

平成29年 第3回定例会（第3日 9月 8日）

〔質問〕 沖本

議長のお許しをいただきましたので、通告に従いまして一般質問を行ってまいります。

今回の一般質問は、自転車活用推進法施行による本市の対応についてを主題として伺います。

通告では（１）自転車活用推進計画の策定について、（２）自転車ネットワーク計画策定の進捗状況と構成についてとじていますが、質問の構成上、自転車ネットワーク計画策定の進捗状況と構想についてから伺うことをご容赦願います。

自転車ネットワーク計画の策定に関しては、平成27年第2回定例会の一般質問で前任者から当局と議論をされているところではありますが、2年を経過しているところであり、改めて質問をさせていただきます。

自転車ネットワーク計画とは、自転車通行空間が整備された道路を編み目のように連続的につなぎ合わせた路線網が自転車ネットワークであり、自転車通行空間の整備に当たっては連続性を確保することが必要ですが、全ての路線に自転車通行空間を整備することは現実的ではありません。そこで、地域のニーズに対応しながら安全で快適な自転車通行空間を効果的、効率的に整備することを目的に自転車ネットワーク路線を選定し、その路線の整備形態等を示した計画を自転車ネットワーク計画といたします。

さらに、用語の解説として、前述の自転車通行空間とは、自転車が通行するための道路または道路の部分のことをいいます。また、自転車ネットワーク路線とは、自転車ネットワーク計画の基本方針や計画目標に応じて選定された面的な自転車ネットワークを構成する路線のことをいいます。

自転車ネットワーク計画は、平成24年11月に国土交通省道路局及び警察庁交通局より発出され、平成28年7月に一部改定された安全で快適な自転車利用環境創出のガイドラインに基づき策定することになっております。

安全で快適な自転車利用環境創出のガイドラインとは、自転車は車両であり、車道通行が大原則という観点に基づき、自転車通行空間として重要な路線を対象とした面的な自転車ネットワーク計画の作成方法や交通状況に応じて歩行者、自転車、自動車が適切に分離された空間整備のための自転車通行空間設計の考え方等について提示されたものであり、記載内容はあくまで標準的な考え方を示し、実際には地域の実情や創意工夫等により、さまざまな対応が考えられます。

本市における自転車ネットワーク計画策定事業は、今定例会に提出されている平成28年度一般会計歳入歳出決算の歳出で、自転車ネットワーク基本計画検討業務委託として450万3,600円が計上されています。また、平成29年度一般会計予算の歳出では、自転車ネットワーク計画策定委託として633万9,000円が計上されているところであります。

まずは、平成28年度の自転車ネットワーク基本計画検討業務とはどのような作業が行われたのか、また、平成29年度はどのような作業を行い、自転車ネットワーク計画策定の見込みはいつになるのか、現在までの進捗状況を含め伺います。

次に、安全で快適な自転車利用環境創出のガイドラインにある自転車ネットワーク路線における整備形態の選定について触れながら、その実効性が期待される路線について伺います。

整備形態の選定は、自転車ネットワーク路線ごとに交通状況等を踏まえて適切な区間設定を行い、自転車道、自転車専用通行帯等の自転車通行空間の整備形態を選定するものとしています。整備形態は、自動車の速度と交通量を勘案して選定した完成形態を基本としています。完成形態での整備が当面困難であり、かつ現に車道を通行する自転車利用者や今後車道通行に転換する可能性のある自転

者利用者の安全性を速やかに向上させなければならない場合には、車道通行を基本とした暫定形態とし、その整備により早期に自転車通行空間の安全性の向上を図るものとしています。

整備形態には、基本的に三つに分類されます。A、自転車と自動車を構造的に分離する場合、自転車道を整備するものとする。B、自転車と自動車を視覚的に分離する場合、自転車専用通行帯を設置するものとする。C、車道混在とする場合、必要に応じて自転車の通行位置を示し、自動車に自転車が車道内で混在することを注意喚起するための矢羽根型路面表示、自転車のピクトグラムを設置するものとする。この三つの整備形態を路線ごとに交通状況等を踏まえ区間設定を行うだけでも大変な作業だと考えられます。

とりわけAの自転車道を設置することは、既存路線の車道や歩道の改良が必要となる場合があり、多額の費用がかかるものだと考えられます。であるならば、今後整備が計画されている路線を優先的に設置することが必然であると考えられます。今後整備計画されている路線としては、市道13号線の桜並木、仲よし小道と市道14号線の東原緑道が上げられます。この2路線は、平成28年度に行われた仲よし小道ワークショップで市民から出された意見をもとに当局で決定した整備内容が報告されており、その内容には、市道13号線仲よし小道には自転車道が車道側に幅2.2メートル、市道14号線の東原緑道には同じく幅2メートルが設けられております。また、この2路線の整備については、ことし3月の予算決算常任委員会都市環境分科会で審査されているところではありますが、改めて2路線の自転車道の設置を含めた構想や今後の計画について伺います。

次に、自転車活用推進計画の策定について伺います。

平成28年12月に、自転車の活用における基本理念と方針を示した議員立法である自転車活用推進法、これ以降、推進法と略させていただきますが、衆参両議院にて全会一致で可決され、ことし5月1日に施行されました。推進法の第1章総則を読み上げます。

(目的) 第1条、「この法律は、極めて身近な交通手段である自転車の活用による環境への負荷の低減、災害時における交通の機能の維持、国民の健康の増進等を図ることが重要な課題であることに鑑み、自転車の活用の推進に関し、基本理念を定め、国の責務等を明らかにし、及び自転車の活用の推進に関する施策の基本となる事項を定めるとともに、自転車活用推進本部を設置することにより、自転車の活用を総合的かつ計画的に推進することを目的とする」、以上のように定めております。

基本理念、第2条以降は、国土交通省が発表している資料、推進法の概要から引用し、紹介します。まず、基本理念。1、「自転車による交通が、二酸化酸素等の環境に深刻な影響を及ぼす物質及び騒音・振動を発生しないという特性並びに災害時において機動的であるという等の特性を有すること」、2、「自動車への依存の程度を低減することが、国民の健康の増進及び交通の混雑の緩和による経済的社会的効果を及ぼすこと」、3、「交通体系における自転車による交通の役割を拡大すること」、4、「交通の安全の確保が図られること」。

次に、国等の責務。1、「国は、基本理念にのっとり、自転車の活用推進に関する施策を総合的かつ計画的に策定、実施する」、2、「地方公共団体は、基本理念にのっとり、自転車の活用推進に関し、国との適切な役割分担を踏まえて、区域の実情に応じた施策を策定、実施する」、3、「国、地方公共団体は、情報の提供等を通じて、基本理念に関する国民・住民の理解を深め、かつその協力を得るよう努める」。

次に、公共交通関係事業者の責務等。1、「自転車と公共交通機関との連携の促進等に努め、国・地方公共団体が実施する自転車活用の推進に関する施策に協力するよう努める」、2、「国、地方公共団体、公共交通関係事業者、住民その他の関係者は、基本理念の実現に向けて相互に連携を図りな

から協力するよう努める」。

次に、基本方針。「①、自転車専用道路・自転車専用通行帯等の整備、②、路外駐車場の整備、時間制限駐車区間の指定見直し、③シェアサイクル施設の整備、④自転車競技施設の整備、⑤高い安全性を備えた良質な自転車の供給体制の整備、⑥自転車安全に寄与する人材の育成及び資質の向上、⑦情報通信技術等の活用による自転車の管理の適正化、⑧交通安全に係る教育及び啓発、⑨自転車活用による国民の健康の保持増進、⑩学校教育等における自転車活用による青少年の体力の向上、⑪自転車と公共交通機関との連携の促進、⑫災害時の自転車の有効活用体制の整備、⑬自転車を活用した国際交流の促進、⑭観光旅客の来訪の促進その他の地域活性化の支援等の施策を重点的に検討・実施する」。以上14項目あります。

次に、自転車活用推進計画、これ以降、推進計画と略させていただきます。1、「政府は、基本方針に即し、目標及び講ずべき必要な法制上・財政上の措置等を定めた推進計画を閣議決定で定め、国会に報告する」、2、「都道府県、市区町村は、区域の実情に応じた推進計画を定めるよう努める」。

以下は省略させていただきますが、概要としてはこのように示されております。

さて、この推進法を受け、本市は何をするのか、何をすべきなのか。前述のように、地方公共団体の責務として「基本理念にのっとり、自転車の活用の推進に関し、国との適切な役割分担を踏まえて、その地方公共団体の区域の実情に応じた施策を策定し、及び実施する責務を有する」とあります。そして、「区域の実情に応じた推進計画を定めるよう努める」とあり、推進計画には、同じく前述の1から14の基本方針に即したものが求められています。

施策の策定は責務であることから、責任と義務、果たさなければならない努めとなりますが、推進計画は努力義務となります。率直に申し上げて、私は本市の場合、この推進計画を策定する必要はないと考えております。

推進法の基本方針1から14を本市に当てはめた場合、1の自転車専用道路、自転車専用通行帯等の整備、6の自転車安全に寄与する人材の育成及び資質の向上、8の交通安全に係る教育及び啓発等の施策を重点的に検討、実施する、この三つが実施可能な方針であり、これは自転車ネットワーク計画だけで十分補える要素であると考え、私は推進計画策定の必要性を感じていないのでありますが、当局としてはどのように考えておられるのか、その所見を伺います。

自転車施策において先進市と言える愛知県豊橋市では、平成24年から推進計画の策定が進められ、平成26年3月に策定されています。自転車ネットワーク計画は、推進計画中の施策の一つとして織り込まれた形になっています。また、推進計画の位置づけを総合計画、都市計画マスタープランの下位計画として位置づけしています。同様に茨城県水戸市では、ことし1月に自動車利用環境整備計画、これは推進計画と同様な扱いとなっておりますが、これを作成されており、自転車ネットワーク計画の内容を包含するものとなっています。その位置づけとしては、上位計画である総合計画を始め、都市計画マスタープランや公共交通基本計画等の関連計画との整合及び連携を図るものとされております。

本市として推進計画を策定するというのであれば、上位計画である第四次総合計画や都市マスタープラン、関連計画である総合都市交通計画や交通安全計画との位置づけはどのように考えられているのか。あるいは、推進計画を策定しないのであれば、自転車ネットワーク計画は上位計画、そして関連計画との位置づけをどのように考えておられるのか、当局の見解を伺い、1回目の質問とさせていただきます。

〔答弁〕 都市部長

平成28年度の自転車ネットワーク基本計画検討業務では、まず市内の検討作業といたしまして、本市の地形や道路網の状況から、自転車を取り巻く課題の抽出作業を実施いたしました。その後、市内作業により抽出された課題を基本として、委託業務により自転車ネットワーク基本計画の検討を行っております。

検討作業といたしましては、自転車ネットワーク基本計画の位置づけ、自転車を取り巻く状況の整理、自転車利用の現状と課題の整理、自転車ネットワーク基本方針、自転車ネットワーク基本計画素案及び計画実現へ向けたモデル路線の検討を行っております。

また、平成29年度は、平成28年度の自転車ネットワーク基本計画検討内容をもとに、地域住民の方や交通管理者、国道及び県道管理者から交通安全性の確保や利便性の向上に向けて幅広く意見を伺うための自転車ネットワーク計画づくり検討会を設立し、より身近な実効性のある自転車ネットワーク計画づくりを進めてまいります。

計画の策定の見込みといたしましては平成29年度末を予定しており、現在の進捗状況は自転車ネットワーク計画づくりの検討会の設立準備を進めるとともに、委託業務の執行手続を進めております。

続きまして、市道13号線、市道14号線の計画ですが、平成28年度の仲よし小道ワークショップは、市道13号線沿いの仲よし小道と市道14号線沿いの東原緑地帯を対象としており、仲よし小道再生整備基本構想に基づき、東原3丁目から東原4丁目に隣接している市道13号線の桜並木と市道14号線の東原緑地帯について、地域の方々と協働により実施設計にそのご意見を反映したく、4回開催いたしております。

この仲よし小道再生整備構想は、北は相模原市境から南は海老名市境まで、市を南北に縦断する仲よし小道のうち、既に整備が完了しております相模が丘地区とさがみ野商店街部分を除いた約3キロメートルを四つにゾーン分けし、そのゾーンの特性に合ったさまざまな手法を活用し、仲よし小道を再生していくものでございます。

今回実施設計を行った市道13号線沿いの仲よし小道は510メートル、市道14号線沿いの東原緑地帯は460メートルで、ワークショップで自転車通行が重視されたことを反映させ、両路線とも自転車を通行させる部分を車道側に配置する構造とし、自転車ネットワーク計画に適用可能としております。

今後は、平成30年度から社会資本整備総合交付金等を活用し、まずは市道13号線の整備に着手し、その後、市道14号線の整備に取り組んでまいりたいと考えております。

次に、自転車活用推進計画についてです。

平成28年12月に公布され、本年5月に施行されました自転車活用推進法では、国及び地方公共団体、交通事業者、国民がおのおのの責務を明らかにし、自転車の活用を総合的かつ計画的に推進していくこととしており、地方公共団体は自転車活用推進法の基本理念にのっとり、その地方公共団体の区域の実情に応じた施策を策定し、及び実施する責務を有するものとしております。

本市では、自転車活用推進法の14項目の基本方針のうち、自転車専用道路、自転車専用通行帯などの整備や自転車の安全性に寄与する人材の育成及び資質の向上等の項目が該当するものと考えられますが、第10次座間市交通安全計画の中では、交通安全に係る施策といたしまして、自転車利用環境の総合的な整備や自転車の安全利用を含む交通安全教育の促進などの施策が定められておりますので、安全で快適な自転車走行空間のネットワークづくりを目標とした座間市自転車ネットワーク計画と第10次座間市交通安全計画など既存の計画を運用することで総合的な自転車活用方策は図られるものと考えております。

また、自転車活用推進法に基づく自転車活用推進計画の策定についてですが、現時点では新たな計画として策定するのではなく、座間市自転車ネットワーク計画と既存の計画を総合的に運用することで計画の目的である総合的かつ計画的な自転車活用の推進方策は図られるものと考えております。

最後になりますが、座間市自転車ネットワーク計画の位置づけでございます。

第四次座間市総合計画の実現に向けて、都市づくりの根幹となる座間市都市マスタープランや交通部門の分野別計画である座間市総合都市交通計画を受けた交通都市施策の一つとなります。また、施策に当たっては、第10次座間市交通安全計画や平成28年7月に国土交通省と警察庁により策定されました安全で快適な自転車利用環境創出ガイドラインに基づいて取り組んでいくとともに、自転車活用推進法の基本理念にも準拠してまいります。

以上でございます。

〔質問〕 沖本

それでは、いただいた答弁に対して再質問を行ってまいります。

まず、自転車ネットワーク計画に係るところで、市道13号線沿いの仲よし小道、それから市道14号線沿いの自転車を通行させる部分の配置に関しては、「両路線とも車道側に自転車を通行させる部分を配置して自転車ネットワーク計画に対応した構造になっている」との答弁をいただきました。先ほども申し上げましたが、ワークショップ開催後の整備内容の報告では、市道13号線仲よし小道には自転車通行帯が車道側に幅2.2メートル、市道14号線の東原緑道には同じく幅2メートルが設けられる構想になっています。この自転車通行帯、双方通行が可能であるのか、そこをまず伺っておきます。

また、市道13号線沿いの現在緑道である仲よし小道ですが、自転車で通過しようとする、現況では国道246号線によって分断をされています。現時点での安全対策と将来の整備方法について伺っておきます。

さらに現況を申し上げるならば、これは一部の方たちとなりますが、大人から小さな子供を含めて、交差点にかかる歩道橋や隣接する横断歩道を渡らないで、仲よし小道からそのまま国道246号線を自転車で横断しております。これは双方向、つまりさがみ野駅から北へ向かう方向、そしてさがみ野駅へ向かう方向、両方向で見受けられ、大変危険な通行方法だと思います。

道路交通法上の自転車の通行方法として、この交差点の横断方法は現時点ではいかなる方法が正しいのか、双方向での方法についてお示しいただいて、さらに、この危険と考えられる通行への対策を求めるものですが、当局の所見を伺います。

1回目の質問で紹介させていただいた自転車施策の先進市である豊橋市には、ことしの2月に自民党・いさまの皆さんが視察に行かれ、さまざま調査、研究をされ、その中で、その中でというかメンバーが自転車活用推進計画についてということでした。その報告書を拝見させていただきましたが、これには本市に限らず全国レベルでの所感として、ハード面よりソフト面、まずは自転車利用者のルール遵守やマナー向上が必要である、あるいは自転車利用者のマナー向上、安全運転意識の啓発・向上が課題というふうに書かれておられました。私もそのとおりだと思います。

安全で快適な自転車利用環境創出ガイドライン、そして自転車活用推進法にも、利用ルールの周知徹底、そして交通安全に係る教育及び啓発という方針が示されております。この自転車ネットワーク計画策定よりも先行して利用者への注意喚起に努めなければならないものと考えます。現時点での安全対策について所見を伺います。

次に、自転車活用推進計画の策定に関して、本市としての考えは「自転車ネットワーク計画等既存の計画を運用することで総合的な自転車活用法作を図られる」との考えを明らかにしていただきました。いただいた答弁に理解を示すものであります。

次に、自転車ネットワーク計画の位置づけに関しては、「都市マスタープランや交通部門の分野別計画、総合都市交通計画を受けた都市交通施策の一つとなる」との答弁でございました。

先進市である豊橋市、水戸市の総合計画やその他の関連計画を調べさせていただきましたが、それぞれの計画の中にははっきり自転車施策が明記されており、位置づけの整合性がとられております。これは私の臆測にすぎませんが、恐らくこの両市におかれては早くに自転車活用推進計画を策定されていることから、かなり前から自転車施策を推進する考え、あるいは環境下にあったのかもしれませんが、間違っていたら失礼なので、また機会を見てよくよく研究させていただきたいと思っております。

ただ、本市の場合、都市マスタープランには、第Ⅲ章の全体構想、4、自然・都市環境の形成方針、(2)都市環境、①地球にやさしい都市環境の中に、「自転車の利用しやすい環境の創出に努めます」と明記されているので、これは整合性がとれております。また、ことし3月に策定された第10次座間市交通安全計画には、第2節交通の安全施策、1、道路交通環境の整備、(5)自動車利用環境の総合的整備、ア、安全で快適な自転車利用環境の整備の中に、「クリーンかつエネルギー効率の高い持続可能な交通体系実現に向け、自転車の役割と位置付けを明確にし、乗用車から自転車への転換を促進する。また、増加している歩行者と自転車の事故を減らすため、自転車は車両であるとの原則の下、自転車道や自転車専用通行帯、自転車の通行位置を示した道路等の自転車走行空間ネットワーク整備により、自転車利用環境の総合的な整備を推進する」と明記をされております。整合性は十分にとれているものと思います。

一方、第四次座間市総合計画では自転車を主とした施策は明記されておきませんが、包含した施策として施策21、交通安全、この内容が上位施策として該当すると考えてよいのか伺い、2回目の質問とします。

〔答弁〕市民部長

市道13号線で国道246号線を自転車で横断する場合の通行方法について質問いただきました。

現在の状況におきまして、自転車は道路交通法上の軽車両の扱いとなることから、現在の状況においては市道13号線をさがみ野駅から北側へ横断する場合は、車道を走行して交差点の停止線及び信号機に従って直進横断することが可能であります。

可能ではあるのですが、横断時の安全面、これを考慮しますと、交差点の手前で一旦自転車をおりて、自転車をおりて押し出すと歩行者の扱いになりますので、歩行者として東原4丁目歩道橋を利用した後、東原4丁目歩道橋を渡った後に改めて車道を走行する、これがより安全な横断と言えると考えております。

また、北側からさがみ野駅方向へ横断する場合については、東芝機械株式会社側の車線を走行してきた場合は交差点の停止線、そして信号機に従って直進横断することが可能ですが、消防署東分署側を通行してきた場合は、座間市立リサイクルプラザ前の横断歩道を横断していただいて、コナミ株式会社側の車道を走行することになります。

なお、緑道から緑道への自転車による横断につきましては、交通マナー上、不適切であると考えます。

対策といたしましては、今後、より安全な自転車の横断のために、都市部と協力しながら啓発に努めてまいります。

以上です。

〔答弁〕 都市部長

市道13号線の仲よし小道と市道14号線の東原緑道に設置する自転車を通行させる部分における自転車の双方通行ですが、道路構造令の基準では自転車1台の占有幅が1方向当たり1メートルとなっておりますので、自転車の双方交通は2メートルの幅が必要となります。市道13号線、市道14号線とともにその必要幅2メートルを満たしておりますので、自転車の双方向の通行は可能となります。

また、市道13号線の自転車を通行させる部分の幅が2.2メートルとなっておりますのは、ワークショップにおきまして「将来市道13号線の東側の歩道拡幅が必要となった場合に備えておくべき」とのご意見をいただいたことから、その拡幅用地を今回設置する自転車を通行させる部分内に確保することで、民地側に用地を求めることなく東側歩道の拡幅が可能になるよう計画したものでございます。

次に、市道13号線沿いの仲よし小道を自転車で走行する場合、国道246号線の横断時は一旦自転車をおり、歩行者として東原4丁目歩道橋を利用することになりますので、歩道橋を利用する際には自転車をおりていただく必要がある旨の表示看板を大きくするなど、今後も事故防止の啓発に努めてまいります。

また、将来の整備方法についてですが、国道管理者や交通管理者とも協議をしながら、誘導看板の設置や路面表示等も含め、さまざまな方法を検討してまいります。

最後に、第四次座間市総合計画との関連性でございますが、自転車に係る総合的な施策といたしましては、警察及び関係団体と連携して交通安全対策を進めるとともに、道路環境の整備を目標とした施策21、交通安全と都市づくりの観点から、施策35、道路も該当するものと考えております。

以上でございます。