# 第１回袖ケ浦市自転車活用推進協議会

１　開催日時　　令和４年８月２５日（木）　午後２時００分開会

２　開催場所　　市役所北庁舎２階会議室

３　対面出席委員

| | | | |
|---|---|---|---|
| 会　長 | 鬼塚　信弘 | 委　員 | 山田　悟 |
| 副会長 | 佐藤　英利 | 委　員 | 池畑　陽一郎 |
| 委　員 | 山口　一男 | 委　員 | 庄司　直和 |
| 委　員 | 深山　宏樹 | 委　員 | 圓東　克典 |
| 委　員 | 伊藤　哲也 | 委　員 | 池畑　美穂 |
| 委　員 | 小阪　潤一郎 | 委　員 | 酒井　康行 |
| 委　員 | 石井　俊一 | 委　員 | 佐川　正和 |

Web 出席委員

| | | | |
|---|---|---|---|
| 委　員 | 石井　敬太 | 委　員 | 福田　賢一 |

代理出席

| | |
|---|---|
| 委　員 | 小林　仁　代理　桃井　聡 |

４　出席職員

| | | | |
|---|---|---|---|
| 市　長 | 粕谷　智浩 | 副課長 | 鈴木　康夫 |
| 土木管理課長 | 岡野　達也 | 副主査 | 鈴木　将和 |

５　傍聴定員と傍聴人数

| | |
|---|---|
| 傍聴定員 | ５人 |
| 傍聴人数 | ０人 |

６　市長挨拶

第１回袖ケ浦市自転車活用推進協議会の開催にあたり、市長から挨拶を行う。
挨拶を行った後、所要により退席する。

７　議　題

(1) 会長及び副会長選出
(2) 自転車活用推進計画・自転車ネットワーク計画とは
(3) 自転車を取り巻く袖ケ浦市の現状
(4) 袖ケ浦市自転車活用推進計画（素案）について
(5) 袖ケ浦市自転車ネットワーク計画（素案）について

８　議　事

**(1) 会長及び副会長選出**

事務局より会長に鬼塚氏、副会長に佐藤氏が推薦され、満場一致で選出された。

**(2) 自転車活用推進計画・自転車ネットワーク計画とは《資料３》**

Ｑ：この施策は、スポーツサイクルを提唱していくものなのか、通勤通学などの市民生活を提唱していくものなのか。
Ａ：自転車を取り巻くすべてのことを考えて網羅する計画となる。

Ｑ：スポーツサイクルとしては長距離でのルートが好まれるので、袖ケ浦市だけのエリアだと距離的に厳しいのではないか。
Ａ：近隣市も自転車ネットワーク計画を策定しなければ、市単独では短距離のネットワークとなる。近隣市の自転車ネットワーク計画が策定された段階で連携したルートを設定し、長距離ルートとなるよう対応する。

Ｑ：自転車は電動アシストや２人漕ぎなど様々な種類があるが、そういった全ての自転車が計画の対象となるのか。
Ａ：全ての自転車が計画の対象となる。

Ｑ：千葉県で目標を決め、自転車活用推進計画を５４市町村で策定させるとなっているが、どのような状況か。
Ａ：策定済みは千葉市と東庄町の２市町、今年度着手が袖ケ浦市と他２市程度のため、今年度中の策定で動いているのは５市町程度である。

Ｑ：国の主体は内閣府で、県は土木の担当になるのか。
Ａ：道路の整備などがメインとなってくるので国土交通省が担当、県は道路部局、そして袖ケ浦市としても土木部局が担当となる。しかし、自転車活用推進計画は健康なども関係してくるので、もっと広い分野で担当となる。

**(3) 自転車を取り巻く袖ケ浦市の現状《資料４》**

Ｑ：農免道路（広域農道）はサイクリングロードとして活用できないのか。
Ａ：広域農道は、あくまで農業を目的としている道路なので、自転車の整備に盛り込むのは目的が異なるとの回答を国及び千葉県から受けている。現状では難しいが、時代の流れの中で広域農道の位置づけが変われば、自転車ネットワーク計画に組み込むことも可能と考える。

Ｑ：アクアラインマラソンの前段で、自転車もアクアラインを走行させてもらえると盛り上がると思う。スポーツサイクルとしてのスピードであれば車椅子ランナーより早いと思う。

Ｑ：市民要望について、資料に対する取り扱いはどのように考えているか。
Ａ：道路網整備計画の策定の際に行ったアンケートで自転車に関連した意見を抽出しており、施策を進めることで改善を図りたい。

Ｑ：関連計画として５つの計画を示しているが、これは全て横並びの計画なのか、上位となるものがあるのか。
Ａ：袖ケ浦市総合計画が一番上位の計画となる。それ以外の計画でもスポーツや健康に関する施策や都市基盤など自転車に関係する内容も含まれているので、各施策に対して自転車活用推進計画で自転車に関する施策を紐づけていくような位置づけにある。自転車活用推進計画も同様に、袖ケ浦市総合計画に紐づけていくことになる。

(4) 袖ケ浦市自転車活用推進計画（素案）について《資料５》

Ｑ：シェアサイクルの導入検討についてハードルが高いとの考えだが、それがクリアされ導入されるとバスの利用者減少に影響が出ると考えられるが、市はどのような考えか。

Ａ：シェアサイクルは事業者の確保が現時点では課題となっていて導入することは難しい。バスの利用者減少に関する対策について具体的な考えは示すことができない状況である。

Ｑ：除草について、歩くのも厳しく、自転車も厳しい道路がある。ボランティアの方も含めた対策の仕組みを検討するべきではないか。

Ａ：危険箇所を優先して対応しているが、ネットワーク路線に設定することによって優先度を上げることもできると考える。ボランティアについては、アダプトプログラムとして地区の方々にご協力いただいている。

Ｑ：B.B.BASE を袖ケ浦駅に設置することは可能だと考えられる。袖ケ浦を周遊するネットワークがあれば、設置を検討したい。

Ａ：ありがたい。君津市などと連携し魅力的なルートを構築していきたい。

(5) 袖ケ浦市自転車ネットワーク計画（素案）について《資料６》

Ｑ：選定したネットワーク路線は整備に向けた予算取りをしていくということか。

Ａ：各道路管理者にて矢羽根などの整備形態に基づき補助金をいただき、優先順位を決めて整備していきたい。

Ｑ：ネットワーク路線を見ると平坦な道を選定しているのかと思うが、スポーツサイクリングが好きな方には坂道を組み合わせたルートが選定できると良いのではないか。

Ａ：この計画は日常利用や観光利用、整備のしやすさなどを考慮して選定したルートであるが、整備路線とは別にサイクリスト向けの要素として獲得標高などを示すことを考えたい。

Ｑ：日常利用と観光利用で要素分けしているが、スポーツを一概に観光に含めてもいいのか。

Ａ：スポーツについては非日常という観点から観光利用に含めたイメージで整理している。

Ｑ：国道１６号については、日常利用と観光利用はどのようなイメージで考えているか。市原市や木更津市と同じ目的意識をもって整備する必要があるのではないか。
Ａ：国道１６号は、日常利用にも観光利用にも前段で抽出していないが、広域的なサイクリストが通るルートとして想定される。ただ、近隣市の計画との整合を取る必要があるため、現時点では調整路線として設定している。木更津市、市原市、さらにその上に位置する市町村と広域連携ができたら、実施路線としてネットワーク計画に設定したい。

Ｑ：国道だと国が整備し、県道だと県が整備することになるのか。
Ａ：各道路管理者が整備する。

Ｑ：県内では自転車ネットワーク計画のみ策定している自治体があるが、自転車活用推進計画と自転車ネットワーク計画は両輪で成立すると考えられる。袖ケ浦市は他の自治体とは違い、両方の計画を策定し運用していくという考えでよいか。
Ａ：自転車ネットワーク計画の策定を先行させ、それを軸として自転車活用推進計画を策定しようかとの話もあったが、同時策定とした。

Ｑ：ブルベだと林道が多いのだが、林道は対象外か。
Ａ：農道と整理の仕方は同じで林道は対象外となる。自転車活用推進計画では原則として道路法の道路を対象とする。今回選定する路線はあくまで基本となる軸であり、プラスアルファの枝葉となる路線は別途紹介、活用されるようにしていきたい。