

東葉高速鉄道開通計画とその周辺の変遷について

高田典子

東葉高速鉄道は、昭和47年都市交通審議会の答申のなかで、計画が発表された。

当初は、営団地下鉄東西線を延伸する予定であったが、紆余曲折の末、昭和56年に千葉県・船橋市・八千代市等による第3セクター方式の「東葉高速鉄道株式会社」が設立され、昭和68年（平成5年）全線開通を目標に工事が進められた。

しかし、平成5年完成の予定は既に達成されず、その後平成7年完成に変更された。

計画の遅れの原因は、用地収用が難航しているからであるという。

この鉄道の建設方式は、「民鉄方式」と呼ばれるもので、計画の遅れによって増大した事業費は運賃に反映され、利用者が負担することになる。

この鉄道は沿線の住民が都心へ出るための重要な交通手段となるため、開通を待ち望む人々の期待は相当なものである。

昭和47年に初めてこの路線の計画が発表されてから既に20年以上が過ぎた。

計画発表当初から、現在までの沿線の状況の変化を調査すると、人口密度は、市内数カ所に住宅・都市整備公団が建設した団地に集中していたが、次第にその周辺に拡がりをみせた。ただし、夏見・高根町付近と坪井町付近に関しては、市街化調整区域に指定されていることもあってか、人口の増加を見ない。

地価に関しては、一様に上昇している様に思われ、沿線に沿った変化が判断しづらいが、かつては一段と地価の低かった部分の地価も他の地域と同様の水準に並ぶようになった。

東葉高速鉄道沿線には、前原団地、高根台団地、習志野台団地等の団地が、東葉高速線の計画が発表される以前から建設されており、宅地開発が既に進んだ地域であったといえるが、民間による宅地分譲は沿線に多くみられ、東葉高速鉄道の影響であると言えるかもしれない。

高根町付近と坪井町付近は、市街化調整区域に指定されており、原則的に建造物は建設出来ない

ことになっており、宅地分譲に関してもこれらの地域は空白の地域となっている。高根町とそれに近接する町丁で、市街化調整区域になっている地域は、東武野田線、JR総武線、新京成線に囲まれた地域の中央にある。この地域に隣接する芝山は、公団芝山団地のほかに民間による大小の宅地開発が進められており、人口密度も上昇した。

これらの地域の変化が東葉高速鉄道によるものであるかどうかは断定できないが、人口密度や地価、宅地開発等それぞれの変化を総合してみると、公団住宅等の大規模な宅地開発が進んだことで人口が流入し、東葉高速鉄道の計画が発表された後も民間による宅地開発が行われ、地価も上昇したようである。

東葉高速鉄道以外の影響としては既存の鉄道の影響や昭和35年以降、建設がさかんになった公団住宅等が考えられる。

既存の鉄道の影響をあまり受けない地域として船橋駅までバスで20分以上かかるという芝山の発展が注目されるが、それに隣接して存在する市街化調整区域のために判断が難しい。

東葉高速鉄道が開通すれば勝田台と大手町を44分で結ぶ。通勤・通学の足として利用され、沿線もますます活気あるものとなるだろう。しかし、用地収用が解決されなければ、現段階の目標である平成7年開業は危ぶまれる。現在も6人の地権者との交渉が難航しているそうで、この交渉のなりゆき次第ではさらに開業が遅れることも考慮しなければならない。このような状況では、沿線にも大きな変化をもたらすような要因がみられず、今後しばらくは急激な変化は見られないのではないかとと思われる。

沿線の変遷に関して、船橋市内の沿線のみを調査の対象地域としたが、八千代市内の沿線についても調査すべきであった。また、沿線の住民の方々に対しても聞き取り調査等を行えばより明確な結果が得られたのではないだろうか。