

令和7年度第1回市川市交通対策審議会 議事録

1. 日時 令和8年1月27日（火）10時00分～11時35分

2. 場所 第1庁舎 5階 研修室

3. 出席者

委員：高田会長、西原副会長、富家委員、川畑委員、にしむた委員、堀内委員、青山委員、富田委員、前野委員、谷脇委員、三部委員、芝田委員、南雲委員、柳澤委員、三浦委員、木嶋委員、古橋委員、湯浅委員、渡邊委員

市川市：米崎道路交通部長、戸枝道路交通部次長
交通計画課 高石課長、白川副参事、窪主幹、鈴木主幹
道路安全課 岡田主幹

4. 次第

1, 会長挨拶

2, 委員紹介

3, 議題

(1) 北千葉道路・新湾岸道路の動向（報告）

(2) 交通安全啓発活動について（報告）

(3) 市川市自転車乗車用ヘルメット購入費補助金と着用率について（報告）

(4) 通学路の交通安全対策について（報告）

(白川副参事)

それでは定刻となりましたので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。

私は事務局の道路交通部交通計画課副参事の白川と申します。

どうぞよろしくお願いいたします。

開催に先立ちまして、出席委員数をご報告させていただきます。

本日の審議会にご出席の委員は19名、ご欠席の委員は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、本審議会は成立いたします。

また、本日の傍聴者はありません。

引き続き議事を進行いたします。

では次第に従いまして、市川市交通対策審議会会長高田邦道様、ご挨拶をお願いいたします。

(高田会長)

皆さんおはようございます。

この役を仰せつかってからもう20数年が経ちました。

市川市では交通安全は今のところ、問題はあまりないのかなと考えております。

かつては、いろいろと住宅地の中に問題がありまして、最初に行ったのは北部の方でございまして、その時は国交省や、それから国際交通安全学会から予算を持ってきて、住宅地の中を対策したのですが、それ以降、海岸の方に力が入り、ニュータウンをつくるということが主力になりました。

私が就任した当時、最初の市長さんとは随分こういう問題をどう考えるかとかいろいろなことを議論したことがあるのですが、あとの4人には会ってもいただけないので、そういう話はしていないので、この場にいるのがいいのかということもこの頃疑問に思い、他の人に譲るにもあまり良い状況ではないと思っています。

若い交通がやれる先生方には紹介できないかなということで、ずるずる今まで来た訳でございます。

そういうことでございますが、考えますといろいろな問題はあろうかと思えます。

それから、成熟した街にはなかなか予算がこないというようなこともございますので、うまい計画の作り方をしないと予算がこないというようなこともございます。

そういうことを考えて、多分交通のことだけを考えた課ができたことと思えます。

全国でもほとんどないのですよね。

そういうことで、極端な言い方をするとこういう課があるだけで大分違うということもあるのだろうと思えます。

それは日常の中で、課の中でそれなりの予算を持ってきて、対策を打つということが出来るのだろうと、いうふうに考えております。

そういったことで今日に至ったのですが、特にコロナが始まってからはまた、こういう計画関係のことは沈静化しておりますので、今また、少しずつ元に戻ろうというような形をしております。

もう一度、市川市全体の交通安全はどうなるのかということとか、今度は新しい北総の方で、鉄道がありますが道路も外環に結びつけるという、そういう大きな事業もありますので、そういうことを検討する場合に、周辺の人たちに迷惑をかけないでどうやってそういう計画をやるかというようなことも、これからは出てくる問題じゃないかなと考えておりますので、皆さんのご協力を得まして、市川市の交通対策が上手くいくようにお手伝いしたいと考えておりますので、ひとつご協力のほどよろしくお願いいたします。

今日は市の方で準備された案件につきまして、皆さんにご検討していただくということでございますのでひとつよろしくお願いいたします。

私から以上でございます。

(白川副参事)

ありがとうございました。

次に、委員紹介に移ります。

今年度新しく交通対策審議会の委員になりました方もいらっしゃいますので、改めまして、全員をご紹介いたします。

お名前を呼びましたら、お手数ではございますが、ご起立くださいますようお願い申し上げます。

市川市交通対策審議会 高田邦道会長、西原相五副会長。

市川市市議会より 富家委員、川畑委員、にしむた委員、堀内委員、青山委員。

市民の代表より、富田委員、前野委員、谷脇委員、三部委員、芝田委員、南雲委員。

関係機関の代表より、柳澤委員、三浦委員、木嶋委員、古橋委員、湯浅委員、渡邊委員。

なお、中町委員、廣元委員、今野委員は本日欠席となります。

次に事務局でございます。

道路交通部部長 米崎、道路交通部次長 戸枝、交通計画課課長 高石、交通計画課、道路安全課 職員でございます。

次に会議開催前に本日の会議資料の確認をさせていただきます。

まず事前にお送りさせていただきました、本日の議題の資料につきましてご確認をお願いいたします。

令和7年度第1回市川市交通対策審議会会議次第、

市川市交通対策審議会委員名簿、

資料3-(1) 北千葉道路・新湾岸道路の動向(報告)

資料3-(2) 令和7年度交通安全啓発活動について(報告)

資料3-(3) 市川市自転車乗車用ヘルメット購入費補助金と着用率について(報告)

資料3-(4) 通学路の交通安全対策について(報告)です。

この資料の中で1ページ削除のお願いがございます。

資料3-(4) 通学路の交通安全対策についての18ページと、20ページが重複しております。

申し訳ございません。大変お手数ではございますが、20ページは除いていただきますようお願い申し上げます。

次に机に配布している資料です。

令和7年度第1回市川市交通対策審議会席次表、市川市交通対策審議会条例、資料は以上でございます。

過不足がございましたら、恐れ入りますが挙手をお願いいたします。

それでは議題に移ります。

高田会長よろしくお願いたします。

(高田会長)

それでは、令和7年度第1回市川市交通対策審議会を開催いたしたいと思っております。

市川市における審議会の会議公開に関する指針第6条に基づきまして、本日の交通対策審議会は公開することとしてよろしいでしょうか。

(異議なし)

(高田会長)

それでは公開するということにいたしたいと思っております。

それでは次第に沿って進行させていただきたいと思っております。

お手元に1ページから資料、右上に資料3の(1)という資料があります。

北千葉道路新湾岸道路の動向の報告をお願いいたします。

(高石課長)

私から次第3-(1)北千葉道路新湾岸道路の動向をご報告させていただきます。

資料の1ページをご覧ください。

北千葉道路は外環道路と成田空港を最短で結ぶ延長約4.3キロメートルの幹線道路でございます。沿線地域の慢性的な交通混雑の解消、首都圏の国際競争力の強化、災害時の緊急輸送路としての機能が期待されている道路でございます。

2ページをお願いいたします。

要望活動の状況についてでございます。北千葉道路は早期整備につきまして、毎年関係自治体と要望活動を実施しており、今年度は千葉県知事や国への要望活動を4回、講演会を1回実施しております。

3ページをお願いいたします。

事業認可の状況についてでございます。北千葉道路市川松戸の3.5キロメートルについて、令和3年3月に国の権限代行による新規事業化が決定され、事業に着手し、令和6年12月に市川市堀之内から大町の約3.2キロメートルについて都市計画事業承認認可の告示がされております。

4ページをお願いいたします。

現在までの進捗状況についてでございます。

令和6年7月から現地測量及び地質調査に着手しております。

また、未事業化区間となります大町地区につきましても早期事業化に向けて環境を整えるため、本市において、同年8月から地籍調査に着手しております。

その後、12月の都市計画道路事業の承認認可の告示がなされ、令和7年1月から2月にかけて、都市計画法第66条に基づく住民説明会を行い、事業の概要等について周知を行っております。

また同年12月には道路線形確定に伴う道路区域の変更の告示が行われております。

今後の動向につきまして、国ではただいま申し上げた道路区域の変更に伴い、関係する住民を対象とした個別説明を予定しているとのことでございます。

以上が北千葉道路の動向となります。

続きまして5ページをお願いいたします。

新湾岸道路についてでございます。

新湾岸道路は湾岸地域のポテンシャルを十分發揮させ、我が国の国際競争力の強化や首都圏の生産性向上、湾岸地域のさらなる活性化を図る規格の高い多車線の自動車専用道路でございます。

平成30年に設立された千葉県湾岸地区道路検討会及び同幹事会において検討が進められ、令和2年5月26日に、外環道千葉県区間開通後の湾岸地域の交通状況を鑑み、まずは早期に整備効果を發揮できるよう、外環高谷ジャンクション周辺から、蘇我インターチェンジ周辺並びに市原インターチェンジ周辺までの湾岸部におきまして、ルートの検討を進めることなどが記載された基本方針が策定されております。

6ページをお願いいたします。

現在の状況につきましては、令和7年7月に「ニューズレター未来をつなぐ新湾岸道路プロジェクト、第3号、第4号」が発行され、ルート帯構造について道路新設2案と原動拡幅1案の計3案が公表されました。

また、同年8月から10月にかけて、第2回コミュニケーション活動として、パネル展やオープンハウスを開催し、道路の計画検討について広く周知するとともに、計画に関するアンケート調査を併せて行い、地域の方々などからのご意見等を伺っております。

本市では市川市役所第1庁舎、ニッケルトンプラザ、ソコラ南行徳、道の駅いちかわの4会場で各5日間開催し、約1,800人の方が来場されました。

次に要望活動についてでございます。

新湾岸道路の整備促進を図るため、令和7年度は国への要望活動を2回実施しております。今後の動向といたしましては、時期は未定でございますが、今後開催される第3回新湾岸道路有識者委員会を経て、3回目となるコミュニケーション活動を行う予定であり、また、環境影響評価法に基づき、国から計画段階環境影響配慮書案の意見照会も行われる予定でございます。

以上が北千葉道路真湾岸道路の動向の報告となります。

(高田会長)

ただいま北千葉道路・新湾岸道路の動向につきまして、報告がございました。

それでは質問の方に移りたいと思いますが、質問は、挙手していただきましたらこちらからご指名させていただきますので、着席のまま、デスク上のワイヤレスマイクでご発言願いたいと思います。

何かご質問、ご意見はありますでしょうか。

ないようですので先に進めさせていただきます。

それでは次の3-(2)ですか、交通安全啓発活動についてということで報告をお願いいたします。

(高石課長)

私から次第3-(2)交通安全啓発活動についてご報告させていただきます。

資料7ページをお願いいたします。

まず、街頭啓発についてでございます。

千葉県交通安全県民運動基本方針におきまして、毎月15日は自転車安全の日と定められていることから、本市では、その前後に警察署や交通安全協会など関係団体と合同で駅前や通行量が多い道路で啓発物資を配布しながら、自転車の交通ルールやマナーについて周知啓発を行っております。

季節ごとの交通安全運動期間中におきましても同様に啓発を実施しております。

また、自転車の交通量が特に多く、自転車の安全利用に関する要望が多い商美会通りにおきましては、市川警察署に依頼し、逆走などの悪質な運転者に対する取り締まりを実施していただいております。

街頭啓発の実施場所や回数につきましては、(2)の表の通りでございます、合計28回の啓発を行っております。

啓発の内容につきましては、(3)に示す通りで、自転車の交通ルールに関するものの他、車の安全運転に関するものが主な内容となっております。

8ページをお願いいたします。

次に、広報、市公式ウェブサイト、SNSによる啓発についてでございます。

まず広報いちかわでは、令和7年7月19日号に自転車の交通ルール等に関する特集記事を掲載いたしました。

その他、季節ごとの交通安全運動や自転車乗車用ヘルメット補助金の臨時窓口の開設についてなどを周知しております。

次に、市公式ウェブサイト、SNSによる啓発についてでございますが、本年度からSNSを活用した啓発活動に努めております。

啓発の内容につきましては表に示す通りで、市民から要望や問い合わせの多い自転車の交通ルールや自転車ヘルメット補助金制度などについて情報を発信しております。

令和8年度から開始する予定の自転車への青切符制度の導入につきましても、市公式ウェブサイトやSNSで情報を発信しております。

今後問い合わせ等が増えると思われまますので、警察や千葉県が発信する情報は本市からも市民に発信して参ります。

その他、自転車に関しては歩道や交差点の通行方法などを誤って認識している市民も多いため、正しい交通ルールについても引き続き発信して参ります。

9ページをお願いいたします。

続いて交通安全教室による啓発についてでございます。

本年度からの取り組みといたしまして、市川警察署及び行徳警察署にもご協力をいただき、保育園や幼稚園を対象に交通安全教室を開催いたしました。

これは昨年度の交通対策審議会におきまして、委員の方からいただいたご意見に基づいて実施したものでございます。

従来から本市で実施している教室に加えて、警察の教室を実施することは、交通安全教育の充実に繋がるものと考えております。

その内容は、①の表に示す通りで、南沖児童交通公園と東菅野児童交通公園で、園児を対象に歩行者の交通ルールを教えていただきました。

続いて②小学校等での交通安全教室の状況です。

例年通り、保育園、幼稚園、小学校、特別支援学校、計182ヶ所で、本市の交通安全指導員が交通安全教室を実施いたしました。

10ページをお願いいたします。

③、中学校での交通安全教室の状況でございます。

表に示す6校でスケアードストレイト方式の自転車交通安全教室を実施いたしました。

スケアードストレイト方式とは、本市が委託した専門業者のスタントマンが再現する交通事故を見て、事故を防止する方法や正しい交通ルールを学ぶ教育技法でございます。

④自治会や企業等に向けた交通安全講習会につきましては、計5回実施しております。

市公式ウェブサイトなどで募集し、希望する自治会や企業等に対する自転車の講習会を3回実施いたしました。

また市が企画し、自転車と自動車の講習会をそれぞれ1回開催いたしました。

11ページをお願いいたします。

今後についてでございます。

警察署にご協力をいただいて開催する交通安全教室につきましては、来年度以降も継続し、教室の対象の拡大を図っていきたくと考えております。

なお、交通安全教室については、市川警察署、行徳警察署、本市それぞれが学校や自治会、企業等の要望に応じて、教室を開催しておりますことから、今後は警察との情報共有を積極的に行い、より多くの市民に効果的に交通安全教育を行っていきたくと考えております。

以上が令和7年度交通安全啓発活動についての報告となります。

(高田会長)

ありがとうございました。

ただいまの報告につきまして何かご質問ご意見ございましたら承りたいと思いますが、いかがでしょうか。

(谷脇委員)

自転車組合の谷脇と申します。

交通安全講習会を各学校や自治会等でされているようですが、私が見ている範囲では、親御さんがなかなかその道路交通法を知らない方が多いように見受けられます。

一時停止とか、赤信号渡るとか、そういうような方が結構見受けられるので、もう少し学校ばかりじゃなくて、親御さんにご指導をたくさんやっていただければと思います。

(高石課長)

谷脇委員にご指摘いただいたとおり、親御さんが守っていらっしやらなかった方がいるということで、交通安全講習会、大人向けの回数が非常に少ない状況になっておりますので、来

年度以降、関係団体さんにご協力いただいて集まって開催する機会を、青切符制度も始まることなので考えていきたいと思っております。
以上でございます。

(高田会長)
関連のご質問ですか。
はいどうぞ。

(富田委員)
市川市 PTA 連絡協議会の富田と申します。
谷脇委員が仰ってた保護者のルール違反、マナーが本当に悪くて、以前は自転車のかごに見周りとかパトロールの看板を付けさせていただいてたんですが、余りにも保護者の方の苦情が多くて、スマホしながら自転車乗っている、そういう看板を付けた自転車がそういう行動してるということで、すべて外すように命令をして、今外してる状態です。
PTA を利用させていただいて保護者に教育をするということは可能なので、もし何かできることがありましたら言っていただければそういう場を作ったり、またそういう教育をしたいと思えます。
あと、こうしたらこういう違反があるんだよ、子どもが見ても大人が見てもわかるような看板の設置をしていただけると指導の方もしやすくなります。
あとは交差点で今横断歩道を渡る人がいるときに車が前行っちゃうとすぐ捕まるようになっていと思うんですけども、交差点に立っていられると車いけないんですよ。そういったところも一緒に注意喚起していただけたら、助かると思えます。
以上です。

(高石課長)
ご意見いただきありがとうございます。
是非協力してやらせていただきたいと思いますので、ご相談させていただきたいと思っています。よろしくお願ひします。
あと看板ですとか、そういう注意喚起、こちらは通行量の多い場所とか、市の方でもなるべく付けるようにしているんですけどなかなかまだ目が行き届かないところもあるかと思ひますので、もしそういう場所等がありましたらご指摘いただひて、看板だけでなく路面表示ができればそういった面での注意喚起というの、図っていきたいと思ひしておりますのでよろしくお願ひします。
以上でございます。

(高田会長)
そういうことは全国的に言われていますよね。
はいどうぞ。

(三部委員)
少年補導委員の三部です。
いつもお世話になっております。
先月、自転車で止まれ、というところを止まらないでスーッと走ったらしいんです。
左側だけ警察の方に止められて、指導を受けたということなんですけども、普通の主婦で免許を持っていない方は、止まれとか、私もそうなんですけど、止まったことないんですよ。
そういうのは車が止まるのかと思ひて。
自転車も車と同様と言われてますけど、そういうルールがわからなくて。

それと止まれっていうところと、自動車が止まるのに白線が引いてあるのが随分後ろの方ですよ。

交差点も後ろの方で止まっていますけど、車の人達随分白線の方で止まっていますけどあれ見えるんですかね。

車を運転したこともない、免許持っていない方はルールがわからないと思います。

普通に自転車に乗って歩道走ってましたから、それで市川市は道路が狭いから自転車に乗る人は左を走っていても、すごく怖いんですね。

車の方も自転車がヨロヨロ走っていたら迷惑なのかなと思いますので、できれば自転車は自転車で走れるだけの幅を作っていたらどうか、何か考えていただくと、お互いにいいのかなと思います。

(高石課長)

ご指摘ありがとうございます。

まず自転車の交通ルールということで関しましてはいわゆる昔の感覚で言うと、そういう認識がなかなかなかったというのは事実でございます。

今、自転車も車の仲間であるということで、特に高齢者の皆様とかそういう認識が低いように我々も感じておりますので、先ほど申し上げた安全講習会の充実とか、今後さらに図っていく必要があると感じております。

それから車の一時停止、車はまず危険な交差点では一時停止をして、まず止まってそこから左右の安全を確認して徐行して進んでいただく形になりますので、免許をお持ちでないとそういう経験がないかと思うんですが、止まって安全を確認して徐行して進んでいただくという形になると思います。

最後の自転車がなかなか走る場所っていうのが、すいません市川市内歩道が道幅が狭い道路が多いものですから、今、大きな道路ではそういう自転車の走行空間を作ってく自転車レーンとかですね、矢羽根表示とか、そういう整備を進めているところでございますけど、なかなか普通の道路では道幅が狭いところが多いので、車と錯綜した場合に危険な部分というのは確かにあると思っております、まずそこは市としても今後の課題と思っております。

以上でございます。

(三部委員)

ありがとうございます。

それとできれば、原木は道路がすごく狭くて電柱がでこぼこ道路の方に出ているんですね。そうすると大型の車同士がすれ違いもできなくて、どちらかが止まってひとつやり過ぎしている状態なんですね。

そういう意味で、できれば電柱が地下に潜るとか、今後いろいろ考えていただくと助かるのではないかと思います。

またできれば公民館等を利用して、高齢者や自転車乗っている父兄の方とかに、自転車の乗り方や勉強できる会を作っていただくと助かります。

よろしくお願ひしたいと思ひます。

(渡邊委員)

行徳警察署の交通課長をしています渡邊と申します。

まず皆様方には平素から警察の交通安全対策の方にご理解ご協力いただき、誠にありがとうございます。

また、関係団体の方につかれましても各種活動にご協力の方をしていただき、本当にありがとうございます。

三部委員のご意見を伺いまして、まず市川市、特に行徳管内のちょっと自転車の状況をご説明したいと思ひます。

自転車事故は大体全部の人身事故が、割合的に言うと全人身事故の中で自転車の関係する事故というのは県下の平均というのが22%程度なんですね。令和7年の数字になります。

これを今年行徳管内に限って言いますと、実は30%を超えているんです。

自転車事故の構成率が非常に高いというところで、行徳警察署においてはというよりも市川警察署も含めて市川管内の警察署では、自転車対策を非常に重視してしまっていて、取り締まりの件数で言うと、市川警察と行徳警察署だけで県下の半分を超えています。

3名の委員さんがおっしゃられているように、一時停止のところで止められて或いは赤切符というもの、今切られている運転手さんというのが実情です。

ところが今年の4月から交通反則制度というものが自転車にも適用されるようになって、青切符で処理をされるようになります。

これどういうことかということだと反則金を即取られるということなんです。

この対象というのがちょっと問題で、16歳以上の方であればすべて、というのが今回の法改正の対象になります。

高校生が免許を持っていない人間が直ちに違反で捕まって反則金取られてしまうと、すべての違反を即時取り締まりするというわけではありません。

信号無視等の悪質な違反や、或いは警察官が警告をしてもそれに従わない、或いは2つ3つの違反を同時にやっているイヤホンをつけながら、一時停止を無視したとか、そういった悪質な高いものについて適用していくという方向で今検討しているところですけども、こういったものをこの交通法規についてどうやって浸透させていこうかというのが、まさにその問題でありまして、安全教育だけではちょっと物足りない、でも足りないところがはっきり言っているんですね。

先ほど富田委員からのご意見ありましたけれども、大人の方に対する講習をする機会は集客力のあるイベントで話をする機会は非常に少ないんですね。

また皆さん今少し話していますが、こういったものが自転車で取り締まり対象になるかという判断を今ここに委員さんの中で、こういったものだということが明確にわかる方が多分いらっしゃると思います。

私の方でもすべてを把握しているわけじゃなくて、こういった主たるものについて把握してはありますが、後々勉強しなければいけないところでもあります。

こういったものをどうやってお伝えしていくかというところで、この辺は市と一緒にやって例えば、学校ですね、学校の方とか、駅とか目立つところには看板等張るとか、ポスター等を張るとかそういったこともあるんでしょうし、管轄違いにはなりますが、高校ですね、特に高校生に周知してもらって若い世代から理解していただく必要もあろうかと思っておりますのでこれは検討しなければならぬ事項であると考えています。

それと話長くなって申し分けありません。

最初に話ありました交通安全教室についてですけども、これについては市川市の方にお声掛けいただいて、幼稚園等でやらせていただいております。またこの他に、各学校とかで教育団体から依頼があった場合にはこれは適宜実施しておるところであります。

実施状況について、市川市さんと共有させていただいて、もれなくやっていって、安全意識を高めていきたいと考えておりますので、是非、積極的にお声掛けいただければと思いますので、よろしく願いいたします。

以上です。

(高田会長)

加えて、私の方から交差点を、もう少しコンパクトに本当はしなければいけないのですが、今は広いですね。

車が左折するとき歩道が下がっているでしょう。

本来は歩行者をまっすぐ歩かせなきゃいけないと思っているのですが、日本の場合はクラックに行くようになってしまっていて交差点が広く設計されているので、交差点をできるだけコン

パクトにするということは、たとえぶつかったとしてもスピードが出せない時点での衝突ですから、事故の程度も低いということになるので、本当は交差点をコンパクトにしなきゃいけないのですが、一時、自動車交通が増えたときに、一番前の車が左折すると2台目以下が流れないということで、そういう措置を交通管理者の方で、取ってきたわけです。

私は、これはもうやめようと、警察庁にもいろいろ話しをしているのですが、やめるのは難しいようで、別にそれをしなくてもいいのだからという、そういう言い方しか今のところしていないのですよね。

調べていただきたいのですが、他のところは全部がそうなっているわけじゃなくて、大きな交差点ほどそういう形になっている。

もう少し交差点をコンパクトにすれば、ぶつかったとしてもスピードが出てないので、事故は軽傷で済むというようなことも有り得るのです。

セットバックしているとビルが今張り出してきているともう見えないので、車が衝突するという事故があるのです。だから、そういうところをきめ細かくやっていかないと、交差点の事故はなかなか減らないと思います。

この規則をいろいろ調べたのですが、それぞれの市町村とか県とか、国道だと国がやるようなことになっているので、それぞれの市町村でこれに対応してもいいというのを最近、本格的に調べたら出来ることがわかりましたので、ちょうど今のご質問に対しまして、1つの答えでもあるかと思しますので、是非考えていただければありがたいなと思っております。

(三浦委員)

京成バスの三浦でございます。

実際に道路を日々毎日運行しているところでちょっとご発言させていただきたい。ちょっと過激なところもあるかもしれません。

ご容赦いただきたいと思うんですけども、安全を実際に交通参加者として守るというのは非常に難しいなというところで、弊社でも現場の運転手組合と、日々、いろんな協議会会議通じてやっているんですけども、今、三部委員おっしゃった特に市川市の北部の方で歩道がなくて電柱が出張ってる、やっぱり運転士は何とか地下化できないだとか言うんですけども、実はですね、あの辺りって弊社のバスでほぼ事故起こしたことがないんですよ。

よく考えてみたら危ないとみんなわかっているんで、スピードを出さないで電柱避けていくので、最初から事故起きないようになっているんです。

なので広がるとスピードを出すので、自転車も出てきやすくなる。

交通も危ないところがあるので、実はその道路交通においてバリア、ハードルがある方が安全な考え方があるという弊社の中でいろいろ考えています。

そう考えたときに今マナーのお話の中で、啓蒙していただくのは非常に重要だと思っておりますけども、弊社でも独自でいろいろ交通安全教室をやっていますけど、もうやった帰りに事故するような人が普通にいて、みんなわかっているんです。

事故は永遠に消えないんですね。

極論で言うとやっぱり人間って痛い目に遭わないとわからないっていうのも弊社の考え方になっています。

全員に事故をやっていただくわけには当然いけないので、限りなくそれに近い疑似体験があるかというところで、前もちょっとお話させていただいたかもしれないんですけども、千葉県警さんと合同で今のYouTube動画をアップしてまして、弊社で全部の場所にドラレコを積んでます。

それで自転車の飛び出しとか、あとあたりかねなかったというヒヤリハットと言われるものなんですけども、この動画を集めまして個人情報が見えないようにして、千葉県警さんのホームページにアップしていただいています。

皆さんのスマホで、千葉県警京成バス、自転車だと多分トップにYouTube出てきます。

それを見せると効果てき面で、マナーとか云々じゃなくて、自分の身を守るという手本でこ

うなるんだなっていうのが限りなく事故に近い形で体験していただけるので、そうしないと人間は学ばないんだというのを痛切に感じているところでございます。

動画も適宜アップしていますので、是非活用していただいた方が、百聞一見にしかずじゃないですけども、限りなく痛みを見ていただいた方が一番みんなと安全だということで県警さんのご理解をいただいてやっていますので、皆さんの方でも是非周知していただければというなお願いでございます。

以上です。

(高田会長)

今、いい話を聞きましたので、市民に周知するように市の方でも考えていただければと思います。

(木嶋委員)

タクシー協会の木嶋といいます。

私どもの業界でもやはり自転車事故についてはもう20年以上前から全事故の約3割4割が自転車で、二輪相手が大体4割ぐらいなんです。タクシーの起こす重大事故でも、やはり4割ぐらいが二輪車ということで、自転車に関してはやっぱり利用者の方が、交通法規の対象になっているという認識がない方が、歩行者と同じという認識で利用されている。

自転車の利便性はそういうところにあると思うんですが、それがもう20年以上前からあれしているんで、私どもでもやはり自転車に関してはもう特別に教育をします。

ヒヤリハット事例というのはいろいろあって、こういうケースではこういう被害に遭ったと、自転車の利用者って基本的には交通ルールを守らないので、一時停止は止まらない、赤信号は無視、逆走は平気、こういう方たちが自転車の利用者というふうに規程しています。ただ、実際事故が起こると車と自転車では大体、民事上の賠償の基準からいくと大体平均で2割ぐらい車の方がハンデを背負わされている。

ですから交差点の出会い頭で、一時停止無視して自転車が出てきて衝突しても結果的に民事上の所定って五分五分ぐらいですから、車は衝突すると有利にはならないという、ただルールは相手は守らないということなんで、もう避けるしかない。

特にタクシーは生活道路を走ることが多いので、相互するケースは非常に多くて、道路を赤信号で平気でノンストップで渡ると、そういう事例はドラレコの画像でもたくさん持っています。

それは私どもの新人の乗務員には必ず全部見せて教育して、基本的にはもう生活道路スピード落として避けるしか方法がないと。

ぶつかってしまえば、結果的に相手が悪いにはならないので、車からすると、やはりそういう実態があるという教育は徹底してやるようにしています。

なかなかこの20年間改善しなかったんですが、今回、自転車に対しても大きくということで、ある程度規制が加わるということなので、利用者の認識が少し変わっていただければ、行徳浦安は自転車利用者日本一多い場所なので、特に特徴的な場所だろうと思っていますので、私どもの業界でも、二輪車事故は、自転車バイクは生身ですから、ちょっとぶつかっただけでも倒れたら打ち所悪ければ死亡事故になってしまう。

ですからスピード云々はあまり関係なく、そういう弾みでそうなるケースが多いんでね。

事故は通常、一時停止無視したから事故になるわけじゃなくて、たまたま一時停止無視したあれと車が来なければ、偶然が重なってやらなければ事故にはならないんですね。

事故は偶然です。

ただ、一時停止で止まらずに年中行っていればいつか必ず事故になってしまう。

だから、一時停止止まらないっていうことは、やはりいつか必ず事故に遭う必然性があると、こういうことなので、事故は偶然です。

本当に。

相手がいなければ事故までぶつからないんだ。

ただやっぱりその辺の確率は自転車は非常に高いということで、ぜひ私どもも車の側としてやはり基本的には凶器という認定になりますから、危ないものを運転しているので、うちの運転者には、やはり車運転するというのは包丁振り回して走ってるのと一緒にだから十分注意しないといけないという教育は徹底してはいるんですが、なかなか難しいところがあるというのが現状で、私どもタクシー業界でもそういった教育はしないとなかなか事故は減らないということになるんで、基本的には下げるということで、教育はしてるというのが現状ですので、ぜひそうしたこともご理解いただいて、皆さんに自転車のルールを守っていただけると、私どもとしても大変助かりますということで付け加えさせていただきました。

(高田会長)

ありがとうございました。

いろいろ運輸の立場、それから交通管理者の立場からも、ご意見と対応の話もお伺いいたしました。

なかなか難しい問題ですが、市の方でも是非総合的に何かまとまるようなことを考えて、それぞれの立場に要求していただくということをやっていただければなというように思います。

(渡邊委員)

行徳警察の渡邊です。

ご提案というか、スケアードストレイト、これ一般向けに公開をできたりするんでしょうか。

(高石課長)

今渡邊委員から仰っていただいたスケアードストレイト方式、中学校を対象に行っておるんですけども、一般の方々ということで学校さんの方とも相談して、例えば開催したその中学校の、その地域の自治会さんとか希望される方が校庭に来ていただいて見ていただくことが可能かどうかというのは学校さんの方の関係もあるかと思います。

大変ありがたい点だと思いますので、その辺も検討していきたいと思います。

ありがとうございます。

(冨家委員)

学校の開催についてなんですけれども、それはちょっとジャンルが違うんですけども、つい先日海苔すき体験のことでそういう専門の講師を招いて、そして小学校3年生の子が海苔すきをするんですけども、その海のことを知っていただくのにその専門の講師をお呼びしたときに、保護者ももちろん対象なんですけれどもそこに推進を通じて地域の方々にも聞いていただき、1回講師を招いて地域の方と保護者とその学習とを全部セットでやるということをやったんですね。

なので教育委員会そして学校地域連携推進課などを通じてその推進委員という方が働きかけをすることによってこのようなものも一緒に日程、それで一緒に安全に対して、ちゃんとみんな地域で感じるということが可能なのではないかと。

(高石課長)

ご提案ありがとうございます。

是非そういう形で相談していきたいと思います。

ありがとうございます。

(堀内委員)

市議会議員の堀内でございます。

実はですね、私も交通関係は議員になる前40年ほど都内の方の大手タクシー会社にいたもんですから、詳しいんですけども、それはさておき、今実はこの塩浜学園というところのPTAの副会長も同時にやっているんですけど、この間スケアードをやっていただきました。

実はこれ私、PTA ですので少しだけ外から見させていただきました。

非常に子供たちにインパクトの大きい、ためになるものだというふうに感じています。

先ほど言われたように保護者の方と一緒に見るという形とか、今後考えていただけるかなとも思います。

今回は授業の一環というか、授業時間内に組み込まれていましたものですから、保護者の方というのではなく、やっているというふうに教育委員会から聞いております。

また3年に1度全校回るというような形で今実施をずっとしているということも聞いています。

ただ、先ほど行徳警察課長さんということでおわかりかと思うんですが、市内で塩浜学園という学校は中学生が唯一自転車で登校している学校であるということ今回やっていただいたんですが、これは教育委員会また市の方にも提案しようかと思うんですがそういう形で、行徳の事故が大変多いということも統計上わかっておりますので、これ塩浜学園で3年に1度やるよりは塩浜学園の1年生がどこかのやっける学校に出向くというような形でやるようにするぐらいでないと、また皆さんご存じないかと思えますけど、死亡事故にあわやとなるようなことも実は2年前にございましたのは、皆さん把握してる方は把握してると思います。

タンクローリーに巻き込まれるというような重傷事故が起きてますので、やっぱりそういうことを考えますと、自転車で今通学している子供たちの安全ということを考えますと、やはりこのぐらい強烈なというか見れば皆さんわかると思うんですがスタントマンが、車の上にドーンと乗っかって、またこれを落ちてくると、非常に子供たちの印象に残るものだというふうに思っていますので、この辺りも加味しつつ、先ほどの保護者ということもこれ委員会の方の話になるかと思えますけれど、考えていただきたいのと、それから行徳地域の特別自転車の事故が多いということはそれだけ利用者が多いということだと思えますよ。

平たんな土地柄なので、移動するのは自転車という方が大変多いと思うんですよね。

また同時に先ほど三部さん言われたように、高齢者の方の自転車マナーということに対して今回令和8年度から変わることに対していい機会なので、そういう自治会等々に、集まりに出てですね、交通ルールへの浸透ということを考えていただければなど。これももちろん市の方もそうですけど警察の方と合同で、子供たちに中心を置いてますけど、実は高齢者の方がわかっていない方が多くて、若い方より実はお年寄りの方が方がルールがわからなくて飛び出してこられる方が多いという経験が多分多いかと思えます。

私も統計上そういうのはありましたので、是非その辺も参考にさせていただいて今後考えていただければというふうに思います。

ありがとうございます。

(高田会長)

この部分が議論を始めると限りはないのですが、今初めてのご発言でしたらどうぞ。

(芝田委員)

今までの話を聞いて私も疑問に思っているのは三部さんみたいな、交通免許を持ってない方もいるので、僕は自転車所有者に関して、条例を作って講習をする義務を与えるとか、そういうのが一番大事じゃないかなと前から思っています。

私でもそうですが、免許を持っていても、例えば横断歩道を自転車が渡るのはいいのか悪いのか、軽車両ですよ。

歩いて自転車を歩く分には多分いいと思うんですけども、乗った形の場合に譲る車の免許持ってる人と。

運転して譲らない、これも一瞬こう考えてしまうんですけども、軽車両だから譲っていただきますけども、自転車の人もそうなんですけれども、ルールがはっきりわかってないというところもあるし、あと最近は自転車はバッテリーがついてるやつだとスピード出ますよね。スピードの上限はあるのかなのか。

逆側歩道がなくてこちら側に歩道が広くあるんですけども、坂の端からバーンと来るときに家から出る瞬間、冷やっつとすること3回ぐらいあったんで、それだけスピードが出てもいいのかなとか、その点、議会の方でそういう条例を作っていたら、少しは解決がするのかなと。

講習の義務化っていうことに関して、先ほど言いましたP連とか、その保護者達に関しては一番安全に関しては耳を傾ける人だとは思いますが、それ以外の人たちが意外とルールをヒヤッとすることが多いので、そこを改善しないといつになっても、自転車事故はなくなるかと私は思います。

以上です。

(高田会長)

いろいろご発言あるかと思いますが打ち切らせていただきます。

この問題を議論しますと、二、三日徹夜で議論しないとなかなかまとまらないかと思いません。

いろいろ交通関連の運用と、それから道路づくり、そこに齟齬があったり、それから継ぎ接ぎがあったり、それから道路の段階的構成に沿って、交通には段階がありますから、段階によっても全部の段階にいろいろな装置をつけるとなると、ものすごいお金がかかるので、そういうコストの問題もございまして、まず1つは市でどういうことがやれるかということのを是非まとめていただきたい、というふうに思います。

規則を変えようとする、道交法とか変えるとなるとまた、警察庁まで上がらないとなかなか難しいわけございまして、多分、何日かけても結論が出ないと思いますので今日のところは申し訳ありませんが、これで打ち切らせていただきまして、次に移らせていただきたいと思えます。

続きまして通学路の交通安全対策について、皆さんが発言したような部分も含まれていると思えますが、市の方から、自転車乗車用ヘルメット購入費補助金と着用率について、よろしくをお願いします。

(高石課長)

私から引き続き、次第3-(3)市川市自転車乗車用ヘルメット購入費補助金と着用率についてご報告させていただきます。

資料12ページをお願いいたします。

令和5年4月1日に道路交通法が改正され、自転車の乗車時におけるヘルメット着用が努力義務となりましたことから、本市では令和5年度から自転車乗車用ヘルメット購入費の一部として、1個当たり2,000円の補助金の交付を開始いたしました。

本年度も令和7年4月1日から令和8年2月6日まで補助金の交付事業を行っております。なお、令和6年度からは、2,000円のうち1,000円は千葉県の自転車乗車用ヘルメット着用促進事業補助金を活用しております。

補助金の内容ですが、対象となるヘルメットはこれまでと同様、安全基準に係るマークが付されたもので、1個当たりの購入金額が2,000円以上の新品であることとしております。

申請の状況でございますが、12月末時点で1,522件を交付決定しており、令和6年、昨年度の12月末時点と比較しますと、若干数的には上回っている状況となっております。

13ページをお願いいたします。

ヘルメットの着用状況でございますけれども、令和7年6月に警察庁が全国で自転車利用者のヘルメット着用率を調査した結果では、全国平均の21.2%に対して、千葉県は7.9%という結果で、全国ワースト4という結果でございます。

資料の14ページに全国の調査結果を掲載しておりますので、ご参照いただきたいと思います。

令和5年度から年々着用率は上昇しているものの、千葉県の着用率は全国平均に満たない低い状況が続いております。

続いて本市の状況でございます。

昨年度に続き、今年度も10月に警察庁の調査と同条件の箇所で、本市における調査を実施した結果、着用率は7.6%であり、昨年度より上昇しているものの、千葉県より、着用率が低い結果となっております。

資料の15ページに日時と実施場所、着用状況をまとめておりますので、ご確認ください。なお駅周辺では着用率が低く、商業施設周辺では着用率が高いという結果になっております。

着用率が低い要因といたしまして、令和6年度までにヘルメット補助金の交付を受けた市民を対象としたアンケートを行った結果、ヘルメットをかぶらない理由の問いに対して着用しない理由は、持ち運びや保管が面倒が約6割、努力義務であり義務ではないから髪型が崩れるから着用すると不快だからがそれぞれ3割、盗難が心配だからが約2割と自転車を駐輪した際の保管及び盗難対策が着用しない要因の1つとなっております。

着用率向上に向けた今後の対応といたしましては、自転車乗車用ヘルメット購入費補助金の周知とともに、ヘルメットをかぶらない要因と考えられる保管の問題について、自転車にヘルメットを固定するワイヤーロックもあわせて周知することについて準備しているところでございます。

その他にも自転車への青切符制度の導入や、県立学校ではヘルメット着用が自転車通学時の許可条件となると、自転車やヘルメット着用への注目が高まっているため、ヘルメット着用の重要性について、さらなる啓発に努めていきたいと考えております。

以上が市川市自転車乗車用ヘルメット購入費補助金についての報告となります。

(高田会長)

ありがとうございました。

この件につきまして何かご質問ご意見がございますでしょうか。

(谷協委員)

自転車組合の谷協と申します。

千葉県はワースト全国44番目。

1位は、愛媛県ですよね。

例年1位になっているんですが、この着用率の条件としてどのような方法でやられているか、それ把握されていますか。

(高石課長)

愛媛県の状況を確認しましたところ、やはり県立高校生の自転車通学時のヘルメット着用がもう義務化となっております、学生さんの着用率が非常に高いということで全国1位に繋がっているというふうに、伺っております。

以上でございます。

(谷協委員)

千葉県として、物品として、そのような方法でヘルメットを高校生通学の場合無償提供する

とか、そのような考えは、ないんでしょうか。
県としては。

(高石課長)

今のところ千葉県として、その新たなヘルメット購入に対しての、補助というお話は伺ってなくて、来年度も現在と同じように1,000円の補助というのをする中で県立学校については着用基本的に義務化という方針も新たに今年度出ましたので、その効果に期待するということだと考えております。
以上でございます。

(高田会長)

ありがとうございます。
他にございますでしょうか。

(堀内委員)

資料見て不思議に思ったんですけど、行徳駅前のところ0.4%、南行徳が22.7%、着用率これ塩浜学園の子供たちのカウントが入っているからこれだけ高いんじゃないかなっていう感じもするんですけど。
非常にここだけ高いのはおかしいので、資料3-3、15ページの上の方ですね、統計的に見ても令和7年度で朝の時間体で内山アドバンスの前で勘定してれば、そんな感じになるのかな。
ここだけ異常に22%っていうのもおかしい話なので、そういう結果なのかなともう少し思うんですけど、行徳駅前が0.4%で230人で1人しかいないという現実なので、こっちの方が正しいのかなっていうような、私はイメージであります。
通学している学生の子たちのカウントが入ってるところは多少は多いのかなと思いますけど、大体2.4%ぐらいじゃないかなっていう気はしています。
調査結果も、もう少しいろいろ詳しくいろんなところでやってみて、資料としてきちっと出るような形を作ってもらわないと、これ全く資料になってないっていう気がします。
着用率をしっかりと定点で監視していただいて、まずは対策考えるということが必要かと思えます。
以上です。

(高田会長)

市の方で何かございますか。

(高石課長)

今堀内委員ご指摘のとおり南行徳の方は塩浜学園、朝の通勤通学時に調査しておりますので、学生さんの着用率が高かったのこういう数字に反映されていると思います。
仰るとおりで学生さん子どもさんは着用している方はいらっしゃるって、その親御さんが着用してないとか大人の方が着用してないというのが現実で、その結果が行徳駅の前に現れてるものと考えておりますので、詳細な分析等今後も市としても続けてその要因を分析していきたいと考えております。
以上でございます。

(高田会長)

よろしいですか、他に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。
次は通学路の交通安全対策について、事務局から資料のご説明をお願いします。

(戸枝次長)

道路交通部次長の戸枝でございます。

議題(4)通学路の交通安全対策についてご報告いたします。

資料の16ページをご覧ください。

初めに1番、市川市通学路交通安全プログラムの概要についてご説明いたします。

本市の通学路の安全確保に向けた取り組みは、平成26年度に教育委員会、保健体育課が中心となって設立した、市川市通学路安全推進協議会が策定した市川市通学路交通安全プログラムに基づいて行っております。

対象となる市内の小学校44校について、毎年11校ずつ4つのグループに分け、4年ごとに通学路の定期合同安全点検を実施しております。

資料の18ページに令和6年度及び令和7年度の実施校、資料の19ページに令和6年度から10年度までの実施計画表を掲載しておりますので、ご参照いただければと思います。

恐れ入りますが資料の16ページにお戻りください。

片括弧2の取り組み方針についてご説明いたします。

①基本的な考え方についてです。

通学路の安全対策を継続的に進めるため、対策実施後に効果の把握を行い、必要に応じて対策の改善をするなどにより充実させるようにしております。

手順としましては、例年6月ごろに第1回通学路安全推進協議会を開催し、点検に向けて各学校から危険箇所を提示していただきます。

次に7月頃に小学校ごとに学校、道路管理者、警察等が参加する定期合同点検を行います。その後、9月頃までに点検で明らかとなった危険箇所について必要な対策を実施いたします。

その約半年後の翌年3月頃に開催いたします第2回通学路安全推進協議会において、関係機関による対策の実施状況の報告及び各学校に対策の実施効果について確認いたします。

なお、近年はトヨタモビリティ基金及びトヨタ自動車株式会社のご協力によりご提供いただきました対策前後の通行車両の速度や急ブレーキ率などを比較したデータも効果の検証に活用しております。

この検証結果に基づき実施した対策の改善や、さらなる対策について検討を行います。

これらの取り組みをPDCAサイクルとして繰り返すことにより、通学路の安全性の向上を図っております。

資料の17ページをお願いいたします。

②対策の内容についてです。

合同点検により明らかとなった危険箇所への対策としまして、歩行空間の分離、歩行空間の明確化、車両の速度抑制を実施しております。

具体的な事例を申し上げますと、現状で歩行空間が確保されていない道路につきましては、歩行空間の分離を目的とした外測線の新設やポストコーンの新設を行っております。

すでに歩行空間が確保されている道路につきましては、歩行空間の明確化、視認性の向上等を目的とした路肩のカラー舗装や車両の速度抑制を促す注意喚起看板や路面標示の設置を行っております。

資料の21ページをお願いいたします。

こちらの表は令和6年度に実施した定期合同点検で明らかとなりました危険箇所と安全対策の実施内容を記載したものといたします。

令和6年度は7月下旬に定期合同点検を行い、41ヶ所が危険と判断されております。

これら41ヶ所のうち、関係機関との調整に期間が必要となる2ヶ所以外につきましてはすでに対策が完了しております。

参考資料といたしまして、資料の22ページから32ページに表に記載されております危険箇所に対する具体的な安全対策の内容を掲載しております。

お手数ですが再度17ページをお願いいたします。

2番、緊急安全点検についてご説明いたします。

緊急安全点検は、令和3年6月に八街市で発生した児童5名が死傷する交通事故を受け、令和3年度に小学校の通学路緊急安全点検を行いました。

この緊急安全点検は市内小学校全校を対象に行っており、点検の結果に基づく安全対策につきましては、令和5年度に完了しております。

実施しました対策の内容としましては、車止めやガードレール及びガードパイプの設置の他路肩カラーの舗装を実施しております。

続きまして3番、今後の安全対策についてです。

今後の安全対策ですが、引き続き通学路交通安全プログラムに基づいた通学路の安全確保に取り組んで参ります。

なお、取り組みの中における新たな試みとして、千葉県警察が公表する交通事故のデータから、通学路などにおける歩行者や自転車が関係するものをマッピングしたデータを、市川市通学路安全推進協議会に情報として提供したいと考えております。

資料の33ページに、令和4年から令和6年に本市域で発生した歩行者や自転車が関係する交通事故の状況をマッピングしたもの、34ページから37ページにその拡大図を掲載しております。

凡例に記載がなく申し訳ございませんが、赤い線が通学路となっております。

今後定期合同点検の際などにこれらの交通事故データを活用することで、通学路の安全確保に努めていきたいと考えております。

通学路の安全対策についての報告は以上でございます。

(高田会長)

ただいま、通学路の交通安全対策についてご報告がありました但何かご質問ご意見ございますか。

(川畑委員)

市議会議員の川畑です。

この点検というのが4年に1度されているんだなというのが、表を見てわかりました。

また事故に遭った地図を拝見させていただきまして、内容が自転車や歩行者の事故っていうことではあったんですけども、発生している箇所が学校周辺よりも学校よりちょっと離れているのがちょっと特徴かなというふうに受けとめました。

で、どういった内容の事故が多いのかまた小学生中学生高校生とかそういう高校生はあれですけども、通学路に沿ったものということなので、お子さんの通学中の事故なのかっていうところまたあのそういったことによって対策ってというのは検討できるのか、その事故に関連するものですね自転車事故であればこういう対策、また歩行者事故であればこういう対策とすることができるのかっていうことをお聞かせください。

(戸枝次長)

この配布している資料には記載してありませんが、詳細な発生日時と当事者の年齢などは公表されていますので調べればわかるようになっておりますので、その辺も対策として生かせるようになっていると考えております。

以上です。

(高田会長)

他にございませんでしょうか。

(芝田委員)

対策の内容ということで17ページ、車両の通行とか抑制（注意喚起看板及び路面標示新設等）とありますけれども、それプラス、ハンプみたいのは取り入れられないんでしょうか。北方の真間川沿いに、多少でこぼこして、スピード出せないようになっているんですけども。前ちょっと市の方にそのことを聞いたら、なかなか難しいってことは聞いたんですけども。スピード出さないようにするのは一番それが一番標識よりも一番効果があるんじゃないかなって私は昔から思っているんですけどいかがでしょうか。以上です。

（戸枝次長）

仰るとおり物理的なハンプがおそらく一番効果的なのかなというところは、市の方でも認識しております。ただ住宅街でハンプを作ると、通行車両による振動とか騒音で結構苦情が多くありまして、なかなか設置する周辺の同意を得られないというのが状況でございます。なので、そういった物理的なハンプが設置が難しいところについては、例えば目で視覚的に路面表示イメージハンプというんですけども、ハンプがあるように見えるような路面表示をしたりとか、そういった配慮をしながら対応しているところでございます。ただ、実際にハンプを設置したような箇所もありますので、できるところはそういったものを設置していきたいというふうに考えております。以上です。

（高田会長）

ハンプは、基本的に地区がしっかりしているところしか欧米では作っていないのです。日本はポツポツ作っているところもあるのですが、あまり効果がないと思います。それから参考までですが、オーストラリアで多分シドニーだったと思うのですが、そのための調査に行ったわけではないのですが、ある時間帯ですね、7時から8時とか8時から9時とか、その時間帯だけ、道路側の赤信号の時間が長いのです。横断する時間の方を短くするとか、そういうことを世界ではいろいろと行っていますが、日本ではなかなか、取りづらいところがあるので1つは地区計画が日本ではなかなかないということ。欧米では地区計画がしっかりして住宅地は住宅地で、幹線道路という分け方がかなり明確に、特にヨーロッパではそういうふうになっているので、街の作り方からある程度考えなきゃいけないので、市川でも部分的にはそういうことができるところがあるかもしれません。それから学校の周辺だけをどう考えるかという考え方も1つあるのですが、その辺も日本ではなかなか子どもに対する考え方が一般国民自体の理解っていうのが非常に薄くて、なかなかできないのではないかな。いろいろ私も試みたのですがなかなかできないというところがあります。欧米の先進国では、子どもの時間帯は子どもにその場所を提供しようという、そういう発想がきちんとあるので、かなりやりやすいというようなこともあります。簡単に物理的のだけに対応するというのはなかなか難しいので、そういう全体的なコンセンサスとか、そういったものを含めて考えていかなきゃいけないのではないかなと思うので、大変難しいのですが、こういうところで本当は市の方でしっかり考えて皆さんで議論して、決めるっていうのが本来が一番いいのだらうと思いますので、是非、いままで出た意見をうまくまとめていただければありがたいというふうに思っております。他に何かございますか。はい、どうぞ。

(富田委員)

PTA 連絡協議会の富田です。

朝の通学の時間帯はですね、PTA としては保護者の見守り活動といって旗を持って子供たちの登下校を見守ったりする活動、あとは自治会の方とか町会の方が本当にご協力をいただいでですね、地域の子供たちの見守りをさせていただいております。

そこででもやっぱり朝急いでるので信号無視していったり、ショートカットしていったり、一時停止してもらえなかったりってことで結構いろいろトラブルになるんですけども、たまにでいいので警察の方が一緒に朝立ってもらえるとすごくぴりっとするのではないかとか思うので何かもしそういうのができたらいいなと思います。

あと PTA ってあんまり予算が今ないんですね。

それで各校で旗を作ったりとか、ベストを作ったりとかってというのが今だんだんなかなか難しくなってきたので、その辺も何かちょっと市の方で協力していただけると、本当にありがたいかなと思います。

以上です。

(高田会長)

よろしくお願いします。

市の方で何かありますか今のご発言に対しまして。

(戸枝次長)

そうですね、旗の方について内部で検討させていただきます。

(高田会長)

他に何かございますか。

なければ、準備したのは以上ですね。以上で終了でございますが、どうしても本日ご発言したいということでございましたら承りたいと思いますが、ございますでしょうか。

よろしゅうございますか。

なければ令和 7 年度の第 1 回市川市交通対策審議会を閉会したいと思います。

これを持ちまして終了といたしたいと思います。

どうも長い間ご議論ありがとうございました。

(白川副参事)

高田会長、議事の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お疲れ様でした。

これをもちまして、令和 7 年度第 1 回市川市交通対策審議会を終了いたします。

本日はありがとうございました。