

第3回 市川市交通バリアフリー基本構想作成協議会

開催日時 : 平成 15 年 3 月 27 日 (木)
開催場所 : 生涯学習センター 第二研修室
出席者 : 別添出席者名簿参照
議題 : 特定経路の選定について

協議結果概要

重点整備地区内の特定経路、その他経路について決定。
本八幡駅地区については、一番街商店街の経路と、文化会館へ向かう新たな経路がその他経路に追加された。
また、大野駅地区は特定経路が指定できなかったことから重点整備地区から除外された。

議事録概要

はじめに

事務局 当初この協議会を概ね 3 回を目標に進めたいと説明したところですが、今後、特定経路の選定、特定事業の検討等、進めなければならず、協議会もあと数回の回数を重ねたいと考える。

基本構想の作成は、これまでの協議会の協議結果及び、これから行う特定経路の選定、特定事業の検討等を含めとりまとめる。

また、それに引き続き今後、各事業者において基本構想に基づく具体的な特定事業計画の作成に取り組んでもらい、事業の実施に進むこととなる。

(議事に伴う説明)

各重点整備地区の主な経路の状況を委員の皆様に見ていただき、その上で議論していただく。今回、重要経路の状況のスライドを用意している。

資料 1 は、特定経路についての具体的整備事例。特定経路の主な整備内容を一般例として提示した。

資料1参照

本八幡駅(JR本八幡駅、京成八幡駅、都営本八幡駅)地区の特定経路について

事務局 (資料 - 3 - 1補足説明)

前回の協議会の意見を踏まえ、市役所への特定経路として一番街の経路も含めて検討。しかし、構造基準の問題から特定経路として位置付けるには至らなかった。

しかしながら、一番街は市役所へ行く経路として利用者が多いことから、その他経路として追加し、市としても優先的にバリアフリー化を進めていくものと位置づけた。

委員 税務署に行く道が経路設定されていない。その他経路などに設定できないか？

事務局 経路設定の前に、鬼越地区は重点整備地区に選定はされていない。本八幡駅から行くことを考えても徒歩では距離が遠く、徒歩利用は考えにくい。本八幡地区のなかでの位置づけも適当ではない。

委員 今回は重点整備地区を選定し、その中の経路を位置付けるもの。

事務局 その他の別事業として検討していただけるのか伺いたい。

委員 基本構想とは別にその他の事業で検討していきたい。

委員 経路選定は重要な問題。この特定経路に選定されれば平成22年までに整備されると思われる。トータルで見ると、公共施設より日常的な医者、郵便局、買い物の方が重要度が増すと思う。今回、公共施設への経路しか取り上げられていない。他の視点でも良いのではないか。

委員 交通バリアフリー法では、重点整備地区を決めて、その中の旅客施設と主な公共施設等を結ぶ経路についてバリアフリー化をすることにある。面的に考えていいたら財政的、時間的にも収集がつかなくなる。まずは公的・公益施設へのアクセスとして特定経路を決めていくことが重要であり、必要と考える。

また、質問ですが、不法設置の看板など歩道の占用物についてはどのように考えているか。

委員 駅前広場などについては実態として商品の陳列などもある。特定事業計画

の段階で個別に調整していくことになると思う。まずは法律に書いてあるように「できること」が重視されるべき。アンケートや当事者ヒヤリングを行った結果を踏まえ、法律に則って定めるべき。平成 22 年までの年限を限り、お金もかかることから、実現できることから確実に実施していくことにあると思う。

委員 他はいっさいやらないということではなく、結果として絵に描いた餅ではいけない。特定経路以外はやらないということではなく、今後の全市的なバリアフリー化のきっかけとなる基本構想にするようにしなければならない。

会長 重要経路から検討して、平成 22 年までに実施できるということで選定している。国道 14 号が仮に特定経路として選ばれた場合、可能性はどうか。

委員 率直に申し上げて無理といわざるを得ない。都市計画道路にも指定されているので、その要件に合う道路ということも考えると無理。現況の歩道は狭いところで 90cm くらい。現況の中で、側溝を改良したりしてできるだけ利用しやすいようにしたいと考えたい。

会長 最重要施設のひとつである市役所までの経路について特定経路を指定することは構造上無理ということですが、無電柱化など色々な工夫が考えられそうである。

委員 歩行者の多いルートでもあるので、重要経路の 8 番から 5 番に行くルートは考えられないか。

委員 選定に当たっては、誘導していく路線もあると考えられる。特定経路としては構造的に無理ではあるが、その他経路としては考えられる。

委員 歩道の幅がほとんどなく、広げるのが難しい場合、地下に通路をつくることは考えられないか。

会長 おそらく膨大な費用がかかると思われる。先ほどの委員の意見に賛成ということではよろしいか？(委員了承)

委員 重点整備地区として選定しているのですから、できるところから早くやってもらいたいというのが率直な気持ち

委員 法的には何ら問題ないので、その他の経路として入れてはどうか。

本八幡地区については、この経路を「その他経路」として加えることで了承。

市川駅(JR市川駅、京成真間駅)地区について

事務局 (資料 - 3 - 2 補足説明)

前回協議会で女性センターまでの経路で国道を通る経路と、商店街(アイアイロード)を通る経路の2つの経路を特定経路にすることについて意見がありました。

事務局としては、どちらも利用者が多いことから、また、基準に見合う整備が可能と思われ、目的地までの安全な経路が確保できるので特定経路として提案する。利用者が戸惑うとの意見もあったが、案内板整備の中で対応できると思う。

会長 複数の経路設定について、補足説明がありました。この件について国及び県の発言を求める。

委員 問題ありません。(県も同意見)

委員 施設1つに対して2つと考えるか、2つのルートで施設に行くことができると考えるのかということ。アンケートの結果から両方ともというのはまずいわけではない。全ての道がバリアフリー化されるべきでなので、複数あって間違うということはない。できるだけ多くの経路を入れることが望ましい。

委員 南口の再開発について。南口が再開発されますが市川駅の南北の通路は夜間、シャッターが閉められる。夜間は経路として別にある不安な道を通らざるを得ない。南口再開発を含め、JRとしてはシャッターを開けられないとっている。夜間に南北を横断する経路の設定はできないか。

事務局 シャッターの件については、言われているようにJRとしては終電以降に解放するのは無理ということ。この基本構想ということではなく、市として方向を見つけていきたいと思う。再開発についてはバリアフリー化整備されたものとなる。

また、夜間には公共施設への利用は考えられないことから、南北を横断する経路の選定はできないと考える。

委員 南口の経路だが、福祉センターまで行く経路で、アンケートの結果では線が細く、利用する人も少ないようだが、南口からまっすぐ行く経路も加えてはどうか。

事務局 福祉センターまで行く経路は、今回提示してある経路が明らかに多く、言わ

れる経路は利用者が少ないこと。また、歩道もないような経路なので、選定するのは難しいと考える。

委員 先ほどの北口の論理から考えれば、2つ経路があってもよいのではないか。

委員 資料の1頁でのアンケート結果から重要経路を定め、特定経路とその他の経路を選定している。その流れの中でどの経路はどういった理由から選定し、また外したかなど詳しく説明する必要がある。

事務局 基本構想の中に書き込みたいと思う。

委員 写真があるとよくわかると思う。市で整備が困難であることを説明いただくとわかりやすいのではないか。可能性から見てどうか。

委員 この道路は全体の幅員が8m程度で、マウンドアップで側溝を含めた幅員が1.0m程度。交通バリアフリー法の特定経路としては実現が難しい経路。その他の経路としても実際には1.0m程の幅の中でどれだけ実施できるか問題がある。別途計画があるので、違う形で考えていきたい。

事務局 補足ですが、特に、南口からまっすぐ行く経路から福祉センターを結ぶ横断する経路が幅員4mに満たないもので、実現性、有効性を踏まえ重要経路として選定していない。

委員 その他の旅客施設や施設整備など優先的にやらなければならない箇所があると思う。その他の経路自体あいまいな設定なので、事務局に一任するのはいかがか。

行徳駅(営団地下鉄行徳駅)地区について 資料3 - 3

委員 異議なし了承

南行徳駅(営団地下鉄南行徳駅)地区について 資料3 - 4

委員 異議なし了承

市川大野駅(JR市川大野駅)地区

事務局 (資料 - 3 - 5補足説明)

大野地区については、駅からバスやタクシーを利用して保健医療福祉センターや老人ホーム等への利用を考慮した「駅機能の強化」という点で重点整備地区の選定を行なった。

特定経路の選定は、周辺の公共施設である郵便局、大柏出張所までの経路を検討し、また、関係者とも協議したところ現道の整備状況や特定経路として整備するための構造的な面から、特定経路として位置付けるには至なかった。

特定経路は、保健医療福祉センターや老人ホーム等への出発点ということで市で検討している駅前の回転広場ではどうかとも考えられる。特定経路の法的解釈から適切かどうかの議論もある。場合によっては重点整備地区の選定から外すこともあるのか。そのあたりの見解を関係委員の方々に伺いたい。

委員 法律上は点があって線があることが条件、特定経路がなければ難しいと考えられる。この基本構想は今後全国に出ていくことになる。間違ったらえ方では問題になる。駅機能の結節点強化ということであれば交通事業者が随時やっていくことで道路整備等の状況をみながら、あとから重点整備地区を付加しても構わない。

県 このままでは交通バリアフリー法上のものとして位置づけられない。施設まで円滑に行けるようにすることが法の重点整備地区の要件となる、やはり先ほど国の委員の方が言われたように、交通事業者が考える地区と考えるのがよい。

会長 市川市としては基本構想に市域全体のバリアフリーをうたっていく。この件については、市として駅前の回転広場整備の検討もしているということも考え、市域全体の考え方の中で市川大野駅の固有名詞をいれて、バリアフリー化整備を進めることを主張し、書き込んではいかがか。

委員 重点整備地区としては選定することが難しいということによくわかった。市川大野地区で特に郵便局までの経路は非常に危ない。整備も進んでいない。県道では別事業としてどのように考えているのかお聞かせ下さい。

委員 今年度も単独事業で整備している。来年も予算要求をしている。県道としては重点整備地区に選ばれなくても進めていこうと考えている。ご理解下さい。

その他

事務局 次回協議会日程

年度末で組織の異動もある。また、次回は特定事業の検討等、協議内容も多く調整に時間を要する。5月29日(木)に行いたい、いかがか。

会長 次回協議会は5月29日とする。