

平成24年度 第1回市川市交通対策審議会会議録（詳細）

日時：平成25年2月1日（金）

14時～15時10分

場所：市川市役所 3階 第4委員会室

谷地交通計画課長

定刻となりましたが、開会に先立ちまして、新任の委員の方が多ことから順番に所属とお名前をご発言いただきたいと思ひます。それでは、行徳警察署交通課秋本警部補から順番にお願いしします。

秋本警部補

行徳警察署交通課の秋本と申しますよろしくお願ひしします。

湯浅委員

市川交通安全協会青年部、湯浅「こういち」と書いてありますが「ひろかず」です。よろしくお願ひしします。

古川委員

市川警察署交通課長の古川と申します。よろしくお願ひしします。

吉田委員

千葉県葛南土木事務所の吉田と申します。本日はよろしくお願ひいたします。

木嶋委員

千葉県タクシー協会理事の木嶋と申します。本日はよろしくお願ひしします。

木下部長

京成バス営業部長の木下と申します。本日は弊社社長大室の代理でまいりました。どうぞよろしくお願ひいたします。

白子委員

東京メトロの白子と申します。本日はよろしくお願ひいたします。

三澤委員

東日本鉄道株式会社の三澤と申します。よろしくお願ひいたします。

森井委員

市川商工会議所常議員の森井と申します。よろしくお願ひいたします。

金子委員

市川地区安全運転管理者協議会会長の金子です。どうぞよろしくお願ひしします。

三部委員

市川市少年補導員の三部と申します。よろしくお願ひいたします。

新井委員

市川市自治会連合協議会の新井と申します。よろしくお願ひしします。

高橋委員

市川市PTA連絡協議会の高橋と申します。真間小学校のPTAをやっております。よろしくお願ひしします。

西原委員

日本大学理工学部の非常勤講師を務めております。別に現在、道路交通調査コンサルタント会社に勤めております西原と申します。

高田委員

日本大学をリタイアいたしまして、現在、名誉教授であります高田でございます。よろしく申し上げます。

中山委員

市議会議員の中山幸紀です。よろしく申し上げます。

田中委員

市議会議員、また行徳交通安全協会の田中幸太郎です。よろしく申し上げます。

清水委員

市議会議員の清水みな子です。よろしく申し上げます。

青山委員

こんにちは。市議会議員の青山博一でございます。よろしく申し上げます。

佐藤委員

市議会議員の佐藤幸則と申します。よろしく申し上げます。

西村委員

同じく市議会議員の西村敦です。よろしく申し上げます。

谷地交通計画課長

ありがとうございました。続きまして、資料の確認をさせていただきたいと思います。まず、会議次第、座席表、委員名簿、市川市交通対策審議会条例でございます。交通対策審議会報告事項資料といたしまして、最初に A4 版の用紙が 1 枚、次に A3 版のカラー印刷のものでございますが、これが 3 枚、最終ページに A4 版 1 枚の資料、それと A4 版の資料で市川市総合交通計画（改訂版）以上が本日の資料となっております。不足はございませんか。

それでは、平成 24 年度第 1 回市川市交通対策審議会を開会いたします。

次第に従いまして、議題 1 の会長、副会長の選出でございます。学識経験者、市民代表、関係機関から選出されました委員が改選されましたので、会長が決まるまでの間、議事進行役の仮議長として、私が務めさせていただきたいと考えておりますがいかがでしょうか。

【異議なしの声】

谷地仮議長

ありがとうございます。ご承認いただいたということで、会長が決まるまでの間、私が仮議長を務めさせていただきますので、ご協力の程よろしく申し上げます。

本日の審議会は、1 名が欠席でございますが代理出席を含め 21 名の方がご出席いただいております。市川市交通対策審議会条例第 6 条第 2 項に規定する定足数を満たしておりますので、本審議会は成立することをご報告いたします。

事務局の方から何かありますか。

事務局

本日、1 名の方が傍聴を希望されております。

谷地仮議長

傍聴を希望される方が1名いらっしゃいます。市川市における審議会等の会議公開に関する指針に基づき、本日の審議会を公開することとしてよろしいでしょうか。

【異議なしの声】

谷地仮議長

それでは、公開することといたします。傍聴を希望される方の入室をお願いします。

【傍聴者入室】

谷地仮議長

それでは、議案に入ります。会長、副会長の選任についてでございますが、市川市交通対策審議会条例第5条第1項の規定により、会長は委員の中から互選することとなっておりますが、どなたかご意見のある方はいらっしゃいますか。

森井委員

私の方からご推薦申し上げたい方がいらっしゃいます。私は3期目になりますが前期に引き続きまして、できれば高田先生にお務めをいただければと思います。

谷地仮議長

ただ今、会長には高田委員とのご意見がございましたが、他にご意見はございませんか。

【異議なしの声】

谷地仮議長

ご意見が無いようですので、お諮りいたします。高田委員を会長に選任することにご異議ございませんでしょうか。

【異議なしの声】

谷地仮議長

委員の皆様、ご異議なしですが高田委員、会長をお引き受けいただけますでしょうか。

高田委員

はい。

谷地仮議長

それでは高田会長、こちらの会長席においでいただきますと共に、一言ご挨拶をお願いいたします。これで、私の仮議長の任を解かせていただきます。ご協力ありがとうございました。

高田会長

改めまして高田でございます。ただ今ご選出いただきましたので、任期の間、会長を務めさせていただきます。よろしく申し上げます。

市川市は交通計画課を持っておりまして、全国でも珍しいことだと考えています。ただ日本では、まだ地方自治体が本当に交通対策をやるような土壌ができておりませんので、できましたら皆様のご支援をいただきまして、そのような環境が作ればよろしいかと考えております。

欧米では交通と環境と教育は完全に地方分権されておりまして、その中でその自治体の体力と言いますか、財政・地形・気候・歴史・インフラ整備度といった項目から検討することになっています。従ってお金が無ければ工夫をしながら安全な交通をどのように作っ

たら良いかという考える仕組みができておりますが、日本はなかなかそうではありませんで、よく言われます霞ヶ関で決められましたものが予算配分の形で県に下りて、県からまた市町村に来ることが非常に多いのでございますが、実際にはそこに住んでいる人達あるいはその道路のストック量、あるいはその人達の行動によって全部、交通の質は違う訳でございますので、できましたらその街にあった交通対策を作るべきだろうと思います。そういった意味で中央の方でそういう枠組みが出来まして、それが段々下りるようになりまして、このような交通対策審議会で検討するようになってきている訳でございますが、どうしても東京で作られたものが地方に来るといことです。ここは比較的東京に近いのですが、それでも都心と郊外部では大きな違いがございます。今回は、市の総合交通計画を作成するための交通調査をどうするかというような報告があると思いますが、街の実態に合わせながら考えていくことが好ましいと考えております。

大きくは補助金等ございますので、簡単には変えられないのですが、先進的にできておりますので、その内容も先進的に作っていくことを考える必要があると思いますので、皆さんのご協力を得ながら進めていきたいと思っております。よろしく申し上げます。

時間もございますので、また機会がございましたらお話をさせていただきたいと思っております。

それでは、早速進めたいと思っております。

まず最初でございますが、副会長の選出でございます。副会長につきましても市川市交通対策審議会条例第5条第1項の規定により、委員の中から互選することとなっております。私としては交通分野に精通している西原委員を推薦したいと思っておりますがいかがでしょうか。

もしご賛同いただければお願いしたいと思います。ご意見ございましたら申し上げます。

【異議なしの声】

高田会長

よろしいでしょうか。それでは、西原委員、副会長をお引き受けいただけますでしょうか。

西原委員

はい。

高田会長

よろしく願いいたします。それでは、西原委員が副会長に選任されましたので、副会長席においでいただくと共に一言ご挨拶をお願いします。

西原副会長

ただいま選任いただきました西原でございます。先ほど自己紹介で少し申し上げましたが現在、本業の方は道路交通に係る調査コンサルタントという業務に携わっております。通常コンサルタントとか調査会社というのはいろいろあるのですが、私どもが一番大切なのは、まず調査を行って現地を知ること、という起点に立ちまして交通工学的視点から調査を行ってそれを解析したり計画したりして道路交通計画を策定していくという業務に現在携わっているところであります。もう一方、大学では交通現象解析という講義を受け持っております。この度は、高田会長と共に円滑な議事進行が図れるよう務めてさせていた

できます。何卒よろしくお願いたします。

高田会長

ありがとうございました。西原副会長よろしくお願いたします。

それでは、次第により進行させていただきたいと思います。まず最初に報告事項として総合交通計画に係る交通実態調査について事務局から説明をお願いします。

事務局

資料に基づきまして、ご説明させていただきます。本日、お配りしております総合交通計画と書いてあるA3のカラーの資料をご覧いただきたいと思います。

総合交通計画というものを簡単に説明させていただきます。総合交通計画は、個別の交通機関に対する施策だけではなく、総合的な見地から各交通機関を一体的に考え、長期にわたる計画を基礎とした交通施策を行なうものです。

市川市は、平成14年度に総合交通計画策定に係る交通実態調査を実施しております。

本日、ご説明いたしますのは平成24年度で10年経ちましたので、その実態調査を改めて実施したもので、そのご報告となります。

市川市の総合交通計画はこの実態調査を基に平成16年3月に「市川市総合交通計画」を策定しております。計画策定後5年が経過した平成21年4月に、施策の実施状況を検証し、基本方針や目標は変えずに、新たな重点施策を追加した改定版を作成しております。本日、お配りしております冊子が平成21年4月に改定したものととなります。この総合交通計画について簡単にご説明させていただきます。ページを開いて目次をご覧ください。

1として「計画策定にあたって」と書いてあります。2番目として「市川市の交通網整備の歴史」、3番目として「交通の現況」、4番目に総合交通計画の上位計画を列挙してあります。5番目として交通に関する課題を取りまとめてあります。6として総合的な交通体系の確立として、総合交通体系のテーマと基本方針、テーマと基本方針に即した6つの目標を掲げてあります。8番として重点施策を掲げてあります。これが平成21年4月に改定版を出した時に追加した内容となります。この内容につきましては23ページをご覧ください。新たに改定版を作成する時にこの重点施策を3つ追加してあります。23ページの(1)に「整備路線を活用した新たなバス路線網の確立」ということで追加しております。これは外環道や3・4・18号を念頭に置きまして、新たなバス路線網について検討を進めていくという内容のものです。24ページをお願いします。続きまして新たな重点施策の項目といたしまして、(2)整備路線等を活用した自転車ネットワークの確立ということでございます。これは、先ほども触れました外環道や都市計画道路3・4・18号の供用を踏まえまして自転車ネットワークの確立を目指すものでございます。続きまして25ページに(3)高齢社会の交通対策の検討として挙げております。これは高齢化によりまして高齢者の事故件数が増加していることからこのような項目を追加しております。この3つの項目を新たに追加して平成21年度に市川市総合交通計画の改訂版としております。

前の資料に戻っていただきまして、本年度は、総合交通計画の見直しに向けて平成14年度に実施した交通実態調査から10年を経過したことから、渋滞の状況、歩行者や自転車の交通量、鉄道、バスの公共交通の利用状況などの交通実態の再調査を実施しておると

ころです。

今後、この交通実態調査を基に、上位計画である「市川市総合計画 I & I プラン 2 1 第二次基本計画」及び見直し予定のある都市づくりの基本的な方針となる「市川市都市計画マスタープラン」の策定を踏まえまして、「市川市総合交通計画」の見直しをするものです。

本年度、10年ぶりに交通実態調査を実施しております。その内容についてご説明させていただきます。今回お示ししているものは4項目の内容になっております。この内容は現在も実施中でございますので、参考としてお聞きいただきたいと思います。

1番目として交通量の変化でございます。道路交通センサスというものがございまして、これは国土交通省が5年毎に全国の道路の交通量を調査するものです。この比較として左に平成17年と右に平成22年の図を掲載しております。2番目として渋滞長の変化として市川広小路交差点の他、渋滞している車両の長さを調査しておりますので、その結果を報告させていただきます。3番目として鉄道の混雑率の変化について平成14年と本年度に調査した比較を報告させていただきます。4番目として駅前広場の歩行者・自転車交通量ということで平成14年と平成24年の比較を載せさせていただいております。

それでは、2ページ目の交通量の変化についてご説明いたします。A3のカラーの図面ですけれども左側に平成17年の道路交通センサスで右側に平成22年の道路交通センサスを掲載しております。

道路交通センサスは、先ほども説明いたしました国土交通省が実施しているもので、昭和3年度に初めて実施しております。昭和55年度以降は概ね5年ごとに、道路計画や道路の維持・修繕を行うために、全国規模で行われている交通量調査でございます。

この図面は、右下の凡例のとおり交通量により色分けした図面になっております。

1日4万台以上の交通量があるものを赤で着色させていただいております。だいたい色、緑、黄色と交通量によって色分けをしてあります。右側の図面を見ていただきたいと思います。少し分かりづらいのですが市川市の地図の上に主だった道路に色をつけさせていただいております。赤色で着色されております1日4万台以上の道路を見てみますと、京葉道路で中ほどに着色してあります市の東西を通る道路でございますが、交通量は10万4千百台～12万3千2百台で、平成17年度の京葉道路を見ていただきますと11万2千8百台～13万9千4百台となっております、約9千台～約1万6千台減少していることが読み取れます。

次に一番南の赤色の道路は、東関道・国道357号の数値を記載しております。道路の上に東関道の数値、下に国道357号の数値を記載しております。国道357号でございますが、平成22年度の数値では8万8千百台で、平成17年度の8万5百台比較しますと、7千6百台ほど増加していると読み取れます。

国道14号でございますが、22年度の図面では中ほどに橙色で着色させていただいております、赤の点線で囲ってあります。これを見ますと、3万7千台で平成17年度の4万6千9百台と比較しますと、約1万台ほど減少しております。

なお、この図は交通センサスの調査地点での数値で色分けしておりますので、交通量を分かりやすく示したもので、実際には、交差点での流入・流出があることから、色付けした区間の交通量が均一ではないことをお断りさせていただきます。

続きまして3ページ、渋滞長の変化でございます。

渋滞長は交差点で、青信号中に交差点を通過できずに停止した最後尾の停車位置を、長さで測るもので。今回の調査では市内の7箇所の交差点で、7時から10時の朝の時間帯、12時から15時の昼の時間帯、17時から20時の夜の時間帯の3回の調査を行っています。各時間帯の中で最も長かった最大の数値を渋滞長として記載しております。

今回の調査で渋滞長が一番長かったのは、市川松戸線の図面ではNO. 3西側、左の北、上から2番目になります市川広小路交差点の北側の朝の時間帯で760m、これは平成14年度調査の540mと比較しても220m増加しております。

続きまして、市川浦安線で図面では中ほどの南、NO. 7の市川インターチェンジ北口の交差点の南側の朝の時間帯で750mという調査結果となっております。これは、平成14年度調査の470mと比較しまして、280m長くなっております。

夜の時間帯は、210mで、これは平成14年度調査の1,760mと比較しますと1,550mと大幅に減少しております。

また、市川松戸線の図面ではNo. 1西側の北側のじゅんさい池入口交差点の夜の時間帯が480mで14年度の170mと比較しますと310m増加しております。

大幅に減少した交差点では、原木松戸線の中山競馬場の近く図面では東側の中ほどのNo. 4北方十字路交差点の北側の朝の時間帯が580mで、14年度調査と比較しますと、770m減少しております。昼の時間帯も14年度と比較しますと540mほど減少しております。

続きまして、4ページの鉄道混雑率の変化でございます。

鉄道混雑率は、調査員が実際に各路線の鉄道に乗車し、目視により観測するもので、混雑率の目安は、図面の右側に少し小さいのですが、5パターンの混雑率の目安を載せております。100%は定員乗車（座席に座り、つり革につかまるか、ドア付近の柱につかまることができる）、150%は、広げて楽に新聞が読める。180%は折りたたむなど無理をすれば新聞を読める。200%は、体がふれあい相当圧迫感があるが、週刊誌程度なら何とか読める。などの混雑率の目安によって図面を作成しております。

調査区間としては、市川市域の前後を含めまして、総武線の上りならば西船橋駅で乗車、小岩駅で降車し、この区間を往復する形で調査しております。調査時間は朝の7時～10時までの間を30分毎に乗車し調査しております。

平成14年度調査と平成24年度調査を比較しますと、混雑率が上昇し混雑率200%以上の赤色に変わっているのが、平成24年の右側の図を見ていただきますと東京メトロ東西線の上り、JR京葉線の上りとなっております。

混雑率が低下し、混雑率が青色の150%未満に変わっているのが、緑で囲っている路線で北総鉄道の上りと京成本線の上りとなっております。

北総線につきましては、北総線を成田空港まで延長する形で、平成22年7月に開業した、成田スカイアクセスに利用者が分散したことも混雑率が減少した要因と考えられます。

京成本線につきましては、確認しましたところ、混雑緩和のため朝の時間帯において、増便・車両の増車を図っているとのことでございます。

続きまして5ページ、駅前広場の歩行者・自転車交通量でございます。

この調査は、駅前広場の歩行者と自転車の通行量を調査したもので、調査時間は朝の7時から19時の12時間の調査となっております。

始めに、駅前広場の歩行者の交通量をみてみますと、市川駅では、120,118人で、平成14年度調査の104,511人と15,607人増加しております。

次に本八幡駅では、106,825人で平成14年度調査の127,720人と比較しますと20,895人減少しております。

行徳駅につきましては、26,166人で平成14年度調査の25,635人と比較しますと531人増加しております。

南行徳駅は、26,537人で平成14年度調査の31,990人と比較しまして5,453人減少しております。

次に、自転車の交通量をみますと、市川駅が24年度調査では1,361台で平成14年度調査の1,859台でと比較しますと498台の減少、割合にしますと27%の減少となっております。

この他、本八幡駅・行徳駅・南行徳駅につきましても自転車の交通量については20%から40%の減少となっております。

この自転車の通行量の減少は、自転車の放置台数が減少し、駅周辺の駐輪場を利用が高くなっていることが大きな要因として考えられます。

放置台数の例でいいますと、放置台数は、駅前広場より広い駐輪禁止区域での台数でございますが、平成17年度のデータによりますと1日当たりで市川駅では750台、本八幡駅では968台、行徳駅では515台、南行徳駅では664台となっておりますが、それが平成23年度の調査でございますが、市川駅では45台、本八幡駅が67台、行徳駅164台、南行徳駅でも245台と大幅に減少しております。このような放置自転車の減少が自転車交通量の減少になっているものと考えられます。

以上が、本日の資料について今回の調査のごく一部になりますが、4点についての説明をさせていただきます。

高田会長

ありがとうございました。質疑を伺う前に今日の資料の内容が大まかで結構ですので、どうゆう展開で計画に反映されるのか、お話いただきたい。

事務局

今回、お示ししたのは4つの項目ですけれども、他の調査結果と併せまして分析・解析いたしまして、市川市の交通の問題点や課題を洗い出しまして、どのように対応するのか施策を検討しながら、市川市の総合交通計画としていきたいと考えております。

高田会長

時間軸としては、どの程度なのですか。今日説明があったのは、まだ最初の速報みたいなものなのですね。これから意見を聴いてその意見を反映するようにこの後、解析して総合交通計画の改定に向けて検討するということなのですか。そうしないと何を議論して良いのか分からないのですが。

事務局

今回は調査の概要について報告したのですが、今後、調査結果を基に分析をしまして市川市の交通の問題が何なのかを改めて明らかにしまして、その課題についてどの様な対策が必要なのか検討いたしまして、現在の改訂版の見直しに反映させていきたいと思っております。

高田会長

調査は既に終わっているのですか。

事務局

はい。

高田会長

解析は、若干変更できるということですね。

ということで報告がありましたが、何かご質問なり今後解析を進める上でご要望などがありましたらご意見を伺いたいと思います。よろしく願いいたします。

森井委員

今、ご説明を受けたのですが、調査の方法ですね。調査したということは分かるのですが、どんな形で調査したのか、それを説明していただかないと、ただの数字だけなのか、色々な状況を見ながらやっているのか、その辺がはっきりしないと。まず方法が分かることと今、数字で表されているものがどんな要因で短くなったり長くなったりしているのか、その辺の検証をしていただかないと。電車は駅ごとの乗車状況と聞いていますけれど、道路は14年の調査と渋滞長がどんな要因で短くなったり長くなったりしたのかももう少し掘り下げてほしいのですが。

事務局

調査の方法は、委託業者が現場でカウントして行っております。それぞれ調査の方法につきましては、例えば駅前広場につきましてはそれぞれの駅で実際に何箇所かに人員を配置しまして人や自転車の流入や流出量を調査しております。渋滞長につきましても、調査場所である交差点に何人か配置しましてカウントしております。

谷地課長

課長の方から説明いたします。先ほどの説明にもありましたように調査員が実際に現場においてカウントしております。今回この結果を数値でお示ししておりますが、この結果を解析いたしまして、何が原因かということを含めていきたいと思っております。例えば先ほどの市川松戸線の渋滞につきましては、例えば外環道路が埼玉から市川松戸線に繋がりましたことも考えられると思えますけれどもこれから解析いたしまして、その結果をまた審議会でご報告したいと考えております。今は実態調査が終了したところでございますので、その調査結果をご報告しているところでございます。

高田会長

よろしいですか。他にございませんか。

三澤委員

4ページの調査の仕方で調査区間を路線別に実際に調査員が乗車して目視により混雑率の目安により調査しているということですが、例えば路線別に一度に何人か乗車して調査

したのでしょうか。

事務局

実際に調査員が7時から10時の間、30分毎に乗車して目視により混雑率の目安により調査したものです。

三澤委員

そうすると例えば何人か乗られているということですが、市川大野と市川塩浜では乗客数もかなり違うと思いますし、7時から10時ですと時間に幅があつて混雑の状況にかなり差があると思うのですが。

事務局

ここでの数値は、調査時間帯での最大値を提示させていただいております。

高田会長

各駅の乗降客数というのが公表されているのですから、そういった資料をつけて調査時間帯を調査したとすれば良いのだけれど、このデータだけではちょっと信頼性に欠けるような気がするのですが。例えば駅間の乗降客数が分かっていると思うので、この時間帯の混雑率がどの程度になるか予測できると思いますので、それをベースに実際に乗ってもらって実際のデータと比較してどうかという検証をしているのであれば良いデータになると思うのですが。

ちょっと格好をつけただけでも良くなると思いますし、今のご質問のようにこの資料だけですと何をどうやっているのかが分かりづらいので、もう少しそういうことを考えていただけると良いと思うのですが。

谷地課長

同じ時間帯に各路線に調査員を配置しまして、今、会長から言われましたことについて工夫してやっていきたいと思います。

高田会長

他にございませんでしょうか。

無ければ私から3ページなんですけど、渋滞長の変化については、3時間の調査の中で3時間の最大値なのか、平均なのか。

事務局

最大値の数値でございます。

高田会長

3時間の調査時間帯の中の最大値ということでよろしいのですね。そうしないとこの表だけが一人歩きしたときに3時間の調査での最大値とか最大渋滞値と明記したよろしいと思います。

それから同じように駅前広場というのは、先ほどの説明ですと流入だけのデータですよ。流入の交通量と明確に書いた方がよろしいと思います。それと自転車交通量は駅前広場を定義した中に駐輪場が有るか無いかによって量が違ってくると思うのですが、その辺はいかがですか。南行徳駅が非常に多いようですが、実際には駅前広場を通った先に駐輪場があることが考えられますが、そのように解釈してよろしいのでしょうか。

事務局

会長のおっしゃる通り南行徳駅は高架下に駐輪場がございますので、こういった数値になっております。

高田会長

データだけが一人歩きすると東西線沿線の駅の自転車交通量が多いという感じがするんですが、他の所は駅前広場の手前の駐輪場にとめて入ってくるという状況だと思うので、こういうデータですと平成14年との比較は良いのですが、それ以外は使えないものになってしまいます。そういうことに気をつけてセットで表現することを考えていただけるとありがたいなと思います。

これを分析すると増減の理由というものを先ほど1つ2つ説明があったのですが、増減の理由が果たしてそれだけなのか判断が難しいところがあります。今日は、この会議に合わせた緊急の報告でしょうけれども正式なものは今回の意見を反映したものとしていただきたいと思います。

他にございませんでしょうか。もし何かございましたらまだ少し時間があるようでございますので、こんな解析ができないか、こんな表現ができないかというご意見がございましたら事務局まで申出していただければ、予算内であれば対応していただければと思います。よろしくお祈いします。もし他になれば以上で終わりにしたいと思いますが、いかがでしょうか。

青山委員

総合交通計画の重点施策として25ページに高齢社会の交通対策の検討ということで、考え方や検討項目が書かれていまして、シニヤカーやバリアフリーなどが挙げられていますがすけれども、普通の人では30秒位で横断歩道を渡れる時間が、高齢になると渡れなくなってしまって途中で横断歩道の信号が赤に変わってしまうという事例が沢山あるので、そういうところの検討もこれからしていただけるとありがたいと思います。

谷地課長

青山委員のおっしゃる通り、高齢化に向けて歩行者用信号の時間などについても検討していかなければならないと考えております。

高田会長

参考までにアメリカは、1分間に85m位で設計しています。日本は、以前80m位で設計していたのですが、今は1分間に60mの歩速で設計している訳です。従って横断歩道の距離を如何にして縮めるかということが課題となるのですが、基本的に道路はこれまで車を中心に作られてきましたので、隅切りというのを作って、例えば60kmの設計速度であれば60kmで曲がれるようにカーブを作っていますから、そうすると横断距離が長くなるので、今のような問題が出てくる訳です。従って幹線道路と非幹線道路を分けて考えないといけないとは思いますが、その辺の設計を変えないといけないのですが日本ではなかなか変わらないところです。私は1985年位にそれを提案したのですがなかなか受け入れてもらえなくて、アメリカの方で受け入れてもらえてアメリカでは交差点を張り出す設計をして最小の距離で横断させるというようなことをしています。日本でも逆輸入してそういうことをやってほしいと言っているのですがなかなか実現できなくて、南大

野でその実験を前に国交省の社会実験の予算をいただきまして実施したのですが、それがなかなか他に実行されませんので、議員の方々にも是非実行されるよう考えていただければと思います。

それからもう一つは長岡のデータですが、私はシニア世代の交通政策の研究をこの5～6年やってまして、横断歩道でお年寄りが時間がかかると言うのですが、それを調査しまして累加曲線と言って、速度の速い方からずっと累加していくと85%位は一般の人よりもお年寄りが早くて、ほんの5%以下の人達が遅い訳なんです。ですからそのこのところの問題をどう考えるかということなんです。ただ、お年寄りは緊張してきちんと渡らなければいけないと思って、たぶん早足で渡るのデータではそのような結果となっていますが、これをどう解析するかと言う問題があると思います。従って5%ないし10%位のお年寄りが実際に遅いということですので、こういう人達をどの様に保護していくのかということを考えないといけないと思います。多分これは頭の中で検討するだけではだめなので、どこかモデルを作って実際にやりながら検討していくより方法が無いのかと思います。そう言うことも含めて考えていければよろしいのではないかと思います。

青山委員

モデルを作れば道路によって色々な幅がありますけれども、交差点で実際に高齢者がどれ位の時間で渡れるのか調べることはこれから必要ではないかと思います。私もあと20年ちょっとで高齢者となりますけれども、高齢になるとやはり足の負担が大きくなりますので健康増進を考えた場合、やはり街に出て歩くことが必要ですし、高齢で家に閉じこもることは問題がありますから子どもを含めたバリアフリー社会というのをだいぶ前から叫んでいるのですけれども、なかなか進んでいないのが現状だと思うんです。何度も機会のある度に言っているのですけれども、実際にやって計画が実行されることが少ないと思うのです。まして高齢社会に向けて高齢者が健康で毎日が明るい生活ができればもっと住みやすい街、バリアフリーの道路を安全に渡れる交差点や横断歩道を作っていかなければならないと思います。

実際に見ていると高齢の方は信号を渡るのが遅いと思います。ですから地域性がありますからその地域性をしっかり目で見て確認してやってほしいと思います。

高田会長

実際に交通管理で分離式交差点とか作って、車を全部シャットアウトして横断するような方法を実際に行っているのですが、ただ全部の交差点にそれをやることは難しいので、委員が言われたように地域によって特色がありますので、そういうものを一つ一つ把握しながらやっていく必要があると思います。いろいろな方法論は揃っているのですが、それを全体的にどういう形で作り上げていくところがまだ出来ていないと思います。

古川委員

先ほど信号機の関係なんですけれども、信号機の機能に思いやり信号というのがあります。特別に押しボタンがありまして、それを押すと通常の歩行時間より長くなります。実際にはコルトンプラザ前の信号機に設置しておりまして、高齢者のための信号機でありまして、このような信号機ももっと増やしていかなければならないと思っています。ただそれには高齢者が渡るには幅広い道路であることが前提でありますので、逐次、状況を見

ながら設置していくことになろうと思います。

高田会長

コストの問題と維持管理費の問題がありますね。維持管理費が出ないので信号を減らしたいという警察もありますね。

古川委員

歩行者の信号を長くすると信号のサイクルも長くなります。そうすると車の待ち時間が長くなって渋滞が発生するのも信号機なので、その辺の状況を踏まえて高齢者の方などが渡る時だけ長くできるような場所について検討していくことになると思います。

青山委員

一番良いのは歩車分離かスクランブルにして車を完全にシャットアウトして車は車、人は人というふうにすると一番良い訳ですよ。それをするには先ほども言ったように渋滞が伸びるとか色々な理由がありますけれども、多少の渋滞はドライバーに余裕を持って待ってもらうような運転方法を指導していかなければいけないのかなと思います。思いやりを持った運転を心掛けるようにしなくてはいけないと思うのですが、そうゆう風な対策をとっていけば、もっと変わった交通社会ができると思うし、できれば市川からモデルプランみたいなものを作って全国に発信しても良いと思います。

高田会長

この件はよろしいですか。他に何かございますか。

新井委員

外環道路の関係なんですけど、市川市内の広域的な交通量というのは国で5年に1度調査しているのじゃないけれども、市内で一番影響があるのは私は先ほど駐輪場の問題が出てますが、自転車は止めやすければ隣の駅に行って止めるような現象が出てくるのではないかと思います。サービス道路が出来た時には、どうゆう方向から来る自転車がどこに行くのかという検証は是非やっておく必要があると思います。今、住民から色々な事を聞きますが、今まで本八幡まで自転車で行っていたのが外環で分断されるから歩道橋を渡らないといけない。それで今、歩道橋を止めて平面式にするかという話もあるのですが、どうしても物理的にできない所は歩道橋なんですね。そうなると行かないと思います。ちょっと距離が伸びても自転車で止めやすい所、本八幡へ行ったり市川へ行ったりするという問題が出てくると思います。自転車のことで国はそこまでやってくれないと思うのですが、サービス道路に設計が進んで工事に入った時に歩行者と自転車の事故が非常に多いので、それらを今から自転車の交通量について日中から夜間について調査しておかないとですね、今後、歩行者と自転車の問題で段差や花壇なんかで分けたりすると折角の5mの歩道が使い勝手の悪いものになってしまう心配があるので、これから自動車は国の方に任せると言っては語弊がありますが、本当に周辺の住民に影響のある自転車の方向性と言いますか発生量について検証する必要があると思いますのでこの調査でも自転車の将来の交通について視野に入れて、これは要望ですが調査してもらいたいと思います。

谷地課長

外環道につきましては、交通計画課が市の窓口ということで協議を行っております。今、委員がおっしゃったように、昔は歩道橋が主体でしたけれども高齢化が進みましてお年寄

りが利用しづらいものですから、平面交差を基本としております。大きな交差点は平面交差としておりますが、大きな交差点と交差点の中間部分に歩道橋を設けなくてはいけない所が発生しているようでございます。これから地元の皆様への説明に国が入っていくと思っておりますけれども、駐輪場に関しましては、今、委員がおっしゃった内容を国に伝えて協議をしていきたいと考えております。

高田会長

他に何かございますか。

白子委員

東京メトロでございます。4ページの東西線の上り区間の混雑につきまして、説明と言いますか憶測をさせていただきたいと思っております。こちらの調査ですと10年前に比べて混雑が出ているということでございますが、メトロとして認識しているところでございますけれども、平成12年1月に妙典駅が開業したことから周辺の開発が進みまして、現在に至っても妙典駅につきましてはお客様の数が増えていることで混雑したということがございます。

まず、東西線全体のことについてお話をさせていただきたいと思うのですが、東西線につきましては、最混雑区間は木場駅と門前仲町駅の江東区間となります。ラッシュ時の乗車率が平均で200%となっております。今のところ全鉄道の中のワースト2位となっております。ワースト1位の路線は解消の目途が立っているということがありまして、数年後には残念ながら東西線がワースト1位になってしまうのは確実な状況となっております。東京メトロとしましても東西線の混雑緩和につきましては、会社の1番の事業課題という認識を持っておりまして混雑率につきましては、現在1時間当たり27本の電車を走らせておりまして全10両編成の電車でございますので輸送力としてはこれがピークでこれ以上増やすことができない状況となっております。しかしながら、実は非常に致命的な要因が多い路線となっております。遅延が茅場町駅の構造がありまして一番後ろ側ですね千葉側の車両に乗り換えが集中していることがあって茅場町駅での朝の乗降時間がそこを中心に遅延が発生しております。これが実は混雑率の原因に影響しております。この遅延によって実際27本走るところが1時間に大体24本とか25本位しか走れない状況で、結果、混雑率に影響している所がありますのでメトロとしましては何とか定時運行ができるような仕組みということで設備投資の増強を図っているところでございます。ダイヤ通り27本走れば、実際の混雑率はもっと下回りますので、取り組みを強化しているところでございまして、平成21年から東西線では、通常の扉より幅を大きくした乗降しやすいワイドドア車を15本程増強しております。また平成23～4年から茅場町駅の改良工事で江東区内の南砂町駅の改良工事に着手しておりまして、そちらの方をもちまして何とか東西線がダイヤ通りの運行と鉄道として体力あるものとするため、設備投資を進めているところでございます。それらの効果が出ておりまして、東西線の遅延については2年前と比べるとだいぶ減ってきている状況であります。未だ遅延が解消していない状況でありますので引き続きこれら投資の結果を見て、遅延解消については輸送力の強化をしていくことで実質的な混雑率の緩和を図るために努めておりますので、ご理解いただきたいと思っております。報告は以上でございます。

高田会長

鉄道各社にデータを出してもらったら、正確で良いデータは出来ると思いますけれども、鉄道事業者としてもある程度混雑しないと採算もとれないし、市川市としてどんな対応を考えているのですか。

谷地課長

今、お伺いいたしましたので、可能な限りいただけるデータはいただきまして、反映させていきたいと思います。また鉄道に関しましては、千葉県内の鉄道と市町村の会議が年に何回か開催しておりまして、そこで色々な課題について検討しておりますので、そこでもデータを活用していきたいと思います。

高田会長

その時はよろしくお願いします。

他にございませんでしょうか。よろしいですか。それでは、本日は報告事項だけということでございますので、以上で閉会としたいと思います。

今後はどの様に進めていくか、状況が分かったらお願いします。

谷地課長

今年度は、これから調査データを解析したしまして、来年度また審議会でご報告したいと思います。よろしくお願いたします。

高田会長

そう言うことでございますので、先ほども申しましたとおり、この後ご意見等がございましたら事務局までご連絡いただきたいと思います。

これをもちまして、平成24年度第1回交通対策審議会を閉会いたします。長時間に渡りどうもありがとうございました。

平成25年 3 月 29 日

市川市交通対策審議会

会 長 高 田 邦 道