

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) - 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) - 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)

		道路掘割(アンダーパス) - 鉄道高架案	道路高架(オーバーパス) - 鉄道掘割案	道路単独立体交差(アンダーパス)
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(掘割区間)	—
	鉄道仮線区間	約990m	約910m	—
	都計道3.4.15	約137.6m(掘割区間)	約198.8m(高架区間)	—
	都計道3.5.1	約137.3m(掘割区間)	約211.3m(高架区間)	約232.1m(掘割区間)
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発生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発生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発生し通過交通量が減少
	沿道へのアクセス	× 道路掘割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	× 道路掘割・鉄道高架のため都市の分断が発生	× 道路高架・鉄道掘割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発生し通過交通量が増加	× 都計道3.5.1の延伸により転換交通量が発生し通過交通量が増加	△ 都計道3.5.1の延伸により転換交通量が発生し通過交通量が増加
	沿道へのアクセス	× 道路掘割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)	× 道路掘割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	× 道路掘割・鉄道高架のため都市の分断が発生	× 道路高架・鉄道掘割のため都市の分断が発生	△ 道路掘割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(オーバーパス部は片側歩道)	△ 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	△ 鉄道掘割により他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割により連続しない	△ 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	○ 道路の掘割のみであり、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割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割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	△ 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割で分断	× 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割で分断
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