

## 第 44 回 芝富士地区まちづくり協議会 議事要旨

### (1) 日時

令和 6 年 11 月 27 日（水）午後 6 時 30 分～8 時 35 分

### (2) 場所

芝富士公民館 1 階ホール

### (3) 出欠者（会員数 6 名）

- ・会 員：5 名（欠席者 1 名）
- ・事務局：川口市 8 名、㈱首都圏総合計画研究所 3 名

### (4) 議事次第

- 1) 開会
- 2) 説明および意見交換
  - (1) 報告～輪島市への応援派遣～
  - (2) 主要区画道路の内容確認等
  - (3) 公園部会について
  - (4) 緑道について
  - (5) 主要区画道路 2-2 号、5-2 号の狭あい道路整備のための測量調査について
- 3) 閉会

### 【配布資料】

- ・次第
- ・資料：説明および意見交換／建築安全課資料



▲当日の意見交換の様子

(5) 議事概要 (○：協議会会員の発言、→：事務局の発言)

1) 開会

事務局より、開会の挨拶。

2) 説明及び意見交換

事務局より「資料：説明および意見交換」について、資料に基づき説明。

以下のとおり意見交換を行った。

【報告～輪島市への応援派遣～】

○：自費解体の場合、解体に係る費用が全て自費なのか。また、解体に係る省庁はどこか。電柱の損壊はどのように処理されたのか。

→：自費解体の費用についてはご指摘のとおりであり、個人の保険や自治体ごとの助成を受けることになる。解体は環境省が主導で行っている。損壊した電柱は先に撤去されている。生活道路沿いは全く解体が進んでいない。

○：公費解体に時間がかかるのは何故か。

→：審査に時間がかかっている。登記の名義が変わっていないなど、申請を出してもらってもすぐに手続きを行えないという現状である。

【主要区画道路の内容確認等】

○：主要区画道路 1 号について、芝富士小学校の意見とは、校長の意見のことか。

→：教頭と校長である。対面で教頭と協議し、その後校長に内容を共有してもらったうえで回答を頂いた。

○：グリーンベルトの定義はなにか。

→：路面を塗装するものであり特に定義はない。歩行者にとって視覚的にわかりやすい道になるという意義があり、通学路にグリーンベルトを引くことが多い。ただ、北側は通学路ではなく、一般的にそのような道にグリーンベルトを引くことは少ない。

○：通学路や芝富士小学校周辺はグリーンベルトが必要だと思う。また、青矢羽根は自転車の通行帯であり、必ずしもこの形でなくてもよいということか。

→：ご指摘の通りである。青矢羽根だけでなく、線を引くことで自転車通行帯とすることもある。自転車通行帯を設けることで自動車の速度も抑える効果があるとされている。

○：自転車通行帯は、芝富士小学校の南側につながるような形になるのか。また、ガードレールを設置することは難しいのか。ガードレールを設置できれば、歩道幅員にこだわる必要はないのではないか。子どもたちが一列で通れるような幅員でもガードレールを設置している事例もある。

→：芝富士小学校側に自転車通行帯を設置すると、南側は既に整備済みの区間につながる形状になる。ガードレールを設置することは可能である。歩道の定義としては幅員 2m 以上を確保する必要がある。

○：狭くてもガードレールがある箇所は交通量が多いために設置しているのではないか。ガードレールを設置することで、車いすや買い物のカートを引きいた高齢の方には障害物となり、すれ違いが難しくなる。主要区画道路 1 号に関してもガードレールの必要性はないように感じる。

○：ハンプを設置するなどの方法もあるのではないか。

○：青矢羽根を小さくして設置し、車道の幅員を 4m とする方針が良いと思う。自転車の走る場所を示すことができ、幅員 4m では減速しないと相互通行できないことなどから、ス

ピード抑制の効果がありそうだ。

→：芝富士小学校の意見として、両側に路側帯もしくはグリーンベルトのような歩行者の空間をとれることが望ましいとのことである。

○：主要区画道路 1 号では芝富士小学校の教職員が門を閉めるときに、路側帯に車を停めるため、これを考慮し歩行空間を考えることが望ましい。

○：いずれ芝富士小学校側に拡幅するという認識でよいか。

→：ご指摘のとおり、現在植栽がある場所が道路となる。

○：主要区画道路 1 号の拡幅後は、教職員用の出入口に向かって、左車線から一度右に曲がって入っていくような形になるのではないか。

→：2mのグリーンベルトを設置すると今とほとんど変わらない出入りになると考えられる。

○：出口を道路に対して直角にすれば安全である。拡幅時には安全な形になるように対応をお願いしたい。

→：道路の拡幅部分と交換するような形で出入口周辺が芝富士小学校の敷地となるので、直角に出入りできるように芝富士小学校との協議の際に意見として伝える。歩道だと完全に分離するが、グリーンベルトであると良い。道路管理者である道路管理課も斜めに出入りを嫌うため、直角の出入りとなるのではないか。車いすの通行幅は約 1m であるが、ガードレールを設置する場合は、2mの歩行空間の中にガードレールを設けるため、車いす同士のすれ違いが難しくなる。この点からも歩道よりはグリーンベルトでの整備が好ましい。芝富士小学校の意見も同様であり、この方針で動いていきたいと考えている。

○：この場で（案を確定し）同意を取ることが望ましい。

→：皆様の意見を踏まえると、案 2 の通り、車道幅員を 4m、車道の両側は幅員 2m の路側帯とし、青矢羽根とグリーンベルト塗装したものを基本的な方針とする。

○：青矢羽根はスケールダウンするということか。

→：道路管理者としても、青矢羽根は小さくして表示することは仕方ないとのことである。

○：グリーンベルトにした方が、路上駐車抑制につながるのではないか。

○：芝陸橋の北側は制限速度が 30km/h になっているが、芝富士側は 40km/h になっている。芝陸橋を超え、芝富士地区内に入ってくる際に制限速度が 40km/h になるため、どうしてもスピードが出てしまう。芝富士側にも 30km/h 規制をかけてはどうか。また、芝陸橋のたもとで信号機を設置してはどうか。

○：芝陸橋の北側はゾーン 30 がかかっている。

→：道路部会で信号機の設置について協議した際に、芝陸橋や既存の信号機から距離が近いために信号機の設置条件を満たせていないということがあった。

○：前回の道路部会では地区全域をゾーン 30 にするよう提言している。市内の事例調査に行ったこともあった。

○：市内にスクールゾーンはあるのか。また、30km/h であれば規制時間帯も通れるのか。

○：当地区にスクールゾーンがあり、規制時間帯はボランティアが立って通行禁止としている。

→：スクールゾーンでは時間帯速度制限を設けることもあるが、時間帯で通行禁止にすることが多い。

○：規制時間帯のみ制限速度 30km/h にすることをイメージしていた。規制の看板設置について提案したことがあったが、看板の出し入れ等に関してボランティアの手を借りる必要があり大変だと指摘されたことがある。スクールゾーンの認知度を上げなければ、知らずに通ってしまう。

○：芝富士小学校近くのスクールゾーンでは、通行する車に声をかけることもあれば、かけ

られずに行ってしまうこともあるだろう。

- ：主要区画道路 3 号も拡幅されており、グリーンベルトもあるので、スクールゾーンに指定する理由はあまりないのではないか。
- ：現状、スクールゾーンを設けているところは、児童の通行量も多いため、そのまま活用した方が良い。
- ：現在は主要区画道路 5 号が優先道路になっているが、主要区画道路 3 号と主要区画道路 4 号が拡幅したらどちらが優先になるのか。主要区画道路 5 号が優先道路であるため自動車が停止せず、年に一回は衝突事故が起こる。主要区画道路 5 号にも一時停止の標識をつけてほしい。警察が速度を計測した際には車両の速度は 30km/h かもしれないが、一時停止がないことの危険性が明らかになるのではないか。
- ：主要区画道路 5-2 号についても同じことが言える。
- ：主要区画道路 3 号と主要区画道路 4 号が拡幅した際に、主要区画道路 5 号とどちらが優先道路になるのかと、どちらも一時停止にすることが可能かを道路管理者や警察に確認する。
- ：拡幅したら優先道路と勘違いする人がいるのではないか。
- ：自転車も一時停止が必要になってくるように感じる。
- ：芝陸橋からの右折を時間帯で規制することにより、自動車の交通量を減らせるのではないか。
- ：生活道路の速度制限について、警察へのヒアリングでは車が通行する部分が 5.5m 未満の道路が対象となっているが、法的な解釈はどうなっているのか。グリーンベルトを設置しても歩道と車道は分けられないのではないか。この点を明確にしないと一般道という認識で通行する車が出てくる可能性があり危険である。
- ：5.5m というのは車が主に通る道幅である。センターラインを引くのは片側車線が 2.75m の道路であるため、必然的にセンターラインのない車の通行する部分が 5.5m 以上の道路が当法改正の対象となる。
- ：生活道路とはなにか。車道が 5.5m 以上になるとセンターラインを絶対引かないといけなくなるのか。
- ：その点について協議できていないため、次回のヒアリングで確認する。
- ：人によって速度制限の解釈が変わるような制度を用いることはやめた方が良い。ゾーン 30 をかけることが望ましい。センターラインのない生活道路の速度制限が 30km/h であるというような認識は普及してはいない。
- ：センターラインのある道路はないが、解釈が人によって異なるので、地区内はゾーン 30 で制限速度が設けられている方がわかりやすい。
- ：生活道路で制限速度 30km/h は表示するか。生活道路はどのように判別するのか。
- ：表示しない。当法改正によって、基本的に生活道路の制限速度が 30km/h になるということである。今後警察や道路管理者と生活道路の判別方法も含めて、地区内の道路の制限速度が全て 30km/h であってもゾーン 30 として制限速度を表示することができるか確認する。
- ：追突事故が多いところは段差をつけるなどの工夫も考えられる。

#### 【公園部会について】

- ：公園を柵で囲うことは、一見新しいことのように感じるかもしれないが、どこの公園でも設置されている。当予定地では、安易に超えられないような柵で囲うことを想定してほしい。

### 【緑道について】

- ：河川課の設置した緑道入口の障害物は、高齢の方がカートで押して通る際に通れないという意見があり、河川課に連絡して少し間をあけるような形にしたようだ。障害物は重くて簡単には動かせない。
- ：自転車、バイクが入ろうとしたが諦めて迂回したところを二回程確認した。視覚的に入ってはいけないような印象を受け、進入を諦めるように見受けられる。カートが通れるような隙間があればよい。
- ：緑道北側の入口について、障害物が動かされていた。
- ：定期的に確認している。動かされていれば直す、いちごっこになるかもしれないが粘り強く対応していきたい。また、夜間に歩いていると障害物が見えずつまづくことがあるようで、ライトを置いてほしいという意見がある。
- ：車道側に動かされると、車から見えずに事故を引き起こす危険もある。
- ：反射板を設置しているが、そもそも光がないという問題がある。また、障害物が無い方の入口から進入した自転車等が出るときに、動かしている可能性がある。
- ：時間はかかっても様子を見ながら手法を模索していくことが望ましい。
- ：路面状況が不安定な箇所動かされた障害物に腰かけた人が転倒した場合、責任問題になる。
- ：緑道全体をどう整備するかを決めなければ根本的な解決とはならない。個人的には暗渠として整備し直すしかないと思っている。
- ：カートが通れるような幅がわかれば、障害物を固定してしまえばいいのではないかな。暗いから危ないという人に対する対応も考える必要がある。
- ：河川課も動かせないようなものを考えている。
- ：実験については、西側の水路で6基設置することを予定している。水路沿いで防犯のためライトを設置している箇所を避けて設置することも考えられる。
- ：重機が入れないと思うが、当面は現状のままということか。
- ：ご指摘のとおりである。
- ：障害物の設置については、近所の方には自転車等の進入による騒音対策のためであることを伝えたほうが良い。
- ：実験後、周囲の方にヒアリングをするため、その際に騒音対策などについて聞いておく。
- ：コの字型の土管のようなものを設置することが望ましい。
- ：時間帯別に、実験の様子を観察することのできる協議会員を示したスケジュール表を作してほしい。
- ：全て市が対応できれば良いが、当番などを決めてくれれば、協議会としても協力はする。

### 【測量調査について】

建築安全課より狭あい道路整備事業に関して説明。

- ：現況測量を改めて行うということは、市と私有地の境界があいまいな部分があるということか。
- ：その通りである。
- ：寄附をしない理由について調べるのは結構だが、元々個人の財産であり、芝富士は狭い敷地が多いため、寄附に好意的ではないことは市も承知しているところだろう。
- ：名義を変えていないため判断しづらく面倒だという人もいる。また、塀の撤去等を個人で負担することについては、消極的になってしまうのではないかな。市としてフォローをもう少し考える必要がある。

3) 閉会

- ・次回部会は、令和7年2月下旬に開催予定とする。

以上