

## 平成 25 年度 第 1 回市川市交通対策審議会 会議録

発 言	内 容
事務局	<p>審議会の開催に先立ちまして、事務局からご報告いたします。</p> <p>本日の審議会は出席委員が 18 名、欠席の委員が 4 名で、そのうち 2 名の方が代理出席をして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。</p>
谷地課長	<p>それでは、定刻になりましたので、交通対策審議会を開催いたします。私は、進行を務めさせていただきます交通計画課長の谷地でございます。最初に、配布資料の確認をさせていただきたいと思っております。事務局、お願いします。</p>
事務局	<p>本日の資料は、大きく 2 種類ありまして、1 つが今日の会議次第が一番上にある A 4 版のもの、2 つ目が A 4 版と A 3 版の両方があります報告事項の「市川市総合計画」の資料になります。</p> <p>はじめに、会議次第の方は、会議次第、次に席次表、そして委員名簿、市川市交通対策審議会条例がセットになっております。</p> <p>2 つ目の報告事項の資料は、先に郵送させていただいております、「市川市総合交通計画の見直し作業の概要」、これについては、本日さしかえさせていただいております。続きまして、「交通実態調査」、「交通の現況」(参考資料)となっております。今日、追加資料として配布させていただきました、A 4 版の現計画となっております、平成 21 年に作成しました「市川市総合交通計画」、次が A 3 版になります資料 2「市川市総合計画における問題点」で、最後も A 3 版になります資料 3「課題の整理図」になります。これが今日お配りしたものです。</p> <p>不足の資料はありませんでしょうか、よろしいでしょうか。</p>
谷地課長	<p>続きまして、新任の委員の方が多ことから、自己紹介をお願いしたいと思います。それでは、行徳警察の方から順番に所属と名前をご発言いただきたいと思います。</p>
秋本委員	<p>行徳警察署交通課の秋本です。本日は、交通課長の代理ということで参りました。よろしくお願いいたします。</p>
湯浅委員	<p>市川交通安全協会の湯浅と申します。どうぞよろしくお願いいたします。</p>
日野委員	<p>市川警察署交通課長の日野と申します。昨年の 9 月に着任いたしました。よろしくお願いいたします。</p>

発 言	内 容
神作委員	千葉県葛南土木事務所所長の神作と申します。よろしく申し上げます。
木嶋委員	千葉県タクシー協会理事をしております木嶋と申します、よろしく申し上げます。
木下委員	京成バスの取締役営業担当の木下と申します。昨年の9月に墨田区の押上から市川の八幡に本社を移転して参りました。名実ともに千葉県企業となりましたので、今後ともよろしく願ひいたします。
白子委員	東京メトロの白子と申します。よろしく申し上げます。
小泉委員	JR 東日本の小泉と申します。本日は、三澤の代理で参りました。よろしく申し上げます。
三部委員	少年補導員連絡協議会の三部と申します。よろしく願ひいたします。
市川委員	市川市交通安全母の会の市川と申します。よろしく願ひいたします。
新井委員	市川市自治会連合協議会の新井と申します。よろしく申し上げます。
高橋委員	市川市 PTA 連絡協議会副会長の高橋と申します。よろしく申し上げます。
高田委員	日本大学名誉教授の高田でございます。専門は交通計画です。よろしく願ひいたします。
西原委員	TR プランニングを経営させていただいております西原と申します。併せて日本大学の非常勤講師もしております。よろしく申し上げます。
加藤委員	議会の加藤武央です。よろしく願ひいたします。
中山委員	市川市議会の中山幸記です。よろしく願ひいたします。
田中委員	同じく議員の田中幸太郎です。よろしく願ひいたします。
清水委員	同じく市会議員の清水みな子です。よろしく願ひいたします。
佐藤委員	同じく市会議員の佐藤幸則です。よろしく願ひいたします。

発 言	内 容
浅野委員	市会議員の浅野さちと申します。よろしくお願ひいたします。
谷地課長	ありがとうございました。それでは次に市側からお願ひします。
鈴木部長	道路交通部長の鈴木祐輔と申します。よろしくお願ひいたします。
西山次長	道路交通部次長の西山です。よろしくお願ひいたします。
交通計画課	交通計画課の高野です。よろしくお願ひいたします。 同じく交通計画課の小林です。よろしくお願ひいたします。 同じく交通計画課の吉澤です。よろしくお願ひいたします。
谷地課長	審議会条例では、会長が議長を務めることとしていますが、会長が選出されるまで、仮議長につきましてはいかがいたしましょうか、道路交通部の西山次長にお願ひしたいと思ひますが、いかがでしょうか。
委員	(異議なしの声)
谷地課長	それでは、西山次長、仮議長をお願ひします。
西山次長	道路交通部次長の西山です。会長が選出されるまで、仮議長を務めさせていただきます。 本日の審議会の傍聴について、事務局、報告をお願ひします。
事務局	本日の審議会の傍聴希望者がいないことを報告いたします。
西山次長	それでは、議事に入ります。 議案第1号の会長の選任についてです。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？
湯浅委員	はい、よろしいでしょうか。会長の選任なのですが、前会長をしていただいたておりました、また、道路交通の専門家である高田さんにお願ひしたいと思ひます。
西山次長	ただいま、高田委員を会長にとのご意見がありました、他にご意見はございませんか。

発 言	内 容
委員	(意見なしの声)
西山次長	<p>ご意見がないようですので、お諮りいたします。</p> <p>審議会として高田委員を会長に選任することとしてよろしいでしょうか。</p>
委員	(異議なしの声)
西山次長	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。
西山次長	<p>それでは、高田委員、会長席にお出でいただきますとともに、一言ご挨拶をお願いいたします。</p> <p>私は、これで、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。</p>
高田会長	<p>只今、会長に選任いたしました高田でございます。前審議会に引き続きまして会長の役割を果たさせていただきますので、皆さんご協力のほどよろしくお願いいたします。</p> <p>昨今、色々な交通問題がありますが、交通計画課をもっている自治体というのは、日本の中でも少ないわけでありまして、そういった意味では、市川市から色々発信していかなければならないと前々から考えておりますが、日本の中の事情から中々そういう状況になっておりませんので、皆さんで、知恵を合わせてどうしたらいいか考えていかなければならないかと考えております。それは、どのようなことかといいますと、日本は管理瑕疵責任が問われますので、制限のある法制度となっております。制限するということは、ルールを作れば多くの人が守ってくれる。</p> <p>ただ、段々それがある意味国際化してきて、ルールを守らない人が多くなっている問題があります。そういう中で、欧米ではどうなっているかといいますと、基本的には個人責任となっておりますので、その辺が大きく違うと。</p> <p>特に交通問題の場合は、個人責任がかなり大きな比重を占めると考えています。この点、日本型とどちらがいいというのは中々難しいところがありまして、例えば、事故の数を減らすという時は、管理瑕疵責任の制度の方がいいのかなという感じがします。決め手がないんじゃないかなと。そういう中で、個人責任を、どうもたせていくのか日本型の新しい形を考えていかなければならない。できましたら、市川市から発信していけばいいのではないかなと前々から考えております。</p>

発 言	内 容
高田会長	<p>先ほど申し上げたように、管理瑕疵責任の世界もありまして、中々新しいことができない事情がございます。議員の方も6名おられますし、市民の代表の方も6名おられますので、この辺から声が上がって、新しい市川市のより安全な交通対策のまちづくりができればいいと思いますが、この場合は審議会ですので、できたものを審議していくという形になると思います。いっぺんには先に進まないのですが、そういったことを考えていただきながら、私もできる限りのことをしていきますので、今後ともよろしくお願いいたします。</p> <p>それでは、早速議事に入らせていただきますが、議題第2号の副会長の選出についてですが、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。私といたしましては、交通分野に精通している西原委員を推薦したいと思いますがいかがでしょうか。</p>
委員	<p>(異議なしの声)</p>
高田会長	<p>ご異議無し、とお認めしてよろしいでしょうか。 西原委員、副会長をお引き受けいただけますでしょうか。</p>
西原委員	<p>はい。</p>
高田会長	<p>よろしくお願いいたします。それでは、副会長には、西原委員が選出されました。西原委員、こちらの席へお出でいただきまして、一言ご挨拶をいただければと思います。</p>
西原副会長	<p>ただいま、副会長に選任させていただきました西原でございます。よろしくお願いいたします。私は現在TRプランニングと申しまして、交通調査コンサルタントという業務に携わっております。普通、コンサルタントというのは、土木系の業務をするのですが、交通を専門とした業態をとった会社の代表を勤めさせていただいております。特色としては、交通の見地から調査から計画の設計、立案までしております。</p> <p>一方、日本大学で非常勤講師として勤めさせていただいてもおります。教えている授業は、当然交通に関わることなのですが、例えば交通の現象の解析ですとか、バリアフリーですとか、そういったことを教えております。合わせて、様々な研究・委員会に参加させていただいております。現在まで交通バリアフリーですとか、道路空間の有効利用に関わる研究に携わっております。今も研究をしているところでございます。副会長に選任させていただきましたので、高田会長を補佐して、高田会長と共に議事のスムーズな進行になるよう努めさせていた</p>

発 言	内 容
西原副会長	<p>だきますので、よろしく願いいたします</p>
高田会長	<p>ありがとうございました。西原副会長、よろしく願いいたします。  それでは、議事次第により進行させていただきます。  本日は、報告事項が一件であります。「市川市総合交通計画について」一括して事務局から説明をお願いします。その後、質疑に入りたいと思います。</p>
谷地課長	<p>それでは、はじめに、A 4 版の「市川市総合交通計画の見直し作業の概要」と A 3 版の資料 1 「交通実態調査」の二つについて説明させていただきます。</p> <p><b>&lt;見直し作業の概要の説明&gt;</b></p> <p>「市川市総合交通計画の見直し作業の概要」について説明いたします。</p> <p>1 の計画の概要について、(1)になりますが、この総合交通計画とはどのような内容の計画であるかと申しますと、自動車、公共交通であるバスや鉄道等の交通全般に係るところの様々な問題を総合的に捉え、これをハードとソフトの両面からということで、ハードとは例えば自動車がスムーズに流れやすくなる道路改良などが、また、ソフトとはコミュニティバスの運行などのことを指しておりますが、これらのハードとソフトの施策が一体となった長期的な計画となっております。</p> <p>(2)この計画が策定されましたのは、ちょうど 10 年前の平成 16 年 3 月になります。</p> <p>(3)この計画が平成 16 年に策定された後、5 年経過した平成 21 年には進捗状況の検証を行い、基本方針や目標は変えずに、施策事業の見直しを行いました。</p> <p>次に 2 の見直し理由でございます。</p> <p>当初計画から既に 10 年が経ちますことから、自動車の通行台数などの変化を把握するため、昨年度、交通実態調査を行ったこと、また、上位計画である市川市基本計画の改定が行われ、千葉県総合計画の見直しでは東京 10 号線延伸新線が抹消されたことなど、これらの変更にともない計画の見直しを行うことといたしました。</p> <p>次に、3 の見直しの方向について説明します。</p> <p>まず、交通事情の現状を把握するため、交通の実態調査を行ないました。これは昨年度実施しました。そして、この調査結果を基に現計画の問題点や課題を整理し修正を行うこととなります。</p> <p>次に(2)では、この問題課題を踏まえ、テーマや基本方針を検証し、別の視点での目標が必要かどうかなどの研究を行い、これに見合うよう施策や事業を見直す</p>

発 言	内 容
谷地課長	<p>こととなります。</p> <p>4の作業スケジュールについてです。</p> <p>平成25年度には、昨年度に実施した交通実態調査の解析を行い、現計画に定められている問題、課題についての検証を行いました。後ほど、中間報告させていただきます。</p> <p>本日は、そこまでの報告となりまして、今後は、この問題、課題を解決するための施策の検討や目標設定の作業に取り掛かります。</p> <p>その後、平成26年度に入りまして、8月頃に審議会の開催をお願いしたいと考えております。新たな目標、施策について、お諮りさせていただくことを予定しております。</p> <p>その後、パブリックコメントを実施いたしまして、11月の審議会では市民意見の状況等を報告するとともに諮問答申いただくことを予定しております。</p> <p>本日は、中間報告になりますが、3.見直しの方向の(1)交通実態調査の結果を踏まえ、総合交通計画における問題点、課題をご確認いただきまして、今後、(2)の数値目標の研究を進めてまいりたいと考えております。</p> <p>それでは、担当より、資料の説明をご説明させていただきます。</p>
事務局	<p>それでは、資料1に入ります前に、現在の「市川市総合交通計画」についてご説明させていただきます。A4版の「現計画」をご覧くださいませでしょうか。よろしいでしょうか。現在の「市川市総合交通計画」にどのようなことが書かれているか紹介させていただきます。</p> <p><b>〈市川市総合交通計画（平成21年4月改定）の説明〉</b></p> <p>続きまして現在の市川市総合交通計画についてご説明します。</p> <p>お手元の資料でA4縦で、右上に現計画と書かれている資料になります。</p> <p><b>目次</b></p> <p>現在の市川市総合交通計画につきまして、どのような事が記載されているのか、資料をめくりながら、記載内容を照会させていただきます。</p> <p>資料を1枚めくっていただきまして目次をお願いします。</p> <p>現在の市川市総合計画は1番から9番まで構成となっており、上から順に「1. 計画の策定にあたって」「2. 市川市の交通網整備の歴史」「3. 交通の現況」「4. 上位計画」「5. 交通に関する課題」「6 総合的な交通体系の確立」「7. 目標を達成するための施策」「8. 重点施策」「9. 今後の展開」となっております。</p> <p>先程「見直し作業の概要」の中で、一度触れましたが、本日はこの、市川市総合交通計画の見直しの検討を行う上で、現状の把握する必要がある「5.</p>

発 言	内 容
事務局	<p>交通に関する課題」について、委員の皆様の確認していただきたいと考えております。</p> <p><b><u>P 8</u></b></p> <p>続いて8ページをお願いします。</p> <p>8ページは交通に関する課題としまして、(1) 交通に関する問題点①～⑥が上げられております。</p> <p>①の「道路」に関しましては、具体として「道路整備の遅れ」「交通事故の発生」「慢性的な道路渋滞」「無電柱化の遅れ」が上げられております。</p> <p>同様に②の「鉄道」につきましては「京成本線の踏切遮断」と「通勤時間帯の鉄道混雑」が</p> <p>③の「バス」については「バス利用者の減少」と「運行時間の定時性」が、④の「自転車」については「駐輪需要に対応した駐輪場の不足」と「交通ルール、マナー意識の不足」が上げられ</p> <p>⑤の「駐車場」は「駐車場の情報不足」と「自動二輪車駐車場の不足」、⑥の「交通結節」については「駅前広場の機能不足」と「駅前広場がない駅が多い」とされております。</p> <p><b><u>P 10～15</u></b></p> <p>続きまして10ページから13ページは「課題の整理」となっており、14ページから15ページは総合的な交通体系の確立として、5つの基本方針と6つの目標が構成されております。</p> <p>本日は先ほどの問題と、こちらの課題についてご意見を頂きたいと考えております。以上となります。</p> <p>それでは、資料1を見ながら説明をさせていただきます。</p> <p><b>《交通実態調査の説明》</b></p> <p>交通実態調査について報告させていただきます。A3の資料1をお願いします。</p> <p>交通実態調査とは市内の交通の状況がどのような状況であるのか、または前回調査した平成14年から10年経過し、10年前と交通状況がどのように変化しているのかを定量的に把握するために実施しました。</p> <p>調査としては、平成24年9月に交差点の交通量、渋滞の長さ、重要な路線の速度や所要時間、バスの乗降者数、鉄道の混雑状況などの調査を一斉に実施しました。</p> <p>本日は調査の中から旅行速度、渋滞長、鉄道混雑率、バス所要時間、放置自</p>

発 言	内 容
事務局	<p>転車についての調査報告をさせていただきます。</p> <p>各調査の報告に関する質問につきましては、全ての交通調査について報告した上で質問を受けさせて頂きたいとおもいます。</p> <p><b>1～2頁目 ①旅行速度</b></p> <p>はじめに資料1の1頁目をご覧ください。</p> <p>旅行速度とは一定区間の移動距離をその移動に要した時間で除した速度であり、その移動内の信号待ちや交通渋滞による停止を含んだ平均速度となります。</p> <p>先ず、調査方法についてご説明します。ルート選定にしましては市内の主な幹線道路を網羅できるよう、8ルートを選定し、プローブと呼ばれる機器を各自動車に配備し、時刻、緯度、経度のデータを方向別（下り方向、上り方向）に取得しました。</p> <p>計測にあたりましては、7時台、9時台、11時台、13時台、15時台、17時台、19時台の2時間毎に各調査対象路線の起点を出発し、1往復しております。</p> <p>続きまして資料について説明します。</p> <p>資料につきましては調査しました時間帯の交通量が増える7時台と17時台について記載しております。</p> <p>資料の読み方ですが、1頁目に7時台の上り方面、下り方面を記載し、2頁目には17時台を記載しております。</p> <p>ここで言う上り方面とは、市内を東西方向に通る国道14号がある市中央部と東京方面へ向かう市川大橋に集中する交通を上り方面と定義し、また下り方面とはその逆で国道14号から市内の各地域に分散する交通を下り方面と定義しました。</p> <p>図面では水色の大きな矢印が上り下り方面のイメージを表現しております。また個々の交通の進行方向は各路線の横に黒い矢印で方向を示しております。</p> <p>図面の着色についてですが、オレンジ色が時速10キロから20キロ、赤色が時速10キロ未満の自動車速度を示しております。</p> <p><b>1頁左：7時台上り方面</b></p> <p>続きまして、調査結果について報告します。</p> <p>左頁の7時台の上り方面にご覧願います。</p> <p>この図面は7時台の市内中央部や東京方面へ向かう車両の時速20キロ以下の旅行速度を示しております。</p> <p>図面を一見して、江戸川より北側につきましては、着色されている範囲が多</p>

発 言	内 容
事務局	<p>く、全体的に旅行速度が時速20キロ以下と多くなっております。</p> <p>特に京成本線を渡り国道14号への進入については赤くなっており、時速10キロ未満が大半を占めている状況です。</p> <p>一方、国道14号においては県道市川浦安線の交差から県道高塚新田市川線との交差までの区間は時速20キロ以上で通行していることが判ります。国道14号は外環道路が整備されます新田1丁目付近より2車線から4車線と車線数は増え、交通が流れることがありますが、それより先の高塚新田市川線との交差点より東京よりは4車線でも着色されており、旅行速度が遅くなっております。これは終日を通し同じ状況が見受けられるものでした。</p> <p>これらの旅行速度が遅くなっている状況の要因の一部としましては、京成本線の横断、京成本線と国道14号の近接、国道14号と幹線道路の交差による信号待ち時間の影響が大きいのではないかと考えております。</p> <p><b><u>1 頁右：7 時台下り方面</u></b></p> <p>続いて右の頁の下り方面をご覧ください。</p> <p>上り方面同様に江戸川より北側のつについては着色範囲が多い状況となっております。</p> <p>上り方面については、京成本線の横断箇所全箇所が着色されているのに対し、下り方面では3箇所、京成市川真間駅と京成八幡駅付近の横断部と船橋市との市界部の中山競馬場近隣の北方十字路において赤くなっております。</p> <p>市川真間駅と京成八幡駅の付近の赤色に関しては、駅から出発するバスが分岐する前で、同じ路線を通過することによる集中が影響しているのではないかと考えられます。北方十字路につきましては、渋滞が原因で速度が遅くなっております。こちらに関しましては、後程、渋滞長の説明と併せて報告します。</p> <p><b><u>2 頁左：17 時台上り方面</u></b></p> <p>次に2 頁をご覧ください。</p> <p>夕方5 時台の上り方面について報告します。</p> <p>こちら朝7 時台と同様に市内中央部を中心に着色範囲が多く、朝7 時台と違うのは行徳地域についてもオレンジの着色が発生していることとJR本八幡の横の県道市川浦安線とニッケコルトンプラザ西側の県道鎌ヶ谷浦安線と東側の市道0222号が赤くなっております。</p> <p>これらの赤色の部分については国道14号の流入によるものでございます。</p> <p><b><u>2 頁右：17 時台下り方面</u></b></p> <p>続いて右の頁の夕方5 時台の下り方面になります。</p>

発 言	内 容
事務局	<p>7時台より着色範囲は少なくなっているものの、市中央部付近では着色範囲が多く残っております。夕方5時台で顕著なのは、行徳橋から原木IC向かう県道行徳船橋線が赤くなっております。</p> <p>県道行徳船橋は道路幅員が狭いのも関わらず、工業地域を通過することからトラックなどの車両が混入することによる速度低下が考えられます。</p> <p>朝7時台と夕方5時台の旅行速度について資料を見て頂きましたが、調査線の半数以上が時速20キロ未満であり、国道14号や京成本線周辺に多いこと確認できます</p> <p>以上が旅行速度の調査報告となります。</p> <p><b>3 頁目：②渋滞長</b></p> <p>続きまして3頁ページ目をご覧ください。</p> <p>渋滞長の計測結果についてご説明します。</p> <p>渋滞長とは、1回の青信号で交差点を通過出来なかった車両の渋滞の長さを示すものでございます。</p> <p>調査箇所につきましては平成14年の調査箇所と比較するため、同じ箇所調査の6箇所を資料として取り纏めました。比較箇所としましては右側の表にある①の市川広小路交差点北側、②の南側、③市川北IC北口交差点、④北方十字路交差点北側、⑤じゅんさい池入口交差点南側、⑧原木IC前交差点（東側）となっております。</p> <p>続いて図面の見方ですが、青が朝7～10時の時間帯の渋滞長を示しており、同様に緑が12時から15時の時間帯、赤が17時から20時となっております。</p> <p>調査にあたりましては、調査員が現地にて15分に一度渋滞長を計測しており、図面及び表の渋滞長は、計測した各3時間の内の最大の渋滞長を記載しております。</p> <p>図面の赤青緑の線は視覚的に渋滞長が判るような長さとしており、ピンクの破線の箇所につきましては平成14年の調査より200m以上の渋滞の増減があった箇所を示しております。</p> <p>では、比較箇所毎についてご説明します。</p> <p><b>① 市川広小路交差点北側</b></p> <p>①の市川広小路交差点の北側、交差点より県道市川松戸線の松戸方面の渋滞長についてとなります。</p> <p>こちらは朝の時間帯の渋滞長が非常に長く、平成14年では540mでしたが、今回、平成24年の調査では760mと220mほど渋滞長が延びております。</p>

発 言	内 容
事務局	<p><b>② 市川市広小路交差点南側</b></p> <p>続いて②の市川広小路交差点の南側についてです。朝の時間帯ですが、平成14年の調査では530m渋滞が発生していましたが、平成24年の調査では270mとなり、260mの渋滞が緩和されました。</p> <p><b>③市川IC北口交差点</b></p> <p>続いて③の市川IC北口交差点の南側となります。</p> <p>市川IC北口の渋滞長につきましては、朝の時間帯においては470mから750m、280mの渋滞が延び、昼の時間帯では1000mから160m、840m分の渋滞が、夜の時間帯では1760mから210mに、1550m分の渋滞長が減っております。</p> <p>この渋滞長の減少の要因は、市川IC北口交差点に左折レーンを新たに設けことが大きな要因ではないかと考えております。</p> <p><b>④北方十字路交差点（北側）</b></p> <p>続いて④の北方十字路交差点北側についてですが、朝の時間帯で1350mから580m、770m分の渋滞解消がされ、昼の時間で500mから10mという結果でした。</p> <p>この要因は平成23年度に右折レーンを整備したことによるものと考えます。</p> <p>一方、夜の時間帯では40mから260mと、220m分の渋滞が増えている状況となっております。</p> <p><b>⑤じゅんさい池入口交差点南側</b></p> <p>続いて⑤のじゅんさい池入口交差点南側の渋滞についてです。朝と昼の時間帯につきましては、渋滞はあまりございませんが、夜の時間帯につきましては170mから480mと310m分の渋滞が延びております。</p> <p>こちらの要因は中国分方面に侵入する右折車両によるものでございます。</p> <p><b>⑧原木IC前交差点</b></p> <p>最後に⑧原木IC前交差点の東側となります。</p> <p>朝と夜の時間帯では160m、120mと渋滞がございますが、昼の時間帯では渋滞は10mとほぼ無くなっております。</p> <p>この要因は国道298号の暫定供用の効果ではないかと推測しております。</p> <p>計測につきましては冒頭で申したように15分に1回の割合で計測しており、つまり3時間では12回の計測をおこなっております。</p>

発 言	内 容
事務局	<p>最大値で資料を取り纏めているため、渋滞が耐えず、発生している訳ではないことを申し添えいたします。</p> <p>以上が渋滞長の調査報告となります。</p> <p><b>4 頁目：3. 鉄道混雑率</b></p> <p>続きまして、4 頁をご覧ください。鉄道混雑率について報告します。</p> <p>4 頁の資料につきましては、左側に平成 14 年の調査を、右側に平成 24 年の調査を対比で出来るように掲載しております。</p> <p>調査方法につきましては調査員が 7 時～10 時の間に、30 分毎乗車し、混雑状況を計測したものになります。図面の各駅間の最大混雑状況を図化したものになります。</p> <p>資料の下部に凡例として人の絵があります混雑率の目安を付けておりますが、図面だけ判りにくいため、少し補足させていただきます。</p> <p>まず、一番左側の混雑率 100%とは定員乗車ことで、状況としましては座席が一杯であり、つり革か柱につかまるとの出来る状態でございます。</p> <p>左から 2 番目の混雑率 150%とは、つり革は全て利用し、つり革を利用している人の間にあまり隙間が無くなる状態になります。</p> <p>中央の混雑率 180%とは折りたたむなど無理をすれば新聞が読める状態になります。</p> <p>左から 2 番目の 200%ですが、体が触れ合い相当圧迫感があるが、週刊誌程度なら何とか読める状態とされております。</p> <p>一番右の 250%は、電車が揺れるたびに体が斜めになって身動きできず手も動かさない状態とされております。</p> <p>このような状態を調査員が目視し体感したものの調査であること、乗車する位置によっても混雑率が変わることがある、曖昧さを含んだ調査であることをご理解いただき説明に移らせていただきます。</p> <p><b>京葉線上り方向</b></p> <p>まずは、JR 京葉線の東京方面となります。図面では下側、海側の線となります。</p> <p>平成 14 年の調査では青色の混雑率 150%未満でしたが、平成 24 年調査では混雑率は 200%以上と大きな変化がございます。</p> <p>この要因ついて鉄道駅での鉄道の 1 日平均乗車人員の変化を調べましたところ、市川市より手前である京葉線 5 駅、南船橋、新習志野、海浜幕張、稲毛海岸、千葉みなとの合計の 1 日平均乗車員数を平成 14 年と平成 24 年で比較してみますと、2 万 4 百人も増加しており、このことは特に増加が大きい南船橋駅、千葉みなと駅に周辺において大型マンションなどの建設が進ん</p>

発 言	内 容
事務局	<p>だことが一因かとおもわれます。</p> <p><b><u>武蔵野線東京方面</u></b></p> <p>併せてJR武蔵野線の東京方面につきましても市川大野駅の先から混雑率が200%以上となりました。</p> <p>こちらにつきましても東松戸駅での1日平均乗車人員が9千人から1万7千と大きく上昇しており、駅周辺の面的開発が要因かと思われま</p> <p><b><u>東京メトロ東西線東京方面</u></b></p> <p>続いて東京メトロ東西線の上り方面ですが、平成14年では行徳駅までは黄色の180%未満、行徳駅以降はオレンジの180%以上200%未満でございましたが、平成24年調査では、手前の原木中山駅以降が200%以上と混雑率が上がっております。</p> <p><b><u>北総線上り方面</u></b></p> <p>続いて北総線の上り方面になります。</p> <p>図面上側にございます北総線につきましては、上り方面が全線的に黄色・オレンジ色から青色の混雑率が150%未満に下がっております。</p> <p>この要因は平成22年7月より北総線に京成線成田スカイアクセス線が利用されたことにより利用者が分散したことが一因であるのではないかと考えております。</p> <p>また、この京成線成田スカイアクセス線の利用客数は京成線で計上されているとのこととございました。</p> <p>これらのことから鉄道の混雑率の上昇は市川市より近隣市の開発などによる鉄道利用者が増えたことが要因と考えられます。</p> <p>以上が鉄道混雑率の調査報告となります。</p> <p><b>5頁目：4. バスの所要時間</b></p> <p>続きまして5・6頁をご覧ください。バスの所要時間についてご説明します。</p> <p>先ず、5頁の表の見方となりますが、平成14年の調査から平成24年の調査の変化を数的に示してもので、各バス系統別に朝、昼、夜に時間帯に区分けし、乗降客数と所要時間の変化を示しており、マイナスの数字があるものは乗降客数ならば10年前より減少したことを指し、数字の前に何も無いプラス表示であれば増員したことを示しております。また所要時間につきましても同様に10年前と比較し、所要時間の増減結果を示しております。</p> <p>また、何も記載にない空欄につきましては、この10年間で新たに系統が</p>

発 言	内 容
事務局	<p>増発しており、比較対象が無いため空欄としております。</p> <p>また、表の中に赤く、又は青く着色されている箇所につきましては、10年前と比較し、所要時間欄としては起点から終点までの1ルートにおいて、10分以上時間を要した場合は赤く着色をしており、逆に10分以上短縮されたものを青く着色してあります。</p> <p>この変化をつきましては次頁に図化しております。次頁をお願いします。</p> <p><b>6・7頁目：4. バスの所要時間</b></p> <p>6頁と7頁をご覧ください。6頁と7頁につきましては併せてご説明させていただきます。</p> <p>6頁と7頁は前頁の表の10分以上の変化が生じた系統のどこの場所が起因しているのを示したもので</p> <p>次頁も含め図面が3つございますが、この3つは前頁の朝の時間帯、昼の時間帯、夜の時間帯と時間帯別に作成したもので、往路と復路が一つの図面に記載されております。往路と復路の判別は図面の中の矢印で表示してございます。</p> <p>例えば、6頁目の左の図の中の一番左側の赤く着色がある松戸営業所から市川駅までの灰色の系統ですが、上から順に2分、3分、4分、4分となっており、合計すると14分となります。これは前頁の復路の一番上の行の朝の時間の14分とことを示しており、10分以上の変化が何処の場所なのか示した図面でございます。</p> <p><b>6頁左 朝の時間帯</b></p> <p>それでは6頁の左の図、朝の時間帯の状況について報告します。</p> <p>朝の時間帯につきましては10年前の調査の比べ、所要時間が10分以上減少した系統は無く、所要時間が10分以上要した箇所は市北部だけとなっております。</p> <p>その中でも特に赤く丸囲いをしてございます八幡駅前の国道14号から北上する県道市川柏線、通称八幡中央通りの昭和学院から菅野交番まえの区間で所要時間が増えております。</p> <p>この図面では、1系統の全区間を通行するのに要した時間が10分以上の変化が生じた系統を抽出し作図しているため、同区間の他の系統においては変化が生じていないように思われますが、同区間としては同様の傾向が見られます。</p> <p>また、10年前の所要時間との差ではございませんが、東菅野広小路バス停から菅野交番バス停までの1区間で10分を要することもあるなど、どの系統でも時間を要する区間となっております。</p>

発 言	内 容
事務局	<p><b>6 頁 昼の時間帯</b></p> <p>続きまして右の頁の昼の時間帯について報告します。</p> <p>昼の時間帯につきましては、10年前と比べまして所要時間が減少しております。</p> <p>先ほど朝の時間帯で報告しました県道市川柏線と保健医療福祉センター方面から本八幡に向かう系統において大幅な所要時間の減少が確認出来ました。</p> <p><b>7 頁 夜の時間帯</b></p> <p>続いて7頁目をご覧ください。</p> <p>夜の時間帯について報告します。</p> <p>夜の時間帯につきましては所要時間が増えた箇所だけとなり、その所要時間が増えた箇所は系統ごとに纏まって見受けられる傾向がございました。</p> <p>1つ目は図面左側の県道市川松戸線、松戸市下矢切バス停から市川市国府台病院手前の公民館バス停まで所用時間が増えており、図面中央の県道市川柏線においては東菅野広小路からJR本八幡までの区間で、図面右上の鎌ヶ谷浦安線においては姫宮団地入口から鎌ヶ谷市方面へ分岐となる医療センター入口までの区間で所要時間が増えております。</p> <p>バス路線の調査につきましては、各時間帯、1便ずつの調査であるため、日常的にこの状況であるとは言えません。</p> <p>しかしながら、県道市川柏線などは、先ほどの旅行速度の報告にありましたように朝夕の渋滞が重なることから、原因の一つではないかと考えております。</p> <p>以上がバスの所要時間の報告となります。</p> <p><b>8 頁目：5. 放置自転車</b></p> <p>続きまして、8頁をご覧ください。放置自転車の調査について報告します。</p> <p>資料の左側には平成14年の調査状況と状況の写真、右側には平成24年のものを記載しております。</p> <p>表の駐輪台数は市の駐輪場での駐輪されている自転車の台数となります。放置自転車は駅周辺で放置されている自転車の台数となります。集合台数とは駐輪台数と放置台数を合計したもので、各駅周辺において自転車を駐輪する必要がある台数を示しております。</p> <p>先ず自転車の駐輪台数でございますが、平成14年では21,879台分の駐輪場ございましたが、平成24年では31,624台分を確保しており、9,745台分の駐輪場が増えております。</p> <p>また、自転車の放置台数につきましては平成14年では9,428台あつ</p>

発 言	内 容
事務局	<p>たものが、平成24年では818台と8,610台の減少となり、10年前の放置自転車の1/10以下となっております。</p> <p>その状況としましては、資料のJR市川駅北口の写真にあるように、全くと言っていいほど放置自転車がなくなり、歩行者が安全に通行できる歩道が確保されております。</p> <p>このような状況は駐輪台数を増やただけでなく、放置自転車に対する指導や或いは放置自転車の撤去により、放置自転車に対する市民の意識向上があったと考えます。</p> <p>以上で交通実態調査の報告を終わらせていただきます。</p> <p>引き続きまして、資料2、資料3についてご説明させていただきます。ご覧いただきたいのが、「市川市総合交通計画における問題点について」の問題・課題の変化でございます。</p> <p>資料1でご説明しました通り、実態調査を踏まえまして、平成16年3月に総合交通計画を策定し、取り組んできた内容と、問題点の変化を確認していただきたいと考えております。</p> <p>それではまず、資料2をご覧いただけますでしょうか。</p> <p>1番左側が市川市総合交通計画の問題点でございます。左から2番目が今回の改定に伴い、事務局が提案する問題点でございます。その次が問題点の変更の有無でございます。変更のあったものをこちらで示し、その次が変更の理由、1番右が平成16年3月以降の道路、鉄道、バスといったところの主な取り組みを示してございます。</p> <p>まず、問題点の変化についてご説明させていただきます。</p> <p>道路につきましては、4つの項目がございまして、「道路整備の遅れ」は変更なしを考えております。その理由としまして、整備率が平成14年の42.3%から平成24年の42.6%と整備はされておりますが、未だ都市計画道路の路線が多く、進んでないことからです。</p> <p>同じく「交通事故の発生」につきましても、人身事故が平成14年に2459件が1159件と交通事故自体は半減しておりますが、未だに千件を超える交通事故がありますことから、「交通事故の発生」につきましても変更無しとしております。</p> <p>続いて「慢性的な道路渋滞」についてですが、こちらにつきましても渋滞調査等をご覧いただきましたが、変更無しとしております。</p> <p>「無電柱化の遅れ」につきましては、1番右側に実績が載っております。中山と寺町の参道、広尾、菅野で無電柱化を進めておりますが、まだまだ市内の無電柱化は整備路線が少ないことから、こちらでも変更無しでございます。</p> <p>続いて鉄道です。「京成本線の踏切遮断」「通勤時間帯の鉄道混雑」につきましても、先程の「交通実態調査」のとおり変更無しとしております。</p>

発 言	内 容
事務局	<p>バスにつきましても、「バス利用者の減少」と「運行時間の定時性が確保されない」という問題点がございましたが、こちらにつきましても変更無しとしております。</p> <p>続きましては、自転車についてですが、こちらにつきましては、一部変更をご提案したいと考えております。平成 21 年当時は、「駐輪需要に対応した駐輪場の不足」という問題点でしたが、駅周辺の放置自転車は大きく減少しております。</p> <p>一方で、社会的に自転車の走行空間について取り上げられております。自転車は、本来車道を通るべきではないかという状況になりましたが、市川市内は、まだまだ自転車が走行できる空間が不足していると思われるため、自転車の問題点につきましては、「駐輪場の不足」から「交通基盤の不足」としてしております。一部で、放置自転車が残っている状況と自転車走行空間が無い状況を踏まえて、問題点を変更したいと考えております。</p> <p>続いて、駐車場についてでございます。平成 16 年策定時のものですが、「駐車場の情報不足」「自動二輪駐車場の不足」がございましたが、こちらにつきましては、違法駐車等が問題となっておりますが、改めて駐車需要を見たところ、民間の駐車場が増えております。また、法改正により警察だけでなく、駐車場の監視員が巡回するようになったことから、問題が解消されてきているのではないかと考えております。</p> <p>最後に、交通結節についてです。「駅前広場の機能不足」と「駅前広場がない駅が多い」につきましても、市で整備をしておりますが、依然としてバスの停車場やタクシーの乗降場が不足している状況から変更無しとさせていただいております。</p> <p>以上が問題点でございます。</p> <p>続いて、資料 3 をご確認ください。</p> <p>こちらにつきましては、先程の問題点を踏まえまして、交通の課題を整理したものでございます。変更はございません。課題 1 から 6 まで全て同じものとしております。左側が図示したものでして、課題 1 から 6 まで色別に分かるように着色したものでございます。</p> <p>例えば、赤枠の「自動車から他交通手段への転換」は、課題 1 「将来交通を踏まえた道路渋滞の解消」への課題ではないかという表記になっております。駅周辺では、「バリアフリーを踏まえた交通結節点の充実」ですとか「自転車交通体系の形成」といった課題を継続していきたいと考えております。</p> <p>以上、問題点課題点を皆様方にご意見いただきまして、こちらの問題点課題点をご確認していただいたうえで、今後の作業でございます目標といったところの作業に入りたいと考えております。</p> <p>以上、事務局から資料の説明を終わらせていただきます。</p>

発 言	内 容
高田会長	<p>只今、資料1から資料7まで一括して説明していただきました。 私が理解していないのか、資料がよくわからないのですが、まず「現計画」が ございますよね。これは、平成21年4月に改定したのですか。</p>
事務局	<p>はい。元々、平成16年3月に当初計画を策定しまして、平成21年の4月に改 定したものでございます。簡単に説明させていただきますと…。</p>
高田会長	<p>詳しくはいいのですが、では、資料2の「市川市総合交通計画」は、何年の総 合交通計画の問題点ですか。これがこれから作る計画の問題点？</p>
事務局	<p>はい。</p>
高田会長	<p>では、一番初めに現計画の調査計画策定フローがありますよね。 平成14年から始まって、19年に市川市総合計画の検証をしたと。16年3月に検 証したのですか。</p>
事務局	<p>はい。そうです。</p>
高田会長	<p>いつからの改定なのですか。それが分からない…</p>
事務局	<p>それではですね、現計画をご覧頂きまして、説明させていただきます。1ペー ジ目めくって頂きますと、「調査、計画策定フロー」がございます。当初計画に つきましては、平成15年度の平成16年3月に策定いたしました。その後、平成 19年から「市川市総合交通計画」の改定…見直し作業を進めまして、結果、平 成21年の4月にこちらにございます「市川市総合交通計画」の改定版を公表し ております。</p> <p>その際ですが、計画の策定の方法について、当時定めていました施策について 見直しを行いまして、平成21年の決定では問題点・課題点は継続して行うとい うものでした。今回、当初の策定から10年経ったことから、問題点・課題点も 踏まえて見直しを検討しようかと考えてございます。以上です。</p>
高田会長	<p>では、改定版の改定ということになる。</p>
事務局	<p>そうです。</p>
高田会長	<p>一次二次と書いてあると非常に分かりやいのだけど、改定版と書いてあるから 分かりにくいですよ。資料2に書いてあるのは、この改定版の問題点が…。</p>

発言	内容
高田会長	平成 21 年と書いてありますよね。
事務局	はい。その右側に書いてあります改定案については、二次改定…今回の改定案になります。
高田会長	改定と改定案は違うのですね。皆さんお分かりですか。
委員	(分かりづらいとの声あり)
高田会長	分かるようにしてくれないと、皆さん議論ができないと思うんですよ。そうすると、例えば、資料 1 の 3 ページに平成 14 年調査時の渋滞長がありますよね。平成 14 年調査時の渋滞長というのは、いつの計画に反映されているのですか。
事務局	16 年の計画に反映しております。
高田会長	21 年 4 月改定版のこれには反映されてないわけですよね。
事務局	そうです。その時は、問題点・課題点の見直しを行わないまま進めております。施策のみの変更でございます。
高田会長	今度、平成 24 年調査時のデータは、大体何年を目標に改定をするのですか。
事務局	計画の目標年次につきましては、平成 37 年度としておりまして、あと 10 年間になります。次期改定につきましては、平成 26 年度を考えております。
高田会長	27 年の計画に反映するのが 24 年の調査？
事務局	はい、そうです。
高田会長	だから、実際にできるものと調査時では、3 年のタイムラグがあると。
事務局	はい。
高田会長	そういう説明と、これに基づいてどういう計画がなされたか、反映していると言っていたのですが、それが大事だと思うんですね。その資料がないんですね。だから、皆さんデータ見ただけで、どう議論したらよいか私は分からない気がします。そういうのが欲しかった気がしますので、次回にはそういう整理を

発 言	内 容
高田会長	<p>していただけるとありがたいなと思います。</p> <p>もう一つは、資料2の中で「変更なし」といっているのがよく分からないのだけど、引き続いてやるということですか。</p>
事務局	<p>その通りでございます。</p>
高田会長	<p>そうすると、引き続いてやるのはいいのだけど、部分的に良くなっている所がありますよね。そういうのは、最初に書いてしまうと、この中に表れていないのじゃないかなと。平成21年に16年の計画を途中で見直せばいい話であって、基本的には変わっていないですよ。</p>
事務局	<p>はい。</p>
高田会長	<p>それに基づいて、どんな事業がなされて、どれの効果があつたかとか、そういうのがあると分かりやすいのではないかと思います。中々理解できなくて申し訳ないのですが、まだ十分分かっていないところもあります。どこからでも結構ですので、ご質問がありましたら、質問の中で段々分かってくるとと思いますので、よろしく願います。いかがでしょうか。</p> <p>ご質問がなければ、最初の皮切りに、鉄道の混雑率の話があるのですが、鉄道関係の方々いかがですかこれ。多分、データはお持ちでしょうと思いますが。</p>
小泉委員	<p>JRの小泉でございます。先程ご説明があつたように、調査員の方が乗車して、体感的に調査するのは、一般的に評価されるものなのではないでしょうか。例えば、1車両定員何人に対し、何人乗車したという具体的な数値が必要なのか、感覚的な数値でもよいのか教えていただきたい。また、現在と比較して混雑しているから改善していくのではなくて、将来5年後10年後のお客様の利用状況を勘案して、改善策というのは検討していくべきかと思ひます。</p>
高田会長	<p>前回のこの審議会で、私が質問した問題があつたのですが、当時は標本数が非常に少ないのに表したので、今回は標本数が多くなって、出てきているのだと思うんです。混雑の目安というのは、昔の運輸省の時代に出ていますから、それを調査員がそういう状態を体感したと書くのは、調査としては問題ないだろうと私は思ひますが、これを見た時に、200%を超えるのがありますから、今は200%以上はないといわれているのに、こんなに出ているというのは、いいのでしょうか…。</p> <p>それぞれの各社が持っているデータと違うのじゃないかと。それで、私は、調査しなくても各社が持つてるデータを出していただけないかと、お話ししたと思ひますが、出てこないの、多分こういう調査をしたんだらうと。それでよろしい</p>

発 言	内 容
高田会長	<p>ですよね。</p> <p>調査方法がいいか悪いかというのは、こういう評価があるので、これに合わせてみましたよと。それ自体は問題ないと思います。ただ、標本数が多いか少ないかという問題はある。それで、いっぺんに原因まで説明したのだけど、それが本当に関係しているかは調査していないので、本当はそういう説明は、ないほうが良かったかなと。</p> <p>今、目標が180%以下に抑えるというので、どこもそうですよね。一般的な報告はそうですよね。そういった意味で、調査してきたのであるし、本数を増やすとか計画の中に盛り込むのは、一つの手ではあるんだろうと。それで、鉄道各社が持っているデータと齟齬がないかが、気になるところでございます。</p> <p>原因は、さっき言ったように、はっきり分かってないものだから、ここまでは、事実というだけですから、緩和するにはどういう方法があるかということ。1本増やせばいい話なのか、2本増やせばいい話なのか。ただその時に、7時から10時までの最大混雑率が最大のミソですよね。4回ですか6回ですか調査しているは。</p>
事務局	<p>30分毎に乗車してございますので、計6回になります。</p>
高田会長	<p>最大混雑率がいつの時間帯かというのを記さないと。この時間帯は全部これだけあるように書いてあるんだけどね。最大のデータだけ書いてあるのは、色々問題かなと。データの出し方もそうですし、精査の仕方も直した方がいいと思います。混雑率の原因はここでやる必要はないですよ。実態はこうなっているんで、計画としては、これの概要についてどのように考えているか。</p> <p>他になれば、資料2なのですが、先ほど言ったように、それぞれの項目についてこういう事業をしたというのをもう少しはっきりして、それから、道路の渋滞長に反映されているのかとかそういうような整理があればなど。例えば、駐車場で、「民間駐車場が増えたこと、カーナビの普及により駐車場検索が容易になった。」とありますが、それ以前に、放置車両の確認作業をしてないんですか。監視区域に市川も本八幡も入っているでしょ。</p>
日野委員	<p>入っています。</p>
高田会長	<p>多分それが一番効いていると思うんです。だから、駐車場もできたんですよ。需要が増えた。それやらないと、民間駐車場もそうはならない。そういった意味で、非常に効果があって、問題が解消しているということは、放置車両の確認作業を導入したことで、一つの成果なんじゃないかなと。</p> <p>それから、その上の自転車の一部変更というのが良く分からないのですが。変</p>

発 言	内 容
高田会長	更というのは、どういうことですか。
事務局	こちらにつきましては、当初、駐車場と駐輪場の不足というところしか問題としてあげておりませんでしたので、一部駐輪場が不足している駅もございますし、また、昨今自転車がどこを通行するかということがこれからの課題になると考えましたので、駐輪場に限らず自転車に対する交通基盤全般の不足の解消を課題としております。
高田会長	これは、データがあるのでしょうか。駅に対して駐輪場が埋まっているのか埋まっていないのか。
事務局	あります。
高田会長	でしたら、明確に書いたほうがよろしいのではないですか。そうすると、南行徳が足りないのですか。
事務局	南行徳駅が不足している状況です。
高田会長	これだと、一緒になっている。だから、課題はまだ南行徳については残っているということですね。
事務局	はい。
高田会長	<p>計画を作って、実行している中で評価だけを見てもね、この計画はしても意味がなんのじゃないかなとそういう感じがしますが。先ほど話聞いていると、色々なことで、渋滞が解消した区間もありますし、短くなった区間もありますし、そういうのは、分かるようにしないと、次の計画どうしたらよいか分からないと思うんですね。</p> <p>大体項目は、これ以上のものはないと思うし、場所とか区間とか時間とか、そういうことによって。そういうことからいきますと、渋滞長の所で、最大というのがちょっと気になるんですね。朝 7時から 10 時の間の最大のものを出すんですね。瞬間的になっている問題だったら、余り問題ないと思うんですが、例えば、朝の渋滞がいいか悪いかで大きな問題ですよ。なんか、そういう表現できないものですかね。その場合にまず、広小路の朝 7時から 10 時の 500m っていうのは、何時から何時の 15 分間であるかこれに表れているのか、よりクリアに分かるんじゃないかなと。データはあるようですので、そういう表現をしていただけるといいかなと思います。</p>

発 言	内 容
高田会長	皆さん方、ご質問ご意見はありませんか。
加藤委員	<p>議員の加藤です。議員 11 年目になりますが、今回、初めて交通対策審議会委員になりまして、この市川市総合交通計画の見直し作業の概要ということですが、これを受けて何をするのかよく分かりません。資料 2 にありますが、平成 21 年に改定して今度、改定案として同じものがあります。16 年にして 21 年に審議会で行ったのだと思いますが今回、私たちがこのメンバーでどのようなものを次の、26 年 8 月までの改定を目指していくのか、また、今この場でどうするかがよく分からないわけです。</p> <p>一つ例をあげれば、京成本線の立体化です。これもずっと議会で説明されていますが、8 案から絞って、さあ始まるのかなと思ったら、そこで止まったままです。市川市が発展するには、東京から千葉に入ってくる東西の路線はありますが、市川市を通る南北道路が全くないといっている。これが市川市の発展にはよくないと思っています。</p> <p>私は、柏井に住んでいますが、競馬場の方です。議会がある時は、市役所の本庁まで、50 分くらい掛かってしまいます。逆に言うと、何で市内なのに 50 分も掛かってしまうのかということです。京成本線が鬼越を通っています、今、鬼高若宮線を買収していますけど、ここの二つが高架になれば相当に変わると思います。3・3・9 号もそうですし、3・4・18 号も、南北道路の開通で変わると思います。ソフト面とハード面といいますけど、都市計画道路が整備されて、それに伴うバス路線ができれば、相当この問題はクリアできると思います。</p> <p>鉄道で言えば、京成本線の踏み切り遮断とかもう少し具体的に提案していただければ、それはいつ頃までになるのか。私達メンバーも 8 月までにできると思いますので、もう少し具体的に書いていただければ、会長だけでなく議論が揉めると思います。資料を初めて見させて頂いて、私共は、ある程度知っているのですが、これを出されて何をするのか分からない。できれば、もう少し具体的なものがあれば、というのが実感です。</p> <p>今、会長が言われた駐輪場だとか、自転車とかありますけど、議会で何度も質問して、少しずつ改善されています。10 年も経ったのだから平成 26 年に改正するというのではなく、その問題の進捗状況を書いていただければと思います。</p>
高田会長	<p>多分、事務局の方は、分かっているんですよ。ただ、課題の項目を引き続いてしたらいいのかどうか、諮りたい資料の出し方だと思うんですね。新しい項目は中々難しい、相当今までも議論してきたので、似たような項目しかでない。評価の仕方が、折角調査しているのにこういう表記の仕方だと（議論が）難しいかなという気がするんです。例えば、資料の 6 ページにバスの所要時間ってあります</p>

発 言	内 容
高田会長	<p>よね。何分早くなったとか、何分遅くなったとありますけど、これを見てなんなんだと、分からないと思うんですよ。だから本来は、バス停から徒歩距離 60m 約 1 分なら 60m を決めて、それ以遠をプアーゾーンといいますか、公共交通貧困地域がでできますよね。そうしますと、コミュニティバスを入れるにしても、ここを解消するためといった判断はできますよね。</p> <p>今回のバス路線図を見ても皆さん分からないですよ。この路線図を実際の地図の上でラフでもいいから、時間距離線図を描いていただいて、どこの部分が良くなった・悪くなったとか差がでできますから。</p> <p>そうすると、ここの道路が渋滞しているか掘り下げ方をしていくと、具体的な事業計画にも結びつくんだらうと思います。できたら、そういうような表現をしていただけるとありがたいなど。</p> <p>等時間線図というのは、描くのが大変なんだけど、パソコンでできないの。</p>
西原副会長	<p>ソフトがないので作らないといけないですね。</p>
高田会長	<p>ですけど、線で落としていって、例えば本八幡まで 1 時間でいける場所を結べば大体はできると思います。精度をみなければ、大体の概要が分かる。そうすると、ここの道路をやらなければならないというような判断ができるので、あればありがたい。</p> <p>それと、教科書には、時間距離とか、何分早くなったとか交通計画学をやる研究者は大体皆しているのだけれど、実際調査してみますと、同じ時間に行けば毎日 20 分安定していれば、いいとしているんですよ。</p> <p>だから例えば、平均速度が 20 km/h であっても、毎日その時間で行ければ利用者は利用する、というような利用者の立場の考え方もありますので。そういうのを含めて計画を立てていかないと、中々難しいと思うんです。</p> <p>で、速度が速くなると事故は増えますから、今渋滞が多いので、事故は少ないと思います。そういう問題もありますので、速度を上げればいいというものでもない。そういうことを少し整理して頂けると議論ができますから。</p> <p>他にございませんか。</p>
佐藤委員	<p>この「総合交通計画における問題点」ということで、バス利用者の減少が問題になっていますが、市民の声を聞きますと、バスの利用がしづらいというのが問題点になるのではと思います。利用者が少ないというのは、利用したい路線が少ないのではと思います。例えば、市川と本八幡間の国道 14 号の路線ですが、沿線の人達は、バスの利用が非常に不便だと言っています。それから、私は、信篤地区ですが、お年寄りからは、バスの路線が少ないと聞いています。ですから、路線が少ないのが問題点であって、「バス利用者の減少」が問題点という表題は</p>

発 言	内 容
佐藤委員	<p>違う気がします。</p> <p>バスの路線図を見ましても、松戸までの路線とか縦の路線は結構目立ちますが、東西の路線が少ないことが、簡単に感じるすることができます。そういう路線が少ないことから、バス利用者が少ないと思っているところです。バス利用の問題点は、そういったことを協議して頂きたい。</p>
高田会長	<p>今のご意見は、先程話したように、バス停まで例えば 300m なら 300m に決めるときに、全体の市川市の面積の中で何% をカバーしているのか。そういう図を描けば今の話しは、明確に出てくると思います。</p>
佐藤委員	<p>そうですね。バス停まで 500m 位になると思います。</p>
高田会長	<p>そのプアーな地域が森林なのか畑なのか、住宅があるかで違ってくる。そういう見方をして今度は、そこに対してバス路線が通れるような道路があるのか、そういう詰め方になると思うんです。そういう詰め方をすると明確になる。</p> <p>で、評価をどうするか、計画は広くやらないと進まないと思うので、是非そういうような作業をしていただけるとありがたい。</p> <p>他にございませんか。</p>
神作委員	<p>はい。資料の 2 で「道路整備の遅れ」が問題点になっているのですが、県の土木事務所としては、道路整備は何のためにやるかという、交通安全対策であったり、渋滞対策であったり、そういうものを目的にしているものです。整備の遅れ自体が問題ではなくて、やはり渋滞だとか事故とかが問題です。交通事故や道路渋滞の対策として、我々は交差点の改良などを行っております。ここでは、「道路整備の遅れ」自体が問題であるとしていますが、目的と手段を混ぜた理由になっている気がします。</p>
高田会長	<p>どうですか、何かあります。</p>
谷地課長	<p>「道路整備の遅れ」ですが、計画ができたのが平成 16 年と 10 年前ですけど、目標が 20 年後の平成 37 年にしております。進捗状況ですが、資料作る時に計画を立てて、実績として市の方も県さんも国の方も載せています。20 年後を目指してこういった実績をしていますけども、まだ全然足りないということで、計画を変えないで 10 年間引き続き、県も国も市もやろうという意味でこういう形になっていますけど、書き方を直させていただきます。問題点は遅れでなく、安全性の確保であることは、認識しております。以上でございます。</p>

発 言	内 容
高田会長	理由のところ整備率ってありますよね。これは何の整備率ですか。
谷地課長	これは都市計画道路に対しての整備率です。
高田会長	<p>そうでしょ。だから、そういう書き方をしとけば、いいと思うんですよ。全国の平均がどのくらいで、千葉県の平均がどのくらいで、市川市がどのくらいで遅れているのか分かる。そういう書き方が必要。</p> <p>今ご質問があったように、事故や渋滞もでているので、今言われたようなことは、その辺で緩和されていると思うので、道路の整備率の遅れと対策で意味が違ってくると思うんですね。それはそれで、今言ったような事故が増えているのかということ、増えているのだったら、道路の整備が理由で増えているのかといった見方をしなければならない。その時に、日本の場合、国道県道や市の中の都市計画道路、「まごころ道路」がありますよね。そういうのが整備されて事故が少なくなったとか、そういう表現をすれば、計画が進んでいるか分かる。</p> <p>元々ガソリン税は、田中角栄さんが考えた自動車重量税の話ばかりを、道路特定財源と一緒にしてマスコミがいつているんですけど、ガソリン税は、道路幅員が5.5m以上の道路、この改良済み道路を増やすことと、舗装率は今ほとんど100%に近いんですが、舗装率を増やそうと始めてきたわけなんです。この両者が一般財源化されたのですが、ガソリン税でバリアフリーとかやるのが色々あるので、そうするとバリアフリーの整備がどのくらいだとか、多分そういうのがでくると思うので。同じ整備率でもいっぱい指標があると思うので、そういうのを整理されるといいんじゃないかなと思います。そうすると分かりやすい。他にございませんか。</p>
木下委員	<p>はい。京成バスの木下です。資料2の「総合交通計画における問題点について」の「バス利用者の減少」の右側に実績がありまして、コミュニティバスですとか、IC 機器導入とかありますが、市川市東部を走っております下総中山から保健医療福祉センターを通る柏井線についてです。この路線は、加藤委員もいらっしゃいますが、地域住民の皆様のお声を頂いて、従来は走れないような住宅地をバスのサイズを小さくすることで走り回ることができ、かつ渋滞箇所を回避するようになっております。これは、国の公共交通再生活性化事業の補助も頂いたものですので、実績に載せていただくとありがたいと思います。</p> <p>それと、一番下に「JR 市川大野駅に駅前広場を整備」と記載がありますが、これはタクシー乗り場のスペースのことですよ。整備していただいて、実績としてあるのは分かるんですけど、バスの結節ができたり折り返しができたりといった意味では、駅前広場としては足りないんで、これをもって整備完了と言えないのではないかなと思います。以上です。</p>

発 言	内 容
谷地課長	柏井線は、地元の方と作り上げたものとして、実績に載せさせていただきます。
高田会長	<p>前の総合交通計画を作った時点から、これに基づいた事業も基づかない事業もあると思うんですよ。だけど、どういう事業が効果があるのか整理して載せたらいかがですか。</p> <p>問題点の項目は、大まかこういう話かなとは思いますが、それを評価するというんですか、理由というよりもこれをどう評価していくかと思うんですね。交通事故の発生が半減というのは、全国平均から見て優等生ですよ。100万件から今、60万件ですから3分の2くらいにはなっているのですが、半減しているのは、いい結果だと思うんです。だけど、内容でお年寄りの事故が増えているとか具体的に話があると思うんで、そういうような話を整理されたいと思います。交通計画だけでやると大変なんで、警察と協力してそういうのはすぐあげられると思うんで、市川市の交通事故はどんな問題があるのか、相談していただいて、そこから掘り下げたほうが、折角委員がいるのですから。</p>
秋本委員	はい。丁度事故が出ましたので、私は現場に行っていますが、今警察サイドとして問題になっているのは、自転車です。交通事故の10件のうち3件くらいが自転車。事故は車と車だとか、二輪のバイクというように色々あるのですが、やはり自転車の中でも、お年寄りが運転している自転車がぶつかったりする。原因を突き詰めますと、事故は、見えてない。見えてない状態で、ブレーキ踏もうがハンドル切ろうが、もう遅いというのが原因ですけど、そこで道路環境だとか、夜間だとかは影響します。色々あるのですが、10件あるうちの3件の割合で増えているというのが、多いんじゃないかと思います。以上です。
高田会長	<p>そうしますとね、例えばここに自転車は別項目となっていますよね。ここに交通事故の項目を増やすというのも一つの手ですよ。行徳の場合は多いとか、そういう整理の仕方をすれば、全体的なものの方ができるのかなと。</p> <p>今日は、大分色々整理の仕方についてご意見を頂けたので。本当はもう一度整理して、皆様のご意見を汲んでいきたいのですが、予算等の関係もあると思うので、こう整理しましたよと書いて提出もあると思いますので、一つ前向きに検討頂けたらと思います。</p>
谷地課長	はい。本日、ご指導ご指摘頂きましたことを課題に入れていきたいと思うので、よろしくお願いいたします。
高田会長	大まかな課題としては、これから外れたご意見もございませんので、整理の仕方をもっと工夫して、それで、計画づくりのスタートに着けるので、早急にし

発 言	内 容
高田会長	<p>ていただければ・・・時間空けると皆さん忘れてしまうので、できるだけ短い期間に見ていただくのが必要です。</p> <p>よろしければ時間が来ましたので、発言されていない方もいらっしゃいますが、今日のところはこの辺で終わります。</p> <p>それでは、今日はありがとうございました。</p>

平成26年4月 1日

市川市交通対策審議会

会 長 高田 邦道