

■パブリックコメントの実施結果

○実施期間

令和7年5月1日(木)～令和7年5月30日(金) (30日間)

○ご意見をいただいた方の人数及びご意見の件数

・インターネット 26人 98 件

・郵送 6人 24 件

(その他の方法によるご意見の提出はありませんでした。)

○ご意見への対応

- | | |
|---------------------------------|------|
| ① ご意見を踏まえて案の修正を検討するもの | 3 件 |
| ② 今後の参考にするもの | 19 件 |
| ③ ご意見の趣旨や内容について、考え方を盛り込み済みであるもの | 67 件 |
| ④ その他 | 33 件 |

○いただいたご意見の概要及び市の対応

番号	ご意見	市の考え方	対応
1	道路について 自転車走行の確保も有り難いですが、確保が困難な場所においては、せめて歩道の整備をお願いしたい。20 年前に住んでいた時と殆ど変わっていない。段差があり、狭く、車椅子やベビーカーは通り辛いだろうと思われる箇所が多く見受けられる。	5ページ[2]『安全で快適な道路空間の創出』の中で、駅周辺のバリアフリー化や幅員の狭い生活道路の改善について記載しています。	③
2	公園について 砂場に屋根を付けてほしい。気候変動により、5月から残暑の頃までの日差しが強く、幼児とこの数年遊んでいて、屋根のある公園は殆どないと感じる。船橋市の蓮池公園のように藁のような屋根で良いので、早急に取り付けて頂きたい。昨年、小学生のご両親からも、子どもを夏場では、短時間しか遊ばせられないという声を聞いた。	7ページ[2]『多様な公園の整備、適切な維持管理』の中で、社会変化に対応した既存公園の再整備について記載しています。 なお、いただいたご要望は、担当部署と共有させていただきます。	③
3	もっと緑豊かな公園を色々なところで増やしてほしいです。	7ページ[1]で『緑や水辺の保全・活用』を図ることとしている他、[2]『多様な公園の整備、適切な維持管理』の中で、緑の拠点や身近な公園づくりについて記載しています。	③

4	北東の方の道路が、狭くて危ないところが多いので、道路を広くしてほしいです。	5ページ[2]『安全で快適な道路空間の創出』の中で、幅員の狭い生活道路の改善について記載しています。	③
5	北東部の京成八幡前の道路が整備されるのは望ましいですが、北部に向かう道全般が細くて危ないので無電柱化及び歩道の整備をお願いしたい。 特に鬼越駅前通りと八幡小学校前の通りが歩行の幹線となっているにもかかわらず、車の通りが多く危険と考えます。	5ページ[2]『安全で快適な道路空間の創出』の中で、駅周辺のバリアフリー化や幅員の狭い生活道路の改善について記載しています。 なお、いただいたご要望は、担当部署と共有させていただきます。	③
6	財政状況、今後の人口増減及び環境保全も考慮しつつ、適切な都市計画マスタープランになっているものと思料。	ご意見・ご賛同ありがとうございます。	④
7	千葉県事業である都市計画道路に関する市としてのスタンス、働きかけの方針が明確でなく、期限などを明確にした上で積極的に県の事業に関与すべき。特に、市の南北に通じる木下街道は経済的、防災上また歩行者保護からも重要な道路であり、期限を決めて計画の一部修正も視野に計画を策定すべき。	18ページ「まちづくりにおける役割」の中で記載のとおり、千葉県を含む関連機関等と連携・調整を図りながらまちづくりを進めてまいります。 また、本計画は、都市計画に関する基本的な方針であり、大きなまちづくりの方向性を示すものです。個別事業の期限等は、部門別諸計画の中で、必要に応じて設定されるものと考えます。	③
8	都市計画マスタープランの全体構成における道路・交通の項目では、道路インフラの老朽化が課題として挙げられているが、2025年1月に発生した埼玉県八潮市の道路陥没が示すように、老朽化した地下のインフラは重大な問題を引き起こす可能性がある。 環境に配慮した人と車にとって快適な交通体系への転換と合わせて、老朽化したインフラを刷新することも持続可能な社会には必要だと考える。	5ページ[2]『安全で快適な道路空間の創出』の中で、老朽化が進む道路等の適正な維持管理について記載しています。	③
9	全体構想 C 水と緑・景観について カラスによるごみ集積場所荒らしや行徳地区南部のカワウの糞害の対策も盛り込んでいただけないでしょうか。どちらも深刻な状況が続いていると考えています。	本計画は、都市計画に関する基本的な方針となります。 いただいたご要望は、担当部署と共有させていただきます。	④
10	「防犯」の観点もまちづくりを考えるうえで重要と考えますが、骨子に盛り込んでいただけないでしょうか。外国人の居住者も多く、不審者の報告を度々受けています。当居住マンションでも昨	いただいたご意見は、今後、素案を作成する過程で、参考にさせていただきます。	②

	年に車 2 台が盗難の被害がありました。犯罪抑止の観点で検討を是非お願いします。		
11	南八幡 5 丁目は昔から道が狭い。無電柱化も進んでいない。本八幡駅に直結するデッキを設けて車と人を分離するべく、また高齢化も進んでいるため安全に駅方面に移動できるルートを立てて大規模な複数の集合住宅と大きな公園の都市整備を、本八幡駅南口周辺を含めて大胆に行ってほしい。	5ページ[2]『安全で快適な道路空間の創出』の中で、駅周辺の無電柱化やバリアフリー化等によるウォークアブルなまちなかづくりについて記載している他、3ページ[2]では『都市活動を支える拠点・軸の形成』等について記載しています。 なお、いただいたご要望は、担当部署と共有させていただきます。	③
12	市川市の小学校で下記のような選択制を取り入れて欲しいです。他の自治体では取り入れているところもあります。(少子化や近年の子どもたちの様々な環境変化に対応するため) 自由選択制:自治体内の学校であればどこでも選択可能 ブロック選択制:各市区町村をブロックごとに分けてそのブロック内であれば選択可能 隣接区域選択制:隣接する区域内であれば希望する学校を選択可能 特認校制:特定の学校について、通学区域に関係なく、当該市町村内のどこからでも選択可能 特定地域選択制:従来の通学区域は残したまま、特定の地域に住む人に対して学校選択を認める。	本計画は、都市計画に関する基本的な方針となります。 いただいたご要望は、担当部署と共有させていただきます。	④
13	学区変更の下記の要件を令和 8 年以降なくすとのことでしたが既存のままにして欲しいです。 友人関係等の特別な理由によるため、人間関係に特別な配慮を要する場合等(仲の良い友達と一緒にいきたいという理由は除く) ただし、隣接する通学区域または事務室窓口から直線で 1 キロメートル以内からの通学に限る ※教育委員会にて協議を行う場合がある。(注)	本計画は、都市計画に関する基本的な方針となります。 いただいたご要望は、担当部署と共有させていただきます。	④

14	保育園は兄弟姉妹優先で点数を高くして欲しいです。小規模保育園からの転園は、今は入れないことはないの点で点数を下げるか兄弟姉妹よりは優先順位下げて欲しいです。(共働きで近い年齢の兄弟姉妹がいる家庭のほうが大変です) 共働きで点数が高いのに兄弟姉妹別園で送迎等、とても家族の負担になっています。ご検討よろしく願いいたします。	本計画は、都市計画に関する基本的な方針となります。 いただいたご要望は、担当部署と共有させていただきます。	④
15	計画期間が25年間という長期にわたる計画に拘らず、将来あるべき姿や都市づくりの方向性についてダイナミックな提案が見られない。現状の個別計画を羅列したにすぎないように見られる。	いただいたご意見は、今後の参考とさせていただきます。	②
16	都営新宿線を北に延進し、北総線東松戸駅に接続して成田空港に相互乗入れする。市内の南北交通が新設され、市北部の交通事情が抜本的に改善される。	いただいたご要望は、担当部署と共有させていただきます。	④
17	北千葉道路と北総線間の市街化調整区域を、市街化を図る区域と位置づけ、区画整理事業や地区計画などの手法により、良好な住宅地や業務地として整備する。	3ページ[5]『市街化調整区域の適切な土地利用の誘導』の中で、大町地区では地域のニーズや課題を踏まえつつ、周辺と調和した土地利用を検討することについて記載しています。	③
18	市内の京成電鉄の立体交差化をさらに進め、踏切の解消により交通渋滞の改善を図る。	5ページ[3]『地域の円滑な交通や防災機能強化に資する道路網の整備』の中で、立体交差化を進めることについて記載しています。	③
19	市川市が目指す都市計画のプランが、現状把握と市民の声を反映し、隅々まできちんと整理され、まとめられていて素晴らしいと思いました。	ご意見・ご賛同ありがとうございます。	④
20	ご提案したいことをまとめてみました。ご一読いただければ幸いです。 ◇目的 都市中心部の道路空間の再配分を通して、自転車等のパーソナルモビリティ(免許不要で乗れる個人用移動手段)が利用しやすい環境を整備し、人の移動と都市の快適性を高めることで、市川を持続可能で先進的な都市にすること。 ◇背景 自転車に限らず、特定小型原付四輪等の様々	5ページ[2]『安全で快適な道路空間の創出』の中で、ウォークラブルなまちなかづくりや自転車走行空間の整備について記載している他、[5]『環境に配慮した交通体系への転換』の中で、自転車の利用促進等について記載しています。 なお、いただいたご要望は、担当部署と共有させていただきます。	③

	なパーソナルモビリティが市場に出ていますが、現状の都市道路ではその走行スペースが乏しいと思います。一方で、過密な都市中心部の移動は、クルマよりスペースを取らないパーソナルモビリティの方が有利です。そして市川は、もともと駅近に商住近接のコンパクトな街ができていて、自転車等のパーソナルモビリティの利用に適しています。 ◇方法 ついては、都市中心部の道路空間を再配分し、クルマが走るスペースを抑制して、パーソナルモビリティ用にスペースを割いてはどうでしょうか。 ◇期待効果 このようにして自転車を中心としたパーソナルモビリティの利用が増えることで、 *街なかでのクルマの喧騒は薄れ、街は快適で穏やかになる *人の巡りが良くなる(人が中心の街づくりに役立つ) *脱炭素で持続可能な都市づくりにつながる パーソナルモビリティ:ここでは、電動車椅子(歩道走行)、自転車・アシスト自転車、電動キックボード、特定小型原付(三輪・四輪)、およびこれらのシェアリングサービスを指します。 貨物車による宅配は渋滞や路駐の問題があります。今後都市部のラストワンマイルの宅配も、パーソナルモビリティの利用が増えて行くことでしょう。 以下、パーソナルモビリティを PM と表します。 【ご提案本文】 はじめに 今、免許不要の様々な PM がでています。これは、一般の人だけでなく高齢者にも障害を持つ方にも、個人の移動の自由を広げる可能性を持つもので、今後はスマート(デジタル/情報通信/自動運転)化も進み、さらに発展していくでしょう。 しかし、現在の都市道路では、自転車を除いてこれらの PM は、路面状況やスペース、安全性の	
--	--	--

	面で、走れる空間がほとんど見つからないのが現状です。 将来の都市モビリティ 全体としては、EV 化、スマート化が進むでしょう。 そして、過密になっている都市中心部の細かな移動は、自動車よりもスペースをとらない PM の利用の方が有利です。今後、都市中心部の細かな移動は、自動車から PM へ置き換えられて行くのではないのでしょうか。 <PM 利用の利点> *道路上であれ、駐車場においても PM はスペースをとりません。都市中心部の渋滞や混雑を軽減します。例えば自転車は、自動車の十分の一のスペースで済みます。 *自動車は便利な反面、自動車道路でコミュニティ(向こう三軒両隣の向こう三軒)を分断してきました。自動車の代わりに PM(特に歩行者に近い自転車)を利用することは、人が中心の街づくりに役立ちます。 *カーボンニュートラルに有利です。 *テレコミュニケーション技術とモビリティのスマート化がさらに進んでいくと、人は今より動かなくなるでしょう。そのとき人力で動く自転車の利用は、都市と人の心身の健康を支える上で、今より重要になると思います。 都市の道路空間の再配分 将来の都市モビリティは、上記のように変化していくと思います。そしてこの変化に対応して、都市の道路空間(移動空間)の再配分も必要になると思います。 現在、都市の道路空間は、感覚的に 8 割は自動車用に使われ、2 割が歩行者、そして残りが自転車という感じです。これを、都市の中心部においては、5 割を自動車、5 割を徒歩と PM(パーソナルモビリティ)に、というくらいに再配分してもいいのではないのでしょうか。徒歩と PM ゾーンには緑を配置して、都市のグリーンインフラも整えます。 【市川で考える】 市川市の交通分担率は、鉄道 41%、徒歩		
--	---	--	--

	24%、自転車 15%で、これらを合わせると80%に達します。この数字が示す通り、市川は市内 7 路線 16 駅で広域ネットワークにつながり、それぞれの駅近に商住近接のコンパクトな街ができています。 その代表であり都市拠点ともなっているのが、本八幡駅(市川含む)と行徳駅、そしてそれらを取り巻く商住集積地です。 まずは行徳から 中でも行徳は、東西線行徳駅を中心に、半径 2.5km(自転車で 10 分)の距離に行徳全域がすっぽり納まるコンパクトな街で、住宅が集積するバイパス以南は、道幅は広く身近に里海の自然もあって、PM で人が巡るには最適な条件が整っています。 まずはここで、その生活道路と繁華街道路を、 (自動車):(徒歩+PM)=5:5 くらいに再配分することを考えてみてはどうでしょう。 (生活道路・繁華街道路と幹線道路との接続点と、幹線道路の PM 路をどうするかについては、全体の交通ネットワーク計画の中で別途考える必要があります) 本八幡へ 行徳で目安がついてきたら、その経験を踏まえて本八幡で同様のことを進めます。 上記(道路空間の再配分)を進める上で >協働 まずは対象となる各道路で、街の人(住民・商店・事業所)、乗る人、行政が話し合い、プランをつくる必要で、そのための体制づくりが求められます。道路の 5 割くらい配分されるだろう徒歩と PM ゾーンですが、モビリティの種類には徒歩から自転車～特定電動小型四輪まであり、その構成は、地域や道路の性格によって変わってくるはずです。 >データ化 関係者の納得のためにも、プロセスをシステム化するためにも、実施したプランは客観的な		
--	--	--	--

	データに基づいて評価し改善したいところです。それには自動車、各種モビリティ別通行データの把握が必要になり、そのための道路(移動空間)の情報化が必要です。最終的には交通系を総合的に制御(個々のモビリティ×交通ネットワーク)する、デジタル情報基盤の整備が必要になると思います。 ＞イノベーション このようなことをやって行けば、その過程で様々なイノベーションも生まれてくるでしょう。例えば高齢者のデイサービスへの送迎を特定小型原付四輪の自動運転で行えば、朝夕の道路混雑時の介護関係の送迎車を少なくし、介護業界の人手不足の軽減(運転手が少なくて済む)にもつながります。 将来イメージ 都市中心部の移動空間(道路)の5割くらいが徒歩と PM に開放されると、街なかでのクルマによる喧騒は薄れ、街は穏やかになり、人の巡りも良くなると思います。 本八幡と行徳がこのような域に達した段階で、できることならこの2大都市拠点を、ミニトラム(路面電車・自転車もつめる)で結ぶことはできないでしょうか。行徳からバイパスを通り、新行徳橋を渡ってコルトンプラザ前まで。可能ならそれを南大野まで延ばしてもいいかもしれません。念願である市川の南北を一つにする試みです。 【終わりに】 国土交通省では、急速な人口減少と高齢化による都市のスポンジ化対策として、コンパクトシティ(生活サービス機能と居住を集約し人口を集積する)と、まちづくりと連携した公共交通ネットワークの再構築を政策として掲げています。 市内 7 路線 16 駅で広域ネットワークにつながり、それぞれの駅近に商住近接のコンパクトな街ができています市川は、既にその基盤があります。さらに都市の移動空間を PM に再配分することで「ヒューマンコンパクト&多極ネットワーク	
--	---	--

	シティ」とすれば、国土交通省が掲げる都市モデルの先進都市として、全国にアピールすることができると思います。 気がついてみればこの100年、車中心の都市づくりが行われてきました。都市中心部の移動空間の半分をパーソナルモビリティに開放するというコンセプトは、車中心から人が中心の都市に、都市の構造を変える契機になるかもしれません。		
21	改定骨子案、および現「都市計画マスタープラン（2005-2025）」拝読しました。書かれている内容全般についてはもっともだと思いましたが、計画総体としてどのような都市像を目指すのか、もっと明確に示したほうが良いのではないかと思います。住民の要望に個別に対応するのも大事ですが、市の意志はあって然るべきだと思います。	今後、市川市総合計画で定める将来都市像を共有した上で、分野ごとの基本目標を定め、将来あるべき姿がより具体的に分かる計画となるよう検討を進めてまいります。	②
22	目標の達成状況／KPIはあるのか？ 前回のマスタープランで設定された各目標の達成状況、およびその計測指標を踏まえた総括などはあったのでしょうか？ 資料を読んだものの、どの課題の優先度が高いのか／深刻度が高いのか、いまいちよくわかりませんでした。○○○という目標に対し、現状の達成率は●●%→加えて市内の環境変化により□□が求められている→なので、今次改定案では□□□という目標を設定し、その成果は△△△で計測する→市として優先度が高いと判断するのは××…といった示し方のほうが、個人的にはわかりやすいです。	KPI等は、部門別諸計画の中で、必要に応じて設定されるものと考えており、本計画の中では、指標を設けてはおりません。 なお、総括として、現行計画策定後の各分野における主な取組と成果をまとめ、結果をHPで公表しております。 (リンク) https://www.city.ichikawa.lg.jp/common/cit01/file/0000477268.pdf	④
23	旧街道沿いの景観 地元団体である「行徳まちづくり協議会」が、市のまちづくり整備課と共同しつつ、旧街道沿いの景観まちづくりを推進していると認識しています。寺社や町屋をはじめとした伝統建築があれだけ集中して残るエリアは東京隣接域にはほとんどありません。景観行政の優先度は上げて然るべきだと思います。また、「歴史の趣を活かしながら、新しい街並みづくりを誘導」との文言も、多義的に捉えられる気がします。目標としてより厳密な言葉で定義すべきと思いました。	ご意見の趣旨を踏まえ、17ページ【Ⅲ. 水と緑・景観】行徳街道沿い等の旧市街地の整備方針を「歴史の趣を生かした街並みづくりを誘導」へ修正させていただきます。 また、いただいたご要望は、担当部署と共有させていただきます。	①

24	Ⅲ. 水と緑・景観 Ⅴ. 環 境 江戸川放水路、整備予定の塩浜の人工干潟など、海水・汽水域に触れる場所は少しずつ整備が進んでいると思います。しかしながら、淡水域の自然環境と触れられる場所が南部地区にはほとんどありません。安全管理の問題等あるとは思いますが、「あいねすと」前を流れる丸浜川を、一部でも子どもが入れるようにするなど、環境整備をお願いできればと思います。淡水域ー汽水域ー干潟…とつなげて自然を捉えることができると良いと思います。江戸川第一終末処理場についても可能な限り緑化するなどの取り組みをお願いできればと思います。	7ページ[1]『緑や水辺の保全・活用』の中で、沿川部等の水辺空間の保全・活用を図る他、7ページ[2]『多様な公園の整備、適切な維持管理』の中で、緑の拠点づくりについて記載しています。 なお、いただいたご要望は、担当部署と共有させていただきます。	③
25	新設する都市計画道路は全て無電柱化すべきだ。	5ページ[2]『安全で快適な道路空間の創出』の中で、無電柱化等によるウォーカブルなまちなかづくりや生活道路の改善について記載しています。 なお、いただいたご要望は、担当部署と共有させていただきます。	③
26	歩道、道路の整備を早急をお願い致します。昨年、歩道の亀裂や段差に足を引っ掛けて怪我をし、労災になりました。自転車も多いエリアなのでお年寄りにも歩きやすいバリアフリーの歩道や道路の拡張、整備をお願い致します。また、街灯も暗いので明るくあたたかい街灯をもっと設置してほしい。若い人が怖がらないで、出歩けるよう、街作りをお願いします。	5ページ[2]『安全で快適な道路空間の創出』の中で、バリアフリー化等によるウォーカブルなまちなかづくりや、安全性に課題を有する生活道路の改善等について記載しています。 なお、いただいたご要望は、担当部署と共有させていただきます。	③
27	市川警察前～Shops～船橋方面の道路の拡張。こちらは、歩道も狭く、道路もいつも渋滞している場所です。こちらも早急に改善されたら良い場所ではあります。	5ページ[2]『安全で快適な道路空間の創出』の中で、安全性に課題を有する生活道路の改善等について記載しています。 なお、いただいたご要望は、担当部署と共有させていただきます。	③
28	埼玉にあるブックお風呂カフェの様な施設を京葉ガス会社さんと協力のもと、スカイツリーが見えるリバーサイドに建設して欲しい。観光名所になる様なオシャレなお風呂屋さんを希望。また災害時の避難場所やお風呂の確保に役立つと思います。	ご意見として承ります。	④
29	大洲橋 やはり篠崎、市川の行き来が出来るようになれば、江戸川区民もコルトンや駅前商業施設が賑	5ページ[3]『地域の円滑な交通や防災機能強化に資する道路網の整備』の中で、(仮)大洲橋の整備を進めることについて記載して	③

	わう利点もあり、防災面にも役立ちます。	います。	
30	湘南エリアや、浦安の様なリバーサイドをリゾート感のある街並みにする。 若者達に憧れる様な街並みを目指して欲しい。 手児奈通り、八幡神社や、中山は鎌倉の様な遊べる街並みにしたい。鎌倉のスターバックスの様なオシャレなお店や、和風なお風呂屋さん、食べ歩き出来る参道など作って、そちらを散策したい街並みを作って駅集中型を分散して頂きたい。 ※イメージとしては、手児奈通り、八幡神社、中山、妙典の寺町街道は、鎌倉をイメージする街並み。駅反対側リバーサイドは浦安エリアのヤシの木の街並みを希望。	いただいたご要望は、今後の参考とさせていただきます。	②
31	江戸川の土手脇、市川側の歩道の整備。せっかくの桜並木が歩道が古すぎて台無しになっている。	5ページ[2]『安全で快適な道路空間の創出』の中で、老朽化が進む道路等の適正な維持管理について記載しています。 いただいたご要望は、担当部署と共有させていただきます。	③
32	無電線化 やはり川沿いで自然豊かな分、家の前が鳥の糞の被害にあって困っている。電線がある分、鳥が止まりやすく困っている。	5ページ[2]『安全で快適な道路空間の創出』の中で、無電柱化等によるウォークアブルなまちなかづくりについて記載しています。 なお、いただいたご要望は、担当部署と共有させていただきます。	③
33	都内で見かける、ちょい乗りに使える超小型電気自動車のシェアリングサービス「Times Car PLUS × Ha:mo」やレンタサイクル、LOOP の設置を増やしてほしい。 駅や各公園エリア、市川文化会館、お寺、展覧会場などに。各エリアに遊びに行きやすい様にしたい。いざとなった災害時にも使える移動手段になるので宜しくお願い致します。	5ページ[1]『公共交通の利便性・快適性の向上』の中で、新たな移動手段の導入等について記載しております。 なお、いただいたご要望は、担当部署と共有させていただきます。	③
34	上下水道の整備。 新築を購入したのですが、昨年、ゴキブリが大量に発生。地価が高い割に、古い街な分、家回りのインフラ老朽化にかなり困っている。	3ページ[6]『防災性・居住性に優れた市街地の整備』の中で、快適な日常生活を支える都市基盤(インフラ)整備を進めることについて記載しています。	③
35	空家が目立つ。空家の雑草の放置など景観が悪くなるため、改善願います。	3ページ[7]『多様なニーズに対応した住まいと住環境の形成』の中で、空家対策を進めることについて記載しています。	③
36	私道の改善	5ページ[2]『安全で快適な道路空間の創出』	③

	市と協力しあい、私道を綺麗に整備して欲しい。また通行で怒られる事も避けたい。道が狭い場所も多く、消防車が入らないエリアを改善。	の中で、課題を有する生活道路の改善について記載しています。 なお、いただいたご要望は、担当部署と共有させていただきます。	
37	ドッグラン広場がほしい。休日には市川動物園の動物も披露したりするエリアがほしい。	いただいたご要望は、担当部署と共有させていただきます。	④
38	新浜通りの毎朝の慢性的な渋滞が見受けられます。妙典橋が開通したことにより、多くのトラックの流入するようになりましたが、周辺住民としては騒音や振動に悩まされております。つきましては、新湾岸道路の早期整備を希望いたします。また、舗装も傷んでおり、老朽化が顕著であります。舗装のひび割れなどは周辺への振動にも繋がりますので、適切な道路補修工事を要望します。	5ページ[2]『安全で快適な道路空間の創出』の中で、老朽化が進む道路等の適正な維持管理について記載するとともに、[4]『広域的連絡機能や防災機能の強化に資する道路網の整備』について記載しています。 なお、いただいたご要望は、担当部署と共有させていただきます。	③
39	現在、江戸川第一終末処理場の整理をしているかと思いますが、上部整備については、住民の意見を取り入れる形で整備いただきたいです。江戸川第二終末処理場は、上部を広大な芝生公園などで整備されており、大変魅力的なものとなっております。是非とも第一終末処理場におかれましては、広大な芝生公園の整備をお願いします。目の前にびあばーくがございますが、芝生も中途半端な広さで、隣はバーベキュー場で煙だらけ。かつ至る所の芝が禿げており、お世辞にも綺麗な公園とは思えません。 また、COCOにおいても、当初設計では、ポップジェットやふわふわドームの設置が予定されておりましたが、実際には設置されませんでした。大変残念です。もう少し子供たちが遊べる工夫をしても良いのではと思います。改定骨子に記載ある、暑熱対策としての公園整備を強く要望します。	7ページ[2]『多様な公園の整備、適切な維持管理』の中で、緑の拠点づくりや社会変化に対応した既存公園の再整備について記載しています。 なお、いただいたご要望は、担当部署と共有させていただきます。	③
40	各公園における遊具について、他市や都の公園と見比べると、明らかに数が少なく、規模も小さいです。予算の兼ね合いだとは重々承知ですが、遊具の拡充に向けた予算要望をお願いします。	いただいたご要望は、担当部署と共有させていただきます。	④
41	今回の都市マスの改定骨子案は、素晴らしいものと思われます。引き続き、魅力ある魅力あるまちづくりをよろしくお願いいたします。	ご意見・ご賛同ありがとうございます。	④

42	2022 年 9 月に市川市が策定・公表した「都市計画道路整備プログラム」では、市川市自らが「特に優先的に整備する区間」として具体的な優先整備区間を定めており、これを根拠に都市計画道路の整備を進めていくと宣言しています。ところが、今回の都市計画マスタープラン改定骨子案においては、この整備プログラムにおいて優先度が高いと位置づけられている一部の路線が全く記載されておらず、整合性が大きく損なわれているように見受けられます。 【1. 県事業の都市計画道路について】 整備プログラムにおける優先整備区間(県事業)では、3・4・20 号市川松戸線が優先度第 3 位に位置付けられており、最上位に近い重要な路線とされています。しかし、改定骨子ではこれに言及がありません。一方で、整備プログラムにおいて第 4～7 位に位置付けられている 3・3・9 号、3・4・14 号、3・5・26 号などについては明記されているため、より上位である 3・4・20 号が記載されていないことは整合性を欠きます。 【2. 市事業の都市計画道路について】 整備プログラムにおける優先整備区間(市事業)では、3・4・11 号および 3・4・23 号が優先度第 3 位、3・2・7 号が第 6 位に位置付けられていますが、これらについても改定骨子では言及されていません。一方、改定骨子案 p.15 の方針図には、整備プログラムにおいて第 5 位および 6 位に位置付けられている 3・4・14 号(3・4・19 号以北)や 3・6・32 号(外環以西)が盛り込まれています。 それにもかかわらず、これらよりも優先度が高い 3・4・11 号、3・4・23 号、優先度が同位の 3・2・7 号が地図上に盛り込まれていないのは整合性を欠き、計画の透明性にも疑問が残ります。 【3. 整備プログラムとの整合性の重要性について】 整備プログラムは、市川市が多角的な検討を経て 2022 年に策定・公表した正式な都市整備方針であり、本改定骨子案との間にはわずか 3	改定骨子(案)においては、5 ページ等にあるとおり主要な路線を例示した上で、「都市計画道路〇〇号をはじめとした道路整備」「都市計画道路〇〇号等の整備」といった記載としております。 地域別構想の地域づくりの方針図についても、全ての都市計画道路を記載した上で、主要なものに限定して吹き出しで記載しておりますが、ご意見のとおり、道路整備プログラムとの整合性について誤解を生む可能性があることから、地域づくりの方針図(11、13、15、17 ページ)について、同プログラムに合わせた記載へと修正いたします。 ①
----	--	--

	年という短期間しか経過していません。それにもかかわらず、整備プログラムにおいて明確に優先度が高いとされている路線が、改定骨子で何ら言及もされないという状況は、市の計画行政の一貫性と継続性に大きな疑問を生じさせます。たしかに、マスタープランは上位計画であり、整備プログラムは必要に応じて見直される下位計画であることは承知しています。しかし、現時点で有効な整備プログラムにおいて「この順番で優先的に整備する」と市民に約束した区間について、その方針を短期間で変更するのであれば、その理由、背景、代替案、そして変更による市民生活への影響(例えば、特定の地域の交通渋滞緩和の遅延、防災性の向上機会の逸失など)について、丁寧かつ具体的な説明が不可欠です。説明なき方針変更は、整備プログラム自体の策定意義を失わせ、市の計画全体に対する市民の信頼を著しく損なうものです。都市計画のように中長期的かつ継続性の高い政策分野において、これほど短期間で整合性を欠いた方針が示されることは、市の政策決定プロセスの妥当性そのものに対して、市民が不信感を抱く要因となりかねません。 【4. 回答姿勢についての懸念】 このような矛盾に対して、仮に「整備プログラムに基づく優先順位を尊重するよう努めてまいります」といった抽象的・一般的な回答がなされるだけでは、市の意思決定の正当性や説明責任は果たされているとは言えません。市川市が自ら策定した整備プログラムの方針を、3年という短期間で実質的に変更するのであれば、その判断に至った具体的な社会経済状況の変化、新たな評価軸、代替案との比較検討、そしてその変更がもたらす費用対効果や公益性の変化などについて、市民が検証可能な形で詳細な情報が開示されるべきです。 市はオープンハウスや市民アンケートを実施し、検討状況を公表していますが、これらは「少子高齢化への対応」「防災・安全」などの大枠のコンセプトや方向性に留まっており、都市計画道路の個別路線の優先順位や具体的な整備計画に		
--	---	--	--

	関する評価・判断過程、特に整備プログラムとの関係性についての詳細な検討資料は一切明らかにされていません。したがって、「市民からの意見を踏まえた」「透明性が確保されている」との説明だけでは、実質的な説明責任は果たされているとは到底言えません。真の透明性とは、結論だけでなく、その結論に至るまでの具体的な議論の経緯やデータ、代替案との比較検討といった意思決定プロセスそのものが市民に開かれている状態を指すと考えます。 【要望】 上記の点を踏まえ、市川市の計画行政の一貫性と信頼性を確保し、市民が納得できる形で都市計画を進めていただくため、以下の事項を強く要望いたします。 - 現行の「都市計画道路整備プログラム」において優先度が高いと明確に位置づけられている都市計画道路(例:県事業 3・4・20 号市川松戸線、市事業 3・4・11 号、3・4・23 号、3・2・7 号等)については、原則として「都市計画マスタープラン改定骨子案」及び最終的なマスタープランに明記し、その整備方針を反映すること。 - やむを得ず、整備プログラムにおける優先路線をマスタープランに記載しない、または優先度を変更する場合には、その例外的な判断に至った具体的かつ客観的な理由、社会経済情勢の変化、新たな評価基準、市民益への影響分析、代替案との比較検討などを含む詳細な資料を作成・公開し、市民がその妥当性を判断できる状態を確保すること。これにより、計画策定過程の透明性と市の説明責任を果たすこと。		
43	生物多様性の保全の観点が弱い。生物多様性の重要性は世界的に認知され、国は生物多様性条約に批准し戦略を進めています。「自然が生きてこそ人間が生きる」という認識に立ち、市川市の都市計画の主要な柱の一つに据えるべきです。また、環境省では令和5年から民間の活動等によって生物多様性の保全が図られる区域(森林、里地里山、都市緑地、沿岸域等)を「自然共生サイト」として認定することを進めており、市川市は国分川調節池緑地が第1号として認定され	いただいたご意見は、今後、素案等を作成する過程で、参考にさせていただきます。	②

	た。これらを含めて、市川市の都市計画の柱として位置づけることが大切である。		
44	3ページ[4]に「身近な緑地・農地等の保全・活用を図る」とあり、[5]で「市街化調整区域は(中略)無秩序な土地利用や開発行為の抑制」とあり、2つの調節池緑地は重要であることから、方針図に大柏川第一調節池緑地と国分川調節池緑地を主な都市公園・都市緑地として明記する。7ページ右方針図においても同様に明記する。	1ページに記載のとおり、大柏川第一調節池緑地と国分川調節池緑地は水辺の拠点として位置づけています。	③
45	6ページ「自然環境の状況」中、自然的土地利用の分布の図に大柏川第一調節池緑地と国分川調節池緑地を水面として明記する。	6ページにおいて、大柏川第一調節池緑地と国分川調節池緑地は水面として記載されています。	③
46	6ページ「新たに取り入れる視点」中③「都市公園法・都市緑地法が改正され、Park-PFI 等の新たな制度の運用が進んでおり、これらの制度の活用(後略)」を「都市公園法・都市緑地法が改正され、市民緑地制度や Park-PFI 等の新たな制度の運用が進んでおり、これらの制度の活用(後略)」に加筆する。	ご意見を踏まえ、「新たに取り入れる視点」(6ページ)について、文章中に市民緑地認定制度等の文言を追加いたします。	①
47	現行の市川市の緑の基本計画で市民緑地の活用が書かれていますが市川市では事業化されておられません。都市公園法・都市緑地法、両法律の活用を進めるに際してまず取り組むべきは、周辺他市でも実績がある市民緑地契約制度を事業化することです。それが「住む場所に関わらず、身近にゆとりや潤いを感じることができるよう、多様な緑の空間を創出」につながる近道です。	いただいたご要望は、担当部署と共有させていただきます。	④
48	7ページ[1]『緑や水辺の保全と活用』において、レ点の3項目として、以下の分を加筆する。 「これら地域の緑や水辺について、生物多様性を高めることにより【自然共生サイト】として認定し、新たな緑の拠点として保全・活用を図る。」	本計画においては、7ページ[1]『緑や水辺の保全と活用』の記載にとどめ、【自然共生サイト】については、部門別諸計画等と連携しながら対応を進めてまいります。	③
49	7ページ[3]『水と緑のネットワーク、緑あふれるまちづくり』において、「(前略)水と緑のネットワークを進めることとし、街路樹の整備・適切な維持管理や水辺空間の保全を図る」を「(前略)生物多様性を高める水と緑のネットワークを進めることとし、緑の拠点の保全や街路樹の整備・適切な維持管理、水辺の拠点や河川など水辺空間	いただいたご意見は、今後、素案等を作成する過程で、参考にさせていただきます。	②

	の保全を図る」に加筆する。 水と緑のネットワークを居住環境の面に留めず、生物多様性の保全や「自然共生サイト」の認定まで広げるべきです。それが、「まちに潤いと彩を与える」「緑あふれるまちづくり」の本質になります。 方針図に大柏川第一調節池緑地と国分川調節池緑地を主な都市公園・都市緑地として明記する。3ページの「全体構想－A 土地利用」と同様の理由です。[1]の水辺活用のイメージ写真は国分川調節池緑地ではないですか。		
50	11ページ【Ⅲ. 水と緑・景観】において、大柏川第一調節池緑地(北方子供ミニ自然園を含む)・大町公園を「自然共生サイト」に認定申請⇒生物多様性豊かな場所を目指して認定を進める。なお、大柏川第一調節池緑地の認定後においては生物多様性の増進に向けて保全・維持管理の協議会組織を設立する。大柏川第一調節池緑地を都市計画に位置付けます。	いただいたご意見は、今後、素案等を作成する過程で、参考にさせていただきます。	②
51	11ページ【Ⅲ. 水と緑・景観】において、大柏川第一調節池緑地⇒『「水辺の拠点」「緑の拠点」として自然環境の復元を進め、環境学習など利活用を図る』の項目を加える。大柏川第一調節池緑地を都市計画に位置付けます。	いただいたご意見は、今後、素案等を作成する過程で、参考にさせていただきます。	②
52	11ページ右『地域づくりの方針図』に大柏川第一調節池緑地を緑地として明記し、同ページ【Ⅲ. 水と緑・景観】に「自然環境の保全、環境で自然環境と触れ合える空間」と付記する。大柏川第一調節池緑地を都市計画に位置付けます。	いただいたご意見は、今後、素案等を作成する過程で、参考にさせていただきます。	②
53	13ページ【Ⅲ. 水と緑・景観】において、国分川調節池緑地の「自然共生サイト」に決定⇒生物多様性の増進に向けて保全・維持管理の協議会組織の設立を図る。	いただいたご意見は、今後、素案等を作成する過程で、参考にさせていただきます。	②
54	13ページ右『地域づくりの方針図』に国分川調節池緑地を緑地として明記し、同ページ【Ⅲ. 水と緑・景観】に「自然環境の保全、環境で自然環境と触れ合える空間」と付記する。国分川調節池緑地を都市計画に位置付けます。	いただいたご意見は、今後、素案等を作成する過程で、参考にさせていただきます。	②

55	教育に力を入れる	本計画は、都市計画に関する基本的な方針となります。 いただいたご要望は、担当部署と共有させていただきます。	④
56	市内でも、JR 沿線駅周辺や行徳方面の基盤整備に予算をかけ、取り組んでいるように感じます。環境保全や維持管理だけでなく、国府台地域の道路整備や、じゅん菜池の再整備にも十分な予算をもって取り組んでいただきたいと思います。2車線にも関わらず歩道がない道路も多いほか、舗装が亀甲状にひび割れ、そのままになっている道路もあります。じゅん菜池公園はトイレや遊具も古い状態です。	5ページ[2]『安全で快適な道路空間の創出』の中で、幅員の狭い生活道路の改善や老朽化が進む道路等の適正な維持管理について記載しています。また、7ページ[2]では『多様な公園の整備、適切な維持管理』について記載しています。 なお、いただいたご要望は、担当部署と共有させていただきます。	③
57	京成バスについて、市川駅～国分操車場間の路線の運行本数が運転手不足のためか微減しているほか、宅地化により住宅も増えている中で、公共交通手段が不足しています。国府台地区にもコミュニティバスの新規ルートを整備いただきたいと思います。 是非、市内の地区ごとにばらつきのないよう、予算面、事業量ともにバランスのとれた社会基盤整備をお願いします。	5ページ[1]『公共交通の利便性・快適性の向上』の中で、既存公共交通の利便性の向上と新たな移動手段の導入に向けた検討について記載しています。 なお、いただいたご要望は、担当部署と共有させていただきます。	③
58	要望：市川大野駅周辺および南大野地区における生活利便性の向上と商業機能の整備 ■ 背景・課題 市川大野駅および南大野地区では、近年人口の一定の増加が見られる一方、日常生活を支える商業施設が著しく不足しています。駅周辺には商業的賑わいが乏しく、南大野地区においても生活圏内で徒歩または自転車でアクセスできる商業集積が存在しないため、多くの住民が生活の利便性に課題を感じています。 特に、高齢者や車を手放した住民にとっては深刻な問題であり、車なしでは医療・買い物にアクセスできない現状が「買い物弱者」「交通弱者」の典型例となっています。 ■ 具体的要望 現行計画にある「地域拠点の維持・充実」「生活利便性に配慮した土地利用」等の方針を踏まえ、南大野地区・大柏川沿い柏井町および駅周辺において、積極的に以下の取り組みを検討・推進し	3ページ[1]『住みやすさを実感できる住宅地の形成』の中で、低層住宅地等において、買い物等の日常生活の利便性に配慮した土地利用の誘導を図ることとしている他、[2]『都市活動を支える拠点・軸の形成』の中では、市川大野駅等の地域拠点において、商業・業務機能等の維持・充実を図ることを記載しています。 なお、いただいたご要望は、今後の参考とさせていただきます。	③

	ていただきたい。 ・商業施設の誘致支援 ・複合商業施設や医療との複合機能拠点の整備誘導 ・地区計画等を活用したゾーニングと開発支援の明確化		
59	要望:かつての新駅構想地を含めた南大野・奉免町地区の都市機能強化・面的整備の推進 ■ 背景・課題 該当地区には、武蔵野線沿線の新駅構想があり、一定の交通ポテンシャルと土地の開発余地がある地域です。構想自体は実現していませんが、地形的に平坦であり開発適地であることに変わりはなく、現在も公共施設・大通り(3・4・16号)・農地などが混在する未整備エリアとなっています。 特に市川大野駅周辺は、駅前が急坂に挟まれ、開発に制約がある中、大柏川沿いである南大野・奉免町・柏井町地区こそが将来的に都市機能を担う中心地区として計画的整備が可能です。 ■ 具体的要望 過去の新駅構想地を周辺開発の可能性区域として捉え直し、駅設置がない前提でも商業・住宅機能の面的整備を都市マスタープランに明記していただきたい。 「地域生活圏の形成」「公共交通と歩行圏を前提とした都市構造」などの観点から、ウォーカブルな生活圏整備の重点対象として位置づけていただきたい。	いただいたご意見は、今後、素案を作成する過程で、参考にさせていただきます。	②
60	要望:柏井町(市街化調整区域)および大柏川沿いにおける土地利用の見直しと整備の誘導 ■ 背景・課題 3・4・16号線が通過する南大野～柏井町エリアは、武蔵野線を越えた北側が市街化調整区域に指定されています。しかし、実際には NTT・市川法務局、北消防署、旧リハビリテーション病院、JCOM 北市川スポーツパークなど、都市的機能を備えた公共・準公共施設が点在しています。 その一方で、施設の合間には使われていない農地や、廃材置き場のような無秩序な低未利用地が散在しており、景観の悪化や防犯性の低下、地	2ページに記載のとおり、将来的に人口減少の可能性があるので既成市街地の人口密度を維持することや、自然的土地利用が減少する中で自然を適切に保全・活用することは重要と認識しており、これを念頭に、市街化調整区域におけるまちづくりの考え方を、3ページ[5]で記載しております。	④

	域としての魅力喪失の原因となっています。 ■ 具体的要望 調整区域の現状を踏まえ、ゾーニング見直しや用途変更の可能性を中長期的視野で検討していただきたい。 無秩序な土地利用や管理不全の防止を目的に、市施行による開発誘導(準工業地域や複合用途地域等の柔軟な土地利用計画)を検討していただきたい。 景観と治安面からも、特に法務局～旧リハビリテーション病院～スポーツ施設の一体的な空間活用を進めていただきたい。		
61	南大野・柏井地区において、運転を続けることに限界があり、車を使わずに徒歩で生活できる生活圏の形成が強く求められています。 近隣には、膝の痛みを抱えながら自転車で買い物に行かざるを得ない高齢者もあり、これは健康・安全・福祉の全ての面で懸念される事例です。 市川市が実施したアンケートにおいても「歩行者の安全」「買い物利便性の不足」が大きな不満点として表れており、この地域はその典型にあたります。 このような生活実態を放置することは、「誰一人取り残さないまちづくり」に反する結果を生みかねません。 本要望は、単なる住民個人の希望ではなく、以下の観点から行政施策との整合性・必要性を持つと考えます。 ・市川市マスタープラン案に記載された「住み続けたいと思われる都市の実現」という目標と一致。 ・「買い物弱者・高齢者の支援」「地域拠点の整備」という国・県の都市政策とも整合。 ・市街化調整区域における都市機能施設群の立地という現状に即した土地利用方針の柔軟化は、全国各地で前例があり、行政判断により対応可能。	3ページ[1]『住みやすさを実感できる住宅地の形成』の中で、低層住宅地の道路沿い等において、買い物など日常生活の利便性に配慮した土地利用を誘導することについて記載しています。 なお、いただいたご要望は、今後の参考とさせていただきます。	③
62	市川市の将来を見据えた都市計画マスタープランの中に、地域の現状に即した柔軟で実効性の	本計画は、都市計画に関する基本的な方針であり、大きなまちづくりの方向性を示すもの	②

	ある施策方針が位置付けられることを強く希望いたします。とりわけ、南大野・柏井地区の生活利便性・土地利用・景観改善に関する施策は、市全体の持続可能な都市づくりに資するものであり、今回の改定において具体的な方向性を明示していただけるよう、要望いたします。	です。 それを踏まえ、いただいたご意見は、今後、素案を作成する過程で、参考にさせていただきます。	
63	○「海辺の拠点」となる「塩浜親水事業」と「塩浜三番瀬公園」について 1. 塩浜三番瀬公園に人工干潟のワイズユースを進めるための陸上施設の設置をお願いします。 ・人工干潟が利用可能となれば、多くの市民が訪れることが予想されます。安全管理のための管理事務所は不可欠です。 ・干潟へのエントリーは1か所からに限定すべきだと思います。 ・干潟への出入りする人のために、足洗い場、トイレ、できればシャワー室(有料でよい)などが必要となります。 ・駐車場のスペースもできるかぎり広くとってください。現在の塩浜三番瀬公園の駐車場では狭すぎます。アクセス道路も限られているため、広い駐車場は不可欠だと思います。 ・環境学習のための施設も必要です。三番瀬の自然、歴史などに関する展示室や、校外学習で訪れる児童・生徒などが利用できる学習室、海苔漉き体験や塩づくり体験などができる実習室などがあると効果的です。ふなばし三番瀬海浜公園の環境学習館や浦安市郷土博物館のようなスケールはなくても、50名程度の児童・生徒が利用できる施設があればよいと思います。 ・管理事務所と環境学習施設を兼ねた施設として、熊本県の荒尾干潟や鹿児島県の重富干潟などの施設は参考になるのではないかと思います。 2. 三番瀬の環境と漁場の再生のために「塩浜親水事業」の継続・拡大をお願い致します。 ・塩浜親水事業による人工干潟造成は、「昆明・モントリオール生物多様性枠組」や、国の「生物多様性国家戦略 2023-2030」の趣旨に沿っ	3ページ[4]『水と緑を活かした多様な土地利用の展開』の中で、臨海部の自然・市民生活等に配慮した多様な土地利用について記載している他、7ページ[1]『緑や水辺の保全・活用』の中で、臨海部等の水辺空間の保全・活用を進めていく旨記載しています。 なお、いただいたご要望は、担当部署と共有させていただきます。	③

	た政策で、ネイチャーポジティブを実現する事業として大変意義があるものと思います。 ・現在の人工干潟造成計画は 100m×50mのスケールですが、干潟をより安定的な環境とするためには 300m×100m以上のスケールが必要です。人工干潟の更なる拡大を視野に入れた計画策定をお願いします。 ・市川の海と陸をつなぎ、賑わいのある海辺のまちづくりを進めるために、漁業者やそれ以外の市民の意見も広く取り入れながら、計画を策定してってください。		
64	公共交通特に京成バスの本八幡・市川・東松戸への早朝便を充実し、羽田、成田、東京駅、新宿駅への早朝便へのアクセスを充実していただきたい。タクシーでは 3 日前の予約必要で、朝5時20分以降の予約となり、予約できないことがある。バス早朝便の運賃は深夜便と同様2倍にしても良い。成田空港は同じ県内にあるが、本八幡のスカイライナー停車がなく、極めて不便。羽田空港行きの市川駅発も妙典経由で時間かかり、外環経由にできないか？妙典経由は西船橋始発便との調整で対応できないか？空港リムジンバスはコルトンプラザ発着で自家用車の駐車もできるようにすると利便性が増すと思う。	いただいたご要望は、担当部署と共有させていただきます。	④
65	京成電車の高架の実現が抜けている。本八幡ターミナルシティビルの八幡小側の踏切や自転車通行が依然として危険な状態となっており、高架により、京成本八幡駅ホームを延長し、スカイライナーの停車につなげられると思う。	いただいたご要望は、担当部署と共有させていただきます。	④
66	外環側道の国分小近辺の整備工事が全く進んでいない。歩道がなくなる区間もあり、極めて危険な状態が、何年も放置されている。	5ページ[4]で『広域的連絡機能や防災機能の強化に資する道路網の整備』について記載しています。 なお、いただいたご要望は、担当部署と共有させていただきます。	③
67	犬が入っても OK なホテルを増やしてほしいです。	ご意見として承ります。	④
68	いいまち	ご意見・ご賛同ありがとうございます。	④

69	駅周辺や線路沿いの(特に踏切らへんの)交通の便をよくしてほしい。踏切は車とかで混まないようにしてほしい	5ページ[3]で『地域の円滑な交通や防災機能強化に資する道路網の整備』について記載しています。	③
70	学校に行っている子供に最新のパソコンを配ってほしい。	いただいたご要望は、担当部署と共有させていただきます。	④
71	交通の便や、学校前の道の狭さなどの交通面を、改善してほしい。	5ページ[2]『安全で快適な道路空間の創出』の中で、幅員が狭く安全性に課題を有する生活道路の改善について記載している他、[3]で『地域の円滑な交通や防災機能強化に資する道路網の整備』について記載しています。	③
72	子供も、大人も楽しんで遊べる自然いっぱいの広い公園が欲しい	7ページ [2]『多様な公園の整備、適切な維持管理』の中で、緑の拠点や身近な公園づくりについて記載しています。	③
73	道が狭いので広くして欲しい。	5ページ[2]『安全で快適な道路空間の創出』の中で、幅員が狭く安全性に課題を有する生活道路の改善について記載しています。	③
74	交通事故を少しでも無くしてほしいです。	5ページ[2]で『安全で快適な道路空間の創出』について記載しています。	③
75	公園に、小学生向けのバスケットゴールを設置して欲しい。	7ページ[2]で『多様な公園の整備、適切な維持管理』について記載しています。 なお、いただいたご要望は、担当部署と共有させていただきます。	③
76	先生の年収上げて	いただいたご要望は、担当部署と共有させていただきます。	④
77	本八幡周辺では森や林などがすくないのでみどりをふやしてほしい	7ページ[1]で『緑や水辺の保全・活用』を図ることとしている他、[2]『多様な公園の整備、適切な維持管理』の中で、緑の拠点や身近な公園づくりについて記載しています。	③
78	色々なボールの使える公園が欲しいです。	7ページ[2]で『多様な公園の整備、適切な維持管理』について記載しています。 なお、いただいたご要望は、担当部署と共有させていただきます。	③
79	去年自分は夏に体育館に行ったときすごく暑かったので、小学校、中学校の体育館にエアコンをつけてほしいです。	いただいたご要望は、担当部署と共有させていただきます。	④
80	市川市では、今後 30 年以内に震度 5 弱以上の地震が起きる可能性が 100%、震度 6 弱以上の地震が起きる可能性が約 90%なので、防災の強化をしてほしい。	9ページで、防災・減災対策の推進について記載しています。	③

81	自然がたくさんある、色々なスポーツが出来る広場があり、綺麗なトイレを使用出来る広い公園を作って欲しいです。	7ページ[1]で『緑や水辺の保全・活用』を図ることとしている他、[2]で『多様な公園の整備、適切な維持管理』について記載しています。	③
82	室内で子供が遊べたり、勉強したりできる施設を増やしてほしい。	ご意見として承ります。	④
83	ボールを使うことができる大きな公園を作ってほしい	7ページ[2]で『多様な公園の整備、適切な維持管理』について記載しています。	③
84	子育てをする人が困らず安心できる街にしたい。	2ページに記載のとおり、市では、高齢者や子育て世帯など全ての世代が、住みやすさ、便利さなどを実感できるまちづくりが重要との認識の下、調和のとれた土地利用や安全で快適に暮らせる市街地・周辺環境の形成を進めてまいります。	③
85	真間川の水があふれたときに水を止められる高い柵を作って欲しいです。	9ページで、防災・減災対策の推進について記載しています。 なお、いただいたご要望は、担当部署と共有させていただきます。	③
86	自然災害は突然起こり止められないので、自然災害対策を増やしてほしいです	9ページで、防災・減災対策の推進について記載しています。	③
87	駄菓子屋の増量 駄菓子屋をつくって欲しい	ご意見として承ります。	④
88	私は、市川市の資料でこの30年間の間に震度6以上の地震が100パーセントおき、震度6強以上が90パーセント起こるという記事を見て市川市民のライフラインである水道管などのものの強化をしてほしいと思いました。	9ページで、防災・減災対策の推進について記載しています。	③
89	京成八幡駅、本八幡駅近辺は、公園の数こそ多いものの、小さい、ボールが使えない、ようなことが多いので、子供が心置きなく遊べる広い公園が欲しい。さらに、屋外の公園がほとんどなので、体育館のような屋内施設も欲しい。	7ページ[2]『多様な公園の整備、適切な維持管理』の中で、緑の拠点や身近な公園づくりについて記載しています。 なお、いただいたご要望は、担当部署と共有させていただきます。	③
90	タブレット端末をもっといいのにしてほしい	いただいたご要望は、担当部署と共有させていただきます。	④
91	市川市の老朽化している道路を修理してほしい。	5ページ[2]『安全で快適な道路空間の創出』の中で、老朽化が進む道路等の適正な維持管理について記載しています。	③
92	お年寄りになっても安心出来るよう病院の数を増やしたり、病院の診察料を安くする。	ご意見として承ります。	④

93	災害対策を強くしてほしいです。	9ページで、防災・減災対策の推進について記載しています。	③
94	子育て施設を作ってほしいです。	いただいたご要望は、担当部署と共有させていただきます。	④
95	小学校の周りの道路の道はばを広げて、安全な道にしてほしいです。	5ページ[2]『安全で快適な道路空間の創出』の中で、幅員の狭い生活道路の改善について記載しています。 なお、いただいたご要望は、担当部署と共有させていただきます。	③
96	市川市の中央の地域にあまり楽しめる場所がないので、子供から大人まで楽しめる、広い公園をつくってほしいです。	7ページ[2]『多様な公園の整備、適切な維持管理』の中で、緑の拠点や身近な公園づくりについて記載しています。 なお、いただいたご要望は、担当部署と共有させていただきます。	③
97	市川市では、少子高齢化が進んでいるので大きな病院と、老人ホームを増やしてほしい。	ご意見として承ります。	④
98	子供のための(小学生)の遊び場(公園)などを造ってほしいです。	7ページ[2]『多様な公園の整備、適切な維持管理』の中で、緑の拠点や身近な公園づくりについて記載しています。	③
99	広い公園 鬼ごっこ サッカー バasketボールができる 広い公園	7ページ[2]『多様な公園の整備、適切な維持管理』の中で、緑の拠点や身近な公園づくりについて記載しています。	③
100	小中学生の学校の体育館にエアコンを設置してほしい。	いただいたご要望は、担当部署と共有させていただきます。	④
101	子供だけが入れて遊べるスペース[小学生だけが遊べるスペース] 大人だけが入れるスペース[仕事ができるスペース] [幼稚園生だけのスペース] このようにして一つ一つスペースをすることで同じ学年の人とよく関わることができます。	ご意見として承ります。	④
102	屋内でゲームが持ってこれて、WiFi があって貸し出しのスイッチ 2 もあり、カフェ的なところあって屋外、屋内でボールも使えるところがある場所もあり、子育てにも役立ち、大人でもゆっくりできる場所を市の中央らへんにつくってほしい。	ご意見として承ります。	④
103	子どもと緑が触れ合える、広々とした公園をつくってほしいです。	7ページ[2]『多様な公園の整備、適切な維持管理』の中で、緑の拠点や身近な公園づくりについて記載しています。	③
104	子供が都市内で友達とくつろいだり友達とゲー	ご意見として承ります。	④

	ムをしたりする、子供専用のカフェをアーデル通り付近に設置してほしいです。 理由は、子供たちで普通のカフェに入ったりすると、気まづかったり「ダメだよ」と追い出されてしまうからです。 それと、アーデル通りに設置してほしいというのは、駅から家が離れている子でも離れていない子でも気軽に来れるかなと思ったからです。子供も都市内で友達と室内でくつろぎたいので、よろしくお願いします。		
105	カーブミラーを町中にいっぱい取り付けしてほしいです。理由は、カーブミラーを見るだけで事故の確率が大きく減るからです。	5ページ[2]で『安全で快適な道路空間の創出』について記載しています。 なお、いただいたご要望は、担当部署と共有させていただきます。	③
106	市川市都市計画マスタープラン 改定骨子(案)や市議会などでもっと危機感をもって地球温暖化解決策に取り組んで欲しいです。	9ページの中で、カーボンニュートラルの実現と良好な生活環境の保全について記載しています。 なお、いただいたご要望は、担当部署と共有させていただきます。	③
107	自然と都市開発を両立させ大きな公園作りそこには、妊娠している人や高齢者が座りやすい優先席を作り遊具やバスケットゴールなども作る＝ボール ok！だがボールゾーンを設ける小さな子供から高齢者まで使える大きな公園にしたいです。	7ページ[2]『多様な公園の整備、適切な維持管理』の中で、緑の拠点や身近な公園づくりについて記載しています。 なお、いただいたご要望は、担当部署と共有させていただきます。	③
108	菅野地区 垢抜けた 閑静な住宅地は必須です 市川の良さの凝縮であってほしい 新しい子育て世帯が多く 中心になりつつあるが そんな中に点在する 中年 高齢者も同時に 気遣いを感じることなく 住みやすく良い街になるよう 切望します 散歩しやすい 楽しい 今はそうでもなく あまりしたくない 特に 菅野公民館の脇の道路は長く 夏はカンカン照り 春 台風冬は北風がものすごく 歩くには苦痛で 車のためでしかない 公民館や郵便局へ行くのは全く楽しくない そういうことが 生活の苦痛になります できれば変わってほしい このような不便さをふまえ 市川駅や八幡駅周辺のこれからの華やかな開発 変貌 の恩恵を高齢化しても 取り残されることなく 菅野から	2ページに記載のとおり、市では、高齢者や子育て世帯など全ての世代が、住みやすさや便利さなどを実感できるまちづくりが重要との認識の下、調和のとれた土地利用や安全で快適に暮らせる市街地・住環境の形成を進めてまいります。 また、4ページに記載のとおり、人・車の双方が安全で快適に利用できる道路や歩道を作っていくことが重要との認識の下、市民生活を支える道路・道路空間の形成を進めてまいります。	③

	享受できる暮らしができるように いろいろなことを整えていってほしいとおもいます こんな文章で お伝えしたいことが うまく伝わっているでしょうか		
109	菅野地区 道の駅には行かれないので 市川八幡駅が重要です 高齢期になっても 取り残されることなく 今後の開発の繁栄を享受できるよういろいろ整えてください 高齢期も街の不便さで苦痛を感じることなく また 多くの子育て世帯の中で気後れせず暮らしていけるよう 質の高い街づくりを望みます	2ページに記載のとおり、市では、高齢者や子育て世帯など全ての世代が、住みやすさや便利さなどを実感できるまちづくりが重要との認識の下、調和のとれた土地利用や安全で快適に暮らせる市街地・住環境の形成を進めてまいります。	③
110	1)「風致地区の維持」について ①住民として考える風致地区は、葛飾八幡宮がありその周辺の景観を維持するために風致地区を設置して、2 階建てで緑化を規定したものと感じていました。 (自ら 2000 年に自宅、2012 年頃に共同住宅と実家の建替えを行った際は、緑を植えなくてはならないと言われ、今も緑を育てている) ②現状感じるのは、緑に対する規制が無くなったかと思えるくらい緑が植えられなくなっている。共同住宅に至っては、(ハウスメーカーにもよるが)樹木を抜いてしまう輩もいて、「魅力的な景観形成」からどんどんかけ離れてしまっている。 推測ですが、風致地区規制が、運用段階で規制出来ていない状況ではと危惧しています。 また、都市計画の中で、風致地区の特徴をもっと前面に出して頂きたい。 (私の住んでいる地区は、風致地区でありながら、「北東部地域」の中では、「建築物の耐震・不燃化屋外空間の安全性向上」としか触れられていない。 ⇒ 例えば、「葛飾八幡宮と周辺の文化資源を活かした景観形成」とか。 ③実際、このエリアの魅力は市内から移り住む方が居られることです。 (共同住宅の居住者の方で居られます。これは、まちなみ景観作りハンドブックの中にある、「素敵なまちなみの中で暮らしたい」に当たると思います)	7ページ[1]で『緑や水辺の保全・活用』を図ることについて記載している他、[3]『水と緑のネットワークづくり、緑あふれるまちづくり』の中で宅地等の緑化促進等について記載しています。 なお、ご意見・ご要望は、担当部署と共有させていただきます。	③

	この地域の住民の多くは、風致地区を知りながら、その良さも不便さも理解して移り住まわれた方だと思いますので、この風致地区の良さを守る手だてを早急に考えて頂きたい。 (今のアメリカの様に、経済合理性にのみ任せてはいけない部分も必ずあると思います) お気づきのことですが、昨今は建築コストの高騰により従来土地の所有者が賃貸住宅を建築して、オーナー経営していたが、最近土地を不動産会社に売却し、その法人が賃貸住宅を建て(コスト重視)、その後売却するというのが散見されています。 江戸川区の条例では、風致地区でもないのに緑化はかなり厳しく規制されています。		
111	2)「人と車の共存」、「人中心のまちづくり」について ①賛成です。 ②今の課題は、狭い道路幅に車と自転車と人が通り、歩道には電柱があり。 でも道路の拡張も難しいという中で、14号線(千葉街道)だけでも市川駅～外環までの様にお願ひしたい。(道路+自転車道+歩道がベスト) ③八幡駅北口再開発で、人中心のまちづくりをお願ひしたい。 例えば *「歩きたくなるまち」として、一番街のプランニングに生かす 他にない地域のお店とか(チェーン店ばかりでは、どこでも同じ) *人とか自転車が、高層ビルの強風に煽られることがないような設計にするとか。	ご意見・ご賛同ありがとうございます。 なお、いただいたご要望は、担当部署と共有させていただきます。	③
112	ご理解の参考になればと思い述べさせていただきます。 市川市に住んで良かったと思っている。 その理由を振り返ってみると ①四季が感じられる環境(緑が多い)が身近にあること。 加えて、気候も厳しくなく、過ごしやすい。 自然の風を感じられる(感じたくなる)場所 ②交通機関(駅)から、適度な距離にこの環境があること	ご意見ありがとうございます。 いただいたご意見につきましては、今後の参考とさせていただきます。	②

	③物価が東京に比べ安いこと⇒住みやすさのひとつ ④その土地固有のお店が残っていること(飲食店であり、物販であり) 以上は、ややもすると、効率的な街開発と相反する部分があるかとも思うが、画一的な都市開発の結果で個性のない街となることなく、その歴史の結果の地域の個性を残したものになってほしいと願っています。		
113	大町地区は少子高齢化が市内で群を抜いて高いです。大町小の生徒数の減少は深刻で危機的状況です。 また、梨屋さんの後継者不足も深刻で毎年畑が畳まれています。それは地域住民の生活のしにくさにも原因があると思います。 優良な農地の保全はとても重要なことです。そのうえで、休耕地や空き地が多く、街づくりに活用してほしいのですが市街化調整区域のため荒れていく一方です。 松飛台駅～北千葉道路周辺のプランの、広域的視点を踏まえ周辺と調和する土地利用の検討とはどういうものでしょうか？ 一番重要なことは車いすやベビーカーでも安全に歩ける歩道の確保で、危ない梨街道と市川大野駅へ続く道、松飛台駅から梨街道に続く道の歩道整備、市川大野駅、松飛台駅周辺の商業機能の充実、保育施設の設置、日常的に誰もが利用できる公園の整備は生活圏内の街づくりに必須です。 (大町地区は殆ど公園誘致圏がないのですね、それでも梨香園後地等にボール遊びができるような公園を作ってほしいと多くの親が願っています。) これらがなければ車が必要になり、子育て世帯や身体機能の低下した高齢者には不便です。 併せて市営住宅大町団地への子育て世帯の誘致も重要と考えます。 市内の大学等と共同し、学生さんのお知恵を借りて大町地区の少子化対策、住みやすさの向上、団地の活性化等でできれば良いと思います。	本計画は、都市計画に関する基本的な方針として、3ページ[5]で『市街化調整区域の適切な土地利用の誘導』を図ることについて記載しています。 松飛台駅～北千葉道路周辺の土地利用については、大半が農業振興地域に指定されている現状や北千葉道路の整備動向、地域のニーズ等を踏まえ、検討してまいります。 なお、3ページ[2]『都市活動を支える拠点・軸の形成』の中で、市川大野駅等の地域拠点における商業・業務機能等の維持・充実について記載している他、5ページ[2]で『安全で快適な道路空間の創出』、7ページ[2]で『多様な公園の整備・適切な維持管理』などについても記載しています。	③

	これは梨屋さんを助ける事にもなると思います。 市街化調整区域ですが、使われていない土地を活用し地域住民が生活しやすい街づくりをお願いします。		
114	私は「水と緑・景観」を中心にマスタープランを見ました。その中で自然のことについて「具体的な思い」を書きます。 昨日、真間川の桜の木、たぶん樹齢は70年過ぎている木にてっぺんまで何本もツタがこびりついていたので仲間たちとノコギリ、ハサミでツタをはぎ取る作業をしました。 私は真間川の桜並木を守る市民の会の一人です。 市政90周年で今年も桜が植えられました。 昨日、作業したのは市政15周年で植えられたのではないのでしょうか。このような管理作業は行政がすべきだと思いますが、私たち市民もできることはやっていきたいと思っています。桜にかぎらず、木に対して市の姿勢に疑問があります。 ・「桜まつり」となると予算がつくのに、その主体である桜の為の維持管理の予算、今後の方針は？ ・去年、文化会館の前の並木が工事の為全部代採されました。そのことについての検討は今後、こういう問題が起きた後は、どう対処するのか？ ・初秋になると街中の街路樹にムクドリがやってきますが紅葉もしないうちに青々とした木が強剪定され、ムクドリは街中に居場所を探し、街中の少ない木々は丸坊主に。このような状態をどう考えているのか？ ・今年の春、筑波ろう啞学校の傍の立派な桜の木がたくさん大きく切られていて倒木による人命安全の為に学校の説明がありましたが、市はどの指意、木の状態を把握していたのでしょうか？ たくさん疑問があるのです。 地球温暖化で人間の都合で自然を大切にすることをしてしまうと水害、空気、厳しい夏…問題が山積みになっていきます。	7ページ[1]で『緑や水辺の保全・活用』を図ることについて記載している他、[3]『水と緑のネットワークづくり、緑あふれるまちづくり』の中で、街路樹の整備・維持管理や宅地等の緑化促進等について記載しています。 なお、いただいたご要望は、担当部署と共有させていただきます。	③

	提案させて頂きたいのは、“木”の問題についての専門の部署を作ってほしいのです。 ”木”だけ特化した部というか課です。今まではまず公園緑地課でしたが”木“の問題が起きたら、まずこの部署で多方面から考え方向性を示してほしいのです。 今、市川市にある木をいかに次世代に残していけるかを考えていく部署を作ってほしいのです。 最後に北海道新ひだか町の桜は樹齢 100 年以上のものが多く宝物とされています。その為に全国でも珍しい桜担当の専任職員を置き、桜の保護管理にあたっていることを新聞で読みました。市川市も全国にさがかけて”木”のための部署を作ってもらいたい。		
115	ミニ自然園(第一調節池緑地)を子供たちが自然と接することができる田んぼや畑として、また市川市の財産として後世に残してほしい。	1ページに記載のとおり、大柏川第一調節池緑地は水辺の拠点として位置づけています。	③
116	1 新たな道路整備、市街地再開発は、住民合意・高額予算で工期が長くかかります。 2 それより現にある施設資源・空間の有効利活用をはかる方が重要です。 3 その際は市民目線で安全安心美観快適利用を目標とし所管にかかわらず総合的に評価し、ディテールのリニューアルをする。 4 具体例として狭い危険な歩道の安全確保、私道側溝のフタ整備、外環道空地の緑化、活用、防災公園の非常時施設を利用した防災訓練の実施、市職員による現場パトロール	18ページ「まちづくり推進の考え方」の中で記載したとおり、市では、限られた財源の中、市川市の魅力や価値を高めていくことが重要との認識の下、効率的・効果的なまちづくりを進めてまいります。 なお、具体案につきましては、今後の参考とさせていただきます。	③

117	1 高齢社会に対する考慮 高齢社会となり独居老人の率が高くなると、地域によっては日常生活に不便を感じる住民が出てくると思うが、道路の整備や公共交通の利便性や快適性の向上という一般的な対策のほか、北西部地域には「良好な住環境を維持しつつ、日常生活(買物等)の利便性に配慮した土地利用」「新たな移動手段の検討」とある。 これは評価の分かれるコンパクトシティを目指すというのではなく、「X-minute city」という考え方をいうものと思われ、方向性を明確にするためこの考え方を取り入れ示していくべきではないか。	いただいたご意見は、今後、素案を作成する過程で、参考にさせていただきます。	②
118	2 再開発の根拠付けに恣意的に利用 マスタープラン改定骨子(案)の「古くからある市街地が形成されている市川地区、八幡地区等は、『都市再開発の方針』において、耐震性や火災時の延焼等の観点から『防災性の向上を図るべき地区』とされている」との部分は、防災性に問題がある場合は再開発の手法で解決・対応すると言っているように読める。 少し考えればすぐ分かることだが、広範な地区の耐震性向上や火災時の延焼防止等の対策は、地域を指定して行われる再開発で一般的に図れるわけではなく、解決手法として非常に限定的である。『都市再開発の方針』において」というミスリーディングを招くような不適切な使用がされているのは問題である。それというのも、このような表現が、3で述べるようなタワマン建設自体が目的の再開発に、具体的にどのような防災上の危険があり、それがどの程度かに関する再開発での検討過程も明らかにしないまま、根拠に用いられるからである。この種類の再開発は、補助金はもらえるのだから、もらった方が得という地権者の私益追求や、行政担当者も再開発をすれば補助金がもらえるのだからと再開発に頼る体質により安易に再開発を容認することから行われる(公共用地を提供させる手法は、以前の要綱行政から再開発へ移行した?)。 現在、タワマンが建設される再開発については、	いただいたご意見を参考に、現在、見直しを進めている『都市再開発の方針』等と整合を図りつつ、素案の記載内容を検討してまいります。 なお、『都市再開発の方針』における再開発は、市街地再開発事業に限定されるものでなく、土地区画整理事業や地区計画によるまちづくり等を含んでいます。	②

むしろ再開発によって引き起こされる問題が多数挙げられている。全国各地で原材料費と工事代金高騰によって建設費が不足し計画が頓挫する、人口密度を高めることにより例えば避難場所・避難所の不足を加速する、学校等が不足(さいたま市で問題となっている)する等の社会資本との不整合をきたす、本八幡駅北口のように液状化地区に建設した場合、断水による二次被害者が増大する(能登半島沖地震から推測できる)、コミュニティ形成が困難である(周辺の住民とマンション住民の交流の希薄さ、マンション内の上層階住民による下層階住民の蔑視等)、景観が悪化する(麹町に限らず、全国どこでも)、強いビル風が発生する(武蔵小杉を始めとし、市川市では I-Link タウンいちかわやグランドターミナルタワー本八幡が代表格)、タワマンは工事費用が高いため修繕積立金が不足する、そして重要なのは区分所有化することで将来的に建替えや敷地売却ができない状態となる、空き部屋が増えてスラム化し、最終的に少数の者だけが居住する超高層建築物が残り老化して危険となっても税金を投入しなければ解体ができない状態が現出する、など挙げればキリがない。 令和元年、台風浸水による電気施設の水没により長期間停電が武蔵小杉のタワマンで発生しニュースになったが、ある著書で「本八幡駅北口第一種市街地再開発事業」に関連し「本八幡駅周辺は、高潮によって想定される浸水深は 3・0～5・0m、洪水によって想定される浸水深は 0・5～3・0m(想定最大規模)ですが、浸水継続時間は 3 日～1 週間未満と少し長くなる危険性があります」とし、「こうした再開発でつくられる建物に、浸水が数日程度続いても街の機能が継続できる機能を導入するなど、周辺の戸建住宅地も含めた地域全体の災害対策も必須といえます」と指摘されています。 それに対し、市は議会答弁で本八幡駅北口再開発につき「駅前周辺の建築物の不燃化や、道路拡幅による防災性の向上、駅利用者及び来街者の利便性や快適性を含めた都市機能の向上、広場の備によるにぎわいや憩いの場などが創出」		
--	--	--

	されるとして「市民や周辺地域に貢献し、公益につながる」と答えるだけである。 この答弁は、単に不燃性の超高層コンクリート建物を建てて集約を図ることで、周囲の空地を増大するといっているに過ぎず、これらの課題には何一つ答えずに、公益につながるとしている。広場の整備をすれば、にぎわいや憩いの場などが創出されるなどというのは今では通用しない理由である。再開発が、いかに昔の雰囲気のある町並みを壊し、味気ない石やコンクリートで出来た使い途のない空間を創出しているかは、再開発が行われた場所に行けば全国どこでも目にする。都市機能とは、本八幡駅北口であれば住宅地としての機能をいうが、駅前の利便性や快適性を高めてもワンポイントなものに過ぎず、都市機能を向上するなどという大げさな効果は持たない。市にとって都合良く公益の中身を考えているだけで、検討が全く一面的である。手法にデメリットを伴うことが認識されてる現在、その点に触れずに自分の都合の良い課題だけを取り上げて、その解消を図ると称して(あるいは単に街がきれいになるとして)再開発を進めるとするのは、手段が目的化し、計画が用をなしていないことを示している。それは、計画等の文言を恣意的に解釈・引用することにより行われているのである。ある著書では『市街化再開発事業＝善』として、あまりにも再開発をひとくくりに取り扱ってきた副作用が顕在化しています。人口減少を迎える中で、各地域の特性に応じて、真に公共性がある再開発とはどのようなものなのかを明確にした上で、市街地の再開発を進めていくことが必要な時代になって」とされています。 私は以下で述べるようにこれ以上市川市での再開発は不要との立場ですが、仮に再開発を容認するとしても、すでに都市計画決定がされたものも含めマスタープランの中で再開発につき一項目をたて、デメリットも考慮し公共性を厳密に判断するという文言を入れるべきである。 また、ある著書に再開発が「『ブラックボックスだ』と厳しく指摘され」ていることが載っていま		
--	---	--	--

	す。そして(公共貢献に対する容積率の割り増しに関する)「こうした再開発に関する行政と民間との間の協議システムは、現代行政法の一般原則とされる『市民参加原則』『説明責任原則』『透明性原則』から見てもやはり問題があるといわざるをえません。行政と民間の間で行われる開発計画の協議・調整が非公開であっても、少なくとも、計画案の変更余地がある段階で市民の声を聞く仕組みが必要です」と続けられています。 この問題は非常に重要であり、先生の指摘を具体化するため、再開発計画市民検討委員会(案)等の設置に言及されるべきである。計画決定後でも、例えば本八幡駅北口再開発につき、都市計画審議会で交通問題の整理を付帯決議されたが、その検討過程や結果が明らかにされないまま、市や業者に都合の良い計画が実施され、最終的に市民に対しては出来上がった形でしか示されないことが起こりうる。その意味で、マスタープランのまちづくりの推進方針の「市民参加(市民の意見や提案)」は、単に意見を聞くだけの市民参加では足りず「市民参加(市民の意見や提案、そして監視)」とすべきである。ブラックボックスであることが、行政、特に行政の長に多大な権限を与え、一部住民や民間業者の利益を実現することの隠れ蓑になっている事実に着目すれば、公共性担保のため市民監視は欠かせない。 さらに言うまでもないことだが、マスタープランの見直しで「命」という要素を取り入れるのだから、浸水に対するある先生の指摘に関しても、「河川整備から民地における雨水流出抑制まで総合的に治水・浸水対策を進める」「臨海部の護岸整備等、高潮・津波対策を進める」では抽象的にすぎることから、その具体的対応策をマスタープランに書き込むことは「必須」である。		
119	3 本八幡駅周辺の中古戸建物件の増加 ある著書では「千葉方面で 2030 年頃に流通する見込みの中古建の戸数が最も多いのは本八幡駅でした」との調査結果が載っています。 そして、戸建住宅地についてある先生は次のようなお考えを示されておられます。 「『建築物の終末期を視野に入れた政策の原則	いただいたご意見を参考に、現在、見直しを進めている『都市再開発の方針』等と整合を図りつつ、素案の記載内容を検討してまいります。	②

化』をもとに考えると、高コスト構造の再開発で入手困難な価格の分譲マンションを大量につくり、『共有化』『区分所有化』によって将来、更新するにも多額のコストがかかる空間を増やすよりも、時代の変化やニーズに合わせて戸建住宅を再生させていく方が、いびつな都市づくりから脱却する方向に向かう可能性あるのではないのでしょうか。戸建住宅であれば、解体して活用可能な土地に戻すことができます。その時代の需要や社会課題に応じて街を整備できる『可変性』を残しておくことにもつながります」 都市計画の素人であっても利害関係を排して、冷静に考えれば、この結論に落ち着くのは自然である。 それなのに、本八幡駅北口で昨年都市計画決定がされたさらに北側に、すなわち立地的に生活圏として充実している住宅の一区画を、一部地権者の意向に従い無理やり理由をつけ、再開発でタワマンをもう一棟建てるというのは、都市計画から外れるものである。再開発の理由として、この地区は広域的・戦略的視点から選定した商業地なのに「商業業務系建築面積の地区内の全建築面積に対する割合」が平均より 7.4%低い、また実質容積率が平均より 16.8%低いとしているが、葛飾八幡宮の門前で駅に近くても半世紀以上商業が発展してこなかった歴史的経緯から、そもそも行政の場所的選定自体に問題がある。しかも建てるのがほとんど住居専用のタワマンでは、広域的・戦略的視点から選定した商業地だからというのでは根拠づけにならない。狭隘な道路があるから消防自動車が入れないというが、消火栓からの放水で火災に対処するとしていて、他の地域と同様である。内部の狭隘な道路が避難で問題になるとしているが、四方が道路(二方は国道と県道)で囲まれていて、道路沿いの居住者も少ないことから強調である。 中央が駐輪場となっていて区域内には駐車場もあるため空き地が多いのに、防火上問題があるとしている。さらにはマスタープランにおいて、本八幡駅周辺は「中心市街地の活性化(市の顔になる)」が土地利用の課題とされ、「市街地再		
---	--	--

	開発事業を推進」することが地域づくりの方針だからとしている。しかし、現在のマスタープランでは、中部地区「3.課題」のなかの「快適・活力」にかかる「土地利用に関すること」の一つとして「11. 市川駅や本八幡駅周辺の中心市街地の活性化(市の顔となる)」という表現があるだけで、市の顔となる建物としてタワマンを建てるという記載はない。タワマンが市の顔になるかは、全く個人の主観である。この場所に 730 戸(昨年都市計画がされた駅前地区の 870 戸、すでに再開発がされた地区や近隣のマンション 1111 戸を合計すると、2711 戸となる)の民間住宅となるタワマンが建つことは、狭い面積に対して人口が過密となり、むしろ浸水に対して問題がある地区のため避難に関する防災上の問題を深刻化させる。仮に(上述のような解釈をして)「市街地再開発事業を推進」することが地域づくりの方針だとしても、駅前に何棟も集中して建てるのは計画ではなく無計画である。最後は、いったん決まったことだからとなる。行政は見直しが不要なほど、先を見通した間違いのない判断が出来るのであろうか。このマスタープランでさえ、見直すというのにである。そして、この再開発の結果、地区の歩道や十字路が若干広がる、葛飾八幡宮の境内がすぐ近くにあるのにこの場所に広場を作るなど、推進派地権者以外、積極的に望んでいる納税者はいない。それゆえ、このタワマン建設に公共性がないことは明らかである。ある先生が示されている「建築物の終末期を視野に入れた政策の原則化」に従い、むしろ戸建住宅地として保存することの方に公共性が見いだされると考えるのは私だけでない。 高齢が進むのは本八幡駅周辺以外でも同じであろうから、特に中部地域の住宅地区については、5～15年後に市場に出回ると予想されるこれらの中古戸建住宅の耐震化・不燃化(さらに浸水による避難を考えた土地利用を考える)を押し進める政策を採るのが、人口減少社会に向かう時代に則した、そして「東の鎌倉」といわれ落ち着いた住宅街であった市の特性を考慮した都市計画マスタープランの改定であるといえる。それゆ	
--	---	--

	え、マスタープラン改定のⅠ.北東部地域とⅡ.中部地域の「Ⅳ. 防災①本八幡駅周辺→市街地再開発事業の実施／広場等のオープンスペースの創出」を「Ⅳ. 防災①本八幡駅周辺→建築物の耐震・不燃化、浸水対策の強化（具体的には・……）」としなければならない。		
120	4 タワマン建設の行方 市川市において、これから真に公共性のある再開発を行う場所があるのか。再開発してタワマンを建てることに限定していえば、すでに市川市では、公共性があり納税者の納得が得られるような場所はないと思われる。もし違うというなら、市民意向調査で「今後 25 年の間に、市も補助金を出して再開発でタワマンを建てる必要性のある場所が、市内にあると思いますか」と質問してみるとよい。はたして、市の全地区から賛同が得られるようなタワマン建設を伴う再開発があるであろうか。本当に公共性が高いというなら、第 2 種市街地再開発事業で市が主体で行えばよいが、そのような記載は、このマスタープランの改定案にはないからである。これまでの市川市の再開発は、民間主体で、ほとんど第 1 種市街地再開発事業として行われ、今後も市が主体となるのは負担が大きいから第 1 種市街地再開発事業という形式で行われる可能性が高いとみられる。その結果、再開発は不燃化建物を建て、周囲の空地率を高めるだけのものとなり、費用捻出のためタワマンが建設されるのは必至である。 行徳駅周辺で「老朽化が進む市街地の更新を促進」「共同化によるオープンスペースの創出」とあり再開発を前提としたような記載があるが、なぜ「老朽化が進む市街地の更新」、すなわち建物建替えという私益実現を市が補助金まで出して促進する必要があるのか、「共同化によるオープンスペースの創出」が本当に必要なのか（犠牲を払ってまで使い途のないオープンスペースを作り出すことが、必ず良いとはいえない）、それらをなぜ他の手法でなく再開発で対応しなければならないのか（単に補助金がもらえるからなのか、将来もその補助金がもらえる保証がある	いただいたご意見を参考に、現在、見直しを進めている『都市再開発の方針』等と整合を図りつつ、素案の記載内容を検討してまいります。 なお、『都市再開発の方針』における再開発は、市街地再開発事業に限定されるものでなく、土地区画整理事業や地区計画によるまちづくり等を含んでいます。	②

	のか)、メリットだけでなくデメリットも含めた検討過程を明らかにしなければ、納得を得られないであろう。そのようなものを、全市民に知らせもしないうちに唐突にマスタープランに載せるのは問題である。市は、非常に軽々しく再開発を口にするが、対象地域となれば(マスタープランに載っていれば再開発への口実となるのは上述の通り)長年にわたり多大な心労や労苦、それまで問題もなかった住民間に深刻な分断をもたらすことを少しでも考えたことがあるのであろうか。過去の多くの再開発の経験から、そのようなことを理解していないのであろうか。市が行ってきた再開発のメインは、市が関係市民の矢面に立つ第 2 種市街地再開発事業でなく、地元住民の機運が醸成されるのを待っているとして、行政は恣意的権限行使を容認するブラックボックスを背景に、高見の見物が出来る第一種市街地再開発事業である。 また、II. 中部地域に京葉ガス跡地開発計画が載っている。行政は単に主要駅前周辺にタワマンを建て、国や県から補助金をもらうことが至上命題とでも思っているとしかみえない。市の担当者は、再開発ビル建設を見て自己満足するであろうが、その結果は、駅前の一等地を、約 60 年後には再利用不可能な土地にするだけである(京葉ガス跡地に建つタワマンの敷地利用権が、定期地上権であれば解体への方向性はあるが、ただ解体費用をどう用意していくのか、所有権の場合と同じ根本的な経済上の問題がある)。冷静に「建築物の終末期を視野に入れた政策の原則化」という将来を見越した考えに立ち、(第 2 種市街地再開発事業は仮に別にするにしても)これ以上の再開発は不要と考え、そのことを宣言するくらいの市の独自性を出すのが 25 年先を見据えた見直しに相応しい。		
121	5 市民アンケートの引用への疑問 地域別構想では、地域のニーズ地域別整備方針のポイントで市民アンケートの得票率と順位が記されている。しかし、実数についての記載がない。単に 1 位だから、2 位だからといって、その項目を選んだ人数が少なくては、少数者の意見	いただいたご意見は、今後、素案を作成する過程で、参考にさせていただきます。	②

	を過度に重視する結果になってしまう。数字を一人歩きさせないためには、回答者の実数を付記すべきである。そうでなければ、結果を見誤ることになりかねない。そして、それぞれの項目があまりに抽象的なため、何を意味しているのか、選んだ人で異なることが分かるような工夫が必要であろう。例えば「駅周辺をより安全で歩きやすく」という項目が、議会答弁のように駅前再開発をして歩道を拡幅することを意味している場合もあれば、全く反対に再開発でタワマンが建ったことで強いビル風が発生し、強風の日には傘もさせず体が持って行かれそうになるので何とかして欲しいという者もいるはずだからである。行政担当課に自ら都合の良い解釈をさせないため、具体的意見が添えられていたら、両論併記しておくべきである		
122	市川市に美術館を作ってください!!! 田中市長が美術館を作る政策を掲げているのを存じ上げているのですが画題的にどのようなもの、場所なのかよくわかりません。市川には多くの著名な芸術家がおられ東山魁夷画伯などの作品も市川市が持っています。それを一般に公開しないのはおかしいです。東山魁夷記念館で常設で展示されるなら理解できますが、市川市で購入した東山魁夷画伯の本画を東山魁夷記念館で最近見たことがありません。もったいないです。東山魁夷画伯に限らず多くの芸術家の作品を見たいです。そして市川には多くの若い方が住んでおり多くの芸術を志す若者がいます。そんな未来のアーティストを後押し、育てるための文化施設。美術館が市川市には必要です。私は現在高校生です。私の友人、周りにも市川市に美術館を要望する人が多いです。それほど若者は文化芸術に興味関心があります。お願いします。市川市に美術館を早く作ってください。楽しみにしています。	いただいたご要望は、担当部署と共有させていただきます。	④