

招集期日 平成23年9月14日(水曜日)

招集場所 入間市庁舎5階第2委員会室

開 会 9月14日(水曜日)午後 3時15分

閉 会 9月14日(水曜日)午後 4時20分

出席委員	委員長	金澤秀信	副委員長	横田淳一
	委員	小出亘	委員	吉澤かつら
	委員	永澤美恵子	委員	関谷真奈美
	委員	平山五郎	委員	宮岡幸江
	委員	宮岡治郎		

欠席委員 な し

説明のため出席した職員	市民部長	市民部次長
	市民生活課長	関係職員

委員会に出席した事務局職員 高山 勇 鹿山 明 美

△ 開会及び開議の宣告（午後 3時15分）

委員長 ただいまの出席委員は9名であります。定足数に達しておりますので、これより交通対策特別委員会を開会いたします。

直ちに本日の会議を開きます。

△ 議事

委員長 お手元の次第に従いまして議事に入ります。

まず、1の交通渋滞対策についてを議題といたします。

前回、要望事項への対応状況について、執行部より説明があったわけですが、その後の状況について、改めて報告をお願いいたします。

市民生活課長 では、お手元に交通渋滞対策についてという資料がございます。ご用意いただけますでしょうか。

1ページになります。1番から概略をご説明申し上げます。前回6月23日に報告したのも含まれておりますけれども、改めてそこには回答済みというような形で掲載させていただいております。

1番の1の①、交差点付近の道路拡幅（右折・左折レーンの延伸）についてということでございます。前回は道路整備課のほうから、市道幹56号線の拡幅は、国道16号から市道D491号線までの間の雑木林及び駐車場がある北側を想定している。拡幅区間は、16号角の洋食店の東側の雑木林から約180メートルを計画しているという回答がございました。こちら前回、回答しております。

国土交通省関東地方整備局大宮国道事務所からの回答。こちらのほうは、一民間事業者のために道路を拡幅することはできないという回答を得ております。

2の②、商業施設への進入路、引き込み側道の整備。こちらコストコのほうからの回答でございます。現状では、国道16号からの進入路及び引き込み側道の整備については、考えていない。渋滞対策は、アウトレット敷地内の駐車場及び構内道路の借用を考えている。

3、③、信号間隔の調整。狭山警察署からの回答でございます。国道16号と市道幹56号、こちら藤宮道路でございます、との交差点の信号については、交通管制センター、浦和にございます、において監視している。交通管制センターでは、渋滞状況に応じて、それぞれの信号間隔を調整しているため、これ以上の対策はできない。

4、2でございます。青梅、八王子方面へ車両を誘導するため、市道D18号線を拡幅すること。道路整備課からの回答でございます。現状を考慮すると、D18号線、こちらのほうはアウトレットと風の森聖地霊園のところの道でございます、の拡幅は困難である。また、車両を、青梅、八王子方面へ誘導するとなると、そこは出口付近になるのですけれども、そち

らの処理の問題も出てくると思われるので、難しいという回答でございます。

2 ページになります。5 の 3、県道川越入間線から市道D230号線へ抜ける、市道D236号線を拡幅すること。こちらの道は、所沢市の林方面に抜ける道でございます。道路整備課からの回答。大規模小売店舗の立地に当たり、生活道路への車両進入防止は、市民の安全面を考慮して、万全の策を講ずることとなっている。当該道路の拡幅により、所沢方面への生活道路の渋滞等も懸念されるため、現時点では要望路線の拡幅の予定はない。前回、回答済みでございます。

次、6 です。駐車場のことになります。1、アウトレットとコストコの店舗内駐車場に対し、相互利用の促進をさせること。アウトレットからの回答でございます。アウトレット敷地内の駐車場をコストコに利用させるとともに、コストコがアウトレットの構内道路を使用することとなった。

コストコからの回答でございます。アウトレットと折半で臨時駐車場を負担することを前提に、アウトレット敷地内の駐車場及び構内道路を借用できることになった。こちらのほうは、臨時駐車場というのが、U S S という部分の駐車場をアウトレットとコストコ双方で借用すると。実際には、コストコのほうはそちらのU S S を使うわけではなくて、既存のアウトレットの駐車場及びその通路を使うというお話でございます。

7、2 です。コストコ駐車場への入場路に滞留帯を設けるなど入り口対策を講ずること。コストコからの回答。現状では、16号からの進入路及び引き込み側道の整備については、考えていない。渋滞対策は、アウトレットと折半で臨時駐車場を負担することを前提に、アウトレットの敷地内の駐車場及び構内道路を借用できることとなった。

8、3、アウトレット、コストコそれぞれの来客者数と駐車台数（臨駐含む）のデータを提示。こちらは、前回、回答しております。アウトレットに関しましては、営業上の問題で開示できない。

コストコからの回答は、平成23年6月1日から20日までの来客数は8万6,905人、昨年7月から約1年間で132万992人、1日3,721人であったということでございます。駐車場のデータについては、把握をしておりません。したがって、回答できないということでございます。

9、車両誘導でございます。1、市道D466号線と県道川越入間線のT字路の誘導員を増員するなど、連休、年末年始、セール時の交通誘導體制を拡充すること。アウトレットからの回答。繁忙期の出庫ピーク時に市道D466号線、こちらのほうは旧池内自動車のところでございます、沿いの民家の出入り口前に誘導員を配置し、車両が民家の前をふさがないように協力依頼を実施しているが、週末においても拡充する。

コストコからの回答。繁忙期には、アウトレットとの連携により、誘導員を増員して配置

する。

10、2でございます。県道川越入間線に、所沢市林方面への誘導表示看板を設置すること。所沢市林方面に誘導することは、林地区の生活道路へ車両を誘導することとなるため、市としては、誘導表示看板の設置は難しいと考えております。狭山警察に確認したところ、市と同様の見解であるということでございました。

3ページになります。11の3、商業施設店内や出口付近に、周辺道路の渋滞情報を電光掲示するボードを設置。アウトレットからの回答。現状では、周辺道路の渋滞情報を電光掲示するボードの設置については、考えていない。出庫ピーク時間帯の平準化と分散化を目的として、館内放送においてお客様へ周辺道路の混雑及び駐車場からの出庫に時間がかかる旨のご案内を適宜実施している。

コストコからの回答。現状では、周辺道路の渋滞情報を電光掲示するボードの設置については、考えていない。混雑時には、駐車場出口を国道16号側の1カ所にするるとともに、出口付近に渋滞情報等を案内するスタッフを配置し、スムーズな出庫を促す予定である。

12の4でございます。4、国道に渋滞や駐車場の情報表示板を設置すること。なお、カーナビなどの渋滞情報に反映させるよう、市道幹56号線（藤宮道路）など、渋滞が頻繁に発生する国道以外の幹線道路にも渋滞センサーを設置すること。国土交通省関東地方整備局大宮国道事務所及び埼玉県飯能県土整備事務所からの回答、同じでございます。一民間事業者のために設置することはできない。

13、情報、1でございます。渋滞予測情報を店側のホームページに掲載させるとともに、周辺住民等に広報。アウトレットからの回答。アウトレットの携帯サイトでは、繁忙期に臨時駐車場情報を提供している。また、ホームページでは、施設周辺の道路混雑が予測される案内及び公共交通機関での来館促進を実施している。渋滞予測情報や渋滞情報については、予測・判断することが極めて困難であるため、JARTIC、こちら財団法人日本道路交通情報センターでございます、のホームページへのリンク等であれば、施設ホームページに表示する。

コストコからの回答。混雑する土日、休日ではなく、平日に来店するように、また混雑する時間帯を避けて来店するように、ホームページに表示することを検討している。また、JARTIC（財団法人日本道路交通情報センター）のホームページへのリンク等であれば、ホームページに表示することを検討している。

14、2でございます。株式会社エフエム茶笛からの情報提供をふやすよう要望すること。株式会社エフエム茶笛からの回答。現在、放送している交通情報サンプリング地点は、情報提供会社が定めている。三井アウトレットパーク入間並びにコストコ入間店の繁忙期のみに一時的に交通量がふえる国道・県道以外の生活道路・路地については、サンプリング地点と

してのセンサー増設は難しい。生放送番組内では、30分から60分ごとに交通情報をアナウンスしている。これは、FMラジオ局としては標準的な放送回数である。土、日曜日においては、厳しい経営状況の中、コスト削減策として、生放送番組枠を絞り込んでいる。交通情報の増枠については、民間企業との広告取引と同様に、交通情報番組の提供（番組購入）の検討をお願いしたい。

15、調査。1、平日、祝祭日、大型連休、セール期間などにおける大型商業施設周辺道路の交通量調査を依頼するとともに、その調査結果に基づく渋滞緩和策の提案を店側に求める。アウトレット、コストコからの回答。9月の3連休等をめどに交通量調査を計画する。

16、公共交通。1、渋滞時の増車計画を充実させること。西武バスからの回答。既に民間路線バスでは、あらかじめ渋滞が予測されるときには、代車による臨時便を運行するなど臨機応変の対応を行っている。こちらは前回、回答済みでございます。

17、公共交通。2、土日の渋滞時に、アウトレットを経由しないコースを設定すること。西武バスからの回答。路線バスのうち、土日だけ運行している入間市駅発アウトレット行き直行バス（1日往復4便）は、渋滞が発生した場合に迂回する対応を行っている。直行バスではなく、通常経路で運行しているバス、こちらは博物館や箱根ヶ崎行きなどでございます、がアウトレットを経由しないコースを運行することは、迂回した区間を利用される市民の方の利便性が損なわれるために難しい。前回、回答済みでございます。

18、3、ビーコンを利用した先進的信号機（優先信号）の設置とバス車両の改造を図ること。西武バスからの回答。荻窪、青梅街道、新座、大宮の路線で導入済みである。効果としては、数分程度の時間短縮であり、渋滞している最中での効果は余り感じられない。こちらは前回、回答済みでございます。

狭山警察からの回答。緊急車両優先システムについては、救急車が信号に接近したときに、救急車側の信号機が優先的に青になるなど効果はある。しかし、バスの場合（公共車両優先システム）は、道路が渋滞していると、緊急車両のように一般車両を追い越して信号機や交差点を通過することはできないため、効果はない。

19、協議1でございます。大型商業施設の責任者と市、市議会（交通対策特別委員会）、警察及び大宮国道事務所との協議会を設置すること。前回は、庁内で調整会議など連携をとった上で、対応を図っていきたいと考えていると回答しております。

そのほか国土交通省関東地方整備局大宮国道事務所、飯能県土整備事務所、アウトレット、コストコ、警察からの回答では、参加すると回答をいただいております。

以上でございます。

委員長 ありがとうございます。大変だったと思います。お疲れさまです。

では、ただいまの報告に対し、質疑等ございましたらお願いいたします。

宮岡治郎委員 3枚目です。番号13、情報です。8行目に施設ホームページとありますが、これはJARTICの側のホームページなのですか。それとも、このアウトレットのほうのホームページなのですか。

市民生活課長 説明が不足しておりまして、大変申しわけございません。アウトレット及びコストコのホームページにJARTICのリンクを張るというようなイメージの回答でございます。したがって、アウトレットとコストコのホームページをあけたときに、そのJARTICのホームページのリンクのボタンが出てきて、そこをクリックするとJARTICのホームページがあくと。別ウインドウになるか、そのままになるかというのは細かいお話ですけども、そういったイメージになります。

宮岡治郎委員 はい、わかりました。

委員長 ほかにありませんか。

宮岡治郎委員 次、4ページ、番号14です。一番下から2行目、交通情報番組の提供（番組購入）となっていますけれども、これは要するにこの番組のスポンサーというので羅列するスポンサーではなくて、もうその番組ごと完全に買い取ってもらうぐらいのお金を出してもらいたいということですね。

市民生活課長 はい、そのとおりでございます。細かいところの調整はとっていないのですけれども、全体にありますようにエフエム茶笛さんのほうで、日曜日とかは従業員さんの配置が少ないと。生放送がそれに従って少ないのだと。どうしても交通情報となると生放送でやらなくてはいけないので、そういったことを含めて番組を組み立てて提供してくれないかというようなお話でございます。

宮岡治郎委員 はい、わかりました。ありがとうございます。

永澤委員 済みません、今に関連するのですけれども、これは市のほうに買っていただきたいというお話だったのですか。

市民生活課長 市になるか、私なんか個人的にはコストコに出させたいなという気はするのですけれども、どうなるかというのは、今後の番組を提供する人間と茶笛との話し合いだと思います。とりあえず私どもは、エフエム茶笛のほうに対しまして、もっとふやしてよというお話をしたところでございます。その中で、厳しい経営環境があるので、お金はくださいと。具体的に、今の時点では私のほうでお願いしていますから、それは市に対して回答をいただいているという現状ではございます。

永澤委員 済みません、ちょっとこれ全体見た限りで、ほとんどアウトというか、本当に大変だったと思うのに本当にありがたいのですけれども、なかなか難しいという回答が大変多かったようなのですね。唯一この番組購入、交通情報番組の提供が、やはりアウトレットのホームページでやっても、実際もう来てしまったら見れないのではないかなと思いますので、こ

それを何とかコストコに民間企業取引していただいて、これが実現できれば大変ありがたいなと思います。これは私一人のあれなのですけれども、ぜひともこれ進めていただければなと思います。よろしく願いいたします。いかがでしょうか。

市民生活課長 今、茶笛のほうの番組購入ということですか、はい。結局アウトレットかコストコがその番組を買って、アウトレットとコストコの宣伝になってしまうという話は一方では出てきてしまうことはあるわけですね。今込んでいますからという話も、交通情報も出てくるとは思うのですけれども、そういったことのおそれもあるのかなと。番組を茶笛内で流すというお話になってしまうわけですね。もし、お金の出すところがですね。そういったこともちよっと若干危惧されるのかなとは思っているところなのですけれども。

委員長 よろしいですか。それでいいですか。

永澤委員 基本的に宣伝してはいけないのでしたっけ。

市民生活課長 宣伝していけないというわけではないのですけれども、民間の会社でございまして、いろいろな広告媒体を使って宣伝というのは出てくるかと思えます。その中で、例えば日曜日どこかの番組を提供してくださいといった場合に、いずれにしてもアウトレットなりコストコのほうの提供ですという話はその中に流れるわけですので、それを来てくださいという話には一方ではなるのかなと思っているところなのです。一方では、今込んでいますという話で、生放送として流れる部分もあるのですけれども、非常にその兼ね合いが難しいのではないかと考えているところなのですけれども、市でやるとなると、なかなかそれはできないとは思いますが、現状では茶笛も自分ではできないという話ですから、お金を出すとなると、必然的にやっぱり三井アウトレットパークなりコストコのほうでそういったことを考えるかどうかというお話になるのですけれども、今言ったみたいに、一方では宣伝としてお客さんの誘導というか、来客の促進というのですか、そういったことも考えられるということだけの私のほうの考え方でございます。

永澤委員 済みません。要は、今セール中という放送が流れたとしても、でも逆にその交通情報で、ただいま大変込んでいるということで、ちょっとそのアナウンスの方に夕方に時間をずらしてくださいとか、そういう形に言っていただければ可能なのかなと思えますので、これ検討いただければと思います。いかがですか。

市民生活課長 では、そのように検討させていただきたいと思えます。

小出委員 ぶっちゃけこれ幾らぐらいかかるのですか。

市民生活課長 番組の購入ということで。茶笛のほうから5万円という形で出ております。

委員長 それは、でも1回でしょう。だって1日1回やっただけでは済まないものね。

市民生活課長 そうですね、はい。

委員長 1日何回もやらないとね、定期的に。意味ないわけでしょう。

市民生活課長 ちょっと細かいところまでわからないのですけれども、参考価格といたしまして、交通情報番組提供で月額5万円。

委員長 月額。

市民生活課長 はい。それが、1時間枠なのか30分枠なのか、交通情報1回流すだけなのか、総合的な1つの番組買い取って1カ月4回あってなのかというのが、ちょっとはっきりしたことがわからないのですけれども、とりあえず茶笛が考えているのは、交通情報の増枠に関しては民間の番組と同じように5万円ということをお願いしたい。1時間番組が終わって、交通情報って多分1分とか2分とか、そのくらいの長さだと思うのですけれども、1回流して、それで毎週毎週とかで5万円、毎日毎日なのか、ちょっとはっきりわからないのですけれども。

委員長 まだ詳細はあれですね。

市民生活課長 とりあえず5万円という。

委員長 詳細については、また改めて。

市民生活課長 はい。

委員長 済みません、よろしくお願いします。

では、小出委員、よろしいですか。

小出委員 はい。

宮岡幸江委員 さっきの永澤委員のお話の続きというか、もうちょっと確認なのですが、これは永澤委員が言ったのは、市にお金を出してと言ったのではなくて、コストコとそれからアウトレットのほうにそういうものを買っていただくようにお話をしてくださいということでよろしいですよ。

委員長 そうそう、そういうことです。

宮岡幸江委員 はい、わかりました。

委員長 いいですか。では、回答いいですね。

宮岡幸江委員 はい。

委員長 そういうことです。

関谷委員 3ページの13の情報なのですけれども、渋滞予測情報を店のホームページに出すということの回答はあるのですが、その後の周辺住民等に広報するということには一切触れられていないけれども、これはやらないととってよろしいのでしょうか。

市民生活課長 そのとおりでございます。アウトレットは、周辺住民というわけではないのですけれども、携帯に登録している方に対しては、そちらのほうの渋滞情報というのはあるのですけれども、周辺住民のほうには特には知らせないという回答でございます。

吉澤委員 済みません、2ページの9番のほうで、一応誘導員を週末においても拡充するという事なのですけれども、具体的にもう拡充されているのかとか、あとその土日に何時から何時に

配置するとかというのは、もしわかっていたら教えてください。

市民生活課長 現状では把握をしておりません。

委員長 では、改めて誘導員の配置全体も含めて、ピーク時と平日時を出していただくということで、皆さんいかがでしょうか。よろしいですか。

〔(はい) と言う人あり〕

委員長 では、お願いいたします。

市民部長 大変申しわけございません。先ほどの説明の中で、1点漏れていた点がございまして、説明をさせていただきたいと思います。

今回のこのコストコとアウトレットの渋滞対策につきましては、私どもとしましても何回も呼び出しをしまして、本気で渋滞対策に取り組むようにというお願いをしました。その中で、正直申し上げまして、このアウトレットとコストコ入間店に関しては非常に仲が悪かったわけでございます。ほかの事例ではそういうことはないそうなのですが、そういうこともわかっていたのですが、そのような中でやっと協議が成立しまして、この資料の2ページの6番、アウトレットと折半でコストコがやっとお金を出すことになりまして、そのかわりにアウトレットもアウトレット側の駐車場をコストコに貸しますよ。あるいは構内道路、リング道路と呼んでいるのですが、リング道路全部という認識ではないのですが、リング道路の一部をコストコ側が使うことに対してアウトレットも了承するよというようなところまでたどり着いたところです。

もう一点コストコのほうの渋滞情報でございますが、コストコの見解といたしまして、情報としてご了承いただきたいのですが、コストコは倉庫店で、契約している人が行くという形なのですが、8月26日に前橋の倉庫店がオープンしました。それから、座間倉庫店が年内にオープンを予定されているそうです。それから、皆様もご承知のとおり、東日本大震災でスロープが落ちて死亡事故が起きました多摩境倉庫店につきましては、年内に営業再開ができる予定になったという連絡がありましたので、これらのことによって入間店への来店者数も少し減って、渋滞も緩和されるのではないかと報告もございまして、

以上でございます。

委員長 今ちょっと答弁の中で、コストコとアウトレットの中の構内道路の共有化というのは、いつからかというのは何か情報お持ちですか。もう既に始まっているのですか。

市民生活課長 先ほど部長のほうから説明がございまして、相互の連携がとれたということで、9月8日でございますね、三井とコストコのほうで県にも報告をします。今のご質問にありました、いつからということなのですが、臨機応変渋滞が発生したらということで、今週末というのですかね、今度から3連休が2回続きますので、そのときぐらいからうまく運用を図っていくとの認識でございます。具体的にいつからというお話は、ちょっと確認はとってお

りません。

委員長 はい、わかりました。

横田委員 今のところで、2ページの6、アウトレット、コストコの駐車場を共用するということなのですけれども、これカートもそのまんま行けるような状況になっているのですか。

市民生活課長 それはできておりません。施設の改修には手をつけていないという状況です。実際のお話として、お金の話で、コストコと三井のほうで、先ほど申し上げたU S Sという場外の駐車場を借りると。今のカートのお話ですと、三井のところに、16号沿いの一番コストコに近いところにPの1という駐車場がございまして、従前でもコストコのお客様が三井のほうのそういったところに勝手にとめてしまったという状況があって、一方ではコストコの裏側に今度立体駐車場のPの2というのが、健康福祉センター側というのですか、U S S側のほうに近いところにあるのですけれども、そちらは、なかなかそのカートの問題とかで非常に使いづらいという状況はございます。

横田委員さんが言われるように、本来ならばそういったところも改修して、カートの移動ですとかお客さまの移動がうまく図れればよろしいのですけれども、そこまでは現状ではするというお話は、私のほうには来てございません。

横田委員 これを要望させていただいたのは、やっぱり結局カートが使えないと、幾ら駐車場を用意しておいても行かないと思うのです。なので、やっぱり設備的にカートで駐車場に行けるといふようなところまでやっていただきたいということで、この2社に要望を出していると思うので、できるだけそういう形にやってもらえたらなと思うのですけれども。

市民部長 この件につきましては、私どももコストコの2階から、要するにアウトレットの駐車場に下を通らないで移動できるような……

〔(空中回廊ね) と言う人あり〕

市民部長 はい。方策をしてもらえないかという申し込みもいたしました。しかし、それについてはちょっと非常に難しいと。現段階では難しいという回答しかございません。申し入れはしてございます。

委員長 よろしいですか。

横田委員 はい。

委員長 ほかにありませんか。

〔発言する人なし〕

委員長 なければ、ちょっと交代していただいてよろしいですか。

〔委員長、副委員長と交代〕

副委員長 では、暫時委員長を交代しますので、よろしく願いいたします。

金澤委員 今、部長のご答弁で、コストコとアウトレットの仲がそんなに悪いとはよく知らなかった

のですが、市のほうが一生懸命言っていたいただいて協議が調って、1歩、2歩前進したのかなと。それも含めて、この特別委員会でしっかりと渋滞対策について本気で取り組んだことが、やっぱり市の後押しをさせていただいたのかなということ、大変意義のある特別委員会の功績ではないかなというふうに評価したいと思います。

そこで、何点かお聞きしたいのですが、まず1ページで番号3番の信号間隔の調整のところで、交通管制センターでは渋滞状況に応じて調整していると。既に調整を、ランダムにしているという意味なのですか。それともある程度固定的にしているという意味なのですか。これをお願いします。

市民生活課長 ランダムにでございます。16号及びその幹56号線、反対側は幾つだっけ、ちょっと忘れてしまったのですけれども、その信号機で見てどっちが込んでいるかということで調整をしているということでございます。

金澤委員 ちょっと先ほどのと矛盾するのですけれども、藤宮道路はセンサーがないのでしょうか。センサーがなくて、つけてくれと言ったら、一民間業者のためにはつけられないと言っておいて、なぜその藤宮道路の渋滞状況がわかるのですか。

市民生活課長 国道16号を優先に考えているということでございます。渋滞を緩和させるために、それを優先に考えているので、その優先度合いに応じてそこを監視、見て、渋滞の緩和を対応しているということでございます。

金澤委員 答弁は答弁で、向こうの考え方はそうなのですかということしか言いようがないのですけれども、基本的に我々入間市民の地元の人たち、地元の生活道路として使っている人たち、特に藤沢から例えばハート病院に行く人たちとか16号をまたぐ人たち、どうしてもあそこを通らざるを得ない人たちが困っていますよということで、それも含めて今話し合っているわけなのですよ。

その藤宮道路の含めた関連の、これについてもしっかりと、これは16号だけ考えていけばいいのですか、お宅はと。強く改めて申し入れをしていただきたいというふうに思います。それは当然この後の、センサーの設置はどこだった。

〔(3ページ) という人あり〕

金澤委員 3ページの12番で、飯能県土なんかで一民間事業者のために設置することはできないと。我々は、別にコストコ、アウトレットのためにやってくれと言っているのではないのですよね。入間市民の生活が困難になるから、交通困難になるから言っているわけで、この答弁は到底納得できませんと、考え違いしていませんかと、誤解していませんかということを改めて強く申し入れをしていただきたいと思いますが、いかがですか。

市民生活課長 では、そのとおりにさせていただきますと思います。

金澤委員 よろしくをお願いします。

次のページ、2ページに移ります。先ほどの道路整備課からの回答がたまげたのですけれども、大規模小売店舗の立地に当たり、生活道路への車両進入防止は市民の安全面を考慮し、万全の策を講じることになっていると。この答弁はどういうことですか。万全の策を講じていなかったから、今わざわざ特別委員会を立ち上げているわけですよね。どういう意味で回答されているのですか、これ。わかりますか。

市民生活課長 前回そのように道路整備課のほうで回答しているところでございます。詳細に関しましては、申しわけございません、私のほうから今ちょっとわかりませんので。

金澤委員 では、改めてこれ道路整備課のほうにお聞きするようになりますが、その後の下の10番とも関連するのですけれども、所沢方面の生活道路の渋滞が懸念されるから、林含めて三ヶ島方向ですか、これは対策とりませんよと。特別委員会の要望したものが、拡幅とか誘導板の設置とかはできないと言っているのですけれども、だって所沢の人たちだって買い物来ているのですよ。それで渋滞もふえているわけですよ。近くの人みんな自転車でいきますよ。何で地元の市民、上藤沢含めて宮寺、縄竹の人たちだけが負担をしなければいけないのか。この答弁は全然納得できないですよ。もう一度その点について、改めて申し入れして問い合わせというか、確認を担当課のほうにさせていただくことはできますか。

市民生活課長 はい、ではそのようにいたします。

金澤委員 お願いします。

それと、あと4ページの17番です。西武バスなののですけれども、箱根ヶ崎行きや博物館行きが込んだときに、迂回しないでもう50分、1時間おくれるということで、その変えられない理由として、迂回した区間を利用される市民の方の利便性が損なわれるというのですが、実際にあの直前の歩道橋の下を右に入る、スイミングスクールのほうに行く迂回路をとったときに、どれぐらいの停留所でどれぐらいの人数の乗降客が平均的に迷惑かけることになるのですか、昼間。これ把握されていますか。

市民生活課長 把握しておりません。

金澤委員 残念ながらあそこは、16号沿いにほとんど民家張りついていませんよね。歩いてどこまで、あの周辺歩いてこられるかわかりませんが、迂回路のほうが逆に民家張りついているのではないかということで、やり方によってはうまく工夫できるのではないかというふうな考え、予感があるのですけれども、まずは実際に停留所とか乗降客の実態について、改めて西武バスのほうに問い合わせ、確認をしていただくようお願いしたいのですが、いかがですか。

市民生活課長 では、そちらのほうをやらせていただきます。

金澤委員 以上です。

市民部長 今の件なののですけれども、路線バスというのは認可を得てコースを決められているのです

けれども、路線バスの路線ごとを変えることを検討しろという意味でしょうか。

金澤委員 それは、なかなか路線変更というのは難しいと思うのですけれども、道路交通法でも、車両運行法ですか、緊急時には迂回等は、やむを得ない場合はいいという形になっていますよね。そういう意味で確認をしていただければと、私は個人的には思っているのですけれども、全く最初から路線を変えろという意味ではありません。

市民部長 承知しました。

副委員長 では、ここで委員長の職を委員長に戻します。

〔副委員長、委員長と交代〕

委員長 ありがとうございます。

ほかに質疑ございませんか。

〔発言する人なし〕

委員長 なければ、交通渋滞対策についてを終わります。

次に、2の今後の検討課題についてを協議したいと思います。

前回、持ち帰り検討することとなっていましたので、各会派から報告をお願いいたします。よろしいでしょうか。

まず、保守系クラブからお願いいたします。

宮岡治郎委員 恐れ入ります。この特別委員会というのは、一昨年6月定例会のときに成立したのかと思います。その時点から検討課題として、ここに掲げられている内容のものが挙げられていたかと思います。その中で、やはり緊急性もあるということで、(1)の交通渋滞対策について検討いたしまして、(2)の歩行者安全対策については、①の生活道路の速度規制についてまでは行ったかと思います。(2)の②以下、それから(3)の公共交通機関対策については、全く手つかずの状態でありまして、待っていたという感じもありますので、ぜひこちらのほうを今度は検討課題にしていただきたいというのが保守系クラブの意見でございます。

委員長 済みません、その中でどれかを絞ってくださいと言っているのですけれども。

宮岡治郎委員 ああ、絞るとするのはこの(2)の②以下ということで、この中でいえば絞れた、もう既に終わっているところは終わっているのですけれども、そこまでは調整はしていません。

委員長 ああ、そうですか。では、ちょっと1回、次に移らせていただきます。

では、私のほうからの伝え方がまた悪かったかもしれませんけれども、今後の検討課題で(1)は今進んでいるので、(2)以降と(3)の中で、6項目の中でどれを優先してやるのかをきょう決めたかったというようなことでお伝えさせていただいたつもりだったのですが、今現在何かありますか。よろしいですか。

宮岡治郎委員 多少協議はして、完全に絞ったわけでは、(3)、公共交通機関対策について、特に①

の駅改札口についてとか、③の危険な踏切と市道の整備についてなどが優先になっています。

委員長 わかりました。

では、公明党市議団お願いします。

永澤委員 公明党は、(2)の②、歩車分離信号の設置について。これなのですが、やっぱり子供の通学時に右折する車で大変危険な思いをしているところが何カ所かございます。そういうところの学校側の保護者に聞いたり、また私たちがどのくらい右折がまた混雑をしてしまうのか、どのくらい渡っている間に夕方歩行者が危ない思いをしているのかということとかが調査できればいいなという形で、これをぜひ行っていただきたいと思います。

それと、もう一つが(3)の③、危険な踏切と市道の整備について、保守系さんと一緒なのですが、徐々にやると市のほうは申しておりますけれども、やはり森坂とか仏子の2号踏切というのですか、とか東町の豊岡第一病院のところ等ありますので、この市道の整備ということを提案したいと思います。

委員長 では、共産党さんいかがですか。

吉澤委員 特に新しく加えていただきたいものはありませんでした。この中で、優先順位としては3つあるのですが、(2)の③、道路危険箇所の把握・改良について、あと(3)の①、駅の改札口、地域要望が強いのでお願いしたいのと、あと最後が(3)の③で、同じく踏切と市道の整備ということでお願いしたいと思います。

委員長 では、みらいさん。

関谷委員 みらい市民クラブも新しい追加はありませんで、(3)の公共交通機関の中の①、駅改札口についてと、②の公共交通機関網の見直し・要望について、(3)の①と②をやっていきたいという意見になりました。

委員長 わかりました。

そうすると、数からいくと(3)の①と③が多いように感じられます。では、どうしますか。この①と③をさらに絞り込みますか。それとも2つを取り上げるという形にしましょうか。皆さん、いかがですか。

永澤委員 ①の駅改札口についてというのは、ちょっと記憶があいまいで、ちょっと詳しく説明していただければ。どんな形でこれ出たのでしたっけ。

宮岡治郎委員 私の記憶ですけれども、絞られてしまった範囲になってしまうのかもしれないけれども、例えば元加治駅南口とか金子駅西口が、ちょっと話は狭くなってしまいましたけれども、当時の私の意思では、例えば武蔵藤沢駅の西口の交通広場の迎いの車がちょっと多いとか、それから入間市駅についてとも思ったら、きょうちょうど向口議員のマイカーの送迎ってありましたね。北口に、今度は新規ですけれども、エレベーターをつけるようになりますね。それどうするのだということがありますね。当初はなかった話ですけれども。それから、仏

子駅北口について、今回私一般質問しましたら、市長が段差解消というようなことをちらっとおっしゃったので、少し期待もするようになってきたわけです。

だからそういうふうに、単に新規に改札口を開くとか、改札口の真ん前というだけではなくて、やはり駅に至るいろんなものも少し幅広く見たらいいのではないかと思います。

委員長 いいけれども、みんなどんどん、一般質問で何かつまみ食いが出た、何か変なふうになってしまうけれども。

どうですか、①と③。

関谷委員 同時というよりは、やっぱりどちらかを先にやっていったほうがいいのかと思うのですけれども。

委員長 そうですか。では、①と③、皆さんどうですか。同時がいいか、それとも絞ってやるのがいいか。

永澤委員 余り時間もないので、内容的に例えば公共交通機関対策の抜本的な見直し、要望についてとなると、やっぱりこれは1つにしたほうがいいかなというぐらい大きな問題なのですが、場所場所によって2つぐらいはできるのかなというふうには思います。

委員長 ①と③は同時にできるのではないかと。

永澤委員 そうですね。同時ぐらいでできるのではないかなと思います。

委員長 ほかにありませんか。

小出委員 そうですね。同時に出しつつ、優先順位をつけてもいいのではないかと。

委員長 何だ、それ。

吉澤委員 済みません。ちょっと最初にこの検討課題が出されたときにいろいろ出ていて、1回報告も受けましたね。ただちょっと時間がたってしまって、先ほどいろいろ出されましたけれども、もう一回改めて、少し出された上で優先順位つけるということもあり得るのかなとも思いますし、同時でできればそれでもいいと思います。次の委員会で、ちょっともんでもらえればと思いますが。

委員長 わかりました。では、ちょっと委員長の判断で、もう時間もありませんので、次回改めてこの①と③を整理させていただいて、ちょっと記憶を呼び起こして、当時また提案されたときと状況等も変わっている部分もありますので、元加治駅、仏子駅もバリアフリーになったりとかしていますので、ではよろしいですか、執行部の方。①と③について、改めてもう一回問題点を整理するということで、次回につなげたいと思います。

皆さん、いかがですか。よろしいですか。

〔(はい) と言う人あり〕

委員長 では、そのようにさせていただきます。

では、執行部のほうによりしくお願いいたします。

次に、その他ですが、何かございませんか。

宮岡治郎委員 次回の特別委員会で調整するということですがけれども、やはり現場を見るというのがかなり大事だと思いますので、当委員会でこの駅の改札口ですとか、危険な踏切や市道の整備について現場を1度見たほうがいいのではないかと思います。

委員長 今、宮岡委員からご提案がありましたけれども、いかがでしょうか。私もいいことだと思いますので、特に異論、ご意見、反対意見がなければ次回問題点を整理して、その中から今度これを見に行きましょうというのを選んで、次々回、さらにその次のときに日程も調整をして現場確認をできればというふうに考えていますが、皆さんいかがですか。よろしいですか。

〔(はい) という人あり〕

委員長 では、そのようにさせていただきます。
ほかにありませんか。

〔(ないです) という人あり〕

委員長 ないようでしたら、ちょっとお時間いただいて、先月8月3日にセミナーが都内でありました。内容は、我々交通対策特別委員会で川口に、生活道路の30キロ規制のことで行ったのを覚えていらっしゃると思うのですが、そこの川口の市役所の道路担当の方が講師となって、交通安全対策についてのセミナーがありました。当委員会からは、私と副委員長の横田委員と永澤委員の3名がそれぞれ出席いたしまして、大変貴重なることも多かったというふうに思いますので、もしよろしければ、この場で横田副委員長のほうから皆様に、そのセミナーの内容をちょっと説明をお願いして、今後の交通安全対策、また生活道路の安全対策について参考にしていただければと思うのですが、皆さんいかがですか。

〔(賛成) という人あり〕

委員長 よろしいですか。

〔(はい) という人あり〕

委員長 では、お時間いただくということで、資料のほうを配らせていただきます。

〔資料配付〕

委員長 休憩しないで、このままやってしまいますね。いいですね。

では、横田副委員長のほうからお願いいたします。

横田委員 どうも貴重なお時間ありがとうございます。では、ちょっと説明させていただきます。

今お配りしたの、私がメモ程度にちょっとまとめたやつなので、ちょっと見づらいかもしれませんが、これをもとに説明させていただきます。

一応テーマは「生活道路の交通安全対策」ということで、講義をいろいろ受けてきました。まず最初、1、生活道路の置かれた現状ということで、全交通事故の中で生活道路での交通

事故が起こる、これがパーセンテージなのですけれども、全交通事故の中の生活道路がどのくらいのパーセンテージで交通事故が起こっているかというのが、ここに横に書いてあるのですけれども、平成12年で20.4パーセントで、20年で25.3パーセント、要は生活道路での交通事故件数の割合がどんどんふえているということの、これデータなのですね。

次は、②なのですけれども、全部の交通事故の死者、このうちの3割が歩行者ということになっています。これは諸外国と比べると非常に高い数字で、参考と書いてあるのが、ヨーロッパだと2割ぐらい、アメリカだと1割しか歩行者での死者がないということです。この3割のうち、その中の6割、これが自宅から500メートル、だから本当の生活道路で事故が起きていることが多いということですね。6割ですから。これを全部の交通事故の中でのパーセンテージでいうと、18パーセントが自宅付近で交通事故に遭って亡くなっているということです。

今度3番目にいきまして、なぜ時速30キロの規制が必要なのか。この委員会ですっと取り組んできた速度規制ということで、30キロ規制が必要なのかというのは、要は致死率なのですね。下に書いてあるのが、時速50キロで衝突した場合、これは10人中8人が亡くなってしまふ。それが、時速30キロでぶつかった場合、これですと10人中1人しか亡くならないということで、だからパーセンテージにすると10パーセントということなので、極端にやっぱり減りますので、逆に言えば40キロ、50キロとなると極端に死亡率が上がっていくということなので、30キロ規制というものが必要だということです。

次に、今度は生活道路の交通安全の対策ということで、大きく分けて2点、①、②と書いてあるのですけれども、通過交通の進入抑制。要は車が入ってこないようにする、また少なくするような努力をすれば、それは一番事故に遭う確率というのは、それは少なくなるというのはよくわかると思うのですけれども、その場合、ちょっと今ここには書いていないのですけれども、幹線道路から生活道路に入るときに入りづらいような視覚的な形で、幹線道路から生活道路。ここ歩道があったら、この歩道と同じデザインで、生活道路のほうも同じデザイン。れんがで歩道になっていれば、れんがの状態、そうすると車って入りづらくなってくると思うので、そのようなやり方とか、あと入り口が実際に交差点は狭くはなっていないのですけれども、スペースはあるのだけれども、丸く外に出すというのですか、例えばグリーンベルトとか、そういうので、グリーンベルトも真っすぐぽこっと膨らませるというのも一つの手だと思うのです。そこは車、別に普通に走れるのですけれども、走りづらいというか、ちょっと走ったらいけないなというふうに思わせるような、そういう工夫。

そういうやり方もあるのですけれども、今回私がいろいろと勉強していいなと思っていたのが、この2のほうの速度抑制のところなのですけれども、その方法として講義でいろいろ教えてもらってきたのが、とりあえず代表的なのが4点。ハンプ、クランク、スラローム、

狭窄。このハンプというのが、海外とかには、もう何十年も前からよくあって、日本でも今最近できているのですが、要は道路の中にぼこっという、かまぼこ状の、をつくって、スピード出して突っ込んでしまうと車をはねてしまいますので、必ず減速するという、これがハンプですね。要は、かまぼこの形の舗装をして、事前にこれを見たドライバーがスピードを落とすということで減速させる方法。これがハンプ。あとはクランク。真っすぐ進めないように、道そのものをボラードとかを使って、車をジグザグ運転させるようにするという方法。あともう一つ、同じ形ですけども、スラローム、蛇行させる方法というのが、この2番目、3番目ですね。あとは、もう道そのものを定期的に狭めてしまう。視覚的にやっぱり減速はするし、ということになると思うので、これが狭窄ということですね。それもやっぱりボラードとか使って狭めてしまうので、減速するというのが、この速度を抑制する方法としての4点ということです。

それで1つ、先ほど言いましたハンプと、このボラードもそうなのですけども、これ社会実験ツールとして無料で貸してくれるのです。それが、この3の①、②で書いてあるのですけれども、仮設ハンプと仮設ボラードと書いてあるのですけれども、このハンプが斜面、斜路部、かまぼこ型になっているので、上がって行って、平らになって、下がっていくという、この斜面部のところは最高で24個。これ1つが幅1メートル、長さ2メートル、高さ10センチという、この斜めのやつ。それと、その先に行った中間の水平部分ですね、これが1メートル、1メートル、高さ10センチということで、これを無料で貸してくれるということなので、申請書が今手元にはあるのですけれども、こういう申請書があるので、申請すればすぐ、これは無料で貸してくれるということです。この仮設のボラードも、狭窄とかクランクとかスラロームに使うやつなのですけども、20本までは貸してくれるということです。

〔(どこが貸してくれる) という人あり〕

横田委員 貸してくれるのは国交省のところなので、そこのホームページからいくと借りるところがわかるようになっていきますから。「くらしのみちゾーン」というところで検索してもらおうと、これは出てくるようになっていきます。

それで、よくいろいろなところで、これ借りて実験とかやっているそうです。いろんな市町村でやっています、このハンプ、ボラード等を活用して実際やってみて、車に通る体験をしてもらう。また、行政側としては速度の抑制効果だとか、交通量が削減されたとかということを実験的にやってみて、これがよければ、借りるのではなくて実際に購入してやってみるという価値は、非常にあるのではないかなということ、この前の講義を聞きに行ったら感じたところなので、このたびちょっとご報告をさせていただきました。どうか参考にしてもらえればと思います。

委員長 ありがとうございます。

永澤委員、何かありますか。

永澤委員 結構です。

委員長 よろしいですか。

では、私のほうからちょっと補足させていただきますと、1番の①なのですけれども、この交通事故件数というのは、例の運転交通法が、運転免許の例の反則金も厳しくなって、全体的に減っているのですね。ところが、なぜかこの生活道路における交通事故件数だけがふえているということで、不思議な話ですねとって、なかなか理由はわからないのですが、その大学の先生が言うには、これ実はこのころからちょうどカーナビが普及し始めて、渋滞したときの渋滞抜け道マップという生活道路に、その機能を売り物にするカーナビが出てきたころに、ちょうど生活道路の事故や死者がふえてきているのと当たっているのではないかとというような説を唱えていらっしゃいました。私も確かにそのとおりだなというふうに思いました。

あと、もう一点補足なのですけれども、先ほどの仮設ハンプなのですが、通常のハンプですと、ぼこっとなるので、運転手はびっくりして効果はあるのですが、実は生活道路の中に設置するというので、その目の前のお宅は、夜とか振動とか音が大きいために撤去してくれということも少なくないのですね。そこで、それを改良するために生まれたのがこの仮設ハンプで、どういう特徴があるかという、単純な山ではなくて、制限曲線、S字曲線ですね、S字曲線が工夫されていて、運転手は乗り上げた感は驚くのですが、衝撃、いわゆるドーンとぶつかるような音とか衝撃が少ないので、設置した周りのご自宅にはさほど迷惑がかからないで効果が上げられると。そういう仮設ハンプなのです。これ硬質ゴム製です。それが移動式になっていまして、置けばいいようになっているのです。そのようなものをレンタルしていますよということです。以上、ちょっと補足させていただきます。

以上、セミナーの説明をさせていただきましたが、何かご質疑等あれば。

宮岡治郎委員 一昨日の石田議員の一般質問で、質問の目的とは別ですけれども、石田議員が例として挙げたジグザグみたいな話で、イオンの北側にジグザグ道路があるとか、それから藤沢のヨークマートの西だったかな、何かジグザグにしてある。あれは、現場わかる方とわからない、知らない方いると思うのですけれども、あれはこの中のクランク、スラローム、狭窄のどれに相当しますか。

〔(ジグザグだとクランクだろう) と言う人あり〕

宮岡治郎委員 クランク。

横田委員 ちょっと場所が私も。

委員長 私の地盤ですから。

宮岡治郎委員 では、いいですか。

委員長 これね、クランクというのが花壇を出っ張らせて、交互に出っ張らせるので、藤沢のヨークマート、あそこの横はコミュニティ道路ですけども、これはクランクに相当し、イオン、ジャスコの北側の道路、これはスラロームになっています。

宮岡治郎委員 はい、ありがとうございます。

委員長 狭窄なのですが、実際には藤沢公民館の南側のほうに樹脂製のドラム缶みたいなものを置いて狭くして、交差点での出会い頭の事故を防ぐための減速機能を持たせているところもあります。

宮岡治郎委員 はい、ありがとうございます。

委員長 ほかにありません。よろしいですか。

宮岡幸江委員 1つだけ。さっきのレンタルは、見ればわかるのでしょうかけれども、どのくらいの期間貸してくれるのですか。

横田委員 期間は。

委員長 それはちょっと聞かれても、後でね、ホームページ見たり。書いてある。

横田委員 済みません、期間は書いていないです。

委員長 では、また後で調べて報告ということでよろしいですか。

宮岡幸江委員 はい。

委員長 ほかにありませんか。

〔発言する人なし〕

委員長 なければ、その他を終わります。

△ 閉会の宣告（午後 4時20分）

委員長 本日の議事はすべて議了いたしましたので、会議を閉じます。

これをもって交通対策特別委員会を閉会といたします。

本日はご苦労さまでした。

△ 署名

以上審査の次第は、正確なることを証するため、ここに署名する。

交通対策特別委員会委員長 金 澤 秀 信