 号にすりつけて整備することが難しいという結果となっています。

本検討では、立体交差化の方法についてあらゆる可能性を検討することとして、鉄道と道路それぞれを若干上下させることで、立体交差化させる案について検討するものです。

2.1.1. 検討パターンの整理

鉄道を若干嵩上げし高架化し、道路は掘割とする案と、鉄道を掘割とし、道路を高架化して交差する案の 2 通りと、（都）3・5・1 号の道路単独立体交差の計 3 案を検討します。

次項に、一般的な考え方で立体交差の方法別に比較したものを一覧として示します。

《 鉄道と道路の交差形状と得失 》

| 鉄道、道路交差形状 | 全体の形状 | 鉄道 道路 形態 | 得 失 等 |
|-----------|---|--------------------------------------|---|
| | 鉄道、道路 折衷案 鉄道を少し 嵩上げし、 道路を掘割 にして交差 させる | 嵩 切 上 下 切 下 切 | ○ メリット ・鉄道と道路が立体交差することにより、ボトルネック踏切など踏切渋滞の解消や踏切の危険が解消される ・鉄道、道路双方の立体化の範囲は小さくなり、道路が国道14号に取り付け可能性はある ● デメリット ・鉄道による街の分断が解消されず、道路による分断が新たに発生する ・各々の構造物の規模は縮小する可能性はあるが、連続立体交差と単独立体交差双方に関する土地取得の必要がある ・他の踏切道が使用できなくなる可能性がある ・鉄道、道路双方の工事が必要になり、工事費が高く、工期も長引く可能性がある ・豪雨等道路の排水対策が必要 |
| | 鉄道、道路 折衷案 鉄道を掘割 にし、道路 を少し嵩上 げして交差 させる | 切 嵩 上 下 切 下 切 | ○ メリット ・鉄道と道路が立体交差することにより、ボトルネック踏切など踏切渋滞の解消や踏切の危険が解消される ・鉄道、道路双方の立体化の範囲は小さくなり、道路が国道14号に取り付け可能性はある ● デメリット ・鉄道による街の分断が解消されず、道路による分断が新たに発生する ・各々の構造物の規模は縮小する可能性はあるが、連続立体交差と単独立体交差双方に関する土地取得の必要がある ・他の踏切道が使用できなくなる可能性がある ・鉄道、道路双方の工事が必要になり、工事費が高く、工期も長引く可能性がある ・降雪対策等道路安全対策が必要 |
| | 道路単独立 体交差 鉄道は地表 を通り、道路 がアンダーパス として鉄道 を越える | 道 路 ア ン ダ ー パ ス | ○ メリット ・鉄道と道路が立体交差することにより、南北の主動線がスムーズとなり都計道3.4.15の渋滞が一部解消される ・鉄道下空頭（道路建築限界）を3.5mとすることで、道路が国道14号に取り付け可能性はある ・道路単一の工事でよい ・路線バス等の運行可能な高さを確保、新たなバスルートによりバス路線の定時性が向上 ● デメリット ・鉄道による街の分断が解消されず、道路による分断が新たに発生する ・各々の構造物の規模は縮小する可能性はあるが、単独立体交差に関する土地取得の必要がある ・既存踏切を除却することができないので、踏切渋滞の解消や踏切の危険が解消されない |

2.1.2. 鉄道、道路折衷案の検討条件

検討のための設計条件を、過年度調査等を参考に以下の通り設定します。

(1) 道路平面線形

(都) 3・4・15号は、都市計画決定線を基本に設定します。

(都) 3・5・1号は、現在再開発が行われている本八幡駅北口市街地再開発（A地区）、及び既に再開発が終了している西側のC-1地区に、なるべく影響しないように設定します。

(2) 道路線形条件

| 設定条件（鉄道高架、道路アンダーパス） | |
|---------------------|------------|
| 設計速度 | V=40km/h |
| 平面曲線半径 | R=60m以上 |
| 勾配 | i=7% |
| 縦断曲線長 | VCL=35m以上 |
| 縦断曲線半径 | VCR=450m以上 |
| 緩勾配区間 | 35m以上 |

(3) 都市計画道路3・4・15号、同3・5・1号の設定道路横断構成

標準横断構成は下記の通り設定します。

1) 道路アンダーパス

道路アンダーパス部は、(都) 3・4・15号、(都) 3・5・1号ともに鉄道が高架となり、高架下の歩道の空頭が確保できることから車道のみを設置とします。副道は、アンダーパスにより転回が不可能なことから、一部は行止りとなり、その他も一方通行路として交通量が少ないと考えて縮小値の4mとします。副道の歩道部は自転車の利用が多いことから、自転車歩行車道として4mとします。

2) 道路オーバーパス

(都) 3・4・15号のオーバーパス部は、鉄道が掘割となるため車道と歩道の整備が必要です。歩道部は自転車の利用が多いと考え、4mの自転車歩行車道を両側に設定します。

副道の車道部は一方通行とし、オーバーパス下の空頭が制限されることから交通量が少ないとして縮小値の4mとします。また、副道の歩道部は、周辺の自転車利用を考え自転車歩行車道として4mとします。

(都) 3・5・1号のオーバーパス部も同様に、鉄道が掘割となるため車道と歩道の整備が必要となります。両側の再開発用地の制約からオーバーパスの歩道は、自転車歩行車道の縮小値3mとし片側のみ設置します。

副道の車道部は一方通行とし、(都) 3・4・15号と同様に縮小値の4mとします。また、副道の歩道部は、周辺の自転車利用を考え4mとします。

(4) 鉄道線形条件

鉄道の平面線形は現在と同様の位置とします。

(5) その他支障物等

(都) 3・5・1 号の地下には都営新宿線の本八幡駅構造物と、地下駐輪場の構造物があります。また、これらの出入口や、地下通路、換気塔などが周辺に点在しています。

(6) 設計の配慮事項

検討時の配慮事項は以下のようになります。

1) 道路掘割(アンダーパス)ー鉄道高架案

(都) 3・5・1 号を地下駐輪場、新宿線の駅を避けた縦断として掘割の深さを設定します。鉄道は(都) 3・5・1 号の道路建築限界が確保できる高さとし、併せて高架下に地盤面より 2.5m 程度の空頭を確保して歩道が設置できる高さとし、(アンダーパスには歩道を設置しない) この鉄道の高さを元に(都) 3・4・15 号の縦断を設定します。

2) 道路高架(オーバーパス)ー鉄道掘割案

(都) 3・4・15 号のオーバーパスが、直近の国道 14 号に緩和勾配区間を確保してすり付くように縦断を設定します。鉄道は、このオーバーパスの下に鉄道の建築限界を設定し、鉄道が通過できる空頭を確保した深さの掘割とします。この鉄道の高さから(都) 3・5・1 号のオーバーパスの縦断を設定します。

2.1.3. 都市計画道路 3・5・1 号の道路単独立体交差(アンダーパス)の検討条件

(都) 3・5・1 号について、既存の菅野 5 号踏切を歩行者用として残し、道路の空頭を路線バスが通過できる 3.5m を確保した車道のみアンダーパスとして整備した場合の課題等を検討します。

検討のための設計条件を、以下の通り設定します。

(1) 道路平面線形

道路平面線形は、現在再開発が行われている京成八幡駅前 A 地区及び、既に再開発が終了している西側地区に、なるべく影響しないように設定します。

(2) 都市計画道路 3・5・1 号の道路単独立体交差の設定道路横断構成

(都) 3・5・1 号の道路単独立体交差(アンダーパス)は、既存の菅野 5 号踏切を歩行者用として残す考えから車道のみ設置とします。副道は、一方通行として考えるが転回が可能であることや、再開発地区へのアクセスにも利用されることから、駐車車輛が発生した場合を考慮し標準値の 5 m (側帯含む) とします。副道の歩道部は自転車の利用が多いことから、自転車歩行車道として 4 m とします。

(3) その他支障物等

(都) 3・5・1 号の地下には都営新宿線の本八幡駅構造物と、地下駐輪場の構造物があります。また、これらの出入口や、地下通路、換気塔などが周辺に点在しています。

(4) 設計の配慮事項

鉄道下空頭(道路建築限界)を 3.5m とします。

2.2. 検討結果の評価

2.2.1. 検討結果と課題

(1) 道路掘割(アンダーパス)ー鉄道高架案

(都) 3・4・15号、(都) 3・5・1号の深さ2m以上の掘割が出来ることにより、鉄道沿線の側道や道路掘割の副道が連続せず迂回が必要となります。(都) 3・5・1号の掘割は、都営新宿線の換気塔や地下通路を妨げる可能性があり、都営新宿線の構造物に対して影響する可能性があります。また、都営新宿線の換気塔が副道の設置に支障をきたすことから、副道の切回し等が必要となります。その他の鉄道交差道路は、菅野3号、八幡2～4号の踏切が十分な空頭が確保できず踏切使用に支障をきたします。菅野4号踏切は桁下が2.3m程度となり制約はありますが、歩行者用通路として使用できます。

(2) 道路高架(オーバーパス)ー鉄道掘割案

(都) 3・4・15号、(都) 3・5・1号の道路高架が低いため、鉄道沿線の側道や道路高架の副道は空頭が3.5m前後となり制約があります。(都) 3・5・1号は再開発A地区を避けた線形とするため、道路高架部が都営新宿線の換気塔に支障をきたします。また、副道が駐輪場出入口の妨げとなります。道路高架構造物が、都営新宿線の地下駅構造物や地下駐輪場構造物に対して影響を及ぼす可能性があります。再開発A地区脇の一部で道路用地内の歩道設置が難しく、再開発地区のセットバックを利用すれば2m程度が確保できる状況です。道路西側の既存の再開発建物に対しても、歩道を設置するスペースが少なく2m程度となります。その他の鉄道交差道路は、菅野4号及び八幡2号踏切が、鉄道により2m程度の掘割となり使用できなくなります。

(3) 都市計画道路3・5・1号道路単独立体交差案

鉄道下空頭(道路建築限界)を3.5mに設定することで、国道14号への取り付けが可能となりますが、(都)3・5・1号の掘割は、都営新宿線の換気塔や地下通路の妨げとなる可能性があり、都営新宿線の構造物の移設や使用停止等の影響が懸念されます。また、都営新宿線の換気塔が副道設置の障害となることから、副道の切回し等が必要となります。

また、副道幅員の一部が再開発A地区脇の歩道に支障をきたすため、歩道の設置余裕がなく再開発でセットバックした歩道状空地を利用して有効幅員2mを確保する必要があります。さらに、再開発が終了している西側C-1地区においても歩道の設置余裕がありません。

《 街路事業整備後の踏切の除却及び利用状況 》

| 踏切名 | | 菅野第3号 | 菅野第4号 | 菅野第5号 | 京成八幡第1号 | 京成八幡第2号 | 京成八幡第3号 | 京成八幡第4号 |
|-------------|-----------------------|----------|-----------|------------|------------|-----------|-----------|-----------|
| 踏切部 | 1. 道路掘割(アンダーパス)ー鉄道高架案 | 踏切廃止 | 踏切廃止 | 踏切除却 | 踏切除却 | 踏切廃止 | 踏切廃止 | 踏切廃止 |
| | 歩行者・自転車等の通行 | × | △ (桁下) | ○ (桁下) | ○ (桁下) | ○ (桁下) | × | × |
| | 2. 鉄道高架(オーバーパス)ー鉄道掘割案 | 既存 | 踏切廃止 | 踏切除却 | 踏切除却 | 踏切廃止 | 既存 | 既存 |
| | 歩行者・自転車等の通行 | ○ | × | ○ (高架) | ○ (高架) | × | ○ | ○ |
| | 3. 道路単独立体交差(アンダーパス)案 | 既存 | 既存 | 既存 | 既存 | 既存 | 既存 | 既存 |
| 歩行者・自転車等の通行 | ○ | ○ | ○ | ○ | ○ | ○ | ○ | |
| 日交通量 | 自動車類 | 6,245台 | 0台 | 3,050台 | 8,588台 | 0台 | 2,853台 | 2,399台 |
| | 二輪車 | 597台 | 51台 | 1,507台 | 633台 | 288台 | 114台 | 621台 |
| | 歩行者・自転車 | 640人(台) | 819人(台) | 18,486人(台) | 14,052人(台) | 4,543人(台) | 2,884人(台) | 3,771人(台) |
| 遮断時間 | 日総遮断時間 | 7時13分15秒 | 6時54分13秒 | 7時02分05秒 | 7時52分15秒 | 7時25分10秒 | 7時23分19秒 | 7時28分32秒 |
| | 1遮断当りの平均遮断時間 | 1分03秒 | 0分59秒 | 1分03秒 | 1分09秒 | 1分02秒 | 1分00秒 | 1分02秒 |
| | 時間別最大遮断時間 | 33分38秒 | 32分21秒 | 32分24秒 | 31分02秒 | 29分20秒 | 28分32秒 | 28分53秒 |

※凡例:○(通行可能), △(条件付で通行可能), ×(通行不可能)

《 検討3案の比較表 》

| | 1. 道路掘割(アンダーパス)－鉄道高架案 | 2. 道路高架(オーバーパス)－鉄道掘割案 | 3. 道路単独立体交差(アンダーパス)案 |
|------------|--|--|---|
| 略図 |  |  |  |
| 形状 | 鉄道を少し嵩上げし、道路を掘割にして交差させる | 鉄道を掘割にし、道路を少し嵩上げて交差させる | 都計道 3.5.1 の車道のみを地下化して交差させる(高さ制限あり) |
| 鉄道形態 | 嵩上げ | 切下げ | 既存(地平) |
| 道路形態 | 切下げ | 嵩上げ | 切下げ |
| 都計道 3.4.15 | <ul style="list-style-type: none"> 踏切による渋滞や事故が解消される。 道路掘割による沿道の分断が起きる。 掘割部から沿道へ直接アクセスできず、一部の建物は副道からのアクセスとなる。 | <ul style="list-style-type: none"> 踏切による渋滞や事故が解消される。 道路高架による沿道の分断が起きる。 高架部から沿道へ直接アクセスできず、一部の建物は副道からのアクセスとなる。 | <ul style="list-style-type: none"> 踏切を通過する車輛が減少するため渋滞や事故が一部解消される。 駅前交差点の車輛が減少し、路線バスの定時性を一部確保できる。 |
| 都計道 3.5.1 | <ul style="list-style-type: none"> 踏切による渋滞や事故が解消される。 道路掘割による沿道の分断が起きる。 掘割部から沿道へ直接アクセスできず、一部の建物は副道からのアクセスとなる。 地下の都営新宿線の構造物に制約され、支障する恐れがある。 副道が都営新宿線の換気塔に支障し切回す等の必要がある。 | <ul style="list-style-type: none"> 踏切による渋滞や事故が解消される。 道路高架による沿道の分断が起きる。 高架部から沿道へ直接アクセスできず、一部の建物は副道からのアクセスとなる。 地下の都営新宿線の構造物に影響する恐れがある。 高架部が都営新宿線の換気塔に支障する。 一部で歩道の必要幅の確保が難しい。 | <ul style="list-style-type: none"> 道路掘割による沿道の分断が起きる。 掘割部から沿道へ直接アクセスできず、一部の建物は副道からのアクセスとなる。 地下の都営新宿線の構造物に制約され、支障する恐れがある。 副道が都営新宿線の換気塔に支障し切回す等の必要がある。 高さ制限があるため 3.5m以上の車輛は通行が出来ない。 |
| その他交差道路 | <ul style="list-style-type: none"> 鉄道の高架により他の5ヶ所の踏切も分断される。 周辺街路からの交通は直接幹線道路にアクセスや横断ができず、鉄道も横断できないため副道を利用し迂回することになる。 副道が一方通行の場合はさらに迂回などの必要が生じる。 鉄道の側道は道路掘割により連続しない。 | <ul style="list-style-type: none"> 鉄道の掘割により他の2ヶ所の踏切も分断される。 周辺街路からの交通は直接幹線道路にアクセスや横断ができず、鉄道も横断できないため副道を利用し迂回することになる。 副道が一方通行の場合はさらに迂回などの必要が生じる。 鉄道の側道は道路高架による空頭の制約があるが連続する。 | <ul style="list-style-type: none"> 既存踏切による南北の分断が残るが、現況通りの通行は可能である。 周辺街路からの交通は直接幹線道路にアクセスや横断ができず、副道を利用し迂回することになる。 副道が一方通行の場合はさらに迂回などの必要が生じる。 |
| 京成本線 | <ul style="list-style-type: none"> 2ヶ所の踏切除却と5ヶ所の踏切廃止によって事故の解消に繋がる。 駅は高架駅のような形状となる。 | <ul style="list-style-type: none"> 2ヶ所の踏切除却と2ヶ所の踏切廃止によって事故の解消に繋がる。 駅は橋上駅のような形状となる。 | <ul style="list-style-type: none"> 検討範囲内にある既存踏切を除却することができない。 駅舎は現況のままで利用が可能となる |
| 周辺まちづくり | <ul style="list-style-type: none"> 鉄道の低い高架が街中を横断することになり、景観上の問題や圧迫感等が生ずる恐れがある。 再開発地区は鉄道の高架と道路の掘割に囲まれた形となる。 鉄道南北は高さの低い高架であるが連続はする。 | <ul style="list-style-type: none"> 道路の低い高架が2本並列することになり、景観上の問題や圧迫感等が生ずる恐れがある。 特に再開発地区は鉄道の掘割と道路の高架に囲まれた形となる。 鉄道の掘割により南北が分断され、2本の道路高架により東西が分断される。 | <ul style="list-style-type: none"> 道路の掘割のみであり、景観上の問題は無い。 再開発A地区とC-1地区が道路の掘割により分断される。 副道を設置すると、再開発A地区とC-1地区の歩道の有効幅員を確保することができない。再開発地区でセットバックした歩道状空地を歩道として利用することが必要となる。 |
| 人の流動について | <ul style="list-style-type: none"> 踏切による事故が解消される。 鉄道の南北横断は、高架下を利用することができ自由に往来できるが、鉄道高架の始終点の一部の踏切は使用できなくなる。 道路の横断は掘割により分断されるので迂回が必要となる。 | <ul style="list-style-type: none"> 踏切による事故が解消される。 鉄道の南北横断は、4ヶ所の踏切がなくなり、2ヶ所の高架を利用しなければならず迂回と高低差が生じる。 道路の横断についても道路高架により分断され迂回が必要となる。 | <ul style="list-style-type: none"> 踏切による事故が解消されない。 既存踏切を現況通りに利用することができる。 道路の横断は掘割により分断されるので迂回が必要となる。 |
| 商店街について | <ul style="list-style-type: none"> 道路の拡幅により買収となる。 完成後、鉄道南北は徒歩では移動でき一体となるが、道路左右の商店街は掘割で分断される。 | <ul style="list-style-type: none"> 道路の拡幅により買収となる。 完成後、鉄道による南北の分断は解消されず、道路左右も道路高架で分断される。 | <ul style="list-style-type: none"> 道路の拡幅により買収となる。 完成後、鉄道南北は徒歩では移動でき一体となるが、道路左右の商店街は掘割で分断される。 |

2.2.2. 評価のまとめ

【 結 論 】

検討3案のうち、「(1) 道路掘割 (アンダーパス) -鉄道高架案」と「(2) 道路高架 (オーバーパス) -鉄道掘割案」は、概算事業費が 250 億円以上になることと、市内の南北方向の通過交通に大きな影響を及ぼすことから、事業化が困難と判断します。

残る、「(3) 道路単独立体交差案」は、既存踏切 7ヶ所全てが残置となるため、南北方向の通過交通には影響を及ぼさないものの、踏切の渋滞解消及び安全性の確保において課題が残ります。また、副道設置による再開発地区脇の歩道に支障きたすため、今後関係機関との協議・調整が必要となります。以上の課題は残るものの、先の2案に比べ事業化の可能性が高いと判断します。

以降の検討は、3案のうち事業化の可能性が高いと判断できる「(3) 道路単独立体交差案」について、費用便益分析を実施することとします。

《 街路事業整備後の影響 》

| | | | 1. 道路掘割(アンダーパス)-鉄道高架案 | 2. 鉄道高架(オーバーパス)-鉄道掘割案 | 3. 道路単独立体交差(アンダーパス)案 |
|-----------|---------|-----------|-------------------------|-----------------------|----------------------|
| 影響範囲 | 鉄 道 | 整備区間 | 約690m | 約510m | — |
| | | 仮線区間 | 約990m | 約910m | — |
| | 道 路 | 都計道3.4.15 | 約137.6m | 約198.8m | — |
| | | 都計道3.5.1 | 約137.3m | 約211.3m | 約232.1m |
| 影響踏切 | 除 却 | 2ヶ所 | 2ヶ所 | — | |
| | 廃 止 | 5ヶ所 | 2ヶ所 | — | |
| | 残 置 | — | 3ヶ所 | 7ヶ所 | |
| 影響交通量 | 自 動 車 | 11,497台 | 0台 | — | |
| | 2 輪 車 | 1,332台 | 339台 | — | |
| | 歩行者・自転車 | 7,295人 | 5,362人 | — | |
| 概 算 事 業 費 | | | 269.6億円(269.1億円(高さ見直し)) | 288.8億円 | 56.1億円 |

2.2.3. 街路事業とまちづくりによる効果のまとめ

① 交通渋滞の緩和

- ・ 現在、朝夕のラッシュ時等において踏切遮断による交通渋滞が発生していますが、(都) 3・5・1号が整備されることで南北の通過交通がスムーズとなり、(都) 3・4・15号の渋滞緩和が図れます。
- ・ 交通渋滞による走行便益（一旦停止後の発進・加速に要する追加燃費）や時間便益（一旦停止や踏切遮断による時間経費の和）など社会的損失が減少します。
- ・ 環境面からは、渋滞緩和による排気ガスの減少、環境負荷（CO₂の削減、エネルギー効率の向上等）が低減します。
- ・ (都) 3・4・15号を走行しているバスの定時・速達性が保たれることにより、利用者増加などが促進されます。

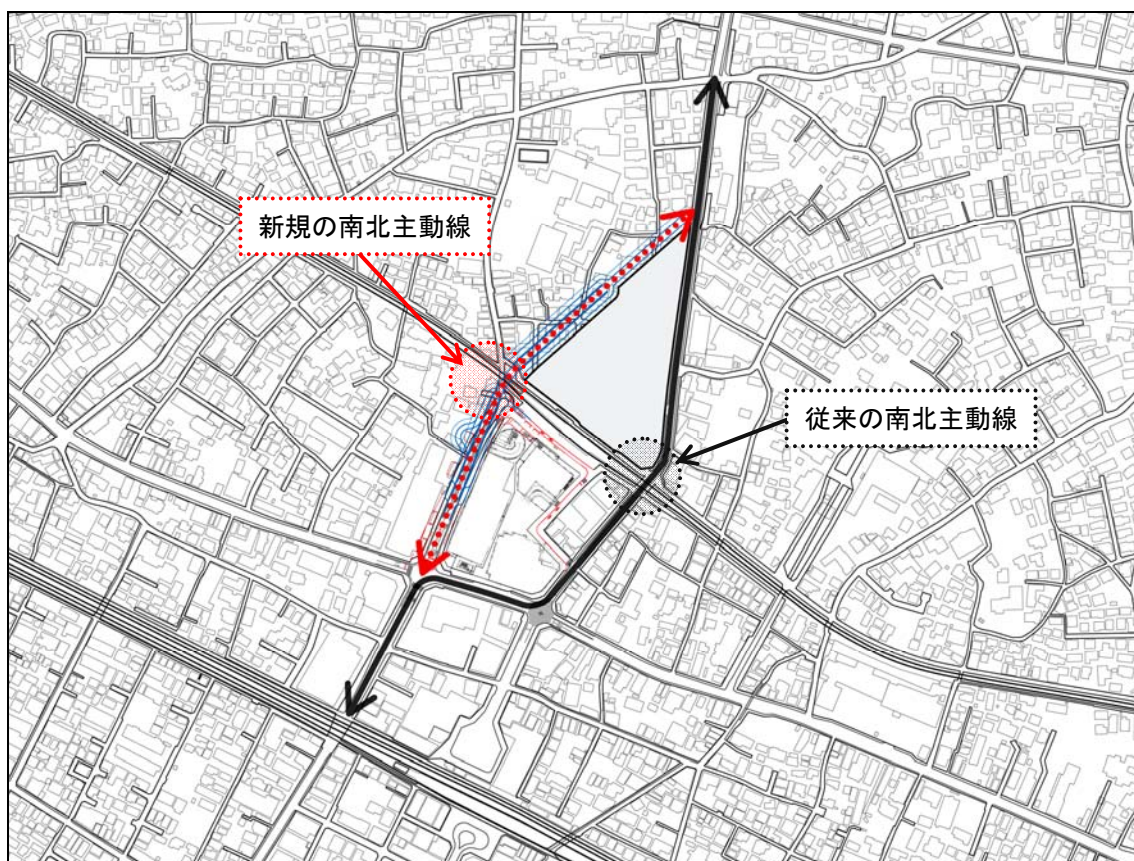


図 2-1 南北主動線の変化

② 踏切部における安全性確保

- ・ 踏切除却がされなければ、列車運行時における安全性の向上及び自動車、歩行者等の安全性の向上に寄与されません。速効性の対策として、踏切幅の拡幅改修を実施し歩車分離を図ることも必要です。

③ 歩行者空間の連続性確保

- ・ 駅や主要な施設まで安全で快適に移動できるような連続した歩行者ネットワークを形成するためには、ペDESTリアンデッキ等で一体的に整備を行う必要があります。

- ④ 駅交通結節機能の強化
- ・ 京成八幡駅については、本八幡北口市街地再開発事業（A地区）と整合させることにより、JR本八幡駅、都営新宿線本八幡駅との連絡性が向上します。
 - ・ 駅舎等の更新、駅と他のサービス施設との一体整備等により、鉄道利用者及び地域住民に対するサービスが向上します。
- ⑤ シンボリックな都市空間の創出
- ・ 駅舎の改修及び周辺の道路整備、緑化や建物の更新等によって、都市景観の向上とともに、都市あるいは地域における新たなシンボリック空間の創出が可能となります。
- ⑥ 土地利用の誘導（高度化・適正化）
- ・ 街路事業を契機として、駅を中心とする適正な土地利用の誘導を図ることにより、駅周辺における拠点機能の向上とともに、利便性と快適性を備えた市街地形成を実現することができます。
 - ・ 駅周辺や幹線道路沿道では中高層化による土地の有効利用と耐震不燃化等を促進し、後背の低層住宅地では居住環境の保全を推進することができます。
- ⑦ 再開発事業の推進
- ・ 「市川市都市再開発方針」においては、京成本線沿線地域の全てが1号市街地に位置づけられ、計画的市街地再開発が必要な地区となっています。特に京成八幡駅南口では「再開発促進地区」、同北口では「再開発誘導地区」に位置づけられています。
- ⑧ 沿道地域の利便性向上
- ・ 現在、京成本線沿線地域は狭隘道路などが入り組んだ状況にあり、地区内で発生する交通からみると駅や幹線道路等へのアクセスが不便な道路網となっていますが、関連側道の整備により地区内のアクセス性が改善されます。
 - ・ 南北間の移動が容易になり、南北地域間の交流が活発になります。特に駅周辺では地域の一体的な発展による効果が期待できます。
- ⑨ 沿線地域の居住環境の改善
- ・ 渋滞緩和とともに、地域へ進入する通過車両が減少するため、安全性向上など、居住環境の改善が図られます。
 - ・ まちづくりに対する機運が高まり、クロマツの保全など地域環境を活かしたまちづくりが期待できます。
- ⑩ 災害時の避難空間の確保
- ・ 市北部における広域避難場所は国府台スポーツセンターや江戸川河川敷、大町公園など、京成本線沿線からはやや離れています。また、京成本線沿線地域では狭隘道路などが入り組んだ住宅地もみられ、防災上の課題が残されています。
- ⑪ 円滑な消防活動が支障となる区域の解消
- ・ 狭隘道路などにより、消防車両が進入できないなど円滑な消防活動が支障となる区域もみられますが、街路事業に併せた道路整備によりこうした区域の解消が期待できます。

2.2.4. 費用便益の分析

(1) 分析・評価項目

費用便益の分析は以下により行います。

- ・ 社会費用便益比

$(CBR (B/C)) = \text{プロジェクト便益の現在価値} / \text{プロジェクト費用の現在価値}$

プロジェクト便益 = 移動時間短縮便益 + 走行経費減少便益 + 交通事故減少便益

プロジェクト費用 = 連続立体交差事業費（鉄道事業者負担分を除く） + 関連道路整備費・維持管理費

- ・ 経済的純現在価値

$ENPV = \text{プロジェクト便益の現在価値} - \text{プロジェクト費用の現在価値}$

- ・ 経済的内部収益率

$EIRR = \text{経済的純現在価値の値がゼロになるような割引率の値}$

- ・ 感度分析の実施

感度分析は費用便益分析の結果に影響を及ぼす要因について、その要因が変動した場合に費用便益に及ぼす影響を把握するものであり、影響要因としては交通量、事業費、事業期間の3要因とし、変動幅は±10%程度でも良いとされています。

(2) 分析・評価結果

最も概算事業費が安い道路単独立体交差案において、費用便益比（B/C）0.39と事業評価基準値（1.0以上）を大きく下回る結果となりました。本検討においての分析・評価結果からは単独事業での実現性は低いといえます。また、残り2案については、道路単独立体交差より概算事業費が高いことから費用便益比（B/C）0.39を下回るといえます。

しかし、道路単独立体交差を市街地再開発事業の一環として整備した場合についての検討を次章以降で行うこととします。

表 2-1 費用便益分析結果

| | |
|----------------|-----------|
| 総便益(現在価値) | 12.1 億円 |
| 総費用(現在価値) | 30.7 億円 |
| 費用便益比(CBR) | 0.39 |
| 経済的純現在価値(ENPV) | -18.60 億円 |
| 経済的内部収益率(EIRR) | 0.24% |

表 2-2 感度分析結果

| 変動要因 | 基準値 | 変動ケース | 費用便益比(B/C) |
|------|---------|-------|-------------|
| 交通量 | 2,000 | ±10% | 0.39 ~ 0.40 |
| 事業費 | 32.1 億円 | ±10% | 0.44 ~ 0.36 |
| 事業期間 | 5年 | ±1年 | 0.41 ~ 0.32 |

3. 街路事業計画に伴う京成八幡駅周辺地区整備

3.1. 道路単独立体交差に伴う京成八幡駅周辺地区整備方針

本年度は、京成八幡駅周辺の京成本線と（都）3・4・15号及び（都）3・5・1号の立体交差化について3案の検討を行いました。検討3案のうち、事業効果と概算事業費の観点から実現性が高いと考えられる「（都）3・5・1号の道路単独立体交差（アンダーパス）」に関して費用便益分析を実施しましたが、費用便益比（B/C）が0.39と事業評価基準値（1.0以上）を大きく下回る結果が得られました。

そこで、本検討においては、面的整備の市街地再開発の一環として街路事業を整備した場合の検討を行うものです。

| 問題・課題（抜粋） | 概略図 |
|---|-----|
| <p>①. 道路掘割(アンダーパス)ー鉄道高架案</p> <ul style="list-style-type: none"> 道路掘割による沿道の分断が起きる。 鉄道の高架により他の5ヶ所の踏切も分断される。 副道が一方通行の場合はさらに迂回などの必要が生じる。 鉄道の側道は道路掘割により連続しない。 概算事業費 269 億円、さらに道路の仮設なども必要になり割高となる。 概算事業費が高いため、費用便益比(B/C)が1.0以下となる。 <p>いずれも、問題・課題等が多く、現段階での実現性は低い</p> | |
| <p>②. 道路高架(オーバーパス)ー鉄道掘割案</p> <ul style="list-style-type: none"> 道路高架による沿道の分断が起きる。 鉄道の掘割により他の2ヶ所の踏切も分断される。 副道が一方通行の場合はさらに迂回などの必要が生じる。 鉄道の側道は道路高架による空頭の制約があるが連続する。 概算事業費 289 億円、さらに道路の仮設なども必要になり割高となる。 概算事業費が高いため、費用便益比(B/C)が1.0以下となる。 <p>いずれも、問題・課題等が多く、現段階での実現性は低い</p> | |
| <p>③. 道路単独立体交差(アンダーパス)</p> <ul style="list-style-type: none"> アンダーパス部が地下駐輪場構造物に支障する。また、都営新宿線の換気塔、地下通路に支障する恐れがある。 換気塔が副道の設置に支障する。 再開発A地区脇の歩道の設置余裕がなく再開発のセットバックを利用して2m程度となる。 再開発が終了している西側地区も歩道の設置余裕がない。 既存踏切が解消されないため、安全性に不安が残る。 概算事業費 56 億円と比較的安い。 費用便益比(B/C)1.0以下となる。(検証値:B/C=0.39) <p>上記2案に比べ問題・課題等が少ない、現段階での実現性は上記2案と比べ高い</p> | |

3.1.1. 市街地再開発事業規模の検討

過年度報告書（H21.3）でも京成八幡駅北口地区における市街地再開発事業の検討を行っています。本年度は、（都）3・5・1号の道路単独立体交差（アンダーパス）の場合における第二種市街地再開発事業について検討を行うこととします。

(1) 区域設定

南側は京成本線の側道境界、西側は道路が延伸された場合の（都）3・5・1号の道路境界、東側は（都）3・4・15号の道路境界、北側は（都）3・5・1号と（都）3・4・15号が交差し囲まれた区域の約1.37haとします。なお、本年度は事業区域には（都）3・5・1号の延伸部を除く範囲として検討を行うこととします。



図 3-1 市街地再開発区域

(2) 事業計画の概要

本年度の事業計画について整理を行いました。

| | 街路事業 -道路単独立体交差- |
|-----|---|
| 建築物 | <ul style="list-style-type: none"> ・八幡地区の利便性及び回遊性を向上させるため、官公庁等の公共サービス機関を集約した整備を目的に、第二種事業(管理処分方式(用地買収方式))を前提として計画 ・費用便益比を考慮して、商業床 25.0%で計画 |
| 道路 | <ul style="list-style-type: none"> ・（都）3・5・1号の道路単独立体交差(アンダーパス)の事業費を市街地再開発事業費の一部として計上する。 |

(3) 土地利用

現在、事業区域内は、第一種住居地域と近隣商業地域の2つの用途地域があります。計画案では、事業区域内を一体的に利用することが望ましいと考え、第一種住居地域は近隣商業地区に変更することとします。

| | 街路事業 -道路単独立体交差- |
|---------------|-----------------------------------|
| 用途地域 (現在) | 近隣商業地域(300/80) 第一種住居地域(200/60) |
| 用途地域 (計画案) | 近隣商業地域(300/80) |
| 土地利用方針 | 商業・業務・公共・住宅 駅前広場・公開空地(防災施設) |

(4) 施設建築物計画概要(全体)

将来、八幡地区の利便性と回遊性を向上させるため、市内に点在する官公庁等の行政サービス機関を集約とする計画とします。業務用途については、公共性の高い業務施設を開設することで一体的な施設整備が可能となります。

なお、業務床と公共床との用途別の分割については、今後の誘致計画に大きく関わる問題であるため、本年度計画の中では用途別の分割は行わず、全て業務用途として扱うこととします。

| | 街路事業 -道路単独立体交差- | |
|--|-------------------------|-----------------------------------|
| 建築敷地面積 | 約 9,530 m ² | |
| 延床面積 | 約 22,870 m ² | |
| 用途別延床面積 | 階数 | 地上 5~7 階程度を想定 |
| | 高さ | 25~35m程度を想定 |
| | 住宅 | 約 3,430 m ² (約 15.0%) |
| | 商業 | 約 5,710 m ² (約 25.0%) |
| | 業務 公共 | 約 13,730 m ² (約 60.0%) |
| 住宅計画 (1戸あたり約 80 m ² を想定) | 約 38 戸 | |

注)各用途の面積は費用便益比に配慮して設定したものです。

3.2. 八幡地区における回遊性向上の検討

現在、事業が進められている本八幡駅北口市街地再開発事業（A地区）と、今後、計画される京成八幡駅北口市街地再開発事業が竣工された場合、京成八幡駅周辺の歩行者及び自転車の交通流動は大きく変化し、これまで以上の集客ゾーンとなることが予想されます。

また、市街地再開発地区だけではなく、本八幡駅周辺含む八幡地区全体の回遊性を向上させることも必要です。

3.2.1. 回遊の基本的考え方

(1) 回遊エリアの設定

駅前交差点を中心とし、半径 500m程度を八幡地区の主要な回遊エリアとして設定します。そのうち、半径 200m程度のエリアに本八幡駅北口市街地再開発全区域とパティオ本八幡等の主要な商業施設が立地しています。

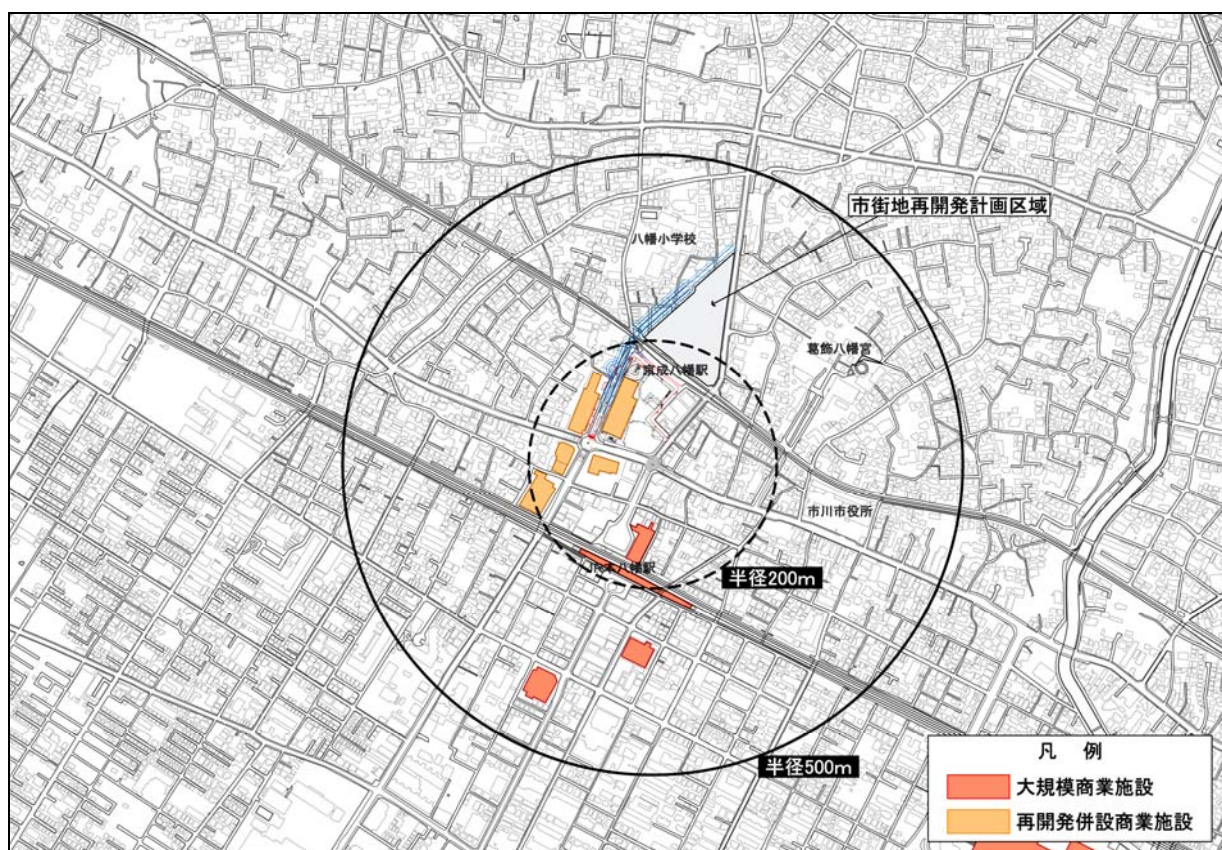


図 3-2 本八幡の回遊エリア

(2) 回遊性向上に向けた3つのイメージ

回遊性を向上させるために必要な施設の整理を行うとともに、八幡地区における3つのイメージを以下に示します。

- ・ 本八幡駅は、駅一体型の商業施設となっており、現在多くの客を集めています。また、駅北口にパティオ本八幡が立地していることから商業の中心となっています。
- ・ 本八幡駅北口には、国道14号（千葉街道）と並行して八幡一番街商店街と新道商店街があります。また、駅南口には本八幡南口通りとサンロード商店街あり中小商店が立ち並んでいます。そのほかにも、ドンキホーテ本八幡や西友といった商業施設も立地しています。
- ・ 葛飾八幡宮は、八幡地区における散策の核となっており、回遊性を生み出す貴重な空間資源です。
- ・ 本八幡駅北口市街地再開発（A地区）が完成すれば、新たな大規模商業施設が立地することとなります。また、京成八幡駅北口市街地再開発の事業計画が誘導された場合、市内に点在する官公庁等の機能を集約することで利用者の利便性が向上します。

《 回遊性向上のイメージ 》

| | 回遊時間 | イメージ |
|-----|----------|--|
| 小回遊 | 10～30分程度 | 駅やA地区を中心として、手近な範囲で短時間で日常の買物を済ませる程度 |
| 中回遊 | 1～2時間程度 | 半径200m程度の範囲内で、いくつかの買物や用事をこなしつつ、一休みする程度 |
| 大回遊 | 3時間程度以上 | 半径500m程度の範囲内で、八幡地区の界隈をめぐり、散策や買物、食事を楽しむ程度 |

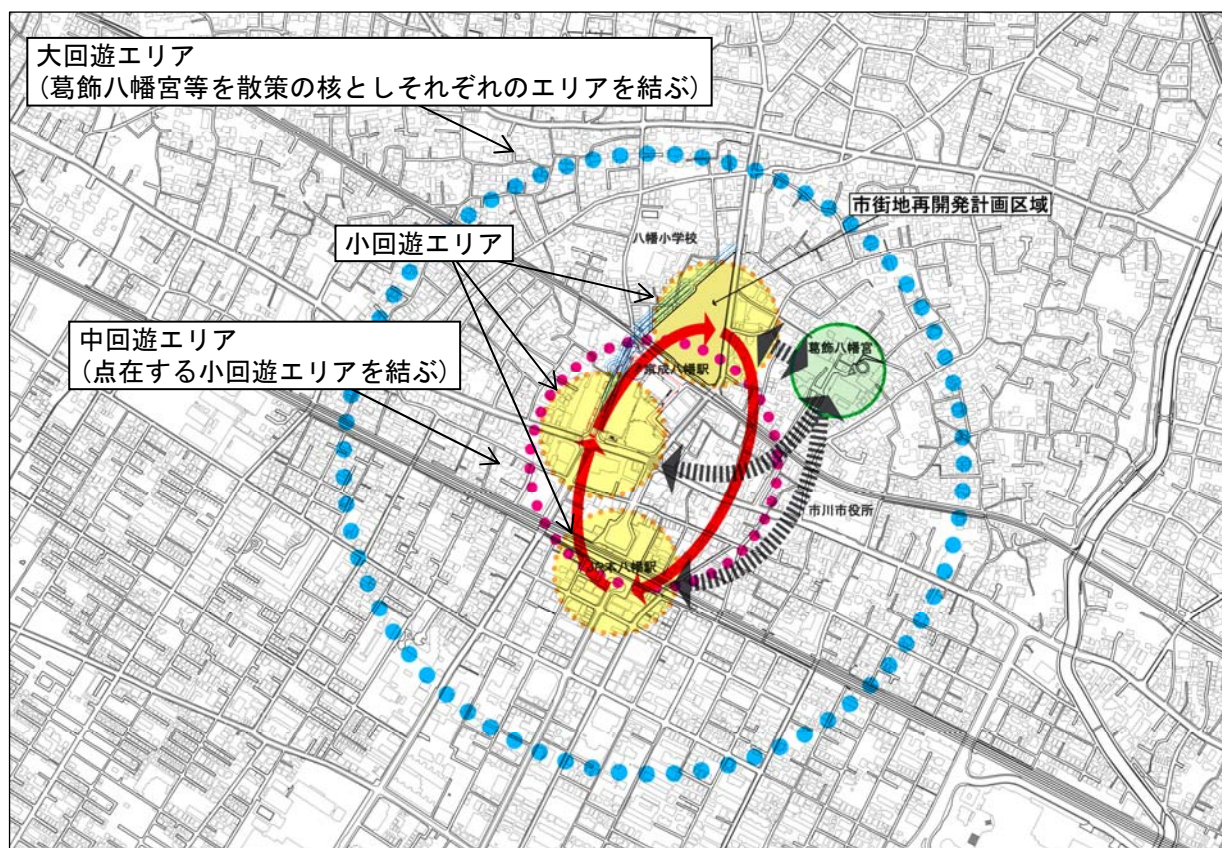


図 3-3 回遊のイメージ

1) 市街地再開発別発生集中交通量（合計）

平日の発生集中交通量は、業務床及び公共床の就業活動等に伴い、発生集中交通量 43,700 人 T.E/日となりました。また、休日においては就業活動等の発生集中交通量がないため、発生集中交通量 42,600 人 T.E/日となり、平日と比較すると、1,100 人 T.E/日の減少となります。

なお、踏切歩道部のサービス水準の検討については、発生集中交通量の合計が多いことから平日を用いて検討します。

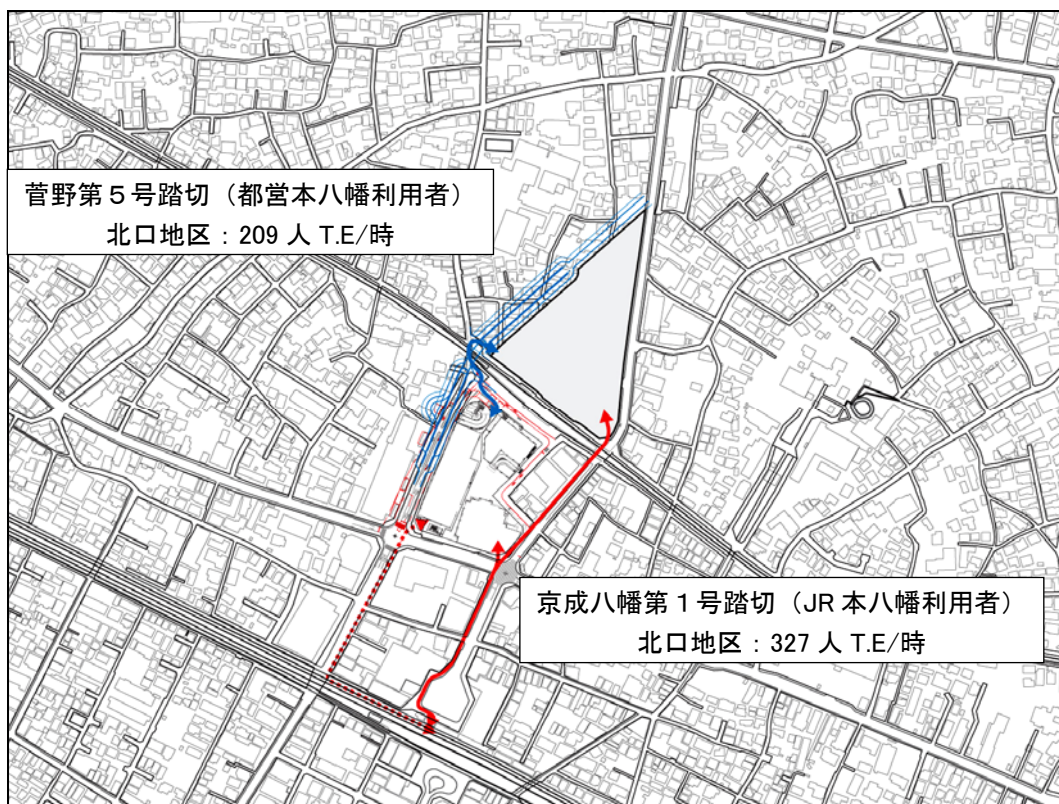
| | 発生集中交通量(人 T.E/日) | |
|---------------|------------------|--------|
| | 平 日 | 休 日 |
| 本八幡駅 北口A地区 | 30,800 | 31,800 |
| 京成八幡駅 北口地区 | 12,900 | 10,800 |
| 合 計 | 43,700 | 42,600 |
| イメージ図 | | |

図 3-4 発生集中交通量

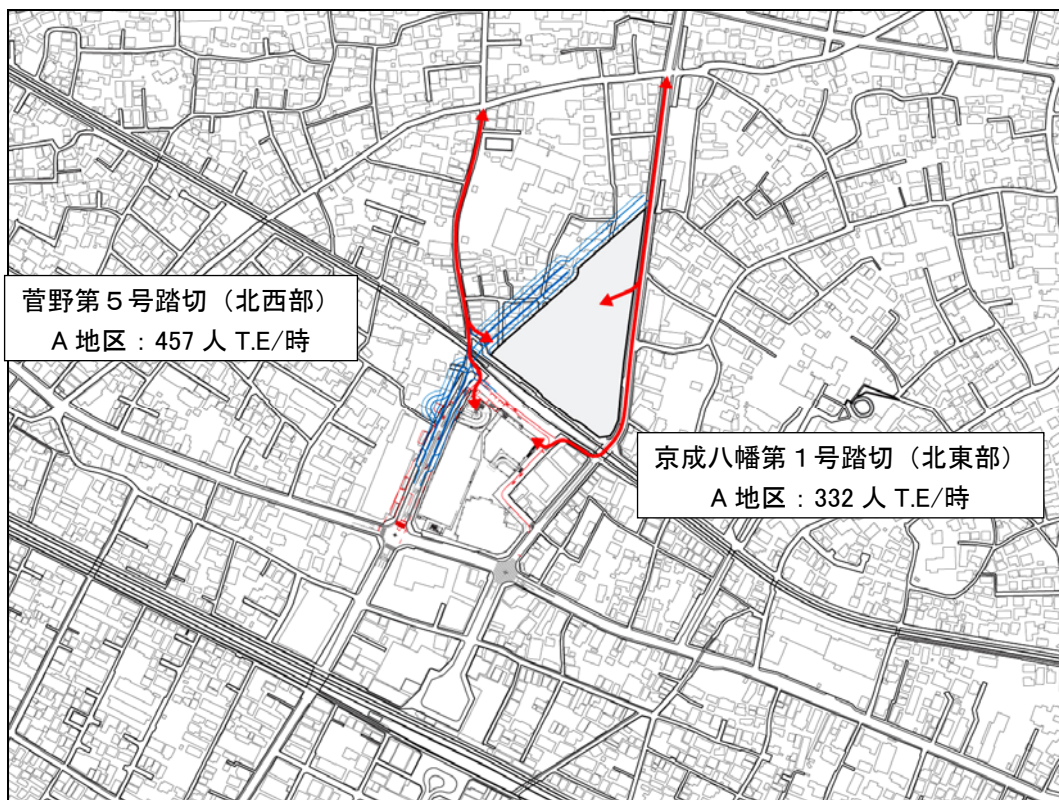
2) 平日ピーク時方向別自転車・徒歩発生集中交通量

菅野第5号踏切及び京成八幡第1号踏切を通過する平日ピーク時間帯の自転車・徒歩発生集中交通量と事業区域への動線を示します。

① 鉄道利用者のピーク時発生集中交通量と動線



② 徒歩・自転車利用者 (北東部・北西部) のピーク時発生集中交通量と動線



4. まちづくり効果の分析

まちづくり効果の分析は、京成八幡駅北側の市街地再開発事業を対象とし検討を行うこととします。

諸条件で用いる単価等については、過年度報告書を参考に設定しました。

4.1. 費用便益の算定

(1) 費用便益分析フロー

費用便益の分析方法については、「市街地再開発事業の費用便益分析マニュアル案(平成 19 年度改訂版)」(国土交通省 都市地域整備局 市街地整備課、住宅局 市街地建築課)に基づいて行います。

《 工事費以外の事業費項目 》

| | |
|----------|--|
| 施設整備費 | 調査設計計画費、土地整備費、補償費、建築物整備費、事務費を対象とし、環境対策費が発生する場合はこれも対象とする。 |
| 用地費 | 関係権利者の残留・転出の状況にかかわらず、全ての宅地建物を買収した費用を算定する。用地費より用地残存価値を控除する。 |
| 施設の維持管理費 | 道路、公園等の維持管理費、公共床の維持管理費 |
| 解体撤去費 | 供用終了後における再開発ビルの解体・撤去費 |

1) 便益の計測

① 便益の計測範囲

再開発事業等による便益の計測範囲は、市川市の西を流れる江戸川が市川市と東京都江戸川区を分断する境界となっていることや、市川市をはじめとする周辺の区市町村には鉄道駅が多くあることなど、計画事業施設と同等並びにそれ以上の規模を有する商業施設等があります。これを踏まえ、本検討における広域圏の計測範囲は、概ね事業区域の中心部より半径3kmと設定します。

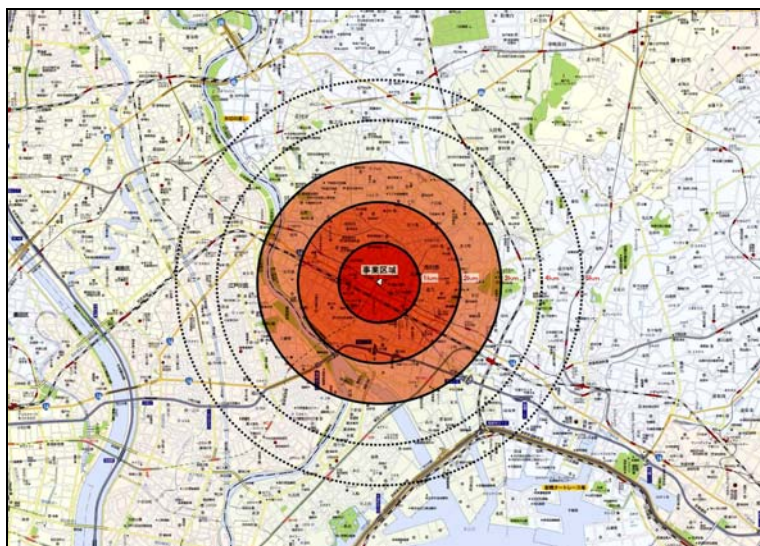


図 4-1 便益の計測範囲

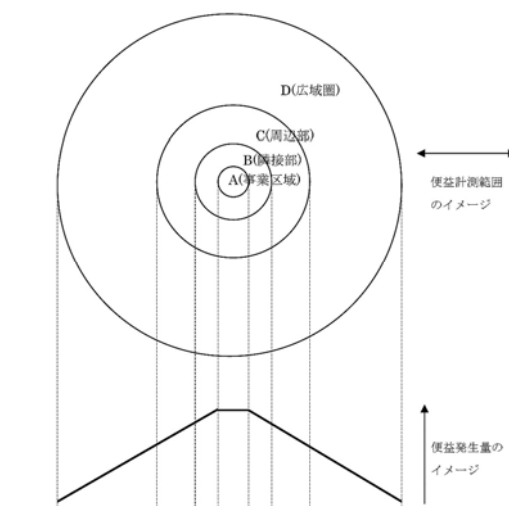


図 4-2 便益発生イメージ

② 収益向上分で把握する便益

事業区域内において整備される施設において、専用面積の全部を賃貸した場合を想定した民間賃貸事業と仮定して計測を行います。

なお、各費用の設定にあたっては、既存実績や「不動産市場データベース(H20)」を基に行うものとししました。

- ・ 収益には賃料、敷金等預託金、平均稼働率を見込みます。
- ・ 支出には修繕費、維持管理費、火災保険料を見込みます。

《 収益向上分の便益算出結果 》

| | 街路事業-道路単独立体交差- | | | | |
|--------------|----------------|--------|---------|----|-----------|
| | 商業 | 住宅 | 業務 | 公共 | 計 |
| 年間収益 | | | | | |
| ① 賃料(千円/年) | 422,888 | 54,452 | 633,580 | — | 1,110,921 |
| 年間収益 | | | | | |
| ②修繕費(千円/年) | 9,000 | 5,000 | 24,000 | — | 38,000 |
| ③維持管理費(千円/年) | 43,000 | 11,000 | 89,000 | — | 143,000 |
| ④損害保険料(千円/年) | 8,600 | 2,200 | 17,800 | — | 28,600 |
| 計 | 60,600 | 18,200 | 130,800 | — | 209,600 |
| 年間純収益(千円/年) | | | | | 901,321 |

③ 地価変化分で把握する便益

主に事業区域外へ波及する便益（事業による利便性・快適性の向上）は地価変化分から計測を行います。

表 4-1 地価変化分で計測する便益内容と計測範囲

| 地価変化分で計測する便益内容 | 計測範囲 | | | |
|------------------|------------|--------|--------|--------|
| | 狭域圏 | | | 広域圏(D) |
| | 事業区域内(A) | 隣接部(B) | 周辺部(C) | |
| a.実効容積率拡大による便益 | ○(*1) | — | — | — |
| b.道路整備による便益 | ○(*1) | ○ | — | — |
| c.駅前広場整備による便益 | ○(*1) (*2) | ○(*2) | — | ○(*3) |
| d.駐車場・駐輪場整備による便益 | — | ○ | ○ | — |
| e.商業床の整備による便益 | — | ○ | ○ | ○ |
| f.業務床の整備による便益 | — | ○ | ○ | ○ |
| g.住宅床の整備による便益 | — | ○ | ○ | — |
| h.公共・公益床の整備による便益 | — | ○ | ○ | — |
| i.街路樹の整備による便益 | ○(*2) | ○(*2) | — | — |
| j.公園の整備による便益 | ○(*1) | ○ | ○ | — |
| k.公開空地の整備による便益 | ○(*1) | ○ | ○ | — |

(*1) 事業区域内において地価変化分で計測する便益の計測期間は、再開発ビル供用終了後の期間である。

(*2) 駅前広場・街路樹など、地価関数で十分に取り込むことのできない要因がある場合は、固定資産税評価における土地価格比準表の価格形成要因（格差率）などを活用する。

(*3) 駅前広場整備の広域圏への影響は、事業区域（商業・業務施設）へのアクセシビリティ向上という点を評価する。具体的には、事業区域（商業・業務施設）へのアクセス時間の短縮により広域圏の地価変化分を計測する。

《 地価変化分の便益算出結果 》

| | | 事業区域外便益 | |
|----------------|-------------------|------------|-------------|
| 地価変化増額 (千円) | ①隣接部(区域端～50m圏) | 6,623,218 | |
| | ②周辺部(50～500m圏) | 1,438,628 | |
| | ③広域圏(500～3,000m圏) | 13,647,097 | |
| | ④計 | 21,708,943 | =①+②+③ |
| 利子率(地代率)(%) | | 4.0 | |
| 事業区域外便益(千円/年) | | 868,358 | =④×利子率(地代率) |

4.2. 費用便益算定結果

(1) 費用及び便益の算定結果の整理

| | | 過年度(A,F 案) | 本年度(単立案) | |
|------|-----------------------------------|-------------|-------------|-------------|
| 設定項目 | 再開発ビルの供用年数(年) | 47 | 47 | |
| | 事業期間(年) | 10 | 10 | |
| | 割引率(%) | 4.0 | 4.0 | |
| | 利率(地代率)(%) | 4.0 | 4.0 | |
| 便益項目 | 事業純収益(域内便益:毎年分)(千円/年) | 773,907 | 825,379 | |
| | 地価変化総額(域外便益:総額)(千円) | 17,494,644 | 18,076,395 | |
| | (1)隣接部 | 区域端～50m | (6,573,927) | (6,638,416) |
| | (2)周辺部 | 50m～500m | (1,043,268) | (1,560,529) |
| | (3)広域圏 | 500m～3km | (9,877,450) | (9,877,450) |
| | 域外便益:毎年分(千円/年) ＝地価変化総額×利率(地代率) | 699,786 | 723,056 | |
| | 域内残存価値(千円) | -390,807 | 1,075,357 | |
| 費用項目 | 評価基準年次以前発生費用(千円) | 0 | 0 | |
| | 過去発生分(1) | 用地及び建物買収費 | 0 | 0 |
| | 過去発生分(2) | 用地及び建物買収費以外 | 0 | 0 |
| | 用地及び建物買収費(今後発生分)(千円) | 10,263,600 | 10,988,700 | |
| | 施設整備費(千円) | 12,626,760 | 10,053,027 | |
| | 道路・公園等維持管理費(千円/年) | 1,427 | 982 | |
| | 解体撤去費(千円) | 780,000 | 686,400 | |
| | 用地残存価値(千円) | 3,352,929 | 4,304,986 | |

(2) 費用便益の現在価値化と費用便益比の算定

1) 費用及び便益の現在価値化

評価対象期間の年次別便益及び費用を基に、割引率を用いて基準年次における現在価値化を行います。

2) 費用便益比の算定結果

費用便益比は単位現在価値費用当たり現在価値便益の大きさによって経済的効率性を示そうとするもので、算定結果は次のとおりです。

《 費用便益比・純現在価値 》

| 項目 | | 値 |
|---------------|---------|------------|
| 域内便益(千円) | B1 | 9,443,175 |
| 域外便益(千円) | B2 | 9,523,448 |
| 便 益(千円) | B=B1+B2 | 18,966,623 |
| 用地及び建物買収費(千円) | C1 | 15,121,600 |
| 施設整備費等(千円) | C2 | 2,003,335 |
| 費 用(千円) | C=C1+C2 | 17,124,935 |
| 費用便益比 | B/C | 1.11 |
| 純現在価値(千円) | B-C | 1,841,687 |

3) まとめ

本年度は、街路事業に伴う市街地再開発の施設計画を行います。(都)3・5・1号の道路単独立体交差の単独事業だけでは事業評価基準値(1.0以上)を達成することができなかつたため、市街地再開発事業の一環として整備を実施したときの費用便益分析を行いました。

国等の補助金採択の基準となる事業評価基準値(1.0以上)を達成するためには、商業床25.0%程度を設ける必要がありますが、八幡、市川の周辺動向からは、商業テナントへの需要は低い状況にあるなど、本施設計画が必ずしも実態に整合するものとは限らない面があります。

今後の事業実現に向けては、関係者の合意形成をはじめ、様々な課題を解消することが必要となります。

5. まとめと課題

5.1. 検討結果

(1) 立体交差化検討結果

これまでのことから、本年度調査結果として、「道路単独立体交差案」が先の2案に比べ事業化の可能性が高いと判断しました。

1) 道路掘割(アンダーパス)ー鉄道高架案 総合評価：『×』(現段階)

事業の影響範囲は、鉄道仮線で約990m区間の沿線に影響を及ぼし、また、道路掘割区間は、(都)3・4・15号で約138m、(都)3・5・1号で約137mの沿道に影響を及ぼすこととなります。鉄道整備の影響範囲が、3案のうち最も広範囲に及びます。

○ メリット

- ・ 検討範囲内の既存踏切7ヶ所において、渋滞解消及び安全性の確保が達成することができます。

● デメリット

- ・ 既存踏切5ヶ所が廃止となるため、自動車：11,497台、2輪車：1,332台、歩行者・自転車：7,295人の南北方向の通過交通に影響を及ぼし、迂回交通が発生することで他路線への影響が懸念されます。
- ・ 都市が、道路掘割により東西に分断、また、鉄道高架により南北に分断されることとなります。
- ・ 以後、京成本線連続立体交差が事業化された場合、鉄道高架区間が構造的支障となり、一体的な連続立体交差の整備が不可能になってしまう恐れがあります。また、鉄道高架区間における南北の分断は解消されません。

2) 道路高架(オーバーパス)ー鉄道掘割案 総合評価：『×』(現段階)

事業の影響範囲は、鉄道仮線で約910m区間の沿線に影響を及ぼし、また、道路高架区間は、(都)3・4・15号で約199m、(都)3・5・1号で約211mの沿道に影響を及ぼすこととなります。道路整備の影響範囲が、3案のうち最も広範囲に及びます。

○ メリット

- ・ 菅野第5踏切及び京成八幡第1号踏切の渋滞解消と安全性の確保を達成することができます。

● デメリット

- ・ 既存踏切2ヶ所が廃止となるため、自動車：0台、2輪車：339台、歩行者・自転車：5,362人の南北方向の通過交通に影響を及ぼすこととなります。
- ・ 都市が、道路高架により東西に分断、また、鉄道掘割により南北に一部分断されることとなります。
- ・ 道路高架により副道を設置する必要があり、再開発A地区、C-1地区の歩道に支障を及ぼし、再開発地区の歩道状空地を用いて有効幅員2mを確保する必要があります。
- ・ 以後、京成本線連続立体交差が事業化された場合、鉄道掘割区間が構造的支障となり、一体的な連続立体交差の整備が不可能になってしまう恐れがあります。また、鉄道掘割区間における南北の分断は解消されません。

3) 都市計画道路 3・5・1 号道路単独立体交差(アンダーパス)案 総合評価：『△』(現段階)

事業の影響範囲は、(都) 3・5・1 号の道路アンダーパス区間の約 232m の沿道に影響を及ぼすこととなります。影響範囲が、3 案のうち最も軽微です。

○ メリット

- ・ 南北の主動線が切り替わることで、交通流動が変化するため京成八幡第 1 号踏切の渋滞が一部解消されることとなります。また、歩行者・自転車の安全性も一部確保できます。
- ・ 以後、京成本線連続立体交差が事業化された場合、一体的な連続立体交差の整備が可能です。

● デメリット

- ・ 既存踏切 7 ヶ所全てが残置となります。
- ・ 道路アンダーパスにより都市が東西に分断されることとなります。
- ・ 道路アンダーパスにより副道を設置する必要があり、再開発 A 地区、C-1 地区の歩道に支障をきたし、再開発地区の歩道状空地を用いて有効幅員 2 m を確保する必要があります。

(2) 課題等

「道路単独立体交差案」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・東京都交通局、本八幡 A 地区市街地再開発組合）との調整を進める必要があります。

1) 千葉県との調整

道路単独立体交差（アンダーパス）によって、南北の主動線が大きく変化するため（都）3・5・1 号の整備については県の補助採択が可能な協議を実施する必要があります。

2) 京成電鉄株・東京都交通局との調整

施工時には、京成本線の軌道敷き下の掘削の影響や都営新宿線の地下建築物等への阻害について対策の検討が必要となります。また、京成本線の連続立体交差や都営新宿線の延伸など将来の整備計画を視野に入れた調整も必要となります。

3) 本八幡 A 地区市街地再開発組合との調整

平面線形で副道を設置すると、A 地区脇の歩道の設置余裕が無くなり、再開発事業でセットバックによって整備する歩道状空地を利用し有効幅員 2 m 程度を確保することとなるため、歩道状空地の利用について組合との協議が必要となります。

また、消防活動区域についても影響を及ぼしており、組合並びに消防局との協議調整も必要となります。

《 総合評価のまとめ 》

| | | 道路掘削(アンダーパス)－鉄道高架案 | 道路高架(オーバース)－鉄道掘削案 | 道路単独立体交差(アンダーパス) |
|-----------------------------------|-----------------------------|--|--|---|
| 状 | 形 | 鉄道を少し嵩上げし、道路を掘削して交差させる | 鉄道を掘削にし、道路を少し嵩上げて交差させる | 都計道3.5.1の車道のみ地下化して交差させる(高さ制限あり) |
| 鉄道 | 形態 | 嵩上げ | 切下げ | 既存(地平) |
| 道路 | 形態 | 切下げ | 嵩上げ | 切下げ(アンダーパス) |
| 影響範囲 | 鉄道整備区間 | 約690m(高架区間) | 約510m(掘削区間) | － |
| | 鉄道仮線区間 | 約990m | 約910m | － |
| | 都計道3.4.15 | 約137.6m(掘削区間) | 約198.8m(高架区間) | － |
| | 都計道3.5.1 | 約137.3m(掘削区間) | 約211.3m(高架区間) | 約232.1m(掘削区間) |
| 影響踏切 | 除却 | 2ヶ所 | 2ヶ所 | － |
| | 廃止 | 5ヶ所 | 2ヶ所 | － |
| | 残置 | － | 3ヶ所 | 7ヶ所 |
| 影響交通量 | 自動車 | 11,497台 | 0台 | － |
| | 2輪車 | 1,332台 | 339台 | － |
| | 歩行者・自転車 | 7,295人 | 5,362人 | － |
| 都計道3.4.15 | 既存踏切除却 | ○ 京成八幡第1号踏切の除却 | ○ 京成八幡第1号踏切の除却 | × 京成八幡第1号踏切の除却不可 |
| | 渋滞解消 | ○ 都計道3.5.1の延伸により転換交通量が減少し通過交通量が減少 | ○ 都計道3.5.1の延伸により転換交通量が減少し通過交通量が減少 | △ 都計道3.5.1の延伸により転換交通量が減少し通過交通量が減少 |
| | 沿道へのアクセス | × 道路掘削のため沿道への直接アクセスが不可(アクセスは副道利用) | × 道路高架のため沿道への直接アクセスが不可(アクセスは副道利用) | ○ 道路平面のため沿道へのアクセスが可 |
| | 都市の分断 | × 道路掘削・鉄道高架のため都市の分断が発生 | × 道路高架・鉄道掘削のため都市の分断が発生 | ○ 道路平面のため一体的な都市整備が可能(既存の鉄道による分断は残る) |
| 都計道3.5.1 | 既存踏切除却 | ○ 菅野第5号踏切の除却 | ○ 菅野第5号踏切の除却 | × 菅野第5号踏切の除却不可(踏切は歩行者用として残し車道のみ地下化する計画) |
| | 渋滞解消 | × 都計道3.5.1の延伸により転換交通量が減少し通過交通量が減少 | × 都計道3.5.1の延伸により転換交通量が減少し通過交通量が減少 | △ 都計道3.5.1の延伸により転換交通量が減少し通過交通量が減少 |
| | 沿道へのアクセス | × 道路掘削のため沿道への直接アクセスが不可(アクセスは副道利用) | × 道路高架のため沿道への直接アクセスが不可(アクセスは副道利用) | × 道路掘削のため沿道への直接アクセスが不可(アクセスは副道利用) |
| | 都市の分断 | × 道路掘削・鉄道高架のため都市の分断が発生 | × 道路高架・鉄道掘削のため都市の分断が発生 | △ 道路掘削のため都市の分断が発生(既存の鉄道による分断も残る) |
| | 歩道整備 | ○ 歩道の有効幅員の確保が可能(アンダーパス部は歩道なし) | △ 歩道の有効幅員の確保が不可(オーバース部は片側歩道) | △ 歩道の有効幅員の確保が不可(アンダーパス部は歩道なし) |
| 都営新宿線への影響 | × 都営新宿線の構造物や換気塔に支障をきたす恐れがある | × 都営新宿線の構造物や換気塔に支障をきたす恐れがある | × 都営新宿線の構造物や換気塔に支障をきたす恐れがある | |
| その他交差道路 | 既存踏切除却 | × 鉄道高架により他5ヶ所の既存踏切が分断される | △ 鉄道掘削により他2ヶ所の既存踏切が分断される | ○ 他の既存踏切は分断されない |
| | 沿道へのアクセス | × 鉄道も横断できないため副道を利用し迂回が必要 | × 鉄道も横断できないため副道を利用し迂回が必要 | ○ 既存周辺道路を現況通りに利用が可能 |
| | 都市の分断 | × 鉄道の側道は道路掘削により連続しない | △ 鉄道の側道は道路高架による空頭の制約があるが連続する | ○ 既存踏切による都市の分断が残る |
| 京成本線 | 既存踏切除却 | ○ 7ヶ所の踏切が除却され事故の解消に繋がる | △ 4ヶ所の踏切が除却され事故の解消に繋がる | × 既存踏切が除却されないため事故の解消には繋がらない |
| | 駅舎 | 駅は高架駅のような形状 | 駅は橋上駅のような形状 | 駅舎は現況のまま |
| 周辺まちづくり | 都市の景観 | × 鉄道の低い高架が街中を横断することになり、景観上の問題や圧迫感等が生ずる恐れがある | × 道路の低い高架が2本並列することになり、景観上の問題や圧迫感等が生ずる恐れがある | ○ 道路の掘削のみであり、景観上の問題は少ない |
| | 再開発地区 | △ 鉄道の高架と道路の掘削に囲まれた形となり圧迫感等は比較的小さい(移動の制約、まちの非連続性) | × 再開発地区は鉄道の掘削と道路の高架に囲まれた形となり圧迫感等が生ずる恐れがある(移動の制約、まちの非連続性) | ○ 再開発地区の圧迫感はない(都計道3.5.1による西側地区との分断) |
| | アクセス性 | ○ 鉄道南北は高さの低い高架であるが連続はする | × 鉄道の掘削により南北が分断され、2本の道路高架により東西が分断される | △ 既存の鉄道軌道により南北の分断は解消されない |
| 人の流動について | 踏切部の安全性 | ○ 踏切りによる事故が解消される | ○ 踏切りによる事故が解消される | × 踏切りによる事故が解消されない |
| | アクセス性 | △ 南北の横断は、高架下を利用することができ自由に往来できるが、一部の踏切は使用できない | × 4ヶ所の踏切がなくなり、2ヶ所の高架を利用しなければならず迂回と高低差が生じる | ○ 現況通りに既存踏切を利用し南北の横断が可能 |
| 商店街について | 用地買収 | × 都計道3.4.15、都計道3.5.1において道路の拡幅等により買収となる | × 都計道3.4.15、都計道3.5.1において道路の拡幅等により買収となる | △ 都計道3.5.1において道路の拡幅等により買収となる |
| | アクセス性 | ○ 鉄道南北は徒歩では移動でき一体となるが、道路左右の商店街は掘削で分断 | × 鉄道による南北の分断は解消されず、道路左右も道路高架で分断 | △ 鉄道による南北の分断は解消されず、道路左右の商店街は掘削で分断 |
| 概算事業費 | | × 269.6億円(269.1億円(高さ見直し)) | × 288.8億円 | ○ 56.1億円 |
| 【参考】費用便益比(街路事業)事業評価基準値(B/C=1.0以上) | | × 概算事業費が道路単独立体交差より高額のため、事業評価基準値を下回る | × 概算事業費が道路単独立体交差より高額のため、事業評価基準値を下回る | × B/C=0.39(検証値)となり事業評価基準値を大きく下回る |
| 総合評価 | | × 概算事業費に見合った効果が少ないため、現段階での実現化の可能性は低い | × 概算事業費に見合った効果が少ないため、現段階での実現化の可能性は低い | △ 概算事業費に見合った効果が少ないが現段階での実現化の可能性は2案に比べ高い |

5.2. 今後の対応

(1) まとめ

(都) 3・5・1 号の道路単独立体交差によって、これまで(都) 3・4・15 号から国道 14 号を経由していた南北方向の従来主動線が新規主動線に切り替わることで、通過交通は(都) 3・5・1 号へ転換されます。

したがって、(都) 3・4・15 号と京成八幡第 1 号踏切の通過交通量が減少し、ボトルネック踏切を先頭に、(都) 3・4・15 号の一部区間で渋滞の緩和が図られます。また、踏切を通行する歩行者・自転車の安全性の向上にも繋がります。しかし、事業効果範囲が京成八幡駅周辺と限定的であるため、今後、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。

なお、街路事業単独における費用便益分析で、費用便益比(B/C) 0.39 と事業評価基準値(1.0 以上)を大きく下回ったため、市街地再開発事業の一環として街路を整備した場合の検討も行いました。

本年度の市街地再開発事業の検討では、現在の八幡、市川の周辺動向から商業テナントの需要は低い状況にあることを考慮し、京成八幡駅周辺の利便性、回遊性、集客性の向上を図るため、第二種市街地再開発事業(管理処分方式(用地買収方式))を前提として施設計画を行いました。

具体的には、利便性、回遊性、集客性の向上を図るため、市内に点在する官公庁等の行政サービス機能の集約が必要と考え、施設計画における業務床の割合を約 60%程度確保する計画としました。また、事業評価基準値(1.0 以上)を上回る計画とするために商業床を約 25%程度確保するものとしました。

以上の結果、費用便益分析において費用便益比(B/C) 1.11 が得られています。しかし、市街地再開発事業は整備条件設定によって大きく費用分析比が変わるため、今後、市の将来像を明確にし、より具体的な市街地再開発の施設計画を検討して行く必要があります。

(2) 今後の対応

そこで、今後の対応としては、本結果を踏まえ、以下の検討が必要です。

(都) 3・5・1 号の道路単独立体交差を踏まえ、市内の将来交通ネットワークを再構築し、将来交通量の推計の検討や、事業評価基準値にとられない街路事業を創出するために、市民のコンセンサスを取り入れた整備方針を検討する必要があります。

また、八幡地区の利便性、回遊性、集客性、安全性の向上を図るため、さらに詳細な、まちづくりからアプローチした場合の対応について検討する必要があります。

【参考案】

- ・ 踏切道の拡幅改修による歩道空間の整備の検討
- ・ 京成八幡駅周辺地区の回遊路(ペDESTリアンデッキ等)の整備の検討
- ・ 交通広場の必要性の検討
- ・ 市内回遊交通の実態把握 他

京成本線・菅野第5号踏切（商美会通り）の安全対策について（提案）

■ 趣 旨

本市では京成線と主要道路の立体交差方法などについて様々な構造、方策を模索してきたにもかかわらず、現時点においても市民の意思統一が難しく、鉄道事業者や県と協議できる案もまとまっておりません。

また、市内の渋滞、交通安全対策は喫緊の課題ではありますが、現下の社会情勢や財政事情などを考慮すると、短期間に踏切問題等が解決することは考えにくい状況です。

このようなことから、本件は、当面の対策として菅野第5号踏切の安全対策に取り組むことを提案します。

■ 提 案

1. 踏切幅の拡幅

・ 歩車道分離

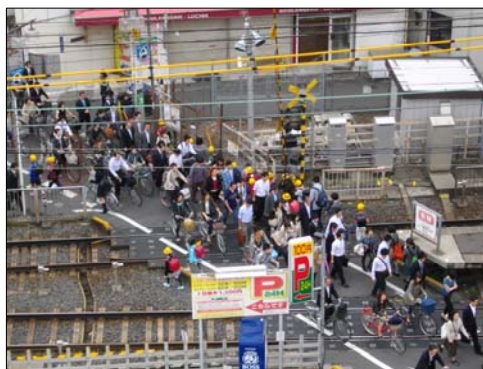
現状の菅野第5号踏切は、朝の通学時間帯（AM7:30～8:30）には、車両の進入が禁止されている半面、通学児童と多くの通勤自転車が線路敷きの上ですれ違う状況となっています。（写真1・2参照）



【写真1 踏切待ちの状況】

また、これ以外の時間帯も、歩行者・自転車、自動車が入り混じって通行しているため、当該踏切は、一日を通して事故の危険性が高いと言わざるを得ません。

この状況を解決するためには、踏切を拡幅し、歩道を確保すれば、安全性は大幅に向上すると考えます。



【写真2 踏切通過状況】

・ 整備形態

菅野第5号踏切は、道路幅員は4.5m（平成16年度・踏切実態調査）です。

このため、現幅員のままでは、歩車道分離は不可能ですが、京成八幡駅の東側に位置し、八幡中央通りとの交差部である京成八幡第1号踏切には、両側歩道が設置され、歩行者は自動車等と分離された空間を安全に通行しています。（写真3参照）

菅野第5号踏切についても、（都）3・5・1号の歩道幅を延長する形で約3～3.5mの拡幅を行い、歩道として整備



【写真3 歩道整備状況（八幡第1号）】

することにより、通行者の安全は格段に向上すると考えます。(写真4参照)

具体的には、京成八幡駅のホームとの関係から、東京側に約3~3.5m拡幅し、その部分を歩行者空間として整備することが現実的と考えます。(図1参照)

2. 自転車駐輪場の増設

自転車駐輪場はJR本八幡駅を中心に設置されており、この駐輪場を起終点とする自転車交通が多い。

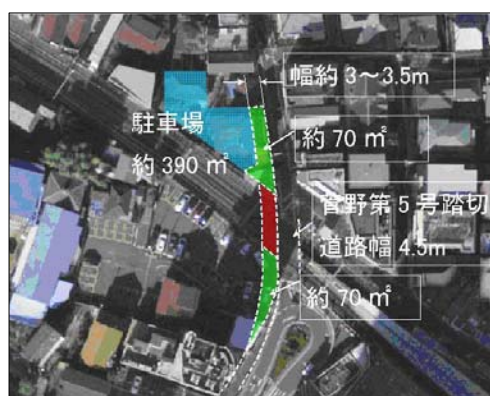
菅野第5号踏切は、京成線以北の駐輪場利用者が線路の南にある駐輪場に向かうルート上に位置するため、先述のように、通勤・通学時間帯に多くの自転車通行が見受けられます。

この状況を緩和するためには、京成線以北に駐輪場を確保することが有効です。

当該踏切拡幅のためには、踏切前後の道路拡幅整備が必要ですが、残地となる駐車場などについては、地権者から市に活用の要望が出された場合には、駐輪場として整備することも考えられます。(図1参照)



【写真4 歩道が狭くなる状況】



【図1 踏切拡幅及び歩道整備(案)】