

令和6年度 第1回 四街道市自転車計画協議会

議事要旨

- 日 時：令和6年5月23日（木） 13時30分～14時20分
- 場 所：四街道市役所 障がい者支援課 2階 会議室
- 出席者：小早川委員（会長）、渡邊委員（副会長）、佐藤委員、
伊藤委員、渋沢委員、安井委員、内田委員
- 事務局出席者：（都市部）野口部長、河野副参事
（市街地整備課）松本課長、小林係長、萩原主事、原技師
（(株)セット設計事務所）社員3名
- 傍聴人：1名

1. 開会

人事異動に伴い、国土交通省関東地方整備局千葉国道事務所交通対策課長の渡邊様、千葉県印旛土木事務所調整課長の伊藤様、四街道警察署交通課長の渋沢様が新たに委員となった。

2. 会長挨拶

3. 会議録作成の取扱い

本会議の議事録作成に当たり、発言者名を明記する取り扱いとすることについて、一同異議なし。

<会議録に発言者名を明記することとなった。>

4. 会議の公開・非公開の決定

本会議の公開、及び傍聴者の途中入室について、一同異議なし。

<本会議は公開となった。>

傍聴者1名のため、傍聴要領の厳守、及び会議終了後の資料回収を条件に、入室を許可することについて、一同異議なし。

<傍聴者1名への資料提供及び入室を許可することとなった。>

5. 議題

(1) 【自転車活用推進計画】施策指標・目標値 設定表（案）（資料9）

（事務局）松本

～事務局より資料説明～

(会長) 小早川

ただ今の資料9に関してご意見、質問等がありますか。

(委員) 安井

目標の1-4「自転車利用者のニーズに応じた駐輪場の整備推進」とあるが、どのようなニーズを想定しているか。

(事務局) 萩原

駐輪場の利用台数の増加や近年大型化している子供を乗せる自転車の駐輪スペース、ヘルメット置場等の確保など、利用者の利便性を向上させることをニーズとして想定している。

(会長) 小早川

1-4の目標値で「3件/19件中」とあるが19件とは何についてのことか。

(事務局) 萩原

前回資料になるが、資料7のP9に記載されているとおり、自転車ネットワーク路線に近接する主な公共施設の駐輪場19か所の内、3か所を再整備の目標値としている。

(会長) 小早川

四街道市が持っている公共施設の駐輪場が19件で、令和15年度までには、少なくとも3件整備するということか。

(事務局) 萩原

はい。

(会長) 小早川

1-1の整備延長について、国が3.1km、県が2.6km、市が9.3kmとあるが、国土交通省や千葉県はこの数値で問題ないか。

(委員) 伊藤

これは昨年度から協議を行い目標設定しているか。

(事務局) 萩原

資料11(優先整備路線の選定)で説明するが、昨年度に選定した自転車ネットワーク路線より優先整備路線を決め設定した。

(会長) 小早川

国土交通省や千葉県の協力がなければ、自転車ネットワークが繋がらないため、よろしくをお願いしたい。

(委員) 佐藤

4-1から3で現況の年間自転車事故件数が10年平均で59件ということであるが、令和15年度の目標値では「現状より減少」と記載されており、目標は具体的な数値で示した方が良いのではないか。

(事務局) 萩原

本来であれば事故数は0件というのが望ましいが、自転車ネットワーク路線を整備するにもかなり時間が掛り、今後10年で事故件数を0件にするには現実的でないため、0件へ近づける過程として、実数ではなく現状の10年平均値から数値を下げていくことを目標にしていきたいと考えている。

(委員) 佐藤

他の目標設定は細かくされているが、この目標では安全に対する推進への意欲が少ないと感じる。

(会長) 小早川

確かに他の目標は数値で示されている。

(事務局) 松本

現況の数字が出ている以上は、目標値として数字化したいが、今回、自転車活用推進計画と自転車ネットワーク計画を新たに策定するため、今後どこまで進めていけるのか不透明なところがあり、数字化することは難しいと考えている。計画の進捗状況を確認し、5年・10年で必要に応じて見直しを行い、ある程度数値化できるような状況になった場合には各担当機関と協議し目標値を定めて、随時修正を行う。

(委員) 佐藤

目標が達成できなければ、PDCAでその都度計画や目標を見直していけばよいのではないか。

(会長) 小早川

例えば、何割減と示したりすることもある。

(事務局) 松本

本日頂いた意見を参考にして、今後の見直しの際に、ある程度数値化した目標値について検討する。

(会長) 小早川

目標としてはこれでいいかもしれないが、自転車活用推進計画の本文の中に、今の文言を追加で書けないか。

今回は、初めての取り組みで数値を出すことは難しいことから減少という表現にしているが、将来的には数値を出していきたいと書けばどうか。

(事務局) 松本

見直しの際には、数値化について検討する旨記載する。

(会長) 小早川

結論として資料9については、原則この案で進めていき、計画書の本文の中で追記することとする。

(2) 【自転車ネットワーク計画】自転車通行空間の整備形態（資料 10）

（事務局）松本

～事務局より資料説明～

（会長）小早川

ただ今の資料 10 に関して質問等ありますか。

（委員）内田

P5 の路線番号 23 番、国道 51 号において、整備形態を自転車道としているが、千葉市側では車道混在で整備されているため、自転車を利用する人が混乱するのではないかと。

（事務局）萩原

実際の整備では看板の設置や路面標示等の表示や誘導を考えており、利用者の混乱は起こりにくいと考えている。今回はガイドラインを基に整備形態を選定しており、整備の際に再検討を行い、管理者の方で整備形態を変更することができることと記載しているため、実際に整備する際は、管理者の判断で整備形態が変わる可能性がある。

（委員）渡邊

国道 51 号の 4 車線化拡幅事業は、ガイドライン策定前の平成 21 年度に、標準幅員 25.25m で都市計画決定が行われており、平成 23 年度から用地買収を開始、平成 25 年度より工事着手している。今後整備を行うにあたり、ガイドラインに基づいた自転車通行空間が設置可能な 1.5m 程の路肩で整備をしていく予定である。その点、四街道市の計画では、国道 51 号の整備形態は自転車道と記載されているため、整備方針を考えていかなければならない。千葉市内については、1.25m 程の路肩幅員となっているため、隣接市との連続性を考慮して整備していく。

（会長）小早川

四街道市の計画では、整備形態が自転車道となっているが、隣接市の関係から自転車専用通行帯に変更となる可能性があるということか。

（委員）渡邊

ガイドラインの幅員から考えると、自転車専用通行帯となるかと思う。

（会長）小早川

変更する場合は、少なくとも自転車専用通行帯で整備し、間違っても矢羽根整備で終わるような車道混在にはしてほしくない。

（委員）伊藤

四街道駅から北側へ伸びている道路については、自転車歩行者道で整備してきた。今回の計画では、自転車専用通行帯で整備することとなっているが、盲学校があり、以前から歩行者への配慮が必要な路線であったことから、歩道を縮小して自転車通行帯を設けるとなると歩行者への支障が心配される。これに関しては、県の判断で動けるということでしょうか。

(事務局) 萩原

今回の計画は、ガイドラインのフローに基づいた整備形態の選定になるため、管理者が実際に整備していく際は、管理者の方で検討した再配分で通行空間を設定するなど、実情にあった整備形態で対応していただいて構わない。

(会長) 小早川

私としては、矢羽根整備のみにならないために自転車専用通行帯で整備してもらいたい。矢羽根整備のみでは自転車通行空間と言えないと考えるため、空間確保ができる箇所は自転車専用通行帯で整備して欲しい。歩道の縮小が難しい場合は、車道を縮小するなどの方法もあるため、それぞれの路線の管理者は、できるだけ自転車専用通行帯で整備できるように協議してもらえるとありがたい。

(委員) 伊藤

P17のバス停部について、バスベイの前後に車両が停車している際に、バスがバスベイへの侵入・発車の妨げにならないように路面標示の摺り付け長を十分にとってほしい。

(事務局) 萩原

この図はイメージとなるため、実際にはバスベイの設置や延長は道路構造令などを遵守して、わかりやすく危険性のないように整備していく。

(会長) 小早川

基本的には道路構造令の基準に基づいた設計をしていくということか。

(事務局) 萩原

はい。

(会長) 小早川

他に意見が無いようなので、資料10はこの内容で了承することにします。

(3) 優先整備路線の選定 (資料11)

(事務局) 松本

～事務局より資料説明～

(会長) 小早川

ただ今の資料11に関して質問等ありますか。

(委員) 内田

優先整備路線の選定基準の中に、「自転車関連事故が多発している路線」とあるが、優先に指定されている路線の具体的な事故件数を教えてほしい。

(事務局) 萩原

令和 2～4 年度の 3 年間で合計した自転車関連事故の発生件数を集計したところ、路線 2-2 は 10 件、路線 8 は 11 件、路線 10 は 14 件、路線 18 は 5 件、路線 25 は 6 件であった。それ以外の路線では 3 年間で 1～2 件であり、発生件数が多い路線を優先として設定している。

(会長) 小早川

3 年間で 10 件以上も事故が発生している路線があるとは驚いた。優先整備路線は、事故件数が多い路線を選定しているのか。

(事務局) 萩原

事故発生件数や駅等へ繋がる主要路線であること、都市計画道路ですでに幅員が確保されており整備が行いやすい路線を優先整備路線として挙げている。

(委員) 安井

四街道駅から南側は、優先整備路線が少ないように見受けられるが、3 つの選定基準に該当しないためか。この地域は自転車通学を利用する学生が多いことから、早く整備できるようにしてほしい。また、「優先整備路線以外の路線については、順次整備を進める」とあるが、どれくらいの先のことか。

(事務局) 萩原

今回の計画の中で、四街道駅から南側の路線が優先整備路線に選定されなかった理由は、過去 3 年間の事故件数が 1～2 件と極端に少なく、3 つ選定基準を満たしていないことから、優先から外れた。また、優先路線以外の整備については、優先整備路線の整備を終えてから進めることとなるため、本計画期間の令和 15 年以降となる。ただし、市の拡幅事業等と自転車ネットワーク路線が重複している場合、同時進行で行っていくこともある。

(会長) 小早川

自転車ネットワーク路線として指定していれば道路改良などの時に併せて整備されて順位が上がる場合もあるということか。

(事務局) 萩原

はい。

(会長) 小早川

資料 11 の P3 と P4 に事業中と記載されている路線は、既に同時並行しているということか。

(事務局) 萩原

優先整備路線図で緑色の着色をしている路線は、拡幅等の改良事業を行っていくことになっている。

(会長) 小早川

では、これから事業が動くということか。

(事務局) 松本

はい。これから設計に入るところなので今回の計画を反映していくこととなる。

(会長) 小早川

ほかに意見が無いようなので資料 11 についてもこのままとします。

(4) 各計画の推進体制とフォローアップ (資料 12)

(事務局) 松本

～事務局より資料説明～

(会長) 小早川

ただ今の資料 12 に関して質問等ありますか。

(会長) 小早川

意見が無いようですが、この資料 12 は計画書に入れるのか。

(事務局) 松本

実際に計画書に入れる内容となる。

6. その他

(事務局) 松本

次回の協議会開催は、令和 6 年 8 月 28 日を予定している。詳細が決まり次第、速やかに連絡する。

7. 閉会