

令和3年度第1回市川市交通安全対策審議会 議録（テープ起こし）

1. 日時 令和3年11月19日（金）14時00分～15時30分

2. 場所 第一庁舎 5階 第1委員会室

3. 出席者

委員：高田会長、西原副会長、廣田委員、石原委員、青山委員、大久保委員、
かつまた委員、谷脇委員、三部委員、内山委員、新才様（藤沼委員代理）、
加藤委員、木嶋委員、荒木委員、篠崎委員

市川市：藤田道路交通部長、岩井道路交通部次長
交通計画課 中邨主幹、関根副主幹
道路安全課 金坂課長、野村主幹

4. 次第

①開会

②第11次市川市交通安全計画（素案）について（諮問）

③その他

④閉会

5. 配布資料

- ・ 事前送付資料一式
- ・ 当日配布資料一式

(岩井次長)

大変お待たせいたしました。定刻となりましたので、令和3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、ご出席をいただきまして、誠にありがとうございます。

私は、市川市道路交通部次長の岩井と申します。よろしくお願いいたします。

審議会の開催に先立ちまして、事務局からご報告をいたします。本日の審議会、出席委員は15名、欠席委員は7名で、そのうち1名の方が代理出席を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。

続きまして、本日の資料を確認させていただきます。本日の資料は、大きく2種類ございます。事前に、令和3年11月11日付けで郵送させていただいております、「第11次市川市交通安全計画の策定について」の中の、
資料1「第11次市川市交通安全計画（素案）」
資料2「交通事故の抑止目標に関する資料」
資料3「第11次市川市交通安全計画の重点事項について」

続きまして参考資料でございますけども、
参考資料1「第10次市川市交通安全計画施策実施状況一覧」こちらはA3の横になります。
参考資料2「eモニターアンケート結果概要」こちらはA4縦になります。
参考資料3「第11次市川市交通安全計画（素案）の概要」こちらは、A3の横になります。
参考資料4「第11次千葉県交通安全計画の概要」こちらもA3の横になります。
参考資料5「第11次市川市交通安全計画（素案）の目次比較」こちらはA3の縦になります。

そして、参考資料6「第10次市川市交通安全計画」になります。

次に、本日配付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なっております。

会議次第等の資料につきましては、

会議次第、席次表、委員名簿、市川市交通対策審議会条例、諮問書、意見書、そして差替資料となりますけども、事前資料でお配りしました、「第11次市川市交通安全計画の策定について」の参考資料3、第11次市川市交通安全計画（素案）の概要、そして今回の追加資料といたしまして、資料A「市町村別交通事故発生状況」、資料B「交通事故多発交差点」以上がセットになったものでございます。

資料の過不足等がございませんでしょうか。よろしいでしょうか。

では次に進みたいと思います。

次に、委員の皆様を事務局よりご紹介いたします。
昨年度は、当審議会委員の改選の年でしたが、コロナ禍によりまして、審議会を書面開催とさせていただきましたことから、再任を含む新たな委員の方々には委嘱状を送付することで、交付とさせていただきました。

また、市議会から選出の委員の皆様にも、すでに委嘱状を交付させていただいております。では、お名前をお呼びいたしますので、ご起立の上、一礼のみしていただいております。をお願いしたいと思います。

はじめに、市議会から選出されております。

廣田徳子様、石原みさ子様、青山ひろかず様、大久保たかし様、かつまた竜大様。

なお、佐直友樹様は本日欠席でございます。

続きまして、学識経験者として、高田邦道様、西原相五様。

次に、市民の代表として、谷脇正弘様、谷脇様におかれましては、本年3月、市川市交通安全母の会が解散となったことから、新たに「千葉県自転車軽自動車商 協同組合市川支部」より選出いただきました方でございます。

次に、三部ミヨ子様、なお、長崎亮様、鈴木茂様、金子正様、南雲誠様は本日欠席でございます。

次に、関係機関の代表として、内山啓治様、藤沼愛様の代理として、本日は、新才様にご出席をいただいております。加藤浩一様、木嶋譲様、荒木健一様、篠崎忠様。

なお、岩崎裕昭様、湯浅浩一様は本日欠席でございます。

以上欠席者も含め22名の委員の方々でございます。

続きまして、委員の改選に伴います、市川市交通対策審議会条例第5条「会長及び副会長の互選」について報告いたします。

本件につきましては、前高田会長より、新たな任期におきましても会長職を引き受けていただくことの承諾を受けております。また、副会長におきましても、会長推薦をいただきました西原副会長より承諾をいただきましたことから、昨年12月の書面開催の際に、委員の皆様にご意見を伺い、異議なしとの回答をいただいたところでございます。そこで、この度の任期におきましても、高田会長、西原副会長に、本審議会をお願いしたいと思います。それでは、高田会長と西原副会長より一言ご挨拶をお願い申し上げます。高田会長お願いいたします。

(高田会長)

高田でございます。最初にあたりまして、ご挨拶させていただきたいと思っております。

本年度は八街の事故が全国的な事故として、広報されたようでございまして、いろいろな安全の問題が世間では取り沙汰されております。約もう20年になりますかね、かつて、千葉県では館山、それから京都、それから愛知県で登校中の児童、或いは父兄が死亡するような事故が、或いは重傷を負うような事故が起きまして、20年たつてまた八街の問題が起きて、今になっていろいろ大騒ぎしていますが、この20年間何をやってきたのかというようなことがあります。私も関係の研究者として、非常に心が痛いわけでございます。幸いなことに、市川市ではそういった事故が起きておりませんので、これからは起きないように、交通安全に配慮したまちづくりをぜひやっていただきたいと思っておりますので、皆さんのお活発な、ご意見の提出をお願いしたい次第でございます。

ここの本庁すぐく近代的な建物ができまして、前の建物から見ますと、もう違うところに来たような感じがしております。これにふさわしいような交通安全のまちづくりを、目指すということが必要じゃないかと思っておりますので、一つ皆さん、活発なご意見で今後の方向性を考えていきたいと思っておりますので、本日は活発な議論をしていただきたく、よろしく

お願いいたします。

(岩井次長)

ありがとうございました。続きまして、西原副会長お願いいたします。

(西原副会長)

副会長を拝命しました西原です。よろしくお願いいたします。

私は民間のTRプランニングという会社で、交通調査を行って、それを解析、分析して道路交通計画を作成している会社に今勤めております。かたや日本大学の理工学部で交通システム工学科の非常勤として今、交通現象解析。いわゆる交通の調査を基にした解析を今学生に教えております。専門が交通量調査という地道な範疇から入っております。現在、調査が計画を立てる上での最初に位置付けられる分野ではありますが、なぜか後付でやるっていうのを今まで随分見てきました。そういったことで、交通安全対策においても、確実に現場を把握する。要は現地調査を各管理者、道路管理者、交通管理者等の管理者が共同で、現地をやはり視察して、住民の意見を聞きながらそれを基にして、解決策を練っていくというようなことが必要であろうかと思っています。

今回も第11次交通安全計画が策定されようとしておりますが、その辺も念頭に置きながら作成していただければ、私も一助になるだろうなと思いますので、ひとつよろしくお願いいたします。

(岩井次長)

ありがとうございました。次に市職員をご紹介します。

道路交通部長藤田でございます。道路安全課長金坂です。同じく道路安全課野村です。交通計画課中邨です。同じく交通計画課関根です。以上でございます。

それでは、以降の会の進行については、高田会長よろしくお願いいたします。

(高田会長)

それでは、これから交通対策審議会を開催いたしたいと思います。まず、最初に本日の交通対策審議会の傍聴につきまして事務局から報告をお願いします。

(岩井次長)

本日の交通対策審議会については傍聴者がいないことをご報告いたします。

(高田会長)

それでは本日は、傍聴者がいないということで、進めさせていただきたいと思います。それでは、会議次第によって、進めさせていただきたいと思いますが、次第の2の「第11次市川市交通安全計画（素案）について」事務局から説明お願いいたします。

(中邨主幹)

交通計画課の中邨でございます。私から次第2の「第11次市川市交通安全計画（素案）について」ご説明いたします。大変恐縮ではございますが着座にて進めさせていただきます。

まず、本日お配りした資料にあります、諮問書をご覧ください。本来であれば、諮問書につきましては、事前に会長に提出するものでありますが、本日となってしまいましたことから、私より読み上げさせていただきますことをご了承願います。

令和3年11月19日、市川市交通対策審議会会長様、市川市長村越祐民、第11次市川市交通安全計画の策定について（諮問）。

このことについて、市川市交通対策審議会条例第2条の規定に基づき、貴審議会に諮問いたします。

（諮問理由）市川市交通安全計画は、交通安全対策基本法の定めるところにより、国の交通安全基本計画及び千葉県交通安全計画に基づき、本市における陸上交通の安全に関する総合的な施策を定めたものです。本市は、昭和46年以降、10次に渡る交通安全計画を策定し、関係機関及び関係団体と協力して、交通安全対策を推進してきたところであります。

近年、市内で発生した交通事故件数は、平成28年の890件から、令和2年は912件と増加しており、この5年のうち平成30年度、31年度におきましては、1000件を超える事故件数となってしまったことから、今後はさらなる事故削減を目指す抑止目標を設ける必要があります。

また、本市は自転車利用者が多いことにより、自転車に関係する交通事故の割合は、4割を推移しており、千葉県平均より高い数値となっております。さらに、高齢化率の上昇に伴い、高齢者が関係する交通事故の割合も上昇傾向にあり、本市の特性や社会情勢の変化等を踏まえ、自転車利用者と高齢者を重視した安全対策が求められており、県計画におきましても、重点事項に掲げられております。つきましては、令和3年度から令和7年度の交通安全計画である、第11次市川市交通安全計画において、交通事故に関する抑止目標及び重点事項について、貴審議会の意見を求めます。

それでは、資料についてご説明いたします。まず、本日お配りしました資料の右上に、「これまでの経緯と今後の予定」と書いてあります資料をご覧ください。素案作成の経緯につきましては、アンケートを実施したほか、施策の取りまとめや事故データの分析等を行い進めて参りました。また、今年3月に国及び県の交通安全計画が策定されたことから、それらを基に素案を作成したものであります。

今後の予定でございますが、12月にパブリックコメントと関係機関への意見照会を実施し、来年令和4年1月下旬に第2回審議会におきまして答申をいただき、2月頃に公表を予定しております。

次に、事前にお配りしました。資料1「第11次市川市交通安全計画（素案）」をお願いいたします。1枚めくって、目次をご覧ください。この交通安全計画は、大きく2編から構成されております。第1編は、2ページから道路交通の安全、22ページから第2編鉄道交通の安全となっております。

1ページをご覧ください。この計画は、令和3年度から令和7年度までの5年間としております。

次に、2ページをご覧ください。道路交通安全の体系としましては、道路交通事故のない社会を目指して、道路交通の安全についての目標、道路交通の安全についての対策とな

っております。また、安全対策としまして、四つの視点と五つの柱から成るそれぞれの施策を行うこととしております。大変申し訳ありませんが、あらかじめお送りした資料では、「五つの視点⑤」が記載されておりますが、この度「四つの視点」とし、⑤を削除いたします。申し訳ございませんが訂正をお願いいたします。

次に、3ページをご覧ください。道路交通安全における目標でございます。令和2年の本市における交通事故発生件数は912件となっております。平成28年度から令和2年度までの5年間の推移を見ますと、増減を繰り返しており、令和2年においては、減少に転じております。死傷者数におきましては、平成30年以降は緩やかに減少している状況となっております。近年の市川市における道路状況の変化や、コロナ禍における交通の変化を踏まえ、令和7年の事故件数の抑止目標は804件以下とし、また、死傷者数につきましても、現在の1041人から、引き続き減少させると仮定し、900人以下と目標を考えております。なお、交通事故死者数につきましては、過去5年では9人から3人と、増減を繰り返してはおりますが、数値が少なく、目標指数とすることは難しいと考え、できる限りゼロに近づけることといたしました。

次に、恐れ入りますが、資料2「交通事故の抑止目標に関する資料」をご覧ください。本市、千葉県、全国の交通事故死者数と、死者数の推移となります。市川市や千葉県におきましては、10年前と比べますと、死傷者数は約半減しておりますが、減少率は緩やかになっていることがわかります。

次に、本日お配りしました資料Aをご覧ください。令和2年の近隣市の事故発生状況の比較でございます。市川市は人口千人当たりの死傷者数が2.2人となっております。県内でも高い数値となっております。

続きまして、同じく本日お配りしましたA3サイズの資料Bをご覧ください。こちらは、令和2年の交通事故多発箇所となっております。相之川交差点や国道298号の市川インターチェンジ入口といった幹線道路等で集中している傾向が見られます。

恐れ入りますが、資料1の素案にお戻りいただき、2ページをご覧ください。交通事故の削減を目指すために四つの視点と、五つの柱を構成しております。ここで、第11次県計画及び第10次本市計画との変更点がございます。市前計画におきましては、高齢者と子供の安全確保、また、自転車と歩行者の安全確保につきましては別の視点としていたしましたが、県計画と同様の視点とし、今回の計画では高齢者や子供といった交通弱者と自転車と歩行者による安全対策を合わせて取り組むこととし、視点を四つといたしました。

6ページをご覧ください。第1の視点、高齢者、子供の安全確保でございます。今後も高齢化が進むことを踏まえ、きめ細やかな交通安全対策として、バリアフリー化や身近な地域における交通安全活動を推進することとしております。子供たちにおきましても、身の発達段階に応じた交通安全教育を実施し、通学路における歩行空間の整備を推進することとしております。

次に、第2の視点をご覧ください。歩行者、自転車の安全確保と遵法意識の向上でございます。ハード面といたしまして、歩行者におきましては、人優先の考えのもと、通学路をはじめとする生活道路等の歩行空間の整備、自転車におきましても、自転車走行空間の

積極的な整備が必要となります。また、ソフト面からも自転車は被害者にも加害者にもなり得ることや、歩行者におきましても自らの安全を守るために、世代に応じた交通ルールのマナーの周知を図るとともに、交通安全教育等の充実を図る必要があります。

このように、第10次計画からの大きな変更点といたしましては、重点事項を踏まえ、七つの視点を四つにまとめたこととなります。

最後に、資料3「第11次市川市交通安全計画の重点事項について」をご覧ください。千葉県第11次計画が重点事項を定めたことと併せまして、本市の特性である、自転車利用者が多いこと、高齢者人口が増加傾向にあり、高齢者が関わる事故の割合が高まっていることから、二つの項目を重点項目としております。具体的な取り組みの自転車利用者対策といたしましては、交通安全教育の推進として、子供だけではなく、大人向けの自転車安全利用講習会の開催、街頭のキャンペーン活動や自転車保険の加入促進などとしております。

また、平成27年6月からは、自転車運転者講習制度が導入され、その周知を図るとともに、自転車の悪質で危険な運転を抑制するため、警察と連携を図って参ります。

また、高齢者対策としましては、歩行者や事故に遭わないために、夜間の視認性を高める反射材の活用や、事故を起こさせないために、運転に自信がなくなった高齢ドライバーの免許自主返納の促進や公共交通機関の利用促進などが挙げられます。

続きまして、資料1「第11次市川市交通安全計画（素案）」の21ページをご覧ください。第2編鉄道交通の安全でございます。こちらにも鉄道事故のない社会を目指して、鉄道交通の安全についての目標。鉄道交通における安全対策という構成になっております。本市におきましては、過去5年鉄道事故、踏切事故は発生していないことから引き続き事故の発生ゼロを目指すこととしております。鉄道交通の施策につきましては、バリアフリーを進めるとともに、プラットフォームからの転落事故防止策といたしまして、ホームドアや内方線つき点状ブロック等の整備を推進することとしております。

また、第3の柱にもございますが、鉄道に係る重大事故が発生した場合の救助、救急活動を充実させるため、関係機関との連携協力体制の強化を推進することとしております。

説明は以上でございます。

本日は特に第1編交通事故の抑止目標についてと、高齢者自転車の安全確保を重点事項とすることについて、ご意見を賜りたいと考えております。よろしくご審議いただきますよう、よろしくお願いいたします。

(高田会長)

はい、どうもありがとうございました。それでは質疑に入りたいと思います。どこからでも結構でございますので、ご意見ございます方は、挙手をして、私が指名したら発言するようにしてください。ご質問ご意見のある方は、よろしくお願いいたします。はい、西原副会長。

(西原副会長)

まず内容の質問に先立って、ちょっと私の方から、いただいた資料について、少し整合

性を取るために、事前に確認を取りたいなと思って質問させていただきます。

一つはですね、いただいた資料が随分たくさんあるんですけど、その中で例えば素案の中でも、先ほど削除するとか、訂正が1件、視点のところでありましたけど、その他にも誤字脱字が、散見されるところがあります。例えば2ページでも、一番下の5、五つの柱の5なんかも脱字がありますし、忙しい中時間かけて作っていただいた資料ですから、整合性をきちっと図って、脱字とか誤字のないようにしていただきたい。

というのと、資料3なんですけど。この資料3の「重点事項1. 自転車の安全利用体制の強化」で黒丸がずっと続いてますが、ここにページが入ってますが、このページが10次の安全計画のページなのか、11次の交通安全計画のページなのか。ちょっとその辺が、読みといていくと合致していないところがあります。

(高田会長)

お答え願えますか。

(中邨主幹)

お答えいたします。11次に合わせて作っております。

(西原副会長)

もう一度確認していただければ、ちょっとページがずれてるようなところがあると思いますので、その辺の修正もお願いいたします。

(中邨主幹)

修正いたします。

(西原副会長)

その次にまず、計画の基本的な考え方のところ、一つ質問させていただきます。計画の重点事項なんですけど、前回の重点事項とほぼ同じであるということだと思えるんですけども、それは県の重点事項と整合性を図ってのことだと思えますが、市川市としてのプラスアルファといいますか、今の時代の中で対応を図っていかないといけない、例えば、幼児とかですね、児童とか学童、高齢者の安全対策っていうことの強化は入ってるんですけども、その弱者の中でも、もう少し通学路の問題も今回入っていますので、生活道路の問題ですとか、そういうの含めてですね、もう少し幼児、児童、学童の対策なんかも含めて考えていただければと思います。

(高田会長)

全部やっちゃうとわかんなくなっちゃうから。要するにまず、市の方から答えていただきたいのは、生活路と通学路。あと生活道路の子供たち、子供たちとその下の方、幼稚園児以下の。それをどういうふうに分類して、どう考えてるかってことですか。

役所的にも、それから、多分いろいろ財政の補助ですか。そういうものから、いろんな似たような名前がたくさんあるんですけど、本来は幹線と非幹線があって、非幹線の中の生活道路っていうのが、専門的には分類をしてるんだろうと思います。

その辺がここの中にも、私も読んで感じたことなんですけど、生活道路とそれから通学路

が同じなのか違うのか明確じゃないんで、その辺をきちんとしてください。子供というのは、学校に入ってない人たちを言うのか、入っている人の例えば低学年まで含めているのかとか。

そういうのをある程度きちんとしておかないと。いろいろ対応策とかそういうものに繋がらないんじゃないかと。多分そういうようなことなんだろうと思いますけど。その辺いかがですか。今質問を私が勝手に翻訳しちゃったんですけど。

(中邨主幹)

市川市としまして、今回の八街の事件等もありますので、もちろん生活道路に関しても、整備をしていく必要があると考えております。その中で、自転車利用ってというのが市川市事故件数も多くなっておりますのでそこを中心に入れさせていただきました。

また、重点項目としては出てないんですけども、今回の交通安全計画の中で、生活道路、通学路も含め、交通弱者に関する方達の道路整備を踏まえて、交通安全計画の中に入れていっております。以上です。

(高田会長)

今の回答でよろしいですか。ちょっとかみ合っていないような気もするんですけど。次行きますか。はい。

(青山委員)

青山と申しますが、自転車と歩行者の安全対策についての要望というと大変なんですけど、この中に自転車逆走とか、スマホを持っている歩行者の対策、この強化について、もっと徹底的じゃないと。自転車の逆走って結構多いんですよ。中には、スマホを見ながら逆走して、つい最近マスコミでも、ちょっと話題になってる、Uber Eatsの自転車のながら運転とか、そういう対策をしていかないと。そういう自転車が歩行者を撥ねたりしたりしますから、その辺の対策をもっと徹底的にして欲しいなと思うんですけども。

この間11月11日ですか、新浜の西友で逆走の何か試験というか、一つしたんですよ。あれはどうですかね逆走してる人結構います？

(中邨主幹)

お答えします。11月11日に行いましたのが行徳の西友の新浜店のところの交差点で、ちょっとあそこも交通量が多いかなというところで、朝のキャンペーンをやりました。逆走自体は自転車レーンがありましてそこを逆走するとか、そういったことはなかったんですけども、やっぱり歩道を通っての自転車通行とか、そういうことは見受けられましたので、行徳警察の方と一緒に啓発させていただいたんですけども。

そういった方々に対しては、注意をしながら、警察の方々に注意をしていただきながら、実施したところですよ。

特に危険な運転というのはその時には見受けられなかったんで、これから何回か続けていって、様子を見て、事故の防止とかそういうことを考えていかなきゃいけないかなと思っておりますけれども。交通量の関係でもうちょっと別のところもまたやらなければいけないかなとは思っております。

ただ逆走はそこまで多くは感じられなかったんで、信号で止まらないとか、そういうこ

とも含めてちょっと危ない、イヤホンをしているとか、スマホを見ながらというのはもちろんありましたので、そのあたりは啓発の中で、注意させていただいたりしたところで。以上です。

(青山委員)

はい、わかりました。そういう、おまわりさんとかいるときには、みんなちゃんと守って運転する人結構多いですね。僕は行徳ですから、毎日車を運転していると、逆走とかスマホいじっている運転手とか結構多いですね。そういう対策を他市なんかでは、千葉市ではその自転車レーンに逆走はいけませんとか、そういう活動の看板を貼ってあったりしますんでそういったものをもっと多めに、こうしてったらどうかと。本当に見ていない時で結構自転車の逆走って多くて、結構飛ばしてくるんですね。

あと一時停止で一時停止しないで、この間も一時停止しないで自転車と車ぶつかっていましたが、往々にして自転車が一時停止しないで、もう突っ込んでいくんですね。車関係なく、自分たちが一番優先だっという意識でね。

第1優先主義というのを重々わかるんですけども、やっぱり人も車も譲りあいっていう精神を持ってですね。道路交通安全に努めていかなければいけないのかなと、いつも思っております。ありがとうございます。以上です。

(高田会長)

はい。

(加藤委員)

京成バスの安全統括管理者という職を兼ねております加藤と申します。今日はこのような貴重な会を催していただきましてありがとうございます。

私日頃、安全の業務が9割方占めてまして、事故をどうやって防いでいくかと、このような視点で日々過ごしております。そんなことからですね少し私たちが考えてること特に、交通事業者としてこの中に入れていただきたいようなことを少し述べさせていただきます。

まず副会長の方から出されました八街市の小学生の事故ですね、非常に痛ましい事故で、我々も心苦しいなと思って見ております。あれは白ナンバーということで業務用ナンバーではなかったとか、相手が特殊なお酒飲み方をしてただとか、いろんなイレギュラーがありはするものの、会長が冒頭おっしゃったように、この20年間いろんな事故が実はあちこちで起きております。そのたびに局所的な対策はとられているんですが、なかなか撲滅できないという現状で推移してるのかなというふうに認識しております。

あの事故の後、菅総理が万全な対策をとるとおっしゃって、八街市は実は児童の送迎が始まっています。あそこでは始まっているんです。その後私たちは、県内各自治体に実はヒアリングをさせていただきました。来年度以降ですね、児童生徒を安全な輸送、例えばバスとか、そういったもので輸送するご意向があるかと伺ったところすべての自治体において計画はないとおっしゃいました。果たして本当にあの事故が20年、30年経って、なくなっただけと。あの事故をきっかけになったねというふうに行政全体がなっているのかなという、ちょっと疑問なところが正直な感想としてあります。

もちろん必要性だとか、財政の問題があろうかと思いますが、お年寄りも大事です。た

だこれからの未来を担っていく子供たちの命を守るという点はとても大事だと思います。いろんなハードルがあろうかと思いますが、ぜひその辺の体制も作っていただいた上で、安全な輸送、安全な通学、生活ができるような環境整備というのはハード・ソフトの面でぜひ続けていただきたいなというふうに思っております。

何もそのバスの輸送をいただきたいということではなくて、皆さんが幸せに安全に過ごせるようなことを願っているということで申し上げたいと思います。

それから、事務局の方から高齢者子供の安全確保これ一括りに今回されたということがあります。これについては一括りにされた理由をまず、ちょっと一つお伺いしたいと思いますがいかがでしょうか。

(中邨主幹)

申し訳ありません。ちょっと高齢者のところもう一度を言っていただいてもよろしいですか。

(高田会長)

前回の交通安全計画の時に、高齢者と小さい子供たち、児童、幼児、これは本来は違うんじゃないかということで、分けたいんじゃないかということで、高齢者と子供を分けたはずなんです、前回。それを一緒にしたのはどういう理由ですか。多分そういう質問じゃないかと思うんですけど。よろしいですかね。

(中邨主幹)

ありがとうございます。今回その子供と高齢者と一緒にした理由としましては、県の計画の方がそういう形になっておりまして、ちょっとその形に合わせたというところもあります。

ただ盛り込む内容としては、もちろん子供も、子供のこと、高齢者のことあわせて併せていうか、別の視点で合わせて、盛り込んでいる形にしています。

(加藤委員)

ありがとうございます。昨今警察庁から出てくる書面も、子供と高齢者という一括りになっておりますので、我々の運送事業者から非常に耳なれた単語です。ですのでこれについては私としては賛成をいたしますが、ぜひ同じ行き方というかですね、行動パターンが全く別ですので、それを単純に安全活動すればいいというものではなくて、高齢者に特性を向けた安全のプログラム、子供さんに向けたプログラム、それも子供さんの年代に、学年によってですね、分けるぐらいのきめ細かなプログラムの中で、安全教育をしていただきたい。そういう点では心身の発達段階に応じた交通安全教育というのはここに入っておりますので、ぜひここを実践していただきたいなというふうに思っております。

続きまして先ほど青山委員が、自転車のお話をされました。非常にバス事業者、おそらくタクシーもそうなんですけども、自転車には相当悩まされております。

当社のバスの運転士は自転車をどうやって避けるか、そこに1点集中しているような状況でございまして、ぜひこの部分はしっかりと対応していただきたいんですが。難しいことをして欲しいわけではなくて、無灯火の取り締まり、逆走の取り締まり、イヤホン等

の環境のことで、それから一時停止。もう道路交通法守っていただきさえすれば、自転車の事故と交通、車の事故って基本的に減るし、なくなる可能性がありますし、事故が起きても被害の程度は非常に小さく済むというふうに私は確信しております。

その点では実は市川警察さん今日ご欠席なんですが、京成八幡とか市川真間駅の踏切で、京成バスとともに自転車に対する指導教育をご一緒にしていただいております。

そのようなきめの細かい地元と一緒に安全対策を今後もぜひお続けいただきたいのと、先ほどのお子さんに対する、安全教育の中に自転車の乗り方とか、そういったものをぜひ埋め込んでいただきたい。

それから意外に、認識できてない年代が65歳とか70歳とかの方々が、意外に自転車乗り方をわかっていないケースが多いです。そういう方々とのバスの接触事故が多発しておりますので、こちらでもですね、ぜひ年代に合わせたようなプログラムを作っていた上でしっかりと、伝えて実践をしていただけるような環境を作っていたきたいというふうに思っております。長々と失礼いたしました。以上でございます。

(高田会長)

どうもありがとうございました。

前回高齢者と子供分けるのに随分エネルギー費やしたんですよ。県がやってるって前も県の基本計画、モデル計画って言うんですか。各市町村に出せるのは一緒だったのを、ここでは分けて交通安全計画を作ったわけで、せっかくの前の議論が生きてないということなので、非常に気になる場所なんです。私はもう年をとったもんだから諦めて今回、そのこと何も言わなかったんだけど、今そういう発言がありましたので、本来は分けて考えるべきだろうという風に思います。

はいどうぞ。

(廣田委員)

廣田と申します。私も行徳の地域に住んでおりますので、先ほど青山委員がありましたように、自転車ですね、自転車レーンがかなり整備をされてきたんですね。

ところがそこに駐車をする車がありまして、それをよけるように自転車が通るものから、やはり後から運転していると、それ以上によけなければいけないということで、大変危険な思いを何度もしてます。やはり先ほどおっしゃられたように、自転車に乗る方のルール、これをきちんと守るということと、それから自転車レーンには駐車をしないということをお願いしたいということで、そういったものも盛り込んでいただけたらと思います。

あとスクランブル交差点なんですけれども、ここは自転車を降りて押すようにと書いてあるところもありますし、そうではないところは、自転車が勢いよく横切っているところ、歩行者がまっすぐ歩いているなんていう場面が大変多く見受けられますので、やはりそういったところも、きちんとルール化した方が私はいいかなというふうに考えています。

それからもう一つは高齢者の運転免許返納の問題です。昨今本当に高齢者の事故が多発しておりますけれども。3年で検査をすれば、3年更新できるということですけども、この期間を短くするとか、或いは検査で点数がちよっと低い方には、短い期間でやっていたとか、そういったことができないのかということをお伺いしたいと思います。

(高田会長)

免許証については、ちょっと市が扱う問題じゃないと思いますんで、そういう声を上げるってことはいいのかもしれませんが、事務局今何か。お答えあります？

(中邨主幹)

先ほどの加藤委員のお話にも繋がるんですけども、自転車利用に関して幼稚園から大人まで、成人、高齢者まで、それぞれの年代に合わせた、交通安全指導講習会などを今は行っております。

また警察と一緒に先日11月11日の話もそうなんですけれども、啓発活動キャンペーンを行っております。ちょっとまだ十分ではないところがあるかもしれないんですけども、今後もそれを継続して、またその時々合った講習、指導をしていかなきゃいけないなど考えております。

(廣田委員)

やはりコロナ禍で、講習なんか数がちょっと減ってるなというふうに思いますので、感染者が減ってきたということであれば、やはり引き続き講習等をやっていただきたいと、お願いしまして終わります。

(石原委員)

石原みさ子でございます。今日から参加させていただいております。

まず、基本的な考え方としまして、その重点事項に高齢者の交通安全対策の強化と自転車の安全利用対策の強化としたことに対しては大賛成でございます。特に、自転車の安全利用対策の強化についてなんですけれども、送っていただきました資料、第10次の市川市交通安全計画の4ページに、グラフが出ております。そのグラフが、平成23年から平成27年までなんです。自転車が関係する交通事故というグラフです。

同じく、今回の素案の4ページ。第11次、両方とも4ページですが、こちらにも自転車が関係する交通事故がありまして、そちらは、この平成28年から令和2年まで、ずっとこれをつなげて見てみますと、平成23年39%が最悪だったのが徐々に落ちてきていて、平成29年で31.3%にまで抑えられたにもかかわらず、平成30年で急に37.9%にまた上がって、現在令和2年、直近のデータでは39.3%と過去最悪という状態になっております。

本当に自転車に関する苦情は一般の市民からも、日頃多く寄せられておりまして、市川市にとってはもう喫緊の課題だと思っております。千葉県内の自転車の事故は、約3割と聞いております。全体の中の3割が自転車の事故。その中で本市は突出して約4割が、自転車の事故になっているわけなんです。これはもうこれまでのような対策じゃ駄目なんじゃないかなと私は考えております。

そこで、第10次の施策実施状況参考資料1の中に、今までやってきた実施事業の実績という表があるんですけども、ここの中で自転車のところを見ますと、左の番号のところの10番から16番辺りが自転車なんですけれども、全部右の方を今後の事業の方向性、継続、継続、継続、継続ってあるんですね。継続はもう当然なんですけど、単にこれまでと同様に継続っていう意味合いではなくて、やはり相当考えて、強化していかなきゃいけないと思いますし、もっと効果が出る別のやり方というのにも考える必要があるのではない

かというふうに思います。

自転車の事故が多いのは、やはり市川市民の自転車を利用する方のモラルの低下が大きいのではないかと思います。実際に自転車のキャンペーンは市川駅や真間駅でもやっていると京成の真間駅とか、京成八幡駅のところでもやっているというふうに伺っているんですけども、実際にそこに自転車で来る方はその近辺の方ではなくてもうちょっと遠いところから走ってくるわけですね。

交通の、電車の駅が近くにならないような地域の方、北部でいえば宮久保とか曾谷とかそっちの方からずっと駅、市川や八幡の方に来るわけなので。ただその地域だけやればいいのではなくてやっぱりもう市民全体のモラルを上げる、底上げするような対策っていうことを、もういろんな世代に合わせてやっていく必要があると思います。ぜひこれはやっていかなきゃいけないというふうに考えています。

これご存知の方もいらっしゃると思うんですけども、三重県や愛知県では、この10月から条例が改正されて、自転車損害賠償責任保険の加入義務化ですとか、ヘルメットの着用の努力義務がはっきりと示されて、今それに則った取り組みというのが始まっています。これは県の条例改正なんですけど条例が制定されたということなんですけど、これに類似したことを、市川市がやってもいいんじゃないかなと思います。

事務局に質問なんですけれども、先ほどお示ししました第10次市川市交通安全計画の参考資料1の令和2年度のところを見ますと、極端に数が少ないですね。1番の交通安全の日における活動の推進もこれまで、40回前後やってきたのが11回。

また、自転車の安全利用の推進のところ10番から16番のところも、これまでの半分ぐらい。全部減少してます。これはコロナの影響なのかどうかを伺いたいですけれども、むしろコロナ禍で自転車を利用する人は増えてるんじゃないんでしょうか。でしたら、コロナだからやらなかったっていいのかわかるかと思うんですね。コロナによって自転車を利用する人が増えていてそれでまた事故も増えているのであるなら、どうしたらいいのかわかるかということを考えなきゃいけないんじゃないか。ただコロナだからできなかったから少なかった、今後はもっとやっていきますっていうことでは、発想としてちょっと違うんじゃないかというふうに私は感じております。

この数値がなぜ令和2年度だけこんなに減ってしまったのか、その件についてご説明をお願いいたします。

(中邨主幹)

はい、ご説明いたします。

確かにコロナが発生しまして、感染症対策の一環としてできなかった時期が長くありました。なので回数的なもの、受講してくれる方の人数が減ってるっていうのは、コロナの影響は大きくあります。その中で、できる範囲で接触を避け、しなかったというかできない状況となっていました。今年度に関しては、その感染症対策、感染対策をしながらその元年度、その前までの回数、やり方をちょっと変えて、進められるように今やっているところです。なので、2年度に関しては外に出るっていうこと、自転車利用は確かに増えてるのかもしれないですが、そういった形で実施できなかったことは事実です。

(石原委員)

ご説明ありがとうございます。

今は、他の部署でも、やっぱりコロナのためにできなかったことの中で、オンラインでできることはオンラインでというふうにどんどん変わってきてますので、例えば講習とか、そういったものをZoomで行うとか、いつも対面でやっている人数よりもっと多くの参加者がもしかしたら生まれるということもありますし、もうちょっとその辺は、今後コロナ禍っていうのがすぐに終わるわけではないと思うので、また考えて欲しいと思います。以上です。

(高田会長)

はいどうもありがとうございます。

具体的な対策はこの安全計画ができて、そのあとだと思いますんで、今の発言はこの後に、繋がるような形で検討していただければと思いますのでよろしく願いいたします。

他にございませんでしょうか。はい、どうぞ。

(かつまた委員)

かつまたでございます。

私の方からはですね、この素案の概要の第3の視点のところ、自転車の問題とかではないんですけども。これ生活道路、幹線道路における安全確保ということで、今、自転車のことを話題になってますけども、市川市の北部地域では、あまり自転車乗るという方が少ないんですよね。これはもうやはり高低差があるというか、自転車が非常に乗りにくいという地域でございますので、あまり自転車のことでなく、ここに書いてあるような、交通安全施設、まごころ道路、ゾーン30等の整備促進が非常に重要になってくると思います。

例えば、過去議会で問題となった、例としまして柏井小学校の通学路。ちょうど柏井保育園前ですね、抜け道。あれは元市議岡崎様ですね、陳情等があって、結局ガードレールは作ることができなくて、ゾーン30の指定になったんですけども。

あの場所などは典型的に八街の事故と同じような場所なんですよ。北部地域から来る朝の特に通学時間帯にラッシュアワーと重なって、そこは農道みたいな場所ですけども、結局北の方からくる、市川市以外の方もたくさんいますが、抜け道になって、そこが通学路と一緒になると。そういう場所ですので、もし空いたところですね。八街のように、飲酒運転されてる方が通ったらそれこそ大事故になりかねないと。ガードレールついてませんからね。そういう場所がまだ存在してますので、そういったところにも、きちんと注視をしてもらって、安全対策をやってもらいたいなという思いがあります。

その辺どのようにお考えになってるかということと、もう少し大きな道路交通、交通安全というのも、道路交通の部分の視点で見っていきますと、外環道路が通って、当初は非常に市内の道路混雑が解消されたんですけども。これはすでに議会でも問題となっておりますし、例えば、国道14号の混雑が再び激しくなってきたと。そのことなどは、今日お休みですけど金子正議長等は確か陳情されているはずですよ。国道14号の混雑に関して。要は国道298号は、それこそ先ほど高田先生もおっしゃってましたけども、幹線道路と生活道路がいわゆる交わってるような構造のために、結局生活道路的な道路が混雑していると、結局そこに入っていくとしようとする車が、要は渋滞の原因となっていると。そんなような問題もね、起きてると思うんですよ。

いずれにしろその渋滞というものが、幹線道路における渋滞が発生をすると、結局それを避けるように、生活道路に車が入り込んでくるという問題が発生し、その生活道路において、要は安全上の問題が発生すると、このようなことかと思えます。そういった意味では、まだまだいろいろ問題となる箇所に関しましては変えていく必要等あるかと思えます。これから様々な、問題が生じてくるんじゃないかなと私は思っています。

その辺をどのようにお考えなのか、その2点を聞きたいと思えます。

(藤田部長)

最初の柏井小学校周辺の通学路の件。

八街の状況と同様ということですが、教育委員会等と連携しながら、点検をやっているところではあるんですが、そこの声を拾う段階でそこをもう一度きちんと精査をして、看板なりそういうカラー舗装で対応できてる部分と、それ以外、根本的に用地の問題とか、そういったものを含めてやらなきゃいけないのかというのを、もう一度洗い直しながら対応、検討して考えていきたいと思っております。

それから二つ目の外環道路が開通したことで、当初はよかったけれどもやはり幹線道路の渋滞とかできることと。それに伴って、その周辺というか接続部の、生活道路が混雑してきているということも、確かにございますので、現場の状況等をよくもう一度解析をして、信号の関係ですとか、いろんな条件が絡み合っていることだと思っておりますので、そういったところでの対処ですとか、あとはそういった生活道路、生活区域の方に車が流れ込まないような、そういう規制だとかっていうのも、なかなか規制関係になると、道路管理者だけでは対応できないところもありますので、警察の方々とも連携しながら、少し研究して、生活道路とその幹線道路の区分けというものがきちんとできるように、今具体的な対策っていうのは、すぐにはちょっとお答えできる状況ではないんですが、検討はしていきたい、おっしゃられていることをきちっと認識をしていきたいと思っております。以上です。

(高田会長)

他にございませんでしょうか。はいどうぞ。

(谷脇委員)

自転車組合の谷脇と申します。

先ほど会長から高齢者、子供の安全確保を別にやった方がいいんじゃないかという、意見があったんです。これは県警からですね、高齢者子供、要するに弱者に対しての項目だと思うんです。これを別に分ける必要はないかと思えます。というのはやっぱり子供は子供で、やっぱり道路交通法もわからないし、また、高齢者も我々から見ると、その交通ルールもわかってない方がいらっやると思うんですよ。だから、高齢者及び子供というのはね、一体として、弱者に対してのあれだと思うんで。私は分ける必要はないと思えます。

それとですね自転車の保険ですが、私もTSマークというものを自転車組合で扱っているんですが、確かに千葉県では、千葉市が市条例で、一応自転車に乗る場合には、保険を加入するという義務ということで、市自体やっているわけです。だから市川市も、自転車購入される場合には、保険入っているか入っていないか確認を取られて販売するような形で、

やっていたらと思います。

千葉でも千葉サイクルルールっていうのがありますね。毎月交通安全は10日なんですよ。そして自転車の安全日というのは15日、それで15日には我々自転車が安全協会、或いは市の交通計画課、警察とともに毎月やってるんですよ。だからそこで私ども注意するんですけど、一般の方はなかなか聞き入れてくれない。やっぱり警察の方がね、3名4名いると。ルールっていうのもわかると思うんですけどもね、やっぱりわからない方もいらっしゃるんですよ。だから今回は、警察の方が見えられてないんであれだけでも。ぜひ、行徳警察或いは市川警察がね、率先してやっぱり街頭に出るような形をね、数多く持っていたらと思います。いいんじゃないかと思うんです。以上です。

(高田会長)

今のご発言、何か。コメントなんかなされる場合がございますか。

先ほど高齢者と、子供っていうのを分けるという議論は前も随分議論があったんですが、本来は交通という、それぞれが交通になったときは、子供も年寄りも関係ないわけですが、この計画をどういうふうにするかということによって安全系を作るということになると大分違ってくるんじゃないかという、そういう議論がありました、確か分けたというふうに私は記憶は残っております。

従って、高齢者に対する施設と、それから子供の安全に対する施設っていうのは、若干違うところもございますので、そういう形で分けたと。そうすると歩行者と自転車なんかも本当は分けなきゃいけないとかいろいろ議論があったんですが、本来は多分分けた方がいいんだろうと思いますね。ただ、こういう安全計画の元になるので、これ一緒にしてるんだろうというふうに思います。

そうするとなかなか、かなり細かく報告していただいているんですが、市川市の10次交通安全計画の施策実施状況ということになりますと、こういうようなキャンペーンだとかそういったものだけに終わってしまうということになりがちなんですよ。その辺をどういうふうにするか、市川市の方でとらえていくかというところで、こういう基本計画っていうようなものの、書き方は変わってくるんだろうというふうに思います。

議員さんも、ここは七名おられますのでぜひ、党派を超えて、交通安全に対する、具体的な提案をしていただいでですね。

この計画が次いろいろ実行されるようなことをぜひやっていただきたいなと思います。

他に。はい。

(荒木委員)

葛南土木事務所の荒木です。

私技術屋なんですけども、約10年前。千葉県的生活交通安全課というところにいまして、千葉県の当時は第9次だったんですかね、計画を作ってる時に携わったものです。全体から言いますと、全国の死者数も1万人ぐらいたった時代から、10年ちょっと前に、交通事故も5000人を切って、死者数も千葉県も200人を切るような、これからこれ以上減っていくのかなんていう不安を当時は思ってたんですけども。久しぶりにこういう会議に出させていただいて、結構事故件数とかはかなり減ってるんですね。当時、流行り出したのが、やっぱりスクールガード、子供たちの安全を守るために高齢者、リタイアされたおじいちゃんたちがこう、たくさん子供たちの見守りっていうことで、たくさん増や

した頃で、今は朝通ると結構立ってらっしゃって、結構増えてきたのかなと。

それから、あとは、信号も歩車分離式っていうのが今もう当たり前になりましたけど、当時はなかなか歩車分離っていうのは本当に、渋谷のスクランブル交差点が有名ですけども。あれをやることによって、交通渋滞が起きるんじゃないかと。だから、駅前の特殊なところしか、なかなかできないよなんて言ってたのが、今結構学校の近くとか、そういうところどんどん導入されてるんですね。あと、ゾーン30等もですね。最初はなかなか地域の人に了解をえられないんじゃないかって話もあったんですけど。最近見てみるといたるところでゾーン30を設置されてまして、なかなかハンプとかそういう難しいのはできませんけども。団地に入るところにはもうゾーン30のマークがついてて、意外と皆さんに浸透しているのかなと。

あと通学路の歩道がないところのグリーンの舗装なんかも、たくさんしていただいて、私からするとですね、かなり一生懸命この10年やられて随分減ってきたかなと思っております。

あと個人的には、高齢者の事故も増えていきますので、特段指定していただくのと、やはり私は船橋に住んでいるのですがやはり市川市さんの自転車の問題はですね、当時から駅前の駐輪の問題とか、マナーの問題ってあったんですけども、やはりその辺は、中学から高校に上がる時に、今までは徒歩だったのが、遠くの学校行くのにやっぱり駅まで自転車っていう、ちょっと自転車教育でやりづらいところにも浸透させるのが大事かなと。10年前も、ちょうどスケアードっていう事故の痛ましいね、やつはやってたんですけども。やはり中学生から高校生に上がる年代ですか。教育がなかなかしづらい小学校だったら、警察も随分やっていただいてんですけども、そういうところでも、普及していただければなと。

あともう一つ、最後ちょっと質問なんですけども、自転車の保険って、TSマークって多分入った1年間だけかなと思うんですけども。できれば今、車の保険にも家族入れられるものがあったり、前からあるんですけど携帯でも、月500円ぐらいかなんかでは入れるようなものも推奨するなり、要するに意識の向上を図っていただいて、さらに結構私からすると10年でかなりこう事故減って頑張ってるなっていう思いがあるんですけども。今の継続とそれから皆さんのご意見で、さらに減らしていただければと思っております。はい。以上です。

(高田会長)

どうもありがとうございました。何かご質問、コメントございますか？

(中邨主幹)

保険のことをひとつお伝えできればと思います。

先ほど谷脇委員もおっしゃっていたTSマーク、これは今自転車に乗られてる方と交通安全教室等でも、皆さんにお配りして、自転車を整備しないとつかないものなんですけれども、もちろん自転車に乗る時の点検整備というのにも必要になりますので、そのあたりも促進しながら、自転車を整備して、賠償がつく形になりますので、そういった形のを進めています。

今、市川市は自転車の条例の中で、保険に関しては努力義務になっております。今回千葉県の方から、千葉県の自転車条例の中で、義務化をしていくという話が来てまして、そ

れに関して、市の方は今努力義務なので、今後その部分を県に合わせて、そこを削除して、県に準ずる形にするとか、そういった形で今後条例を変えていかなきゃいけないかなと思っておるんですけども。千葉県が義務化になっていきますので、今県、市と併せて、義務化に向けて進めていきたいと考えております。

(高田会長)

他に、ございませんでしょうか。はい。

(西原副会長)

はい。2点ほどちょっと質問させていただきます。

素案の5ページなんですけど。交通安全計画における目標値についてなんですけど。計画なので、もう少し数字をラウンドに丸めて、端数まで出そうな勢いの目標の設定の仕方をされてますけど。もう少しラウンドにまとめて、例えば、804件だったら800件とか、そういうまとめ方をされたらいかがかなと思うんですけども。あくまで計画値ですので、そういうところはいかがでしょうか。これ一つです。

もう一つは、生活道路と幹線道路における、交通環境の整備についてなんですけど。幹線道路と非幹線道路は当然、持つてる機能が異なりますので、幹線であれば、路線で考えていく。非幹線であればエリア、面で考えていくということになるかと思いますが、特にその中でも生活道路の中における予防処置として、関係機関、学校ですとか、道路管理者所轄機関の、連携してハード・ソフト面という表示をされてるんですけど。特に、もうひとつ予防措置も考えると、住民参加の視点がもう少し必要かなと思うんですけどそれはどう考えていらっしゃるか。教えていただければと思います。

(藤田部長)

はい。当然面でもとらえて予防措置の場合、その地域に住んでらっしゃる住民の方々、当然住民の方々の参加っていうのが考えられますので、そこは例えばゾーン30に代表されるような施策もあると思いますけども、そういった場合には、やはり住民参加ということが、一つのキーワードというか、必須条件にはなってくると思いますので、そういったことも取り入れた。具体の施策になるかと思います。

(中邨主幹)

あと1点すみません、ちょっと元に戻ってしまうんですけども、目標値の設定については、端数処理をして800件、とか丸めた目標値に変えさせていただきたいと思えます。

(高田会長)

私のところに来てる進行シナリオにつきましては大分時間が過ぎてますが、まだ、どうしても今日のご発言したいということがございましたら承りたいと思いますがどうでしょうか。

それでは、大分皆さん方活発なご意見を出していただきまして、本日の意見を踏まえまして、事務局に素案を作ってください、また、議論していただきたいというふうに思っておりますが、私も目を通しまして、次の審議会において議論して、答申案を、確定させ

ていただきたいというふうに考えております。

それで今日言えなかったことや後からまた聞こういうことを言えばよかったとか、それから、本日来てない方もございますので、事務局までメールかFAX、手紙でも結構でございますが、今日の意見を出していただきまして、それで、事務局と私で整理して、1月の末ぐらいですね。1月の20日過ぎぐらいに、また、審議会を開いて、審議会の最終案を決めたいというふうに思っております。

従いまして、来週11月26日をめどに、今日言い足りなかった点、あるいは、帰った後にもう一度資料見ていただきまして良い案がございましたら、事務局にお寄せいただければ、非常にありがたいなというふうに思っております。そういうものを含めまして、次回には、答申案を提案、提出して、また皆さんと議論した上で、最終的な答申案を確定させていただきたいと思っておりますので、よろしく願いいたします。

そういうことで、本日はこれでお開きにしたいと思いますが事務局よろしいですか。事務局の方で何かお聞きになりたい点等ございましたら。

(中邨主幹)

一件、その他ということであるんですけども。よろしいですか。次回第2回の市川市交通対策機審議会の開催につきましては、来年令和4年の1月下旬、今会長がおっしゃっていただいたんですけども、予定しております。またご案内の通知等をお渡ししますのでよろしく願いいたします。事務局からは以上でございます。

(高田会長)

はい。

(谷脇委員)

すいません。今までこういういろいろ聞いてましてね。会長副会長、事務局との話し合いは会議始まる前に、ちゃんとすり合わせて出てきていただきたいです。結局、私と同じ委員みたいな感じで参加されてるじゃないですか。これがちょっとまずいと思うんで。やっぱり、会長副会長、或いは事務局と一緒に話し合っている。それでこういう会合を開いていただければ、割と進む。じゃないかと。

(高田会長)

事務局の方が何か。ご報告ございますでしょうか。よろしいですか。それではこれもちまして、令和3年度の第1回の市川市の交通対策審議会を閉会したいと思います。どうも皆さんお疲れ様でございました。どうもありがとうございました。

(岩井次長)

高田会長議事進行ありがとうございました。本日は長時間にわたりまして本当にお疲れ様でした。これもちまして、本日の予定はすべて終了いたします。どうもありがとうございました。