

令和6年度第1回柏市交通政策審議会

1 開催日時 令和6年5月24日(金曜日)午前10時00分から午前11時00分

2 場 所 上下水道局 401・402 会議室

3 出席者

(1) 委員 (出席 18 名)

本 会 場 出 席 者：藤井委員，伊東委員，大沢委員，宮崎委員，知久平委員，
高橋豊顕委員，間宮委員，阿部委員，吉崎委員，
中嶋委員，太田委員，高橋直人委員，小川委員，
平塚委員，大塚委員，内田委員，松本委員，中野委員

欠 席 者：松丸委員，浅川委員，小瀧委員，小林委員，永田委員，
高橋直資委員

W E B 出 席 者：渡邊委員

オブザーバー出席者：松本剛氏（東日本旅客鉄道株式会社），
松本隆央氏（東武鉄道株式会社），
武藤氏（東武バスセントラル株式会社）

(2) 事務局

柏市 交通政策課

(3) 傍聴者数

4 名

(4) 諮問書の手交

（仮称）柏市自転車活用推進計画に関する諮問書を藤井会長へ手交した。

(5) 副会長の選出

星前副会長が役職定年を迎えたため，藤井会長の提案により，内田委員を新副会長とすることで承認された。

(6) 議題

（仮称）柏市自転車活用推進計画の策定について

資料 4，参考資料 1 及び参考資料 2 に基づき，事務局より説明を行った。

主な質疑は以下のとおり

【間宮委員】

資料4のP.7のスライドに記載されている4つの目標「①はしる」、「②つかう」、「③とめる」、「④まもる」において、「はしる」という項目をなぜ1番最初にもってきたのか、根拠をお示しいただきたい。自転車というのは軽車両である。例えば、自動車の運転免許を取得する際に、まず走ることから始まるのではなく、規則を守るための学習というところから教習が始まる。

私としては、自動車の教習と同様に、4番目に掲げられている「まもる」が1番最初に掲げる目標でないかと考える。

【事務局】

間宮委員が仰られているご意見は大事な視点である。
ただ、この4つの目標は優先順位が高いものに番号を割り振らせているわけではなく、あくまでも4つ目標があるという意味で番号を振らせていただいた。

【藤井委員】

事務局としては資料4のP.6のスライド一番下に記載されている施策を展開するにあたって、利用環境、安心・安全、駐輪環境、通行空間といった4つの柱が一体型となって動かなければ、自転車走行空間の整理はできないという認識が前提にある。

事務局より説明のあった目標が、プライオリティのように見えてしまうと先ほどご指摘いただいた。

市内の自転車走行空間を拡大するため、矢羽根整備を100km引く計画があるが、現状は7kmしか整備が進んでいない。

なので、「まもる」ためにも「はしる」空間が基本的に出来ていない状況を底上げし、使い勝手も含め、利用目的に応じて広げていきながら「まもる」意識も高めていけたらということである。

このように、各目標は全て連動したものという認識を持っていただければと思う。

なので、4つ掲げられた各目標は、優先順位を示すものではないとご認識いただければと思う。

【間宮委員】

先ほど矢羽根の話をしていただいたが、私はこの会場に来るまで、新柏のさくら通りを通って来た。ただ、残念なことに矢羽根が消えている。

資料4のP.15のスライドに名戸ヶ谷第四公園前の写真があるが、おそらく設置当時の写真なのではないかと思う。

現在は自転車の白いピクトグラムは残っているものの、辛うじて青い矢羽根が見えるくらいになっている。

自転車の走行空間を維持するという意味合いにおいて、継続的な保全についても併せて計画策定を進めていただきたい。

【伊東委員】

個人的に、自転車走行空間の整備目標に対して、10年間で7kmしか整備されていないというのは少なく感じる。

資料4のP.10のスライドに優先整備路線を設定しており、新規に15km整備をする目標がある。

これは既存の整備路線7kmプラス15kmを整備し、計22kmになるという認識でよいか。

この新規整備路線の15kmはどのような根拠で設定されたものかお示しいただきたい。

【事務局】

優先整備路線の距離は、自転車が集中しやすい駅や学校等までの動線を考慮し、現時点での概算距離で約15kmとさせていただいた。

なので、今後検討していく上で優先整備路線が変化することもあるのでご承知おきいただきたい。

【伊東委員】

現時点での暫定的な数字というところで、承知した。

資料4のP.11のスライド内に整備優先度に関する記載がある。

これを決めるにあたり、どのようにデータを取得するのか、また市民の意見もあることからどのように意見を吸い上げていくのか補足願いたい。

【事務局】

自転車交通量においては、例えば、道路交通センサス等を参考にしたいと考えている。

市民の方からのご意見については、市民アンケート調査等を行い、その中でも特に要望数の多い路線は優先整備路線の検討材料にさせていただきたいと考えている。

【伊東委員】

自転車交通量に関しては、駅周辺がどうしても交通量の多い地域となり、それ以外の地域はどのような対応になるのか気になる。

駅周辺も非常に大事だが、全体的なネットワークも意識しながら検討する必要があると感じた。

現時点での市民の方からのご意見は、参考資料2のことか。

【事務局】

そのとおりである。

【伊東委員】

承知した。

このあたりの優先度の設定は難しいと思うが、引き続き検討いただければと思う。

【大沢委員】

資料４のP. 10のスライドの優先整備路線は15km整備とあるが、これは市道という認識でよろしいか。

【事務局】

そのとおりである。

基本的には、市道を主として整備を行う予定である。

整備優先度を立てていく上では、市道と接続する県道の部分もあり、整備優先度が高くなった際には、千葉県とも共有しながら検討していく。

【大沢委員】

自転車走行空間の整備目標の100kmの中には、市道や県道もあるため、それぞれの道路管理者を把握しておいた方がよいと思う。

加えて、資料４のP. 11のスライドにある整備優先度のイメージの中で、他の整備計画と抱き合わせで整備を進めることもできると感じた。

他の事業とうまく連携させることで、自転車のレーンができるのであれば、その点をしっかりと考えてネットワークを組んだ方がより効率的であると感じた。

続いて、整備優先度の中の学校圏の500mと記載があるが、これは半径か、直径か。

【事務局】

半径である。

【大沢委員】

承知した。

資料４のP. 12のスライドでは、矢羽根の車道混在のイラストがあるが、整備したレーンに自動車が停車してしまうと、自転車利用者が非常に嫌な思いをする。そこが事故の発生源にもなる可能性があるため、自転車利用者に対する広報啓発と併せて、路上駐車をどのように取り締まるか検討しないといけない。

ハードは確保したがソフトでは結局使えないことになるので、あわせて今回ご検討いただきたい。

【阿部委員】

資料４のP. 12の通行空間の確保について、3つの整備形態の考え方が示されており、それぞれ幅員1m, 1.5m, 2mと基準がある。

現状の道路幅との兼ね合いでは、新たに歩道や自転車のための道路拡幅は時間やコストもかかるため、現状の道路幅の中でこの3つの整備形態をはめ込んだときに、どれくらい整備が可能か教えて欲しい。

【藤井委員】

資料４のP. 15に矢羽根の写真がある。

もし、この路側帯の幅が1.5mなら自転車専用レーンを引く議論になるが、おそらく1.2mぐらいに見受けられる。

路側帯が引かれてないようなところに矢羽根を引く場合、例えば、幅員2.2m程のバス路線では矢羽根を引くことが難しいといった問題も出てくる。

また、駅前の空間でも幅員の確保ができるか否か、路側帯の表記を行った上で安全対策がとれるのか否か、しっかりと見極めたうえで見直しをかけることも大事である。

特にバス事業者さんにおかれては、バス停に停車させる上で、矢羽根が良い面にも悪い面にもはたらくことになると思う。

どのような運用をするのかも含め、有効な路線を決めていくことを検討いただきたい。

それから、「つかう」や「まもる」といった側面も色々と話があったが、通行空間として駅までの路線が優先的に整備された際、アクセス型で利用者が入ってくる。そうすると、駅に止める駐輪台数がないと路上に溢れてしまう問題が新たに出てくる。

この場合、それが使える環境になるよう付随する施策を連動させなければいけない。

そのため、今回は「はしる」に限定しているが、次回は優先整備路線が出てきた際に、他の目標とどのように連動していくのか説明があるとありがたい。

【間宮委員】

藤井委員の話に付随することだが、駅前には必ず駐輪場がある。

私はいつも交差点で見守り活動を行っているが、自転車で通学する生徒さんはヘルメットを被っている。

一方、駅へ自転車で行かれる方たちは、ヘルメットを被っていない。

何故かと考えたら、そもそも駐輪場にヘルメットを置く場所がないことが根底にある気がする。

ヘルメットを被りましょうと言うけれど、現時点で駐輪場には自転車しか置かず、ヘルメットは置くことができない。

仮にヘルメットを自転車と一緒に置いても、盗難や雨などで濡れてしまうことになる。

なので、そのような視点からも駐輪場について考える際に参考にさせていただきたい。

【知久平委員】

柏駅に行かれる方が電動三輪自転車に乗っているが、スピードが出なく、車幅もあるため、追い越しをする際に危ないと感じる。

自分も三輪自転車に乗ることを検討しているが、置く駐輪場がない。

駐輪場の検討の際には、このような視点にも考慮していただければと思う。

また、新柏のさくら通りの矢羽根区間を走った際、スピードを出している車もいるため、横を走っていると怖く感じる。

ドライバーも自転車に配慮した運転を心がけていただければありがたい。

以上