

平成26年度 第1回市川市交通対策審議会 議事録

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>本日の審議会の出席委員は21名、欠席の委員は1名で、代理の方が出席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（半数以上の出席）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> <p>続きまして、本日の資料の確認をさせていただきたいと思っております。</p> <p>本日の資料は、大きく2種類で、郵送させていただいております「市川市総合交通計画」の報告資料と本日、配布させていただいております、会議次第等がセットになった資料と「総合交通計画」に関連した用語集になります。</p> <p>総合交通計画の資料としましては、</p> <ol style="list-style-type: none"> ① 資料1の「市川市総合交通計画の第2回改訂概要について」 A4の横版になります。 ② 次に資料2の市川市総合計画施策の進捗状況 A4の横版になりますが、一部修正があったことから差換えをいたしました。 ③ 次に資料3の図面 A3の縦版になります。 ④ 続きまして素案と書いてあります。市川市総合交通計画第2回改訂A4の縦版になりますが、一部修正があったことから差換えをいたしました。 <p>会議次第等の資料は、会議次第、次に席次表、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>不足はありませんでしょうか、よろしいでしょうか。よろしければ、会長よろしく申し上げます。</p>
高田会長	<p>それでは、審議会に先立ちまして、4名の方が新しく委員になられておりますので、「根本委員」、「黒沢委員」、「小林委員」、「富田委員」の順で、簡単に自己紹介をお願いしたいと思います。</p>
根本委員	<p>県の葛南土木事務所所長をしております、根本と申します。よろしくお願いいたします。</p>
黒沢委員	<p>東京メトロ広報部の黒沢でございます。よろしくお願いいたします。</p>

発言	内 容
小林委員	人事異動に伴いまして6月24日付けでJR東日本千葉支社企画室長となりました小林と申します。どうぞよろしくお願いいたします。
富田委員	市川市PTA連絡協議会副会長をしております富田と申します。よろしくお願いいたします。
高田会長	本日の審議会の傍聴につきまして、事務局報告をお願いします。
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。
高田会長	本日は傍聴者なしということで、それでは、議事に入ります。まず、報告事項といたしまして「市川市総合交通計画について」事務局から説明をお願いします。
花見課長	<p>交通計画課長の花見です。本日ご審議いただきますのは、「市川市総合交通計画」でございます。総合交通計画は、平成16年3月に策定され、平成37年までの20年間を計画期間としております。施行から10年の中間点を迎えまして、計画の検証見直しを進めてまいりました。平成25年度の昨年度は、市川市の交通の現状について報告させていただき、今回の審議会で検証の中で、社会情勢の変化や計画の進捗などにより、計画の見直しが必要となりました。このため、計画の改訂に向け、パブリックコメントの素案を作成いたしましたのでご審議いただきたいと思っております。</p> <p>今後の予定といたしましては、パブリックコメントを実施し、総合交通計画（案）を、11月に予定しております第2回市川市交通対策審議会に諮問したいと思っております。それでは、担当より説明させていただきますので、よろしくお願いいたします。</p>
事務局	<p>交通計画課の吉澤と申します。本日は、よろしくお願いいたします。はじめに、「市川市総合交通計画」の一部を改訂する内容を事務局より報告させていただき、「総合交通計画第2回改訂の素案」として9月にパブリックコメントを行うことを承認していただきたく審議会を開催いたしました。</p> <p>【説明】市川市総合交通計画の第2回改訂概要について</p> <p>「市川市総合交通計画の第2回改訂概要について」A4一枚のものを説明いたします。資料1のスライドで詳細をご説明いたしますが、その前にスライドの内容を端的に説明いたします。</p>

発言	内 容
事務局	<p>まず、「1. 計画の経緯」についてです。総合交通計画とは、自動車、バス、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の具体的な施策を長期的に捉えた計画となっております。</p> <p>(1) この計画が策定されましたのは、10年前の平成16年3月になります。当初計画は、平成37年までの計画としております。</p> <p>(2) 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、外環道路の工期が平成19年から平成27年に延期されたことから、平成21年4月に第1回の改訂を行っております。</p> <p>(3) そして今年の平成26年に、20年の計画が10年経過したことから、計画の中身の見直しを考えているところです。</p> <p>次に「2. 第2回改訂にあたり」についてです。</p> <p>(2) から、改訂にあたりましては、色々なものを踏まえなければならないと考えます。人口減少時代に入ったこと、少子化、超高齢社会への突入、災害時に対する意識の向上などの社会情勢の変化を踏まえたこととしております。</p> <p>(3) 上位計画、関連計画、新たな法令の施行を踏まえることとしております。</p> <p>(4) 市川市総合交通計画の施策の進捗状況を確認し、それを踏まえることとしております。</p> <p>(5) このような施策に対する市民満足度の向上を図る施策の導入を図ろうと考えております。</p> <p>次に、「3. 市川市総合交通計画の新たな項目」についてです。</p> <p>(1) 市川市の交通施策に対する市民満足度の設定 アウトカム指標の設定をしております。</p> <p>(2) 市民満足度の向上を図る新たな施策を追加しております。 この2点につきまして後ほど審議していただければと考えております。</p> <p>続きまして「4. 今後のスケジュール」についてです。 先程課長より報告がございましたが、市川市総合交通計画第2回改訂の素案として9月にパブリックコメントを実施しまして、その後11月に第2回交通対策審議会にて、パブリックコメントの内容を踏まえた改訂案として諮らせていただければと思います。</p>
高田会長	<p>ここで切らせて下さい。前回の審議会でも同じようなことで提案されたのですが、分かりにくかったので、今回は再提案ということで整理していただきました。ここまでのところでご意見ございませんでしょうか。それでは続けてください。</p>

発言	内 容
事務局	<p>それでは引き続き進めさせていただきます。A 4 横の資料 1 「市川市総合交通計画の第 2 回改訂概要について」をご覧くださいと思います。</p> <p>目次ですが、大きく分けて 3 つの段落としております。①総合交通計画の背景となります社会情勢や上位計画等について、②市川市の現状についての報告、③総合交通計画の改訂内容を説明させていただく構成となっております。</p> <p>では①の社会情勢と上位計画等について報告します。繰り返しの説明となりますが、ご了承くださいと思います。</p> <p>1. 総合交通計画とは (1)</p> <p>1 頁目 総合交通計画とは</p> <ul style="list-style-type: none"> ➤ 交通渋滞、事故、公害、公共交通の衰退など、様々な交通に関連する諸問題に対し、個別の交通機関に対する施策では無く、総合的な見地から各交通機関を一体的に考え、長期に渡る計画を基礎とした交通施策を行うために策定する計画であります。 ➤ 下の図ですが、総合交通計画の経過となっております。 ➤ 平成 1 6 年 3 月に計画期間 2 0 年間の平成 3 7 年度としまして当初計画を策定し、その後、外環道路事業が平成 1 9 年度から平成 2 7 年度に工期延期したことを契機に 5 年経過した平成 2 1 年 4 月に第 1 回の改定を行っております。 ➤ 今回、当初計画より 1 0 年、計画期間の中間時点となりますことから、計画を見直すものであります。 <p>1. 総合交通計画とは (2)</p> <ul style="list-style-type: none"> ➤ 2 頁になります。総合交通計画の位置付けとなります。 ➤ 総合交通計画の上位計画としまして、千葉県総合計画「新・輝け！千葉元気プラン」があり、また、本市の最上位の計画として、①市川市の総合計画 I & I プラン 2 1、②第二次基本計画がございます。 ➤ また、市の総合計画に即し、市の都市計画の基本的な方針として都市計画マスタープランがございます。 ➤ これらの上位計画の方向性を踏まえ、本市の交通施策のマスタープラン（基本計画）となる「市川市総合交通計画」となります。 ➤ さらに、総合交通計画と関連した計画として、市川市バリアフリー基本構想、自転車走行空間ネットワーク基本構想、交通安全計画、環境基本計画等があり、このように各計画との関係となっております。

発言	内 容
事務局	<p data-bbox="375 212 646 246">2. 社会情勢の変化</p> <ul style="list-style-type: none"> <li data-bbox="375 257 885 291">➤ 3頁、社会情勢の変化となります。 <li data-bbox="375 302 1444 481">➤ ここでは、ニュース、新聞などの報道で近年よく耳にしている言葉をキーワードとして挙げています。これらのキーワードも総合交通計画の見直しに欠かせないものとして挙げております。急激な社会情勢の変化として、特に人口減少・少子化・超高齢社会などは社会全体の重要な課題となっています。 <li data-bbox="375 492 1444 638">➤ 他にも、東日本大震災後からは、災害に強い国土・地域づくりを筆頭に安心安全な社会や、以前からある地球環境に配慮した低炭素社会や最近では交通基盤の強化などが挙げられます。 <p data-bbox="375 705 614 739">3. 国の取り組み</p> <ul style="list-style-type: none"> <li data-bbox="375 750 1444 840">➤ そこで、国としましても社会情勢の変化に念頭に交通に関する法令の施行や制定が進められています。 <li data-bbox="375 851 1444 940">➤ 具体としまして、国土づくりの理念や考え方を示した「国土のグランドデザイン2050」が7月4日に公表されました。 <li data-bbox="375 952 1444 1041">➤ 交通に対する基本的な理念として「交通政策基本法」が平成25年12月4日に施行されました。 <li data-bbox="375 1052 1444 1187">➤ 公共交通に関する施策を講じることによりコンパクトな街づくりを支援する「都市再生特別措置法等の一部を改正する法律」が本日8月1日より施行されます。 <li data-bbox="375 1198 1444 1288">➤ また地域公共交通の活性化及び再生のための取り組みを推進する法律として「地域公共交通活性化及び再生に関する法律」があります。 <li data-bbox="375 1299 1444 1433">➤ これらに共通していることは、人口減少・少子化・超高齢社会への進展を背景に、交通ネットワークの確保、交通機能の確保・向上、持続可能な地域公共交通の形成などとなっています。 <p data-bbox="375 1500 821 1534">4. 社会情勢と上位計画の関連性</p> <p data-bbox="375 1545 1125 1579">左側の濃い青が社会情勢のキーワードとなっております。</p> <ul style="list-style-type: none"> <li data-bbox="375 1590 1444 1680">➤ 先ほどは社会情勢の変化と国の取り組みについてでしたが、こちらは社会情勢と上位計画について纏めたものです。 <li data-bbox="375 1691 1444 1780">➤ 県の総合計画、市の総合計画、市の都市計画マスタープラン共に先ほどの社会情勢の変化のキーワードを踏まえているものであります。 <p data-bbox="375 1848 917 1881">総括 ①社会情勢と上位計画等について</p> <ul style="list-style-type: none"> <li data-bbox="375 1892 1220 1926">➤ 以上が目次の①社会情勢と上位計画等についてとなります。 <li data-bbox="375 1937 1444 2027">➤ 人口減少・少子化・超高齢社会の突入を背景とし、社会情勢の変化を踏まえ交通に関する法令制定がされております。また上位計画についても社会情勢

発言	内 容
事務局	<p>の変化に関するキーワード記載されているところです。</p> <p>②市川市の現状</p> <ul style="list-style-type: none"> ➤ 続いて②の市川市の現状としまして、5番目として、人口推計・交通状況からなる市川市の現状、6番目として総合交通計画の施策の状況、7番目として施策に対する市民の満足度について報告します。 <p>5. 市川市の現状①（人口）</p> <ul style="list-style-type: none"> ➤ 6頁、人口について説明させていただきます。 ➤ 1) 人口・高齢者率の推計ですが、棒グラフの左から3番目は平成27年の推計、1つ飛ばして10年後の平成37年、1番右が20年後の平成47年となっています。 ➤ 市川市の総人口は、平成27年の474千人をピークに減少しはじめます。 ➤ 高齢者人口はグラフの緑色となっており、平成27年では22.2%ですが10年度には26.1%で4人に1人、20年後は32.2%と3人に1人が高齢者となっております。 ➤ 一方、15歳から64歳の人口は平成27年で65.9%、10年後には64.3%、20年後には59%と急激に減少し、総数で言えば、20年後は高齢者が39千人増えるのに対し、47千人の人口減少となります。 ➤ 続いて、3) の地域別の高齢化率ですが、南部から北部にかけ、高齢化率が高くなっている状況です。 ➤ 続いて4) の労働力人口ですが、少子化・超高齢により労働力人口の割合が低下し続け、生産性の低下も懸念されるところです。 <p>5. 市川市の現状②（交通状況）</p> <ul style="list-style-type: none"> ➤ 続いて市川市の交通状況について報告します。 ➤ 左の図は都市計画道路の整備状況と示した図面となります。 ➤ 青、水色が道路機能を確保している路線で、それ以外の色が現在整備中や未整備となっており、市の北部に未整備が多く残っている状況です。 ➤ 続いて右の図ですが、混雑時の自動車の通行速度を示した図となります。図に破線で囲まれている国道14号を中心に時速20km以下の路線が多く顕在している状況です。 <p>5. 市川市の現状③（交通事故）</p> <ul style="list-style-type: none"> ➤ 続いて、交通事故の状況となります。 ➤ 上のグラフが千葉県の状況、下のグラフが市川市の状況となります。 ➤ 赤棒の事故の総数に関しては、千葉県、市川市とも大きく減少し、市川市は

発言	内 容
事務局	<p>平成14年のピーク時より半数以下に減少しております。</p> <ul style="list-style-type: none"> ➤ 事故の内訳ですが、青色の折れ線が自転車事故の割合、緑色が高齢者事故の割合を示しております。 ➤ 先ず青色の自転車事故ですが、千葉県・市川市とも事故総数に占める自転車事故の割合が徐々に増えている状況であります。一見すると自転車事故が増えているように見えますが、自転車事故数自体も減少しているのですが、事故総数が大きく減少している対し、自転車事故の減少数が小さいため、割合として大きくでています。市川市の自転車事故数は平成23年で452件、24年で408件、25年397件と微減に留まっているおり、他の自動車対自動車の事故より減少が小さい状況となっております。 ➤ また市川市の自転車事故の割合は千葉県全体の割合より12%高くなっているのが特徴といえます。 ➤ 続いて高齢者事故ですが、高齢者の事故件数は大きく変化していないため、事故率が上昇傾向にあります。今後の超高齢社会にあたり、高齢者が増えることで事故が懸念されるところです。 <p>5. 市川市の現状④（バス交通）</p> <ul style="list-style-type: none"> ➤ 下図は運行本数と利用者数となります。 ➤ 青色のバスの1日あたりの運行本数は10年前と比較しまして変化が無く、またピンクの利用者数も、ほぼ横ばいとなっております。 ➤ 右の図はバスの運行系統をバス停毎に300mの利用圏域を図化したものとなります。図面の中に赤く描かれているのが路線バス、青い丸がコミバスとなります。 ➤ 図上に破線で囲まれている黄色の場所がバスの利用の空白地域と言われております。市川市については300mを利用圏域と扱っておりますので、300mが重ならない区域を囲んでおります。 ➤ こちらは現在整備中であります外環道路に沿った形状が見受けられるところです。 <p>以上が市川市の現状としまして人口、道路、交通事故、バスの状況について紹介させていただきました。</p> <p>6. 総合交通計画の施策の状況</p> <ul style="list-style-type: none"> ➤ 続きまして、市川市総合交通計画の施策の状況を報告させていただきます。 ➤ 現在の総合交通計画におきましては全71の施策がございまして、その内完了したものが12件、現在手がけている継続中であるものが47件、着手していない未実施であるものが12件となっております。

発言	内 容
事務局	<ul style="list-style-type: none"> ➤ 個別の施策状況につきましては、お手元にごございます資料2に完了、継続中、未実施を★印で記載してございます。こちらが現在の進捗を表したものになります。 ➤ 画面では、一例として完了した代表的な施策として、市川ICの交差点改良3車線から4車線へ、左折レーンの追加をし、交通渋滞の緩和を図ったものとなります。JR市川駅南口の駅前広場整備、コミュニティバスの運行開始を紹介させていただいております。 ➤ 完了した施策12件と少なく、交通課題を解決するための施策の66%が現在継続中であり、交通課題の解消には程遠い状況ではないかと考えております。 ➤ このような状況のため、交通の課題は解決されず、引き続き残っている状況であります。現在手がけている施策についても、このまま継続し、解決を図る必要があると考えております。 ➤ 一方で、先ほど述べました、社会情勢の変化や、国の方針、上位計画の方向性、市川市の現状を踏まえなければならないとも考えております。 ➤ つきまして、総合交通計画の課題は継承する必要があると考えながらも、超高齢社会への進展する社会情勢や国の方向性を踏まえまして、総合交通計画の施策の方向性や、施策・事業の内容につきましては、課題はそのままですが、見直しの必要ではないのかと考えているところでございます。 ➤ つづきまして市川市民の交通施策の満足度・重要度についてご紹介させていただきます。 ➤ 資料のグラフにつきましては、市川市総合計画の第二次基本計画の資料から抜粋したとなります。 ➤ この資料につきましては平成21年12月に市民3千人にアンケートを行いまして、その内、有効回答を得られました876件の結果を平成22年2月に取り纏めたものでございます。 ➤ グラフの見方となりますが、縦軸方向に市民が思う施策の重要度となります。上にあればあるほど重要と考えられているのになります。また横軸につきましては満足度のグラフとなっており、右にあればあるほど、満足度が高いと思われているものとなります。 ➤ では、交通に関する施策をご説明いたします。交通関係する結果ですが、赤の下線が引いてあるものとなっており、左から道路整備、交通体系の整備、バリアフリー、交通安全となっております。この4項目につきましては、グラフで4つに区切られた中の左上マスに交通に関する施策が含まれておりまして、これは市民が重要だと考えている一方で、満足な結果が得られていな

発言	内 容
事務局	<p>いことを意味しております。</p> <ul style="list-style-type: none"> ➤ 特に道路整備につきましては、満足度がマイナス0.57と、全施策の中で、最低ポイントとなっている結果でした。 ➤ このようにアンケート結果が示すように、交通施策は市民からの満足度を得る必要があると考えているところでございます。 ➤ 市川市の現状としましては、少子・超高齢社会に突入していること、市中部・北部に道路整備が不足していること、市の中央部に交通速度の低下が集中していること、自転車や高齢者事故が多いこと、バスの利用困難区域があること、交通課題の解決のための施策が不十分で市民からの満足度を得られていないこと、以上が、市川市の現状の報告となります。 <p>③総合交通計画の改訂について</p> <ul style="list-style-type: none"> ➤ つづきまして、目次の3番目の市川市総合交通計画の改訂について説明させていただきます。 ➤ 画面をご覧ください。 ➤ 現在の総合交通計画では、市川市内に慢性しております交通渋滞の解消に対する取り組みが主要な内容でございました。勿論この交通渋滞は解消すべき重要な案件であり、引き続き取り組まなければならない課題でございますが、それに加え、先ほどの市川市の現状より、今後の進展する異次元の少子化・超高齢社会を踏まえて、市民生活が持続できるよう、持続可能な交通基盤を充実させることも、重要な視点として加えていく必要があると考えました。 ➤ このようなことから、画面にありますよう、市川市総合交通計画の見直しの方針としましては、少子化・超高齢社会への対応、交通基盤強化、持続可能な交通環境の確保を取り込んでいく事としました。 ➤ これらの内容につきましては、現在の総合交通計画の中で、具体の施策は既にあるものもございますが、施策の内容そのものは同じであっても少子化・超高齢社会への対応等取り入れた視点も必要ではないかと考えているところでございます。 ➤ それでは、総合交通計画の内容となります交通の課題についてです。画面上に課題1、課題2、課題3、課題4、課題5と5つほど、出させていただきます。施策の実施が不十分なため、課題の解決には至っていない報告させていただいたところです。交通課題につきましては継続して解決を図らなければならないと考えているところでございます。つきましては今ある課題を継続する考えを持っております。

発言	内 容
事務局	<p>続きまして、交通課題に取り組むため、現在の総合交通計画では、総合交通体系のテーマと総合交通計画の基本理念を示しております。こちらも周到するものとしており、変更しておりません。</p> <ul style="list-style-type: none"> ➤ 今回の改訂にあたり、交通課題に対応する5つの基本目標と、それに対応する施策・事業の方向性につきまして、図にて示しております。こちらは総合交通計画を初めて見られた方、またこれから見る方につきまして、どのような体系になっているか、判り易く図化したものになります。 ➤ これらの基本目標について、先ほどの課題に対する基本目標に対しまして右側に①～⑫の方向性を指し示しております。各方向に対し具体の施策を記載しております。また、その方向に対しまして具体の施策ですが、例えば幹線道路の整備促進として①とございますが、①の内容につきましては、資料2の中の一番左側に①幹線道路の整備を進めますという中に、また番号で1から19となりますけれども、こちらのような具体の施策を記載しております。また施策の1につきましては、資料3としまして、A3の図となります。こちらの方に番号を併記し、その場所がどこにあるのか示しております。 ➤ この資料2、3によりまして、どのような施策を行っているのか、現在どのような状況であるのか把握し易いものとして作成しております。 ➤ ➤ つづきまして、市川市総合交通計画の新たな施策、こちら追加した施策についてご紹介いたします。こちらが本日審議して頂きたい内容であります。先ほど市川市の現状として報告しました交通施策の市民満足の向上と図るための施策を7つ追加しております。 ➤ 市民満足度・重要度グラフの道路整備として、橋梁の予防保全型補修の推進を追加しました。こちらは、資料2の「②道路の維持・改良に努めます」の方向性に属しており、資料2の中で33番となっております。こちらは市が目指すべき交通基盤強化として重要な施策として位置づけております。 ➤ 画面の方に移りまして、真ん中に交通安全を追加しております。その中には自転車ネットワークの整備推進、地区交通管理計画の導入（ゾーン30）、左に移りまして、まごころ道路の整備を追加しております。 ➤ こちらは、超高齢社会に進展に対する施策の一部として、生活道路の安全性の向上を意図しております。 ➤ 同じく資料2におきましては、自転車ネットワークの整備促進は77番、地区交通管理計画の導入については71番、まごころ道路については31番と、朱書きしております。

発言	内 容
事務局	<ul style="list-style-type: none"> ➤ 続きまして交通体系の整備としましては、バス利用不便地域に対する方策の検討としまして、例えばデマンド等として、また下に移りましてバスロケーションシステムの導入を追加しております。 ➤ こちらにつきましても、持続可能な交通環境の確保の施策として、公共交通の整備充実・利便性の向上を意図しております。 ➤ 資料2では64番と69番となっております。 ➤ 続きまして一番下となりますバリアフリーとしまして、駅舎の整備促進（ホームドア含む）を追加しました。 ➤ 駅舎の点字ブロックやエレベータの設置など、バリアフリーそのものはかなり進んできている状況となっております。しかしながら超高齢社会に進展に対する施策の一部としまして、更なるバリアフリー化を進めるものとなりました。交通結節点の機能充実を意図しております。 ➤ 資料2では35番となっております。 ➤ 以上が、こちらの画面でございます7つの施策が本日審議していただきたい追加した7施策となっております。後ほど審議お願いします。 ➤ 続きまして目次の10番目、市川市総合交通計画の指標について、2つ目の審議内容としましてご説明させていただきたいと思っております。今までの計画では、総合交通計画に対する事業そのものに対する指標というものがございませんでした。これにつきましては追加事項としてこのような指標を設けたいと考えております。今回の総合交通計画の提案としまして、先ほどご説明させて頂きました市民満足度を用いた指標を使えればと考えております。 ➤ 事業の評価としましては、事業を実施することにより直接発生した成果物や事業量を表す指標を用いて事業評価することが一般的でございます。例えば「交通安全の推進」という目標がございますと、この「交通安全の推進」を構成する「歩道の設置」という事業があるとしめすと例えば歩道を年100m設置し、それを設置することが出来れば、事業量に置き換えた間接的な指標評価として良く使っているケースがございます。これがアウトプット指標と言われる指標となります。一方で交通安全の推進として、目的そのものを達成するには交通事故の件数が減少するという効果や成果を意図する指標として、間接的な事業量では無く、このような成果を指標とするものとしめましてアウトカム指標というものがございます。 ➤ 市川市内におきましては様々な交通課題がございますが、市川市として考慮しなければならないことは、やはり市民の満足度の向上にあると考えます。その満足度の向上を指標としまして、施策に取り組み、その結果を評価して

発言	内 容
事務局	<p>いただきたく、指標としたいのがこちらの表となります。この表につきましては、市川市の交通に関する施策市以外も含めまして、全ての施策につきまして、また新たにアンケートを行うこととなっております。</p> <p>➤ 画面にございます4つの施策の道路整備、交通体系の整備、バリアフリー、交通安全につきまして、市民満足度のポイントを向上させるよう、総合交通計画を行っていく上での指標としていきたいと考えているところでございます。</p> <p>1 1. 今後のスケジュール</p> <p>続きまして、今後のスケジュールにつきましてご紹介させていただきます。下の赤い四角で囲まれておりますのが平成26年度となります。8月が本日の交通対策審議会となります。本日新たに追加しました施策や先ほど示しました指標につきまして審議していただき、その内容を総合交通計画の素案として、9月にパブリックコメントに諮ればと考えているところです。その後パブリックコメントを行いまして、その結果を11月に2回目の交通対策審議会を開催しまして、その内容を報告すると共に、総合交通計画改訂の計画案としまして、先ず提出させていただきます、その内容を諮問し、その先にごございます答申を諮りまして、最終的には今年度中に第2回の総合交通計画の改訂を諮ればと考えております。以上が改訂の内容となります。</p>
高田会長	<p>ありがとうございます。只今していただきました市川市総合交通計画の第2回の改訂概要で、これは全てパブリックコメントを行うのですか。</p>
事務局	<p>今回の資料としましては、皆様のお手元の資料の素案自体をパブリックコメントに出さしていただければと考えております。</p>
高田会長	<p>特に今回は事務局から、前回の審議会から継続の話であったのですが、整理していただきまして、新たな計画案として素案が提出されておりますので、委員の皆様方からご意見をお願いします。どこからでも結構です。</p>
会澤委員	<p>京成バスの会澤と申します。本日は代理出席させていただいております。資料1の15ページですが、新たな施策の中で、交通体系の整備、バス利用不便地域に対する方策検討で括弧デマンド等とあるのですが、このデマンド等についてちょっと意見を申し上げます。公共交通については、いろんな地域で法律の整備とか色々な会議を行っているのですが、10年前位に流行したのがコミュニティバスで、市川市でも行っております。実はそのコミュニティバスが全国的に非常に上</p>

発言	内 容
会澤委員	<p>手くいつているとは限りませんが、結構上手くいかなかった事例がございます。それに変わって、今比較的流行として色んなところで取り上げているのがデマンドなんですけども、デマンドも必ずしもコストパフォーマンスが高い方式とは言い切れません。</p> <p>あともう一つは、資料3の地図で言いますと市の北西部の方のバス路線が走っていないようなところを想定しているということなんですけど、デマンドというのは通常、過疎地域というのか、地方部で有効な手段と言われておまして、市川市の北西部の場合は、必ずしもそういうことでは無くて、都市部にあたりますので、少数の利用を想定しているデマンドでは対応しきれない可能性もあるかと思えます。</p>
高田会長	<p>今までのところで何か事務局の方からはいかがですか。どう考えているのか。</p>
事務局	<p>それではデマンド等の過疎地域に寄与するところがございますが、我々としても交通不便地域、市川市域は大変道路狭い地域でもございますので、コミュニティバスでは対応しきれないようなエリアもございます。そのようなことから、先ほど会澤委員もおっしゃった様に過疎地域等に利用するのがデマンド交通なのですが、コミュニティバスでも入って行けないような道路に検討という形で考えて行こうかという風に考えております。以上です。</p>
会澤委員	<p>あと市の北西部において、全体的に人口が減少している中において、既存の路線バスをいじらないで新たにお金を掛けてデマンドを行うとなりますと、今度は双方とも、既存のバス路線もデマンドも両方とも持続可能性が低くなってしまいうリスクがあると考えております。そこで提案ですけれども、市川市については、63番の地域公共交通連携計画の検討があるのですが、これで実は市の北東部の柏井線の路線バスの再編という、これ全国的にも非常に成功事例として注目されているような実績、ケースがありますので、市の公共交通不便地域に対する方策検討でデマンド方式を予め固定せずに、既存のバス路線の再編を含めて、交通不便地域の解消を図って行くと、こんな様な書き方に変えたらどうかとご提案です。以上です。</p>
高田会長	<p>今のご提案につきましてコメントもらえますか。</p>
事務局	<p>委員のおっしゃるとおり、我々としても、コミュニティバスも進めておりますが、まずは路線バスに頑張っていたいただきたいというのが第一義でございます。コミュニティバスも、もっともっと利用していただいて、採算も上がっていく状態であれば、民間のバスさんの方にお渡ししていきたいなという風に考えて</p>

発言	内 容
事務局	<p>いるのも一理ございます。</p> <p>そう言った中でおっしゃったデマンド交通とですが、ここにつきましては、委員がおっしゃる通り地域公共交通連携計画という制度がございますので、そういう中で、本日もいらっしゃっておりますがバス事業者様、タクシー事業者様などと研究を重ねながら、連携計画に定めまして資していきたいと。もし先ほど言いました様にバスが入れないような例もございますので、そういうところにつきましては実験的と言いますか、そういうところも地域公共連携計画の協議会もございますので、そういう協議会に諮りながら検討していきたいという風に考えております。以上でございます。</p>
高田会長	<p>先ほどの提案は、京成バスさんに頑張って貰うのではなくて、路線バスも含めて不便地域を解消するのに一番良いルートは市川市の中でどう有るべきかと考えましょうという、そういう提案ですよ。</p>
会澤委員	<p>そうです。</p>
高田会長	<p>ちょっと回答が違うのではないかな。今の回答では今ある路線バスは既定で、その空いている間をコミバスで、あるいはデマンドで補おうという発想なので、ちょっと考え方が違うのでは。で、先ほどのご発言の中でこういうところが採算が取れないとのことですが、採算が取れば路線バスをやっているの、やっていないという事は採算が取れないということですから、これからの公共交通は採算が取れない時にどこまで市が出血サービスしてもやるのか、やらないのか、多分そういう感じになるのかなと。その時一番安い方法はどうかと。</p> <p>市川市は駅が沢山ありまして、駅までどうやってアクセスさせるかということです。北総線、その上に常磐線がありまして、その下は総武線で、更にその下に京葉線があつて、東西線が走って、それから武蔵野線、本来は駅までのアクセスをどういう風に考えるのか。多分アメリカやヨーロッパではそういう考え方をしている。だけど日本の場合には料金が全部違いますし、それから運行本数もあまりにも差がある。中々難しいところがある。市の計画の中でそこまで思い切って、多分やれないと思いますし、やると問題が起きる。そういうこともございます。</p> <p>今のご提案というのは、本当は、そういう地域は、どういうバス路線を引けばいいのか。で、どこまで市民に公共交通で手当して行くのかと。本当はそういう議論になるのかと。若干出し方をもう少し工夫されたらいいのかなと。</p>
事務局	<p>今の件でございますが、こちらにつきましては、カテゴリーの8番になります「地域における最適な公共交通の活性化に努めます」という施策の方向性の中で、委員からございました地域公共交通連携計画、柏井線も連携計画を定めて進</p>

発言	内 容
事務局	<p>めてきましたので、この中で検討させていただくということで考えたいと思いますが、いかがでしょうか。</p>
高田会長	<p>改訂概要についての9頁を開いて下さい。10番にバス交通利用不便区域があり、青のコミバスの勢力圏と路線バスの勢力圏を一緒に描いてあります。鉄道からの勢力圏をもう一つ入れるといいと思いますが、鉄道駅から同じように300mで入れるかという、普通は450m位とか考えるのですが、そういう中で引いてみて、青を除いたのを描いて、それからこれまでやってきた市川市のコミバスがどういう役割をしているかというような整理の仕方をすると、一番判り易い。それを合成したらこう事になりますというような表現をしておいたら、今のところの議論がもう少し出来るかなと。その辺を検討していただきたいと思います。この件につきまして、何か他の委員の方は、ご意見などは。よろしいですか。何か追加などございましたら。</p>
会澤委員	<p>会長のおっしゃるように発想として、路線バスはそのままあるものだという前提で、新しいものを追加していくことでなくて、今ある路線バスを、例えばバスを小さくしてルートを変えるとか、そういう今あるものの活用も含めたうえで、総合的に効率的に持続的な方法を検討して行く事がよろしいのではないかと、それが主旨でございます。</p>
高田会長	<p>提案が有りませんので、是非検討していただきたいと思います。</p>
加藤委員	<p>会澤部長が言われたのは、京成の柏井線というバス路線があったのです。しかしながら、撤退しようという方針が出て、それで私ども地元では、それではまずいということで、地元から声を出して、そのバスとコースは活かしながら、バスを小さくして、29人乗りにして駅から駅まで行ってくれと。というもので、お願いして5年かかった。今部長もおられますけど、地元で話して出来上がって、今実際に黒字になっています。ですから、今既に走っているバスを残しながら、そこに市川市のバス、今このブルーラインが有りますけど、そこには柏井線が走る前に、コミュニティバスをお願いして走らせたのです。ですから同じコースにダブって結構走っている。ですから、柏井線が出来れば、コミュニティバスは、玄関から玄関みたいなどころに行ってもらっても良いのかなということ、既存のバスと地元の声をかけるコミュニティバスの全員が話し合っ、路線を新たに考え直してもいいんじゃないかということを行っているんです。</p>
高田会長	<p>そういうことで、もう少し整理出来ますか。</p>

発言	内 容
事務局	<p>計画の素案の中では、おっしゃった意見も先ほどの施策の方向性としましては、公共交通の利便性向上に努めますということで、検討して行きたいという風に考えております。計画の中で対応できるものと考えております。以上です。</p>
高田会長	<p>はい、これにつきましては、検討するという事。他にございませんでしょうか。</p>
三部委員	<p>三部と申します。私の住んでいるところは原木ですが、1時間に1度のバスが原木インターのために、1時間位いつも遅れるのです。出来れば先ほど会澤さんが言われた様に、小さいバスにさせていただいて、インターの大きい道路のところは通らないで、狭い道路を通れるように考えていただけたらいいのかなと思います。</p> <p>それと、お尋ねしたいのですが、ゴミ焼却場のクリーンセンター行きのバスが、いろんなところを走っています。小さいバスで。そういうものは、200円とか300円とか払って、利用できたら良いのかなと思うのですが、不可能なんではないでしょうか。クリーンセンター行きは小さい路地を走っているんで、それを行徳に行ったり、いろんなところに行ったりできればいいと思います。原木の方はコミュニティも走っていませんので。</p> <p>本八幡の方から来るバスは定時ですけど、バスが定時に来ないと、二俣新町から来るのは、必ず30分、40分から1時間は遅れます。来ないので電話をかけるのですが、「大丈夫です」と言われます。間引き運転しているんじゃないかなと思う位電話をかけるのですが、皆さんが利用しなくなってくるんじゃないかなと思うんです。出来れば少しでも小さな路地を走れるようなバス、小さいバスを考えていただければ良いのかなと思います。</p>
高田会長	<p>全体を見直す時に、今の意見を取り入れていただきたいと思います。高齢化について大きく旗を振るような計画になったということは、正しいと思います。鉄道とかは今、高架とか地下になっていますけど、路面を走るバスが一番使い易いわけで、そういうことも含めて考えていただければと思います。</p> <p>それから、今までバスの考えが固定しておりまして、大量と中量の間を狙ってずっとこれまで開発してきたのですが、今段々時代は変わって、先ほど小型で上手くいっているという話がありましたが、そういうようなことから、利用者の立場に立って、どんなふうに走らせたら良いのか考えていかなければ。計画ですすぐには出来ないと思いますが、そういう仕組みを考えるような形でこの計画を持っていけるように、是非お願いします。他にございませんでしょうか。このテーマでなくても。</p>

発言	内 容
金子委員	<p>この総合交通計画の見直し、改訂ということで、最初は外環道路の工期延期で21年に第1回の改定、これが10年経過して26年度に第2回の改訂をする。37年度に計画の目標年次になっている。それぞれ16ページに4つの市民満足度の向上を目指すという項目があるのですが、施策の中にも市内幹線道路の整備促進を目指すという14頁にあります。</p> <p>平成29年になると、外環道路や都市計画道路3・4・18号も完成している。そのなかで満足度の高い道路整備をしっかりと書いてある。この16ページの赤い線の意味、この時期に3・4・18号も外環も完成するそういうなかで、そういう10年計画の中に外環や、3・4・18号の完成することによる交通計画の中身についてほとんど明記されていないです。その辺は、どうお考えですか。</p> <p>これは飛躍的に改善するというような赤い線が延びて、重要度も高くなり、満足度も高くなるというように表現してもいいのではないかと。そういう大事なこの時期に、まさに完成する外環道路も3・4・18号もいわゆる東西道路は何本かあったけど、非常にうまくいってない。この最重要の新たな計画がここに入ります。そこにそれらしい内容が1つも示されていない。もうちょっと市民に外環道路や3・4・18号がこうなって、こういうことによって、こんなに市川の交通の計画が変わっていくということがもうちょっとあってもいいのではないかと思います。</p>
事務局	<p>おっしゃるとおり、外環道路、市でしたら3・4・18号、県さんの方でしたら色々な道路が整備されている状況であります。それが進みますと、かなり市内の交通状況が改善されますことを予想しております。そういった中で、現状といたしまして、幹線道路の整備だけでなく、狭い道路につきましても、車が入ってきて事故が起きているという状況がございますので、交通安全対策も含みまして、幹線道路の整備を進めながら、総合的に満足度をあげていきたいと考えています。ただ、中々数値化することが出来ないのも、基本目標という形で、幹線道路の整備を進めますといった表現でしたり、生活道路の安全性の向上を目指しますという努力目標的な目標を掲げさせていただきたいと思っております。以上です。</p>
金子委員	<p>そのことは、市川市の状況でなくたって当たり前のことで、外環道路もなければ3・4・18号もないところで同じことです。この年度はまったく違うじゃないのではないかと。あるいは、この15ページの写真の中に道路整備とありますが、そういう重要課題の解決というような時期にしては、あまりにもそれを表現されていない。もうちょっと工夫されてもよろしいのではないかと。会長どうでしょう。</p>

発言	内 容
高田会長	資料2をご覧いただければと思いますが、前回提出されたときに、説明があったと思いますが、幹線道路の整備については19項目ぐらいありまして、スタートしているんだと。現在取り掛かっていないのが4箇所ぐらいございますが、今言われたことは、全部網羅されているのではないかと。今回の新しい目玉で表現できていないと思うのですが。計画書の中では、個々のところはもう一度、再考ということでしょうか。
事務局	それは継続して進めてまいります。
高田会長	個々のところの絵があれば外環ができたときに、路線の絵があればわかりやすい。事務局の方皆さんはわかっているでしょうが、他の人たちは何号線といってもイメージがわからない。パブコメにする時も、絵にしておかないと、わかりにくいと思います。それを継続して実施するというので整理していただいて。従って、それができたときに、それ以外の非幹線道路をどうしたらよいかということが、安全面から言って問題なんじゃないかと。今このような話が出てきていると私は解釈しています。
金子委員	私が言いたいのは、パブコメで意見を求めるわけだから、市民の満足度をどのように表現していくか、ここに外環道路や3・4・18号も整備されますと。そういうことによってどのような効果がある、ということをパブコメを行う時に大事だろうということを申し上げた。そういうところを分かりやすく表現して欲しい。以上です。
高田会長	考え方を変えますと、もう道路計画が整備の方に入ってしまったので、交通計画から離れてしまうが、実際は、これまでの計画と整備が実施されている道路もあるという現状にあるのですが、進行上、パブコメまでに整理をお願いしますか。
事務局	はい。
高田会長	次、他に何かご質問ございますか。なければ私から、15ページのバスロケーション、バリアフリーのところ、ホームドアの話があるのですが、市がこういう計画にどういう形で、参加するんですか。お願いをするために計画するのか、補助までする考えなのか。それとバスロケーションシステムは今いろいろあって実際には待っていることなんです、利用者がこれをどういう形でみるか、市がどういうふう計画で考えているか知りたい。

発言	内 容
事務局	<p>今の2件、駅のホームドアの整備促進、バスロケーションシステムの導入促進、についてですが、現在、国の方に補助の要綱がございまして、地方公共団体といたしましては、整備にあたり補助金を出して整備を促進する立場でございます。今後、鉄道事業者様ですとかバス事業者様に、このような導入の予定があったときにご相談をいただいて、市が補助金を出すという形で考えています。</p>
高田会長	<p>計画の中に表していないと難しいということですか。</p>
事務局	<p>はい、そうです。</p>
高田会長	<p>ホームドアはどうなんですか。</p>
小林委員	<p>よろしいですか。JR東日本の小林です。ホームドアにつきましては、当社で現在山手線を中心に進めておりまして、非常に大きなコストが掛かるものでありまして、山手線の後どうするのかと、検討がやっと始まったところでございます。先ほどおっしゃいましたとおり、国交省さんからの補助のスキーム等も提案されている中では市川市内につきまして、この平成37年と言われている期間の中では非常に厳しいかなと思ひまして、先ほどおっしゃったような鉄道事業者に対しての補助。そのような形でということであれば、整備促進をするという表現であれば主体的な表現も感じられると困りますので、検討を進めていくとか、要請をしていくとかの表現の方が相応しいのではないのかと思ひます。</p>
高田会長	<p>導入要請や整備要請がいいんですかね。</p>
事務局	<p>ホームドアにつきましては、要請というお話もありましたが、私どもは促進ということで、事業者様に促すという形で整備していきたいと考えています。バスロケーションと同じで促すという形で考えています。もし、鉄道事業者様からホームドアを設置したいという意思があった時には、計画に位置づけることによって促進するというので、補助金が考えられるのではないかとということです。</p>
新井委員	<p>先ほど金子委員が質問されてましたが、それに私も賛成です。というのは、外環道路というのは個別な道路、幹線という名前は謳わないほうがいいと思ひますが、市川市にとってあれは本当の幹線で、どこの道路もあそこに接続されていくので、取り決めの時の昔の話ですが、どうなっているのかちょっと教えてもらいたいんですが、外環ができれば国の役割、県の役割、市の役割、があつて8・8路線をやりましょつと、県は八つの路線、市は八つの路線、接続するところの整備を進めると、お互いにそういうことになつてる。今、市の方は私の地元でも測</p>

発言	内 容
新井委員	<p>量入って色々しているので分かります。そういうのをもう少し具体的に、書き込んだ方がよいのではないかと。当時の委員会ではこういうところまで議論していたというのを分かってもらうために。満足度についても全て外環に関連してくるので。さっき会長がおっしゃったように、年寄りや歩道橋なんか渡らない。だからやっぱり平面交差にしてくれ、そういうことからきても、一回では渡りきれない信号は、中間に島みたいな中央分離帯を利用したそういうのを、みんな要望しているんです。だから、そういうことをやると安全の確保にもつながるし、交差点の隅切りも大きくなるから満足度もどんどん上がっていくと思うんです。それを、幹線道路の整備を進めますだけでなく、もうちょっと具体的に取り込んで、書き込んだ方がすごい検討していたということが後々わかっていただくためにも。</p>
事務局	<p>今、新井委員からのお話がございますが、外環道路の整備につきましては、9分類22項目の要望事項を市から県に出しまして、それにつきましては県さんの方も対応していただきまして、進められる状況であります。具体的に申し上げますと、国道14号を拡幅していただきましたり、今度、国分下貝塚線という国分小学校の前のところの事業に着手していただくことになっております。外環道路に伴います県が行う路線、市が行う路線につきましては、計画の素案の中には15ページになりますが、大きい項目の中では、幹線道路網の整備を進めます、というふうになってございますが、それに伴います諸路線の整備につきましても、各路線の全て入っている状況でございます。この路線も全て37年までに整備を進めていきますと期待しているところです。記載にはありませんが、県さんにつきましては妙典橋ですとか行徳橋の架け替えなど、協力していただいているので引き続き、道路整備、架橋整備を進めていただきたいと思いますと思っております。以上です。</p>
新井委員	<p>それとさっき言ったバス路線のこともですね、国道ができるわけですから、バス路線も空白地帯になった部分も全て補いがついてしまいます。大きな空白になってたところが。サービス道路を利用する方法もあるだろうし、満足度が低いので、そういう計画を示してもうちょっと明るい話題にした方がいいと思います。</p>
事務局	<p>外環道路の整備に伴います、バス路線の整備につきましては、今まさに国土交通省様ですとか京成バス様と、地域公共交通連絡協議会というものが発足して協議する場がありまして、これまでも検討しておりますし、これからも改善に向けて検討を進めてまいりたいと考えております。</p>

発言	内 容
高田会長	<p>これは、総合交通計画ですので、2ページを見ていただきまして。上位計画を受けて、市川市が総合交通計画で関連計画が4つありまして、道路については都市計画の方で行う道路計画があつて、先程言われたことが書いてありますので、それを受けて下にある4つ、安全やバリアフリー、自転車、あるいは環境とかの方向性をまとめるのが総合交通計画。ただ、交通計画ですとすぐみなさん道路とかバスとかそういうところに頭がいきますので、市民の皆様に見てもらうためには、現状の交通の施設、道路安全とかを参考資料としておかないと、なかなかそういうのはプロだけが見るのではないので、その辺のことしていただければと思います。</p>
事務局	<p>これから総合交通計画の素案をパブリックコメントする際に、参考資料といたしまして、今、会長のおっしゃったような資料を交通の現状とかを先程のスライド資料のような形にしたいと思います。</p>
高田会長	<p>よろしくをお願いします。他にございますか。</p>
根本委員	<p>パブコメは、この素案に参考資料が少し付くのですか。上位計画と関連計画で素案だと6ページ7ページだと思いますが、関連計画は2つしかない。あと、今回の改訂の目玉というか、パワーポイントの15ページの4つを社会情勢の変化とかを捉えて、改訂しますというのが今回の計画のうりになっていると思うのですが、パブコメに出そうとしている資料の中では、薄まってしまって、他の施策と一緒に読みにくいので、書いてあるかもしれないのですけれども、施策としてただ書いてあるように見えるので、それを参考資料で十分に説明するのか、あるいはこの本編の中に書き込むかで少し強く表現した方がいいのではないのでしょうか。</p>
高田会長	<p>パブコメはどこまで出すんですか、このパワーポイントも。</p>
事務局	<p>パブコメにつきましては、今考えておりますのは、素案でございます。あと、参考資料としまして、資料2、資料3の施策の状況をこれは参考資料で、ご意見がありましたら、これは以前にお配りした交通の現状につきましては、参考資料として、パブコメに見られるようにしたいと考えております。また、ホームページで実際行うのですが、その中で分かるような形で記載したいと考えております。以上です。</p>
高田会長	<p>前回の説明で、皆さん全然総合交通計画全体像が理解できていなかったようでしたので、今日のような形にさせていただきました。パブコメの制度はよく分から</p>

発言	内 容
高田会長	ないのですが、主なものとして出せるものは出していただけるように。パブコメはあまり意見が来ないので、来るような制度を考えていただきたいなど。
佐藤委員	ちょっと1点お伺いしたいんですが、市川市総合交通計画のこの用件の中で33項、橋梁の予防保全の推進は、着手っていう丸が付いているんですけども、この資料の中で、その落とし込みがないんですね。どこで保全をいつているのか分からないのですが、これは全部落とし込んでないんですか。
事務局	橋梁予防の保全につきましては、大変多数ございますので、落としきれませんでした。右下の段に市内全域というところがございまして、こちらの市内全域の中で橋梁補修の促進という形で示させていただいております。以上です。
佐藤委員	何箇所ぐらいあるのですか。
事務局	そちらにつきましては、資料2の33番を見ていただきたいのですが、平成26年から平成30年にかけて全128基ある橋梁につき82基を順次補修を予定しているということでございます。
佐藤委員	その内容を教えていただきたい時は資料があるんですか。
事務局	はい、ございます。
佐藤委員	<p>わかりました。もう一点はですね、この市川市総合交通計画の素案の中の15ページ、幹線道路の整備、道路の維持、改良に努めます。その中で、「生活道路の拡幅整備推進」と書いてありますが、実際は、道路の方はそうなっているんですけど、結構歩いていて一番気付くのは、建築基準法を守らずにセットバックされた道路をまた、壁を前の場所に取り付けてあったり、あるいは花壇つくったり、あるいは、駐車場に改造したりして、建築基準法を守っていないで新築された家が相当目立つんです。それを守っていれば、昭和26年位に建築基準法が施行されているわけですけども、もう50年、60年ですか、守っていない人が多すぎる、ですから、未だに建築基準法の取締りがかなり緩いのが現状です。守っていれば、道路の拡幅推進をやらなくても自然となっているはずなんです。</p> <p>建築指導課のことですけど、その辺の連携強化をどうしていくか、パブリックコメントにも入れて欲しいと思います。ただ、きちっと守っている人もいますが、守っていない人が多いので検討していただければと思います。</p>

発言	内 容
事務局	<p>建築基準法42条2項道路というのがございまして、建築基準法が制定される前から立ち並んでいる建物につきましては、立て直す時に道路の中心から2mずつ振り分けて建築されることによって、4mの道路が確保されていくというのが建築基準法の道路の取り扱いとなっております。それにつきましては、狹隘道路対策として新たに建築される方に測量とかの助成をして進めている状況でございまして、それと同時に、まごころ道路の整備をしております。</p> <p>というのは、建築を待っている道路が中々広がっていかないところで、まごころ道路の整備を市としましても追加しまして、市長が変わりまして始まった事業でございまして、これにつきましても進めていきたいと。建築基準法との連携を図ってもいきたいと思っておりますので、パブリックコメントとしてですね、素案の15頁「生活道路の拡幅整備の推進」とありまして「まごころ道路整備」の下に「狹隘道路対策」のようなカテゴリでですね、今行っておりますのもございまして、益々の推進というように記載を変えてみようかなと考えますがいかがでしょうか。</p>
佐藤委員	<p>やはり違法性があるので、その辺の取り締まり強化といった形で示していくのだと思います。新しく建ったのは、50年はそのままで、それをどのようにして是正勧告するか強制的な指導を考えていただきたいと思います。</p>
事務局	<p>ご意見につきましては、所管の部署に伝えたいと思います。</p>
高田会長	<p>交通は後始末ばかりですが、本来は交通があって建物を作るのが正解です。日本の場合逆になって、それと日本の場合、行政で決めたことは性善説にたっていますので、罰則や取締りがないです。欧米ですと、行政で決めたことは必ず違反するやつがいると考えるから、罰則を厳しくしとかななくては行けない。罰則が厳しいとちゃんと取り締まらなると公平でないということで、取締りのチェックをきちんとする。そういう仕組みになっている。</p> <p>仕組みが違うので、日本は段々守る人が少なくなっていますが、ここで扱うのは難しいのですが、同じ市の話ですから、審議会で見解が出たと担当部署に伝えていただきたいと思います。</p> <p>まごころ道路も、そのような状況の中で当面はこのような形でやるという記述があればいいと思います。それはまごころ道路の計画の中でしていただくと。</p>
田中委員	<p>議員の田中です。素案についてお伺いしたいのですが、素案の12ページの5つの目標は、「総合」の名が付くので大きな視点で見なくては行けないので「市民満足度」のような感覚の数字にならざるを得ないと思いますが、計画を見まして指標を付けた方がいいものと付けなくていいものの判断が分かりかねますが、</p>

発言	内 容
田中委員	<p>交通計画はある程度指標を付けた方がいいと考えます。素案の14ページに5つの目標がありますが、市民と一緒に考えるのであれば、施策・事業の方向性はアウトカムでなく中間アウトカムとして指標を見えるようにするのも一つと思います。</p> <p>資料2で進捗状況として出していますが、こちらはアウトプット目線の話ですので、市民にも委員会にも分かりやすい中間アウトカム指標というものが必要であると思います。そうすると、外環や3・4・18号も中間アウトカムに全部引っかかると思います。いかがでしょうか。</p>
事務局	<p>田中委員から中間アウトカムを入れるようにした方がいいというご意見について、我々も色々な指標を考えまして、前は道路混雑度という、道路許容量より交通量が多いと混雑度が高くなる指標がございます。そのような指標もあり研究してきましたが、中々一律に定めるのが難しく、市民満足度という抽象的な指標となっております。ですので、個々の事業計画を立てる際にそのような目標設定をしまして、事業を進めてまいりたいと考えております。</p>
田中委員	<p>いずれにしても、12個の施策・事業が今後展開されていくと思いますので、PDCAのチェックに繋がるような事業の展開をしていただきたいと思いません。</p>
事務局	<p>そちらにつきましては、検討してまいりたいと思えます。</p>
高田会長	<p>PDCAをやろうとすると予算まで入っていかないといけないので、中々難しいのではないかと思います。混雑度の指標だけでは合わない項目もありますので、個々のデータが見られるように考えていただきたいと思えます。市議の皆さんもおられますので、一緒に考えて知恵を出していただければと思えます。</p> <p>そうしますと、パブコメに出すのは、今日の意見がどれだけ取り入れられているかを私に任せていただければと思えますが、よろしいでしょうか。</p>
委員一同	<p>(はい)</p>
根本委員	<p>具体的な施策・事業が資料2に県事業がありますので、持ち帰らせていただきまして検討いたします。</p>
高田会長	<p>他にもありましたら、来週末までにご意見を出していただければと思えます。その他事務局からありますか。</p>

発言	内 容
高田会長	それでは、これをもちまして「平成26年度第1回市川市交通対策審議会」を閉会といたします。ありがとうございました。

平成26年9月20日

市川市交通対策審議会

会 長 高田 邦道