

第 2 回 新松戸七丁目けやき通り他道路安全及び環境対策協議会 議事要旨

≪日 時≫ 令和 5 年 10 月 31 日(火) 18:00~19:45

≪場 所≫ 新松戸市民センター ホール

≪出席者≫[委員]

「新松戸七丁目町会」 3名(代理1名)

「新松戸西パークハウス管理組合」 3名

「コミュニティ五番街」 3名

「けやき会」 5名

「市道1-826号沿線住民」 2名(代理1名)

「松戸市建設部」 建設部長、建設総務課長、道路建設課長、道路維持課長

[事務局]

「松戸市建設部」 6名

[傍聴人] 1名

≪資 料≫・第 2 回協議会 次第

・第 2 回協議会 協議項目箇所図

・大型自動車等通行禁止について

議 題

- (1)一方通行化
- (2)信号機及び横断歩道の設置
- (3)ゾーン 30 の設定
- (4)オービスの設置
- (5)交通標識の設置

結 果

- (1)一方通行化
→保留とする。
- (2)信号機及び横断歩道の設置
→千葉県公安委員会へ要望を行う。事務局にて要望書(案)を作成する。
- (3)ゾーン 30 の設定
→千葉県公安委員会へ要望を行う。事務局にて要望書(案)を作成する。
- (4)オービスの設置
→保留とする。
- (5)交通標識の設置
→町会等に持ち帰ってお話をしていただき、第 3 回協議会の時にご意見をいただく。

事務局からの連絡事項等

- ・ 次回の協議会については、2月を予定している。

≪(5)交通標識の設置について 第1回協議会における補足説明≫

【大型車両規制について】

- ・ 大型自動車等は、路線バスや観光バスなど人を運ぶ車両である大型乗用自動車、トラックなど荷物を運ぶ車両である大型貨物自動車の2種類に分類される。
- ・ 規制は大型乗用自動車に限定、大型貨物自動車に限定、もしくは、両方にかけることもできる。
- ・ 車両の総重量や積載量によって規制対象が変わり、幼稚園バスも大きさによっては規制対象となり、非常に複雑な内容になっていることから、警察に確認しながら進める必要がある。
- ・ 規制をかける路線や延長によって、新松戸地区全体に影響を及ぼす可能性があり、要望を出す方向性になった際は、事前に新松戸地区全体の関係者と話し合いを行うことも必要となる。

【過去の規制要望について】

- ・ 平成29年9月1日に流山警察署に大型車両の規制を要望しており、10月13日に流山警察署へ確認をしたところ、流山側の方からは要望が全くない状態で、大型店舗等も出来ていることから、現時点では規制をかける予定はないということであった。

議題について

(1) 一方通行化

賛成意見)

- ・ 協議会設置要綱の目的に挙げられている和解条項の履行というところを求めており、各項目に挙げたものは、基本的には実現してほしい。

反対意見)

- ・ 一方通行化に関しては、双方向通行とした上で、車道幅員を現在の計画の5mから7mに拡幅していただきたい。これにより、現在7丁目から南流山方面への抜け道となっている市道1-826号の通過交通量を大幅に軽減できている。
- ・ 第1回の協議会で一方通行にはしたくないという意見が出されたため、市道1-826号も双方向通行、橋の部分も双方向通行でやむを得ないと考えている。
- ・ 町会の役員会や班長会では、双方向通行というのは当然ではないか、という反応があった。
- ・ 市道1-826号沿道の方全員が賛同するのであれば、一方通行にして構わないと思っている。しかし、前回の協議会でも、生活の利便性等を考えると、一方通行ではなく双方向通行にすべきだというご意見があった。

その他)

- ・ 道の役割として、道路幅員16mのけやき通りと市道1-826号の道路は、ある意味性格が違うと思う。7丁目地域に外部から入ってきた車両を捌く役割は、けやき通りが持っている。市道1-826号が外部から入ってきた車両を南流山の方に捌く役割を持っているのかというとそれは違うと思う。市道1-826号は住民の生活道路だと思っている。

(2) 信号機及び横断歩道の設置

賛成意見)

- ・ 協議会設置要綱の目的に挙げられている和解条項の履行というところを求めており、各項目に挙げたものは、基本的には実現してほしい。
- ・ 橋の T 字路交差点に、信号機と横断歩道を設置していただきたいと思っている。
- ・ 車両と歩行者の安全を確保することは当然として、信号機を設置することによって、橋の通行が実質一方通行になる。T 字路であるがゆえに一方通行になり、双方向から同時に車両が来ることがないという状況を作り出せる。
- ・ 双方向通行と信号機設置をセットで行うことが、協議会のメンバーや地域の住民の方が抱える問題を最大公約数的に解決できる方法ではないかと思っている。
- ・ 流山の飛び地の通行量がかなり増えており、幅員 2.5m の河川道路を歩く人が増えてきている。そういう意味では、橋の手前にも横断歩道や信号機は必要なのでは、と考えている。

その他)

- ・ ドライバーの心情から、信号が点滅すると直前でスピードアップをしてしまう可能性もあるため、信号機を設置して良いのかという話も町会内で出たが、T 字路でもあるため、架橋後の交通量がどれぐらいになるかによって、考えても良いのかと思う。
- ・ ドライバーとしては、前方に見える信号機が赤であると、少しでも早く進みたいという心理が働いて、結局市道 1-826 号に車両が流入することが予想され、交通量の分散にはならないということを懸念している。そのため、必要ないと考えているが、検討しなければならないのであれば、架橋後の交通量状況を見てからだと思う。

(3) ゾーン 30 の設定

賛成意見)

- ・ 協議会設置要綱の目的に挙げられている和解条項の履行というところを求めており、各項目に挙げたものは、基本的には実現してほしい。
- ・ 新松戸西小側へ拡大することによって、通学児童の安全性が確保されることから、エリアをけやき通りの南側へ拡大していただきたい。
- ・ ゾーン 30 の設定は、ぜひお願いしたい。
- ・ 基本的に異論はないが、けやき通りは主要幹線道路という位置付けになっているおり、けやき通りを 30km/h 規制にするのはいかがなものか。
→けやき通りは、現状 30km/h 規制がかかっている状況である。

(4) オービスの設置

賛成意見)

- ・ 協議会設置要綱の目的に挙げられている和解条項の履行というところを求めており、各項目に挙げたものは、基本的には実現してほしい。
- ・ 新松戸西小生徒の 7 割以上がけやき通りを横断している。けやき通りは車道幅員 9m の真っ直ぐな道路が 400m ほど続くので、車両がかなりのスピードを出す。このため、時々オービスで取り締まりをしてもらい、噂が広まりスピード抑制に繋がれば良いと考えている。

その他)

- ・ 迷っているところがあるので今後の協議としたい。
- ・ 特に賛成、反対というのはなかった。

(5) 交通標識の設置

賛成意見)

- ・ 協議会設置要綱の目的に挙げられている和解条項の履行というところを求めており、各項目に挙げたものは、基本的には実現してほしい。
- ・ 交通標識の設置については、説明いただいたので検討を行いたい。

その他)

- ・ 旅行等で大型バスが入ってくることや、五番街の前は新松戸西小の遠足や修学旅行の際の駐車場になる。スーパーの車両も 4t クラスが大半であり、大型車両を見たことがない。他の町会にも影響することなので、全体でどうしていくか話し合っていければいいと思う。

(6) その他意見

- ・ 車道幅員を 7m にしたらどうかという話があるが、自転車は車道を走らず、みんな歩道を走っている。車道を狭めて歩道を広げることに賛成である。
- ・ 新しく出来る道は、今の歩道の中にもう 1 つ歩道ができる。そこを自転車専用道路にでもすれば(ダイエーの方にもあるが)、画期的なことではないかと思う。
- ・ 昨年 11 月に自転車安全利用五則というのが定められ、自転車は車道を通ることが原則となった。車道幅員 5m、片側 2.5m では、自動車と自転車の接触事故が起きるリスクが高いと思い、片側 3.5m 両方で合わせて 7m の車道幅員とし、自転車の通行の安全性を確保した方が良くと思う。
- ・ 自転車の通行はかなり多いので、自転車の安全を考えた時に、車道幅員を 7m に拡幅した方が良くのではないかと考えている。
- ・ 5m の車道幅員でデイスサービスなどの約 2m の車両が止まったら、その横をどうやって通るのかという話にも結びついた。そのような道路は必要ないという意見や、橋自体いらぬのではないかと意見も出てきた。
- ・ 道路がこのような規格であって、その他のことを議論するのはおかしいのではないかとというのが、最終的な話となっている。
- ・ こぶし公園から神明堀までを車道幅員 5m にするということが自体が納得できない。
- ・ 架橋を反対する方に譲歩して、車道幅員 5m にせざるを得ないということは聞いた覚えがあるが、けやき通り自体を狭めるということは、一度も聞いたことがないことを断言する。
- ・ 車道幅員 5m ではドライバーが直進できないと勘違いして、市道 1-826 号に流入してしまうことは目に見えて分かり、架橋が実現しても交通量の分散には繋がらない。それでも、地域のことを考え、車両の通行に我慢し続けてきたので、交通量がきちんと分散化されるように、現状維持であるべきだ。

(1) 協議会について

- ・ 安全問題は進めるということで、合意を図っていただけないかという考えである。
- ・ 我々がずっと戦ってきたのは、架橋前に行ってほしいということを何度も言ってきた。しかし、市は架橋後の交通動向を見てから、一方通行化や信号機の話をして公安委員会に要望を行うというスタンスである。その辺りを皆様勘違いしているのではないか。
- ・ 市と戦ってきたというのは、裁判を起こして架橋させないということで動いていたと思う。色々な項目を挙げて、少しでも架橋を遅らせる思いがあり、話し合いの中で最終的にこの5項目が残ったと思っている。裁判で出たのかもしれないが、協議会の意味合い自体がなんなのか。一緒に参加して話し合いをしないといけないことに疑問が出てきた。
- ・ 和解条項の履行を求めるといった話が気になった。ここで色々な議論をしているが、市はこの意見をどうしようとしているのか知りたい。協議会としてどこに落としどころがあるのか、住民の総意なんて取れるわけがない。7丁目町会、西パークの組合、五番街の理事会と、それぞれ市と話をする場があるので、個別にやればいいのかと思う。なぜ我々はそれに巻き込まれて、時間を取られなければならないのか説明して欲しい。市はここでの意見をどう取り上げまとめるのか、座長はどうお考えであるか。
→現在5つの項目を議論しているが規制が絡む話となっている。これらについて皆様それぞれのご意見を確認した上で、例えば一方通行化では、皆様が賛成された時に、公安委員会に要望するという進め方になる。私どもの方から、一方通行化についてはこうだというような形で申し上げるのは非常に難しい状況である。
- ・ 信号機や横断歩道は公安委員会が関係するので、必須要件と選択要件とあると思うが、設置の基準等は市で確認しているのか。また、今回の箇所は設置の基準を満たしているか。
→信号機や横断歩道設置の一般的な基準はあるが、架橋後の交通動向も基準にかかってくるので、その辺りを見ないと分からないというのが正直なところである。

(2) 信号機及び横断歩道の設置について

- ・ 車道幅員5mの道路が出来たとして、橋の突き当りはT字路となる。流山側には歩道があるが、松戸側には歩道が無いので、子どもはどうやって渡るのか。横断歩道がないのはまずいと思う。
- ・ 公安委員会への要望であるが、想定している基準値等もあると思うが、結果がどうあれ、要望としてこれだけ挙がっているのだから、要望としては出しておくべきだと思う。

(3) ゾーン30について

- ・ ゾーン30と30km/h規制というのは、同じものと捉えてよいのか。
→警察に確認すべきところもあるが、今まではこの路線は30km/h規制というやり方であったが、生活道路をエリアとして一括指定するのがゾーン30の扱いとなっている。
- ・ 通学児童を考慮して、エリアを決める際に新松戸西小に説明や連携を取るのか。
→要望する時にどこまでをエリアとしてかけたいか図面を添付して要望を出すことも可能である。協議会にて西小も含めるとなった際には、市から説明を行うことはできる。
- ・ 西小の東側にスケートボード場を作っているが、そこに向かって車両が走ってくると、人が

たくさんいるので危険である。その辺りを西小の意見も聞きたいと思っている。

→西小のゾーン 30 は、以前、西小の部分も含めて要望を出していると認識をしているので、そういうところを踏まえたと、今回要望を出すのであれば考えていくことになる。

- ・ 2018 年 2 月に西小に通う児童の道で交通事故が発生した。この時にゾーン 30 の要望を提出しているが、架橋のために延ばされてきたのか。

→そうではない。ゾーン 30 のエリアは市で設定することできず、公安委員会で決めることなので、今回の架橋工事とは関係ないと認識している。

(4) 道路の幅員について

- ・ 自転車安全五則の関係で、この幅員では危ないとみんなが思った際には、7mの車道幅員にして公安にはあげられないということか。

→車道幅員 5mの計画で千葉県公安委員会の協議が通っているなので、まずはそれで進めていきたい。仮に 7mの車道幅員に拡幅をするという話になれば再協議となる。

- ・ 車道幅員 5mで進めているが、高さ 18cm の縁石も含んでいるのか。用事があって車両を停める際に縁石がなければ、少し跨いで停めることもできる。18cm という高さも事実として、道路の幅員に含まれているのか。

→縁石の内々で 5mなので縁石部分は含まれない。縁石の高さは18cm である。ただ、駐車場等の出入りがある箇所については、3.6mから 6mほどを開けるような形になる。

- ・ 仮に再協議するとしたら時間はどれぐらいかかるのか。

→図面等のやり直しや協議も含めると経験上から 1 年半から 2 年ぐらいはかかる。

- ・ そんなに時間がかかるのか、お役所仕事ではないか。民間では絶対に許されない。例えば、自転車専用道を脇に作りスムーズに通れるよう、道路と自転車専用道の高さ 18cm の縁石ではなく 3cm 程の段差にする案であれば、公安との協議結果をそのまま使えるのか。

→自転車道も交通規制の対象となるため再協議になると思う。

- ・ 現在、けやき通り橋まで矢羽根が引かれているが、その先に高さ 18cm の縁石を設置されたら、とてもじゃないけど自転車は通れない。高さ 18cm の縁石についてはこだわっていききたい。

- ・ 経験上、道路が狭いと駐車場に入れるのがかなり大変である。毎回必死になって駐車を行っている。道路が広ければと思うことがある。

- ・ 当初の計画は、五番街西側の信号交差点から幅員を絞り、交通分散化を図る考えである。

- ・ 市はどのような道路を作って、この地域の交通安全を保ちながら、利便性を向上させ経済的な発展につなげようとしているのか。しっかりとした考えを決めていただきたい。

→交通量の負荷が一部の道路にかかっている現状を打破するためにも、現計画の車道幅員 5mで架橋及び道路工事を実施し供用したいと考えている。ただ、それで終わりではなく、架橋後に車、自転車、歩行者の交通量やどのような所を走行しているか等の交通動向を見極めた後、皆様のご意見を踏まえ改修すべきとなった際は話を進めていく考えである。

また、先ほどから車道幅員 5mで開通しますという話の中で、開通した場合どこかにシワ寄せがされてしまうのではないかとというようなご意見があった。開通後そのままというこ

とは考えておらず、安全対策などやらなければいけないことも色々出てくると思う。そのために、交通量調査を実施し随時データを照らし合わせながら対策等も考えていければと思っている。

第2回協議会 協議項目箇所図

(1) 一方通行について

A 地点

B 地点

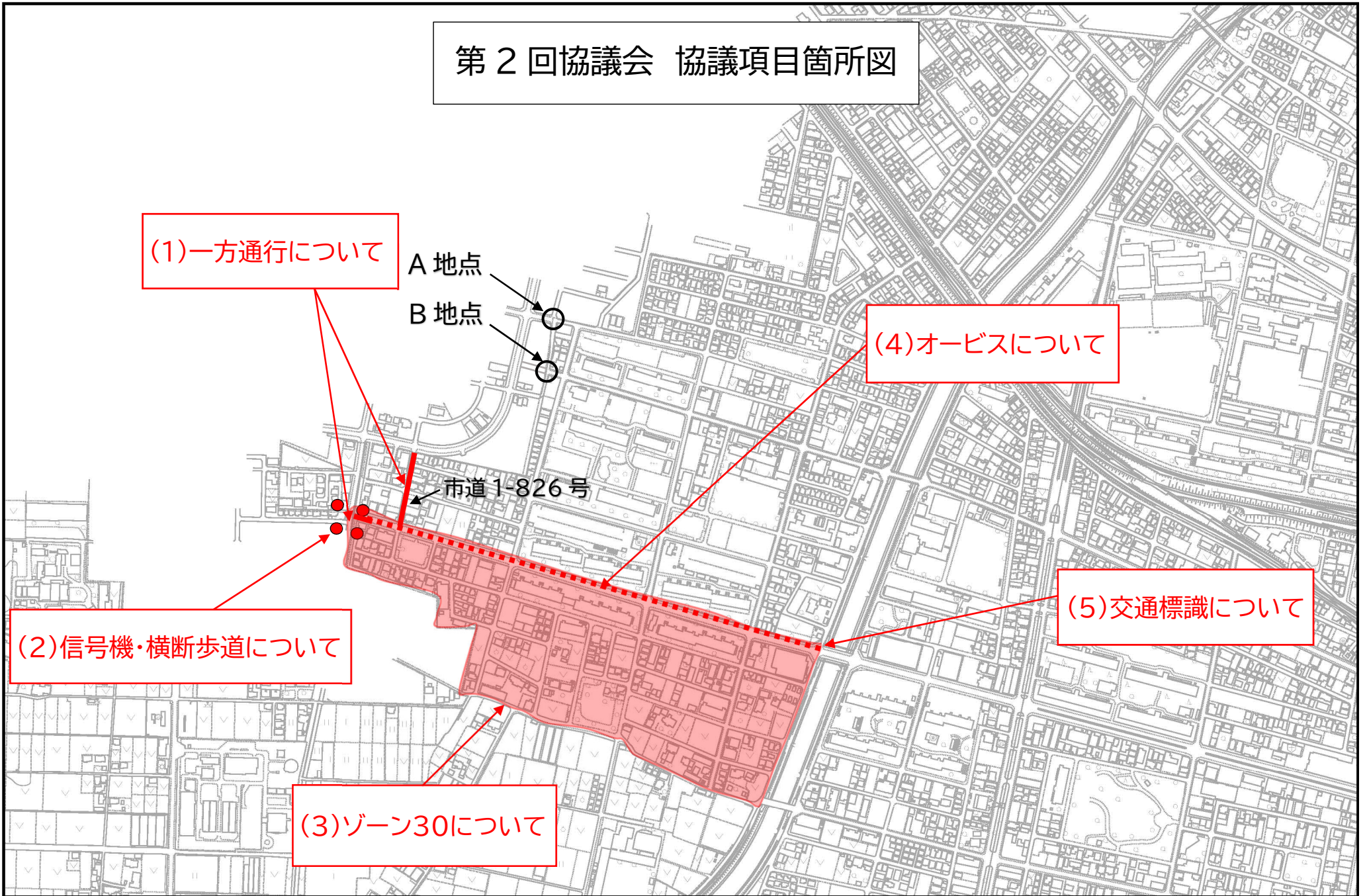
(4) オービスについて

市道 1-826 号

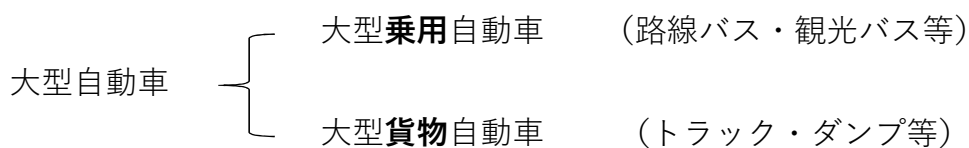
(5) 交通標識について

(2) 信号機・横断歩道について

(3) ゾーン30について



大型自動車等通行禁止について



大型乗用自動車または大型貨物自動車の通行禁止
もしくは両方の通行が禁止になります。

規制対象となる大型乗用自動車

車両総重量8 t 以上又は最大積載量5 t 以上もしくは**乗員定員11人以上**の車両

規制対象となる大型貨物自動車

車両分類	総重量	積載量	規制
大型特殊			対象
大型貨物	11 t 以上	6.5 t 以上	
特定中型貨物	8 t 以上11 t 未満	5 t 以上6.5 t 未満	
特定以外の中型貨物	7.5 t 以上8 t 未満	4.5 t 以上5 t 未満	対象外
準中型貨物	3.5 t 以上7.5 t 未満	2 t 以上4.5 t 未満	

※総重量8 t 以上又は積載量5 t 以上の貨物車両が規制対象

・車両のサイズは道路法の車両制限令における一般的制限値の範囲となっているため全長、全幅、高さは同一規格のため、最大積載量の標示や車検証を確認して見分けることになります。

