

令和8年度 第2回流山市交通安全対策会議 会議録

1 開催日時及び場所

- (1) 日時:令和8年6月22日 月曜日 午後1時58分～午後3時32分まで
- (2) 場所:流山市上下水道局 3階 大会議室

2 出席した委員及び職員

(1) 委員

荒木 健一	(東葛飾土木事務所 所長)
石田 涼	(東葛飾地域振興事務所 所長)
新谷 和宏	(流山警察署交通課 課長)
西澤 靖人	(消防本部 消防長)
伊藤 紀幸	(市民生活部 部長)
富安 健司	(こどもみらい部 部長)
梶 隆之	(まちづくり推進部 部長)
福山 啓子	(公募による市民)
山川 敏枝	(公募による市民)
洞下 仁	(公募による市民)
石坂 榮史	(公募による市民)
藤原 春佳	(公募による市民)

(2) 職員

土木部 部長 染谷 祐治
道路管理課 課長 遠藤 康弘
道路管理課 課長補佐 柿沼 直
道路管理課 交通安全対策係長 木股 雄樹

3 配布資料

- (1) 資料1 会議次第
- (2) 資料2 第12次流山市交通安全計画の概要
- (3) 資料3 第12次流山市交通安全計画(案)
- (4) 資料4 第12次流山市交通安全計画策定スケジュール
- (5) 資料5 流山市交通安全対策会議委員名簿
- (6) 資料6 第2回交通安全対策会議席次表
- (7) 資料7 第1回流山市交通安全対策会議 会議録

4 議事

(事務局)

皆様、本日はお忙しい中、お集まりいただき、誠にありがとうございます。また、第1回会議におきましては貴重なご意見をいただきありがとうございました。

いただいたご意見を踏まえ、交通安全計画の素案を作成いたしました。本日も活発なご意見、ご提案をよろしくお願いいたします。

それでは、定刻となりましたので、ただいまから 令和8年度第2回流山市交通安全対策会議を開会いたします。

開会にあたりまして、荒木会長よりご挨拶をいただきたいと思います。

(荒木会長)

会長の荒木でございます。

本日、進行を務めさせていただきます。どうぞよろしくお願いいたします。

第12次流山市交通安全計画の策定については、令和8年度末の公表を予定しており、スケジュール的に厳しい状況ではございますが、委員の皆様のお力添えをいただきながら、計画策定に向けたご意見を頂きたいと思います。

(事務局)

荒木会長ありがとうございました。

それでは、本日の資料について確認させていただきます。

資料は事前に配布しておりますが、お手元がない方がいらっしゃいましたら予備がございますので、挙手をお願いいたします。よろしいでしょうか。

本日の資料は以下のとおりです。

- ① A4 会議次第
- ② A3 第12次流山市交通安全計画の概要
- ③ A4 第12次流山市交通安全計画(案)
- ④ A4 第12次流山市交通安全計画策定スケジュール
- ⑤ A4 流山市交通安全対策会議委員名簿
- ⑥ A4 第2回交通安全対策会議席次表
- ⑦ A4 第1回流山市交通安全対策会議 会議録

以上7点が事前配布資料となります。

また、スケジュール表および委員名簿については、第1回会議において、ご要望がありましたので配布しました。

なお、第1回会議の会議録につきましては、流山市ホームページにて公表予定ですので、内容をご確認いただき、発言趣旨と異なる点等がございましたら、6月30日(火)までに事務局へご連絡ください。

本日開催の第2回会議録につきましても同様に作成し、後日皆様へ郵送等にてお送りいたしますので、ご確認をお願いいたします。確認後、流山市ホームページにて公表いたします。

それでは、議題に入らせていただきます。

なお、会議録作成のため録音を行っておりますので、発言の際はマイクのご使用をお願いいたします。

また、事務局より第12次流山市交通安全計画の素案について説明後、質疑の時間を設けますが、会議の場での発言が難しい場合もあるかと思います。

資料をお持ち帰りいただき、第1回会議の議事録の確認と併せて、6月30日(火)までに事務局へご意見・ご質問をお寄せくださいますようお願いいたします。

それでは、以降の進行を荒木会長にお願いしたいと思います。

荒木会長、よろしくお願いいたします。

(荒木会長)

よろしくお願いいたします。

それでは本日の傍聴希望者はいらっしゃいますか。

それでは会議を進行させていただきます。

まず初めに、本日の出席者についてご報告いたします。

本日の流山市交通安全対策会議委員 13 名のうち 12 名の参加をいただいておりますので、委員の半数以上の出席となりますことから、会議は成立していることを報告いたします。

なお、欠席された委員の方には、本日配布の資料を後日お渡ししたいと思いますので、ご了承願います。

それでは次第に沿いまして、会議を進行して参ります。

議題 1、第 12 次流山市交通安全計画の素案について事務局より説明をお願いいたします。

(事務局)

道路管理課長の遠藤です。

本日は第12次流山市交通安全計画(案)についてご説明します。

それでは、お手元の資料第12次流山市交通安全計画(案)に沿って、現行の第11次計画からの主な変更点を中心にご説明いたします。

まず、1ページの第1章 第1節をご覧ください。

本計画は、交通安全対策基本法に基づき、国の第12次交通安全基本計画及び千葉県の第12次交通安全計画を前提として、本市において重点的に取り組むべき方向性を定めたものでございます。

本計画の期間は、国や千葉県に倣い、令和8年度から令和12年度までの5年間としております。

計画の基本理念としましては、つくばエクスプレス沿線開発等により人口の増加が続いており、新たな道路網の整備も進むなど、交通環境が大きく変化しております。

こうした特性に合わせ、交通死亡事故を無くすことを目指し、本計画を策定するものでございます。

なお、本計画の位置づけについて、補足いたしますと、計画期間中の各年度に具体的に取り組む事業を決定するものではなく、各年度において検討すべき内容の、方向性を示すもののご理解頂きたいと思っております。

次に、2ページ以降の第2章第1節道路交通事故の動向をご覧ください。

こちらでは、第11次期間中の本市の交通事故件数など、様々なデータをご紹介します。

一部、子どもの交通人身事故件数など、千葉県警察から令和7年のデータが公表されていないものもございますが、ご容赦ください。

まず、本市の人口は、図1人口と道路総延長に記載のとおり、令和3年の約20万1千人から令和7年には約21万3千人へと増加しております。

管理する道路延長も約672kmから683kmに増加しています。

これに対し、図2人口と交通人身事故件数に記載のとおり、折れ線グラフの黒い点線で表してある、交通人身事故件数は、令和3年から令和6年までは350～400件程度でしたが、令和7年は310件まで減少いたしました。

なお、青い実線は負傷者数、黒い実線は死者数です。

また、棒グラフで表すものが人口です。

したがって、人口は増加しているものの、交通人身事故件数及び負傷者数はいずれも減少していることが分かります。

次に3ページの、図3をご覧ください。

棒グラフで、高齢者と子どもの交通人身事故件数を表しています。高齢者は65歳以上、子どもは、14歳以下です。

高齢者の交通人身事故件数は、令和6年までの120～130件程度から令和7年は109件へと減少しております。

一方で、こどもの交通人身事故件数は、先ほど申しましたように、

令和7年のデータが公表されていませんが、30件前後で横ばいとなっています。

次に4ページの図4をご覧ください。

この図は世代別の人口1万人あたりの交通事故件数の推移を示したものであり、高齢者と子どもに焦点を当てております。人口を1万人あたりにそろえているため、両方の世代の交通人身事故の起こしやすさを比較していることになります。

高齢者は、子どもと比べると2倍から3倍事故を起こしやすく、子どもは事故の起こしやすさは高齢者ほどではないものの、横ばいもしくは増加しています。

5ページの図5時間帯ごとの交通人身事故件数(歩行者)及び図6時間帯ごとの交通人身事故件数(自転車)をご覧ください。

これらの図は令和3年からの5年間における発生時間別の推移です。歩行者は16時から20時にかけて多く、自転車は8時から10時に多いことがわかります。

6ページの図7交通人身事故発生件数と歩行者・自転車の割合ですが、各年において発生件数に増減があるものの、折れ線グラフの青い点線で表す歩行者の割合は20%前後、黒い実線で表す自転車の割合は30%前後で推移しております。

この5年間、歩行者と自転車が関わる事故は、常に全体の50%以上を占めております。

また、7ページ図8令和6年千葉県内における自転車の交通人身事故年齢層別・原因をご覧ください。

ここから、後にご紹介するデータも、まだ令和7年のものが公表されていません。

どの年齢層においても安全不確認が大きな割合を占めております。また、高校生については安全不確認のほか、他の年齢層と比較して前方不注意などの確認不足による事故が目立ちます。

8ページの図9事故類型別交通人身事故及び交通死亡事故ですが、令和6年の流山市内における交通人身事故及び交通死亡事故について事故類型別に表したものです。

外側の円グラフが表す交通人身事故では、全370件のうち、車対車が182件と最も多く、次いで車対自転車車が103件となっております。

内側の円グラフが表す交通死亡事故では、車対歩行者と車対車がいずれも1件となっております。

9ページの図10道路形状別交通人身事故及び交通死亡事故ですが、外側の円グラフが表す交通人身事故では、全370件のうち交差点内が207件と最も多く、次いで交差点付近が57件となっております。

内側の円グラフが表す交通死亡事故では、直線区間やカーブ等となっております。

10ページ図11原因別交通人身事故ですが、外側の円グラフが表す交通人身事故では、全370件のうち、安全不確認が184件と最も多く、続いて前方不注意及び動静不注意がそれぞれ47件で、合わせて約4分の1を占めております。

なお、動静不注意とは人や車等の動きに十分な注意を払っていないことです。

内側の円グラフが表す交通死亡事故では、安全不確認が1件、前方不注意も1件となっております。

また、第1当時者とは、32ページ以降の用語集に記載してあります。簡単に言うと、過失が重いほうの者を言います。

ここまでが、データの紹介でした。

続いて、11ページの第2節 道路交通安全計画の目標をご覧ください。

令和12年度を最終年とする本計画の数値目標として、交通事故 死者数0人、事故件数300件以下は、第11次計画から据え置いております。

重傷者数につきましては、これまでの実績を考慮し、第11次計画の30人以下から25人以下へと目標を引き上げております。

重傷者数とは交通事故によって負傷し、1箇月(30日)以上の治療を要する者をいいます。

これまでの取り組みの成果などで、交通人身事故が減少してきているため、今後大幅に減らしていくことは段々難しくなってきますが、目標は高めに掲げることとして考えています。

次に、12ページからの第3節今後の交通安全の方向性をご覧ください。

第11次計画では8つの視点を設けておりましたが、本計画でも社会的変化に対応する形で、視点を統合、もしくは新たに追加し、8つの視点としたいと考えています。

13ページをご覧ください。

主な変更点を説明します。

第11次計画で独立した視点として設けられていた障害者の安全確保を、本計画では第3の視点の歩行者の安全確保に統合し、障害のある方を含めた歩行者全般の安全確保として整理したと考えています。

理由としては、ユニバーサルデザインの考え方が、交通安全対策においても、当然のこととして浸透してきているため、あえて特出しする必要がないと考えたためです。

14ページをご覧ください。新たな視点として、第5の視点、外国人の交通安全教育の推進、を追加し

ました。

本市の外国人が令和2年の約3,000人から令和7年には約4,500人へと1.5倍に増加している現状を踏まえたものです。

更に、第6の視点、小型モビリティの安全利用を追加しました。

これは、近年の電動キックボード等の特定小型原動機付自転車の普及を見据えたものです。

続きまして、15ページからの2道路交通安全の施策に基づき、5つの柱に分類された具体的な方向性についてご説明いたします。

柱の名称は流山市の第11次計画と変更がありません。

まず、第1の柱は市民一人ひとりの交通安全意識の高揚としたいと考えています。

近年相次いで改正された、もしくは今後される、道路交通法に基づく交通ルールを、正しく理解し、日常生活の中で実践できるよう、啓発活動を中心に取組を推進します。

16ページをご覧ください。

まず、アの①市民ひとりひとりの活動の推進として、市民の方々が交通安全に関心を持っていただけるよう、毎月10日の「交通安全の日」を中心に、街頭啓発や広報活動を継続的に実施いたします。

続いて、イ、市ホームページや広報紙を通じて、交通安全に関する情報発信を強化し、交通安全に関する活動への市民の自主的な参加を促進してまいります。

続いて、ウ、団体支援につきましては、交通安全協会、安全運転管理者協議会、地域交通安全活動推進委員協議会など、地域に根差した交通安全活動の中核団体の活動を引き続き支援し、地域ぐるみの安全意識向上を図ります。

17ページをお開きください。

次に、エ、市民参加型の交通安全対策の推進として、通学路安全対策プログラムに基づく通学路合同点検を、学校、PTA、関係機関が、引き続き連携して実施し、地域の危険箇所を共有した上で、改善につなげてまいります。

次に(2)高齢者交通安全対策について、高齢運転者講習の受講促進や運転免許自主返納の周知を強化し、加齢に伴う交通事故リスクの低減を図ります。

また、18ページ(3)飲酒運転の根絶について、条例に基づく啓発活動に加え、事業所や家庭における飲酒運転追放の取組を推進するとともに、関係機関への協力要請を継続いたします。

20ページの(4)自転車等安全利用について、ア自転車安全利用に係る広報活動の推進は、①に記載のように、毎月15日の自転車安全の日を中心に、法改正に対応した交通ルールの周知徹底を図るとともに、街頭指導や交通安全教室の充実を図ります。

また、②に記載のように、スタントマンによりリアルな交通事故を再現する、スケアードストレイトの手法を取り入れるなど、参加・体験型の交通安全教育を継続して推進します。

21ページをお開きください。

オにあるように、自転車用ヘルメットの着用効果、着用の有無により重傷率や死亡率が倍程度、違うことを積極的に周知し、市民自らの安全意識が向上することを目指します。

22ページの(5)外国人への対応につきましては、外国人住民の急増を踏まえ、多言語による情報提供や動画活用など、運転免許証の更新時や運転免許交付までの待ち時間を活用し、理解しやすい形で啓発を推進いたします。

ここまでが、第1の柱市民一人ひとりの交通安全意識の高揚でした。

次に、第2の柱道路交通環境の整備です。

人優先の考え方のもと、歩行者・自転車・自動車が安全に共存できる道路交通環境の整備を進めます。

(1)人優先の安全・安心な歩行空間の整備のア生活道路における交通安全対策の推進ですが、生活道路における歩行空間については、バリアフリー化、カラー舗装の整備を計画的に進め、歩行者の安全性向上を図ります。

イ通学路等における交通安全の確保にあるように、特に通学路については、合同点検の結果を踏ま

え、歩道整備、防護柵設置、交差点改良等を段階的に実施し、児童生徒の安全確保を強化します。

23ページのウ高齢者、障害のある人等の安全に資する歩行空間等の整備にあるように、高齢者や障害者を含む歩行者の安全確保の観点から、横断歩道橋については利用状況等を踏まえ、撤去も視野に入れた見直しを進めてまいります。

エ歩行空間の安心安全について、歩行空間が安心安全に通行できるよう、道路舗装や安全施設の維持補修に努め、道路に隣接する土地に対しても、草木等により安全な通行を阻害することのないよう、土地所有者にも要請していきます。

(2)道路における交通安全対策の推進ア事故危険箇所対策の推進にあるように交通事故多発箇所や危険箇所については、路面標示や安全施設の整備を推進します。

また、必要に応じて警察と連携し、信号機設置や速度規制などの安全対策を推進します。

イ土地地区画整理事業による道路網の整備にあるように千葉県が施行している運動公園周辺地区一体型特定土地地区画整理事業区域内では、千葉県警との協議を踏まえ、道路が計画的に整備されます。

また、整備期間中の交通への影響を抑えるため関係機関と調整を行うとともに、新設道路と既設道路の接続部における安全対策を図ります。

ウ生活道路における安全対策の推進にあるように生活道路における安全対策の推進について、令和8年9月から法改正される速度30km への引き下げを踏まえ、ハンプや狭さく等の物理的対策とゾーン30プラスの区域指定を組み合わせることも視野に入れ、効果的な速度抑制対策を図ります。

エ通学路等における安全対策の推進にあるように通学路や保育園児の散歩コースなどにおいては、警察と連携し、交通規制やカラー舗装、道路標示等による安全対策を実施し、安全・安心な通行空間の確保に努めます。

25ページの(3)自転車利用環境の総合的整備アからカにあるように自転車利用環境の総合的な整備として、駅周辺を中心とした駐輪場整備や利用促進、街頭指導員による指導、放置自転車の撤去を継続して実施します。

また、関係機関と連携した啓発活動や開発事業における駐輪場確保の協議を通じて放置自転車の発生抑制を図るとともに、自転車ネットワーク計画に基づき、安全で快適な自転車通行空間の整備を推進します。

26ページの(4)公共交通機関の利用促進にあるように流山市公共交通計画に基づき、バスをはじめとする市内公共交通の利用を促進し、交通事故の減少や温暖化の原因であるCO2排出量の削減を図ります。

(5)災害に備えた道路交通環境の整備ア災害発生に備えた安全の確保にあるように災害時においても安全で信頼性の高い道路交通を確保するため、幹線道路や橋りょうの点検を実施するとともに、関係機関と連携し、迅速に対応できる維持管理体制の確保に努めます。

イ災害発生時における交通規制等にあるように災害発生時は、被災状況の情報収集を行い、緊急輸送道路の確保に向けた交通規制を迅速に実施します。

また、関係機関と連携し、通行禁止や迂回措置等を適切に実施するとともに、災害や交通規制に関する情報の迅速な提供に努めます。

(6)交通安全に寄与する周辺環境の整備のア道路の使用及び占用の適正化等にあるように道路使用・占用の適正化や不法占用物件の排除を推進するとともに、占用工事に伴う事故や渋滞の防止に努めます。

また、開発事業や大規模店舗の立地に際しては、交通安全対策に関する指導・提言を行い、周辺交通への影響軽減を図ります。

イ道路法に基づく通行の禁止または制限にあるように道路の安全確保のため、道路法に基づき必要に応じて通行の禁止や制限を迅速に実施します。

また、車両の寸法や重量制限に関する違反防止に向け、必要な体制の強化を図ります。

27ページをお開き下さい。

(7)道路交通秩序の維持のア交通指導取締りの強化等にあるように交通事故防止と道路交通秩序の維持を図るため、飲酒運転、速度超過、無免許運転、あおり運転などの悪質・危険な交通違反に対す

る指導 取締りの強化を警察へ継続して要請します。

28ページをお開き下さい。

イ路上駐車対策の推進にあるように警察と連携した路上駐車対策を推進し、交通事故の防止と安全で 快適な交通環境の確保を図ります。

以上が第2の柱になります。

第3の柱救助・救急活動の充実をご覧下さい。

交通事故発生時における被害軽減と救命率向上を目的として、救助・救急体制の充実を図ります。

(1)救助・救急体制の整備にあるように交通事故による被害の軽減と救命率の向上を図るため、救急医療機関や消防機関との連携を強化し、救助・救急体制の充実を推進します。

また、大規模事故に備えた広域応援体制の強化、応急手当の普及啓発、救急救命士の計画的な配置、救助・救急資機材の充実及び隊員の教育訓練の充実を図ります。

(2)救急医療体制の整備にあるように救急医療従事者の専門知識や技能の向上を図るため、各種研修への参加を促進するとともに、医師会等と連携し、初期救急医療体制の充実に努めます。

30ページ第4の柱被害者支援の推進をご覧下さい。

交通事故被害者及び遺族に対し、精神的・経済的負担の軽減を図るため、支援施策を継続します。

(1)交通事故被害者支援の充実と推進にあるように交通事故被害者支援として、「流山市遺児等 手当支給条例」に基づき交通遺児を養育する家庭への手当支給を継続するとともに、交通 災害共済 への加入促進を図ります。

また、園児・児童・生徒に対する加入金助成を継続し、被害者支援と福祉の向上に努めます。

最後に31ページ第5の柱交通事故の調査・分析をご覧下さい。

交通事故の再発防止及び効果的な施策立案のため、データに基づく分析と現地対応を強化します。

(1)交通事故多発箇所の共同現地診断にあるように交通事故多発箇所や事故発生が懸念される 箇所について、関係機関と共同で現地診断を実施し、事故原因の分析と必要な安全対策を行うことで、交通事故の防止を図ります。

(2)交通死亡事故等重大事故発生に伴う緊急現地診断にあるように死亡事故などの重大事故が 発生した場合は、関係機関と緊急現地診断を実施し、事故原因を分析するとともに、診断結果に基づく 安全対策を速やかに実施し、再発防止を図ります。

以上が、第12次計画(案)における施策の5つの柱の内容でございます。

なお、冒頭に説明させていただきましたように、本計画は、具体的に取り組む事業を決定するものではなく、計画期間中の各年度において検討すべき内容の、方向性を示すものでございます。表現のニュアンスに工夫が必要なこと等々色々あることも考えられますので、ご審議頂けますようよろしくお願い申し上げます。

(荒木会長)

説明ありがとうございました。

ただいま、事務局から議案1についてご説明いただきましたが、委員の皆様のご質問やご意見を伺いたいと存じます。

ありましたら挙手をお願いいたします。

(山川委員)

市民委員の山川です。

質問というより資料の方で、11次と比較して読んでいて気づいたところがいくつかありました。

既にメールでお伺いしておりますので、その件についてはまた後日お返事いただけると思っておりますので、それで結構です。

今日は確認だけ 2 点させてください。

5 つの柱について見てくださいという依頼だったと思いますので、その中で気づいたところです。

まず 17 ページの第 1 の柱(2)の一番下の 2 行です。

さらにその後ろの部分ですが、「高齢運転者による…」というところからの 2 行です。

これが次の 18 ページのイの下「高齢運転者による交通事故の…」のところと、全く同じというか、文言が重複していると思います。

なので、どちらにも生かすのであれば、下の 2 行はなくてもいいのではないかと思います。

それが 1 点目です。

それから 2 点目ですが、同じく 18 ページの第 1 の柱(3)「飲酒運転の根絶」のところの 5 行です。「飲酒運転の根絶においては…実現を目指します」という部分ですけれども、これも次の 19 ページのイの文言と同じ内容になっていると思います。

なので、この 18 ページの 5 行の方はカットしてもいいのではないかと見ていて感じました。

以上 2 点だけ気づいたところです。

細かい点はまたいくつかありましたが、それは私の解釈や「なんでここ削られたのかな」という部分もあるので、11 次との比較で気づいた点としてメールでお返事いただければと思います。

(事務局)

ご指摘ありがとうございます。

ご指摘の 2 点につきましては、いずれもこちらの単純なミスです、大変申し訳ございません。

メールでいただいた内容につきましても、後ほど必ず返信させていただきます。

メールの内容については、皆さんの意見を踏まえて総合的に検討し、後ほど回答いたします。

また、どのように回答したかについても共有いたします。

(石田副会長)

確認ですが、令和 7 年のデータがまだ出ていないという話がありましたけれども、これは出た段階で差し替えになるという理解でよろしいでしょうか。

(事務局)

令和 7 年のデータにつきましては間もなく出るということですが、方向性としては追加のうえ差し替えを行う予定です。

ただし、事故件数等の大まかな傾向としては大きく変わるものではないと認識しておりますので、今回お諮りした内容の方向性が変わるものではないと考えております。

(石田副会長)

ありがとうございます。

高齢者、自転車、飲酒運転といったところが大きな課題という説明がありましたが、特に飲酒運転については、職場における飲酒運転追放運動ですとか、運転前の検査の推進などが書かれています。

運転者本人については免許更新時などで繰り返し周知されていると思いますが、それでもやってしまう人はやってしまうという現実もあると思います。

そういう中で、やはり職場や周囲の環境からの働きかけが重要ではないかと考えています。

そこで、市としてどのような働きかけを行っていて、どのような状況なのかをまず教えていただきたいと思っています。

効果が出ているのであれば、それを継続するという考え方でよいのではないかと思います。

それから自転車の関係ですが、小学生や高齢者を対象とした交通安全教室について、実施状況や回数、人数などが分かれば教えていただきたいと思います。

また、自転車ネットワークの整備のところで、実際はネットワーク計画に基づいて整備しているということですが、どのような内容になっているのか教えていただければと思います。

それともう一点、自転車ヘルメット補助の件ですが、県の協調補助という形で市でも上乘せしているという理解ですが、人口 1.5% 掛ける 1000 円というような考え方になっていると聞いております。

人口 20 万人だとすると約 3000 人が対象ということになると思いますが、実際にはそのあたりの規模感でやっていく制度なのか、そのあたりを含めて教えていただければと思います。

(事務局)

職場における飲酒運転防止の取組についてですが、運動という言い方が適切かどうかはありますが、啓発という意味では長期休暇に入る前などに庁内で必ず周知が回っており、課内メールや回覧で注意喚起を行っております。

また、千葉県で作成されているポスター等を掲示し、啓発活動を行っております。

飲酒検査については、公用車の運転前後で必ずアルコールチェックを実施することになっており、これを実施しない場合は公用車を使用できない仕組みになっております。

交通安全教育について令和7年度の実績ですが、小学生向けについては交通安全協会に委託し21回実施しており、参加人数は5,515人です。

学校によっては複数回実施しているところもあります。

高齢者についてはコロナ禍で一時減少していましたが、現在は徐々に再開しており、相談件数も増えてきている状況です。

自転車ネットワークの関係ですが、流山市としては交差点部など特に危険性が高い箇所を中心に整備しているという状況です。

基本的には、あまり標示を増やしすぎると景観的にも良くないということもありまして、自転車のピクトグラムを中心にシンプルな整備を行っているという方針です。

ネットワークとして指定されている延長は県道等も含めて約113キロありまして、そのうち令和7年度末時点で約34キロが整備済みで、整備率としては約30%程度となっております。

次にヘルメット補助についてですが、これまで市議会等でもご意見をいただいております。

基本的な考え方としては、補助を行うこととヘルメット着用率の向上がしっかり結びつくかどうかが重要であると考えております。

そのため現時点では、明確な効果検証が十分でなく、流山市でもそれなりの負担があること、納税有無の確認や住民票の確認等、事務手続きの複雑化もあるため、慎重な判断をしている状況です。

ただし、県のデータや市独自のアンケートも含めて、今後改めて実態を把握した上で検討していきたいと考えております。

特に令和5年9月に実施したアンケートから一定期間経過しているため、ヘルメットを被ることで死亡率や重傷率が2倍程度違うことや亡くなられた方の6割以上が頭部に致命傷を負っていることを強調した上で再度調査を行い、その結果を踏まえて判断したいという考えです。

(荒木会長)

他にございますか。

(石坂委員)

高齢者の免許返納の関係なんですけれども、返納した後の生活がやはり大変だという声があります。

例えば買い物や病院への移動など、そういった移動手段について、市としてどのように対応していくのか教えていただきたいと思います。

(事務局)

地域公共交通の協議会というものがございまして、その中で市内のバス事業者、タクシー事業者、鉄道会社などが参加しながら、運行について協議しております。

ただし、便数の増減については経営の問題もあり、市が一方向的に増やすということは難しい状況です。

その中で可能な範囲で調整を行っているというのが実態であり、私からも、石坂様のご意見をその協議の場でぜひ紹介させていただければと考えております。

しかしながら、交通安全対策会議や交通安全計画の中では、高齢者の免許返納を推奨していく方向であり、石坂様のご意見に対し、この場で具体的なお答えは出来かねます。

(荒木会長)

よろしいですか。

(石坂委員)

病院に行きたいとか、ちょっと買い物をしたいといった人への援助について、市ではどのような形で対応しようとしているのでしょうか。

我々のところでは、送り迎えをするようなことを行っているわけですが、その際に事故が起きた場合などには大きな問題になるのではないかとということで、中ではやめたほうがよいのではないかと意見もかなり出ています。

そのため、そのような援助、つまり買い物に行けない方などへの支援については、交通手段の面でうまく対応できればよいとは思いますが、なかなか難しいのが現状です。

我々自身も難しいと感じています。

民生委員の立場としても非常に難しいと感じています。頼まれればやらざるを得ないという状況です。

(事務局)

意見として伺います。

ありがとうございます。

(梶委員)

まちづくり推進部の梶と申します。よろしくお願いいたします。

当部では、交通の計画を所管しております。

先ほど、グリーンバスの減便や増便のご要望についてお話がございましたが、そうしたお声は我々の方にも様々寄せられているところでございます。

ご承知のとおり、働き方改革の影響や運転手不足により、実際にグリーンバスについても減便を行っている状況で、すでに2度ほど減便を実施しているのが実情でございます。

路線バスにつきましても、テレビ等でも報道されておりますとおり、廃線や減便が相次いでおり、現状としてはやむを得ない状況にあることについて、ご理解をいただければと思います。

次に、高齢者向けの施策について申し上げます。

当部では、免許返納をされた75歳以上の方を対象に、タクシー利用券1万8,000円分、またはバス定期券相当1万800円分、もしくはその組み合わせを選択いただける制度を実施しております。

利用者数も増加傾向にございますが、本制度はあくまで一回限りの交付であり、毎年継続して支給するものではございません。

本制度の目的は、免許返納による交通事故の防止に加え、移動手段を失った方に対し、公共交通の利用を支援することにあります。

タクシーやバスの利用を通じて、公共交通の利便性を実感していただき、利用に慣れていただくことを意図しております。

公共交通は、皆様にご利用いただくことで維持されるものであり、利用が減少すれば路線の維持が困難となります。

また、現在は流山市において乗合タクシーの実証実験も行われており、思井団地地区においても取り組みを進めているところです。

このように、高齢者を対象とした交通支援施策について、様々な形で取り組みを進めております。

(石坂委員)

その補助制度については、あまり知られていないのではないのでしょうか。

(梶委員)

広報等で周知は行っておりますので、ご利用いただければと思います。

(洞下委員)

自転車駐車場の整備についてですが、実際に駅周辺の駐輪場の利用状況はかなりいっぱいになっている印象があります。

南流山駅やおおたかの森駅などもほぼ満車の状況で、実際には民間施設や集合住宅の駐輪場に停めているケースも見受けられます。

今後、既存の商業施設や私有地の活用なども含めて、駐輪場の確保を検討できないのでしょうか。

また整備の実績についても教えていただければと思います。

（事務局）

駐輪場につきましては、特に南流山駅周辺で不足している状況は認識しております。
そのため JR の用地等を活用しながら、少しずつ拡充を進めているところです。
また、市有地や民間の土地利用についても、常に可能性を検討しながら対応している状況です。
一気に増やすことは難しいですが、段階的に整備を進めております。

（荒木会長）

市の駅前周辺で違法の自転車が置かれているという状況はあるのですか。

（事務局）

おかげさまで流山市民の皆様にご協力いただき、違法駐輪については、現状として大きな問題になるほどではありません。
シルバー人材センターに委託して定期的に巡回しており、保管場所も市内 2 か所に設けて対応しておりますが、まだまだ余裕があります。

（荒木会長）

柏市や松戸市、市川市などでは不法駐輪対策で公園の下に駐輪場を作っています。
お金はかかりますが、状況を見ていろいろな対策をしていただければと思います。
他にございますか。

（山川委員）

スケアードストレイトの件ですが、柏市ではやっているそうですが、流山市ではこれまで実施されてきたのでしょうか。

（事務局）

毎年実施を希望しておりますが、人気も高く、県の事業であるため実施枠に限りがあります。
ただ、令和 6 年度には南流山中学校で実施することができました。

（山川委員）

もう一点ですが、31 ページの最後の項目ですが、前回計画にあった「交通事故データ解析の高度化」が今回削除されているのはなぜでしょうか。

（事務局）

今回の計画は県の計画を踏まえつつ、市として重点的に取り組む内容に絞っているため、データ解析の高度化については県の役割として整理し、市の計画からは除外しております。

（荒木会長）

スケアードストレイトについては県で始めたのですが、やはり効果は高いが費用面の課題もあるということですね。

（山川委員）

プロのスタントマンを使うし、本当にぶつかる映像ですからね。

（荒木会長）

そうですね。
自転車通学の多い学校は優先的に進めていただければと思います。

（事務局）

お話を補足します。

千葉県主催のスケアード・ストレイトは、流山市内でこれまで中学校 2 回、高校 1 回の計 3 回実施されています。

いずれも県予算によるもので、市単独では予算確保が難しいため、県の実施に合わせて毎回手を挙げている状況です。

今後は市としても予算確保を目指し、独自実施できるよう検討していきたいと考えています。

なお、小学生には刺激が強いため対象は中学生以上とし、近隣自治会や市民にも広報等で参加を呼びかけています。

(福山委員)

12 ページのユニバーサルデザインの考え方についてですが、障害のある方への配慮が少し分かりにくいと感じました。

これだと視覚障害者や聴覚障害者が漏れてしまいます。

そういった方が疎外感を味あわないためにも強調し、もう少し明確に記載した方が良いのではないのでしょうか。

また、高齢者の免許返納についてですが、返納後の生活支援が実際には十分ではないという声も多くあります。

タクシー補助やバス補助もありますが、実際の移動コストには合わないという意見も聞いています。

さらに、公共交通自体が減っているため、生活が成り立たないという声もあります。

高齢者が全員利用できたものが、そうではなくなっています。

(梶委員)

担当部署ではないため詳細はわかりかねますが、病院の協力をいただいての事業ですから、そちらから辞めるということになると市としても続けるのは難しいところだと思います。

(事務局)

1 点目は担当部署にお伝えします。

ユニバーサルデザインについてですが、障害者を排除するという意味ではなく、誰にとっても使いやすい設計という考え方に基づいております。

そのため、あえて「歩行者」として包括的に表現し、障害者だからといって特別扱いせず、軽視していないという意図です。

(新谷委員)

流山警察署交通課長の新谷と申します。

聴覚障害者に配慮した信号機については、携帯電話と連動して信号の切り替わりを通知する設備を県警で一部導入しています。

今後、市からのニーズがあれば、県警と連携しながら整備について検討していきたいと考えています。

また、市が進めるユニバーサルデザインの取組と併せて、誰もが利用しやすい道路環境の整備を進めていただきたいと思います。

次に、資料に記載のなかった子どもの交通事故について説明します。

令和 7 年の流山市における子どもの交通事故は 17 件で、前年の 35 件から 18 件減少しました。

昨年は大幅な減少となりましたが、引き続き事故防止に努めてまいります。

現在、計画に対する意見を募集していますので、参考にいただければと思います。

最後に、22 ページの「外国人に対する交通安全教育の推進」について確認します。

外国人の免許手続は運転免許センターで行われることが多く、流山警察署で対応する機会はありません。

この記載は新たな取組を想定したものなのか、それとも今後の提案として記載したものなのか確認したいと思います。

(事務局)

外国人の運転免許や交通安全教育についてですが、流山市に住む外国人数もここ 5 年間で 1.5 倍になっているため、今後の方向性に関する意見として記載しております。

委員の方から意見があれば、記載内容の調整はさせていただきます。

(新谷委員)

現在、流山警察署では外国人の方一人ひとりに対して交通安全教育を実施することが難しい状況です。

そのため、市内にある交流事業協同組合にご協力いただき、日本の交通ルールに関する講話やリーフレットの配布を行っています。特に最近は、自転車の交通安全教育に力を入れております。

この点に関する記載につきましては、他の細かな点も含めて、30 日までに意見を提出させていただきたいと考えております。ご検討いただく時間をいただけますと幸いです。

また、細かい点で恐縮ですが、24 ページの土地区画整理事業の箇所について確認させてください。

この部分のみ「千葉県警」という表現になっていますが、他の箇所では「警察署」や「千葉県警察本部」と記載されています。

この表現は意図的に使い分けているのでしょうか。ご教示いただけますと幸いです。

(事務局)

失礼いたしました。

この表現については統一いたします。

(新谷委員)

最後に一点ですが、飲酒運転対策については、飲酒運転根絶とした重点施策として、さらに強調して記載した方がよいのではないかと考えます。

(事務局)

承知いたしました。

(荒木会長)

それでは、本日の意見は以上でよろしいでしょうか。

意見も出尽くしたと思いますので、議案 2 のその他、事務局から何かございますか。

(事務局)

本日は活発なご意見、ご提案をいただきありがとうございました。

冒頭でも申し上げましたが、資料お持ち帰りいただき、以下のご意見ご質問がございましたら、第 1 回会議の議事録の確認とあわせて、6 月 30 日まで事務局にご連絡ください。

続きまして、今後のスケジュールについてご説明いたします。

本日本いただきましたご意見を踏まえ、第 12 次流山市交通安全計画の修正案を作成し、9 月 1 日から 1 ヶ月間、パブリックコメントを実施する予定です。

その後、10 月開催予定の第 3 回会議において、パブリックコメント及び本日の意見を反映した修正案をご審議いただきます。

さらに第 3 回会議での審議内容踏まえた最終案について、12 月上旬開催予定の第 4 回会議でご答申いただく予定です。

令和 8 年以内の計画公表計画公表目指しており、厳しいスケジュールではございますが、ご理解とご協力のほどよろしくお願いいたします。

(荒木会長)

ありがとうございました。

以上をもちまして、本日の第 2 回流山市交通安全対策会議を終了いたします。

委員の皆さんには長時間にわたりご協力いただき、誠にありがとうございます。

引き続き、よろしくお願いいたします。