

# 会 議 録

会議名	令和7年度第3回木更津市自転車活用推進委員会		
開催日	令和8年3月26日(木)	場 所	木更津市役所駅前庁舎 会議室1
時 間	午前10時00分～午前11時35分		
出席者	<p>委 員：鬼塚信弘委員、深山宏樹委員(代理：栗原氏)、森浩文委員、 神谷啓子委員、鳥海博之委員、阿部厚司委員、 伊藤貴夫委員(代理：岩田氏)、品川昭和委員、鈴木和代委員、 大岩房之委員、寺田巧実委員</p> <p>事務局(都市整備部土木課)： 新井課長、高田係長、山田主査、嶋埜主任技師、伊藤技師</p> <p>委託業者：株式会社サンワコン 安野氏、玉村氏、小林氏</p>		
議 題	<p>(1) 開会 (2) 議事 ① 木更津市自転車活用推進計画(素案)について ② 木更津市自転車ネットワーク計画(素案)について (3) その他 (4) 閉会</p>		
公開・非公開の別	全て公開		
傍聴者数	0名		
配付資料	<p>1. 次第 2. 席次表 3. 資料1 木更津市自転車活用推進計画(素案) 4. 資料2 木更津市自転車ネットワーク計画(素案) 5. 資料3 具体的事業例 6. 資料4 自転車活用推進計画策定スケジュール</p>		
会議概要	別紙のとおり		

## 【会議の概要】

### (1) 開 会

#### ○事務局

時間になりましたので、始めさせていただきます。本日はお忙しい中、ご出席いただきまして誠にありがとうございます。本日、司会を務めさせていただきます土木課の高田と申します。よろしくお願いいたします。

#### (配布資料確認)

それでは、ただ今より、令和7年度第3回木更津市自転車活用推進委員会を開会いたします。本日の出席委員数は代理の方を除き17名中9名であり、附属機関設置条例第6条第2項に規定されている半数以上の出席を得ておりますので、委員会は成立することをご報告させていただきます。なお、鹿島委員、小林委員、中村委員、渡邊委員、井上委員、住澤委員、については、本日欠席となります。また、小湊鐵道の深山部長の代理として栗原様、君津土木事務所伊藤調整課長の代理として岩田様に出席いただいております。

また、本会議は、「木更津市審議会等の会議の公開に関する条例第3条及び第9条」の規定により、公開で行い、会議記録及び会議資料を公開するため、会議を録音させていただきますのでご了承ください。

それでは早速、議事に入りたいと思います。「附属機関設置条例第6条第1項」に「委員長が会議の議長となる」とありますので、ここからの議事進行については鬼塚委員長にお願いします。鬼塚委員長、よろしくお願いいたします。

### (2) 議 事

#### 議事① 木更津市自転車活用推進計画（素案）について

---

#### ○鬼塚委員長

それでは議事を進行します。発言する場合には挙手をお願いします。

議事① 木更津市自転車活用推進計画（素案）について、事務局より説明をお願いします。

#### ○委託業者(玉村)【資料1】

それでは木更津市自転車活用推進計画（素案）について説明します。資料をご覧ください。まず、構成について説明します。

第1章「はじめに」では、計画策定の背景と目的、計画の位置づけ、対象区域、計画期間を掲載しています。第2章「自転車を取り巻く環境」では、国や県の自転車活用に関する動向や計画の内容、自転車の特性などを掲載しています。第3章「上位計画・関連計画の整理」では、自転車に関連する本市の計画を整理しています。第4章「自転車の利用に関する現状分析と課題」では、地勢、人口、交通基盤、交通特性、都市機能、スポーツ実施状況、本市の自転車利用動向、自転車利用に関するアンケート、自転車利用における課題を整理しています。以上第4章までが、前回委員会でご説明させていただいたものです。

第5章「計画で目指す将来像と目標」では、それまでの課題を踏まえて、目指すべき将来像

や目標、施策体系を記載しています。第6章「実施すべき施策、スケジュール」では、各施策の内容やスケジュールを記載しています。第7章「計画の推進」では、計画を進めるにあたっての指標、推進体制、フォローアップについて記載しています。最後に付録として用語集を記載しています。

続いて、第4章の課題と、第5～7章について抜粋して、説明します。

資料 42 ページをご覧ください。これまでの国や県の動向、本市の現状分析、アンケート調査結果を含めて、課題をまとめています。こちらは「視点」、「現状」、「課題」に分けて整理しています。

視点「自転車の利用状況」について。アンケートでは、市民の移動手段としての自転車よりも、自動車への依存度が高く、自転車を利用していない人、利用しなくなった人が7割を超えており、課題として「自転車利用に対する動機付けと自転車利用への転換が必要」を挙げています。

次に、視点「自転車の利用環境」について。本市には自転車の通行空間として整備された道路はなく、自転車通行空間に対する市民の満足度も低くなっています。地形的なところの起伏、高低差が走りづらいと感じている方が多いようです。また、中・高生をはじめ自転車利用を促進する施策としての駐輪場・駐輪スペースの確保が必要と答えた方が多く、課題として「地域特性を踏まえた自転車通行空間や利用環境の整備が必要」を挙げています。

次に、視点「自転車の利用の安全性」について。自転車関連の事故が年間約60件で推移しており、走行していて危険を感じたという回答もあり、課題として「自転車および自転車通行空間の適切な維持管理が必要」を挙げています。

次に、視点「自転車利用のマナー・適正利用」について。放置自転車の撤去台数はピークよりは減少していますが、近年は横ばいになっています。自転車に関する法改正の認知度は高いのですが、保険に加入している人は5割、ヘルメット着用は1/4となっていることから、課題として「関係機関と連携した効果的な情報発信と意識啓発が必要」を挙げています。

最後に視点「地域振興・まちづくり」について。本市ではトライアスロン大会等大規模イベントも開催され、南房総市等と連携したサイクリングコースも設定されており、課題として「多様な自転車利用を推進するための体制や環境づくりが必要」を挙げています。

資料 43 ページをご覧ください。本市の課題や特徴、魅力等を踏まえて、目指す将来像を『海風のとって 街中はしり 里山めぐる サイクルライフ木更津』としています。自転車の特徴として、短距離、中距離が効率よく移動できる「機動性」、CO<sub>2</sub>を排出しない「環境負荷の低さ」、気軽に運動ができる「健康づくりへの効果」、柔軟に気軽に利用できる「気軽さと自由度」等があります。自転車は本市が進める「オーガニックなまちづくり」×「地域循環共生圏」×「ウエルビーイング」に寄与する乗り物です。

今後、本市では潮風が感じられるサイクリングルートを充実させ、街中や里山等へも足を運べるよう、自転車ネットワークを整備することで日常・観光両面で自転車が活躍する場所の拡大を目指します。

資料 44 ページをご覧ください。基本的な考え方として4つの目標を設定します。目標1「自転車の利用促進による人と環境にやさしい都市環境づくり」、目標2「自転車利用を通じた健

康なまちづくり」、目標3「自転車で楽しむ観光まちづくり」、目標4「自転車事故のない安全・安心な社会づくり」です。

資料 45 ページをご覧ください。こちらは施策体系を整理しており、以前、事務局より施策内容や実施主体、実施スケジュール等をヒアリングさせていただきました。今回、21 施策を実施し、将来像の実現を目指します。

続いて、具体的な施策の内容について説明します。資料 46 ページをご覧ください。各目標の施策と担当課、関係機関、開始予定時期を整理しています。

目標1「自転車の利用促進による人と環境にやさしい都市環境づくり」について。「(1) 安全な自転車空間の整備と維持管理」では、①矢羽根の設置、②道路空間再配分の検討、③自転車通行空間の維持管理、④違法な路上駐車の防止の4つの取組みを挙げています。記載している担当課、関係機関との連携・実施を予定します。「(2) 自転車利用促進に向けた啓発活動の実施」では、①対象年代に応じた啓発活動の実施を挙げています。「(3) 鉄道駅やバス停との接続強化」では、①鉄道駅周辺の駐輪場の環境整備、②サイクルトレイン・サイクルバスの運行要望挙げています。「(4) 自転車駐車場の確保」では、①市営自転車駐車場の維持管理、②市営自転車駐車場の再整備、③市営自転車駐車場決済の電子マネー化の検討、④サイクルラック等設置に係る補助制度運用の推進を挙げています。「(5) 放置自転車対策の広報・啓発活動」については、①放置自転車の防止、②放置自転車の再利用を挙げています。「(6) 身近な移動における自転車利用の推進」では、①自転車の利用促進に向けた広報・啓発活動、②自転車での移動距離に応じたアクアコインの付与、③ヘルメット購入に対する補助、④電動アシスト自転車購入に対する補助の検討、⑤シェアサイクル導入の検討を挙げています。「(7) エコ通勤の推進」では、①エコ通勤の推進、②『自転車通勤推進企業』宣言プロジェクトの広報を挙げています。

続いて目標2「自転車利用を通じた健康なまちづくり」について。「(1) 健康増進に向けた広報・啓発活動」では、①自転車を活用した健康づくりに関する情報発信、②自転車での移動距離に応じたアクアコインの付与【再掲】、③エコ通勤の推進【再掲】を挙げています。「(2) 身近に自転車を利用できる環境の整備、イベント機会の創出」では、①交通公園の有効活用、②気軽に楽しめるサイクルイベントの開催を挙げています。「(3) 国際的なサイクリング大会等の開催」では、①木更津トライアスロン大会の開催、②多様な自転車大会の開催及び誘致を挙げています。

続いて目標3「自転車で楽しむ観光まちづくり」について。「(1) レンタサイクルの利用環境の向上」では、①レンタサイクルの周知・広報活動、②レンタサイクルの運営形態の見直し、③観光施設や宿泊施設等との連携を挙げています。「(2) 公共交通（鉄道・バス）との連携」では、①サイクルトレイン・サイクルバスの運行要望【再掲】を挙げています。「(3) サイクリングマップの更新・充実」では、①KISARAZU CYCLING マップの更新・充実、②観光ガイドマップとの連携を挙げています。「(4) 地域産業との連携」では、①公共施設等に設置されたサイクルラックの運用、②公共施設等へのサイクルラックの設置及び補修、③サイクルラック等設置に係る補助制度運用の推進【再掲】、④きさらづDMO（観光地域づくり法人）等と連携したサイクルラックの設置、⑤民間活力を活用したサイクリングコース案内看板の設置、⑥公共施

設等への修理キットの設置、⑦サイクルステーションの整備の検討、⑧きさらづ DM0（観光地域づくり法人）等と連携したガイドの育成を挙げています。「(5) 近隣自治体と連携したサイクリングコースの整備」では、①房総半島サイクリングガイドブックなど誘客ツールの更新・充実、②近隣自治体や関係機関等と連携したサイクリングコースの開発やイベントの開催を挙げています。「(6) サイクリングコースの広報活動」では、①房総半島サイクリングガイドブック等を活用した広報活動、②近隣自治体と連携した広域的な広報活動を挙げています。

続いて、目標4「自転車事故のない安全・安心な社会づくり」について。「(1) 自転車通行空間の整備と維持管理」では、①矢羽根の設置【再掲】、②自転車通行空間の維持管理【再掲】、③自転車登校ルート of 安全点検の推進を挙げています。「(2) 安全性の高い自転車の普及」では、①自転車販売時の安全利用の啓発、②自転車販売時の保険加入の促進、③自転車の点検整備の普及・啓発、④電動自転車購入に対する補助の検討【再掲】を挙げています。「(3) 自転車に関するルール・法令等の周知徹底」では、①自転車ルール・マナーの啓発、②交通公園を活用した交通安全教室の開催、③学校での交通安全教室の開催、④高齢者に対する自転車講習会の支援、⑤自転車安全利用に関するコンテストの支援、⑥自動車ドライバーに対する安全教室の支援、⑦千葉県警等が公表している啓発動画の活用、⑧悪質危険な自転車運転者に対する交通指導に向けた警察等との連携を挙げています。「(4) 地域や企業、学校と連携した取組」では、①学校と連携したデザインコラボの開催、②中学校・高校との連携による街頭キャンペーンの開催、③防犯ボックスや学校と連携した合同パトロール、④自転車利用者(通勤者)に対する安全グッズの配布を挙げています。(5) 災害時の自転車利用推進」では、①災害時の巡回や物資輸送等の手段としての自転車活用、②災害時にレンタサイクル・シェアサイクルを利用できる仕組みづくりを挙げています。

施策の概要は以上ですが、木更津市土木課(事務局)から補足の説明があります。

#### ○事務局【資料3】

2点補足させていただきます。資料はA4版3ページを綴ったものになります。

まず、計画の54ページの「(4) 地域産業との連携」に挙げているサイクルラックの設置について説明します。サイクルラックの設置方法については2通りを検討しています。1つ目の方法は、サイクルラックを木更津市土木課で製作し、公共施設等に直接設置をするものです。この方法で、小櫃堰公園に指定管理者と調整の上、設置しています。資料1ページの左下の写真が、小櫃堰公園に設置してあるものです。その他、観光協会を通じて協会員へ意向確認を行い、サイクルラック設置を希望する観光協会員への提供を検討しています。実施にあたっては観光協会と協議の上、進める予定です。

設置の2つ目の方法としては、サイクルラック等設置に関わる補助制度の活用です。本制度は、観光振興課が運用を検討しており、申請した希望者に対し補助金を交付する方法です。本制度は、簡易的なサイクルラックのみではなく、構造物として恒久的に設置されるものも対象とする予定です。資料1ページの右下は道の駅 木更津うまくたの里に設置しているサイクルラックです。本制度の対象として、こういった恒久的なサイクルラックも含める予定です。

次に、観光ガイドマップとの連携について補足します。資料 2 ページの「成田空港-九十九里 サイクリングホームページ」のアイコンを参考にします。こちらのホームページは右上に、サイクルラックや空気入れといった自転車関連のアイコンを掲載しています。こちらと同様に、木更津市が管理している「木更津おでかけナビ」と、木更津DMOが管理している「木更津DMOのホームページ」に、自転車関連のアイコン掲載を依頼しています。

補足は以上です。引き続き本編の説明を続けます。

#### ○委託業者(玉村)【資料1】

計画の7章を説明します。計画推進にあたっての動きを記載したものです。

まず、P61、「7-1 計画指標の設定」ということで、施策の進捗・効果を捉えるために、各目標別の指標を設定しました。必要に応じて計画や目標の見直しを行います。

下表は、目標、指標、基準値、目標値、指標設定の考え方を整理しています。基準値は、計画当初年としています。計画期間は10年間ですが、中間である5年目の令和12年度を目標値として設定しています。「指標選定の考え方」には、指標設定根拠について記載しています。

各目標に関して、具体的に説明させていただきます。

まず、目標1「自転車の利用促進による人と環境に優しい都市環境づくり」では、自転車環境について整理しています。指標「自転車通行環境整備延長」は、後ほど説明する「木更津市自転車ネットワーク計画」で、整備優先路線として位置づけている路線延長90.5kmを目標値としています。指標「放置自転車等の台数」は、基準値が令和6年度の撤去台数167台、目標値は直近5年間で最も少なかった90台としています。指標「ヘルメット購入補助の申請件数」は、基準値は283件、目標値は令和7年度の募集件数である2,000件としています。指標「市営自転車駐車場利用者数」は、基準値が2,888人、目標は本市の市営自転車駐車場再整備計画で予定している3,270人としています。指標「自転車の利用頻度が週1回以上の割合」は市民アンケートを基に集計し、基準値は10.5%、目標値は施策を実施することで、現状より増加を目指すとしています。

目標2「自転車利用を通じた健康なまちづくり」では、健康に関する指標を整理しています。指標「エコ通勤優良事業所認証事業所数」は、現時点で実績はありませんが、目標値は「第3期オーガニックなまちづくりアクションプラン」の施策として掲げている、4件を目標としています。指標「交通手段における自転車の分担率」は、国勢調査を用いて、交通機関の中でどれだけ自転車を使っているかを集計した結果、本市は令和2年で6.8%でした。第3次自転車活用推進計画(案)と同程度の増加を見込み、10%を目標としています。

目標3「自転車で楽しむ観光まちづくり」では、観光について整理しています。指標「自転車関連イベントの開催件数」は、市が主催もしくは共催する自転車関連のイベントとして、基準値はトライアスロン等含め2件/年ですが、目標値はシーズン毎に1件実施するとして4件/年を目標値にしています。指標「レンタサイクルの貸出台数」は、基準値は554、目標値はレンタサイクルを開始した当初の台数である670台としています。指標「サイクルラックの設置」は、基準値は1基、目標値は公民館や公園といった施設での設置を予定し、20基としています。

目標4「自転車事故のない安全・安心な社会づくり」では、安全安心について整理しています。指標「年間自転車事故件数」は、基準値は57件、目標は現状より減少することとしています。指標「自転車利用時に危険を感じたことがある割合」は、アンケートを基に集計し、基準値を67.5%、目標値は現状より減少することを目標としています。指標「交通安全教室の開催数」は、基準値は72回、目標は現状より増加することとしています。

続いて資料63ページをご覧ください。「7-2計画の推進体制」には、行政機関をはじめ様々な主体が、それぞれの役割の中で、連携して取り組んで行くとしています。

これらを実行するために「7-3計画のフォローアップ」を整理しています。

付録に関しては、今回の計画に関連する主要な用語や、一般の方には分かりにくい用語等を記載しています。

自転車活用推進計画の説明は以上です。

#### ○鬼塚委員長

ただ今説明がありましたが、何か質問、意見があれば挙手をお願いします。

#### ○阿部委員

市民代表の阿部です。素晴らしい出来上がりに近づいており、市民としては大変ありがたいと思います。少し細かなところになりますが、修正・確認したい点があります。

まず43ページの将来像の文章中に「サイクリングルート」、54ページ以降の観光には「サイクリングコース」という表現がありますが、用語の使い分けに何か意図がありますでしょうか。

次に、アンケート等では「駐輪場」、48ページには「自転車駐車場の確保」となっています。今後、この「自転車駐車場」という言葉を用いるのであれば表現を統一する必要があると思います。懸念点として、サイクリストや自転車利用者の中には、「駐輪場」は「自分に関係ないもの」と認識してしまう可能性があります。

次に、サイクルトレインのB.B.BASEについて。車両内の自転車設置方法として、47ページのイメージ写真のような形式だけでなく、吊革に自転車を引っ掛けるなど、久留里線においてもサイクルトレインの実施を検討いただきたいと思います。

49ページにある「自転車の移動距離に応じたアクアコインの付与」は画期的だと思いました。他都市でも実施していますが、ポイント付与の形で、健康増進につながる良い施策だと思います。「アクアコイン」または「らづポイント」のどちらを用いるかは検討する必要があります。本市では、ウォーキングにより、らづポイントが付与されますので、「歩いても自転車に乗っても健康になるまち」として、健康増進やスポーツ推進にもつながると思います。

サイクルラックの設置も良い動きですが、補助制度について補助率や上限額等の目安があれば教えていただきたい。

54ページ「公共施設等への自転車の修理キットの設置」について。自転車で走行するにあたり、空気入れや六角レンチ等の工具が必要なこともあり、「修理キット等」に修正すると良いと思いました。

56ページ「②近隣自治体と連携した広域的な広報活動」について。観光政策課にも確認いた

だきたいです。本市は自転車を活用したまちづくりを推進する全国市区町村長の会のメンバーです。本会には、本市と市原市、館山市、南房総市が参画しています。56 ページ「②近隣自治体と連携した広域的な広報活動」に取り入れることで、目標3「自転車で楽しむ観光まちづくり」にもつながると思います。以前、本市ホームページに古い名称が記載されていたため、修正していただきたいと思います。

○鬼塚委員長

事務局、お願いします。

○事務局

ご意見ありがとうございます。文章として統一できていないところ等、今後修正いたします。補助率については、今はまだ検討段階であるため協議を継続します。

○鬼塚委員長

その他、いかがでしょうか。

○深山委員(代理：栗原)

小湊鐵道の深山の代理の栗原と申します。47 ページ、53 ページに「サイクルトレイン・サイクルバスの運行要望」とあり、「自転車による移動の選択肢や行動範囲の拡大を図るため、自転車を持ち込み可能な鉄道やバスの日常的な運行を交通事業者に要望します。」と記載があります。実現できれば良いと思いますが、法令等でクリアしなければならない課題が多くあります。現時点で、どの辺りまで具体的に考えていますか。

○事務局

市民アンケート等でも、サイクルトレイン・サイクルバスについての希望が多くありました。委員の皆様へヒアリングをさせていただいた中では、実現には少し難しいという指摘もありましたが、補助や支援があればできる、というご助言もいただきました。これら踏まえ、できれば前向きに進めていきたいと考え、こちらに記載させていただきました。

○深山委員(代理：栗原)

現時点では、定刻運行している路線バスでの導入は難しいと思います。自転車の格納にあたっては、トランク等の収納スペースを確保した観光バスや、特定用途に利用できるマイクロバスなどが車両として考えられます。実現に向けて、様々な点で調整する必要があると思います。

○事務局

前向きなお話をいただき、ありがとうございます。実現に向けて今後、調整させていただければと思います。よろしく申し上げます。

○鬼塚委員長

その他、いかがでしょうか。

○森委員

サイクリング協会の森です。サイクルラック設置について。ご説明いただいた資料にある、道の駅 木更津うまくたの里に設置しているサイクルラックの写真を見ると、ラックの前後にテーブルがあり、これでは自転車を設置できません。製作するのであれば、「駐輪スペースには何も置かない」という条件で設置をしていただきたい。実は、道の駅 木更津うまくたの里近隣の道路沿いにもサイクルラックが設置されていますが、あまり認知されていません。認知しやすく、かつ使える状態で設置していただきたい。

私は以前、袖ヶ浦市へ自転車通勤をしていましたが、通勤中に転倒して負傷したことがあり、それ以来、上司から自転車通勤を止められました。一方、事業者側に、自転車通勤で負傷しても労災の対象になる点や、CO<sub>2</sub>削減等でもメリットがあるという点をアピールし、自転車通勤を促進すると良いと思います。「エコ通勤優良事業所」の基準は把握していませんが、自動車通勤から自転車通勤に転換した場合のCO<sub>2</sub>削減量の計算例等を示すのも良いと思います。

○鬼塚委員長

事務局、いかがでしょうか。

○事務局

関係課と共有し、自転車利用啓発を進めていきたいと思います。

○鬼塚委員長

他に、いかがでしょうか。

○大岩委員

経済部長の大岩です。道の駅のサイクルラック等について指摘いただき、ありがとうございます。また、ホームページに掲載されている古い情報につきましても、担当に伝えます。

それを踏まえた上で、先ほど阿部委員から意見のあった「自転車駐車場」の定義について伺いたいと思います。

○事務局

本市では、「市営自転車駐車場」という名称で管理・運営を実施しているため、こういった表記を行っています。

○大岩委員

その場合、48 ページ「(4) 自転車駐車場の確保」には、④サイクルラック等設置に係る補助制度運用の推進が挙げられていますが、自転車駐車場ではないので、ここに入れるべきで

はないと思いますがどうでしょうか。

○事務局

自転車駐車場とサイクルラックを分けて考えた方が良いということでしょうか。

○大岩委員

その通りです。もし挙げるのであれば「(4) 自転車駐車場の確保」を変える必要があると思います。

○事務局

阿部委員から意見がありましたように、市として公表しているのが「市営自転車駐車場」であり、「自転車駐車場」は、「計画を読んだときに違和感がある」というのが率直な意見だと思います。私自身も「駐輪場」の方が良いと思っていました。「(4) 駐輪場の確保」に修正したいと思います。

○大岩委員

良いと思います。

61 ページの「サイクルラックの設置」の「指標設定の考え方」のところに、「…補助制度実施予定(目標値：主要な公民館、公園の合計)」とありますが、サイクルラック設置は公民館や公園だけでないと思います。

○事務局

サイクルラックの設置については、土木課で製作して対策をして設置をするという考え方であり、「指標設定の考え方」からは削除します。

○大岩委員

サイクルラックの設置は駐輪環境の確保につながるため、48 ページ「(4) 自転車駐車場の確保」に、施策として、土木課が製作する「サイクルラックの設置」も含めると良いと思います。

○事務局

追加します。

○大岩委員

47 ページ「(2) 自転車利用促進に向けた啓発活動の実施」について。担当課に観光振興課が含まれている意図を教えてください。

○事務局

啓発活動には、自転車の安全に対する啓発活動に加えて、利用促進に向けた情報発信も含まれており、地域共生推進課で安全啓発を、観光振興課で自転車利用の促進を発信していくことを想定して記載しています。

○大岩委員

そういった意図を詳細に記載する必要があると思います。

○事務局

修正します。

○鬼塚委員長

他にいかがでしょうか。

○神谷委員

観光協会の神谷です。引き続きサイクルラックについてですが、以前、観光協会で、木更津市から補助をいただき、市内に10基ほど設置をしました。設置から5年ほど経過し、老朽化や破損、設置した施設の都合上片付けているものもあると思います。土木課が製作を予定しているサイクルラックは、以前に観光協会で作ったものと同様の物を想定していますか。

○事務局

同様の物で考えています。

○神谷委員

素材としては普通の木材でしょうか。

○事務局

防腐処理をした木材を使っています。

○神谷委員

公共施設に設置する場合、維持管理は施設管理者側で実施するかと思いますが、観光協会員に紹介する際は、無料設置ということによろしいですか。

○事務局

設置費用については、今後検討させていただきたいと思います。

○神谷委員

風が強い場所では設置が困難であるため、設置条件の検討もよろしくをお願いします。

○鬼塚委員長

他にありませんか。

○大岩委員

先ほどの広報活動の件ですが、56 ページにもサイクリングコースの広報活動があり、そのあたりの書き方を工夫して計画書を作成していただくと良いと思います。これは意見です。

○事務局

ありがとうございます。参考にさせていただきます。

○鬼塚委員長

他にありませんか。

○阿部委員

今までの議論を踏まえ、駐輪場の名称の定義は、どこにどういった目的で自転車を止めるかが、重要かと思います。市営自転車駐車場は、鉄道を利用する通勤・通学者の利用が主であり、市民サービスの施設です。その他は、観光施設等を利用する方のための、利便性向上サービスの施設だと思います。

土木課が製作するサイクルラックについては、設置する施設によって、補助率が変動する可能性があり、受益者負担の問題も検討する必要があると思います。公的サービスなのか受益者負担なのか、有料なのか無料なのかを含めて、検討すると良いと思います。駐輪場の設置補助を実施するにあたり、補助方法や対象者を明確にすると良いと思います。

○事務局

ご意見ありがとうございます。

○鬼塚委員長

他にありませんか。

○寺田委員

第6章と第7章について少し意見させていただきたい。

第6章について、それぞれの施策の一番下に開始予定時期の欄があり、矢印が実施の開始予定時期を示しています。一番左側の項目欄の「開始予定時期」という表現は「スケジュール」に変えると、この6章のタイトルに合致すると思います。矢印が示している時期が、各施策の実施項目を開始するポイントになっています。例えば、「①矢羽根の設置」については、短期と表示されていますが、「短期の令和8年から10年の3か年で完了するという意味ではない」という認識でよろしいでしょうか。

○事務局

開始予定時期はあくまで開始時期であり、短期の令和 8 年から令和 10 年の間で終了する事業ではなく以降、長期的に実施していく事業です。

○寺田委員

皆様もそのように認識いただくことを前提に、例えば、「②道路空間再配分の検討」というのは、再配分にあたり、様々な検討調整が必要であるため、長期に矢印が示されていると思います。「実施」ではなく、「検討」であれば、それより前の時期から動く必要があるかと思えます。同様に、47 ページのサイクルトレイン・サイクルバスは実現が難しいため、長期に矢印が示されているかと思いますが、こちらは関係機関等からの要望を基に整理されているのでしょうか。

○事務局

関係交通機関にヒアリングをした際に、現時点では大きな需要が見込めないという意見がありました。施策を整理していく中で、今後、観光客の増加により「鉄道に自転車を乗せ移動したい」という需要が大きくなった場合に、再度、運行要望をさせていただきたいと考えています。計画には、現時点では現状整理を行い、中期の段階で再度、運行要望という形で整理いたします。

○寺田委員

先ほどの 46 ページの「②道路空間再配分の検討」も、検討の開始は長期ということによろしいのでしょうか。

○事務局

それより前の段階から検討するスケジュールに修正いたします。

○寺田委員

現在、富士見通りの歩道を再整備、今度は舗装の改良等車道の再整備を行いますが、こちらは自転車の再配分には当たらないのでしょうか。

○事務局

寺田委員がおっしゃるように、富士見通りは自歩道から自転車走行空間に整備するため、再配分という形になると思います。また、中野畑沢線の中野工区や桜井工区についても、新たな道路を整備する際に、自転車通行空間の検討を現在も行っており、短期のところ矢印を示します。

○寺田委員

第 6 章の実施すべき施策と第 7 章の「7-1 計画指標の設定」の連動がよく分かりません。

この第6章に示した施策のスケジュールが、実際に動いていることを確認することが「第7章 計画の推進」だと思います。

○事務局

実施する施策等の中で、指標が設定可能なものを第7章に整理しています。

○委託業者(安野)

まずは、62ページの計画の推進体制で、関係部局としっかり連携を行いながら計画を推進する旨を最初に説明し、推進するための目安として、指標を設定する流れが良いかと思います。すなわち、61ページと62ページを入れ替えるということも考えられますが、読む方が分かりやすいようにという指摘で、よろしいでしょうか。

○寺田委員

もう少し分かりやすくしていただきたいと思います。

○鬼塚委員長

他にいかがでしょうか。

他に意見等はないようですので、議事①については以上で終了します。

議事② 木更津市自転車ネットワーク計画（素案）について

---

○鬼塚委員長

続いて、議事②「木更津市自転車ネットワーク計画（素案）について」、事務局から説明をお願いします。

○委託業者(安野) 【資料2】

それでは、自転車ネットワーク計画の素案について説明をしていきます。

まず、目次構成について説明します。第1章から第5章で構成をしており、第1章「はじめに」は、計画の背景と目的、位置づけ、対象地域、期間を記載しています。第2章「自転車ネットワークに関する現状と課題」、第3章「自転車ネットワーク整備の基本方針」、第4章は「整備対象路線の選定」、第5章「整備形態の選定」としています。

1ページ「1-1 計画策定の背景と目的」について。本計画は自転車活用推進計画と合わせて進めていく形であり、活用推進計画の「目標1 自転車の利用促進による人と環境に優しい都市環境づくり」の「(1) 安全な自転車通行空間の整備と維持管理」を具体化するための計画です。本市では、平成31年に自転車ネットワーク計画を策定し、富士見通りの整備が期待されていました。本改訂では、より広域的な計画として、自転車を活用推進するための基盤として、安全で快適な自転車の利用環境を確保することを計画の目的としています。

3ページ「1-4 計画の期間」については、活用推進計画と同様の10年間の計画としています。

4 ページ「第2章 自転車ネットワークに関する現状と課題」は、活用推進計画での課題を踏まえつつ、特に自転車の走行空間に関する課題の中で、特に抽出したものが書いてあります。例えば、「限られた道路空間や予算等の中で、安全で快適な自転車利用環境を確保するためには、自転車の特性や本市の特性を踏まえたネットワークの形成というものを、ハード・ソフトの両面から検討していくことが必要です。」としています。

5 ページは「第3章 自転車ネットワーク整備の基本方針」です。「自転車ネットワークは、通学や自転車通勤、日常の買い物などの「身近な移動」ニーズや、サイクリングや観光などの「広域の移動」ニーズに対応することが期待されます。先ほど、サイクルトレイン、サイクルバスの議論もありましたが、やはり自転車単体だけではなく、「鉄道等の公共交通機関と連携することで、自転車活用の幅がさらに広がると期待されます。」とありますが、自転車ネットワーク整備にあたって、3 つの方針を設定しています。「方針1 自転車にやさしい快適なネットワークの形成」、「方針2 連続性の確保と広域連携による地域の魅力向上」、「方針3 公共交通機関との連携による自転車活用の推進」です。

これらを踏まえて、P6からは「第4章 整備対象路線の選定」は、自転車ネットワークを選定する上で、どういった基準で選定をしていくかを検討しました。6 ページにある国が公表している「安全で快適な自転車利用環境創出ガイドライン」の中で、①～⑨の選定の考え方が示されています。これを、7 ページで本市に当てはめたものを整理しています。その結果として、下段の方に、先ほどの日常と非日常という自転車の使い方を考えたときに、日常路線としては①-1 主な居住地区から目的地に向かう路線、②自転車関連事故が多い路線、③中学校、高等学校の自転車通学の推奨路線、④アンケート調査によるニーズ路線、⑤新路線、⑥その他自転車ネットワークの連続性の確保や自転車の活用を一層推進するために必要な路線の6個です。非日常路線とし、言葉の使い方はまた統一させていただきますが、①-2サイクリングコース、⑥その他自転車ネットワークの連続性の確保や自転車の活用を一層推進するために必要な路線の2つです。これらによって、日常路線、非日常路線を整理しています。

これらの視点で8 ページから14 ページまで整理をしています。それらを全部重ね合わせた結果が15 ページであり、最終的に16 ページの自転車ネットワーク路線を設定しました。

17 ページでは、選定した自転車ネットワーク路線を自転車走行空間として、どのような整備を行うか整理しています。こちらも国のガイドラインで、自転車道、自転車専用通行帯、車道混在の3 パターンが公表されており、18 ページ～20 ページにどのような場合にどのような整備形態が良いのか示されています。

これを先ほど設定した路線に当てはめるために、21 ページに本市の整備形態の選定の考え方を示しています。既存道路については、これまでの委員会でも意見がありましたが、すでに整備が完了している、また、その沿道の土地も開発が進んでいるということで、今後、道路拡幅が見込めないという状況です。既存道路については基本的には車道混在として、20 ページにあるように、水色の矢羽根、自転車のピクトグラムといった表示を、車道の左側、歩道側、路肩側に整備します。ただし、「計画策定時と道路状況が異なった場合は、関係各課と調整しながら整備形態を検討します。」としています。また、先ほど事務局から話があった今後、整備を整備していく路線については、「ガイドラインの目安等を参考に、自動車の速度や道路幅員構成

の状況から、整備形態を検討します。」としています。

22 ページは整備の優先度を設定しており、どういう基準でこの路線を選んでいるかというところを四角枠内に示しています。まず、木更津駅の周辺と、自転車関連事故が多い路線、それと、広域的な連携や利用が見込まれるサイクリングコース、こういった路線を抽出しています。この延長が 90.5km となっています。23 ページは用語集です。

足早になりましたが、説明は以上です。

○鬼塚委員長

ただ今の説明について、何か質問、意見があれば挙手をお願いします。

○鈴木委員

市民協働部長の鈴木です。本市では、2026 年 4 月 1 日から公民館は地域交流センターに名称が変わりますので、皆さんご承知おきください。

○事務局

修正します。

○鬼塚委員長

他にありますか。

○阿部委員

ネットワーク計画と活用推進計画は、連動性が必要です。その際に、6、7 ページの整備対象路線の選定に、活用推進計画にあるエコ通勤が含まれていませんが、何か理由があるのでしょうか。エコ通勤には、環境面、健康面のメリットがあるため、記載があるとい良いと思います。他の自治体の事例等ご存じであれば、お聞きしたいと思います。

○委託業者(安野)

ネットワーク路線として、エコ通勤をしている路線を選定している具体的な計画は存じ上げません。活用推進計画とネットワーク計画との連携というのは非常に大事な視点です。一方で、エコ通勤をする対象企業、例えば優良事業所認証制度の認定企業が今後増える可能性はありますが、現時点ではまだ具体的にわかりません。通学路を推奨している中学校等であれば、路線選定が比較的容易ですが、個別企業のエコ通勤については路線として反映が困難です。

○阿部委員

ありがとうございます。ガソリン価格の高騰等、社会情勢の変化がある中で、4 月以降に多くの方が自主的なエコ通勤で、自転車交通の増加が想定されるため、ネットワーク計画に少し意識した方が良いと思いました。

○鬼塚委員長

他はいかがでしょうか。

○寺田委員

7 ページの⑤新設道路に、主要地方道袖ヶ浦中島木更津線とありますが、この路線名は正式名称でしょうか。

○事務局

千葉県での正式名称になります。千葉県に矢羽根の設置等をご協力いただくということもあり、この名称としておりますが、木更津市民にも分かるよう、「(中野畑沢線)」を追記します。

○寺田委員

合わせて、12 ページに、新設道路の対象区間を2か所表示してありますが、これは、実際に今、事業化されて、工事に着手している箇所を表示していると思います。路線全体を示すのではなく、事業化したところだけの表示でよいのでしょうか。

○事務局

本計画の対象期間内に整備が完了予定の路線を表示しています。

○寺田委員

例えば、既に供用済の中野畑沢線、この主要地方道の矢羽根を表示する区間はここに表示されないのでしょうか。

○事務局

12 ページについては、中野畑沢線は、①-1 主な居住地区から目的地に向かう路線や、①-2 サイクリングコースで選定しており、ここには上げていません。

○寺田委員

分かりました。承知しました。

○鬼塚委員長

他にございませんか。

ないようなので、議事②についてはこれで終了します。

以上で、本日の議事については全て終了しました。

その他、質問、意見があれば挙手をお願いします。

それでは事務局どうぞ。

○事務局

本日ご意見いただいた内容については、事務局の方で修正し、委員長、副委員長に確認いただき、その後、委員の皆様へ送付する形を取りたいと考えています。

本委員会の担当事務としては、木更津市自転車活用推進計画の策定および推進について審議し、必要な事項を市長に答申または建議することとなっており、本委員会で今回いただいた意見を踏まえて修正した素案を承認するという形にしたいと思いますが、よろしいでしょうか。

#### ○鬼塚委員長

事務局から意見があったことについて、挙手をして決を採りたいと思います。

本日、議題になった木更津市自転車活用推進計画および木更津市自転車ネットワーク計画について、承認いただける方は挙手をお願いします。

《 全員 挙手 》

ありがとうございます。出席の方全員の賛成をいただきましたので、本日の委員会を以て計画を承認することとします。

その他、質問、意見等がありますか。

ないようですので、議長の任を解かせていただきます。円滑な進行にご協力いただきありがとうございました。進行を事務局にお返しします。

### (3) その他

#### ○事務局

それでは、次第(3)その他について、事務局から連絡があります。

今後のスケジュールについてですが、追加でお配りしたスケジュール表をご覧ください。

市の政策に関する会議において、本日いただいた意見を踏まえて修正した素案を提出したいと考えています。その後、議会で素案について説明し、パブリックコメントを開始したいと思います。

次回以降に委員会が開かれるかどうかについては、今後、パブコメや委員の皆様の見解、PDCAを回す際に、計画推進のために必要かどうか、委員長、副委員長に相談させていただきながら対応したいと考えています。開催する場合には、改めて連絡させていただきます。よろしくお願い致します。

議会やパブコメ等で意見がなく、軽微な修正のみの場合には、第4回委員会を行わず、計画の完成、公表を行う予定で考えています。

事務局からは以上ですが、その他、皆様から何かございませんか。

### (4) 閉会

#### ○事務局

それでは皆様、長時間ありがとうございました。

以上で令和7年度第3回木更津市自転車活用推進委員会を閉会します。

委員の皆様、本日はお忙しい中ご出席いただき、誠にありがとうございました。

第3回木更津市自転車活用推進委員会の内容について、上記のとおり確認する。

令和8年4月13日

木更津市自転車活用推進委員会委員長 鬼塚 信弘