

令和4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5年1月24日（火）14時00分～15時30分

2. 場所 第1庁舎 5階 第4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、富田委員、谷脇委員、三部委員、芝田委員、南雲委員、藤沼委員、  
加藤委員、木嶋委員、宮田委員、山本委員、湯浅委員、木村様（宮内委員代理）

市川市：田中市長、藤田道路交通部長、岩井道路交通部次長

交通計画課 西倉課長、本間主幹、白川主幹

道路安全課 白鳥課長、野村主幹

道路建設課 戸枝課長、馬場主幹

4. 次第

①開会

②委嘱状交付

③市長挨拶

④新委員紹介

⑤会長・副会長の選任について

⑥報告事項

（1）市川市無電柱化推進計画策定について

（2）都市計画道路整備プログラム策定について

（3）市川市コミュニティバス検証実験について

（4）市川市自転車等駐車場の使用料の減免について

⑦その他報告事項

（1）八街市の交通事故を受けての通学路の安全対策について

（2）市川市自転車の安全利用に関する条例の一部改正について

（3）市川市シェアサイクル事業について

（4）京成菅野駅第1駐輪場及び第2駐輪場の設置について

⑧閉会

5. 配布資料

- ・事前送付資料一式
- ・当日配布資料一式

(西倉課長)

令和4年度第1回千葉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、ご出席いただきまして、誠にありがとうございます。  
私は事務局の交通計画課長の西倉と申します。どうぞよろしくお願いいたします。  
会議に先立ちまして、今年度は、当審議会委員のうち、学識経験者、市民代表関係機関の代表の委員につきましては改選の年でございますので、市川市交通対策審議会委員の委嘱状を田中市長より交付いたします。  
なお、市議会から選出の佐直友樹様、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、かつまた竜大様は、令和5年6月までの任期となっております。引き続きよろしくお願いいたします。  
今回改選されました、学識経験者、市民代表、関係機関の代表の委員16名のお名前をお呼びいたします。その場でお立ちいただき、委嘱状をお受け取りください。  
それでは、田中市長よろしくお願いいたします。

(西倉課長)

それではまず、学識経験者といたしまして、西原相五様。

(田中市長)

辞令、西原相五様、市川市交通対策審議会委員に委嘱します。  
令和5年1月24日、市川市長、田中甲。では、どうぞよろしくお願いいたします。

(西倉課長)

続きまして、高田邦道様。  
次に、市民代表といたしまして、富田勇人様、谷脇正弘様、三部ミヨ子様、芝田弘一様、南雲誠様。  
次に、関係機関の代表といたしまして、藤沼愛様、加藤浩一様、木嶋讓様、宮田昌明様、山本泰幸様、湯浅浩一様、宮内健一郎様。  
牧英樹様に関しましては、本日欠席となります。  
それでは審議会の開催に先立ちまして、田中市長よりご挨拶を申し上げます。よろしくお願いいたします。

#### 【市長あいさつ】

(西倉課長)

田中市長ありがとうございました。  
申し訳ございませんが、市長はこの後、別の公務がございますので、これで退席させていただきます。  
会議の前に、新任の委員の方も多いことですので、自己紹介をお願いしたいと思います。  
それでは、まず宮内委員から順番に、着座にて、所属とお名前をご発言ください。

#### 【自己紹介】

(西倉課長)

それでは続きまして、本日の会議資料の確認をお願いいたします。  
最初に、事前に送付しております資料になります。

資料6－(1)「市川市無電柱化推進計画」

資料6－(2)「市川市都市計画道路整備プログラム」

資料6－(3)「市川市コミュニティバス検証実験について」

資料7－(1)「八街市の交通事故を受けての通学路の安全対策について」

資料7－(2)「市川市自転車の安全利用に関する条例の一部改正について」

資料7－(3)「シェアサイクル事業について」

資料7－(4)「菅野駅周辺自転車等、放置禁止区域図案」

次に、本日の配付資料になります。

「新しい会議次第」

「資料6－(4)」

「委員名簿」

「市川市交通対策審議会条例」となっております。

会議次第については、次第6－(4)の報告事項が追加となりましたことから、事前送付したものの差し替えをお願いいたします。資料の不足はございませんでしょうか。

それでは資料の不足がないようですので、会議を始めたいと思います。

なお、本審議会条例では、会長が議長を務めることと規定されていますが、ただいまのところ、委員改選のため、会長副会長が不在となっておりますので、会長が選出されるまでの仮議長を、道路交通部次長の岩井が務めさせていただきます。

(岩井次長)

改めまして、道路交通部次長の岩井です、よろしくをお願いいたします。

会長が選出されるまでの間、仮議長をつとめさせていただきます。

それでは、ただいまから「令和4年度第1回市川市交通対策審議会」を開催いたします。

本日の審議会の出席委員は19名。欠席の委員は、佐直委員と牧委員、鈴木委員はまだ来られておりませんので、鈴木委員が欠席ということで3名になります。

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、本審議会は成立することをご報告いたします。

続きまして、本日の審議会の傍聴について、事務局報告をお願いいたします。

(西倉課長)

本日の交通対策審議会の傍聴者がいないことをご報告いたします。

(岩井次長)

では早速、次第の5、市川市交通対策審議会条例第5条の「会長及び副会長の互選」について行います。

会長の選出についてですが、市川市交通対策審議会条例第5条第1項の規定により、会長は委員の中から互選することとなっておりますが、どなたか意見のある方はいらっしゃいますでしょうか。

(岩井次長)

木嶋委員、お願いします。

(木嶋委員)

千葉県タクシー協会の木嶋と申します。私からは、前会長である高田委員をご推薦したいと思います。高田委員は、学識経験者であり、知見も豊富な方です。

政策の継続性ということからも、前会長の高田委員にお願いできればと思います。よろしくお願いします。

(岩井次長)

ただいま、会長には高田委員とのご意見がございましたが、他にご意見はございませんか。ご意見がないようですので、お諮りいたします。

審議会として、高田委員を会長に選任することとしてよろしいでしょうか。

(委員)

意義なし

(岩井次長)

高田委員会長をお引き受けいただけますでしょうか。

(高田委員)

はい。

(岩井次長)

それでは、高田会長から了承いただきましたので、高田会長には、こちらの会長席にお出でいただきまして、一言ご挨拶をお願いいたします。また、以降の議事進行をよろしくをお願いいたします。私はこれで仮議長の任を解かせていただきます。

ご協力ありがとうございました。

(高田会長)

審議会の会長に推薦いただき、ありがとうございます。よろしくをお願いいたします。少し自己紹介させていただきます。私は最初、高速道路と物流の問題を一緒にやっております。学位、博士号をとりました。

物流を考えますと、だんだん都市の中に入ってくると、非常に大きな問題が欧米に比べて日本はあるということで、都市と交通をどうすればいいかというようなことを考えていました。その後、50、60になった時、どうしても安全の問題を考えなくてはならないと思い、交通安全の問題を考えることになりました。

そのような意味では、交通のあらゆることを一応手がけて来たつもりでございます。安全の問題については、プレホスピタルケアシステムといって、例えば事故現場から病院まで、どうしたら負傷者をお連れすることができるか、そのときにどうしてお医者様が待っていればいいのか。というようなことまでやってまいりました。

そういう中で、市川市で交通という名前の付く部局ができ、色々な交通問題考えるので、

手伝ってくれないかということをおっしゃって、市川市さんとはお付き合いをさせていただいております。

先ほどの田中市長さんで、4人目でございますが、私の方がずっと長くなっていますが、そういうようなことで、全国で交通という名前ついた部署は、ここだけしか私が知っている限りはないです。そういった面で、ぜひ市川市では、安全な街づくりをどうするかということをおもいに考えなくてはならないと考えております。市の方も補助金の問題や、国や県からの色々な指示もございまして、なかなかうまくいきません。

しかし、こういう審議会できちんと決まれば、色々なことをできると私は思っておりますので、ぜひご協力いただきたいと思います。

特に最近では、スクールバスやスクールゾーンの問題が大きな社会的な問題になっておりますが、そういうところで、事故が多発しないようなシステムを作り上げていかなくてはならないと考えておりますので、ひとつご協力よろしくお願いいたします。

簡単ですが、私の挨拶とさせていただきます。

それでは、次に副会長の選出についてですが、副会長についても、市川市交通対策審議会条例第5条第1項の規定により、委員の中から互選することとなっております。私としては、交通分野の現場に精通しております、西原委員を推薦したいと思っておりますがいかがでしょうか。

(委員)

意義なし

(高田会長)

それは異議なしということをお認めます。

西原委員、副会長引き受けていただけますか。

(西原委員)

はい。

(高田会長)

それでは副会長には西原委員が、選任されました。

西原委員、こちらの副会長席においでいただき、一言ご挨拶をお願いいたします。

(西原副会長)

西原と申します。よろしく申し上げます。

今は、TRプランニングという、交通調査コンサルタント会社を経営しております。どういったことをするかというと、計画が先に立てられるということが多いですが、本来であれば、交通にかかわる問題として、やはり現場を十分調べて、それから交通問題を分析し計画を行っていくのが、本来の姿じゃないかなと思います。

なので、そういった交通量調査を実際に現地で実施して、それを解析することにより、色々な交通問題、交通安全対策、駐車対策、渋滞対策、或いは駐車場の問題、そういったことを取り扱っております。

大学では、同じように現地で調査を実施させて、その現象を解析するように、講義をし

ているところです。

会長を補佐させていただくとともに、この審議会がスムーズに進行できるよう努めさせていただきますので、何卒よろしくお願いたします。

(高田会長)

どうもありがとうございました。西原副会長よろしくお願いたします。

それでは、議題の方に入っていきたいと思ひます。今回は、報告事項がございます。

次第6の報告事項について、

(1)市川市無電柱化推進計画策定について

(2)都市計画道路整備プログラム策定後の方針について

(3)市川市コミュニティバス検証実験について

(4)市川市自転車駐車場の使用料の減免の方針について

これを順次報告していただきまして、そのあと、ご質問等ございましたらお願いたします。それでは報告(1)からよろしくお願いたします。

(戸枝課長)

道路建設課長の戸枝です。よろしくお願いたします。

(1)市川市無電柱化推進計画策定について、報告させていただきます。

令和4年8月に、市川市無電柱化推進計画を策定したことにつきまして、ご報告いたしますとともに計画の概要についてご説明いたします。

お手元の資料6-1をお開き頂き、左上の箇所をご覧頂きますようお願いいたします。

本計画の策定に至った背景でございますが、道路上の電柱や電線は、平時における景観の問題や災害時における、電柱倒壊による交通機能や電気・通信への障害が懸念されることから、平成28年には、「無電柱化の推進に関する法律」が施行され、平成30年4月には国が「無電柱化推進計画」を策定するなど、それまで以上に無電柱化を推進することが求められようになりました。

また、千葉県では、令和元年に、房総半島台風により多数の電柱が倒壊するなど、甚大な被害が発生したこともあり、その被害を踏まえた千葉県無電柱化推進計画が令和2年3月に策定されました。

このような状況の中、本市におきましても、防災、交通安全、景観等の観点を踏まえ、無電柱化推進の基本的な考え方、整備候補路線、整備手法等を検討し、総合的、計画的かつ迅速に無電柱化を推進することを目的に「市川市無電柱化推進計画」を策定したものでございます。計画の期間は、令和4年度から令和13年度までの10カ年とし、概ね10年ごとに見直しを予定しております。

なお、本市における現在の無電柱化の状況といたしましては、無電柱化延長は、市が管理する道路につきましては、約10km、国道・県道などを合わせた全体といたしましては約21kmという状況でございます。

本計画における、無電柱化の推進に関する基本的な方針及び対象路線についてでございますが、無電柱化を推進するにあたりましては、特に優先度の高い路線を抽出し、計画的重点的に事業を進める必要がございます。そのため、国や県の無電柱化推進計画における基本方針や本市の特性等を踏まえ、「都市防災・減災機能の強化」、「歩行空間の安全性・快適

性の確保」、「個性と魅力を活かした良好な景観」の形成の基本的な3つの観点に基づき設定いたしました「緊急輸送道路」や「バリアフリー法の特定道路」、「通学路」などの項目に、重要性による配点を行ったうえ、各路線を評価し、評価の高い路線を優先整備路線として選定したものでございます。

また、これらの選定とは別に、道路事業、都市計画道路を含めた、や再開発事業、大規模開発事業等に併せた無電柱化についても対象とすることとしています。

その結果、資料右上の優先整備路線一覧に記載させて頂きました、市道0104号、市道0117号、市道0220号、市道0216号、市道0128号、の5路線を優先整備路線としたものでございます。

各路線が該当する項目につきましては、表に丸が記載されているものでございます。資料の裏面にこれらの路線の位置をお示しした図面がございますので、ご参照頂ければと思います。これら優先整備路線について、今後10年以内に、事業着手することを目標とし、無電柱化を推進してまいります。

無電柱化推進計画の策定に関する報告は以上でございます。

(高田会長)

一つ一つやった方が分かりやすいかと思えます。

それではただいま、市川市無電柱化推進計画が報告されましたが、何かご質問、ご意見ありましたら承りたいと思えます。ご意見等がある方は、挙手してください。

特にご質問、ご意見ないようです。

私の方から、無電柱化というと景観的にはかなり良いものになると思えます。

かつて京都の先斗町で、電柱をなくしてしまっていて、以前は車が来るとその陰に隠れていたみたいなので、無電柱化により事故が起きたりとかそういうことでございます。

また、欧米では、アメリカはそれほどでもないですが、ヨーロッパでは、無電柱化が進んでいて、各家庭に街灯を取り付けさせなければならないという法律がありました。

従って、現状なくなると美観的にも結構いいのですが、日本の場合はまた、照明灯を作るということになりますので、電線の姿だけが見えないのですが、柱はあるということをご承知おきいただきたいというふうに思えます。

ヨーロッパの場合は、小さな戸建てでは、ほとんど照明灯がなくて、家から家に線が繋がっておりまして、真ん中に、照明灯がぶら下がっています。そういう姿は、始めていくと非常に綺麗に見えるのですが、必ずしも安全かどうかは非常に難しいものであります。

最近では東京都でこの推進が始まったもので、全国的に広がるとしておりますので、受け入れるという選択に多分なると思えますが、今回は、最初の無電柱化ですので、これに変えたときに、どう歩行者の動態、自転車の動態が変わるかということで、調査をしていただいて、その後、もし続けるのであれば、どうしたらいいかというようなことを検討していただければと思います。どうぞよろしく願いいたします。

それでは次に移りたいと思えます。

6-(2)「市川市都市計画道路整備プログラム」について、戸枝課長お願いします。

(戸枝課長)

引き続き説明させていただきます。

(1)都市計画道路整備プログラム策定につきまして、令和4年9月に、都市計画道路整備プログラムを策定したことにつきまして、ご報告いたしますとともにプログラムの概要についてご説明いたします。お手元の資料 6-②をお開き頂き、左上の箇所をご覧頂きますようお願いいたします。

都市計画道路整備プログラムは、都市計画決定されてから長年の間、事業着手に至っていない路線が多くある状況の中、都市計画道路を整備することによる、渋滞の緩和、防災機能の向上、利用者の安全確保などを早期に実現することを目的とし、将来交通量の推計や混雑度を算出したうえ、費用便益の分析や各路線の評価を行い、道路整備の方向性や整備優先順位を整理したものでございます。

本市の都市計画道路の整備状況につきましては、全体で 42 路線、約 120 km が都市計画決定されているうち、約 72.6 km が整備済みであり、整備率は約 60% となっております。

本プログラムの対象路線につきましては、未整備区間を有する 15 路線を対象としております。路線ごとの評価方法につきましては、上位計画での位置付けや災害避難路に該当しているかなどの他、混雑度や費用便益比など、資料左下に記載しております評価項目を選定したうえ、その重要度に応じた評価点を設定し、各項目の合計点の順に優先順位を決定しております。

優先順位につきましては、市で整備を行う路線と県で整備をする路線に分けて整理し、その結果につきましては、資料を開いた右側のページに市で整備を行う路線、閉じて頂きました裏面に県で整備を行う路線について記載させて頂いております。なお、市が整備を行う路線につきましては、原則、優先順位に基づき整備を進めていく予定としており、県が整備を行う路線につきましては、市から県に整備等の要望を行う際の優先度などに活用してまいります。都市計画道路整備プログラムの策定につきましては以上でございます。

(高田会長)

ただいま、「都市計画道路整備プログラム」につきまして説明がありましたが、何か、ご質問、ご意見がございましたら。

はい。かつまた委員

(かつまた委員)

委員のかつまたです。

市事業の都市計画道路3・6・32号、今まさに工事されていますが、そこでちょっと忘れてしまったので、確認したいのですが、一番大きな、重要なところポイントっていうのは、旧行徳街道との交差点かなと思います。

あそこのですね、右折車線が、都市計画道路3・6・32号にできるわけですが、気になるのはですね、信号の形態でこれまで県になっちゃうと思うんですけども、いわゆる右折信号ができるようなことになるのかなと思うんですけども、課題としてはですね、大和田小学校のですね、通学路に絡む交差点で、いわゆる歩車分離しないとなかなか難しい交差点になると思いますが、これは朝の通学時だけかもしれないませんが、その辺はどのように計画されているとか、現時点で分かるのであればちょっと聞きたいんですが、よろしく願います。



(高田会長)  
戸枝課長。

(戸枝課長)  
道路建設課長です。  
現在のところですね、信号現状をどのようにするかというところはちょっとまだ確定しておりません。供用開始後ですね、約半年前ぐらいにですね、警察の方と立ち会いさせていただいて、そこで検討していく形になると思います。以上でございます。

(高田会長)  
かつまた委員。

(かつまた委員)  
はい、かつまたでございます。わかりました。  
いずれにしろあそこはですね、朝だけかもしれませんが、今日もちょっと見てきたんですけども、保護者の方が黄色い旗をたてて、いわゆる右折する車両が無理やり入ってこないように、子供たちの通学時間帯にですね、立っていることが、PTAの方が中心なんです、そういう現状もありますので、ぜひ、6か月前と話を聞きましたが、その辺の現状をしっかりと確認した上で、決めていただければありがたいなと思います。  
以上です。ありがとうございます。

(高田会長)  
他にございませんでしょうか。はい、どうぞ。

(芝田委員)  
芝田です。市、県、国と分かれてる道路内容なんですけども、私が今ちょっと感じているのは、外環道路の側道っていうんですが、あの辺りの整備は、いつまでにできるのでしょうか。というのは、結構空き地なんかもいっぱいあったり、それから私毎日あのあたりを散歩してるんですけども、歩道橋ありますよね。何箇所か。歩道橋があつて、その下に横断歩道の何ていうんですか。マークというか、ついてるところと、ついてないところがあるんですよ。1箇所だけ。あれなんでかっていつも不思議に思って、渡るところが、あそこだけないのが、なんでかなっていうのもあつてね、まだ中途半端にまだ事業が進んでないのかなっていうところがあつて、それはいつぐらいまでにできるのかなっていうのは、ちょっとを知りたいなと思って今発言させていただきました。  
場所はちょうど国分のところですかね。

(西倉課長)  
外環自体がまだ事業中ということもありますので、そこら辺のところまだはっきりと、いつ頃までにと言うのは、まだ決まっていないというような状況になっております。

(芝田委員)  
綺麗になった割には何かちょっと、安全性にちょっと疑問があるんですけど。

(藤田部長)

道路交通部長です。補足をしますと、国の方、側道部分を国道の範囲ですが、また側道部分で、電線共同溝でしたり、そういった工事をまず、これから実施をする箇所が半分以上あるというふうに聞いておりました、今舗装しているところを掘り返したり、植栽をしてないところも、まだ、多々あると聞いておりますので、それがいつ終わるかというのはまだ、終点時期は示されておられませんので、そうことでまだ終わっていません。

また、今湿地みたいに見えるところは、多分買収して、道路としては使わないけど残っている場所が沢山あると思うんですが、そこに関しては、道路事業がある程度めどがついて終わったときに、処分の方法を国として発表していくということですので、その時期、その処分の仕方とかということも、これから国で検討して、お示ししていただけると聞いておりますので、もう少し時間がかかるかと思えます。

(高田会長)

納得のいかない部分もあるとおもいますが、日本の道路はそういう事情があるということで、その場、その場で安全を確保していくかということ、市の方で、今、国もなかなか分からないところもありますので、ぜひそういうやりとりをして、できるだけ早く速やかに、整備される努力していただきたいなと思います。

他にございませんでしょうか。なければ次にいきたいと思えます。

6- (3) 「市川市コミュニティバス検証実験」について。

(西倉課長)

交通計画課長です。

私からは、市川市コミュニティバスの検証実験についてご説明させていただきます。市川市コミュニティバスにつきましては、平成17年度より5年間の社会実験運行を経て、平成22年度から、市川市コミュニティバス北東部ルート及び南部ルートにおいて、実行委員会を組織し、運営体制の確立を図り、地域住民、運行事業者、市の協働で本格運行を行っております。

交通対策審議会では、平成21年3月に、市川市コミュニティバス運行指針について、ご協議いただいたところですが、以降、公共交通に関することについては、地域公共交通機関に関わる委員による法定会議として、平成21年1月に設立しました市川市公共交通協議会において協議しておりますので本会議では報告とさせていただきます。なお、今回は、令和5年秋頃に運行開始を予定しております、検証実験についてご説明いたします。

お手元の資料6- (3) をご覧くださいませようお願いいたします。

近年では、新型コロナウイルス感染症の影響により、利用者数の減少、さらには、バス離れなどにより、採算率の低下が課題となっております。

このため、現在の交通情勢の変化に対応し、持続可能な公共交通とすることを目標として、昨年度に実施したOD調査結果などを基に、本年度、ルートやダイヤなど、全体的な見直し検討を行うこととしてまいりました。

具体的な内容といたしまして、北東部ルートにおきましては、採算率が運行継続基準である40%に満たない現在の状況に鑑み、利用者の比較的多い区間の増便と、利用者が少ない区間の減便により、北東部ルート全体を再編し、輸送人員の増加と、採算性の向上を図

ろうとするものであります。

A3の資料で赤と青のルートがあるかと思いますが、これが採算を検証実験として考えているルートでございます。

続きまして、南部ルートにおきましては、採算率が運行継続基準である40%以上となっているので、現在のルートは変更せず、別途、新たなルートを試験的に運行する方針で検討を進めております。

新たなルートとしまして、鉄道駅や医療機関を経由するほか、公共交通の利用が不便な地域なども考慮した2ルートであります。

今のルートにおきましては、もう一枚のA3の資料になりますが、既存のルートに赤のAルート、青のBルートを加えたものが、検証実験を行うルートになります。これらの検証実験により、これまでコミュニティバスを運行してこなかった地域、主に病院、公共交通の利用が不便な地域等における需要を把握し、将来的な本格運行路線の見直しについての可能性を探ってまいりたいと考えております。説明は以上となります。

(高田会長)

ただいまの、「市川市のコミュニティバスの検証実験」につきまして何かご質問ご意見ございましたら。はい。

(青山委員)

市議会議員の青山でございます。

北東部ルートあまりわかりませんので、質問しませんけれども、私は行徳ですけど、南部ルート、わくわくバスですが、採算率向上対策とかあるとおもうのですが、採算率向上よりも、この利便性を高め、また利用しやすくするには、やっぱり1時間単位の本数をもう少し増やすことは一つの要因。それと、運賃がですね、浦安の例を挙げますと、浦安は、100円なんですよ、ずっと最初から。いつも行徳の住民からは、なんで浦安100円なのに、市川は、150円なの？200円なの？と言われるんですけども、採算率向上もありますけども、もっと利用者数をふやすには、やはり運賃の検討もあると思うんですよ。それと、1時間当たりの運行数が、浦安は7時台では2便、8時台以降になりますと3便走ってるんですよ。20分に1便ですね。

それを今度この実証実験するには、8時からで18時で終わってしまうと、中途半端で、やっぱり8時ぐらいまで、やっておかないと、利用者も増えるんじゃないかと思うんですけども。それをもう一度検証して、いつも言ってるんですけど、浦安のコミュニティバスの例をですね、十分に踏まえて検討した方がいいのかなど。料金とか本数、時間ですね。

それを検討すればもうちょっと利用者も向上するし、利便性も上がると思うんですけども、

今日は、京成バスの方も来ていますが、京成バスは、南部を走っていませんけども、京成トランジット、浦安は、東京ベイシティ。東京ベイシティは結構採算もいいし、営業成績もいいし、その辺ちょっと踏まえて、もう一度検討してもらったらどうかと思います。よろしく申し上げます。

(西倉課長)

今のご意見としまして、我々も事業者の方とは色々、料金の値下げのお話ですとか、その辺についてどう考えてもらえるのかといったところも含めて、協議をしております。一

方で、料金の値下げをすることによって事業者を圧迫してしまうことのないように、そういったことも踏まえながら、バランスのいい料金設定であったり、その辺をまた運行の増便の話もそうですけども、検討していきながら事業者と協議していきたいと思っています。

(青山委員)

利用者の向上で運賃下げると、その採算率圧迫と言いますけども、今度運賃下げると言っていて、利用者数が上がれば、その辺を差し引き、採算率プラスになるかもしれないですよ。検証実験するんであれば、中途半端でなく、そういう時間帯も、そういうことを踏まえてですねやらないと、国分ルートでやったような、また南部ルートでやったような、実証実験、中途半端にやると中途半端に終わっちゃうんですよね。

まして、あの時は、コミュニティバスっていいですか、利用したバスは、ハイエースで実証しましたから、あのころコロナの最中ですから、狭い車に密集して乗るっていうのはなかなか抵抗があったようです。ちゃんとやるんであれば、そういう最大ことを考えて、やはりそれそう相応のものをやらないと中途半端に終わってしまうと思うんで、その辺ちょっと検討してですね、採算率とその経営者を圧迫って言いますか、圧迫した部分は、補助金払ってるんですから、逆に今度上がっちゃうと、今度補助金を減らすっていう方法になると思うんですよね。

まず実証実験だから、やはり完璧なものをやってもらわないと、中途半端に終わってしまうんじゃないかと思っています。

(西倉課長)

ありがとうございます。引き続き、その辺を踏まえまして、協議の方進めていきたいと思っておりますので、よろしく願いいたします。

(青山委員)

この検証実験は、国の補助が出ているんでしょ。

(西倉課長)

出ておりません。市単独でございます。

(高田会長)

はい、どうぞ

(芝田委員)

度々すいません。コミュニティバスあるのは知ってたんですけども、どこをどうやって走ってるのかっていうのは、私が言うのはおかしいんですけど、知らないんですよ。それと料金も、こんな値段でやってたんだって、宮久保辺りちょっと運転してたら、たまに見かけることはあるんですけども。どこまでどうやって行ってるのかなっていうのを意外と私だけなのかな。他の人も知らないんじゃないかなって思うんですよね。できれば、今パッと思っただけだけど、バスのサイドのところどここのルートがこう行きますよ、みたいに大きく書いてくれるとか、料金書いてあれば、もう少し親しみやすく乗れるのかなって今思った次第です。PR不足じゃないんですかね。以上です。

(高田会長)

ありがとうございます。

(西倉課長)

もちろん啓発というかですね、PRしていくことも十分大事だと思います。

一方でコミュニティバスが走っているルートは、交通が不便な地域ということもあります。その辺は地域性にもよると思うんですけど、割と公共交通機関が発達してるような地域の方にはちょっと馴染みがないところなのかもしれません。ですが市としても、採算率を上げるとか、利用者を上げていくためにも、今後も引き続きPR、いい方法があればまた検討していきたいと思っております。ありがとうございます。

(高田会長)

よろしいでしょうか。

(芝田委員)

はい。

(山本委員)

市川警察署で、やっぱり問題視しているのは、高齢者運転者っていう事故っていうのが、1点です。運用開始に合わせまして、自主返納をした高齢運転者に対して、料金割引制度なんかをちょっと検討していただければ、不安であって、公共交通機関がないから、運転免許をずっと保有してるっていう方が返しやすい環境がくれるのかなっていうところで、ちょっとご検討いただけないかなと。よろしく願いいたします。

(西倉課長)

確かに免許返納する方にとっては交通手段がなくなるといったところもございますので、コミュニティはもちろんそうですけど、色々なですね、免許返納に対する方々の何かアプローチというかですね、そういったものは我々も課題として今認識しておりますので、引き続き検討させていただきます。よろしく願いいたします。

(高田会長)

はい。

(加藤委員)

ご指名いただきました京成バスの加藤でございます。

バスの事案で全く発言しないのはどうかなと思ひまして、手を挙げさせていただきました。

委員の方から様々なご指摘がありまして、例えばPRの部分などは、ごもっともでありましてですね。わくわくバスあたりは地域のお子様の絵が書いてあるんですけど、そこにもうちょっとルート図が入っていてもいいかなと思ひますね。江戸川区様がやっている運賃がいくらか、でかく貼ってあるなど、いろんな取り組みを我々出しておりますので、その辺の何かエッセンスを組み込んで、新しい力にコミュニティバスができればいいなとい

うふうに思っています。

運賃の問題、運行回数の問題は全くご最もでございます。市の方とですね、協調しながら進めて参りたいと思います。

私から、1、2点申し上げたいのはですね、こういったコミュニティバスって割と細い道に入っています。今までバスが走っていなかったところに、突如としてバスが入ってくるということがありますね。そうしますと地域の交通等、親和性というかですね、交通問題、どうしても出てきます。従って、ルートを引くにあたってはやはり安全性が保たれたのかということ、それが非常に大きな要素だと思いますし、昨今、バス停の位置についてですね、国土交通省非常にシビア問題提起をしておられます。もちろんバス停から何メートルという法令もありますし、その地域の見えないカーブの問題だとか、いろんな観点からですね、安全性を保った路線をやっぱり引かないと、何のための路線ってことになりますので、そこはぜひ、関わって、皆様とともに作らせていただければなというふうに思っております。

その他、先ほど高齢者の方に対するということですが、少しPRさせていただきますと、京成バスのグループ15社でですね、70歳以上の運転免許返納者を対象にしました割引制度があります。70歳以上の方に一定の手数料いただきますけども、2年間ですね、その証明をお持ちいただいて携帯していただければ運賃が半額になる、という仕組みがございます。一部のコミュニティバスなどはこれが対象外となっておりますので、この辺の活用をどうしていくかということは、十分対応可能かなと思っております。京成バスもトランジットバスもこの対象事業者になっておりますので、こういうところの活用もぜひ、今後の議論の中に入れていただいてよろしいかなというふうに思います。

私から以上でございます。

(高田会長)

その他、この件につきまして、何かございますでしょうか。

それでは、次に移りたいと思います。

(西倉課長)

よろしいでしょうか。

(高田会長)

「市川市自転車等駐車場の使用料の減免」について。

(西倉課長)

交通計画課課長です。私から説明させていただきます。

資料6- (4)になります。「自転車等駐車場の使用料の減免」についてご説明いたします。

今回減免に至った背景としましては、現在景気の低迷が継続しており、これに物価高騰が拍車をかけております。こうした経済情勢の先行きが今後も不透明な中、子育て世代の経済的負担が大きくなっている状況であります。そこで、将来を担う子供たちとその家族の負担を軽減するため、緊急的な支援措置として、当面の間、市内在住の高校生以下の自転車等駐車場の使用料、使用料、使用料金を減免とするものでございます。

減免前後の使用料は、こちらにあります表のようになります。現在は、一般料金の半額

が高校以下の料金となっておりますが、減免後はさらにその横にあります、半額の料金となります。

減免額の根拠でございますが、減免額の設定については、子育て世帯の経済負担の軽減のために高校生の使用料を現行の2分の1として設定しました。

実施時期としましては、令和5年4月1日から施行し、経済情勢を踏まえながら、今回の使用料見直しの令和6年度まで検討していきたいと、そのように考えております。

なお、現在の減免でございますが、「市川市自転車等駐車場の設置及び管理に関する条例」に基づき、身体障害者手帳療養手帳、精神障害者、保健福祉手帳の交付を受けているものに対して、使用料の5割を減免としているところでございます。

説明は以上でございます。

(高田会長)

この件につきまして何かご質問、ご意見ございますでしょうか。

はい、加藤委員。

(加藤委員)

お伺いします。市内在住高校生以下が2700名とありますが、全員ではないはずだと思うんですけど、その辺の見立て教えていただきたいです。

(西倉課長)

今現在のですね、市内の駐輪場の高校生以下の利用者が約3000名おります。その中で、市内在住者、こちらが約9割になっておりますので、そこで約2700名であるということでございます。

(高田会長)

ほかにございませんでしょうか。それではこの件は、これでよろしいでしょうか。

それでは、次の報告の資料7につきましては、一つ一つやってまいります。

資料7- (1) は、「八街市の交通事故を受けての通学路の安全対策」について。

道路安全課長。

(白鳥課長)

道路安全課長でございます。よろしく申し上げます。

資料7- (1) の概要及び、その次の案内図、その2枚目の道路安全対策修繕地図、こちらの方をご参照ください。

八街市の交通事故を受けての通学路の安全対策についてご説明、ご報告させていただきます。令和3年6月28日に発生しました、八街市での交通事故後、千葉県教育委員会から市川市教育委員会へ小学校の通学路の緊急一斉点検の実施依頼がありました。この依頼を受け、令和3年7月26日から令和3年8月6日にかけて、市内公立小学校38校、義務教育学校1校、私立小学校等5校の通学路について点検を実施しました。この点検については、市川市教育委員会、小学校、交通管理者である千葉県警察、道路管理者である千葉県葛南土木事務所及び市川市が立会いのもと、通学路の危険箇所について情報を共有するとともに安全対策について検討いたしました。

点検の結果、対策が必要とされた箇所への安全施設として、本庁管内で車止め 23 本、ガードパイプ 81m、ガードレール 85.9m、路肩カラー舗装 2,752mを設置しております。行徳支所管内では車止め 2 本、ガードパイプ 94.5m、路肩カラー舗装 620mを設置しております。この工事につきましては、令和 3 年 10 月から令和 4 年 1 月にかけて、実施しました。また、この点検とは別に例年の通学路点検として、先ほど申し上げました、小学校 44 校を 4 つに分け、毎年 11 校の通学路点検を行い、点検後、点検に基づいた安全対策を実施しております。今年度は、路肩カラー舗装 605.2m、区画線 1,219.1mを設置しております。報告は以上であります。

(高田会長)

この件につきまして何かご質問、ご意見ございますか。

(富田委員)

市川市PTA連絡協議会の富田です。

子供たちのためにいろいろ安全対策ありがとうございます。

PTAとしてはですね、毎朝登校指導としまして、子供たちの通学の時にですね、旗を持って、子供たちの安全安心を守っていこうとやっているわけですが、今の対策をさせていただいているんですけれども、実際にもっともっと細かいところで本当に危ないところがいっぱいあってですね、八街の事件もそうですけれども、八街の小学校のPTA会長とお話をすることがありまして、何かあってからではやっぱり遅いということで、PTAの声とかいろいろ上げていきたいと思っておりますので、対策の方ご協力よろしくお願いたします。

(白鳥課長)

ただいまのご意見、ご要望等につきましてですね、市の方でも現地の確認の方を進めていきたいと思っております。よろしくお願いたします。

(大久保委員)

市議会議員の大久保でございます。

私、八幡5丁目と6丁目間の交差点のところ、富貴島小の前なんですけれども、そこに毎日立たしていただいて、交通整理をさせてもらってます。

先ほどちょっと道路交通部の方にもお願したんですけども、交差点の4ヶ所のうち、2ヶ所だけ車止めがついていて、2ヶ所、残り車止めがついていないので、これ結構前にちょっとお願をしたんですけども、できるだけ早急につけていただきたいというところと、あとですね、ここは歩車分離式になってるんですけども、そうすると歩行者の方と自転車の方が、歩行者用信号が青になると同時にスタートするわけですね。

私この2年間散々自転車の方に「降りてください」とか、「ちょっと徐行してもらえませんか」というふうにお願しているんですけども、全くもって聞いてもらえません。ぶつかられること2回、にらまれること3回、やっぱりこういう状況は何とか改善していきたいと思っております。

市川警察署の山本課長にちょっとお願したいんですけども、警察が来ていただいているんです。道路交通部の方にお願して、その都度来ていただいているんですけども、1人で来るパターンと3人とか4人ぐらいで来るパターンがあって、1人で来る方って、ちょっと富貴



島小のちょっと結構離れたところに、バイクを止めて歩いてきて、手ぶらですね、もういかにも今日は注意だけしに来ましたっていうような感じで来られるわけですよ。複数人で来られるときも、やっぱり注意だけで終わってしまう。昨年、警視庁の方では、今後自転車の取り締まり厳しくしていくというような方針で出されていると思います。「信号無視」、「一時不停止」、「右側通行」、「速度を押さえずに歩道を走る」ということが、多分取り締まりの対象になってると思うんですけども。ぜひですね、実際に来ていただいて、取り締まりをしていただくことで、やっぱそれが次の方の抑止になるんじゃないかと思っておりますので、取り締まりをぜひお願いしたいというふうに思います。以上です。

(高田会長)

ご要望としてでよろしいですね。  
やっぱり、効率そのものがあまり良くないと思うので、いろいろ難しいと思うんですが。

(山本委員)

そうですね。大久保議員いつも立っていただき、ありがとうございます。ご要望いただきまして、署に持ち帰りまして、可能な限り取り締まりをさせていただければと思います。

自転車の総人口を考えますと、署の方でも、集中取り締まりをやらさせていただいたのですが、テレビ、新聞等で報道していただきました。こういった広報活動を含めた取り締まりを継続してやっていくところなんですが、自転車利用者のマナーの浸透が、なかなか難しいところもあります。実際、警視庁が強化しているというところで、件数的には当署と行徳警察署の方が、人口単位で考えると取り締まり件数が多い状況です。昨年1年で、行徳署さんも370件、市川署も340件ぐらいの赤切符を交付していることで、取り締まりは継続してやっております。これが県下で3分の1以上、行徳、市川市内で実施しているという状況で、県下では一番やっているのは、ちょっと承知しておいていただきたい。継続して、取締は推進していきたいと考えております。

(高田会長)

それでは、ご意見ございますか。

(芝田委員)

市川地区安全運転管理者協議会の会長をしています。改めて芝田と申します。

八街交通事故に関しては、いろいろ思うことがあって、ちょっとここで、言いたいんですけども、今回の場合、この事故は飲酒運転ですよ。飲酒運転で昔、お酒飲んだら車も止まるっていう、何か機械があったのを僕ちょっと記憶してるんですけども、あれが何で流行らないのかなっていうのが。何か臭いを嗅ぐと車エンジンがかからない。ああいうのも全国的に広まれば、飲酒運転撲滅じゃないですけど、早いんだなと思うけど、なんでマスコミやらないのかなと。それはお金がかかるとは思いますが、ぜひそんなところも、私よりもPTAの方が、そういうのは声が広がっていいと思うんですけども、多分あるはずなんです。シートベルトなんかも、今当たり前ですけども。昔、私がアメリカに住んでたときには、シートベルトもエンジンをかけると自動的にかけられる車があったんですよ。よくよく見たらトヨタのマークⅡだったんですね。アメリカ製ですよ。日本で帰ったらそのやつがない。それだけなんか日本のトヨタの車で、日本製はなくてアメリカは厳し

いから、あったんですよね。

そのあと、そういう何か命の重さが違ってんのかなっていうのをちょっと感じたことと、今の自転車の使用料減免はいいと思うんですけども。逆に自転車がそれだけ使用が多くなると、先ほど言ったように、事故も起きる可能性は、多いですよ。よく市でも何か努力義務とか、努力義務だったらやらない人、ほとんどじゃないですか。やっぱり一罰百戒じゃないですけど、ある程度厳しくするような、市川から一番厳しい市になりましたっていうと、それがもう全国的に広がっていけばいいなってちょっと思った次第です。以上です。

(高田会長)

コメントございますか。よろしいですか。

言われる通りなので、なかなかね。難しいといえば難しいんですが。まずスクールゾーンにつきましてはですね、だんだん今学校が少なくなって、事故がちょっとどうなってるかきちんと調べてないんですが。先生の数も少なくなって、だんだん学校が減ってきているところが非常に多いんですよ。それで、生徒は遠くから歩かなきゃいけないということで、一般的にですね400~500mぐらいが抵抗なく歩ける距離ということが言われてまして、せいぜいその3倍までだというふうに言われてるんですよ。これは理論値の話としてね。スクールゾーンを考えるとですね、一度、市川の小学校を中心にして、「500mのゾーン」、「1,000mのゾーン」、それから「1,500mのゾーン」で描いてもらって、それに当てはまらない場所については、その場所の学生たちがどういうふうな行動してるかとか、そういう一つ一つの分析をして、市川市としての、何か対策を練るとかそういうことも必要なんだろうと思います。

それから交通違反のいろいろについては、話始めれば長くなりますのでやめますが、根本的に海外と違うのはですね、海外はプレートナンバーが後ろ。日本も後ろで、必ず固定してないといけないんですが、日本で交通違反をした時には、運転手の顔と車がわからないと駄目なんです。欧米ではですね、違うんですよ。車の所有者に責任がある。日本もそういうところを変えると随分変わってくる。

だから、制度もずいぶん違うから自転車でもですね。右折する時に、手を出して右折する合図をしないって言ってますよね。片手運転は駄目だと言っているんですよ。矛盾したところいっぱいあります。今、一つ二つ上げましたけど、いっぱいありましてね。私はそれを変えようと思って、いろいろ今やってるんですが、なかなかね。車両の方は確か通産省系の意見が強くてですね。それから、みんな警察につけが来てるんですよ。警察はの中でやらなきゃいけない。自転車道なんていうのは、もうまやかしの自転車道が、いっぱいありましてね。歩道に上がってもいいって言うんですけど、アシスト自転車っていうのがありますね、これ重量が非常にあるんですよ。あれを歩道に上げてしまったら非常に危険なんですよ。

こういうような問題が、山積されています。せめて市川市ではですね、どのような形で、子供たちを小学校に通わせているのか。それから、中学校はどうなっているのか。市川市は中学校から自転車使えるんですか。

(西倉課長)

使えないです。

(高田会長)

使えないんですね。バスは使えるんですか。自分で。そういうような問題とかいろいろ整理してですね。市川市の中で、通学に対してどう考えていったらいいのか。

それからもう一つは私立学校結構ありますよね。そういうところにどういう形で対応をしていくとか、そういうことを検討していく必要があるんだろうと思います。ただ、これセクションが全部変わりますから、今の行政体の中でどこがどうやるかというのが非常に難しいのですが。交通という言葉がついているので、ここがやらなきゃいけないんじゃないかなというふうに思いますので、一つご意見もでたことですので、ご検討していただけるかと。相談には幾らでものります。時間もありますので、この辺で次に移りたいとおもいますが、よろしいでしょうか。

(芝田委員)

ちょっといいですか。

(高田会長)

はい、どうぞ。

(芝田委員)

言い忘れちゃったんですけど、先ほどコミュニティバスと自転車ということで、よく昭和学院とか市川学園さんがスクールバス出してますよね。あれできないんですか。コミュニティバス使って。特にね、昴高校、朝すごいんですよ自転車。家の前、どどと。あれちょこつとでもぶつかったら、本当に大怪我するなぐらいね、一時的に先生も何ヶ所か立って注意しているみたいですけども。あそこにコミュニティバスをその一時間の間、何台か来て、集められて来てくれるといいのになってちょっと思った次第ですね。以上です。

(西倉課長)

コミュニティバスに関しましては、運行指針というものでございまして、地域の住民の方であったり、運行事業者であったり、市とかで基本的にルートを選定するというか、その不便な地域、要するに交通手段がないような地域からの声があがったことによってスタートするところがございまして、今のお話とですね、ちょっと色が違うのかなと思っております。

(高田会長)

先ほど私がいったように、1,500mのゾーン以上のところから、バス輸送ができないのかとかそういう検討はやるべきなんじゃないかなとおもうんです。そうすると、今みたいな話も解決すると思います。それから、アメリカでスクールバスと言ったらですね、専門の会社があって、そのスクールバスに乗ると、そのバスが停まるとですね、子供が乗り降りしてしまうとき、後の車も対向車も止まらなければいけない。そういう法律の裏付けの中で、スクールバスが運行されている。日本には今そういうのがない。だからスクールバスに乗ったから安全かということ、夜遅く、日本なんか4時ぐらいから、暗くなりますよね。そういうところの問題がありまして、やはり総合的にこれはちょっとチェックしないと難しい問題だろうというふうに、私は考えています。

今ある制度の中で、何がどうできるということを考えていくことが重要なと思います。特に八街の場合、幹線道路のバイパスみたいに使われてるところで起きた事故ですからね。そういう問題をどうやって解決するかをきちんとやらないといけないと思います。

(西倉課長)

ありがとうございます。コミュニティバスとちょっと視点を変えて、通学のスクールバスの観点からですね、我々もそのそういうことになると教育委員会等が絡んでくるお話だと思いますので、そういったところで色々お話をしてみながらですね、安全対策、そしてバスの利用とかその辺を踏まえて、考えてまいりたいと思います。ありがとうございます。

(高田会長)

それでは、だいぶ時間も過ぎましたので、次に移りたいと思います。

資料7ー(2)「市川市自転車の安全利用に関する条例の一部改正」について。

(三部委員)

その前に今のことについてよろしいでしょうか

(高田会長)

はい。

(三部委員)

補導員の三部と申します。

二俣小学校のところにあります歩道橋の話なんですけども、5、6年前から私たちパトロールしている中で、歩道橋の階段が錆びて穴が空いていたり、いろいろ朽ちているんですね、階段自体が。そういう中で、いろいろ市の方にもお願いしたり、これ県の方の管轄なのかもわかりませんが、再度お願いして、ここのところちょっと変えていただいて、何年か、撤去していただくような形になるのかどうかわかりませんが。

今、歩道橋は使われてなくて、二俣郵便局の前に地域の方々が立って、子供たちの安全を見守っていただきます。そういう中で、なかなかパトロールをしている中で、危険箇所等、お願いしてもスムーズには、動いてはいただけないような形なんですけども、そういうような、事前をお願いして申請した時には、即その申請した方、本人にお答えなんかはいただけるんでしょうか。

(高田会長)

道路安全課長。

(白鳥課長)

今ご質問ございました、二俣歩道橋につきましては、市内123の橋、歩道橋等をですね、5年に一度、私どもで点検をしております。二俣歩道橋については、確か今年度点検をして、その点検結果ですね、腐食等が進んでいるひどいところについては、補修工事の方を、今後対応していくという予定にしております。以上です。

(高田会長)

よろしいですか。それでは、次に移りたいと思います。

7-②「市川市自転車の安全利用に関する条例の一部改正」について。

(西倉課長)

交通計画課長です。

私から自転車保険義務化についてのご説明させていただきます。

令和4年7月1日から、千葉県においては、「千葉県自転車の安全で適正な利用の促進に関する条例」が改正されまして、自転車保険等への加入が義務化されております。本市におきましても、自転車の事故により、加害者に高額な損害賠償が命じられること、及び被害者救済の観点から、自転車利用者による危険な運転の防止と自転車の安全利用に関する普及啓発を図ることを目的とする、「市川市自転車安全利用に関する条例」を今年度、10月1日より一部を改正しました。

お手元の「資料7-②の2.改正内容①」をご覧くださいませようお願いいたします。主な改正内容としましては、「自転車利用者」、「事業者貸付業者」の保険加入を努力義務から義務化して、「自転車小売業者」、「事業者」、「自転車貸付業者」、「学校設置者」の保険管理の状況の確認、保険に関する情報提供、こちらを努力義務といたしました。また、②記載しております、所要の改正を行いまして、県条例との整合性を図りました。これまで自転車保険の義務化を周知し、加入促進するため、啓発活動を行っております。今後は義務化後の加入状況をアンケートし、加入に至らない方の理由を探り対策を行って参ります。

今年度は、自転車保険加入義務についての啓発のほか、本市は、全交通事故に占める自転車事故の割合が千葉県平均に対して高いことから、成人に対する交通安全の対策をし、2月には、警察署と共同で体験型の講習会も計画しております。

今後も自転車保険加入の啓発を行うとともに、自転車の安全利用の啓発活動を推進し、強化して参りたいと考えております。以上でございます。

(高田会長)

廣田委員。

(廣田委員)

廣田でございます。

その他の改正で、高齢者はヘルメットの着用等に努めるとありますが、高齢者は頭部を怪我される方が非常に多いので、やはりかぶってもらいたいんだってことを言われました。私も行徳地域は、平の道が多いので、自転車に乗ることが非常に多いんですけども、率先して、まだ高齢者ではないんですけども、ヘルメットを購入しようと思って、自転車屋を何軒か回ったんですけども、子供用しか置いてないんですね。カタログはあるんですけども、カタログで注文しようかなと思ったら、やっぱり直接かぶってみたいとわからないので、カタログじゃってお店の方が言うんです。ですからやっぱり事業者の方、小売業者の方と、そういった推進をするのであれば、詰めてもらって、やっぱり見本を置いていただくなり、サンプルは必要かなというふうに思うんです。ヘルメットについては、小さなお子様は、逆にかぶってらっしゃる方が多いんですけども、大人の方は、ほとん

ど見受けられませんので、努力義務とありますけれども、この辺をもうちょっと推進した方がいいのではないかなというふうに考えます。以上です。

(西倉課長)

そうですね。確かに努力義務ということで、強制的なものではないことが確かでございます。今度この5年の4月1日から、法の改正によって、ヘルメットが義務化することになっていますが、これも努力義務ということで、ちょっと弱い半面があるのかなというふうに認識しております。

我々としてもこの2月に、成人向けに交通安全の啓発を警察署さんと一緒に、共同でやらせていただく機会もございますので、そういったところを利用しながら、ヘルメットの着用についても、その重要性というか、そういったことを伝えていけたと思っておりますので、よろしくお願いいたします。

(高田会長)

販売する場所を、市川市の中できちっと設けて、どこか協力のお店があれば一番いいんですが、そういうことを含めまして検討していただければと思います。

(谷脇委員)

自転車組合、谷脇と申します。千葉県組合としてですね、各店でヘルメットの販売をするような段取りを今進めています。私も大人用のヘルメットを2、3個用意してます。また子供は各量販店で、たぶん多く置いてますのでね。私の場合は、大人向けの用としてね、今、用意しておりますので、4月からですね、そういう義務化になると、各店舗でそれは扱ってくれると思いますので、少々お待ちいただければと思います。以上。

(高田会長)

よろしくお願いいたします。

(石原委員)

市会議員の石原みさ子でございます。これからですね、5年4月1日からは、ヘルメットの義務化、努力義務ということだったんですけども、市川市は、自転車の安全業務に関しては、非常に大きな課題を抱えておりますので、こういった法の改正など、広報を知る機会を十分に活用してですね、市民の安全のために、もっともっと啓発が必要だと思っております。特に自転車の運転者が逆走して来たり、電気をつけてなかったり、ライトをつけてなかったり、信号を無視したりということが、たびたび見受けられまして、私も普段、車を運転しているんですけども、ひやっとすることが、何回も今まであるんですが、高齢者の事故が非常に多いということを鑑みて、もっと抜本的な改革、対策というものを取るべきではないかと思っておりますので、担当課としては、その辺を十分に考えた上で、今後の対策を考えていただきたい。さらなる対策ということを考えていただきたいと思っております。

これは要望です。

(西倉課長)

ありがとうございます。今のご要望を踏まえまして、我々も今後、より良い安全対策と

いいですか、その辺が見込めたらいいなと思いますので、検討させていただきたいと思います。

(高田会長)

他にございますか。時間がだいぶ、過ぎていきますので次に移りたいとお思います。  
7- (3) 「市川市シェアサイクル事業」について

(西倉課長)

交通計画課から説明させていただきます。

市川市シェアサイクル事業でございますが、こちらは、移動の利便性の向上を主な目的として、この事業を全国展開している「オープストリート株式会社」と昨年9月、協定を結びまして、官民協働事業として供用を開始したところでございます。開始当初、JR総武線東京メトロ東西線の駅を中心に、付近の公共施設24ヶ所にサイクルステーションを設置しました。その後、民間業者2社が土地を提供しまして、オープストリート社が計3ヶ所のステーションを追加で設置したことから、令和4年11月末現在で市内27ヶ所となっております。

お手元の資料シェアサイクルステーション配置場所図をご覧ください。2枚目になると思います。今後、利便性の向上を目指して、ステーションの空白域や大型商業施設などへの設置について、民間業者の協力を仰ぎながら進めて参りたいと考えております。

説明は以上となります。

(高田会長)

この件について、ご意見ございましたら承ります。よろしいでしょうか。それではご意見をなしとしたいと思います。

資料7- (4) 「菅野駅周辺自転車等放置禁止区域」の説明。

(西倉課長)

交通計画から説明させていただきます。

資料7- (4) 「菅野駅周辺自転車放置禁止区域」のご説明になります。

京成菅野駅は、これまで駅周辺に民間を含め、自転車の駐車駐輪場がない状態で、駅の改札に置く階段下の京成電鉄のわずかな土地と、市道部分に長年自転車が放置された状態であり、車の通行はもとより、歩行者が安全に歩けないほどの状態でした。今般の外環道路菅野駅周辺の整備計画では、この地区の放置自転車対策として、線路を挟んだ南北ロータリーにそれぞれ市営駐輪場を整備いたします。駐輪場はどちらも、本年4月1日供用開始予定で、これに合わせて、駅から200m四方の範囲を、自転車放置禁止区域に指定いたします。お手元の資料で言いますと、青く囲ったところが、放置禁止区域になります。この整備によりまして、懸案だった菅野駅の放置自転車問題の解決を目指して参ります。説明は以上でございます。

(高田会長)

この件につきまして何かご質問、ご意見ございますでしょうか。よろしいでしょうか。それでは時間もだいぶ過ぎましたようですので、今日はいろいろ活発にご質問、ご意見

いただきまして、大変ありがとうございました。現在の課長さんの説明が終わって、よい資料もあったんで、活発な会になったと思います。

しかし、3月にいつも人事がありますよね。もし代わられる方がおられましたら、きちんとバトンタッチしていただきたいなというふうに思います。

市川市もだいぶ幹線道路も整備されてきましたし、先ほどからいろいろ出てますように、課題も一方では多いようでございますので、これからどういう形で、市川市の交通対策を考えていくかということは、重要なんだろうというふうに思いますので、市長さんも、代わられたことでございますので、一つ、これを転機にして、本対策審議会が提言できるような形で進めていきたいと思っておりますので、今後ともよろしく願いいたします。

本日は、第1回の市川市交通対策審議会で行いましたが、今年度はもうこれでおしまいなんだろうと思います。次年度以降、同じようなメンバーでいければいいんですけども、そういうわけにもいきませんので、引き継ぎをしっかりとっておいていただきたいということをお願いして、本日はお開きにしたいと思います。

どうも長い間ありがとうございました。

(西倉課長)

それでは、事務局の方から引き継がせてもらいます。高田会長議事進行ありがとうございました。皆様におかれましては、本日は長時間にわたりまして、ありがとうございました。活発なご意見をいただきましたことで、我々も参考にさせていただき、今後の検討材料とさせていただきたいと思っております。

それではこれをもちまして、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。