

| 質問内容   | 回答   |
|--|--|
| <p>1.事業規模が非常に大きい計画であるのに、意思決定を行う上での市民の意見収集が十分に行われていない。重要事項の伝達が市民に徹底されないなど広報の方法に不備がある。リードタイムを取って市民参加を活性化させるべきである。</p>  | <p>1.平成19年度に5案の公表（広報一面）と市民アンケートの実施（結果についても広報にて周知）※広報は約18万部発行<br/> 2.平成20年度は、より具体的な内容を以って市民意見交換会を開催しました。その際、沿線自治会協力のもと30自治会（20,192世帯）で回覧に掲載し周知活動を行っています。また、より多くの人に参加できるよう、市川2回、八幡2回の計4回大きな会場を確保し実施してきています。<br/> 3.平成20年度のシンポジウムでは広報掲載のほか、アンケート協力者約500名にもDMを発送するなどの周知活動も実施しています。<br/> 4.今回の有識者提言では記者発表なども強化し、一般新聞記事への掲載など、様々な手法で周知を行っています。<br/> 今後も適宜、様々な情報提供を行っていきます。</p> |
| <p>2.計画当初から中山地区が排除されている。中山地区は市川・船橋両市民が生活圏を共有している特殊な地域である。入り組んだ不自然な境界線のために行政上は分断されているが、市民の意思を尊重し、計画地域として排除するのではなく中山地区まで拡大すべきである。</p>  | <p>市では、中山地域を含めた検討も実施してきましたが、平成10年度からはじまった市民を交えた懇話会では、鬼越～京成中山間については、道路の単独立体化が進められているため、連続立体交差化の必要性は低いと判断され、八幡地区の一部地下化が望ましいという内容で平成13年度に提言がまとめられました。<br/> その後、平成19年度の5案公表時点においては、現在事業中の3路線整備（外環道路、（都）3・4・18号、木下街道のアンダーパス化）によって、真間川より船橋側では連続立体交差事業の要件の一つとなるボトルネック踏切等が解消されるなど、交通渋滞等の緩和が推測されたため、最も効率的な国府台から（都）3・4・18号までが検討区間となります。</p>  |
| <p>3.市民の声を聞くとして行われたアンケート調査はどの範囲で、どれだけの数で行われたのか。質問内容は適切だったのか。収集した結果の分析は？</p>  | <p>満16歳以上の市民から無作為に3,000名を抽出して実施しました。アンケート結果（回答932件）についてはHPに掲載しています。なお、アンケートの設問については、マーケットリサーチに詳しい学識者からの助言のもとで作成しています。</p>  |
| <p>4.有識者のリコメンドした案は、必ずしも市民の希望を具現していない。市が強力にこの案を進める主たる理由が、国、県などの出資金額の多寡にこだわり過ぎている。市民にとって本当に望ましい形は何かを検討してほしい。また各案の比較評価の基準を、市の負担額が少額で済むと云うことを決定的要素とみているのかどうか、そのことが市民の希望に合っているかどうかを別の方法で民意を問う必要がある。</p> | <ul style="list-style-type: none"> <li>・有識者の評価はこれまでの市民意見を踏まえていますが、あくまでも専門的な立場から客観的に評価したものです。このため、事業費も含めた総合的な評価であり、市負担額を決定的な要素にしている訳ではありません。事業費からみれば単独立体化案や一部高架化案の方が有利なものとなります。</li> <li>・有識者委員会では、全線地下化のような事業採択されないものへ多額の税金が使われることの方が、市民の理解が得られないのではないかと懸念されています。</li> <li>・また、市民にとって望ましいまちづくりとは、市としてのトータル的（各地区や福祉や教育など様々な分野）なまちづくりによって実現されることが望ましいと提起されています。</li> </ul> |
| <p>5.この計画が実現するのは順調にいても20～30年はかかる。その時の社会情勢、交通事情、市民の生活に対する志向性、価値観といったものを十分に予測した上で計画方針を立てる必要がある。30～50年先の将来予測を明示するべきである。</p>   | <p>有識者委員会では将来も展望しており、将来の交通予測、社会情勢なども視野に入れています。なお、市川市の将来像については現在の総合計画及び都市計画マスタープランとの整合性に配慮したものです。</p>   |
| <p>6.将来の市川市のあるべき姿に対して京成電車の位置づけはどうかを明示してほしい。全ての計画案についてその観点に立った検討がなされるべきである。</p>   | <p>京成電鉄の将来的な位置づけは、これまで同様、市民が利用する交通手段としての重要な公共交通機能を担うものとなります。<br/> 鉄道は高齢社会や地球環境にも配慮するものであり、将来的にも公共交通機関の利用促進を図り、人にやさしいまちづくりを実現することが必要です。</p>   |

| 質問内容   | 回答  |
|--|---|
| 7.完成した時点で陳腐化したものにならないこと。孫子の代になっても評価される物であるのかどうか重要である。  | 有識者委員会、市共々、長期的な視点のなかで検討しています。   |
| 8.どの案とも交通渋滞の解消という技術的検討に偏り過ぎている。市がこれまで進めてきた文化の香る街、健康の街、景観を大切に作る街という理想に照らし街づくりを実現して行くための強いメッセージが必要である。市川市の将来像を明解にして、その中での京成電車の位置づけと価値を検討するべきである。長期間にわたるプロジェクトは市民の強力なバックアップがなければ達成できない。そのためには強いメッセージが必要だ。 | 基本的に連続立体交差事業は交通対策が中心の事業であり、これが優先される制度です。さらに、立体化と合わせたまちづくりを実施することでさらなる効果を発現させようとするものです。一方、市ではまちづくり面を重視した評価項目（景観、防災、文化等）も加えて検討を行っています。  |
| 9.有識者が最終的にリコメンドしたF案は部分的問題解決をして欠点がないように見えるが、表に表れない欠点が全体を表す航空写真上に置いてみると解る。景観にも十分配慮したとあるが、どの様に配慮されているかが読めない。少なくとも菅野、八幡周辺の市川らしい景観地区でそれが配慮されているとは言えない。  | 菅野・八幡地区における低層住宅地の居住環境へ配慮（日照や圧迫感等）<br>葛飾八幡宮、クロマツなど地域資源の景観への配慮<br>京成八幡駅から葛飾八幡宮間の鉄道上部利用による景観整備の可能性が拡大<br>京成八幡駅北口再整備ができれば一体的な利用が可能（シンボル空間の創造）<br>など景観向上に資するものとなります。   |
| 10.実際例をみると高架下が有効に利用されている場合は殆どない。斜行部分の閉鎖感など景観としても良くない。  | 鉄道高架下や上部は鉄道所有地です。立体化の実施にあたっては、利用可能面積の15%分は都市側（県・市）で利用できるとされていますが、残りの85%分については鉄道側が優先されます。このため、都市側で15%を超える利用にあたっては協議かつ有償が必須条件となります。実際に利用されていない事例などは15%を超える部分であり、維持管理費（賃料等）と効果から判断した結果によるものと想定されます。                          |
| 11.有識者の選定方法が偏り過ぎている。顔ぶれを変え広い分野、社会学、経済学分野からの参加また市民代表が当然加えられるべきである。  | 今回の選定は専門性と客観的視点からの検討に絞っていたため、一般市民の参加は当初から除外して考えています。また、専門性という面では、検討の中心が立体化手法の絞り込みであり、それに必要な評価項目として交通、都市計画、景観、防犯・防災、建築等のまちづくり面が重視されるものと判断したため、これらの分野からバランスを考え選定したものです。   |
| 12.F案の位置づけが解らない。市としての最終案なのか、有識者の提案を解説したのかが良く解らない。市の最終案は誰が決めるのですか。  | F案は有識者の推奨案となります。市では有識者の推奨案に対する市民意見や関係機関との調整を踏まえ、最終案をまとめていくこととなります。特に鉄道事業者との協議が成立しなければ事業は実施できないものとなります。  |
| 13.今日の質問や意見に対する回答はHPや広報ですると云うのでは納得できない。改めて会合を開き、有識者の真意の説明を聞き、質疑応答の出来るような十分時間をかけられる会合の開催を強く望みます。  | 有識者委員会は市への提言を行うことを目的にしており、提言書の提出時点でその取り扱いには市に委ねられたものとなります。したがって、有識者がこの提言に対して説明会へ出席し、質疑に応じるような場の設定はありません。提言書から判断し、市が対応することとなります。なお、平成20年度に実施したシンポジウムのような機会を実施できれば有識者から意見を聞くことはできます。また、提言内容について要請があれば、個別（自治会単位等）の対応も考えています。 |