

開催日時・次第

平成 21 年 3 月 3 日（火） 17：30～19：30
市川教育会館 2 階研修室

会議次第

1. 前回開催概要の確認及びシンポジウムの報告
2. 議題
・沿線まちづくりと望ましい立体化について

出席者 内山委員、川岸委員、西村委員、山崎委員、山本委員
（座長）

議題 沿線まちづくりと望ましい立体化について

事務局より、前回指摘のあった事業費の積算根拠と駅周辺整備の検討資料について説明を行った。

（1）事業費

- ・ km 単価は高架式で約 130～170 億円、地下式で 310～320 億円程度
- ・ 地下式については、他都市の事例をみても km 単価 300 億円を超えるケースや 150 億円程度のものなど、地盤条件、現地状況、構造などによって大きな幅があり、一つの目安と考えている。
- ・ 本試算は川崎縦貫鉄道を参考としたものであるが、最近 (H20.5) の公表事業費は約 256 億円（見直し後）となっており、当初計画よりは縮小されている。
- ・ 費用対効果については、国のマニュアル（20 年 11 月）及び将来交通量算定基準（21 年 1 月）が変更になったため、平成 21 年度に見直しを行う。

【連続立体化事業概要】

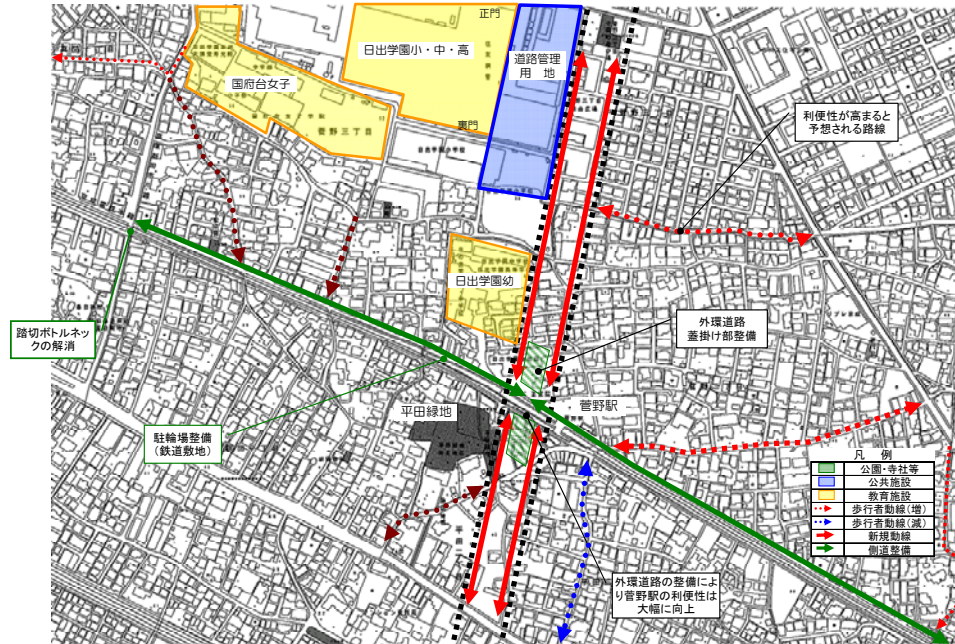
	A:全線 高架化	B:全線 地下化	C:一部 高架化	D:一部 地下化	E:単独 立体化	F:高架化 地下化	G:国道14 号地下化
連立事業延長(km)	3.15	3.20	1.29	1.50		2.58	3.25
事業費(億円)	546	1,025	162	477		729	1,000
km単価(億円/km)	約 173	約 320	約 126	約 318		約 243	約 308
費用対効果	1.42	0.76	2.45	0.83		1.06	0.77

※訂正事項

- ・ F 案（地下・高架併用）の費用対効果（旧マニュアル）については、これまで 0.96 と試算していたが、費用対効果計算の際、コストのなかに本来控除すべき鉄道事業者負担の 10%分が除かれていなかったため、1.06へ訂正する。
- 今回（第5回委員会）より修正値を取り扱うことで了承される

（2）駅周辺整備（沿線まちづくり）について

【菅野駅周辺まちづくり】

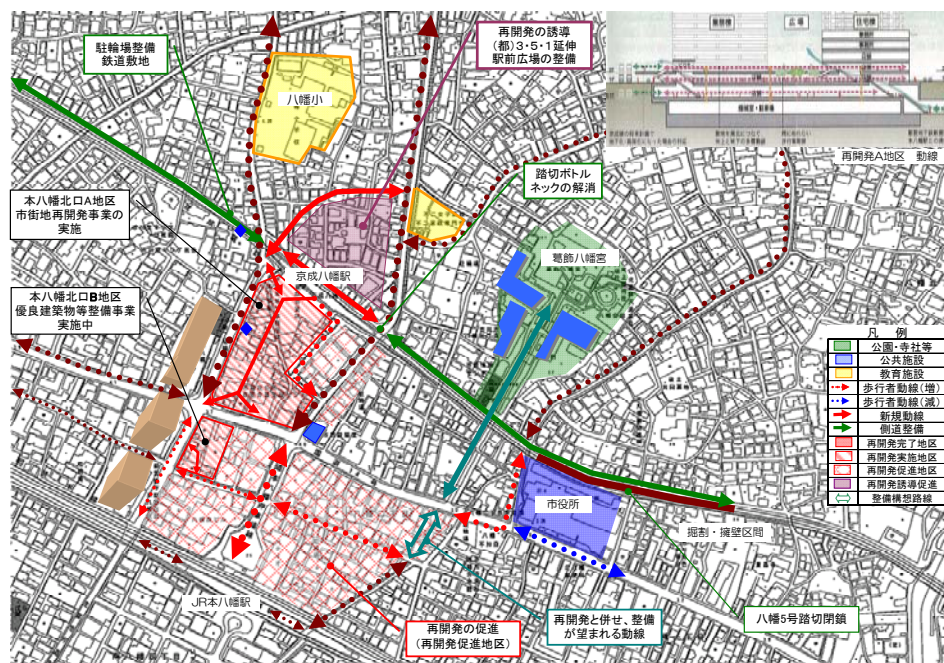


将来動線予測図

《立体化を踏まえた将来構想（菅野駅）》

- ・ 外環道路の整備
→ 南北交通、駅へのアクセス性が向上。駅利用の多い学生の主要ルートは外環道路の側道になる
- 外環道路の蓋掛け部分とあわせ地域拠点（憩いの場）が形成
- ・ 立体化による側道整備
→ これまでなかった東西ネットワークが形成
- 東西南北のネットワークの結節点となる

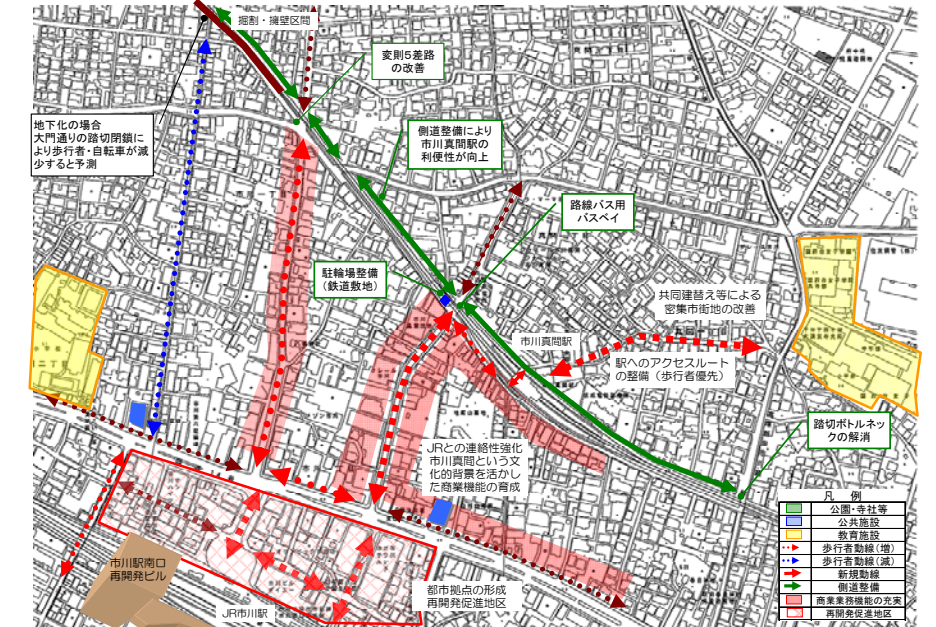
【京成八幡駅周辺まちづくり】



将来動線予測図

【市川真間駅周辺まちづくり】

将来動線予測図



《立体化を踏まえた将来構想（市川真間駅）》

- ・ 変則 5 差路及び真間銀座通り（国府台 3 号、4 号、5 号）ボトルネック踏切である県道高塚新田市川線（市川真間 3 号）などの踏切解消
→ 渋滞の緩和や安全性など交通環境の向上
- ・ 駅周辺で路線バスベイ、コミュニティバス等滞留空間を整備
→ 公共交通機関との連絡強化、高齢社会への対応
- ・ 立体化による側道整備と駐輪場整備
→ 東西ネットワークの形成と利便性向上による市川真間駅付近の集客性が増加し、地域の活性化が期待される
- 真間駅北側では延焼遮断帯となる空間確保による防災性の向上
- ・ 問題点としては地下化の場合、文学の散歩道・弘法寺参道として親しまれている大門通りが掘割区間と交差し、踏切閉鎖となる

《立体化を踏まえた将来構想（京成八幡駅）》

- ・ ボトルネック踏切である八幡中央通り（八幡 1 号）、自転車・歩行者が錯綜する商美会通り（菅野 5 号）の踏切解消
→ 渋滞の緩和や安全性など交通環境の向上
- ・ 本八幡北口 A 地区再開発事業と一体化した新たな都市拠点の形成
→ 賑わいの創出と交通結節機能（新規動線等）の強化
- ・ 立体化による側道整備
→ 東西アクセスの強化と主要な施設（八幡神社、市民会館、市役所など）を結ぶネットワーク形成
- 延焼遮断・避難道路等、公共空間確保による防災性向上
- ・ 都 3・5・1 号の延伸、駅前広場整備
→ 交通機能の分散化(通過交通は 3・5・1 へ、八幡中央通は公共交通と人が優先される路線に)
- 京成八幡駅の利便性向上
- ・ 京成八幡駅北口の再開発
→ オープンスペース、避難路、密集改善など防災性の向上

委員会意見概要

～ 今回は各駅の地域特性を踏まえ、駅周辺ごとに最適な手法を考える ～

【市川真間駅周辺】

（問題点等）

- ・地下化の場合は、大門通りとの交差が掘割構造となり国府台 2 号踏切閉鎖による分断は大きな問題となる。
注）高架の場合は擁壁区間となっても下を通ることができる
- ・市川地区は文学を視点にまちづくりが実施されており、大門通りはその回遊動線の中心となっている。
- ・市川市は全般的に自転車都市である。自転車は、環境にやさしく将来的にも促進すべき交通手段であることなどを考えれば、自転車利用が多く日常的な動線となっている大門通りの分断は大きな問題となる。
- ・京成沿線を考えるなかで八幡の葛飾八幡宮(八幡神社)参道と真間の弘法寺参道である大門通りは、南北路線の中でも重要な位置づけにあり、景観、動線確保から大切にしなければならない。
- ・地下化の場合は、太鼓橋が考えられるが、自転車利用や今後の高齢化に向けてはバリアとなる。
- ・高架化だと参道の通行には影響しないが、景観的な影響を考える必要がある。八幡神社は高架化による景観の影響を問題視したが、こちらはどうかということである。
- ・真間付近の沿線状況は高層、中層建物の立地が多くビルの谷間を電車が走っている感じであるが、八幡地区は北側に低層住宅が立地しているなど街の雰囲気が違うことが一つの要因になる。
- ・国分、北国分方面からのバス路線で、駅周辺の混雑はバス利用者にとって大きな問題であり、立体化は必要。

（まちづくりの方向性）

- ・立体化されると側道も大きな意味を持つ。循環バスのルートなどコミュニティバスと自転車が主役の街にしてはどうか。側道も自転車に配慮した構造として、高架下に駐輪場を配置するなど機能を充実させると、駅周辺が全体的に良くなり活性化に繋がる。
- ・高架化の場合、高架下に商業施設を入れる可能性として、周辺商店街との関係が重要である。
- ・真間銀座通りは街路樹、電線地中化等良い空間であり、高架下施設と沿道商店街が繋がると効果的である。
- ・そのほか高架下利用として、市民がサークル活動などできる公共施設を整備してはどうか。
- ・乗降客を考えて交通広場を整備することも視野に入れた方が良い。
- ・基本的に真間駅は、高架化で、大門通りなども含め自転車の利便性を考えた街にするような条件からも高架化案を推すという考えになる。
- ・高架下もきれいにデザインすれば良い空間となり、真間駅周辺が良くなることで、京成利用者の増加が見込め、鉄道事業者にもプラスとなる。また、反対する人には、地域において商店街の連続性確保や、駐車場、駐輪場へのアクセス・安全性の向上など、高架化による効果も明確に示していく必要がある。

【菅野駅周辺】

（問題点）

- ・菅野駅は外環道路下(地下 30m)になるため、今後の環境・省エネルギー面からは、地下化も疑問となる。
 - ・利用者也約 4,5000 人／日ほどであり、交通バリアフリー法の観点からも対象駅でなく、通常で考えればエスカレータやエレベータの設置も必要ない駅である。
 - ・200 年、300 年先を考えれば地下化の可能性もない訳ではないが、菅野駅の存続についても合せた議論になる。
 - ・菅野駅を廃止するという点について、鉄道事業者の合意は難しいと予想される。
 - ・外環道路を下げ地表をフラットにし、蓋掛け部分の緑化や平田緑地などを考えると高架化は考えられない。
 - ・平面の場合、踏切が残るなどの問題も考えられる。
- （市：駅への歩行者動線について、デッキや歩道橋のような自由通路にして駅と直結するような計画もある）

（まちづくりの可能性と方向性）

- ・地下化も高架化も問題があるなかで、この地域の風情を考えると、京成電車が地上を走る姿もなかなか良い。菅野は京成沿線のなかでも一番良い雰囲気で、船橋にない市川固有の風景が将来的にも財産になる。

- ・菅野は、外環道路整備により、オープンスペースが整備されるため、平面駅でもまちの雰囲気は大きく変わる。
- ・市民のなかには、この地域を限定したものではないが、何にもしないほうが良いという意見もあり、基本路線としては、外環道路による環境保全空間とか、自由通路による駅との利便性の向上、また、外環道路による踏切自動車交通量の減少などを踏まえ、平面式を推すということになる。

【京成八幡駅周辺】

（問題点等）

- ・京成八幡周辺は、ボトルネック踏切もあり、高架化か地下化の選択肢となる。
 - ・八幡神社の上部を高架で走るのは、景観上大きな問題であり、八幡神社への見通しなども遮られてしまう。
 - ・都営新宿線との連絡性からは地下化が考えられるが、現再開発計画における動線との整合性は問題ないか。（市：地下化、高架化の両方で対応できる）
 - ・この区間の踏切閉鎖箇所は問題ないのか
- （市：八幡 5 号踏切が閉鎖となるが、側道整備による迂回ルートができるため大きな影響はないと考えられる）

（まちづくりの方向性）

- ・地下の上部空間は、将来的な市役所の建替えなども考えると、このグリーンベルトが市役所と一体的な空間に生まれ変わる可能性からは重要である。将来の八幡周辺の拠点形成に価値ある投資となる。
- ・駅の上部空間については、グリーンベルトが本当に良いのかという問題はあがあるが、オープンスペースは重要である。駅北側の再開発を目指すのであれば、連続するような空間形成が必要である。
- ・駅の上部空間には、積載加重なども踏まえ、1 層か 2 層の施設で南北の連続性をつくった方が良い。
- ・駅前広場をもう少し南の方にして、一体的なまちづくりとして活性化に繋げるべきである。
- ・八幡神社や、鉄道上部利用の可能性、駅周辺の再開発による活性化など、一体的なまちづくりの可能性が広がる地下化が効果的である。高架化では、これらが分断されてしまう。

【連続性からみた場合】

- ・全線地下化の場合、国府台の高架から真間駅地下へ至る縦断勾配など、勾配区間が長く鉄道事業者からの異論も考えられる。
- ・菅野駅周辺の地下化については、縦断線形上、真間駅も地下となるため、真間との連続性などを踏まえても平面式が妥当であると考えられる。

【まとめ／留意事項】

- ・基本路線として地下高架併用案(F 案)となるが、メリットやデメリットなどの問題を精査したなかで対案なども考えなければならない。
- ・現条件のなかで今やるのであれば F 案がベターであるという形になる。
- ・地下高架併用案は、買収面積や補償物件などが大きいため、調整が長引く可能性も考えられる。
- ・費用便益については、新しい基準に従って見直さなければならない。この際、事業費も、もう少し細かく精査し、費用の削減方法などを考える。
- ・今後の進み方次第では、何にもしないほうが良いという選択肢も考えられない訳ではない。例えば、今後の調整等で高架となった場合に、高架にするのなら止めた方が良いというようなケースが考えられる。
- ・高架下利用は市 15%、鉄道事業者 85%であり、鉄道側が駐車場利用をするといったら大きな問題になるため、鉄道時業者へも、まちづくりへの協力を得ていかなければならない。
- ・オープンスペースなどを明確化したまちづくりイメージを示さないと、鉄道事業者が自由に土地利用（駐車場など）を変えてしまうことも想定される。そうなると、まちづくりのバランスが狂ってしまう。（以 上）



事務局：八幡参考イメージ案
上：地下化 下：高架化

