

平成 23 年度 第 1 回市川市交通対策審議会

日 時：平成 23 年 7 月 1 日（金）午後 2 時～

場 所：市民会館 第 2 会議室

会 議 次 第

1. 議 題

第 9 次市川市交通安全計画（案）の諮問について

2. 報 告

自転車駐車場及び放置自転車対策の現状について

平成23年度 第1回市川市交通対策審議会会議録（詳細）

日時：平成23年7月1日（金）14時から15時10分

場所：市川市市民会館 2階 第2会議室

高田会長

只今から平成23年度第1回市川市交通対策審議会を開会いたします。本日は、議題1件と報告1件ということでございますが、先ほど事務局から報告がありましたとおり、本日、傍聴希望者1人いるということでございます。市川市公文書公開条例で規定する非公開情報に該当するものはありませんので本日の会議を公開することとしてよろしいでしょうか。

委員

了承

高田会長

異議無いということでございますので、傍聴希望者の入室をお願いします。

今年度より新しく委員となられた方がいらっしゃるようですので、副会長から順番にお名前だけの自己紹介をお願いします。

塚越委員

副会長をさせていただきます塚越です。よろしく申し上げます。

西村委員

今回、初めての参加でございます。市議会議員になりました西村敦です。どうぞよろしくお願いいたします。

佐藤委員

同じく、議員の佐藤幸則と申します。どうぞよろしくお願いいたします。

青山委員

同じく、議員の青山博一です。どうぞよろしくお願いいたします。

清水委員

議員の清水みな子です。よろしくお願いいたします。

田中委員

田中幸太郎です。よろしくお願いいたします。

中山委員

議員の中山幸紀です。

新井委員

自治会連合会の理事を務めております新井です。よろしくお願いいたします。

増田委員

市川地区安全運転管理者協議会会長の増田です。

森井委員

市川商工会議所常議員の森井と申します。よろしくお願いいたします。

鈴木委員

JR東日本の鈴木でございます。よろしくお願いいたします。

白子委員

東京メトロの白子と申します。よろしくお願いいたします。

大室委員

京成バスの大室と申します。

木嶋委員

千葉県タクシー協会の木嶋です。よろしくお願いします。

齊藤委員

千葉県葛南土木事務所の齊藤と申します。よろしくお願いします。

市村委員

市川警察署交通課長の市村です。よろしくお願いします。

高田会長

ありがとうございます。本日の会議は、次第に基づき議題が1件、報告が1件となっております。まず、議題の「第9次市川市交通安全計画案の諮問について」でございます。本件は、平成23年6月24日付けで、本審議会に諮問されておりますので皆様にお知らせいたします。

まずは事務局から、計画案について説明をお願いします。

萩原交通計画課長

交通計画課長の萩原でございます。よろしくお願いいたします。座ってご説明させていただきます。

まずは資料の確認をさせていただきます。一番最初に次第、席次表、委員名簿、条例を綴ったものがございます。それと横の形式で綴ったものが資料の1から資料6までとなっているものがございます。それから今回の諮問の案でございます第9次市川市交通安全計画の概要がA4の横になっているものとその本編でございます。以上10点でございます。資料の不足等がございましたら直ぐに対応させていただきますのでよろしくお願いいたします。

長くなりますので、早速、説明に入らせていただきます。

始めに交通安全計画とは何かについて簡単にご説明いたします。

交通安全計画とは、交通安全対策基本法の規定に基づき作成するもので、市域の陸上交通の安全に関する施策の大綱、施策を総合的かつ計画的に進めるために必要な事項を定めたものがございます。

平成22年度で第8次市川市交通安全計画が満了したこと伴いまして、現在、平成23年度から平成27年度までを計画期間とする第9次市川市交通安全計画の策定に取り掛かっているところでございます。

本計画は、3月22日に作成されました千葉県交通安全計画に基づき定める必要があり、国からは、原則として県計画の通知から1か月以内に作成するよう通知されておりますが、3月11日に起きました東日本大震災で被災した市町村については、被災対応を優先することとなっているところでございます。

次にこれまでの経緯についてご説明いたします。

昨年12月の交通対策審議会におきまして、平成18年度から平成22年度までの取組みを定めました第8次交通安全計画の施策評価を報告し、一定の評価を得たところでございます。

先日、本日の審議会開催に先立ちまして、委員の皆様には第9次市川市交通計画策定に係る資料を送付させていただきましたが、本計画の素案を5月17日より1ヶ月間パブリックコメントを実施したところでございます。

また、庁内の意見調整並びに5月末には関東運輸局長、関東地方整備局長、千葉県知事、市川警察署長、行徳警察署長に意見照会を行ったところでございます。

引き続きまして、計画案策定のプロセスについてご説明いたします。

先ほど、市の交通安全計画は県の交通安全計画に基づいて策定されることをご説明いたしました。県の交通安全計画はお手元の資料6の概要編のとおり、人優先を基本として、「人のちから」、「地域のちから」を活かした総合的な交通安全に関する施策を定めたものがございます。具体的に市の交通安全計画の策定にあたりましては、県の計画に基づくことは当然であります。お手元の資料1の概念図のとおり、評価、比較、反映のキーワードと4つの切り口、

- 一つ目に「第8次計画の評価に伴う拡充・継続、もしくは削除するもの」
- 二つ目として「県計画の第8次と第9次を比較した追加、削除するもの」
- 三つ目「県が行うものであって、市が定める必要が無いもの」
- 四つ目「社会情勢の変化等により新たに追加するもの」

から、第9次市川市交通安全計画の策定にとりかかりました。

なお、具体の8次、9次の項目比較等につきましては、お手元の資料2の表のとおりであります。

次に5月17日から1ヶ月間実施しましたパブリックコメントでございます。

恐れ入りますが、資料3-1をお願い致します。意見提出人数は5名でございます。意見提出件数は全部で14件となっております。資料の3-1を簡単に読まさせていただきます。

5月17日から6月17日の32日間で意見提出件数が14件ございました。意見の概要は1番から簡単にご説明しますと、「京成電鉄の立体化と沿線の街づくりの議論はその後どうなっているのか」という内容でございます。これにつきましては、資料にもございますとおり、「現在も検討を進めており、今後の都市計画道路の整備により踏み切り道の立体交差化も進められています。このように、踏切道の踏切を除去することによる事故の減少が、交通安全に繋がることから、踏切道の立体交差化を交通安全の施策として本計画に位置付けるものであります。」とし、修正の有無につきましては「無」としております。2番目に「交通事故者数は、はっきりとゼロを目指すべきである」これに対しまして市の考え方としましては、「交通事故の無い安全で安心して暮らせるまちを目指しておりますが、これを一朝一夕で実現するのは困難であるため、上位計画である千葉県交通安全計画を参考に今回の目標数値を設定させていただきました。」とし、修正の有無につきましては「無」といたしました。3番目に「自転車の安全利用に係る広報活動は、対象別の利用形態・特性に合わせて行った方が効果的である。」という内容でございます。これにつきましては「本計画は交通安全に関する施策の大綱をまとめたものでございますので、具体的な施策への提案として参考にさせていただきます」とし、修正の有無につきましては「無」といたしました。4番目「児童、中高生に対する交通安全教育は、交通弱者を守るという点に焦点を当てて行ってほしい。」これも同様に「具体的な施策への提案として参考にさせていただきます。」といたしました。修正の有無につきましては「無」といたしました。

5番目「市として具体的に何を行うのか、分かりやすく示してほしい。」先ほどもご説明いたしましたとおり「本計画は交通安全に関する施策の大綱を定めたもので、個別具体的な施策を記載するものではありません。」とし、修正の有無につきましては「無」といたしました。6番目「交通事故において、被害者に違反があった場合には、被害者側にも負担が必要であることを周知するなどして、交通安全の意識を生活の一般常識のレベルに引き上げる活動を行うべきである。」このご意見につきましても同様に「具体的な施策への提案として参考にさせていただきます。」とし、修正の有無につきましては「無」といたしました。7番目「住基カードに交通安全に関する行動情報を登録し、内容によって住民票の交付手数料の割引などの優遇措置を設けるなど、住基カードやエコボカードといったノベルティの活用を大に行ってほしい。」これにつきましても同様に「具体的な施策への提案として参考にさせていただきます。」とし、修正の有無につきましては「無」といたしました。8番目「第8次交通安全計画の内容と実績は、「白書」として閲覧できるか。」こうゆうご意見がございまして「現在、市のホームページにおきまして、第8次交通安全計画の実施状況と評価については掲載しておりますが、よりわかりやすいページ構成となるよう変更いたします。」とし、修正の有無につきましては「無」といたしました。9番目「第9次交通安全計画では、①自転車を運転する人への安全教育・広報強化②バリアフリー化、歩道における不法占有物排除・撤去に期待している」これにつきましても同様に「具体的な施策への提案として参考にさせていただきます。」とし、修正の有無につきましては「無」といたしました。10番目「方針、対策、方策を導くための現状の考察が不足しており、原因分析ができていない。」これにつきましては「交通安全に関する施策の大綱を定めたものであり、詳細な分析は行っておりませんが、今後展開する具体の施策を定めるために、根拠となるデータ等をまとめた資料編を

作成いたします。」とし、本日お配りした第9次市川市交通安全計画案の本編の後ろに資料編として掲載しているところがございます。11番目「目標内容記述が希薄で具体的でない、明確さが欠けるので実行できない。」これも同様に「本計画は交通安全に関する施策の大綱を定めたもので、個別具体的な施策を記載するものではありません。」とし、修正の有無につきましては「無」といたしました。12番目「表現がわかりにくいので改訂すべきところがある。また、具体的な記述とすべきところがある。」これにつきましては「内部で検討した結果、ご指摘に基づき本文を一部修正いたしました。」とし、一部修正しております。13番目「文脈がつながらないところがあるので、改訂すべき。」これにつきましても「検討した結果、ご指摘に基づき本文を一部修正いたしました。」とし、一部修正しております。14番目「タイトルと異なる内容の記載があるので、論旨がまとまらないところがある。」これにつきましては「表題に関しましては、第9次千葉県交通安全計画等に基づき作成しており、検討いたしました結果、原文のままといたしました。」

これが意見と市の考え方の概要でございます。

なお、具体的な意見概要は資料3-2のとおりであります。これにつきまして資料の説明は割愛させていただきます。

次に事前に各委員へ資料を配布させていただきましたが、1名の委員よりご意見をいただきましたので、その内容につきましては資料4-1のとおりでございます。意見の概要につきましては、「反射材などをただ配るだけでなく、その場で取り付けるようにするなどして、市民一人ひとりに交通安全意識を持ってもらうことが事故の抑止に繋がる。」これにつきましては「具体的な施策のご提案として参考にさせていただきます。」といたしました。

なお、関係機関である千葉運輸支局から意見をいただきまして、隣の資料4-2にありますとおり高齢運転者等専用車両区間制度の円滑な導入が盛り込まれていないという意見がございました。私共といたしましては、市川市においてこのような区間が存在しないことから素案の段階で削除いたしました。高齢者の交通安全の観点から必要であると考え計画に盛り込むことといたしました。

パブコメでの意見、関係機関からの回答を踏まえ、市内部での再検討を行いまして、素案から今回の案への変更箇所を取りまとめたものが資料5でございます。資料5をお願いいたします。

まず、まえがきの所で交通安全計画の中で具体案を定めるという誤解が生じる恐れがあるため、まえがきにある2行目「具体的に定め、これを」を削除いたしました。

次に5ページの所でございます。「目標」はあくまでもゼロであり、数値の目標は最低限の目標値であるという意味であるため、5ページの下から2行目の所に「市の目標」を「市の抑止目標」とし抑止という言葉を追加いたしました。続きまして同じ5ページの記載されていた「根拠」は千葉県交通安全計画には記載されておらず、市川市交通安全計画において数値目標を算出する際に「参考」にしたものでございますので、「根拠」を「参考」に変更いたしました。4点目に6ページの第2の視点でございます。歩行者・自転車の安全確保におきまして、記述内容の明確化を図るために「このような情勢等を踏まえ人優先の考え方の下」を「こうした必要性を踏まえ人優先の考え方の下」に変更いたしました。5点目に7ページの第4の視点でございます。記述内容を明確化するため地域でつくる交通安全におきまして、「市川市内の交通事故はその6割が自宅周辺の事故となっている」を「市川市内の歩行者及び自転車の交通事故による死傷者は、その半数が自宅から500m以内で事故に遭っている」と変更いたしました。6点目でございますが、これも記述内容の明確化のためでございます。10ページの「自転車の安全利用に係る広報活動の推進のところの上から4行目でございます。「携帯電話の使用など」のところをより明確化するため「乗車時」を追加し、更に「携帯電話の使用などの通行実態や」の「や」を追加いたしました。7点目、自転車乗車用ヘルメットの着用推進のところでございます。記述内容の簡素化のため4行目のところの「万一」を削除いたしました。次に8点目でございますが17ページの②適切に機能分担された道路網の整備におきまして、記述内容をより明確化するために「基本的な交通安

全」の「基本的な」を削除いたしました。更にアの下から5行目の「地域間交流を支える道路の整備」を「県内外の地域間交流を支える道路の整備」に変更いたしました。次に先ほどもお話いたしました総合的な駐車対策の推進のところでございます。高齢者の交通安全という観点から「高齢者等専用駐車区間制度の周知徹底を図るとともに、同区間の整備を検討する。」と追加いたしました。最後に記述内容の明確化を図るため、27ページの今後の踏切道における交通安全対策の方向におきまして、「立体交差化に向けた検討」を「立体交差化等」に変更いたしました。

以上が変更点でございます。

引き続きまして、計画案についてご説明いたします。先ほどご説明しました計画策定のプロセスを経て、お手元でございますとおり、計画案を取りまとめたところでございます。計画案は27ページにわたりますので、事務局でA4の概要版を作成しましたのでこれに基づいて説明いたします。

概要をお願いします。

上段に交通安全計画の説明、計画期間を掲げております。

この交通安全計画は、交通安全対策基本法の定めるところによりまして、第9次千葉県交通安全計画に基づき、市川市総合計画における「安全で快適な魅力あるまち」の実現に向けて、人命尊重の理念のもと、究極的には交通事故のない社会を目指すべきであるという観点から、交通社会を構成する人間、自動車等の交通機関、及びそれらが活動する場に考慮しながら総合的に検討し策定したものでございます。

交通の安全に関する施策は、多方面にわたっていますが、相互に密接な関連を有しますので、有機的に連携させ、総合的かつ効果的に実施することが肝要であります。

また、これらの施策は、少子高齢化、国際化等の社会情勢の変化や交通事故の状況、交通事情等の変化に弾力的に対応させるとともに、その効果等を勘案して、適切な施策を選択し、これを重点的かつ効果的に実施するものであります。

次に計画期間でございます。平成23年度から27年度までの5年間でございます。

案は第1編道路交通の安全と第2編鉄道交通の安全、そして第3編の踏切道における交通安全の3編から構成されております。

第1編の道路交通の安全といたしましては、第1章と第2章に分かれておりまして、第1章の道路交通安全の目標等では、究極的には「0」を目指すものであります。国、県の目標値等を参考にいたしまして、平成27年までに交通事故死者数を4人以下、死傷者数を1,140人以下と設定しました。なお、第8次では平成22年の目標値として24時間死者数を9人以下と設定し、平成22年の発生件数は5人、同様に死傷者数の2,350人以下に対しまして、発生件数は1,474人となっており、目標を大きく達成しているところでございます。

次に第2章では県の第9次の計画に合せて、4つの視点と6つの柱を定め、道路交通安全についての推進施策をそれぞれ取りまとめたところでございます。それぞれの視点につきましては、概要版に示すとおり、4つの視点につきましては、①高齢者・子どもの安全確保から始まりまして④の地域でつくる交通安全。6つの柱につきましては、①の市民一人ひとりの交通安全意識の高揚から⑥の交通事故調査・分析となっているところでございます。

この4つの視点に基づき実施する主な推進施策でございますが、第1の視点「高齢者・子どもの安全確保」では、高齢歩行者等の交通事故防止の推進としまして、高齢者宅の訪問による交通事故防止の呼びかけとなっております。これは主に毎月20日、行徳警察署と協働しまして、高齢者宅の訪問を行い、交通事故防止を呼びかけています。平成23年度におきましては主に新井地区の高齢者宅を訪問しており、新井地区が終了し次第、別の地区での訪問を行う予定でございます。

次に視認性の高い服装の着用及び反射材の普及・促進でございます。これは高齢者に対する交通安全講習の際、DVDの試聴などによって知識を深めてもらうと同時に、夜間における視認性

の高い服装や反射材の着用を推奨しています。また、実際に反射材などを配布することにより、これらの普及・促進に努めてまいります。

次に交通安全教室の開催や広報活動の実施でございます。これは警察と協働して、高齢者クラブ単位で交通安全教室を実施しております。また、「市川市自転車の安全利用に関する条例」が4月1日より施行されました。これにつきましては、自治会への回覧と掲示板への掲示用として、条例の概略を記したチラシを使って広報活動をいたしました。今後はさらに多くの交通安全教室を開催するなどして、施策を展開していく予定でございます。

次に高齢運転者対策の強化といたしまして、運転免許自主返納に対する優遇措置でございます。これは平成22年9月21日より、本庁市民課・行徳支所市民課・南行徳市民センター等におきまして、運転免許証を自主返納された方に身分証明書として利用可能な住民基本台帳カードの無料交付を行っているほか、エコポ満点カード2枚も無料で交付しているところでございます。

次にこどもの交通事故防止の推進といたしまして、小学校、中学校、高等学校における交通安全教育の推進でございます。これは幼児や小学1年生に対して道路での歩き方を学ぶ歩行安全教室を開催している他、小学3年生または4年生に対しまして、自転車の正しいルールや乗り方を学ぶ自転車安全教室を開催しております。今後は中学生や高校生に対しても、チラシの配布や講習会を実施する予定でございます。

次に小中学生に対する、交通安全ポスターの募集でございます。これは児童・生徒から交通安全ポスターを募集することで、子どもへの交通安全思想の普及を促進し、応募された作品を活用して市民の交通安全意識の高揚を図ることを目的として、実施しているところでございます。

次に交通公園を活用した交通安全教育でございます。これは交通公園での交通安全教室を希望する団体に対して、交通公園を活用してチラシ等を配るなどの活動でございます。

第2の視点でございます。第2の視点は「歩行者・自転車の安全確保」でございます。自転車安全利用指導員による街頭での指導。これは昨年の10月1日より、市内六駅(総武線市川、本八幡駅、武蔵野線市川大野駅、東西線妙典、行徳、南行徳駅)周辺におきまして、自転車の安全利用を図るため、街頭での声掛け活動やチラシ配布を行っております。

次に点検・整備及び自転車安全整備制度の普及促進でございます。これは小学生に対する自転車安全教室において、点検・整備の方法を実践して教育している他、自転車安全利用指導員による街頭での指導などの際、TSマークに関するチラシを配布しております。

次に反射材の普及促進でございます。毎月15日に行われております警察と協働して行う啓発にて反射材を配布しております。

第3の視点「生活道路・幹線道路における安全確保」でございます。

生活道路における交通安全対策の推進。これは歩行者及びドライバーの通行空間を創出し、交通事故を防止するため、路肩のカラー舗装を行っております。

次に歩道及び自転車歩行者道の整備でございます。これは「市川市交通バリアフリー基本構想」に基づきまして歩道のバリアフリー化等を進めておりますが、この他、一昨年作成いたしました「市川市自転車走行空間ネットワーク基本構想」に基づき、自転車走行空間の整備を進めているところでございます。

次に交通事故多発箇所の共同現地診断でございます。交通事故の多発箇所を県や、警察、交通安全協会、自治会等と協力いたしまして、道路環境面について現地診断を行いまして、整備・改善等の対策を実施しております。ちなみに昨年度は4箇所、大柏橋の交差点、市川インター北側交差点、千鳥町交差点、丸一鋼管寮前の交差点で実施しております。

第4の視点でございます。地域でつくる交通安全の推進でございます。

三代交流型交通安全教育の推進。これは高齢者に対する講習の際に家族の方を連れてきてもらい共に講習を受けてもらったり、公園などに遊びに来ている家族の方にチラシを配布したりその場で交通安全についての話をする等の施策を検討しているところでございます。

次に「飲酒運転は絶対しない・させない・ゆるさない」環境づくり。これは毎月10日に警察と協働して行う啓発活動の場におきまして、飲酒運転撲滅のためのチラシを配布している他、交通安全運動の際には広報誌や市ホームページ、または市役所内の庁内放送といった方法で、飲酒運転撲滅やそのための環境づくりを呼びかけているところでございます。

次に第2編でございます。鉄道交通の安全は第1章と第2章で構成されております。

第1章の鉄道交通安全の目標等におきましては、第8次の期間中で鉄道人身障害事故が7件、踏切障害事故が4件起きていることを踏まえ、乗客の死者数ゼロを目指すとともに、運転事故全体の死者数減少を目指すものといたしました。

第2章の鉄道交通の安全についての対策におきましては、6年前の平成17年でございます、JR福知山線の脱線事故がございました。今後も一層安全で安定した鉄道輸送を目指し、重大な列車事故の未然防止とともに、利用者等の関係する事故を防止するため、「鉄道施設の安全性の向上」「鉄道交通の安全に関する知識の普及」「救助・救急活動の充実」といたしました。

第3編でございます。第3編の踏切道における交通安全も第1章と第2章に分かれておりまして、第1章の踏切道における交通安全の目標等におきましては、市内には29箇所の踏切がございます。また、第8次の期間中の踏切障害事故が4件起きていることから踏切事故0を目指すものとしました。

第2章の踏切道における交通安全の対策におきましては、踏切事故がひとたび発生いたしますと多数の死傷者が生じますので、「踏切道の立体交差化」「踏切道の構造の改良の促進」といたしました。

最後に第8次と第9次での主な変更点についてご説明いたします。

お手元の計画案の11ページをお願いいたします。

1点目は、先ほども申し上げましたとおり「市川市自転車の安全利用に関する条例」が4月に施行しましたことから「自転車安全利用指導員による指導の実施」、「自転車乗車用ヘルメットの着用推進」、「幼児二人同乗自転車の適正利用の推進」を新たに盛り込んでおります。

2点目は、先ほどもご説明いたしました第2編の「鉄道交通の安全」でございます。計画案では27ページでございます。これを新たに計画案に盛り込んでおります。鉄道交通安全の目標と対策を盛り込んだものでございます。

以上が第9次市川市交通安全計画案の説明でございます。ご審議のほどよろしくをお願いいたします。

高田会長

議題1につきまして、事務局の説明が終わりました。この説明について、ご意見のある方は挙手をお願いします。

青山委員

この時間ではいっぺんに計画案を理解できないですね。

高田会長

新しい委員さんにはそう感じるかも知れませんが実は長い間、議論している内容でして今回、計画案の集大成をこの会議に諮るといふものなのです。

増田委員

今の説明の中にもございましたように、京成の立体化について住民の間ではいろんな議論をされております。京成本社が現在施行中の八幡の再開発ビルに移転するようですけれども、京成の立体化が今後どのような形で進められていくのか、多くの住民の関心があるところでして、高速道路や都市計画道路3・4・18号によって自然と京成は高架化されていくと認識しています。

今後、市民に向けて将来の市の京成立体化の方向性について、説明していくべきであると思いますが会長はどのように考えるか、お聞かせください。

高田会長

計画は事業化が決まらないとなかなか進まない。市としてはどの様に考えていますか。

萩原交通計画課長

事務局の方からご説明いたします。京成の連続高架化につきましては、街づくり部に京成沿線整備を担当する課がございます。そこからの情報等について確認してまいりましたので、簡単にご説明させていただきます。鉄道の連続交差化につきましては、全線の高架案や地下案、また一部地下案や単独立体を組み合わせた案などを市の広報でもお知らせしたところでございます。また市民との意見交換やシンポジウム、有識者委員会などで検討を進めてきたところでございます。

そのような検討結果を踏まえ、平成22年度に市としては京成国府台駅から市川真間駅までを高架方式、菅野駅を単独立体方式、京成八幡駅から都市計画道路3・4・18号まで地下方式という高架方式・単独立体方式・地下方式を組み合わせた案が望ましいという判断をしております。しかしながら、現時点では事業化に不可欠な千葉県・京成電鉄との合意が難しいという状況、市民コンセンサスが得られていない、費用便益費の検証や国の補助採択基準の適合等、京成本線の立体化や沿線街づくりに関する方向性をまとめることが難しいという状況でございます。

今後は、現在進めている単独立体化となる外郭環状道路、都市計画道路3・4・18号と木下街道（都市計画道路3・5・26）の単独立体化の事業効果を踏まえ、完成後の交通予測や地域の課題などを更に分析・調査を進めていくというものでございます。

高田会長

今の内容は公表されていますか。

萩原交通計画課長

ホーム・ページで公表しています。

高田会長

今の話の中にもありましたが、国にも補助金に順番がありまして、市川や船橋がなかなか進まないことから鎌ヶ谷が先に対象となりました。最近になりまして中心市街地の整備方針が定まったことから船橋。たぶんこれからは、外環や都市計画道路の整備も含めまして市川で取り組むものだと私は思います。鉄道事業者が半分を負担するわけですから、京成の協力も必要となってきます。

増田委員

今、事務局の課長から説明があったが、これを聞いても分からない。街づくり部との兼ね合いがあるとか色々な兼ね合いがあるから、担当課長でないからはっきり言えないということであると市民はもっと困る。

あと、船橋の立体化の場合は、昭和19年の第二次大戦の時に買収が済んでいる。船橋は谷津遊園の所まで国が買収していたため、簡単に立体化することができたんですね。終戦前に買収が済んでいる船橋と市川を単純に比較されても困ります。市川は、国道14号は新田から平田までは拡幅できて終戦となったため、それ以降は拡幅が進んでいない。鉄道は買収されていなかったために進んでいない。ただ、京成本社が来る再開発を北側もやって菅野の辺りまでは高架化する計画を持てば市民の理解も得やすいと思います。

テレビ朝日で何度も八幡小学校の交通をやっている。このままでは解決できないため、駅前再開発で駅前中央通りも買収を進めれば通学路に自転車を通行させずに済む。このように京成の立体化には大きな問題も含んでいます。

京成の立体化には市民も交えて進めていくことが大切であります。

また、市川には鉄道の他に道路の隅切りも進んでおらず、まだまだ課題が多い。会長には市の交通問題に対し、協力してもらいたい。

高田会長

私に何ができるか分かりませんが、お手伝いをさせていただきたい。他にございませんか。

新井委員

第3編の第3章の中に踏切における交通安全の中で、踏切が盛んにでてくるが、市内にある踏切は京成だけですか。

萩原交通計画課長

はい。

新井委員

京成と置き換えた方が分かりやすいのではないかと。

萩原交通計画課長

概要版で説明させていただきましたが、本編の27ページをお願いいたします。上から3行目の所に「市内には、京成本線の踏切が29箇所ある。」ということで標記させていただきました。

踏切という言葉は千葉県交通安全計画にこのような形で標記されておりますので記載させていただきました。

新井委員

法律で踏切という言葉が使われていると思うが、市川では京成しか無いのでその辺も考慮できればと思う。

外環の説明会があると自治会として参加しているが、総武線や京成との交差のために数百億円の工事なんですよ。そこへ住民が来て、菅野駅の踏切は今は平面で渡れるが、外環が出来た時に上を通るのですか、それとも下ですかと聞かれた時に説明会の関係者が誰も答えられなかった。私も町会で年中聞かれるが、私も答えようが無くいつも困っている。近隣住民の一番の関心は京成線沿線南部の住民が沿線北部にどうやって行くのかということなので、外環の整備後は菅野駅の所はどうなるのか後で教えてもらいたい。

萩原交通計画課長

その件につきましては後日、所管の外環道路推進対策室の方から新井委員にご説明するよう伝えます。

増田委員

今の新井委員の話について、外環整備後は今の計画では、あそこは人も車も通さないことになっているので計画のネックになっている。人はUターンさせて違う道から今の菅野駅の横あたりを通そうとしている。道路もあと数m深く掘れば人も車も平面で通れるようになるので、これらも議論のあるところですよ。住民は、図面を見るだけでは分からないですよ。私は委員として、模型を見て議論をしている最中ですから。以上です。

青山委員

第2章の「生活道路・幹線道路における安全確保」なんですけれども何か具体的な施策があるのでしょうか。安全対策の推進とか歩道、自転車歩行者道の整備とか共同現地診断とかでは分からないので、診断したらどうゆう結果で、例えばお医者さんだとかぜをひいたという診断だと具体的な治療があるわけですよ。その治療にあたる具体的なものがあるのでしょうか。単に推進とか診断では具体的な内容が分からない。こういうものは早く進めていかないといけないと思うのですがどうでしょうか。

萩原交通計画課長

この交通安全計画は、先ほどもご説明いたしましており施策の大綱という形でまとめさせていただいておりますので、個別の事業概要をこの中に盛り込むことはできないという状況です。しかしながら今後、第8次の時の評価、これは12月に評価しておりますが、これにぶら下がっている事業について、どの様な事業であるか又その効果についての評価を検証していただき、第9次につきましても引き続き、第8次から実施している事業につきましては継続し、その効果や進捗状況につきまして評価・検証しPDCAをまわして、5年後の第10次に反映・事業展開してまいりたいと考えております。それから、事故多発の共同現地診断はどの様なことをや

っているかと言いますと、平成22年度は4箇所、大柏橋の交差点や市川インター北側交差点などを実施しております、この関係者が集まりまして交差点の形状や信号機の位置、路面標示などについて見易さや設置状況を診断しまして、各所管でやるべきことを対応するというものが現地診断でございます。

青山委員

ありがとうございます。そういった意味では、行徳の横断歩道では死亡事故のあった横断歩道の整備は進んでいないですね。死亡事故があった場所については、もっと安全性の向上を図るため信号機の変更とか、今後も高齢化が進みますから信号機のある横断歩道では横断時間を長くする見直しとかいう診断が必要ですね。

死亡事故の起きる場所というのは大体、決まっているんですね。行徳のバイパスで言いますと行徳郵便局の前で何件か死亡事故がありますよ。そういう所は何らかの道路の欠陥とか信号の位置だとか視認性の問題があるのではないかと。それで先の青色の信号を見てしまい手前の信号が赤なのにそのまま通ってしまい事故につながることもあるのではないかと。交通事故の起こる場所というのは大体決まっていますよね。といことはその道路に何らかの欠陥があるのではないかと。思うので、そういう所を早めに改善してほしいと思います。

それから朝夕、自転車に乗りながらメール等を打っている者が多く見かけるが、警察官が見ても注意しないことが多い。そういうことを注意しないで、一時停止などの取り締まりをしていることが結構多いようである。警察官を含め親達が注意していかないと交通事故は減らないと思う。だからポスター等で啓発をしても見ない人が多い。もっと大人が模範となり、違反者を注意していかないといけないと思う。取り締まることもメリットはあると思うが、もっとやさしさや情に訴えていくことも大切ではないか。

市村委員

行徳郵便局前の信号機は見間違える可能性があるということですか。

青山委員

そういう可能性があるのではないかと。個人的な見解です。手前の信号を見ないで先の信号を見てしまうのではないかと。思ったのです。

市村委員

現場の状況は良く分かりませんが、信号機の視認性向上に向けた対策もありますし、現場の状況にうまく対応できると思います。

青山委員

あそこのバイパスは西日が当たってくると、特に赤信号が太陽光で見にくくなる。LED化していけば良いと思います。

市村委員

今は、予算の関係もありますが信号機のLED化を進めています。

青山委員

事故が多発している箇所は、何らかの原因があると思います。

高田会長

本計画案について、直接的なご質問、意見は無かったですと思いますので、審議に入りたいと思います。第9次の市川市交通安全計画案について、お認めいただけますでしょうか。

委員

承認

高田会長

それでは、原案のとおりとさせていただきます。続きまして、報告の方に入りたいと思います。

松丸自転車対策課長

自転車対策課長の松丸と申します。着席してご説明させていただきます。

資料確認ですが A4 の両面刷りと A3 の自転車駐車場の位置図の 2 枚組みでございます。よろしいでしょうか。それでは、資料に基づきまして、自転車駐車場及び放置自転車対策の市川市の現状についてご説明させていただきます。放置自転車対策につきましては、公共の場における自転車等の放置の防止並びに自転車駐車場の整備により、歩行者の通行の安全と防災活動の円滑化等を図りまして、市民の良好な生活環境を確保することを目的としております。その根拠ですがいわゆる資料のとおり 2 本立てとなっており、「自転車駐車場の設置及び管理に関する条例」いわゆる設管条例と言われるものと「自転車等の放置防止及び自転車駐車場の整備に関する条例」いわゆる放置防止条例ということでございます。法律では通称自転車法と呼ばれる「自転車の安全利用の促進及び自転車等の駐車対策の総合的推進に関する法律」というものがございます。法律が 1 つに条例が 2 本ということでございます。

まず最初に自転車等駐車場の設置及び管理に関する条例ということですが、公の施設として施設利用料として料金設定してございます。通勤通学者用の駐輪場としましては第 1 種から第 4 種の駐輪場がございます。また買物客用としましては第 5 種の駐輪場がございます。この内容につきましては資料の 2 ページ目の一番下に示してございます。第 1 種が地下駐輪場で月額利用料 2,100 円、第 2 種が駅から概ね 100 m 以内、第 3 種が駅から概ね 200 m 以内、第 4 種が駅から概ね 200 m 以上で無料として設定しております。あと第 5 種の買物客向けの駐輪場としましては 2 時間まで無料、以後 2 時間毎に 100 円で最大 500 円と言うような料金体系としてございます。

次に放置防止条例の内容でございますが、まず前段で、市の責務、市民の責務、利用者等の責務、自転車小売業者の責務、鉄道事業者の責務、公益的施設の設置者の責務を定めながら駅前に放置禁止区域を定めまして、放置自転車につきましては撤去から処分までの手続きを定めております。

次に駐輪場の整備状況でございますが、1 ページの下に記載しております。市全体としましては、13 駅 3 バス停で 46 施設、収容可能台数 35,880 台分を整備しております。有料が 28 施設、無料が 18 施設ということで全体の約 7 割が有料の施設となっております。続きまして駅前の放置自転車対策でございますが、大きく 4 つの柱で進めております。まず受け皿となる自転車駐車場の整備ということ。2 番目として放置自転車等の撤去処分。3 番目に街頭指導員の配置ということで駐輪場の案内や放置防止の監視をすること。4 番目に不要不急時の自転車の利用自粛の 4 本立てと考えております。

また、レンタサイクル事業でございますが、平成 18 年 11 月より街かどレンタサイクル事業として進めておりまして、市内の文化施設や公共施設、公園等にリサイクル自転車を利用していただき行動範囲を広げ、街の再発見をしていただくことを目的としております。現在、市内 7 駅 7 駐輪場で合計 80 台を整備しております。

続きまして裏面をお願いいたします。こちらは、これまでの放置状況ですとか引取率、売却台数等の経過を記載してございます。まず、1 日当たりの放置台数ですが平成 18 年度は 3,996 台あったものが平成 22 年度は 1,062 台とおおよそ放置状況が 4 分の 1 に改善されております。

その横に記載した撤去台数も減少しております。引取率ですが撤去した自転車を保管場所で返却しておりますが、平成 18 年度は 26% あったものが、平成 22 年度は 17.4% に減少しております。これは、自転車の小売単価の低価格化によるところが大きいと考えております。売却台数でございますが、撤去した自転車について返還できず半年経過した自転車につきましては、一部をリサイクル自転車としてレンタサイクルや公用自転車として利用した後、残った自転車を有価物として売却して市の歳入としております。

街かど回遊レンタサイクル事業でございますが、先ほどもご説明いたしましたとおり 7 駅 7 施設、各駅に 1 箇所ということで合計 80 台を整備してございます。利用の状況でございますが平

成22年度で1日当たり47台が利用されている状況でございます。

以上が説明でございます。

更に、A3の資料でございますが、今回の説明の趣旨から離れてしまいますが、今後、9月議会で設管条例の一部改正を予定しております。その内容は概ね3点ございまして、市川大野駅につきまして、現在、駐輪場が5施設ございます。今年度、大野第2駐輪場と隣接する土地を土地開発公社から買い戻すことができましたので、この部分を増設することと併せまして民間から借り受けている施設が2施設ございまして、これを増設整備と併せて廃止することとしたいこと。

2点目が東西線の妙典駅にある駐輪場ですが、現在市営の駐輪場は無く、市が一部負担金を支出し、財団法人自転車駐車場整備センターが建設管理運営している妙典第1、第2駐輪場がございます。この2つの駐輪場が来年度、市に無償譲渡されることから市の設管条例の対象となるといことでございます。

あと1点が八幡第8駐輪場でございます。一番街から線路寄りに入った1回利用専用の駐輪場ですが、今現在12時間の有人管理となっておりますが、これを機械式の24時間管理できるようにし、係員の現金の授受が無いようなシステムにしたいと考えております。以上でございます。

高田会長

自転車対策についての報告でございます。何かご質問等ございましたら挙手をお願いします。

清水委員

A3の資料で駅名の色の違いは何かあるのでしょうか。

松丸自転車対策課長

黄色で示されている所は、放置禁止区域を指定している駅で現在7駅ございます。赤で示しております所は駐輪場が無い駅でございます。

高田会長

よろしいですか。他にございませんでしょうか。

森井委員

TSマークがありますよね。これを条例による義務化にできないもののでしょうか。というのは、自転車による事故によって億近い損害賠償を請求される事例もある。自転車に乗っている人は実際にそのようなことは考えずに利用している。被害者の救済の観点から車と一緒に自賠責を考えながら、自転車は軽車両という位置づけであることから条例による義務化ができないものかお聞きしたいのですが。

松丸自転車対策課長

TSマークにつきましては、自転車安全整備士が整備したことを証明するマークでございます。

森井委員

それによって最大2,000万円の保障が出ますよね。事故に遭った被害者がその金額までの保障を受けられるようになりますよね。それが今のままでは、事故を起こした人が払わなければならないのに支払えない。結局、何も貰えない。ですから私は、自賠責のように相手にお金が無くても被害者に最低限の保障をしていくことを考えていかないとおかしいのではないかと思うのですが。ですから促進では無く、条例で義務化できれば、もっと自転車の危険性を分かっていたら、歩行者も安心して歩くことができる。そうゆうことをもっと考えてもらいたいということです。

高田会長

私、日本交通管理技術協会の理事をしているので、今のお話は個人的には是非やっていただきたいと思うのですが。

TSマークは、もともと町の自転車屋さんをお願いして入ってもらおうようにしていたのですが、最近スーパー等で購入される場合が多くなって、入らない人が増えたり、中古を買ってその制度がうまく機能しない場合があったりと色々ございまして、先細りと言いますか、だんだん加入者

が減っているのが現状です。是非、議員の方がたくさんいらっしゃいますので、考えていただければ良いのだらうと思います。

青山委員

TSマークの期限は1年か2年ですよ。

森井委員

1年です。金額は2,000円位ですよ。

青山委員

自転車には車検制度が無いから、森井委員の言うように被害者救済という意味では積極的に進めてもらいたい施策ですよ。

森井委員

被害者は皆、泣き寝入りになってしまいます。

高田会長

自動車は強制保険がありますが、自転車にはありませんからね。

森井委員

必要だと思います。規範にも繋がることですから、その辺が全国的に進められるように会長にもご尽力をお願いします。

高田会長

日本交通管理技術協会では、それはできないのです。

森井委員

条例で義務化が可能でしょうか。

青山委員

個人賠償保険ですよ。自転車に乗っている団体ごとに市が窓口になっても一人100円か200円位で加入できると思います。ただ、予算の問題がありますが。

高田会長

そういうことで、この会議とは別にどこかで是非検討してもらいたいと思います。他に何かございますか。

ご意見が無いようですので、本日の会議はこれで終了とします。