

市川市総合交通計画

第2回改訂（案）

平成27年〇月

目 次

1	総合交通計画について	1
	(1) 総合交通計画の策定の趣旨	1
	(2) 総合交通計画の改訂の背景	1
2	市川市の交通網整備の歴史	2
	(1) 道路	2
	(2) 鉄道	2
	(3) バス	2
3	交通の現況	3
	(1) 道路	3
	(2) 鉄道	3
	(3) バス	3
	(4) タクシー	4
	(5) 自転車駐輪場と自動車駐車場	4
4	上位計画	5
	(1) 千葉県総合計画	5
	(2) 市川市総合計画	5
	(3) 市川市都市計画マスタープラン	5
	(4) 主な関連計画	5
5	道路交通に関する課題	7
	(1) 課題の整理	7
	(2) 課題整理図	9
6	総合的な交通体系の確立	10
	(1) 総合交通体系のテーマと基本理念	10
	(2) テーマと基本理念に即した5つの目標	11
	(3) 目標達成ための指標	12
7	目標を達成するための施策	13
	(1) 目標と施策・事業の体系化	13
	(2) 具体の施策	14
8	今後の展開	18
9	施策・事業の箇所図	19

1 総合交通計画について

(1) 総合交通計画の策定の趣旨

① 総合交通計画とは

近年の自動車交通の増大は、交通渋滞、交通事故、環境問題、公共交通の衰退など、様々な問題を生じさせている。本計画は、各交通機関に関わる施設の整備や交通サービスの提供等、ハード・ソフトが一体となった総合的な交通体系を構築するため、施策を総合的、一体的、効率的に考えた長期計画として交通施策を行うものである。

② 計画の目標年次

目標年次は、市川市総合計画「I & Iプラン21」、及び市川市都市計画マスタープランと同様に平成37年（計画期間20年間）とする。

③ 対象とする交通施設・交通手段

本計画で対象とする交通施設は、鉄道、道路（都市計画道路、国道、主要地方道、一般県道及び幹線市道）、自転車駐輪場、駐車場とする。

また、対象とする交通手段としては、鉄道、バス、タクシー、自動車、自動二輪車、原動機付自転車、自転車、徒歩等とする。

(2) 総合交通計画の改訂の背景

① 計画期間の経過

平成16年3月に策定した総合交通計画の施行から10年間の経過したことから、計画期間の中間時点として計画の見直しに着手した。

② 社会情勢の変化への対応

市川市内に慢性的に発生している交通渋滞解消に対する取り組みに加え、今後の進展する異次元の少子化・超高齢社会への対応、交通基盤の強化、安心・安全な交通環境の確保も、重要な視点として踏まえるものとした。

③ 計画の進捗状況

施策の大部分が継続中であり、課題の解決には至っていない。しかしながら超高齢社会への進展する社会情勢の変化や国の交通政策に関する方向性を踏まえ、総合交通計画の施策については見直しを行うものとした。

2 市川市の交通網整備の歴史

(1) 道路

- ・昭和15年 旧都市計画法に基づく都市計画街路(26路線)の決定
- ・昭和35年 現在の高速交通軸のひとつとなっている京葉道路開通
- ・昭和43年 市川松戸有料道路(現県道松戸原木線)開通(現在無料)
- ・昭和44年 東京外郭環状道路(幅員40m)都市計画決定
- ・昭和47年 新行徳有料道路(現新行徳橋)開通(現在無料)
- ・昭和53年 国道357号(湾岸道路)開通
- ・平成8年 東京外郭環状道路(標準幅員60m)都市計画変更
- ・平成10年 東京外郭環状道路(市川区間)建設大臣施行命令

(2) 鉄道

- ・明治27年 総武鉄道(現在のJR総武本線)が開通し市川駅が開設
- ・大正3年 京成電気軌道(現在の京成本線)押上～市川真間開通
- ・昭和44年 東京地下鉄東西線開通(行徳駅開設)
- ・昭和53年 JR武蔵野線開通(市川大野駅開設)
- ・昭和63年 JR京葉線開通(市川塩浜駅、二俣新町駅開設)
- ・平成元年 都営地下鉄新宿線開通(都営本八幡駅開設)
- ・平成3年 北総鉄道北総線開通(北国分駅、大町駅開設)

(3) バス

- ・昭和41年 路線バス輸送人員がピーク
 - ・昭和62年 路線バス運行本数がピーク
 - ・平成12年 輸送人員がピーク時と比較し半分以下
 - ・平成17年 コミュニティバスの社会実験開始
 - ・平成22年 コミュニティバスの本格運行開始
- ※現在、路線バス輸送人員は、平成12年以降、ほぼ横這い状態で推移

3 交通の現況

(1) 道路

① 道路網

- ・道路は、国道4路線、県道11路線、市道3,021路線の合計3,036路線、総距離(実延長)は約784kmとなっている。(平成25年3月現在)
- ・東西を走る国道14号(京葉道路含む)を主軸とし、南北に放射状の道路網を構成している。
- ・江戸川以南、江戸川以北の市街地を結ぶ主要な路線は(主)市川浦安線である。

② 市川市の都市計画道路

- ・現在、40路線、延長約118kmが都市計画決定されている。
- ・整備率は、約43%(約50km)である。
- ・都市内幹線道路の配置密度は、市街化区域内で2.6km/km²であり、都市規模に対する都市計画道路の標準値(3.5km/km²)を下回っている。
- ・地区別の整備率は、土地区画整理事業が施行された江戸川以南は96%と高いが、江戸川以北は28%と低い。

③ 現況交通量(参照:「一般交通量調査結果集計表(千葉県県土整備部)」より)

- ・一般道では、ほとんどの路線で平日混雑度が1.0を上回っている。
- ・平日のピーク時旅行速度は、一般道で概ね10~20km/hである。
- ・平日交通量については概ね平成11年調査時点がピークとなっており、平成22年調査にかけて減少傾向が見られる。
- ・大型車両の混入率は松戸方面に通ずる路線(県道市川松戸線、県道松戸原木線、国道464号)と湾岸部の国道357号に高い傾向が見られる。

(2) 鉄道

① 鉄道網

- ・鉄道開設状況をみると、総武本線(JR)、京成本線(京成電鉄)、東西線(東京地下鉄)、武蔵野線(JR)、京葉線(JR)、都営新宿線(東京都交通局)、北総線(北総鉄道)の5社7路線、延長30.1kmとなっている。
- ・鉄道駅は、JR5駅、東京地下鉄3駅、都営1駅、京成5駅、北総2駅の計16駅となっている。

(3) バス

① バス網

- ・路線バス
現在、市内には京成バス27系統、京成トランジットバス16系統、東京ベイシティ交通2系統、京成バスシステム4系統、京成タウンバス1系統の計50系統のバスが運行されている。

- ・コミュニティバス

交通不便地の解消を主な目的とし、公共公益施設への利便性向上、移動制約者の外出支援等を図るため、平成22年4月よりコミュニティバスの本格運行を開始している。

- ② 公共交通（鉄道・バス）の利用圏域

- ・半径1kmを鉄道利用圏域とすると、北東部、北西部に鉄道を利用しにくい地域が存在する。

- ・半径0.3kmをバスの利用圏域とし、鉄道利用圏域と組み合わせると、市全域を概ね網羅している。

- (4) タクシー

- ① タクシー

- ・千葉県タクシー協会の京葉交通圏である市川市では、市川、浦安、鎌ヶ谷、船橋、習志野、八千代の6市のタクシー事業者が営業しておこなっており、その事業者数は35社、車両数1,684台となっている。(平成26年1月31日時点)

- (5) 自転車駐輪場と自動車駐車場

- ① 自転車駐輪場

- ・市営駐輪場は、全体で14駅3バス停に46施設を整備し、37,910台収容可能となっている。(平成26年3月現在)

- ・市内での1日の放置自転車は、平成14年度の約11,000台から平成25年度は約763台に減少している。

- ・通勤通学自転車の放置が駐輪場の整備により減少している。

- ② 自動車駐車場

- ・自動車交通が集中する駅周辺の商業地域、近隣商業地域またはその周辺の地域で、道路の利用を保持し円滑な道路交通を確保する必要がある区域を、平成3年2月に駐車場整備地区として都市計画決定している。(市川駅・本八幡駅・行徳駅・南行徳駅の各駅周辺4地区)

- ・当該地区内における、駐車場の整備に関するマスタープランとして、「駐車場整備計画」を平成14年3月に策定した。

- ・その他、「市川市宅地開発事業の施行における事前協議の手続及び公共施設等の整備に関する基準等を定める条例」等に基づき、建築物の用途に応じて、自動車駐車場の整備を義務付けている。

4 上位計画

(1) 千葉県総合計画「新・輝け！ちば元気プラン」(平成25年10月)

○基本目標

安全で豊かな暮らしの実現

- ・災害に強いまちづくりの推進
- ・交通安全県ちばの確立
- ・地球温暖化対策の推進

活力ある県土の基盤づくり

- ・交通基盤の強化
- ・社会資本の充実と適正な維持管理
- ・人と環境にやさしい住まい・まちづくりの推進

(2) 市川市総合計画 I & I プラン 2 1 (平成13年3月策定)

市川市総合計画 第二次基本計画 (平成23年4月)

○基本目標「安全で快適な魅力あるまち」

(施策の方向)

- ・安全で安心して暮らせるまちをつくります
- ・快適な暮らしを支え、質の高い都市基盤整備を進めます

(3) 市川市都市計画マスタープラン (平成16年4月策定)

○都市づくりの目標

- ・活力・住みやすさを持つバランスのとれた魅力ある都市づくり
- ・歴史・文化・自然を活かし潤いと安らぎのある都市づくり
- ・都市基盤が整い安全に安心して暮らせる都市づくり
- ・都市活動や日常生活を支える交通環境の充実した快適な都市づくり
- ・市民・事業者・行政の協働によるまちづくり

(4) 主な関連計画

① 市川市交通バリアフリー基本構想（平成15年10月策定）

○基本方針

- ・平成22年までに移動円滑化を実施する
- ・高齢者、障害者の意見を反映した重点整備地区、特定経路を選定
- ・関係事業者との協議により効果的な移動円滑化を実施する

○重点整備地区(移動円滑化に係る整備を重点的かつ一体的に進める地区)

- ・JR本八幡駅周辺地区、JR市川駅周辺地区、東京地下鉄行徳駅周辺地区、東京地下鉄南行徳駅周辺地区

② 第9次市川市交通安全計画（平成23年7月策定）

○計画期間:平成23年度～平成27年度

○道路交通安全対策の6つの柱

- ・市民一人ひとりの交通安全意識の高揚、道路交通環境の整備、道路交通秩序の維持、救助・救急体制の整備、被害者支援の推進、道路交通事故調査・分析

③市川市自転車走行空間ネットワーク基本構想（平成25年12月策定）

○基本方針

- ・東京外郭環状道路等を活用した自転車走行空間ネットワークの形成
- ・道路空間の再配分等による自転車走行空間の確保

④第二次市川市環境基本計画（平成25年3月策定）

○基本理念

- ・健やかに暮らせるまち

○取り組みの方針

- ・自動車などの移動発生源対策の促進

5 道路交通に関する課題

(1) 課題の整理

本市における交通の問題点を踏まえ、課題を以下の通り整理した。

課題1 市内幹線道路の整備充実

- ① 本市は、江戸川を挟んで東京都と接することから、国道14号等の東西の渡河路線に交通が集中する傾向にあり、その交通は本市に発生集中する交通以外に通過交通も多く、市内交通とあいまって東西南断面での容量不足への対策が必要である。
- ② 日中連続して渋滞している路線(区間)は、京成本線の踏切を横断する区間であり、当断面のほぼ全ての路線において渋滞が発生している。
- ③ 道路交通の円滑化だけでなく都市機能向上の面からも、京成本線の立体交差事業の検討が必要である。
- ④ 外環道路、(都)3・4・18号浦安鎌ヶ谷線の整備後は、既存の南北路線の混雑は緩和されると思われるが、都市計画道路網が完成しないと解消には至らず、依然混雑が発生する状況が予想されるため、広域的な取り組みが必要である。
- ⑤ 本市の交通体系の確立に向けては、将来的な交通需要を踏まえ、各道路の機能分類(主要幹線・幹線・補助幹線)を行った上で、渋滞を分散させる代替道路などの必要な道路についての整備が必要である。
- ⑥ 短期、中期的には公共交通への転換や、中心部に集中する自動車交通を抑制する交通需要マネジメント(TDM)が必要である。

課題2 交通結節点の充実

- ① 今後の高齢社会を踏まえると、交通施設のバリアフリー化は必須であり、交通結節点を中心にバリアフリーの推進をより一層の充実を図ることが重要である。
- ② 公共交通体系・自転車交通体系の核となる交通結節点においては、バリアフリーを踏まえて適正な整備を図るとともに、うろつき交通の解消を図るため駐車場案内の充実を図ることが必要である。
- ③ 交通結節点の核となる駅舎については16駅中13駅のバリアフリー化が進んでいるが、まだ未整備である駅についても対策を進めるとともに、新たな対策としてのホームドアの整備促進をする必要がある。
- ④ 交通結節点となる駅周辺においては、ハード施策としての道路環境の整備充実を継続し推し進めるほか、高齢者や障害者が安心して利用出来る道路環境とするためのソフト的な施策も必要である。

課題3 公共交通の整備充実・利便性向上

- ① 今後の人口減少・高齢化社会を踏まえ、公共交通の維持確保を図ることが重要である。
- ② 市民の重要な交通手段であるバス交通についても、利用者の促進、コミバスの運行の継続を図るために、新たな道路整備と併せバス交通網の促進を図りつつ、駅などへの速達性の向上、公共交通の衰退の防止、地域住民の利便性の向上など多角的な検討が必要である。
- ③ 高齢化率が高く、バス利用の不便地域が顕在するし北西部については、新たな公共交通手段の検討が重要である。
- ④ バス運行の定時性の確保が困難な状況に対し、リアルタイムな運行状況を周知する情報提供のためのツールも交通基盤の一つとして導入検討を行う必要がある。

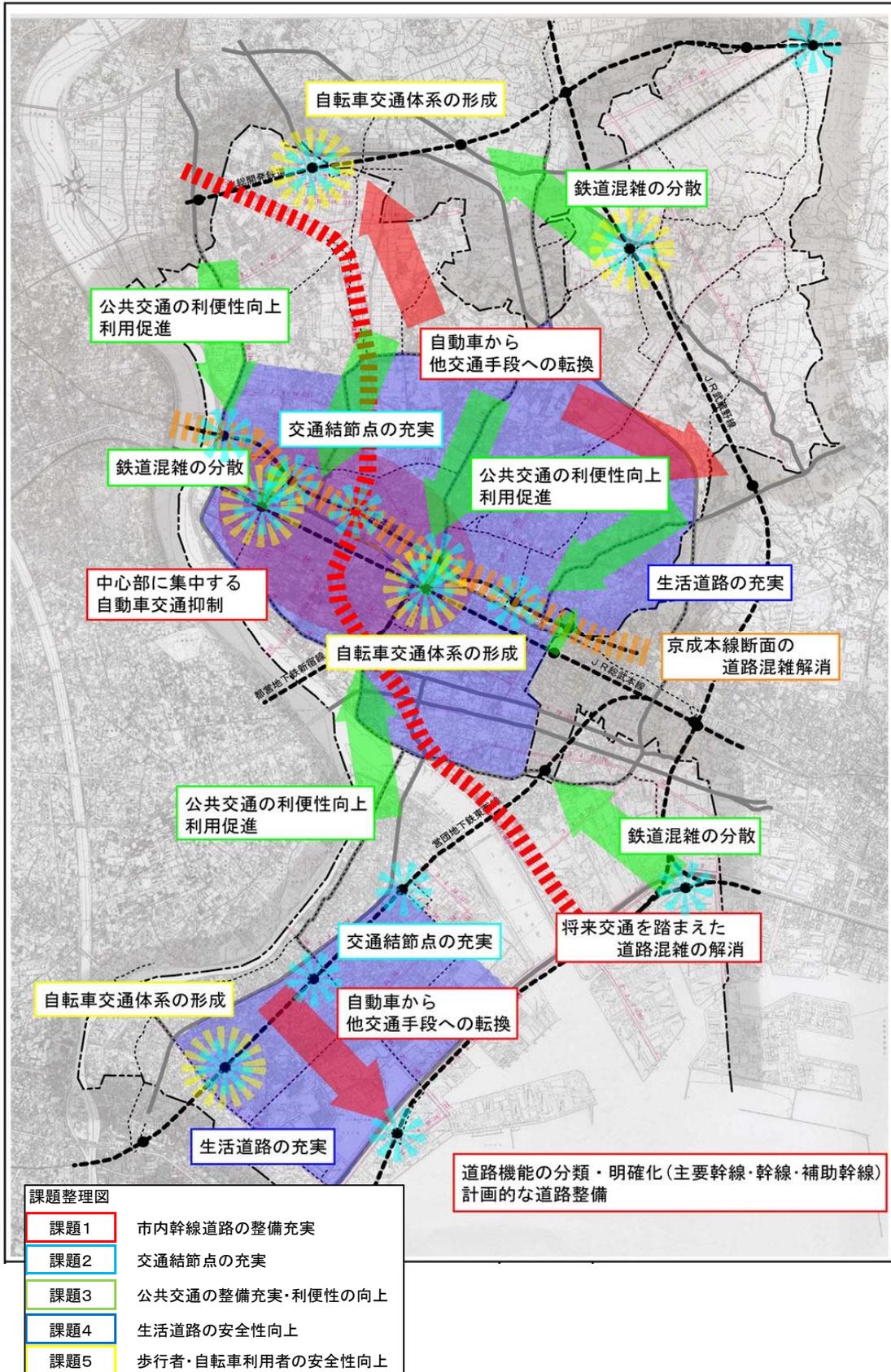
課題4 生活道路の安全性向上

- ① 生活道路(区画街路)では、地域住民の生活環境として歩行や自転車利用の際に安心して安全に利用出来る道路環境が必要である。
- ② 現状では、交通混雑を避ける抜け道として区画街路に通過交通が入り込むことにより、地区住民の安全性や環境が脅かされる状況がみられる。
- ③ 住居系の区画街路や、人が集中する地区の街路においては、歩行者などの生活空間重視の考えを導入し、自動車交通の規制を図りながら、歩行者専用・歩車共存道路としての整備を図り、歩行者等の安全性・快適性を確保することが必要である。

課題5 歩行者・自転車利用者の安全性向上

- ① 本市の特性として、道路整備の遅れから、市北部から中心部に移動する交通手段として自転車が利用される傾向が顕著である。
- ② 駅周辺の駐輪場は増加したが、駐輪場に向かう自転車走行空間が不足しており、歩行者との接触等が懸念される。
- ③ 自動車交通から自転車交通への転換を考え、自転車が安全・快適に走行できる道路交通体系の形成が必要である。
- ④ 自転車関連する事故も多く、自転車利用マナーに対する意識向上が必要である。

(2) 課題整理図



6 総合的な交通体系の確立

(1) 総合交通体系のテーマと基本理念

①テーマ

本市の総合計画や都市計画マスタープランに掲げられた将来都市像である「ともに築く 自然とやさしさがあふれる 文化のまち いちかわ」を実現するため、また、WHOの提唱する健康都市を目指すべく、総合交通体系のテーマを次のように定める。

「市民が健康で良好な環境の基に生活を営むことを可能にする交通環境」

②基本理念

総合交通体系の構築における基本理念を次のように設定した。

次ページに掲げた総合交通計画の目標を達成するための具体的な施策を検討するに当たっては、5つの基本理念を踏まえて検討し、事業を実施するものとする。

基本理念1：地球環境負荷の低減

地球温暖化の原因である二酸化炭素や窒素酸化物を削減する施策を展開し、地球環境にやさしい交通体系をつくる。

基本理念2：アクセシビリティの向上

まちの魅力向上、防災機能の強化、都市活動の活性化を支援し、目的地までの移動が容易に、短時間に行えるようにする。

基本理念3：交通手段選択性の向上

バスや鉄道、タクシーといった公共交通の利便性を高め、自動車以外の交通手段の選択を可能にする。

基本理念4：市民生活に密着した交通体系の確立

市民の活動を支援し、生活に密着した安全で快適な交通体系を確立する。

基本理念5：官民協働による交通体系の構築

行政、事業者、市民の協働のもとに交通体系を構築する。

(2) テーマと基本理念に即した5つの目標

目標1：市内幹線道路の整備充実を目指します。

将来的な交通需要を踏まえながら、効率的な道路整備により自動車交通の円滑化を目指すとともに、自動車交通を抑制し、良好な都市環境づくりを支援する。

【指標】道路整備：市民満足度（△0.57）の向上

目標2：交通結節点の機能充実を目指します。

交通結節点とその周辺は、交通手段（自動車・バス・タクシー・徒歩・自転車）が集中する場所であるため、ユニバーサルデザインを基本としたすべての人の利用を可能にすることを旨とする。

【指標】バリアフリー：市民満足度（0.04）の向上

目標3：公共交通の整備充実・利便性向上を目指します。

公共交通の充実を目的とする施策を展開することにより、交通手段を自動車から公共交通へ転換を促し、良好な交通環境づくりを目指す。

【指標】交通体系の整備：市民満足度（△0.20）の向上

目標4：生活道路の安全性の向上を目指します。

生活道路を抜け道として利用するような通過交通を排除し、市民の安全を確保するために、道路の利用形態を明確にするとともに、適正な自動車交通の誘導を図る。

【指標】交通安全：市民満足度（0.18）の向上

目標5：歩行者・自転車利用者の安全性の向上を目指します。

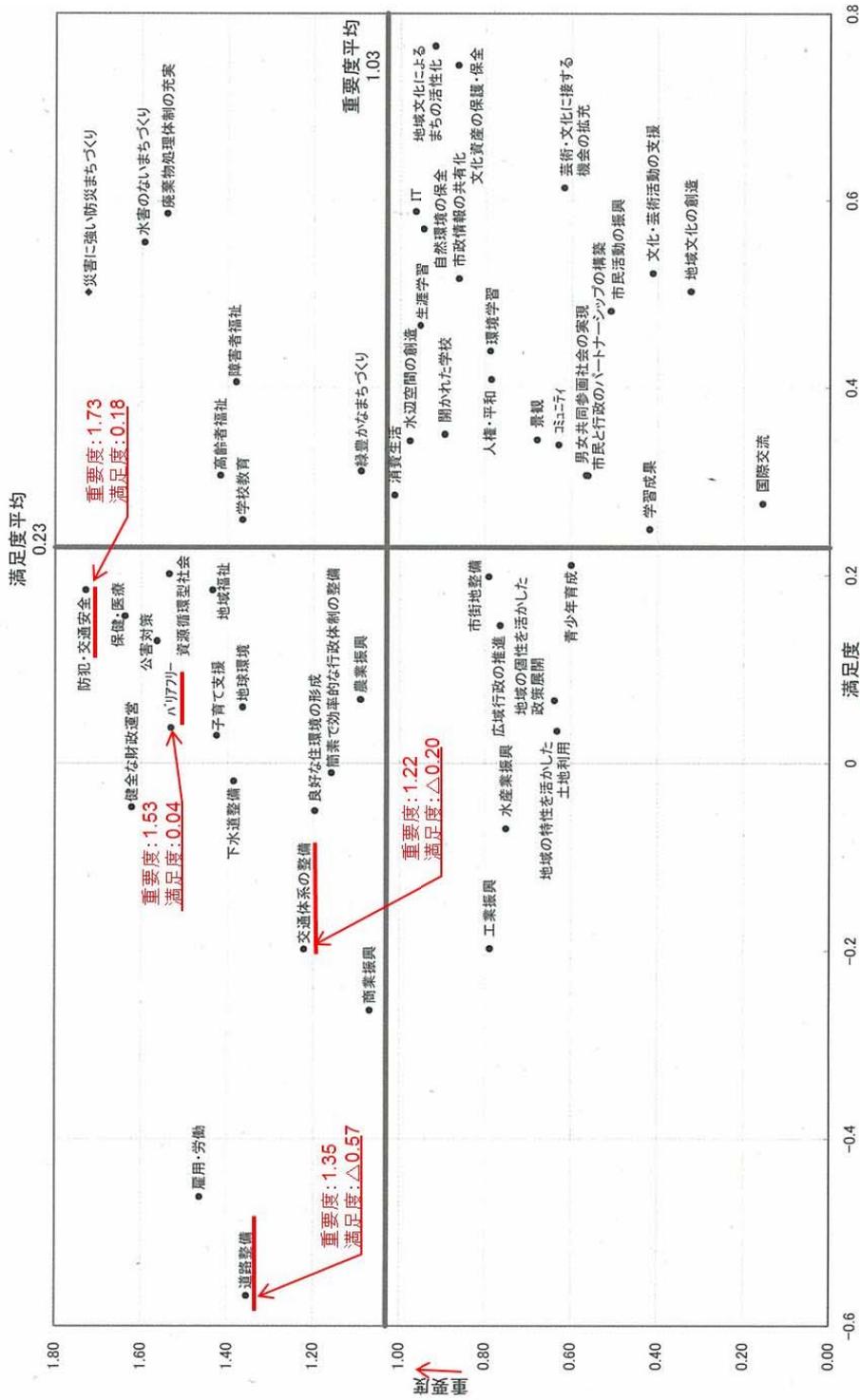
身近な移動手段である徒歩、自転車交通の安全性、快適性を向上させるような歩行者自転車空間の形成を目指す。

【指標】交通安全：市民満足度（0.18）の向上

(3) 目標達成のための指標

事業・施策の実施により発生する効果・成果（アウトカム）を表す指標として市民満足度としました。指標としては道路整備、交通体系の整備、バリアフリー、交通安全とし、これらの市民満足度の向上を目指します。

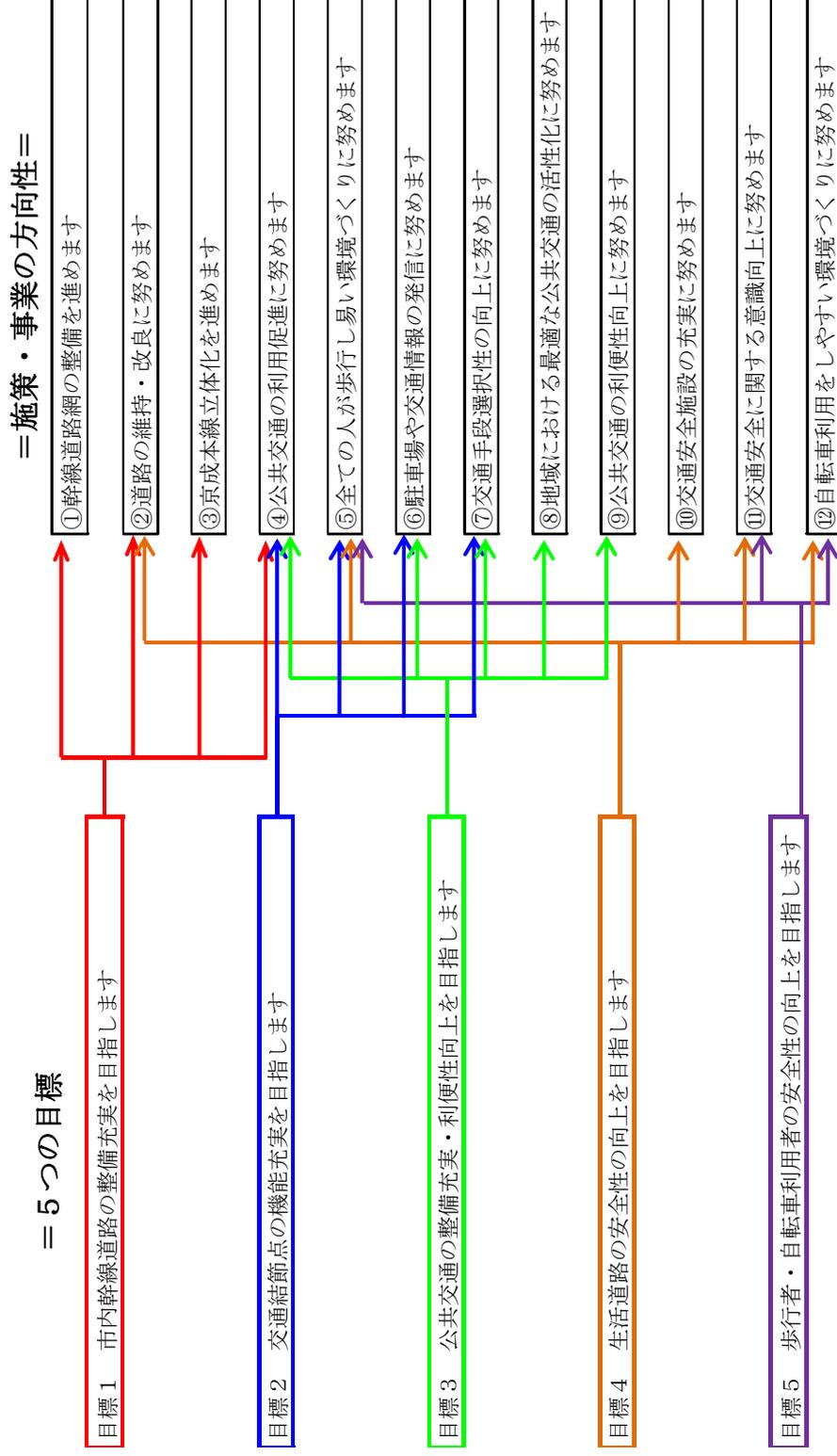
満足度・重要度の分布



7 目標を達成するための施策

(1) 目標と施策・事業の体系化

5つの目標の達成を目指し、総合交通計画の体系化を図ります。



(2) 具体の施策

各々の施策・事業の方向性に対する具体の事業を指し示す。

① 幹線道路網の整備を進めます。

○都市計画道路の整備推進

- | | |
|----|--------------------------------------|
| 1 | 外環道路 |
| 2 | 外環道路に関連する施策（北西部） |
| 3 | 外環道路に関連する施策（南部） |
| 4 | 都市計画道路 3・4・1 2号北国分線 |
| 5 | 都市計画道路 3・4・1 4号大洲平田線 |
| 6 | 都市計画道路 3・4・2 3号田尻二俣線 |
| 7 | 都市計画道路 3・6・3 2号市川鬼高線 |
| 8 | 都市計画道路 3・4・1 8号浦安鎌ヶ谷線 |
| 9 | 都市計画道路 3・4・1 3号二俣高谷線 |
| 10 | 都市計画道路 3・4・1 9号市川二俣線 |
| 11 | 都市計画道路 3・4・2 1号市川船橋線 |
| 12 | 都市計画道路 3・5・2 8号国分下貝塚線 |
| 13 | 都市計画道路 3・3・9号柏井大町線 |
| 14 | 都市計画道路 3・1・4号稲越国府台線、3・1・5号大町線（北千葉道路） |
| 15 | 都市計画道路 3・5・2 6号鬼高若宮線 |

○江戸川架橋の整備促進

- | | |
|----|----------|
| 16 | （仮称）妙典橋 |
| 17 | 行徳橋の架け替え |
| 18 | （仮称）押切橋 |
| 19 | （仮称）大洲橋 |

② 道路の維持・改良に努めます。

○道路拡幅整備・改良の推進

- | | |
|----|--------------------|
| 20 | 市道 0 1 1 9号（大洲小付近） |
| 21 | 八幡中央通り（バスベイ） |
| 22 | 国道 1 4号（バスベイ） |
| 23 | 市川松戸線（バスベイ） |

○交差点改良の推進

- | | |
|----|------------------------|
| 24 | 市道 0 1 2 4号（国府台女子学院付近） |
| 25 | 市道 0 1 1 2号（妙典橋交差点箇所） |
| 26 | 大柏橋信号制御改善 |
| 27 | 行徳橋北詰交差点 |
| 28 | 市川 I C 北側交差点 |
| 29 | 原木 I C 南側交差点 |
| 30 | 県道市川松戸線（国府台病院前） |

○生活道路の拡幅整備の推進

3 1 まごころ道路整備

○橋りょう補修等の推進

3 2 長寿命化修繕計画の策定

3 3 橋梁の予防保全型補修の推進

③ 京成本線立体化を進めます。

○京成本線立体化事業の促進

3 4 京成本線立体化

④ 公共交通の利用促進に努めます。

○公共交通バリアフリー化の促進

3 5 駅舎のバリアフリー化

○自動車の利用自粛の推進

3 6 ノーマイカーデーの実施実験

○駅周辺・駅前広場整備の推進

3 7 J R 市川大野駅前広場

3 8 北総鉄道大町駅前広場

3 9 京成電鉄菅野駅前広場

4 0 J R 市川駅前広場

4 1 J R 本八幡駅前広場

4 2 東京メトロ行徳駅前広場

4 3 再開発事業（A地区）による駅周辺の整備

⑤ 全ての人が歩行し易い環境づくりに努めます。

○歩行者空間整備の推進

4 4 旧江戸川遊歩道整備

4 5 水辺の周回路整備

4 6 大町レクリエーションゾーン整備

4 7 寺町通り、中山参道

○駅周辺駐輪場整備の推進

4 8 北総鉄道大町駅

4 9 京成電鉄市川真間駅

5 0 東京メトロ南行徳駅

○駐輪対策に関わる団体との連携

5 1 駐輪対策に関わる団体との連携体制の強化

○人にやさしい道づくり

5 2 人にやさしい道づくりの推進

5 3 J R 市川駅周辺・本八幡駅周辺

5 4 東京メトロ行徳駅周辺・南行徳駅周辺

○電線類地中化

5 5 電線類地中化の推進

○放置自転車対策の推進

5 6 指導員による呼びかけ

○高齢社会に対応した交通対策

5 7 高齢社会に対応した交通対策の推進

⑥ 駐車場や交通情報の発信に努めます

○路上駐車排除の推進

5 8 南行徳駅周辺

○駐車場整備計画

5 9 駐車場整備計画の見直し

○交通情報提供の推進

6 0 ホームページの充実化

⑦ 交通手段選択性の向上に努めます。

○レンタサイクル

6 1 レンタサイクルの推進

○サイクル&バスライド

6 2 サイクル&バスライドの推進

⑧ 地域における最適な公共交通の活性化に努めます。

○地域公共交通網形成計画

6 3 地域公共交通網形成計画の検討

○交通不便地域に対する方策

6 4 交通不便地域に対する方策検討

⑨ 公共交通の利便性向上に努めます。

○新設道路を利用した新たな路線バス網の検討

6 5 外環道路を利用した広域拠点アクセス強化（新規バス路線等）

○コミバスの運行継続の推進

6 6 北総北国分駅への利用誘導を考慮したコミュニティバスの導入（延伸線）

6 7 鉄道駅を含むエリアでのコミュニティバスの導入、路線再編（南部ルート）

6 8 主要施設循環型コミュニティバスの導入（北東部循環ルート）

○バスロケーションシステム

6 9 バスロケーションシステムの導入

⑩ 交通安全施設の充実に努めます。

○交通安全施設整備の推進

7 0 カーブミラー、標識、路面表示

7 1 地区交通管理計画の導入（ゾーン30）

⑪ 交通安全に関する意識向上に努めます。

○交通安全啓発の推進

7 2 幼稚園、小学校等への交通安全指導

7 3 自転車利用者等への街頭指導

⑫ 自転車利用をしやすい環境づくりに努めます。

○自転車ネットワーク

7 4 自転車ネットワークの整備の推進

7 5 都市計画道路3・4・18号浦安鎌ヶ谷線

8 今後の展開

展開方策としては、基本方針のとおり官民協働による交通体系の構築が望ましく、情報の提供等の充実化が必要と考えられている。

また、事前調査や社会実験等を行うことについても、明確な目標を設定し検討することが望ましく、さらには、他の事業や広域的な連携を図りながら進めるものとする。

【計画の評価】

計画の進捗状況を点検・評価するため、利用者の視点に立った評価指標を設定し、施策の点検・改善を進めます。

【PDCAサイクル】

施策の検討から実施にあたっては、P：プラン（計画）、D：ドゥ（実行）、C：チェック（検証）、A：アクション（改善）サイクルを意識し取り組むことが望ましい。

【社会実験の実施】

施策の実施検討において社会実験実施の必要性がある時は、市民等の協力を得ることにより、アンケート調査の実施や、対策の目的・実施方法などの周知を図りながら進める。

【他事業等との連携】

市が実施する関連事業と連携を図り、また、近隣市の協力が必要となる施策についても連携を図りながら取り組むものとする。

