

令和元年度第1回市川市交通対策審議会会議録（詳細）

1. 日時 令和2年1月21日（火）14時30分～15時40分

2. 場所 市川南仮設庁舎1-1、1-2会議室

3. 出席者

委員：高田会長、西原副会長、大久保委員、廣田委員、かつまた委員、中村委員、青山委員、松丸委員、鈴木委員、松本委員、三部委員、中山委員、内山委員、木嶋委員、宮下委員、古津様、湯浅委員、田村委員

市川市：横地道路交通部長、米崎道路交通部次長、藤田道路交通部次長、磯部交通計画課長、金坂道路安全課長 ほか

4. 次第

(1)開会

(2)市内幼稚園・保育園等の園外保育経路の安全対策について（報告）

(3)北千葉道路について（報告）

(4)市川ナンバーの交付開始について（報告）

(5)その他

(6)閉会

5. 配布資料

(1)令和元年度第1回市川市交通対策審議会 席次表

(2)市川市交通対策審議会委員名簿

(3)市川市交通対策審議会条例

(4)資料2-1 市内幼稚園・保育園等の園外保育経路の安全対策について

(5)資料2-2 安全対策の一例（車止め、ガードパイプ）

(6)資料3 北千葉道路について

(7)資料4 つけて走って広げよう、地域の魅力！

(磯部課長)

定刻となりましたので、「令和元年度第 1 回市川市交通対策審議会」を始めさせていただきます。

本日はお忙しい中出席いただき、誠にありがとうございます。

私は、市川市交通計画課長の磯部と申します。よろしくお願いいたします。

本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。

本日、審議会の出席委員は、17名で、欠席の委員は、5名、代理の方が1名、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、本審議会の開催は、成立していることをご報告いたします。

続きまして、本日お配りいたしました資料の確認をさせていただきます。

会議次第、席次表、委員名簿、市川市交通対策審議会条例、資料2-1市内幼稚園、保育園等の園外保育経路の安全対策について、資料2-2安全対策の一例（車止め、ガードパイプ）、資料3北千葉道路について、資料4つけて走ろう広げよう、地域の魅力！です。

資料の不足等はありませんでしょうか。よろしいでしょうか。

次に、今回新しく交通対策審議会の委員になられました方をご紹介します。お名前を呼びましたら、ご起立くださいますようお願いいたします。

市議会推薦により「大久保委員」「廣田委員」「かつまた委員」「中村委員」

関係機関より東日本旅客鉄道(株)千葉支社より「内山委員」

千葉県葛南土木事務所より「宮下委員」

行徳警察署より「田村委員」

【自己紹介】

なお、青井委員については、本日欠席となっておりますが、代理として 古津様が出席しておりますので、よろしくお願いいたします。

それでは、会長よろしくお願いいたします。

(高田会長)

それでは、交通対策審議会を始めたいと思います。

まず、本日の交通対策審議会の傍聴について、事務局、報告をお願いします。

(磯部課長)

本日の交通対策審議会には、1名の方が傍聴を希望されておりますが、現在、こちらに向かっているということで、会議中に入室されると思いますので、よろしくお願いいたします。

(高田会長)

来られたら、中断しないで、座っていただくということでよろしいですか。

(磯部課長)

はい、そのとおりです。

(高田会長)

それでは、会議次第により進めさせていただきます。

次第2「市内幼稚園・保育園等の園外保育経路の安全対策について」事務局から説明をお願いします。

(金坂課長)

道路安全課長の金坂でございます。

私から次第の2「市内幼稚園・保育園等の園外保育経路の交通安全対策」についてご説明いたします。

資料の2-1をご覧ください。まず、対策にいたる経緯でございますが、令和元年5月8日に、滋賀県大津市で園外保育中に交差点で信号待ちをしていた園児の列に軽自動車が入り込み、園児2名が死亡、1名が重体、保育士を含む13名が重軽傷を負うという痛ましい事故が発生いたしました。

この事故後に、全国的に園児の安全について議論が活発となり、幼稚園、保育園等の園外保育経路の安全対策についての機運が高まりました。

本市でも、この事故の報道を受け、こども政策部の対応としまして、直ちに市内の幼稚園、保育園等、全219施設に対して、園外保育を行う際、その経路で危険だと感じる箇所についてのアンケート調査を実施いたしました。

回答があった施設は81施設であり、安全対策について道路交通部へ要請がありました。

道路交通部の対応といたしましては、こども政策部で行ったアンケート結果を取りまとめ、安全対策を行うための詳細調査箇所を190箇所選定いたしました。

令和元年6月3日～7日に道路交通部職員により、現地調査を実施し、133箇所について安全対策が必要と判断いたしました。

133箇所のうち、24箇所は、国道・県道部でしたので、千葉県葛南土木事務所へ安全対策を要望しております。

国道・県道部を除く市道部で、本庁管内 5 4 箇所、行徳支所管内 5 5 箇所の合計 1 0 9 箇所の交差点等について安全対策を行うこととしました。

予算につきまして、令和元年 9 月議会で補正予算をいただき、年度末の完了を目指して現在、車止めポールやガードパイプ等の設置を進めているところでございます。

資料の 2 - 2 をご覧ください。こちらが安全対策の一例でございます。

また、小さくて見えにくく、恐縮ですが、対策箇所を地図に表示させていただきました。

後ほど、ご覧いただければと思います。説明は以上でございます。

(高田会長)

事務局からの説明が終わりました。

これから、質疑に入ります。

何か、ご質問、ご意見等はございますか。

(中村委員)

中村と申します。意見と質問なんですが、早速対応していただきましてありがとうございます。

私の承知しているところでは、昨年 1 1 月 1 2 日に内閣府と厚生労働省の方から、キッズゾーンの整備に関する通知が出されている。併せて、この通知とほぼ同時に警察庁が都道府県警、国交省が、道路管理者にたいして、市区町村と協力して取り組みを進めようと促す通知も出している。たとえば、キッズゾーンにおける車での交通規制、一方通行などや最高速度を時速 3 0 k m に制限するゾーン 3 0 の導入などを挙げたと伺っています。

これらの通知に対しての対応をどのようにしているのか伺いたいと思います。

(金坂課長)

お答えします。キッズゾーンに関しましては、今のところ、こども政策部で対応しております。

内容としましては、道路上に路面表示を保育園、幼稚園ありと表示するかどうかはまだ確定していませんが、そういった路面表示を行うという対応をしていくと伺っております。

以上でございます。

(中村委員)

ありがとうございます。

警察のほうにおかれましては、一方通行の規制やゾーン 3 0 の導入について、どのように検討しているか考えているかお答えください。

(金坂課長)

お答えします。

警察の方との連携については、ゾーン30の設置などに関しては、その都度、市の方から警察の方にご要望、要請をさせていただきまして、一緒に協議して対応させていただきたいと考えております。

(中村委員)

最後に要望だけ、その都度ということなのですが、このような通知も出されたことから、ハード面で整備されているということなので、あわせて、より積極的に連携していただきたいと思います。また、現場の声も吸い上げていただきたいという事を要望させていただきたいと思います。

以上です。

(金坂課長)

はい、了解いたしました。

(廣田委員)

年度末に完了予定を目指していると伺っていますが、今、進捗状況がどのようになっているのかお伺いいたします。

(金坂課長)

お答えいたします。

ただいま、109箇所のうち、現在整備が完了しているのが、19箇所でございます。

パーセントとしては、17パーセントぐらいになります。大変進んでいないイメージになるかと思えます。

どうしてかという疑問が生じるかと思いますが、対策につきまして、全国的に同様の対策を行っている現状がございまして、製品を発注はしているのですが、製作が間に合っていないという状況にあります。そういったことで対策が遅れております。ただ、最近になりまして、だんだん製品が入ってきていると聞いております。今後は少し進んでくると思えます。

(廣田議員)

早急に対応して下さるようお願いしたいと思います。

(金坂課長)

了解しました。

(青山委員)

ポールの間隔は、車が入らないようになっているのか。

(金坂課長)

お答えします。

ポール間隔につきましては、特に決まっていません。

車椅子の方がすれ違える位の間隔で、1.5メートル位あげないと、逆にバリアフリーの障害になってしまうということがありますので、入られないかというぎりぎりの車の幅になると思います。

あくまでも、それがあることによって抑止になっている面がございまして、設置させていただいています。

以上でございます。

(青山委員)

ないよりはあったほうがいいのですが、1.5メートルだと軽自動車とかは入ってしまうと思います。

ポールは、何キロぐらいの衝撃まで耐えられるのですか。

(金坂課長)

先ほども申し上げたように、あくまでも抑止効果で立てているので、特に何キロまでというものもないと思います。

(青山委員)

滋賀県の件は、大きい車が入ったら、大変だと思います。

せつかく作るなら、より丈夫なものを設置するようにお願いいたします。

(金坂課長)

今のご意見で、交差点部分については、ガードポールを2本立てて、抑止効果を考えております。

横断歩道部以外の部分でガードレールを処置出来るところは、ガードレール等で設置していきたいと思えます。

(横地部長)

補足で、ガードパイプと書いてありますが、カードパイプでも、ガードレールと同じ強さのものを交差点の周りには入れているので、普通はちょっとぶつかっても大丈夫なものが入るはずで。

(青山委員)

はい、ありがとうございます。

(松丸委員)

子供たちの安全対策ありがとうございます。

先ほどご説明していただいた中で、国道、県道部分の24か所で安全対策が必要と判断された箇所があるかと思いますが、その国道、県道などの進捗状況と今後の体制を教えていただければと思

ます。

(金坂課長)

国道、県道部 24 か所についてはご要望した後に、それ以外の箇所についても、千葉県で設置についての協議がありました。それも含めて千葉県のほうでも、設置している最中と思われるので、市の要望している 24 箇所についても、市の対策に合わせて進捗してやっていきたいと考えています。

(松丸委員)

ありがとうございます。

(大久保委員)

大久保と申します。警察の委員の方、2 名にお伺いしたいのですが、近所に幼稚園と小学校が近くにある交差点があり、そこが自転車と自転車の事故、自転車と歩行者の事故が多くて、以前、道路交通部に言って、路面表示と電柱幕をしていただいて、あとミラーも 2 箇所設置を要望して、1 箇所だけついていますが、現実的に警察の方で出来るほとんど車の通らない交差点において、自転車と自転車、もしくは自転車と歩行者の事故を防ぐような規制や表示を出来るのかどうか伺います。

(市川警察署古津様)

市川警察署、規制係の古津です。よろしくお願ひします。

自転車ですよ。一時停止の規制については、あれは車両に効力が及びますので、自転車も止まらなければならないというのが、大原則です。

現実、自転車は止まらない状況です。

止まっている自転車を見たことがない位です。

特に、市川市内とても自転車が多いのですが、それに対して、一時停止をしていないからといって、取締りをしているかどうかということについては、警告程度なのかなと思います。

対策として出来るものとしては、とりあえず注意喚起をするしかないのかなと思います。

長い目で自転車のマナーの安全教育を見ていくしかないのかなと思います。

(大久保委員)

ありがとうございます。

その交差点に止まる、止まらないにかかわらず、表示したら止まらなければならないわけですから、

その交差点に車がほとんど通らないのですが、一時停止を表記出来るのか。

その基準はあるのか。

(市川警察署古津様)

大前提として、標識が設置できる場所がないといけません。

細い道だと基本的には、難しいと思います。

標識を立ててしまうことによって、その標識が車の通行を阻害してしまう箇所が市川市内には、多々あります。たぶん細い道だと標識を立てることによって、車の通行を阻害してしまって、物理的に標識が立てられないことになると思います。

また、自転車を止めるために、一時停止を設置することが有効かどうかが問題だと思います。

場所を見てみなければわからないのですが、自転車に対しては厳しいのかなと考えております。

(大久保委員)

わかりました。

(高田会長)

それでは、ご意見も落ち着いたと思いますので、

次第2「市内幼稚園・保育園等の園外保育経路の安全対策について（報告）」は終わりとします。

続きまして、次第3「北千葉道路について（報告）」を事務局から説明をお願いします。

(米花主幹)

交通計画課の米花でございます。

私から、次第3「北千葉道路について（報告）」をご説明いたします。

1. 北千葉道路の概要の図をご覧ください。

北千葉道路は、市川市から成田市を結ぶ全長約43キロメートルの道路で、市川市から鎌ヶ谷市までの約9キロメートルが事業化されていないことから、本市を含む沿線7市で構成する「北千葉道路建設促進期成同盟」を通じて、国や県など関係機関に早期事業化を要望しております。

この要望を受けて、千葉県が、この事業化されていない約9キロメートルを含む、本市の外環道路（仮称）北千葉ジャンクションから船橋市の国道16号までの15キロメートルの環境アセスメントと都市計画変更の手続きに、平成30年1月に着手し、昨年度の本審議会にご報告させていただきました。

次に、手続きの進捗状況でございます。

2. 手続きの進捗状況のフロー図をご覧ください。

図の左側に、点線で囲われている部分が、平成30年1月に着手した環境アセスメントの「配慮書」と、都市計画の変更の「構想段階評価書」の手続きでございます。

その後、環境アセスメント手続きでは、平成30年8月に、どのような項目について、どのような方法で調査・予測・評価を行うかを取りまとめた「方法書」が公表され、この「方法書」に対する市民や沿線市等からの意見を踏まえ、平成31年1月から、環境影響評価の現地調査を実施しております。

「方法書」につきましては、あわせてお配りしております青色の冊子「環境影響評価方法書のあらまし」に概要が記載されておりますので、後ほどご覧ください。

都市計画手続きでは、道路の位置や規模、構造などを定めた、壁に掲示させていただきました都市計画の原案の「説明会」を今年度7月に、開催し、説明会でいただいたご意見を踏まえ都市計画の変更の案の概要を9月に縦覧したところ、公述の申出がありましたので、10月に公聴会を開催いたしました。

次に、「3. 関連する都市計画道路3・3・9号について」をご覧ください。

北千葉道路と交差する市川都市計画道路3・3・9号については、北千葉道路と立体交差する計画となり、これに伴い側道の設置等が必要となることなどから幅員が変更となりますので、今年7月の原案説明会から、北千葉道路とあわせて、都市計画の変更手続きに着手しております。

次に、「4. 今後の予定」をご覧ください。

今後、時期は未定ですが、環境アセスメントの手続きでは、環境影響評価の結果をお伝えする「準備書」、都市計画の手続きでは、「都市計画の変更の案」が公表される予定で、これらに対してご意見のある方は、意見書を提出することができます。

その後、いただいたご意見を踏まえ、環境影響評価の公表と、都市計画決定がされ、環境アセスメントと都市計画の変更手続きが完了いたします。

それぞれ、本市の環境審議会、都市計画審議会でも、ご審議いただく予定でございます。

フロー図の太枠の中は、評価書公表及び都市計画決定後の事業実施の流れでございます。

次に、現在までに公表されております、北千葉道路の構造について、ご説明いたします。

緑色の冊子、「都市計画の原案説明会」をお願いいたします。

3ページ、「北千葉道路（市川市～船橋市）の概略計画」をお願いいたします。

ページ下の縦断図をご覧ください。

赤色が専用部、青色が一般部でございます。

専用部は、早期整備を目指すことなどから、高架構造を基本に計画されております。

ただし、図左側の外環から約1.6キロメートルまでと、北総線との交差点については、現地の状況などから地下構造となっております。

また、一般部については、地表式を基本とし、地域の幹線交通を担う路線とは、交差点で接続し、生活道路とは、一番下の「副道の整備イメージ」のように副道を介して接続することとされております。

次に、4ページの横断構成（外環～鎌ヶ谷）をご覧ください。

横断構成につきましては、標準横断図のように、中央に専用部、その両側に一般部を配置する計画となっております。

一般部の外側には、植樹帯、副道、自転車道、歩道を必要に応じて設置し、自転車道は一方通行を基本とし、必要に応じて立体横断施設や遮音壁などを計画することになっております。

次に、ページの一番下、連結位置・構造（外環～国道16号）をご覧ください。

連結位置、いわゆるインターチェンジにつきましては、本市では、都市計画道路3・3・9号の東側

に、一般部から成田方面専用部への入口と、専用部から東京方面一般部への出口が設置される計画でございます。

本日の報告は以上でございます。

（高田会長）

ただいま、事務局から北千葉道路の原案説明が終わりました。

報告案件となりますが、何かご意見はございますか。

（かつまた委員）

かつまたです。この審議会は初めて参加いたします。

今回いただいた北千葉道路の資料3について、お伺いしたいと思います。

関連する都市計画道路3・3・9号についてということで、この都市計画道路についての認識があまりなかったため、これに関しまして、現状まだ事業化されていないところ、延長4.4kmのうち、船橋市境から0.5kmは千葉県が事業中で、残りは事業化されていないところを少し説明していただきたいと思います。

（米花主幹）

船橋市境からの0.5kmを千葉県が事業化して取り組んでいるところなのですが、そこから松戸市境までについては、事業主体もまだ決まっていない状況です。

国道なのか、県道なのか、市道なのかということもまだ決まっておきませんので、国道、県道については、千葉県が都市計画決定権者となって、都市計画を進めていくのですが、それ以外のものについては、市が決めていくという法律になっています。

事業主体もまだ決まっていないということで、今回、市のほうで、都市計画変更の手続きを北千葉道路とあわせて、やっているということです。

事業主体はこれから県と調整していくので、

誰が道路を管理するのかをこれから協議して決めていきます。

（かつまた委員）

わかりました。

（高田会長）

それでは、ご意見も落ち着いたと思いますので、次第3「北千葉道路について（報告）」については終わりとします。

続きまして、次第4「市川ナンバーの交付について（報告）」

事務局から説明をお願いします。

(林主幹)

交通計画課の林と申します。

私から、次第4「市川ナンバーの交付開始について(報告)」をご説明いたします。

一昨年12月国土交通省へ提案していました「市川ナンバー」のデザインが決定し、令和2年5月頃より交付開始となります。

恐れ入りますが、お手元に配布しました資料4、令和元年10月18日付け、国土交通省のプレスリリースをご覧ください。

タイトルは「つけて走って広げよう、地域の魅力」

～新たな地域名表示による地方版図柄入りナンバープレートデザイン決定～でございます。

こちらの資料に基づいて、ご説明させていただきます。

1ページをお願いします。

地域の風景や観光資源を図柄にした地方版図柄入りナンバープレートは、一昨年の10月にすでに41地域で交付開始となっておりますが、この度、「市川」を含む17地域の具体的なデザインが決定しました。

こちらに掲載されています7地域の具体的デザインは、関東運輸局内のデザインを例示しております。

なお、全てのデザインや導入地域につきましては、2～4ページに掲載しております。

のちほどご覧いただけたらと思います。

この市川ナンバーの開始により、令和2年5月以降に、使用の本拠を市川市に置く自動車が、登録手続きをする場合は、習志野ナンバーから全て市川ナンバーに変更されることになります。

ナンバープレートの種類は、5ページをご覧ください。

ナンバープレートの種類は、向かって左側の無地のもの、真ん中の図柄入りのモノクロ、右側の図柄入りカラーの3種類です。

事業用車、軽自動車も同じ、図柄、色になりますが、事業用は「緑色」の縁取り、軽自動車は「黄色」の縁取り、になります。

また、事業用の軽自動車、二輪車は対象外でございます。

交付手数料は、図柄のない無地の希望番号は、4240円、図柄入りのモノクロ版は、7000円～8000円ぐらい、カラー版のナンバープレートは、さらに1000円以上の寄付金をお支払いいただくことで、カラー版の図柄入りナンバープレートを選択することができます。

なお、公職にある方の図柄入りナンバープレートの取得に際しては、寄付を行わなくても、カラー版の図柄入りナンバープレートの選択が可能です。

また、寄付金は、国に代わりナンバーの交付を行う交付代行者が指定する公益財団法人が管理し、寄付金の一部は、地域ごとに設置する協議会に還元され、交通改善等の取り組みに充てられますが、寄付金の配分割合や規模については、まだ明確に決まっていない状況でございます。

なお、市川における寄付金の用途を選定する協議会は、公共交通事業者、運輸支局、公安委員

会等で構成させる市川市公共交通協議会を考えております。

次に申し込み方法ですが、ご自身でウェブサイト（図柄ナンバー申込サービス）からお申し込いただくか、お近くのディーラー・整備工場にご相談ください。

また、正式な交付開始日、交付手数料については、4月頃にあらためて国土交通省からお知らせがあるものです。

以上、「市川ナンバーの交付開始」についてのご報告を終わります。

（高田会長）

この件について何か質問があるでしょうか。

ご質問がないようでしたら、私に少し時間をいただきたいと思います。

交通計画課というのは今、全国にいくつありますか。ほとんどないですね。市川市がたぶん一番最初に作って、そのあと似たようなものを他でも作ったと聞いているのですが、そのあと、増えるかなと思ったのですが、増えてないようです。

今回の最初の議案みたいに交通安全の問題が、どこかで事故が起きると、部分的な対策ばかりしか出てこない。

これでいいのかという問題を是非考えていただきたいと思います。

市川市の中の安全は、どうやったら安全になるのかについて考えていただきたいと思います。

この審議会で、定款上でも難しいとは思いますが、そういったような事がある程度まとまったら、ここで審議するというをお願いしたいと思います。

先程からの議論になりますが、今回、一番最初の話でガードレールとありますが、良く見ていただくとガードパイプです。

ガードレールは道路から車が道路の外に落ちるときに、それを下まで落ちないようにとめるものです。

だから、道路管理では、ガードレールはちゃんとした規定はありますが、ガードパイプは正式なものはないと思います。たぶん、準じるということはやっていると思いますが、何キロまで大丈夫かという正式なものではないということです。

もともと、歩道にガードレールが出来たのは、日本しかないのですが、なぜかという40年代の初めに鉄を日本で作ったが、売れなくなって、その鉄の処理をどうするかということが問題となって、その当年一年間に13,000人の交通事故死亡者が出ていたため、歩道と車道の間にはガードレールを作ってきた。

歩道がないのに歩行者が歩くところと自動車が走るところの間に、ガードレールを作ってきたわけでありまして。したがって、道路構造令の中では一応あるのですが、きちんとしたものはないと承知していただきたいと思います。

彦根の事故がここに当てはまるかという、そういう場所はほとんどないわけですね。

こういう形で鉄格子を作るのかというような問題もあります。

本来、住宅地の中の安全をどうするかという問題ですが、都市計画から道路管理、交通管理、運輸管理が一体で、地方自治体が対応すると欧米ではそういう形になっています。

日本では、管理過失責任の社会ですから、上で決まったことが流れてきて、補助金がついてくる。それで補助金を使うために対応するということが非常に多いです。

本当に安全かということを考えているかというよりは、仕組みはそういう仕組みになっています。

やっている人は良く考えているが、仕組みはそうなっているということなんです。

よく地方自治、地方分権とか住民参加といいますが、全部、法的にはあるが、制度的にはなかなか難しいです。自治体が自分の所で財源をなかなか確保できない。

欧米では、ほとんど消費税が地方財源なんです。

だから、自動車からお金をとって、鉄道を作るなど、L R Tといわれておりますが、そういった方法でも地方の20万、30万都市では出来る。

ですから、市川なら十分出来るはずなんですが、日本では出来ない。

それを突破できるのは、僕は市議しかないと思うので、考えてほしい。

それぞれの自治体で、頑張れば出来ると思います。行政のほうはなかなか難しいと思います。

行政は流れが全く違うため、出来ないと思います。ですから、ぜひそういうことを考えてほしいと思います。

本来、小学校区は、3000世帯から4000世帯に1小学校、基本的には、それくらいだと思います。

徒歩圏でいいますと、抵抗なく歩ける距離があって、それがだいたい400から500メートルになんです。荷物を持ったり、気候が悪いとそれが三分の一となる。荷物を持っていて、気候が悪いとさらに三分の一のさらに三分の一とも言われています。ですから450メートルの三分の一は150メートルで、さらに悪条件が重なると50メートルとなる。

そういう中で、小学校を作って、そこにどうやって子供が安心していけるか。

しかし、最近では財源が優先して、昔は分校で一生懸命教育していたが、最近では自動車でするようになってきました。

市川市はどうなっているか、まだ具体的には知らないのですが、少なくともそういうような基本的な図面を作って、危ない所はどこかというのを発見して、そこに集中して投資しないといけないと思います。

普通の町が安全のために、部分策で終わってしまうのでもいいのかということなんです。

先ほどから申し上げている自転車の問題、自転車は軽車両なので、車と同じです。だから車の一時停止があれば、自転車も一時停止しないとイケない。

自転車は免許を持っていないが、車は免許を持っています。そういった問題がある。

だから、学校教育で安全のことをどこまでどう教えていけるかが問題の中にも含まれています。

しかし、学校ではほとんど専門家がない。

ときどき、警察署の方が行って、説明をしているとは思いますが、本当に交通管理者の方は行って、教育のテクニックがわからないですから、大人に話すのと、子どもに話すのとだいぶ違うとは思いますが、内容的には違いはないとかそういう問題を我が国は抱えています。

じゃあ、日本は危ない町かという事ですかと言うと、交通事故に関しては世界で一番安全な町となっていて、死亡者が3000人をちょっと切る。ちょっと千葉県は今年ワースト1になりかけていますが、

もう少し努力して、もう少し町を作っていけば、さらに事故は減らせるのだと思います。
それから、就学以前の子供たちの問題。今回の事故もそういう事故ですよ。
したがって、運動場と教える所は離れていて、小さな子供たちを離れている所に連れて行って運動させること自体が、間違っているのではないかと思います。
だから、就学以前の子供の教育の場所とかそういうのをどうするのか、同じように一週間に何時間か運動させなければいけないのかということが進んでいて、どうしたら本当に安全になるための議論がされていないので、そういうことも含めて、市川市の中の交通安全対策をどういう風に考えて、市民やそれをリードする市議が考えていかなければいけないと思います。
市で、交通関係だと地方税で入ってくるのは、軽自動車税ぐらいだと思います。
だから市が交通安全対策で使えるのは、軽自動車税ぐらいしかありません。
そういう仕組みの中で、交通問題はあるんだということ認識していただいて、市川市ではどういったことをやれば、一番安全な町になるのかということをぜひ考えていただきたいと思います。
もし、手伝う必要があれば、言っていただければと思います。
ここの審議会で議論していただきたいという事であればそれも良いと思います。
ちなみに、市川市議会は、交通安全委員会はあるのですか。

(中村委員)

委員会ではないです。

(高田会長)

まず、それを作っていくことが大切だと思います。
そういうのを固めることが重要であると思います。

(中村委員)

自由に話させていただきますと、今の話を聞いていて、ごもっともだと思います。
参考までに、市民が市川市の豊かさを感じるもののひとつの指標として、安全、たとえば、治安であったり、そういった事なのかと考えております。安全に住めるかどうか指標になっている。
それで今有志で防犯について、勉強会を立ち上げていろいろ勉強をしている所であります。
その中で、交通事故の話なのか防犯の話なのかという所があって、防犯のくくりの中ではそういった所が、若干違った所であると思いますが、また別の視点で、今会長がおっしゃったように交通安全対策室のような交通安全に特化したような政策について、しっかりと詰めていくことはいいかと思えます。
ちなみに防犯の方では、市川市は恵まれていて、科警研が市川市を対象にして、調査をして、積み上げていて、アンケートをしたり、経年的に防犯カメラのことであったり、そういったものに研究を進めていますので、それは財産になっていると思っています。
翻って、交通安全についても、例えば先生のような学者の方であったり、または警察の方であったり、そういった方々の科学的な知見をもとに、議員のほうで、例えばなんですが交通計画について、防犯

に似ている所では、明るさについてはどうか、構造上事故が起きやすい所はどこか、そもそも車の性能の問題についてなどを総合的にひとつひとつ議論して、精査して、まとめていき、そのさきに交通安全対策室を考えていくことは今の市民の要望にあっていて、会長のおっしゃっていることはごもつともだと思います。

（高田会長）

欧米では、防犯と交通は住宅地の中ではイコールで一緒です。

ネイバーフッドセイフティプランニングとか確かそういう言葉を使っていると思います。

ゾーン30というのはどういうつもりかわかりませんが、日本の場合は警察も大変なんです。

取り締まりをしないといけないし、そういう安全な街づくりまでやらなければいけないで、それが規制になってしまっている。日本だけなんです。警察がそれをやるのは。ほとんどの先進国では、道路側がそれを全部やる。警察はそれを取り締まるだけ。

極端な話をいえば、駐車場の取り締まりは、一番のボスは警察の警部さんがなっているが、下で働く人は、市で雇っているパートの人という仕組みになっています。

日本は別個だから、駐車場の取り締まりも、高いお金を出して、私は道路交通法も変えろと言っているが、法律を変えるのは大変だから、駐車場の取り締まりといっても、放置車両の取り締まりを、誰も車の中やそばに関係者がいない車だけを取り締まることができる。

そういう苦しい中で、警察の方は路上の取締りをやっているという、そういうのが日本の実態なんです。自転車道の問題も、欧米ではゾーン30の中では、歩行者と自転車が優先なんです。車は非優先なんです。そこでもし事故を起こしたら、自動車はすごい罰が加わるわけです。

その代わり、幹線道路は自動車が優先ですから、信号は、歩行者が渡る信号が短いので、歩行者はそこで待ってないと、渡れないぐらい短いです。

どちらがいいかはわかりませんが、日本がいいのか、欧米がいいのかはわかりませんが、ただ車社会では、そういうことを考えていかなければ難しいと思います。

それを考えられるようなきちんとした街づくりが出来ているかというところはなかなか出来ていないのではないかと思います。

都市計画図で作る道路も昔はかならず並木を作っていた。並木がある都市計画道路は今ないです。並木で歩道と車道を分離していた。今はそういう道路はなくなってきました。

それから、日本の自治体に行って、幹線道路はどこですかと聞くと、県道はここで、国道はここで、都市計画道路はここだという説明はしてくれるのですが、海外では環状道路はここで、こちらの方面に行くにはこの道路で行きます。その中で、幹線道路が整備されてて、幹線道路じゃないとこじゃないところがあって、そこが住宅地とかですから、そこは歩行者とか自転車を優先するような地域になっていますから、従って、ドライバーもそれを考えながら運転しないと同じ事故が起きても、罰のかかり方が違ってくる。

それがいいことかは別ですが、罰のためにやらないでいいかという、法律でいうと議論される場所ですが、そういう仕組みになっているということです。

日本の場合だけが違うので、だけど安全については、みなさんきちんとしてほしいといけない。特に子供たち

の安全については、きちんとしないとイケないということです。

海外では、バリアフリーに関しては、街の中になかなかそういう仕組みがなく、出てくるときは一緒だという考え方で。

日本の場合は、歩道に視覚障害用のブロックをつくりますが、視覚障害者用のブロックと車いすは本来相反する話なのですが、なかなかバリアフリーの会議をやっても、接点がないのです。日本の場合はそういう形になっています。

だいたい主要な駅から500メートルはバリアフリーを導入しなくてはイケないと日本ではそういう形に今なっています。そういうことを整理しながら、考えていかないとなかなか安全な街はできないのではないかと私は思います。

(中村委員)

今の話は、法律のこと、規制があって複雑かなと思います。

この審議会もそうですけど、あと都市計画の話も相当かかわってくる話なのかなと思います。

(高田会長)

ただ、日本の場合は、都市計画法に基づく都市計画審議会、街をどう作るかという都市計画審議会ではない。

私もいろいろな所で審議会の会長をしてきましたが、県にも都市計画審議会があり、県から降りてきたとき、市は受け身なんです。市で反対しても、県がやると言えば、出来てしまう。

だから都市計画と都市づくりを日本は、考え方を変えなければイケない。

安全な街づくりは、個人の財産と人命を守るために議員さんがおられるのですが、個人の財産を優先してしまうので、なかなかうまくいかない。

日本の制度として、個人の財産を優先してしまうから、だからなかなか上手くいかない。

いい悪いは別として、日本の制度はそうなっているということも知っていることが必要です。

(中村委員)

議員として、今の先生の話は、すごく興味があります。

(高田会長)

せっかく6人の議員の方がいるので、党派は違うかもしれないが、ぜひいろいろ検討して、市川市のためにこういうことが出来るか出来ないかを私も協力していきますので、考えていただきたいと思います。

そうしないとなかなか安全な街は出来ないと思います。

(青山委員)

そうなのですが、なかなか予算がないです。

安全な街づくりは道路の構造とか、そういったものが一番優先なものですから、どういふふうにお金を調

節するかが問題となります。

（高田会長）

予算がないと言いますが、国土交通省などいろいろな補助金があります。

（青山委員）

国土交通省から補助金をもらい、道路安全性を見て、やっていく必要があります。

来年度、災害対策としての国の予算は、今年の 4 倍位になる予定で、何か補助金が出てくるはず
です。

道路に対しての災害対策として、何か文言を付ければ、いいのではないかと思います。

ヨーロッパと日本の道路行政は違いますが、それを近づけるような道路交通行政を作っていかなければ
いけないと思います。

（高田会長）

違うということで、鎌ヶ谷でモデルを作って、市川市の南大野で移植しようとしたのですが、あまり進ん
でいないです。外国のほうが、私のモデルを使ってくれてると思います。

（廣田委員）

子供の安全という所から見ますと、やはり待機児童がすごく多くなって、園庭がなくても、保育園
を作るように国からのお達しがあって、市川市もそういう園が増えてしまっています。

どうしても保育園の子供たちを外で遊ばせようとする、近くの公園まで連れて行かなければいけない
という問題がでてきています。

いろんな面から考えていかなければいけないなと今の会長の話を伺って思いました。

保育園の待機児童をなくすために、安全の面とか、本当に園舎のドアを開けると目の前が道路という
所が何か所もあります。

そういった所を解消していかないと子供の安全が守れないじゃないかなというふうに感じました。

どうもありがとうございました。

（高田会長）

時間が余りましたので、余計なことを話させていただきましたが、これをもちまして、本日の審議会を閉
会いたします。

（磯部課長）

事務局からの報告につきましては、特にございません。

長い時間、ありがとうございました。