

招集期日 平成24年3月16日(金曜日)

招集場所 入間市庁舎5階第2委員会室

開 会 3月16日(金曜日)午前 9時28分

閉 会 3月16日(金曜日)午前11時52分

|      |     |       |      |       |
|------|-----|-------|------|-------|
| 出席委員 | 委員長 | 宮岡治郎  | 副委員長 | 横田淳一  |
|      | 委員  | 小出亘   | 委員   | 吉澤かつら |
|      | 委員  | 金澤秀信  | 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  |      |       |

欠席委員 なし

説明のため出席した職員 市民部長 建設部長  
関係職員

委員会に出席した事務局職員 高山 勇 佐藤大輔

△ 開会及び開議の宣告（午前 9時28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の要望事項への対応状況についてを議題といたします。

執行部から報告をお願いいたします。市民生活課長。

市民生活課長 おはようございます。1の要望事項への対応状況につきましてご説明申し上げます。

資料の1ページになります。

1、要望事項への対応状況について。（1）交通渋滞対策について。過日平成23年3月28日付で依頼のありました要望事項への対応状況のうち、その後変化のございましたものにつきまして追加回答としまして、別紙の1になります、その部分に関してご説明申し上げます。

3ページになります、平日、祝日、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の提案を店側に求めるということに関しまして、前回までの回答で現在分析中であるということをご報告しております。過日、平成24年1月23日にアウトレット及びコストコからその報告がございました。その詳細につきましては、1ページめくっていただきまして、資料という形でご提出しております。入間アウトレットパーク・コストコ入間倉庫店交通量調査業務報告書概要版になります。こちらの中をご説明申し上げます。

大変申しわけありません、資料の中の1ページあけていただきまして、目的、本調査は、入間アウトレットパーク及びコストコ入間倉庫店の交通混雑解消を検討するための基礎データとして、自動車来店帰宅交通の実態を把握することを目的として実施したものである。

調査日時、平成23年9月23日平日の水曜日でございます。

〔（8日です）と言う人あり〕

市民生活課長 28日水曜日でございます。もう一日が休日、平成23年10月9日日曜日でございます。

9時から18時、午後6時までの9時間を調査いたしました。

調査箇所としまして5点ございます。1枚めくっていただきました2ページのところにその概要図がございます。1が交差点でございまして、工業団地の入り口、こちらは交通量の調査になります。2、3、4、5がそれぞれの出入り口ということで、そこにコストコすとかアウトレットに出入りする車の量をはかったものでございます。

3ページ以降はその詳細図という形になっております。後で目を通していただければと思

います。

飛びまして8ページになります。調査内容としましてどのようなことを行うかと申しますと、交通量調査、まず1点目が行っております。2-1になります。自動車交通量調査という形で分類しております。車種別、時間帯別、直進あるいは左折とかという、そういった別で計測しております。

2-1のところに、先ほど申し上げました出入り口のどのくらいの車が出たり入ったりしているかという調査になります。

2-3としましては、渋滞の長さを調査しております。概要につきましては、1枚めくっていただきました10ページのところに具体的に渋滞がどうしたら渋滞という判断の概略図になります。

2-4が信号機の間隔を調査したもの、あとは2-5で道路の長さとかをはかったということでございます。

次のページ、11ページになります。これに関しましては、それぞれの各地点におきまして2日行っておりますが、それぞれの車の量を数値的にあらわしております。例えば11ページの上の図で申し上げます。ナンバー1、工業団地交差点の部分の交通量のどのくらい走っているかという形になります。先ほど申し上げました9時間の合計値で、北のほうから、要するに川越のほうから八王子のほうに向かっていく車、10808、1万808台という車がそこから入ってきまして、実際に直進した車は1万500台、あそこから出ていった車ですね、左折とか右折で入ってきた車も入っておりますので、そこを通過したのが右行ったり左行ったり真っすぐ行ってどうなったかというふうな表になります。

以下、同じような形でそれぞれの地点あるいはその一番ピークとなる時間帯の数量が下の欄に書いてございます。

同じく16ページは、今度先ほどの10月9日日曜日の休みの日の調査の状況でございます。概要に関しましては、後でござらんいただければと思います。

問題となりますその結果という形になります。21ページ以降をお開きいただけますでしょうか。①がアウトレットパークの概要、②がコストコ入間倉庫店の概要になります。営業時間、それぞれ収容台数、出入り口の箇所等が記載されてございます。

2番目、22ページになります。駐車場の利用状況と周辺道路の渋滞状況という、ここが一番問題になるかと思えます。とりあえず上の段に書いてありますのが平日、こちらはアウトレットパーク入間という部分の数値になります。その中で、図-2の右側の部分ござらんになっていただければと思います。10時台に、左下から見て10時台の上の部分で入庫台数が600台、これが一番多い状況であるという形になります。ピーク時には、出庫のピークが約2時に入庫のピークを迎えていると。この時点においては、駐車場は余裕ありますという報

告になっております。

下の休日になります。こちらのほうが問題でございまして、最大の入庫台数が下に書いてある3,112台、それが1時から2時の間に発生しておるということで、収容台数3,000台を超えているということになっております。実際にはこの部署で南口の、21ページの図が1のところ、一番下というのですかね、一番南のところ、三井アウトレットパーク南出入口というのが、ここは調査員をつけておりませんので、今言った3,112台で実際の収容台数が3,000台で若干不足ということなのですけれども、多少誤差があるという形になっております。

こちらのほうの入庫台数は、朝やはり10時に1,200台の入庫があつて、徐々に軽減していくと。出庫の台数に関しましては、午後までずっと増加の傾向が続いてきますので、この図から平日と休日の両方からあわせてわかることといたしますか、判明することが、休日のほうがやはりどうしてもお客様の滞在時間が長いという形になります。

次が23ページ、コストコの調査状況でございまして。平日、こちら885台最大入庫台数がありますので、既にここで880台に対して5台足りないという形になります。こちら平日からして若干足りないという形になります。最大の入庫の台数に関しましては、図4のところになります。その右側にやはり10時台に1回に600台という、実際には605台という形なのですけれども、そういった入庫台数がございまして、その時点でほぼ満車になってしまうというような形になるかと思ひます。

下の列が休日の調査になります。同じく図5の右側をごらんいただければと思ひます。コストコ入間店の入庫の台数に関しては、9時に朝早くからお客様が来店しているという形になります。都合最大の在庫台数が1,107台でございまして、880台から差し引き220台は不足しているという状況にございまして。こちらが駐車場の状況にございまして。

24ページが渋滞状況という形になります。平日及び休日という形に分かれて記載されてございまして。やはり休日のほうが渋滞が激しくて、いわゆる幹56号線と言われております市道北側の工業団地の入り口から国道463バイパスに向かって非常に長い渋滞が観測されたという形になっております。16時5分。平均しましても全体的にそのところが2,000メートルから4,300メートルの渋滞が発生しているという状況の報告になっております。今幹56号線の話であつて、16号線のほうの話に関しましては、休日の2点目の「また」というところにてございまして。こちらが2.47キロという形になっておりますので、こちら相当渋滞が発生しているという状況になっております。

ちなみにこの両日の調査に当たりましては、前から申し上げたように、USSという臨時駐車場のほうは両方とも確保していない状態での計測になっております。

最後に、こちらの調査会社のほうから課題とその対応策という形が最後、25ページに書い

てございます。いずれにしても、駐車台数が足りないということで、休日においては三井が約100台、コストコが200台足りないという形になっております。渋滞の長さも長いよという話の報告が課題として上がっております。

対応策としては、議会、こちらのほうの委員会でもいろいろ指摘があったことも含めましてでございます。最初の駐車場の設置にかかわる対応といたしまして、駐車場収容台数の増設の検討、あるいは休日対応のための臨時駐車場としての周辺駐車場の連携の検討という形になっております。こちら今申し上げましたUSSという中古車オークションの会場の駐車場を340台分借りているというような状況になります。

次が入庫待ちの車両の道路の滞留台数緩和のための駐車場内の車路の延伸、私どもでも求めていましたリング道路の延長とかという形になります。あるいはもう一点が、駐車場へ入るためのゲートをもっとふやしたらどうかというような形がこの2点でございます。なかなかこの2点に関しましては、現状においてはそこをつくることによって駐車台数自体が減ってしまう可能性があるというふうな報告を受けております。

次が運用面にかかわる対応としまして、最初の1点目で場内での空きスペースを探すためのうろつきを防ぐということで、警備員の増設という提案。次が入出庫の入り口をいろいろなところから入れるよう、あるいはどこがあいているかというような案内板の表示とかそういった形の提案です。これも同じく議会からとかでございますどこがいつ込むのかというようなことをもっと細かく提案したらどうかというようなことになっております。一部この中でも既に実施しているところがございまして、なかなかできていないというところもあるかとは思いますが。

最後は、コストコあるいはアウトレットだけではなく、交通管理者あるいは道路管理者等に対する対応が考えられる例といたしまして2点ほどでございます。こちらは議会のほうのご提案があるとおり、16号左折レーンができないかということと、信号の間隔をどうにかできないかという提案がされております。

以上がアウトレット及びコストコから提案がありました報告の概要でございます。

それでは、資料の表紙に戻っていただいてよろしいでしょうか。今が1の(1)でございました。

これ1の(2)ということで、前回12月9日に行いましたこの会議においていろいろご提案と申しますか、ご質問がありましたところの回答になります。まず1点目が、議会から交通規制に関して要望がございましたところがどうして選ばれたかというようなご質問がございました。それが別紙の2になります。先ほどのアウトレットとコストコの部分の次のページ、資料のページでは4ページというゴム印が押してあるかとあります。宮寺の市道317、332、386、328の路線ということで、どうしてこれが選ばれたのかというご質問がございま

した。それに関しまして、警察のほうに確認したところ、その直線の距離あるいは道路幅員、事故の頻度、危険性等を考慮して選定したということでございます。ほかのところ選ばれなかった理由というのが、今言った逆の裏返して、比較的その直線距離が短いですが、道路幅員がそれほどないのではないかと、それほど危険性がないというふうな判断のもと、ほかの部分には選ばれなかったということで、議会のほうからご提案、要望しております部分に関して、そのAとかBという部分には判断にとらわれず、警察の判断で行ったという回答でございます。

次が（3）交通対策特別委員会の確認事項につきまして、これも同じく前回12月9日の委員会におきましてどうなっているかというご質問に対する回答でございます。ア、西武バスが代走バスを出す基準についてということでございます。こちらは西武バスに確認いたしました。特に明確な基準はないということで、道路状況や待っているお客様の状況により、その日の運行管理者が判断するというところでございました。一つの目安とすると、20分ぐらいおくれが出るというときには、運行管理者が判断して代走バスが出ることあるいは19分でどうかと話が出てくるかと思えますけれども、そのくらいの目安でやっているという話がございます。特に20分だからということではないということですが、一つの目安ということでお聞きしております。

次に、9月23日、二本木線と中神線の代走回数14回の内訳ということで確認しております。二本木線の上りと下りで各6回ずつ、中神線が各1回の合計14回ということでございます。

もう一点、ウのところでございます。縄竹地区からの苦情と要望につきましてということで、平成23年12月9日の報告内容といたしましては、2ページになります。9月17日土曜日及び18日日曜日において、武蔵中とハート病院の間が渋滞で動かず、家から出るのも帰るのもとても大変でした。友達も家まで用事で来るので、大変だったと言われました。

9月23日お彼岸中もあって、23日はとても道路が渋滞していました。特に16号の八王子方面がコストコとアウトレットの車で動かず、家の周りにも車が入って大変でしたということで、こちらのほう確認いたしましたところ、このハート病院、下の地図があるのですが、ハート病院の入り口がありますところに太く塗ってあるかと思えます。ここの細い道のところにも車が入ってきたということで確認しております。

以上、議題の1番目の要望事項への対応状況についてのご説明でございました。

委員長 ありがとうございます。

ただいまの報告に対し、質疑等ございましたらお願いします。

金澤委員。

金澤委員 どうもご苦労さまです。以前に比べて詳細な資料で、かなりの部分理解することができました。ありがとうございます。

ちょっと一、二点お聞きしたいのですけれども、まず駐車台数の在庫台数のオーバー、収容台数よりもオーバーしているというところなのですけれども、例えば600台なら600台の収容台数の駐車場がありますと。数パーセントの差であれば、上回っているのであれば、5台、10台であればその中をぐるぐる探して、ないかな、ないかなと探している車が入っていくので、駐車場の収容台数を数パーセント上回っている数字が出てくるのは、直感的に理解できるのですけれども、このコストコの休日などは200台強、220台が上回っているというのは、これはどういう形になるのですかね。収容台数以上に200台以上上回っているというのがちょっと理解できなかったもので、そこのところちょっとわかりやすく説明してください。

市民生活課長 報告書の23ページの下の方が一番わかるかとは思いますが、図一5になります。この図を見ていただきますと、先ほど申し上げたように、朝からお客様が来て600台駐車場が入っているということで、10時にもう500台近く来ているかなと。11時には出庫台数と入庫台数がほぼ同じ経過といいますか、折れ線になっているかと思しますので、この時点で既に満車で、1台出れば1台入れるという状況になってしまっています。最終的に左側のところで、時系列的に書いてあるのですけれども、時間的な変動でもこちらのほうは11時過ぎてからどんどん来てしまつてということで、夜遅くといいますか、5時までずっと、調査時間6時です、6時までずっとお客様が来てしまっているという状況になります。したがって、その車が先ほど申し上げました国道ですとか、あるいは幹56号線のほうに渋滞が延びてしまつていてという状況になっていると私は理解しておるのですけれども。結局入れない車が一般の車道上にあふれているという状況になっているということになります。

金澤委員 ということは、どういうふうに理解すればいいかということ、この23ページの図一5の左側で、あふれた分は在庫台数という定義、収容台数プラス路上にあふれている台数をカウントしましたというふうに理解すればいいわけでしょうか。在庫台数というところちょっと理解難しいのだけれども、そういうふうに理解すればいいのですか。

市民生活課長 大変申しわけありません。確認してご回答申し上げます。

委員長 よろしいですか。

金澤委員。

金澤委員 つまりその在庫台数のこの在庫の定義というか、何をもって在庫でカウントしているかという、その定義の確認だというふうに思いますので、では改めてご回答をお願いしたいと思います。

それとあともう一点気になったのが、今回の9月の調査ですよということで、今後の対応策として25ページにある休日対応のための臨時駐車場として周辺駐車場との提携等の検討で、U S Sの三百数十台を今後この後ですか、9月の後U S Sと提携したというような話ですが、実際U S Sとの提携はいつごろなのか。その後のU S Sとの提携をした後の改善の状

況はどうなのか、その点についてわかればご回答をお願いしたいと思います。

市民生活課長 ちょっと明確な期日ははっきり申し上げられない、大変申しわけございません。その提携のといえますか、U S Sの利用に関しましては、繁忙期、セールとかをやるときには利用しているということでございます。たまたまといえますか、この2日間に関しては特にセールとかやっていなかったの、借りていないということでございます。

〔何事か言う人あり〕

市民生活課長 申しわけありません。明確にいつからというのはちょっとはっきりわからないのですけれども、この報告、先ほど申し上げた1月時点においては、三井とコストコの話になるのですけれども、コストコのほうの協力といえますか、それがやっとなとれたということで、コストコは三井アウトレットパークにあります駐車場、隣接するP2という駐車場なのですけれども、そちらを借りると。その借りることによって、今度三井アウトレットのほうの駐車台数が減りますので、その車を今度はU S Sのほうから借りると、玉突き状態というのですかね。それでそのU S Sの借りる負担分を三井とコストコ両方でその費用を折半で借りるという合意ができたという期日が1つあるのですけれども、それが先ほど申し上げたちょっと明確にはわからないということと、一般的にそのセールやったりする忙しい、お客様が来るだろうというときに行くというお話になっております。

金澤委員 そうすると、今のご答弁を整理させていただくと、アウトレットのほうはやっぱり収容台数から見て余裕があったのだと、通常の土日などの休日については、コストコの収容台数からあふれている分をアウトレット側の場内駐車場のほうで吸収ができるのだと。それでもセールのときには、アウトレット側でもあふれてしまうので、さらに外にあるU S Sの駐車場を利用するのだというふうに理解したわけですね。

それはそれでひとつ結構なことなのですが、結果どうなのですかね。それが結果、休日、実際の土日に吸収できているのか、またセールのときに追加しなくても本当に大丈夫なのかどうか、その点はいかがですか。

市民生活課長 現状で申し上げますと、ご承知かと思うのですが、去年の3月11日の時点で多摩境倉庫店が被災しまして、長いこと休業しておりました。その後、ことしの2月24日にそちらの多摩境倉庫店のほうが再オープンした関係と、あるいは去年に前橋店とかオープンした関係で、現時点では相当渋滞は解消に向かっているものと判断しております。

ただ1点、その1月のセールのときには、具体的な詳細な資料はちょっと今手元にはないので、今申し上げた多摩境の倉庫店のほうはまだ開店していなかったという状況もあり、ことしアウトレットのほうでいつもは福袋だけなのですけれども、そこに合わせてセールもやったということで、相当込んでいたという状況はございます。それが現時点では、先ほど申し上げたとおり、2月24日にはオープンしておりますので、渋滞は解消に向かっ



いるということで認識しています。

金澤委員 そのほかにも越谷のほうでかなり大きなアウトレットもオープンしたということで、方向性としては渋滞の緩和の方向に、悪化ではなくて緩和の方向に向かっているのだろうという意識はあるのですけれども、また改めて夏前のバーゲンの時期とか、ゴールデンウィーク前後とか、また再追加調査を要望させていただきたいというふうに思います。

以上です。

委員長 そういう要望ありますけれども、市民生活課長、いかがですか。

市民生活課長 例年、今まで9月と5月ぐらいには調査はしておりますので、今ご要望があったとお  
り、5月にはやる予定ではあります。

委員長 金澤委員、それでよろしいですか。

金澤委員 はい。

委員長 ほかに質疑ございますか。ありませんか。

〔発言する人なし〕

委員長 なければ、要望事項への対応状況についてを終わります。

次に、2の自転車交通安全対策についてを議題といたします。

この件につきましては、事前に各会派から質疑事項を提出していただいておりますので、まずはそれに対する回答を執行部からお願いします。市民生活課長。

市民生活課長 資料のほうは、まず2ページのところに2行ほど書いてございます。その中で資料別紙3のとおりですということになっております。

ちょっとめくっていただきまして、5ページになります。アウトレット等の報告書の後の1枚別紙2がございまして、その次の別紙3、5ページになります。自転車の安全対策についての質疑事項の一覧という形でご報告させていただきます。

1番から、全部で最後の8ページまでで19項目、多少同じような質問、同じような回答になっておりますけれども、ご了承いただきたいと思います。

1番目、保守系クラブからの質問でございます。自転車に関する道路交通法改正の要点は、資料もついているのですけれども、平成23年、去年の10月25日付警察庁交通局長から各都道府県警察長あてに「良好な自転車交通の秩序の実現のための総合的政策の推進について」の通知がございました。こちら、別紙3の資料1になります。ページは9ページからになります。こちらの通知がございまして、改めましてこの中で、第1というところに基本的な考え方、10ページに第2、推進すべき対策ということで記述がございまして、その中の基本的な考え方に関しましては、自転車は車両であるということ、歩行者を優先するということが大前提である、やむを得ない場合にはそういった歩行者優先を徹底遵守した上で歩道を通行していいよというようなことで書いてございます。

もう一点、その10ページのところの対策としましては、自転車の通行環境の確立、自転車の利用者に対するルールの周知と安全教育の推進、自転車利用者に対する取り締まりを強化しますということが書かれております。こちらの通知によって概要がそのような形になっております。

2番目の改正規則の市民への周知状況は、後ろに資料もついてございますけれども、広報において12月15日号と今年の3月1日号でそれぞれ少しずつ記事を載せたり、特集記事を組ませていただいたところでございます。こちらのほうは、別紙3資料2の14ページ、12月15日号の右の下のところ自転車安全利用五則というのを載せさせていただいております。1枚めくった別紙3資料3のところ、ことしの3月1日号でございますけれども、見開きで自転車のルールとマナーということで載せさせていただいております。そのほかに市の公式ホームページで同じような形で自転車の安全利用あるいは市役所の市民ホールにございます広告モニターにおきまして自転車安全利用五則の周知を図り、そのほか年4回にございます交通安全運動あるいは振り込め詐欺街頭啓発にあわせまして自転車の安全利用について啓発を行っておるものでございます。

3番目、改正後の事故状況の分析につきましてです。平成23年1月1日から23年12月31日の間の自転車事故というのは、市内におきまして206件発生しております。しかし、具体的なその分析までとはいかず、ここに書いてある年齢別、時間帯別、状態別に分類しているのみという形になっております。資料のほうは18ページ、別紙3資料4という形であります。これが21年で、その裏の19ページが22年、20ページが23年の入間市における自転車事故の概要になります。

別紙3資料5に関しましては、自転車ということにちょっととらわれていないのですけれども、その中でも自転車に係る部分になります。21ページで申し上げますと、21年におきましては、真ん中のちょっと右寄りというのですかね、状態別自転車といった形で、全部で207人の方がけがをされて、1人の方がお亡くなりになってしまっているという形になります。

次が、22ページ以降が子供さんあるいは高齢者、高校生、次になりますけれども、町丁字別の事故の状況ということで、自転車に限ってはないのですけれども、どんな事故があったかというような数値が書いてございます。

206件といいますのは、36ページの一番下のところに書いてあります件数的には206件で、1人の方がお亡くなりになっておりまして、けがをされている方が207ということで、1つの事故で自転車に関する負傷された方が複数いらっしゃるという形の統計になります。件数とそのけがをされたあるいは亡くなってしまった数というのが、ちょっと一致はしてございません。

4番ですね。4番は道路整備課のほうにお任せします。申しわけございません。

次に、5番になります。高齢者・自治会・学校教育・保育所等の連携は行われているのか。回答としましては、老人クラブ連合会と連携した交通安全教室、自治会と連携した交通事故防止のための啓発活動を実施しておりますと、その中で自転車の安全利用について周知を図っているということでございます。小学校におきましては、中高学年の児童や中学生の生徒には、自転車運転に関する法令を説明した後、発進時の確認、一時停止、進路変更時の確認の仕方など自転車の正しい乗り方の実技指導を実施しております。保育所等へは、入間市交通対策推進協議会入間市幼児交通安全クラブを通じまして、同じく自転車の安全利用の周知を図っております。

6番になります。②の今後の安全指導と保険加入の進め方について。今後の安全指導につきましては、現在小学校で実施しております交通安全教室を継続していくとともに、中学生に対しましても同じく交通安全教室を実施していく予定でございます。保険加入につきましては、自転車販売店をお願いをいたしまして、保険加入していただけるようお客様のほうに言っていただくようお願いしていきたいと考えております。あとは、保険加入の必要性を交通安全教育の場においても説明いたします。その他、広報とかホームページで周知してまいります。

申しわけありません。5番以降が公明党さんからの質疑でございます。

次に、7番目は道路整備課長さんのほうにご回答をお願いします。

8番になります。国道16号線の自転車走行についての見解ということでございます。市といたしましては、自動車の速度が速く、交通量が多い16号の車道上を自転車が通行することは非常に事故の危険性が高くなり、その結果事故の増加があるのではないかと考えております。したがって、現状では国道16号線の歩道に、ここにあります普通自転車歩道通行可の標識がありまして、その3メートルに満たないところにもついているのですけれども、そういったところにおいても歩道を通行していただいたほうが安全ではないかと考えております。

9番目になります。3メートル以上の歩道がほとんどない入間市の道路状況の現状と道路交通法の遵守における乖離について国や県に意見を述べるべきではないか。市内の状況を申し上げますと、幅員が3メートル以上の歩道に関しましては、全部の延長で10.51キロメートルとなっております。その中で自転車の安全利用を確保するためには、歩行者優先というルールを基本といたしまして、自転車の通行ができるよう今後狭山警察を通じて働きかけていきたいと考えております。

10番目ですね。3の狭山警察の交通安全担当者を協議会として呼びまして、埼玉県警の自転車交通安全に対する現状と今後の方針についてお聞きする場を設けたらどうか。埼玉県警の自転車交通安全に対する現状と今後の方針については、今後狭山警察署交通課と調整とつ

てまいりたいと考えております。

次が日本共産党入間市議会議員団のほうからの質疑事項でございます。11番、1、自転車事故の現状、自転車事故が多い場所、また自転車事故が多発している場所の原因分析はということでございます。こちら、先ほどちょっとお答え申し上げましたけれども、昨年1年間で206件事故が起こっております。なかなか先ほどのとおり、分析までは至っていない状況でございます。

12の2、2人乗り自転車、3人乗り自転車の普及状況。埼玉県におきましては、道路交通法の改正に基づきまして、埼玉県道路交通法施行細則の一部を改正いたしました。こちらの改正は、21年7月1日からとなっております。その中におきまして、今こちらの質問でございます幼児2人同乗、3人乗りまでということになるのですけれども、前1人、後ろ1人にお子さんが乗れるという、そういったものの自転車で乗っていても通行できることになりました。この件に関しまして、入間市輪商組合に確認をしたのですけれども、輪商組合としては把握していないという回答がございました。市といたしましても量販店等輪商組合さんに入っていないところとかあるという関係で、なかなかその数字的には把握していないというのが現状でございます。

次の13番の3、自転車運転の指導や注意を呼びかける看板等の設置状況は。西武地区入間川にかかる中橋には、ご承知のとおり「歩道は自転車をおりて通行しましょう」という看板を設置しております。そのほか市民から要望があった場所あるいは危険と思われる場所については、看板を設置してございます。

14の4、自転車のマナー、ルールの普及啓発の取り組み。こちらも先ほどと同じような回答になりますけれども、広報、ホームページあるいは街頭の啓発活動を通じて行っておるものでございます。

15番の5に関しましては、道路整備課のほうから回答申し上げます。

16の1でございます。自転車事故の実態、済みません、みらい市民クラブからの質疑事項でございます。自転車事故の実態について。過去3年間の自転車がかかわった事故の件数・場所・状態・被害者、加害者・相手方の種類などということで、先ほどご説明申し上げました別紙の3の資料4、5をごらんいただきたいと思っております。18ページからになります。別紙3資料4は入間市の状況、別紙3資料5に関しましては自転車を含まず、その他の様態も含めました事故の状況になっております。この中で相手方の種類ですとか、加害者かどうかとか、そういったのもあるのですけれども、なかなかそこまでちょっと資料が出せなかったという状況がございます。

17の2番です。武蔵藤沢駅前ロータリーの自転車の問題について、どのような苦情や相談があるのか。市民生活課のほうには特に武蔵藤沢駅ロータリーに関しての自転車の苦情とか

相談というのはございませんでした。こちらに書いてございますのは、藤沢の区画整理事務所で取り扱った案件でございます。バス利用者等の歩行者と自転車利用者との事故が懸念されるとの相談があったということで、「自転車をおりて」という大きな赤い表示を6カ所歩道上に設置したところでございます。

18番、3です。自転車利用者の意識改革に向けた市の取り組みについて、大人・子供それぞれの取り組みということで、こちら先ほど申し上げましたけれども、大人向けでございますと、老人クラブ連合会あるいは自治会等の連携で交通安全教室の中で周知を図っていききたいと。子供に関しましては、小学校中高学年あるいは中学生に関して、保育所等は幼児交通安全クラブ等を通じて自転車の安全利用の周知を図っていききたいと考えております。

19番に関しましては、道路整備課のほうで対応をお願いいたします。

私は以上でございます。

委員長 ありがとうございます。

続いて、道路整備課長よりご説明をお願いします。

道路整備課長 それでは、4番、7番、15番、19番ということで順次お答えします。

4番目の道路交通法改正に伴う道路改良の必要性の有無と問題点とはということで、現在自転車通行が可能となる幅員3メートル以上の歩道は、歩道全体の約12パーセントであります。道路交通法の規定に伴う歩道幅員3メートル以上確保するためには、道路拡幅、改良が必要になってきますが、それには用地の確保等多額の費用が必要となるため、現在では道路拡幅整備は大変難しい問題であると言わざるを得ません。

次に、7番目の今回の都市計画マスタープランの変更において自転車専用道路について協議はされたのかということで、都市計画マスタープランの改訂検討委員会の中で、自転車ゾーン、また専用レーンの設置についての意見が出されまして、協議検討いたしました。協議の結果、「自転車が安全に通行できる道路環境の整備方策について検討する」ということで一文をつけ加えさせていただきました。

次に、15番の自転車道を設置するための条件とはということで、道路構造令では自転車道を設置するための条件といたしましては、自動車または歩行者の通行量が多い道路とあり、安全かつ円滑な交通を確保するため、自転車の通行を分離する必要がある場合においては、自転車道を道路の各側に設けるものとなっております。また、自転車交通を分離するかどうかの判断基準は、1日当たりの自転車交通量がおおむね700台を超える場合となっております。なお、道路構造令において自転車道の幅員は2メートル以上とすることになっておりますが、地形の状況その他特別な理由によりやむを得ない場合は1.5メートルまで縮小できるとしております。

次に、19番目の走行環境の改善について取り組みの現状、道路の形状・幅などということ

で、これは4番目の道路交通法改正に伴う道路改良の必要性の有無と問題点は等に関連がございまして、同様な回答となりますが、走行環境の改善、道路交通法の規定に伴う歩道幅員3メートル以上の確保を行うためには、用地の確保、道路の拡幅や整備に伴う多額の費用が必要になることから、大変難しい問題でありますので、自転車安全利用に限定した具体的な取り組みは、道路拡幅整備になりますが、現在していないのが現状でございます。

以上です。

委員長 ありがとうございます。

ただいまの回答に対し、さらに質疑等ございましたらお願いします。

金澤委員。

金澤委員 まずはお聞きしたいのですが、6ページの6番の②の今後の安全指導についてなのですが、小学生、中学生の交通安全教室を実施していく予定と、これについて現状は今どうなっていますか。各学校によってばらつきがあるのかなのか、その点については把握されているのでしょうか。

市民生活課長 小学校に関しましては全学校でほぼ同じような内容で、各学年に応じて交通安全教室を実施しております。中学校に関しましてはすべての学校ではなくて、過去1校、おとしに武蔵中学校で実施したということに現状ではなっております。

金澤委員 安全対策として、学校教育のほうとしっかりと連携をとっていただきたいというふうに考えています。また、問題の後ろのほうの実態の調査である高校生についても取り上げられているのですが、やっぱり私見ですが、イヤホンをしてながら走っている、携帯電話を見ながら走っている、高校生クラスに多いように見受けられますが、市内または近隣市のある高校との自転車交通安全対策に対するその調査というのは、これ可能なのでしょうか。どのような指導をしているのか、実態についての把握というのは可能でしょうか。

市民生活課長 なかなか体系的には実施できていないというのが現状でございます。実績といいますか、申し上げますと、去年狭山ヶ丘高校を自転車マナーアップ対象校として、警察との連携になるのですが、街頭において高校生の指導をしたということと、もう一点、ここで残りはなくなってしまうのもしれません。入間高校、国道16号の武蔵カントリーの前のところで学校側、高校側のほうからここは非常に横断が危ないのだということで、1週間程度ことしの1月に街頭啓発を警察あるいは学校、私どものほうと一緒にやったという経緯がございます。

金澤委員 わかりました。

保険加入については、小中学校に関しては、学校全体、PTAのほうも含めて今までの傷害保険にプラスした自転車に関する損害保険も今入ろうということで、ことしの春から実施しようということで今動きもありますので、ちょっと情報収集に努めていただければという

ふうに思います。

番号変わりました8番、同じ6ページの8番の16号については了解いたしました、いわゆる463号、通称の行政道路についても特に東側ですね、東側。西側については一部歩道も拡幅されている部分もあるのですが、東町あたりはあるのですが、ほぼ基本的に東側についてはもう昔の側溝というか、暗渠のようながたがたのふたの上のみの1メートルあるかないかのところで非常に歩くのすら困難な状況もあるわけなのですが、これについてはどのような見解でしょうか。

市民生活課長 国道463号線、いわゆる行政道路に関しては、ここにあります自転車歩道通行可の標識はないというような状況になっております。一部広いところにはついている可能性はあるのですよと、今図面がないのではっきり申し上げられないのですけれども、基本的には車道を走らざるを得ないという状況になります。

ご承知のとおり去年、この統計にも載っているのですけれども、23年、35ページになりますかね。町・丁別事故件数の23年1月から23年12月というところがございまして、東町6丁目というところでお一人の方が自転車に乗っていて、場所的には国道463号線のホンダがあるところ、今はコンビニがあるのですかね。あそこの前で朝方、自転車で通勤途中の方が後ろから来た大型車両に引かれてしまって亡くなってしまったと。警察のお話ですと、その方は左側に寄って車道を走っていたと。後ろから来た車にそのままぶつけられて亡くなってしまったという状況で、非常に先ほどのとおり危険性は高いのですけれども、現状のその法律を解していきますと、そこには先ほど申し上げました自転車歩道通行可という標識はございません。そういった場合でも歩道を通行できるという規定としますと、お子様ですとか高齢者というのはこの規制標識がなくても通過できるのですけれども、厳密に申しますと今の道路交通法から解すると、国道463号線の行政道路に関しては車道を通行せざるを得ないという形になってしまうかと思えます。

金澤委員 担当課としてもそれでいいと思っているわけではないというのは十分理解していますので、これについては私どもで次のページの10番で、狭山警察の交通安全担当者にお聞きして、ざっくばらんなところ協議、お話を聞ければというふうな思いがありますので、またその際にその点については触れさせていただけたらというふうに思っています。狭山警察のほうと調整、協議の場を設けるように調整していただけるということですので、どうぞよろしくお願いします。

次に、その隣のページの9番なのですが、先ほどちょっと一部答弁の中で3メートル以上の歩道は、市内延べ延長10.51キロメートル、これ12パーセントというふうに理解したのですが、それでよろしいですか。

道路整備課長 市内の歩道の全延長が88.25キロで、3メートル以上の歩道の延長が10.51で、この3

メートル以上の割合が約12パーセントということでございます。

金澤委員　そこで歩道の定義についてお伺いしたいのですけれども、縁石やガードレールで保護されているもののみを歩道というのか、あとは俗に言う外側線と言われているものでも1メートル以上の幅があってかなり余裕のある外側線と80センチ、90センチ以下ぐらいの本当に路肩いっぱいを示す外側線にいろいろあって、ただ通学する子供たちや高齢者から見ると、そこも歩道としてとらえている意識はあると思うのですけれども、現状担当課で把握されている歩道の定義についてご説明願います。

道路整備課長　歩道の定義なのですけれども、先ほど申しました88.25キロ、これは車道と歩道を完全に仕切って分離しているものということで、その部分を車道と歩道が縁石なりで分かれているところを歩道ということで先ほどの数字は申し上げました。

金澤委員　そうすると市内の道路のこの歩道のある88.25キロメートルというのは、市内の道路からすると何パーセントぐらいの割合になるのか、数字はお持ちでしょうか。市道の道路延長は数字持っていますよね。

委員長　多少時間かかりますか。すぐにわかります。よろしいですか。

道路整備課長。

道路整備課長　資料確認して、お持ちします。

委員長　ということでよろしいですか。

金澤委員。

金澤委員　これについては、また改めて取り上げさせていただきたいというふうに思います。

そこでなぜここに触れたかといいますと、幅員3メートルとしているいわゆる大体が都市計画道路、久保稲荷線とか藤宮道路などだと思うのですが、実際には植え込み、例えば武蔵藤沢駅前通りなんかですと、実際私も現場に行っているいろいろはかったのですけれども、3.2メートルか3.3メートルぐらいあるのですよね。縁石の中心から実際の敷地まで、歩道としては3.3メートルぐらいあるのですけれども、途中途中に景観を踏まえた環境配慮で植え込みの部分があるのですよね。1メートルぐらいとっていますよね。そうすると、10メートルとか15メートル置きに植え込みがあると、これについてそれを3メートル以上あるというふうに定義していいのですかね。私もそれちょっと非常に不安だなと思ったわけですね。あそこをでは3メートル以上あるのだから自転車で走っていいよといったって、植え込みがぽつぽつあれば、当然それを避けて走るわけですよね。たしか道路改正交通法の中では、3メートル以上あった場合には、1メートル以上の自転車の通行帯を確保した上でというふうなこともあったと思うのですけれども、植え込みがあるとその分は断続的になるわけですよね。そうすると、これはどういうふうな理解なのですかね。

道路整備課長　今、植樹ますですよ、連続してある植樹帯ではなくて、ほんの一部ということで。



これについては、また警察のほうと協議して、その部分が部分的に3メートルとれない箇所があるような路線についてはどうなのだというのは警察のほうと協議してみないとわかりませんので、ご理解いただきたいと思います。

委員長　ほかに質疑ございますか。

永澤委員。

永澤委員　先ほど金澤委員の質問の中で、中学校の自転車教室ということだったのですが、たしか来年度予算にスタントマンを使つての交通安全教室が予算の中に入っていたかと思うのですね。スタントマンを入れての交通安全教室が全校で行われるのかどうか、ちょっとそれを確認していただきたいのですけれども。

市民生活課長　了解いたしました。

永澤委員　それと、3月1日の自転車のルールとマナーというのは非常にわかりやすく「広報いるま」のほうに載せていただいたのですけれども、やはりその例題という中でちょっとその車道を安全に通行することができない場合というのが、これだけだと本当にその方でまちまちというか、ご判断がその方に任せるという話になってしまうと思うのですね。今、それで16号はどうか、ご判断がその方に任せるといふことでも私たちのほうにも質問させていただいたのですけれども、やはり16号とか、あと463バイパスとか、ああいうところに関してはこの限りではないというようなその具体的などころを書いていただいたほうがよかったかなと思うのですね。やはりその人の判断に任せるといふふうになってしまうと、非常に厳しい部分があるのかなと思うので、今後もしこういうのを掲載していただくのであれば、市の中でどこが許可になっているのかというのを明確にさせていただくと非常にありがたいのですが。

市民生活課長　そのようにいたします。

委員長　ほかに質疑ございますか。

今、補足説明ですか、道路整備課長。

道路整備課長　失礼します。先ほど市道の延長ということで、わかりましたので、平成23年3月末現在で延長が約689キロメートルでございます。これは市街地だけではなくて、山林とか畑の中を通っている市道も含まれているということです。

委員長　よろしいですか。

ほかの質疑、吉澤委員。

吉澤委員　済みません。13番の看板の設置についてなのですけれども、大体何カ所ぐらい市内に市で設置したものがあるか、わかりますでしょうか。

市民生活課長　大変申しわけありません。具体的には把握しておりません。ここには中橋の例を1つ挙げさせていただいたのですけれども、自転車に限らずさまざまな看板を掲示しておりまして、一個も管理していないというのが現状でございます。

吉澤委員 先ほどの細かい分析の中で、例えば危険な地域別のがありましたよね。特にこの中で、あくまで町別になっているのですけれども、突出して例えば河原町で多いのは、恐らくその16号の交差点なのかなというふうに思うのですけれども、あとそのほか多分場所によっていろいろまちまち、その交差点が1つに限らずというのものもあるかと思うのですが、その点例えばこの交差点が事故が多いとか、その辺は把握されているのでしょうか。

市民生活課長 具体的なその場所に関しては、把握はしていないというような状況でございます。35ページと36ページとかで見させていただきますと、地区別になっているのですけれども、どうしてもやっぱりエリアが広がったり、人が多かったりという状況もあったり、なかなかこれだけではどこかというのはわからないというような状況になるかと思えます。

もう一点は、戻っていただきまして、20ページになります。23年度の入間市の自転車事故という形で統計がございまして、4番に関してはその交差点がやっぱり多いというのが状況になっております。もちろん市道と国道とかの分類に関しては、延長が長いということで、市道が多くなってしまっているというような状況にあるかと思えます。

吉澤委員 その13番の看板の設置で、市民から要望があった場所ということで、多分その要望すれば対応はしていただけるのだろうと思うのですけれども、その後「危険と思われる場所について」と書いてあったので、ある程度その危険な交差点を把握した上で、市のほうで積極的に設置しているのかなと解釈したのですけれども、その点はどのようなのでしょうか。

市民生活課長 この国道463号線と県道……藤沢の交差点ですね、あそこのところに市役所のほうから行きますと左側に小さな建物が建っているのですけれども、そこで出会い頭の歩道、そこもさっきの話のとおり、歩道を本来自転車が走ってはいけない、法律ではいけないという形になるのですけれども、出会い頭もあるということで、たしかあの看板は設置させていただいた。それも市民の方からのご指摘といいますか、よくぶつかるのだ、危ないのだよというお話に基づいて設置はいたしております。数とか、そういうのはちょっと申しわけない、わからないということで。

吉澤委員 要望として市民からももちろん要望があれば対応していただけるのでしょうか、ある程度その危険な、事故が多いその交差点とかについては、市のほうでももう少し調査して、その設置についても積極的に行っていただけたらなと思えます。済みません。

委員長 よろしいですか。

市民生活課長。

市民生活課長 わかりました。

委員長 よろしいですか。

吉澤委員 はい。

委員長 ほかに質疑ございますか。

横田副委員長。

横田委員 この法律の改正の主たる目的というか、それは要は自転車と歩行者との事故が結構多くなってきたということが一番の主たる原因なのかなと思うのですけれども、その辺はそれでよろしいのでしょうかね。

市民生活課長 大変申しわけございません。ちょっとご説明が足りなかったのですけれども、法律の改正と今ご発言があったのですけれども、それに関しましては、特に法律の改正というわけではなくて、先ほど言いました資料9ページにございます警察庁交通局長から埼玉県警のほうに、こういう通知が改めて出されたという形で、今おっしゃるとおり自転車が歩道を歩行者と同じような感覚でそのまま走っているのが危ない、それで事故が多くなってきたということで、今回その通知をされたことによって、先にそのニュースですとか、新聞とかそういったところで報道されているのが状況でございます。内容的にはおっしゃるとおり、歩道上での事故が多くなってしまったというのが一つの原因でございます。

横田委員 そうしますと、法律改正というか、この通達というか、こういう紙が来たと思うのですけれども、交通局長のほうから。その内容そのものを市民に周知するというので、この2でどうなっているのですかというふうに質問はしているのですけれども、やっぱり全然自転車に乗るルールがわかっていないと思うのですね。「広報いるま」とかいろいろ載っけてくれているのですけれども、実際問題今、全然わかっていないですよ。これがだから市でやることなのか、警察が本来やらなければいけないことなのか、ちょっとわからないのですけれども、例えば車を運転していても、自転車も車両なので、左側通行しなければいけないのです。右側通行しているのも結構いるし、歩道と車道を行ったり来たりしながら走っているのもいるし、この改正があって逆に結構事故がふえるような状況になったりしていないのかなという心配があって、それでこの3で事故状況ということでお聞きしたのですけれども、資料はいただいたのですけれども、ちょっと難しい、わからないかなと思うのが、要は自転車の歩行者に対する事故の数とか、この改正の目的がそこにあるわけなので、その改正前と後というか、この周知というか何というのですかね、その局長から通達に来る前と後でどれだけ変化があったのかというのをできたら教えていただきたいかなと思ったのですけれども、そういうデータがあるのかどうかわからないのですけれども、警察ですよ、あるとしたら。

市民生活課長 市としては、現在はそういったデータはない状況で、警察に確認することはできるのですけれども、明確にこの通達があった前となかった前とかというので把握しているかどうか、ちょっと何とも言えないところでございます。

横田委員 その辺もちょっと聞いていただいて、そういうデータを見せていただきたいなというふうに思うのですね。それとあと、法律が徹底されたことによって自転車今まで、これからだから車道のほうを基本は走らなければいけないということで徹底されると思うのですけれども

も、それに対する道路の整備というか、そういったことって今まで全然できていなかったの  
で、徹底されるのはいいのですけれども、実際その道路を拡幅するとか相当なお金がかかる  
わけなので、その辺も市で全部持つことは実際問題不可能ですよ。警察というか、国の責  
任においてというか、その辺どのようになっているのかなというのが非常に疑問に思うので  
すね。法律ばかり先行してしまって、実態が全然伴っていかないし、お金もないのが実際に  
そう簡単にはこういうことはできないということもひっくるめて、警察の担当のところと、  
金澤委員もさっき歩道のお話しされていましたが、そういう協議とかちょっとさせて  
もらえたらいいかなとか思うのですけれども、それはそういう方向でやっていただけるとい  
うことでよろしいでしょうか。詳しく教えていただきたい、警察。

市民生活課長 警察との協議は先ほどのお話のとおり、もしできましたら調整をとらせていただきた  
いとは思っております。先ほどの9ページですね、別紙3資料1のところにも、中にはそ  
の道路管理者と連携とかということも書いてはあるのですね。ただ実際には、まだその具体  
的に狭山警察なりが審査してどういうアクションというのは、今のところないというのが現  
状でございます、通知はこのとおり各都道府県の警察に行ったと。その後、その県の本部、  
県警のほうから狭山署のほうには特には今のところないのだよという話でございます、具  
体的にですから道路の整備とかちょっと、非常に先ほどの話の中で出ているとおり、時間か  
かる、お金もかかるということで時間もかかるのかなとは思っておりますので、協議する  
ということはあるかとは思いますが、具体的にどこまでの話というのはなかなか今  
では申し上げられない状態です。

横田委員 わかりました。

何しろそういう場をつくってもらって、このあたりもどう考えているのかなというのもお  
聞きしたいなと思っておりますので、よろしく願います。

委員長 ほかに質疑ございますか。

金澤委員。

金澤委員 ほかの会派の出したやつなので、ちょっと遠慮していたのですけれども、ないようなので、  
8ページの一番上の15番で、自転車道の設置のための定義が、自転車の通行量が1日当たり  
700台を超える道路に設けるとというのが私も初めて勉強したのですけれども、これについて  
入間市では自転車の通行量調査って正直言ってしたことないと思うのですけれども、いかが  
ですかね。また、今後自転車の通行量調査というのをポイント絞ってされるお考えというの  
があるのでしょうか。

市民生活課長 過去調査したことはないかと思ひまして、現状においてもこれからやるという予算措  
置はしておりません。

金澤委員 予算措置もしていないのもわかっているのですけれども、今後先ほど副委員長のほうから

もあったように、多分委員の皆さんも同じだと思うのですよね。歩道を走るなどと言われて、車道に出るのだと。車道に行けと云って、走れないではないか、危なくてというのが、皆さん多分、執行部の皆さんも同じ意見だと思うのですよ。そういう意味で、今後急には予算もとれない、道路改造、拡幅するための予算とれないのはわかっているのですけれども、まず現状どの路線、どの市道なり県道、国道なりにこの自転車道を設置する必要があるのかわからないのか、これをまず基礎データを集めないことには、その先は進まないと思うのですよね。そういう意味で、この自転車の通行量調査というのは今後検討課題に十分になると思うのですが、これちょっと部長にご答弁いただければと思うのですが、お願いします。

市民部長 今回のこの自転車の問題につきましては、発端はやはり東日本大震災でございます。3月11日の震災以降、ガソリンがなくなったというのをきっかけに、今まで乗ったことのない人まで自転車に乗り出したり、しまってあった自転車を持ち出してきて、自転車の利用者が急にふえたという現状がありまして、先ほど申し上げました10月25日に警察庁の交通局長から、このままでは危ないということでこのような通達が改めて出されて、改正というわけではないのですけれども、幾つかその問題点が指摘された状況でございます。

その中で特に基本的な考え方は別としまして、10ページをごらんいただきたいのですけれども、第2の環境の確立というのがありますが、これについては当然そのハードを含めて道路整備等が必要になるということかと思えます。

それから、11ページの2番というところに、交通安全教育の推進ということで、これはソフト事業ということで、私どものほうで市報でPRをしたり、交通安全教室を展開する中でPRに努めるということになろうかと思えます。

最後が12ページの3番のところ、指導取り締まりの強化ということが触れられておりますが、これについては警察のほうで交通取り締まりをする。この交通取り締まりがどこまでするのかという問題がございます、テレビ等で報道の中で、自転車が車道を通行しなくてはいけませんが、例えば歩道側に停車している車とか、駐車している車があったときに、自転車が車道を通ると、車道の中に余計に飛び出してくるというような事実がありまして、非常に危険だということで、どちらにしても今回のこの件については、今後その700台ということが私どもも認識がちょっと甘かったところがありますけれども、先ほど申し上げましたように、東日本大震災以降急に自転車の利用者がふえたという状況もあることから、今後果たしてその今の自転車の状況が続くのか、それとも自転車の利用者が減っていくのか、その辺も見きわめながらこの自転車の交通量調査についても検討してまいりたいと思えます。

以上です。

金澤委員 基本的には調査はやぶさかではないという気持ちはわかるのですけれども、今後ふえていくのか減っていくのか、その状況を見きわめて考えているのだけれども、それは交通量調査

しなかったらわからないではないですか、ふえているのか減っているのか。そういうのも踏まえた上でお願いしたいと、これは要望にとどめます。

委員長 ほかに質疑ございますか。ありませんか。

〔発言する人なし〕

委員長 なければ、自転車の交通安全対策についてを終わります。

ここで休憩いたします。

午前10時51分 休憩

午前10時59分 再開

委員長 会議を再開いたします。

次に、3の危険な踏切と市道の整備についてを議題といたします。

去る1月26日午前に協議会として現地調査を行ったわけですが、これについて各委員から意見を出していただいて意見交換を行いたいと思いますので、意見、感想などございましたらごつくばらんをお願いいたします。

私のほうから、端からご指名させていただきます。最初に関谷委員。

関谷委員 私は、偶然この6カ所のうちのどこにも所属していないところに住んでいますので、公平な目で見られるかなと思って行きました。確かに第一優先だとされる牛沢が一番危険には感じました。ただそこが1億5,000万円でしたっけ、1億五、六千万円かかるといったことで、ここをやらないとほかにいけないとしたら、一体いつこの第二優先のところにいけるのかと考えると、もしかしたらその安いほうからやっていくとか、そんな案もあるのかなと。そうではないといつになってもどこもやらないままになってしまうのかなと、ちょっとそんな感想を持ちました。

以上です。

委員長 宮岡幸江委員。

宮岡幸江委員 現場を見ると、それぞれが本当にすぐにでも必要なところだなというのが改めて実感したところなのですけれども、今言った牛沢のところは、この間の雪のときも車が中に入ってしまった、電車のほうが早く気づいたから大事故にはならなかったのだけれども、何かこの間の雪のときにそんなこともありましたので、やっぱり早急にやる必要があるのかなという気はいたします。

そしてまた、仏子のほうにしても、本当にこれは要望だけでとても先いつになるかは全く私たちも予想はできないほどのところなのですけれども、でも事故がないのがこれで不思議だなという感じですね。

そして、宮寺でしたか、金子か、金子の2カ所のほうは……

〔(3) と言う人あり〕

宮岡幸江委員 3カ所ですね。最初の金子駅の向こう側というのは、南ですね。生活道路が中心になって、もうちょっと私はあそこの踏切が狭くて、角になってというのは、もっとあそこが整備されてしまうと余計に、今度逆に私は生活道路のほうがあそこに住民の方たちのほうの危険があるのかなという気がするので、いろいろ考える必要あるのかなと思いました。

それから、北側のほうは、これはもう前から要望されているように、どうにかしなければいけないなというのもあったのと、もう一つ、豊岡街道のところは、坂と先ほどの森坂と同じように、坂と踏切というのが余りにも近過ぎているので、あれをわき道からどうにかできないのかなって、できないからああなっているのか、ちょっとあれもとてもこの間の雪の日や何かも結構大変だったのではないのかなという気はします。

そして、地区としたら黒須ですよ、あの基地の隣のところ。あそこもちょうど線路がカーブしているんで、段差もあり狭い踏切なので、あそこもやはり通行する車にとっても、歩行者にとっても、それから自転車にとっても、だからあれは国と調整できないものなのでしょうかね。何かそんなようなことを思ったところですよ。いずれも危険な箇所だというのは改めて現場を見て再確認をしました。

以上です。

〔(仏子2号) と言う人あり〕

宮岡幸江委員 仏子2号、あと1つどこだっけ。

〔(太陽繊維) と言う人あり〕

宮岡幸江委員 太陽繊維のところね。あそこはもう半ばあきらめているというか、南北道が通らない限り、あそこの踏切だけの問題ではなくて、南北道の問題だと思うのですよね。南北道ができれば、駅からの交差点から踏切までと、それから今回富岡線が少し拡幅はされる計画にはなっていますけれども、交通渋滞もかなり緩和されるのではないのかなというのがあります。だから、太陽繊維のところは、本当に南北道が整備されない限り無理かなというのが改めて思ったところで、またそれを建設部長のほうにもよく確認してねと今とりあえずは言いましたけれども、以上です。

委員長 ありがとうございます。

次、平山委員、お願いします。

平山委員 前回いろいろ見せていただきましたのですが、まずその牛沢のところね。あそこは先ほど関谷委員も言ったけれども、大変費用が大きくかかるというようなことでございまして、ただ金子地区のことを言わせていただきますと、3つの踏切がありまして、桂川街道踏切かな、あの辺のところに関しては、課長も言っていたかと思うのだけれども、三、四百万円でできるのではないかなというようなこともあるから、踏切の拡幅だけだと、優先順位を考えるとな

かなか難しいのかと思うのだけれども、500万円以下ぐらいでできるのであれば、それを覚えてでも早くやっていただけたらというふうにも思うのです。それから今宮岡委員からもありましたが、豊岡街道ね。第一保育所のところの坂のところですよ。あれも大変な費用もかかるかなという感じは持っていますけれども、雪が降った冬なんかの場合には凍ったり、大変危険な箇所でありますので、ぜひその辺のところを重点的にやってもらえたらと、以上でございます。

委員長 次、小出委員。

小出委員 欠席したので、何とも……

委員長 ああ、そうだ。でも、何かご意見がありましたら。

小出委員 いずれにせよ、自転車の問題とも絡んでいることだと思うので、それも非常に危険なので、狭い踏切というのは自転車が、私の場合は骨折で済みましたが、もし踏切の場合は本当に取り返しのつかない事故になると、大ざっぱな言い方ですけども。ですから、やっぱりその辺は一体として市として方向を出して、人命がかかっている問題ですので、解決していかなくてはいけないという、何か非常に感想的な言い方で失礼ですけども、よろしくお願いします。

委員長 吉澤委員。

吉澤委員 見させていただいて、私も余り金子地域とか利用しないので、非常に行ってみて、ああ、危険だなというのが理解いたしました。どれも本当に危険な箇所だなというふうに思います。ちょっとだからそういう意味で、なかなか優先順位というのがどういうふうに見ていけばいいのか難しいところもあるのですけれども、例えば利用している中で牛沢の踏切は、雪のときは危険でいろいろ事故もあるかと思うのですけれども、日常的には確かにそのマナーが非常に皆さん使いなれている方はいいと、お互い譲り合って利用はされているのでしょうけれども、ただやっぱりその県道のほうに渋滞がなくなってしまっ、そういう部分でも危険だなというふうに思います。

あと、やっぱり歩行者とか自転車の方とかも大変危ないだろうなというふうに思って、日ごろから感じております。

あと、仏子についても、できれば通りたくないような踏切ですよ。ちょっと出会い頭で、難しい危険な場所だなというふうに思いますし、あと東町についてもやっぱりあそこ、学生さんとかも多く通るでしょうし、自転車と歩行者が安全に通れるように、できたらその自衛隊側の敷地に歩道を、道路のほうですけども、拡幅歩道もちょっと設置してもらって、線路内も何とか拡幅できないものかなというふうに思うのですが、いろいろと難しいような状況もあるかと思うのですけれども、あとは金子については、比較的小さい線路でしたが、どのくらいの交通量があるのかちょっと私もわからないのですが、確かに言われているとおり、



狭い危険な場所なのだなというのは行ってみて認識しました。

以上です。

委員長 金澤委員。

金澤委員 武蔵藤沢駅の踏切については、優先していただいたので、皆さんの視線がちょっと厳しいのですけれども、それからやっぱり言えることは、先ほどほかの委員もおっしゃっていたのですけれども、交通量が本当ふえるのですよ、今まで通りづらかった踏切が改良されると。その結果、その後の自動車のスピード自体も、平均速度も上がるのですよね。そういう意味で、武蔵藤沢駅の南側のいわゆるすずらん商店街と言われる商店街が高齢者の方が本当に通りづらくなったということで、何度も苦情を受けている、私も何人もの方に言われるのですね。そういう意味も踏まえ、経験も踏まえて、全般的に申し上げられることが、やっぱり踏切の拡幅だけを考えると、後々非常に住んでいる地元住民の方が危険な状況に置かれるということで、もうちょっと広く範囲をとらえて、車道の整備とか交通量の調査含めて、整備を網をかけてやっていただかないとだめなのかなと。特に思ったのは、例の仏子駅の近くの踏切ですよね。あとは金子のほうも一部駅の近い北側になるのですかね。あそこなんかも多分そういうような傾向が出てくるのではないかなというふうに思うので、踏切だけにとられないで、周辺まで含めてやっていただきたいと、検討が必要だということで感想とさせていただきます。

委員長 永澤委員。

永澤委員 私も牛沢町のところがやっぱり最重要だろうなという判断をさせていただきました。そしてもう一つ、金子のあの金子第一保育所の近くの豊岡街道のところに関しては、踏切の問題というよりも、豊岡街道のほうに連動した信号とかという形で、あそこで車を待たせるようにしないと、踏切だけを変えてもなかなかあの坂で踏切になってしまうので、拡幅というよりも今金澤委員がおっしゃったように、全体的な改良が必要なのかなと、事故を防ぐためにはという印象を持たせていただきました。どこもどれが一番というよりも、本当に危険なところが多いなというのが感想であります。やはり何としても要望の多い牛沢町のところは何としても先にやらなければいけないなというふうには感じさせていただきました。

以上です。

委員長 横田副委員長。

横田委員 やはり皆さんいろいろ言っていましたけれども、牛沢のところが一番最優先するべきかなというふうに感じました。

次に優先のところなのですけれども、車同士がトラブルになるとかそういうのはまだいいとは言わないのですけれども、どっちかというところやっぱり事故の危険性の高いところを優先すべきだと思うので、そうするとやはり豊岡街道のところかなというふうに思います。南峯の

ところですね。踏切があって坂があって道路になっているというところが、一番危険なので、何とか拡幅するだけだとやはりなかなか解決にはいかないと思うのですが、何か知恵を絞って、あそこの部分は事故が少ないように、危険を減らすようにやっぱりするべきではないかなというふうに思います。それが2番目ですね。

あとは、それぞれできるほうからやっていったらいいと思うのですが、ちょっと地元なので、仏子のところなのですが、あそこはやはり直線に真っすぐ抜いていける方向で、金子坂からおりてきたところは広がるようになる、道路が広がるので、その下側ですね、とかもできれば広げておいてもらって、行く行くは直線で抜けるような方向に持っていていただきたいなというふうには思います。

委員長 ありがとうございます。

ほかにご意見、感想ありますか。

ほかの委員の方の話を聞いて、また何か思いついたとか。よろしいですか。

ほかにありませんか。

〔発言する人なし〕

委員長 なければ、危険な踏切と市道の整備についてを終わります。

次は4なのですが、この資料のありますゾーン30対策の実施については、その他のところで行いますので、よろしくお願ひします。

次に、4の今後の検討課題についてを議題といたします。今後の調査研究方法について協議したいと思いますので、ご意見などございましたらお願いします。関谷委員。

関谷委員 きょう説明していただいた自転車についてなのですが、きょういただいた資料の36とか35とか具体的にどこが事故が多いというのがわかっていますので、その場所を視察して、「ああ、なるほど。ここは自転車にとって危ないのね」ということをまず認識したいと思うのですが、いかがでしょうか。

委員長 ほかにご意見ありますか。

今の関谷委員の意見につきまして、何か。

現地調査のようなことですか。金澤委員。

金澤委員 現地調査を確かに私必要であればと思うのですが、問題はその自転車の出会い頭、実際の数字を見ても出会い頭が多いわけですね。出会い頭の事故が多いのは事実なのですが、それがその交差点の構造上の問題なのか、例えば見通しが悪いとか、隅切りがちょっと足りないとか、そういうふうな問題なのか。それとも、ただ単にマナーが悪くて、携帯電話いじりながらとかだったのか、その点についてのまず分析をちょっと担当課のほうでしていただいて、構造上の問題だということがわかってくれば現地調査、どうすればいいのだというふうな話がちょっと先に進むのかなというふうに思うのですが、いかがでしょうか。

あわせて現地調査という意味では、その市内中学校などの特にことはスタントマンを呼んで、実際の交通安全教室をやるということなので、これについてはもし皆さんのご同意がいただければ委員会としてもどこかの学校に行ってみて、それを受けてその児童の生徒の様子とか、それをスタントマン以外の自転車の交通安全指導をどのように実際されているのかももし日程が合えば見させていただいてもいいのかなということは思いますけれども、いかがでしょうか。

委員長　ほかにご意見ございますか。

小出委員。

小出委員　余り自転車のことで言いたくないのですけれども、自転車の利用されている方のサンプルでも抽出でもいいのですけれども、ある程度の実態の聞き取りみたいなことができれば、危険な箇所とか危険な目に遭うケースとか、把握しやすいというふうに思いました。

委員長　ありがとうございます。

ほかにご意見はありますか。

まず、自転車についてですけれども、ほかに何かありますか。永澤委員。

永澤委員　先ほどの警察の方を呼んでの協議会というのが、これは……

委員長　あります。

永澤委員　それで結構です。

委員長　ほかにございますか、自転車について。

多少出ました意見では、まず実際に事故が発生した現場を調査する。ほかの委員としては、それは原因を確かめて、構造上の問題だったならば調査する、などの場合であったならば少し考えると。それから、学校の中で中学校でのスタントマンを使った演習、スクエア・アンド・ストレートとかなんとかというふうなだったのだと思いましたがけれども、怖がらすというか、実際そういう目も目撃されて、そういう印象を強くするという意味だと思えますけれども、それについてできたら見学させてもらいたい。それからあと、自転車の利用者のほうの意見を伺う。それから、狭山警察署の交通担当ですか、その方との協議を図るとか、幾つか案は出ているのですけれども、何せ当委員会でも来年の2月定例会のときには委員長報告するぐらいで、もうあと1年を切っておりますので、何か絞るとかなんとかしていかないとまずいかなとは思ってはいるのですけれども、何か補足的にご意見ありますか。

それから、自転車以外もあり得るわけですから、まず自転車について、吉澤委員。

吉澤委員　ちょっと意見同じなのですけれども、私も先ほどの表で町名ごとの出されておりましたよね。細かいその場所についてはまだ把握されていないということで、もしある程度その例えば見通しが悪くてとか、道路の形態上の問題で事故が明らかに多いような場所についてちょっと分析して、やっぱり調査も必要かなというふうに思います。その上でどうすればいいかとい

うことも考えていけたらなと思います。

委員長 わかりました。

事故原因の分析の上での現地調査というご意見がありますけれども、どういたしましょうか。現地調査というご意見と、学校でのそういった演習を見学するという意見、それから警察の交通課を呼んで協議する、話を聞くとか、大体その3点ですかね。あと、平山委員。

平山委員 今いろいろ出ていますけれども、まず警察を呼んで、どういうところで事故があったという警察もわかっているわけだから、その説明をまずしたほうがいいのではないの。聞いたほうがいいのではないの。それから事を始めていったら、私はそういうふうに思います。

委員長 警察は分析も原因も。

平山委員 一番よくわかっているからね。

委員長 そういう意見ありますけれども、それからいきますか。どうですか、金澤委員。

金澤委員 だから、順序はどれでもいいと思うのですけれども、ただ4月はちょっと春の交通安全週間で警察のほうも3月、4月は忙しいのかなというのがあるので、まずは日程の調整を委員長のほうと担当者のほうでしていただいて、その日程を改めてまた皆さんに諮っていただくというのではいかがでしょうかね。

委員長 そういうことで意見もありますけれども、結果的には6月定例会中ぐらいになってしまうのではないかと今のところ思うのですけれども、何か高山主幹。

事務局 昨年度の例でいきますと、定例会中というよりも、その合間の日程で警察の方のご都合のよろしいところを昨年度も市民生活課長さんのほうで調整していただきましたので、そういった形のほうがよろしいのかと思いますけれども。

委員長 どうですか、訂正します。6月定例会よりも前あたりで調整させていただきたいと思いますが、高山主幹。

事務局 前か後か、定例会中ではないほうがよろしいのかなということです。

委員長 狭山警察署の交通課の担当者に来ていただくと、それでよろしいですか。

ほかに、永澤委員。

永澤委員 今言った、だから全部調整もあると思うのですね。学校のもいつ行われるのか、それがこちらの日程と合うのかどうかというのもありますので、基本的にはあと1年間で一つの交通安全対策特別委員会としてのテーマを絞っていくというのであれば、来年度この自転車ということできちっと結論まで持っていくという形にしたほうがいいのではないかと思います。その上で協議会、警察の協議会等、また現地等、さまざまなことを半年ぐらい、1年間といっても半年ぐらいになってしまうと思うので、その中ですべてをやっていったらいかがかなと思いますけれども、どうでしょうか。

委員長 そういう意見ございますけれども、今出ましたさまざまなご意見を優先順序としては何か

狭山警察署の交通担当課を呼んで説明を聞くというのが第一に挙がると思うのですが、ほかの可能性も決して排除するものではなくて、正副委員長と事務局で日程など調整させていただいて、できるものを実施すると、そういった線でも、はい、どうぞ、高山主幹。

事務局 事務局から申しわけございません。狭山警察のほうとは、やはり日程がいつごろがよろしいか相手方の都合がかなり優先されることですので、先ほど出ました分析ですか、もし市民部のほうで可能であれば、そういったものを出していただくというのを次の6月の予定としましては、通常ですとゴールデンウィーク中の渋滞情報の調査結果とか、例年ですとやっていただいておりますので、その辺の時期的なターゲットとしてはその辺かなという。その前後にもし交通、狭山警察の方との協議会が設定できればよろしいのかなと思うのですが、いかがでしょうか。

委員長 先ほど金澤委員の指摘のあったコストコとかアウトレットパークの交通渋滞の調査も定期的に何かその時期におやりになるようですから、それもまとまったのを同時にして、次回委員会を開催すると、あとはいいですか。

あと、これは自転車のことだけ今申してしまったのですが、ほかにございますか。来年度というか、平成24年度に実施すべき協議、意見集約、まとめに至るもの。小出委員。

小出委員 とりあえず余り解決していないので、この方向を解決しつつやったほうがいいのかというふうに思いますけれども。

委員長 自転車のほうに絞ってということですか。

小出委員 自転車とか踏切とかの。

委員長 踏切とか。

踏切については、現地調査もいたしましたし、今各委員の方からの意見とか感想を伺ったのですが、踏切についてはどういたしますか。意見集約などいたしますか。関谷委員。

関谷委員 踏切に関しては、お金があるかどうか以外に、どういったことができるのか、ちょっと私にはわからないのですが、市民の方に報告しても「だから、どうなんだ」と言われるのですが、ちょっとお金がないとどうしたらいいかわからないので、これ以上この委員会で進めることが可能なかどうか、私にはちょっとわかりません。意見にならないのですけれども。

委員長 そういう意見もございますけれども、消極論ですが、金澤委員。

金澤委員 先ほどの意見交換の中で出たのは、やっぱりその牛沢の部分を優先順位、進めるべきだという今までどおりの路線の話と、あと実際にはではそれだっていつになるのかわからないではないかということで、金額がかからないものがあるのであれば、それを先に回しても、予算の中で回してもいいのではないかと、ちょっと無理すればできるのではないかとというふうな意見あったわけですよ。つまり安全性のいわゆる事故の確率の問題からの優先順位なの

か、それとも進捗率、全体から見た進捗率を優先するべきではないか、この考え方が2つあったので、これについてはこの特別委員会としてある程度執行部に対して意見具申というわけではないですけれども、方向性をもう一度別にもんでも私はいいのではないかなというふうに考えるのですけれども。

委員長 ほかにご意見ございますか。宮岡幸江委員。

宮岡幸江委員 もう委員長おっしゃったように、今年度時間もないことですので、私は今金澤委員が言われたせっかく見てきたことのまとめというか、それから自転車あたりでやるぐらいの時間しかないのではないのかなと思うのですけれども、今年度。

委員長 ほかに意見ありますか。大体その線でもいいですか。

〔発言する人なし〕

委員長 では、自転車と、あとその踏切は見てきたことについてのまとめということでよろしいですか。

〔(はい) と言う人あり〕

委員長 きょうの段階ではその線でまいります。

次に、高山主幹。

事務局 確認させていただきますと、今回は通常ですと6月定例会あたりを想定しておりますが、例年やっておりますゴールデンウィーク中の交通量結果報告並びに先ほど金澤委員さんから出ました危険な箇所の認識とか分析、その辺の執行部としての認識というか、そういうのも出していただいてという会を設けると、委員会として。その前後、いつになるかちょっとわかりませんが、狭山警察の交通担当の方を協議会として、前回やったような形でお呼びして、意見交換を行うと。次回あたりの日程としましては、そのような形でよろしいでしょうか。

委員長 それでよろしいでしょうか。

〔(はい) と言う人あり〕

委員長 では、協議、意見集約、まとめについては、今の段階ではそのように取り組みます。

次に、その他ですが、このゾーン30のことになりますけれども、市民生活課長より報告をお願いいたします。市民生活課長。

市民生活課長 では、ゾーン30の対策の実施についてということで、先ほどの資料とは別冊になっております。現状での報告という形になります。

こちらのほうは、狭山警察署が主体となって推進していると書いてあるのですけれども、全県的にやっている事業という形になります。24年度、来年度もうすぐ始まるわけなのですが、そこから28年度の5年間で4カ所という形になります。

基本的な考え方、こちらのほうは下にも書いてあるのですけれども、今年の9月20日付で、

これも警察庁交通局長からの通知がございました。各都道府県警に対してでございます。ここに書いてあるのは非常に何かわかりづらいのですけれども、今までは1本1本を路線として30キロ規制にかけていたという状況が多かったのですが、それがそうではなくて、ゾーン、面として規制をかけて、その中の通行の速度を低減させ、あるいは通過車両の抑制ということが間接的に図れるのではないかという考えでやるものでございます。これも1番目のところの基本的な考え方ということで、今まではここに書いてあるハンプ、以前もこちらの委員会のほうでいろいろご意見出ましたけれども、そういった物理的なものではなく、単に標識等で規制をかけるのだよというような話になります。

経過としましては、今申し上げたとおり、去年の9月20日付で各都道府県警察に対してこの通知が出されましたと。それに対して狭山警察署と私ども市のほうとで、どこをどうしようかという具体的な話が暮れになってございまして、かねてから議会から要望がございました箇所に関して、警察の意見を聞きながら決まったという形、決定しつつあるという形になります。

24年度に関しては、その資料の後ろにあります1というところになります。具体的にはここに書いてある国道463と幹57号線、富士見通り線ですね、幹6号線の花みづき線と幹11号の安川通りで囲まれた部分になるということになっております。具体的にどのようなことをするかといいますと、1枚めくって2ページのところに、先ほど申し上げたとおり、その30キロ規制をかけるのだと、速度規制をかけるのだという形になります。警察のほうでそういった標識を立てると。市では道路に「ゾーン30」という標示、地面に書くという形になります。

3ページ目のご説明申し上げます。いろいろピンクとか紫とか赤とか緑とかあるのですけれども、大まかのこの太い枠というのがゾーン30のエリアになります。赤い線というのが全部で4カ所あるかと思えます。これは、こちらの議会のほうからご要望があった30キロにしてくださいという線になります。ピンクの線ですね、桃色の線に関しては、既に30キロ制限がかかっている線という形になります。このゾーンになりますので、その他の30キロ規制ではないところというのが緑、これも必然的にこのエリアが決定すれば30キロ規制になりますという形になります。紫の部分は私道でございますので、現状ではちょっと規制をかけられないかなというところになります。中には幹線で若干太い道があって、既に40キロ道路が走っているところが何カ所かございます。色は塗っていないのですけれども、ちょうど真ん中辺、十字ぐらいにあるところが40キロ規制にかかっておりまして、昔のあのポタージュというのですかね、国道463を行っていただいて東町の交差点を過ぎて左側にある市川園というお茶屋さんがある交差点なのですけれども、そこから右において回っていくところに関しては40キロ規制がかかっておりますので、それを30にするということにはなりません。既存の速度規制40キロの部分に関してはそのままということで、そのほかの部分30キロになると

いうことをございます。

資料1は以上で、年度順には来年度、先ほど前段の要望に対する回答ということであったのですけれども、宮寺の部分になります。資料2をございます。

資料3が藤沢になります。区画整理の中の部分2路線が入っております。

資料4が小谷田になります。めぐみ幼稚園からアウトレット、コストコ等への抜け道の部分ということで、武蔵カントリーまで抜けている部分の道を含んだ路線になります。

以上、報告をございます。

委員長 ありがとうございます。

ただいまの報告事項について、ご意見、感想などございましたらお願いいたします。吉澤委員。

吉澤委員 済みません。ちょっと細かいことかどうか、この地図だとちょっと説明しづらいのですけれども、資料1の地図でいうと、扇台作業所のところの、どう説明したらいいのでしょうか。ここで今色がかかっていないところなのですけれども、扇台2丁目の富士見通り線から行くと、青山の手前で、あれはジーンズショップか何かがあって、扇台作業所に向かって入る道がありますよね。わかりますかね。そこにちょっと色が今ついていないので、これ現状どうなっているのかなというのがまずちょっとお聞きしたいのですけれども。

委員長 青山の十字路付近ですか。

吉澤委員 この辺なののですけれども。

委員長 答弁お願いします。市民生活課長。

市民生活課長 大変申しわけありません。こちらで緑色とか塗ったあるいはピンクに塗った部分の図に関しては、私どもはその現地を見て調べたものをございますので、今のマックハウスの部分に関してはちょっと現地を十分確認していないというような状況にあります。ただ、すべてこちらも今皆さんちよとごらんいただいたのですけれども、全部にかかるかというのは、基本的には30キロになるのですけれども、そういった幅員とかもありますので、そのところに改めて標識を立てるとか、あるいはそのさっき言った地面にそういう標示をするかというのはちよとまだ具体的には決まてはいないです。

吉澤委員 なぜ聞いたかという、ちよとこれ9月20日付で出されたのは、違うのかな。具体的なのはそれ以降の話なのですかね。ちよと済みません。ちよとその去年の9月にスーパーが開店して、その関係とこの先にあるジャパンミートさんの関係で、この辺の交通量がふえたようで、そのオープン当初に比べて今またどうなっているのかちよとわからないのですけれども、そのオープン当初、ちよとここの今言った道路の交通量が多くなって事故もあったというふうに聞いているのですね。近くの方からも、そこどうにかならないかという話があったものです。改めてそのつけ加えると、その30キロ規制に、そういうことというのは



可能なかどうか、ちょっと調査もまたしていただくようになるのかなとは思っていますが、その辺はどうなのでしょう。

市民生活課長 最終的には警察、公安委員会の認定した後に警察がそういった規制をかけるという形になりますので、これから要望するという事はできるかと思っておりますので、その辺も踏まえて検討したいと思っております。

委員長 よろしいですか。

ほかに質疑ございますか。永澤委員。

永澤委員 済みません。こちらの交通対策特別委員会のほうで区長会からの要望箇所、ほかからも出ていたかと思うのですが、この4カ所に決めた理由についてちょっとお伺いしたいのですが、

市民生活課長 先ほど来お答えしましたように、直線距離とかそういったもの、道路幅員等見て、警察のほうで協議の上、ここがいいのではないかなというようにして決定をさせていただいたという経緯がございます。

永澤委員 そうすると、基本的にはもう警察のほうですべてこれでいかがでしょうかという形で来たということでしょうか。

市民生活課長 そのとおりでございます。

永澤委員 そうすると、こちらの意見というのは最初に出して、その上で向こうが判断をして戻ってきたという、そういう形ですか。

市民生活課長 警察の交通課の担当の方とお話をして、では何をたたき台にするかという話から始まりまして、入間市としましては議会から出ているこれがあるのだけれどもというお話、もちろん警察のほうも承知はしてはいるのですけれども、それを見て、30カ所ぐらいある中で、例えばこの辺にもサイオスから上がってくる道とかあるのですけれども、非常に延長が短いので、そこのエリアだけ区切って、ほかのところはどうかという話もいろいろな協議をさせていただいて、比較的その距離が長いあるいは道路幅員もそこそこあって、通過車両もあるのかなというような判断のもとで決定といたしますか、今のところこれになっているという。今後例えば、恐縮なのですが、資料2のところの宮寺のところを見ていただくと、こちらの北側の線というのは一直線になってしまっているんですね。山沿いなので、そんなに実際の道路は少ないのですけれども、この辺からどこまで入るかというのがちょっとまた微妙な調整といたしますか、変更というものはあるかと思っております。ただ、実際にはこのエリアは含めてという形で今考えているところでございます。

永澤委員 そうしますと、今宮寺の話が出ましたけれども、基本的に宮寺ですと、すべて網羅してもそんなに選ばれる道路って少ないのかなと、町なかには比べますとね。これが自治会から出ましたけれども、県道を挟んだ上のほうも、まだ可能性としては広がる可能性はあるというこ

とですか。

市民生活課長 実はちょっと話は変わるのですが、資料1のところで今こういう図面をお示ししているのですけれども、当初警察とその担当者で去年の暮れに協議したときには、この北側の部分ですね、こちらにも要望の箇所が1路線なりあったかと思うのですね。その部分を含めて、要するに国道463号線をまたいでどうでしょうという話で、実際にこれ大まかに4つぐらいのブロックに分かれるかと思うのですよ、今現在の部分が。南西の部分というのですか、その2つのブロックが入っていなかったのですね。この図面で、この部分がなくて、こっち側のこういう部分で検討を進めていたところなのです。ここがなくて、ここのエリアには3本、先ほどのとおり要望があって、こっち側の基地の東町4丁目、5丁目とかこの辺とかには2本ぐらい、たしか1本とか2本要望事項があったので、そこを含めて463をまたいでどうでしょうかねというふうに警察と協議して、警察のほうでもそれで1回本部に上げたという経過はあったというふうに聞いております。

結果的に本部のほうでは、やっぱりこの463をまたぐのはどうかという話がありまして、現状では今こっち側は申しわけないのですけれども、その30ではなくて、こちら側の現在お示している図面となっております。

宮寺の部分に関して今後どうなのかというのは、ちょっと何とも言えないのですけれども、県道をまたいで、警察のほうは今言ったようによしとするのか、今のところこれでいっているので、要望がもしあればそういったこともできないことはないのですけれども、現状では25年度にこの資料2の部分を検討を進めるという話になりますので、若干その変更があるかとは思いますが。

永澤委員 というのは、この東町地区の24年度と下藤沢地区の26年度のが随分範囲的に広さの違いが、宮寺は人口的にも無理がないとしても、ちょっと町なかのその市街化区域の範囲としては、すごく何か下藤沢のほうが非常に狭い範囲で計画をされているのですけれども、これもやっぱり警察の中のその全体的なところで、今回入間はこういう形というふうなことになるのでしょうか。

市民生活課長 このゾーンの設定に当たって、標準的な広さというのが示されてはいるのですね。25ヘクタールから50ヘクタールぐらいという話で承っております。資料1のこれ、実際にはかってみますと、100ヘクタールぐらいあって、現在のその規定からすると、ちょっと広さ的には非常に広いという部分がございます。

今の藤沢のお話なのですけれども、藤沢のほうもここの部分にその議会からの要望があったということで、とりあえずここのエリアという話になってはおります。さっきの話になってしまうのですけれども、一方でご承知のとおり、藤沢区画整理のほうも事業が進捗して、今後どういうふうにしていくかというお話もちょっと耳に挟んでおりますので、その中でま

たどうなるかなというのは、区画整理全部になってしまうのか、ここだけなのか、もうちょっと区画整理の半分になるのかとかっていろいろな考え方があるかと思いますので、ちょっとまだ現状では細かい部分なので、わからないという大変恐縮なのですけれども、これからその事業といいますか、これを進めていく上で徐々に決まってくると考えております。

委員長 よろしいですか。

ほかに、金澤委員。

金澤委員 この区域の設定が確定後というふうに、2ページでね、その後地区の区長・自治会長へ説明を行うと書いてあるのですけれども、最終確定した後説明を行うのか、それとも区長・自治会長に地元の意見を聞いた上で、その確定した区域も多少の見直しの余地はあるのかどうか、その点いかがなのですか。

市民生活課長 警察、公安委員会のほうで判断という形になります。現在私どもでつかんでいるのは、この範囲でという話が現状になります。きょう皆様のほうにご報告申し上げましたので、今後区長・自治会長さんのほうにはご説明という話はひとつ考えております。

その後、変更というところとちょっと何とも現段階ではお答えできないというのが私の立場でございます。警察のほうになるかと思えます。

金澤委員 ちょっとその点については警察の対応の問題なので、市のほうでどうこうは言えないというのはよくわかりましたので、この日程について委員会のほうの各委員のほうに、各担当の自治会の説明会の日程については事前に流していただけたらというふうに思うのですが、私は個人的にも地元のところは参加させていただきたいと思っておりますので、その点お願いできるでしょうか。

市民生活課長 現段階では自治会長さんに説明を行いたいと考えておまして、地元すべての方に説明というのは考えていないのですね。広報とホームページでそうになりましたというご周知をさせていただきたいなと考えておるところでございます。

金澤委員 いや、だからこの委員に、特に取り上げているこの交通対策特別委員会の委員の皆さんに日程の連絡をしていただけますかと言っているのですけれども。

市民生活課長 個別のその自治会長様のほうに私どもが出向いて説明に上がるという考えで今考えているところなのですけれども、こういった話がありますということ自治会長さんのほうに個別にお話に上がりたいなと思っているところなのですけれども、説明会という形で皆さんお呼びしてというのはちょっと考えは持っていないということでございます。

金澤委員 やっぱりちょっと乱暴なかなとというか、乱暴という言い方はあれなのですけれども、やっぱりその区長さんなら区長さんになりたての人もいるだろうし、かわったばかりの人もいるだろうし、いろいろとその区長さんによっても立場も踏まえて千差万別なので、ある程度この地区ならこの地区ではなくても、その藤沢地区なら藤沢地区の区長会という形でやっ

ていただいたほうが、その区長さんだけが聞きましたと。隣の区長さんから「どういうふうになっているの」と聞かれても、正直言って困ってしまうと思うのですよね。責任とらされてしまうような感じになって。だから、やっぱりきちんと自治会としても協力を特別委員会からお願いをして、上げてもらった資料に基づいた設定だというふうに考えていますので、自治会連合会を通して意見をきちんと説明会という形で関連する自治会に関しては集めて話し合いを持っていただきたいと思いますと思うのですが、その点いかがですか。

市民部長 今区長さんのお宅にお邪魔して説明をするというふうに申し上げましたが、今委員さんのおっしゃられるとおりと私も思いますので、特に宮寺の地区はエリアが広いものですから、他の自治会も含めて各地区で区長会がございますので、その区長会に改めて呼びするというのもちょっと失礼なこともありますので、区長会の席にお邪魔をして説明をするような形で進めたいと考えます。

以上です。

金澤委員 その日程を教えてください。

委員長 よろしいですか。

ほかに質疑ございますか。ほかにありませんか。

〔発言する人なし〕

委員長 さらに、その他何かご意見がありましたらどうぞ。よろしいですか。

〔(ありません) と言う人あり〕

△ 閉会の宣告（午前11時52分）

委員長 なければ、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 宮 岡 治 郎