

はじめに



近年、通学中の児童生徒の列に自動車が発生し、歩行者が被害に遭われるなどの痛ましい事故が各地で発生しており、全国的に通学路への安全対策が急務となっております。

私は市長就任より、当市の歩道整備の現状に大きな懸念を抱いており、つくばみらい市の将来を担う子どもたちがこのような痛ましい事故に巻き込まれないためにも、安全な歩行空間の整備が必要であるとの考えから「歩道のない道路は道路でない」事業に着手いたしました。

「つくばみらい市歩道整備基本計画」は、道路を利用する市民の皆様の声を反映させるべく、学校関係の方々・地域代表の方々にワークショップ委員をお願いするなど、行政と市民の皆様との協働により策定された計画書となっております。今後は、この計画書を歩道整備の指針として活用し、道路利用者の安全が図れる道路の整備を行なって参ります。

最後に、本計画の策定に当たりまして、地域ならではの貴重なご意見をいただきましたワークショップ委員の皆様方を始め、熱意をもってご審議いただきました策定委員の皆様、並びにご協力をいただきました多くの方々に心から感謝とお礼を申し上げます。

平成26年3月

つくばみらい市長 片庭 正雄

目 次

第1章 計画概要	1
1.1 計画の目的	1
1.2 対象範囲	1
第2章 つくばみらい市の歩道整備の考え方	3
2.1 歩道整備の必要性	3
2.2 整備優先度の考え方	19
2.3 整備方針	21
第3章 歩道整備基本計画	23
3.1 計画検討の流れ.....	23
3.2 対策メニュー	24
3.3 事業スケジュール.....	26
3.4 歩道整備基本計画	29
3.5 全体概算工事費	61
3.6 全体概算事業費	62

～資料編～

1 歩道整備基本計画 検討の流れ	63
2 策定委員会、ワークショップ開催概要	63
2-1 策定委員会 開催概要	63
(1) 第1回策定委員会	63
(2) 第2回策定委員会	64
(3) 第3回策定委員会	64
2-2 ワークショップ開催概要	65
(1) 第1回ワークショップ 開催概要	65
(2) 第2回ワークショップ 開催概要	66
(3) 第3回ワークショップ 開催概要	67
3 つくばみらい市歩道整備基本計画 策定委員会 設置要綱	68
4 つくばみらい市歩道整備基本計画 策定委員	70
5 つくばみらい市歩道整備基本計画 ワークショップ委員	71

第1章

計画概要

第1章 計画概要

1.1 計画の目的

本計画は、子どもや高齢者等の立場から、歩行者が安全に移動できる道路の実現を目指し、歩道整備を効果的に進めることを目的として策定する。なお、本計画の歩道整備とは、道路構造令で定められる「歩道」（専ら歩行者の通行の用に供するために、縁石線又はさくその他これに類する工作物により区画して設けられる道路の部分）の設置に加え、「路側帯のカラー舗装や拡幅」「自動車交通の抑制」等も含めて「歩道整備」と表現した。

1.2 対象範囲

本計画の対象範囲は「茨城県つくばみらい市」全域とする。

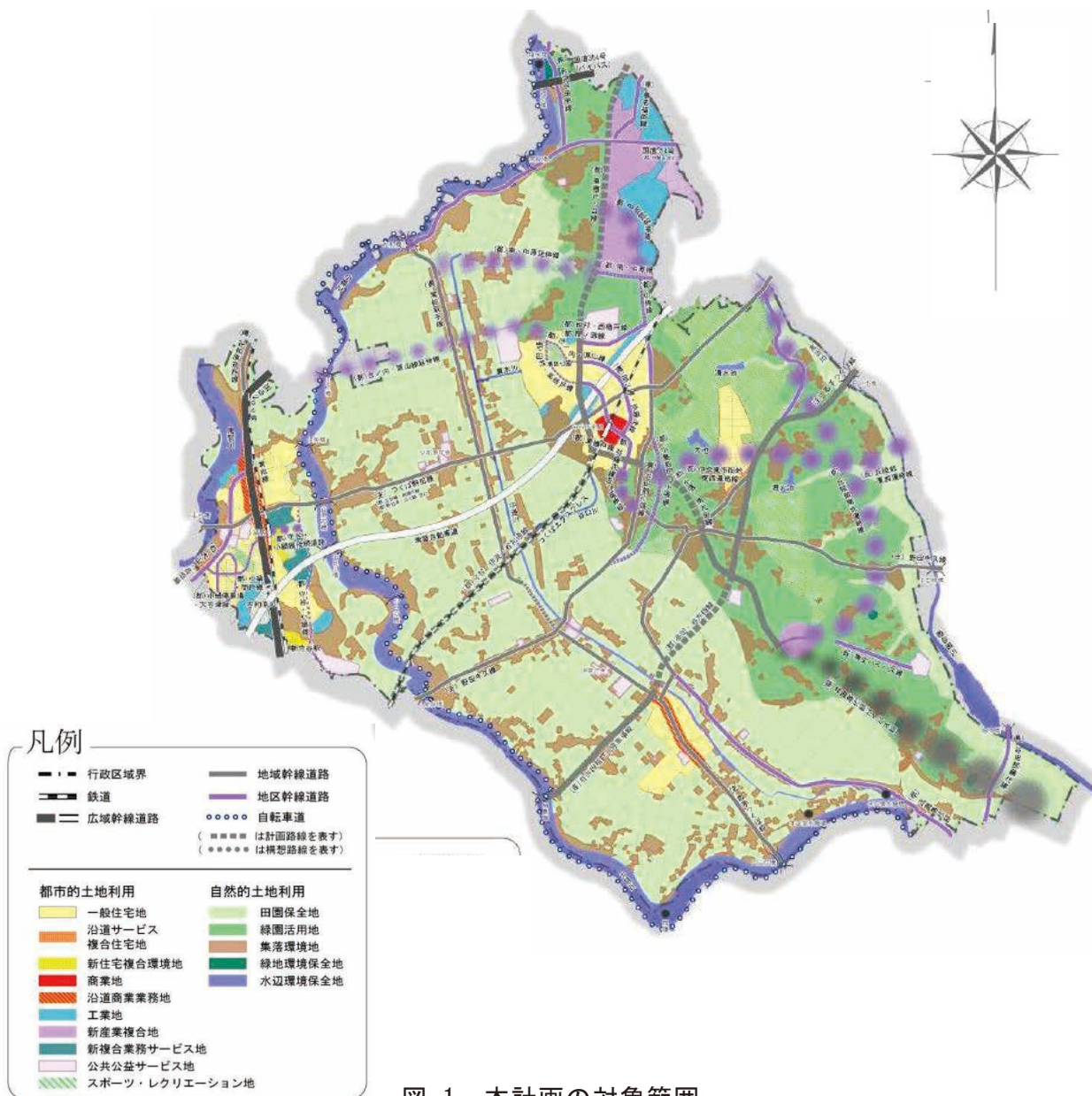


図 1 本計画の対象範囲

出典：つくばみらい市都市計画マスタープラン(平成 22 年 3 月)

第2章

つくばみらい市の歩道整備の考え方

第2章 つくばみらい市の歩道整備の考え方

2.1 歩道整備の必要性

2.1.1 必要性の視点

本市の歩道整備状況は、駅周辺の新市街地と既成市街地の格差が大きく、市道全体の歩道整備率（一級・二級市道合計）は約2割と低い。

2.1節では、歩道整備が必要な箇所として、以下の要素に着目し、その状況を整理した。

<歩道整備が必要な箇所>

1) 交通弱者の利用が多いと想定される区間

- ・通学ピーク時に歩行者交通量が増加すると考えられる、学校に近接する通学路

2) 多様な交通が集中・交錯し交通事故の可能性のある局所的な危険区間

- ・死傷事故発生箇所や、小中学校アンケートから抽出した通学路の危険箇所
- ・自動車交通量の多い1級・2級市道等
- ・渡河部における自動車交通が集中する区間

3) 沿道利用者が多いと想定される区間

- ・沿道の人口が多い区間

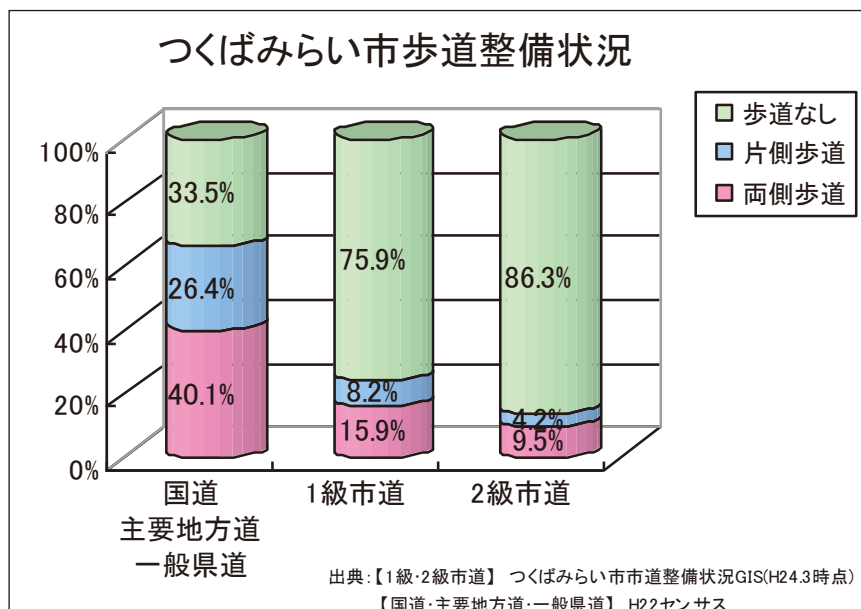


図 2 市内道路の歩道整備率

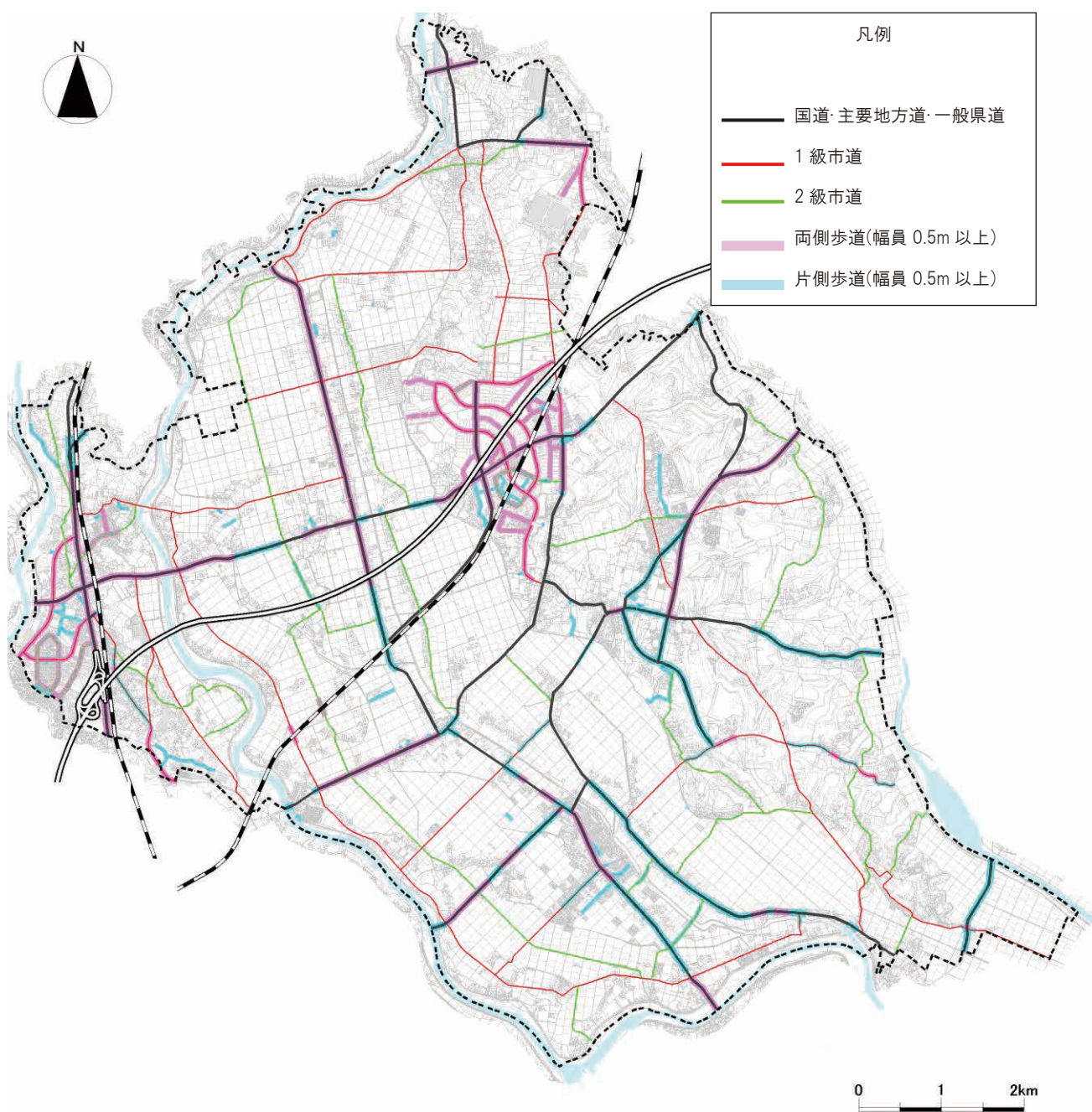


図 3 市内道路網の歩道整備状況

出典：【市道】つくばみらい市市道整備状況 GIS（H24.3 時点）

【国道・主要地方道・一般県道】H22 道路交通センサス

2.1.2 交通弱者の利用が多いと想定される区間

(1) 小学校通学路

つくばみらい市内には10校の小学校が存在する。通学路は、市道を通行する箇所が多いが、中には交通量の多い県道以上の一般道を通行しているルートもある。

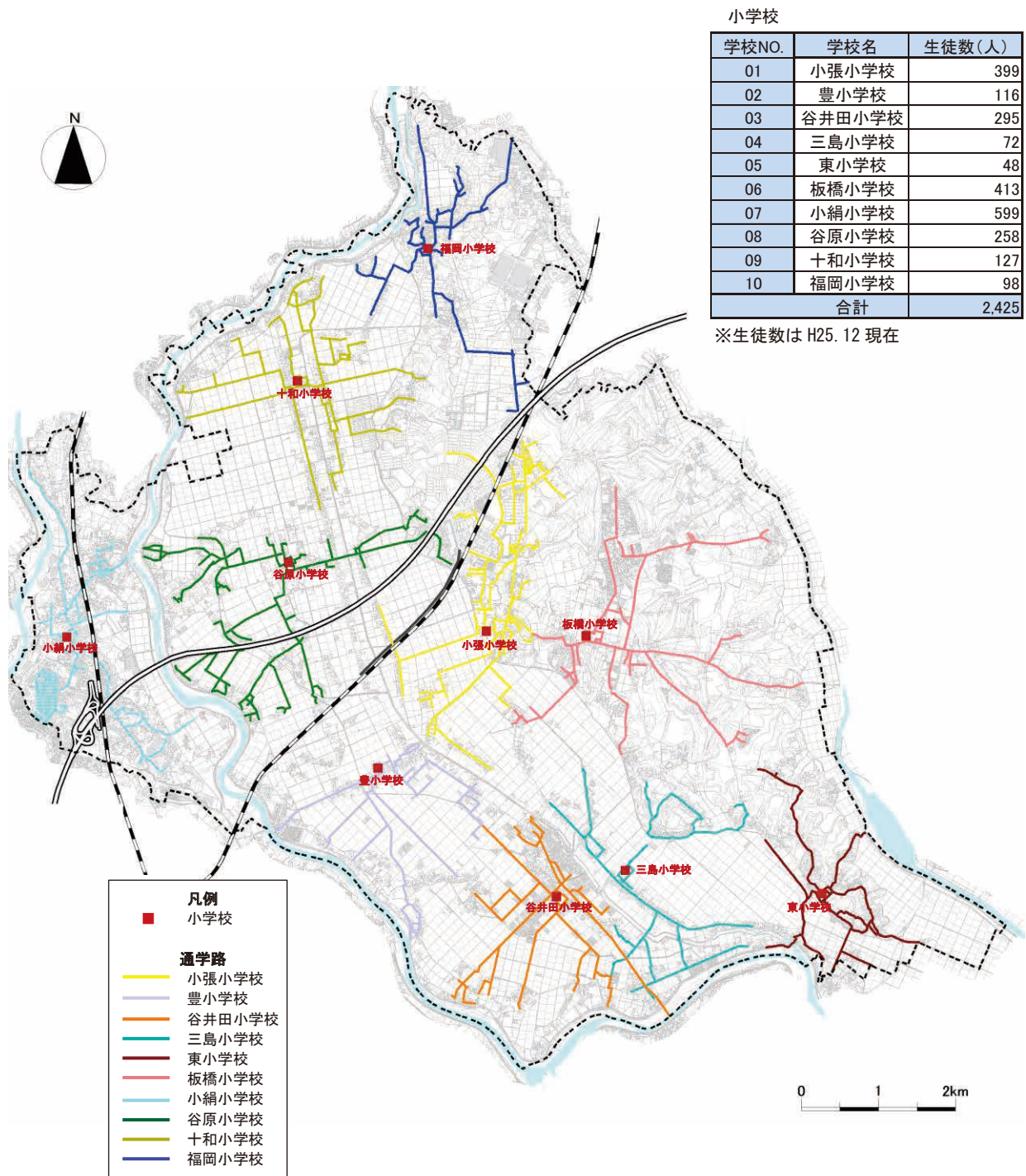
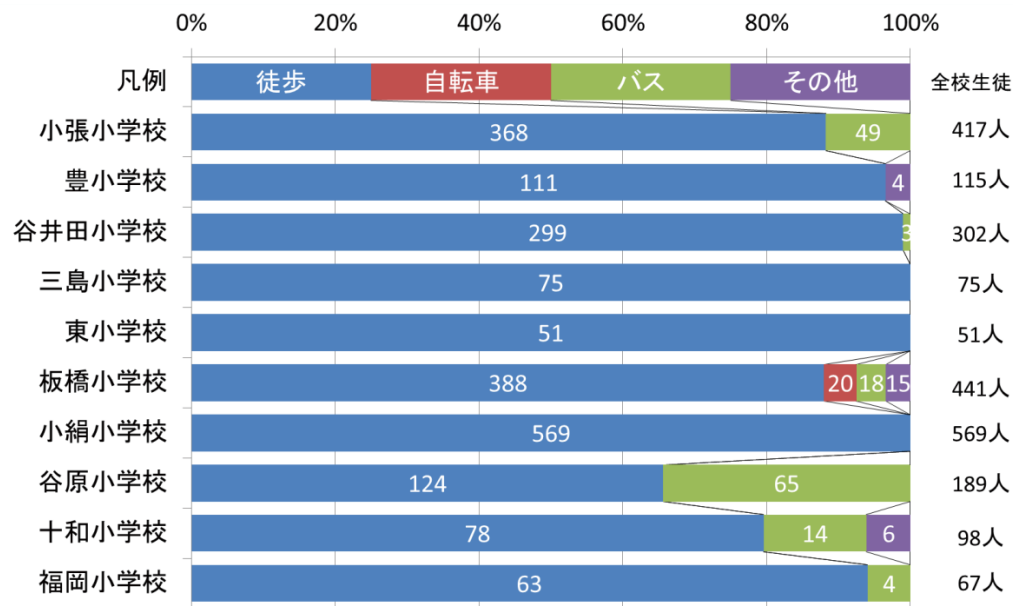


図 4 市内の小学校と通学路

＜アンケート結果＞

① 小学校の通学手段

小学生は、徒歩による通学を基本としている。

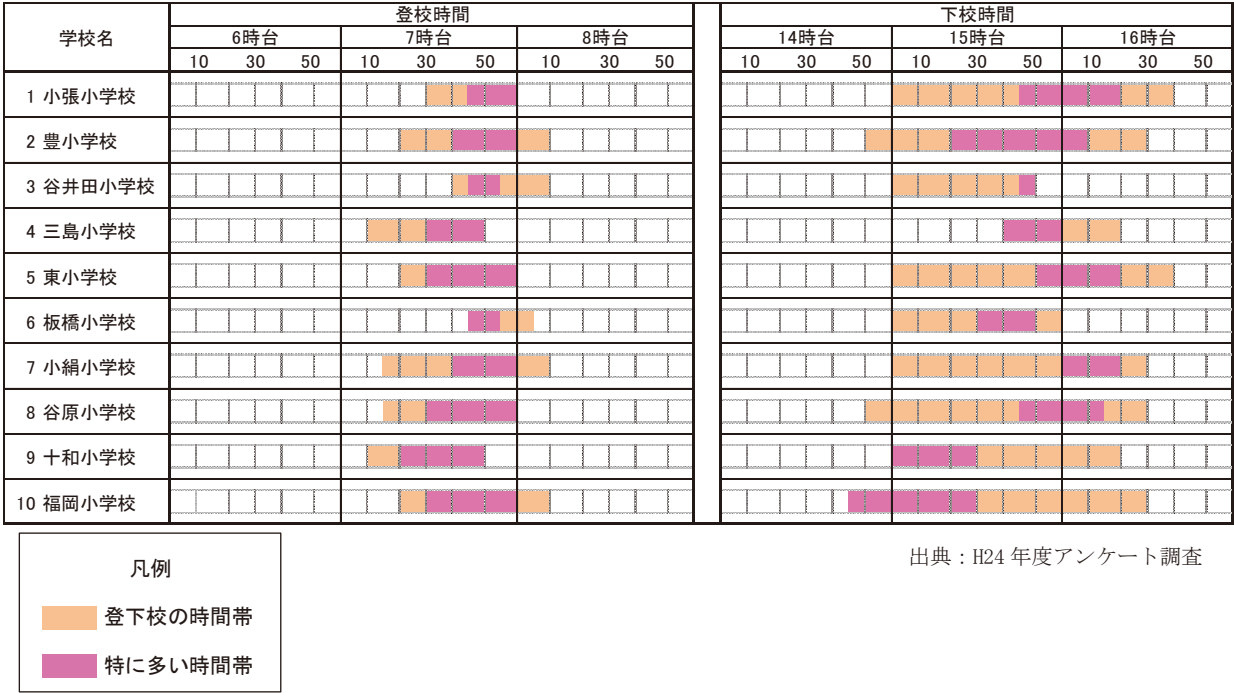


出典：H24 年度アンケート調査

図 5 小学校の通学手段の割合

② 小学校の通学時間帯

主な通学時間帯は、登校時間が 7:00～8:15（7:30～8:00 が特に多い）、下校時間が 15:00～16:30 である。



出典：H24 年度アンケート調査

図 6 小学校の通学時間帯

(2) 中学校通学路

つくばみらい市内には4校の中学校が存在する。通学路の範囲は、小学校よりも広く、5km以上かけて通学している生徒もいる。

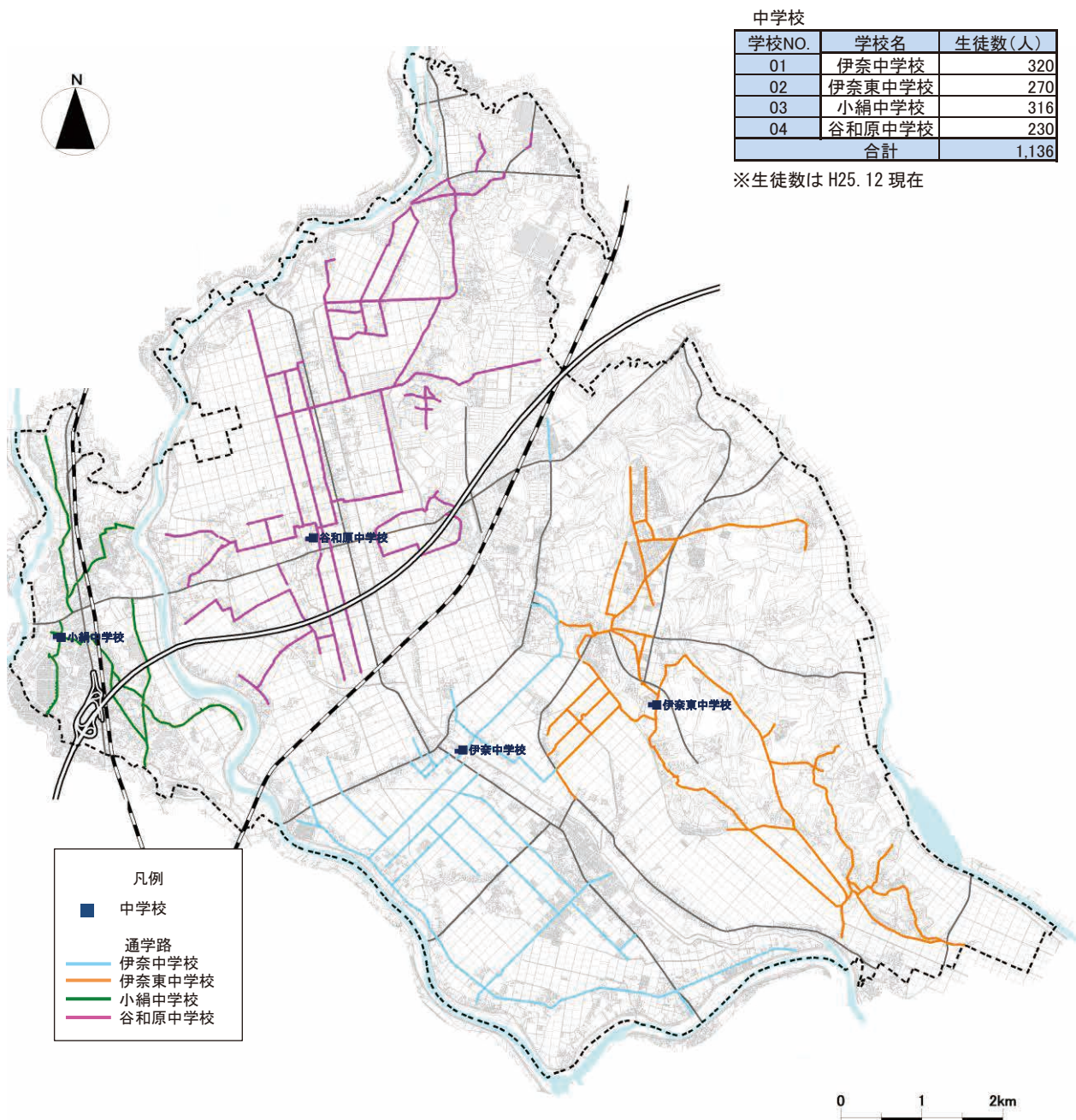
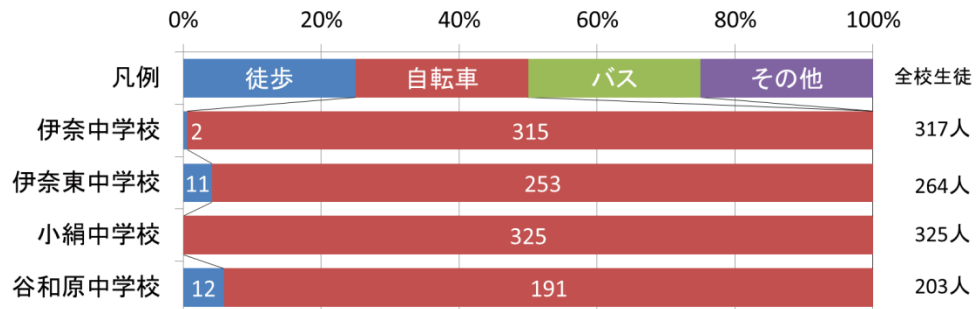


図 7 市内の中学校と通学路

<アンケート結果>

①中学校の通学手段

中学生は、自転車による通学を基本としている。

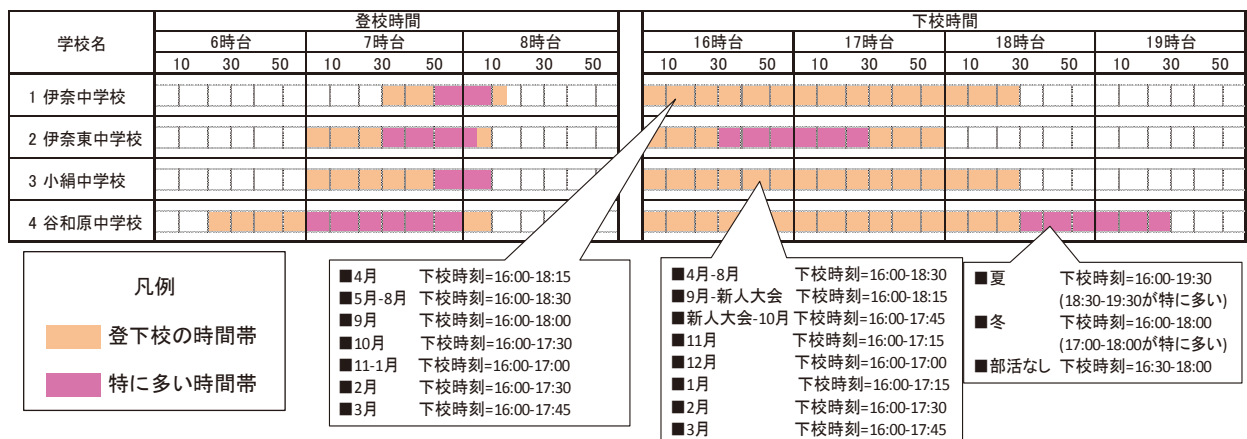


出典：H24 年度アンケート調査

図 8 中学校の通学手段の割合

②中学校の通学時間帯

主な通学時間帯は、登校時間が 7:00～8:15（7:30～8:15 が特に多い）、下校時間が 16:00～19:30 である。



出典：H24 年度アンケート調査

図 9 小学校の通学時間帯

2.1.3 多様な交通が集中・交錯し交通事故の可能性のある局所的な危険区間

(1) 死傷事故の発生箇所

市内の一般道路において H23.12～H25.5 に発生した死傷事故の発生状況を整理した。

- ◆国道や県道、及び1級・2級市道といった自動車交通量の多い路線において多くの死傷事故が発生している。【図 10】
- ◆一般道路で発生した死傷事故（262 件）のうち、100 件（約4割）が市道で発生している。また市道で発生した死傷事故（100 件）のうち、約8割（76 件）は「歩道なし」区間で発生している。【図 11】
- ◆市道の「歩道なし」区間で発生した死傷事故（76 件）のうち、89%（68 件）は「車両相互事故」であり、「人対車両事故」（7 件）は9%を占める。【図 12】
- ◆市道の「歩道なし」区間で発生した死傷事故（76 件）のうち、約6割（47 件）は通学路において発生している。【図 13】

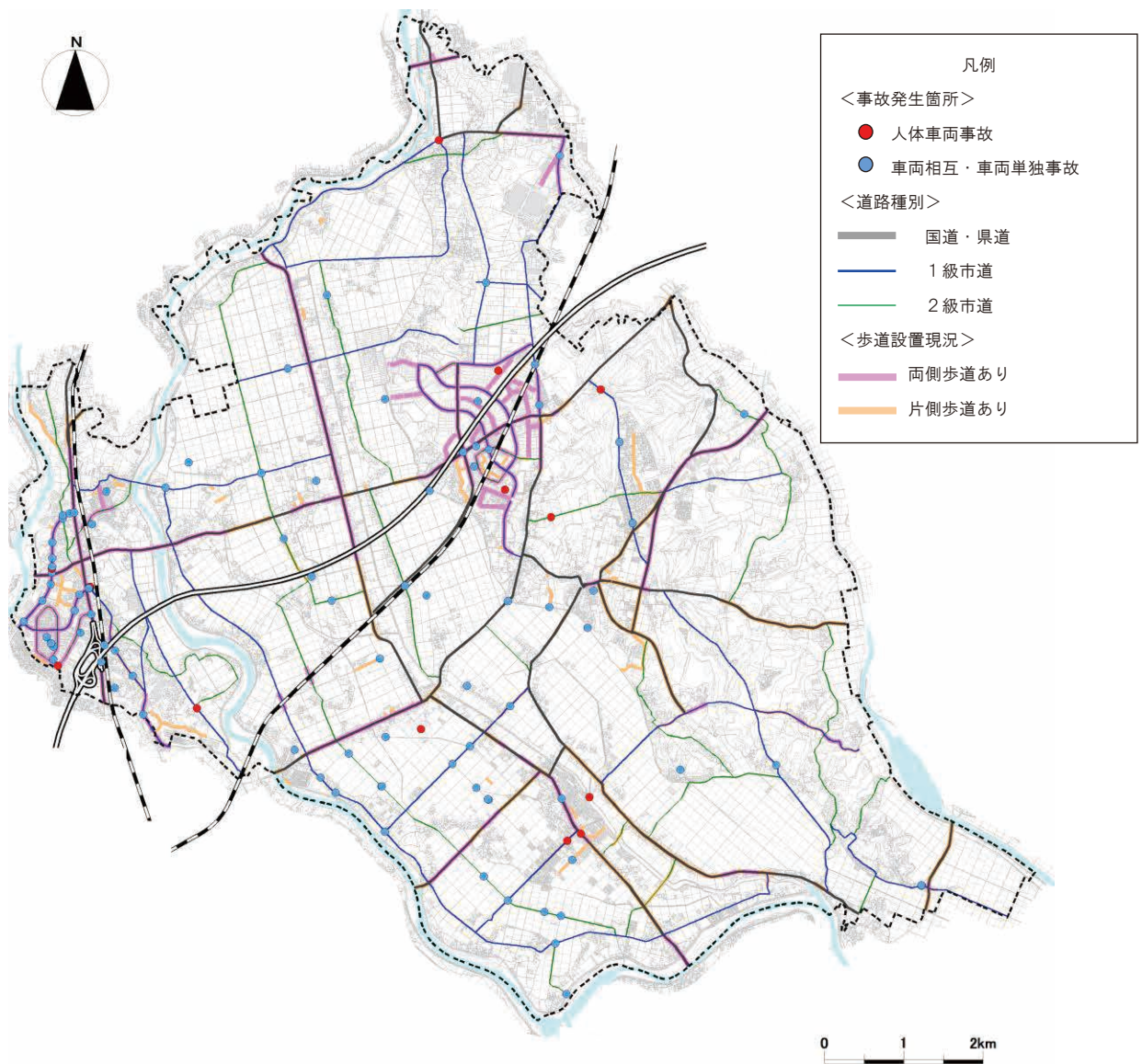


図 10 死傷事故の分布状況

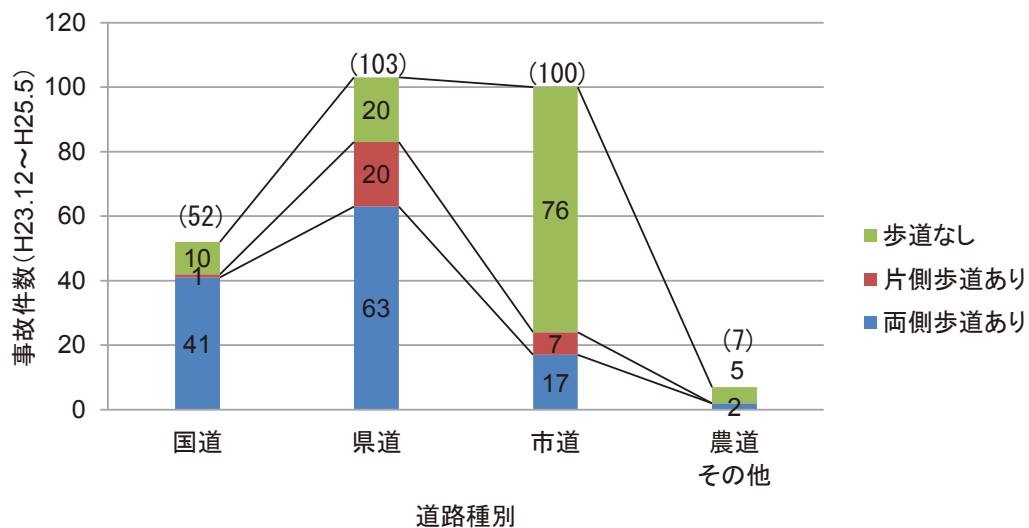


図 11 一般道路で発生した死傷事故（262 件）の道路種別内訳

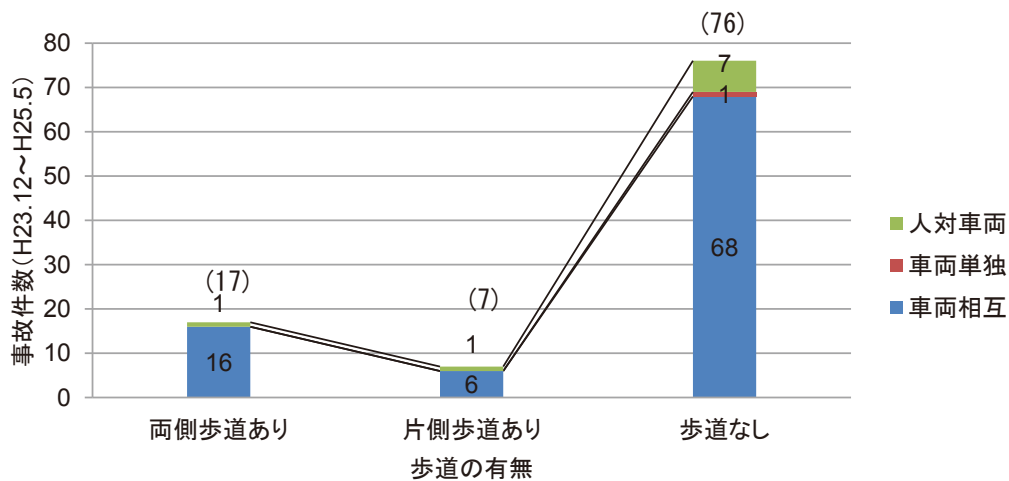


図 12 市道で発生した死傷事故（100 件）の事故類型別内訳

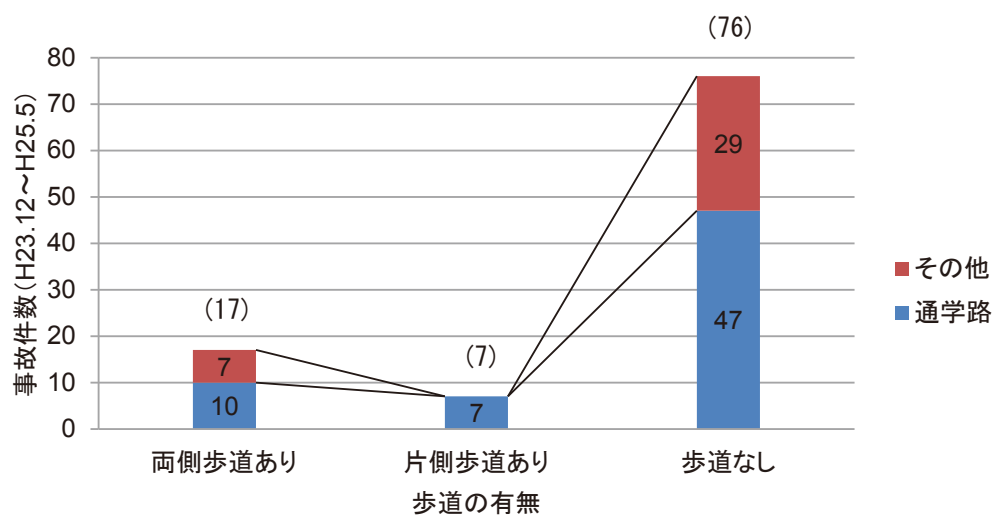


図 13 市道で発生した死傷事故（100 件）の内訳（通学路上か否か）

出典：「交通事故発生マップ（いばらきデジタルまっぷ）」ホームページ
 （H23.12～H25.5 に発生した死傷事故）

(2) 小学校アンケートから抽出した通学路の危険箇所

平成 24 年に実施した小学校へのアンケート調査結果を基に、通学路上の危険箇所を以下のとおり抽出した。

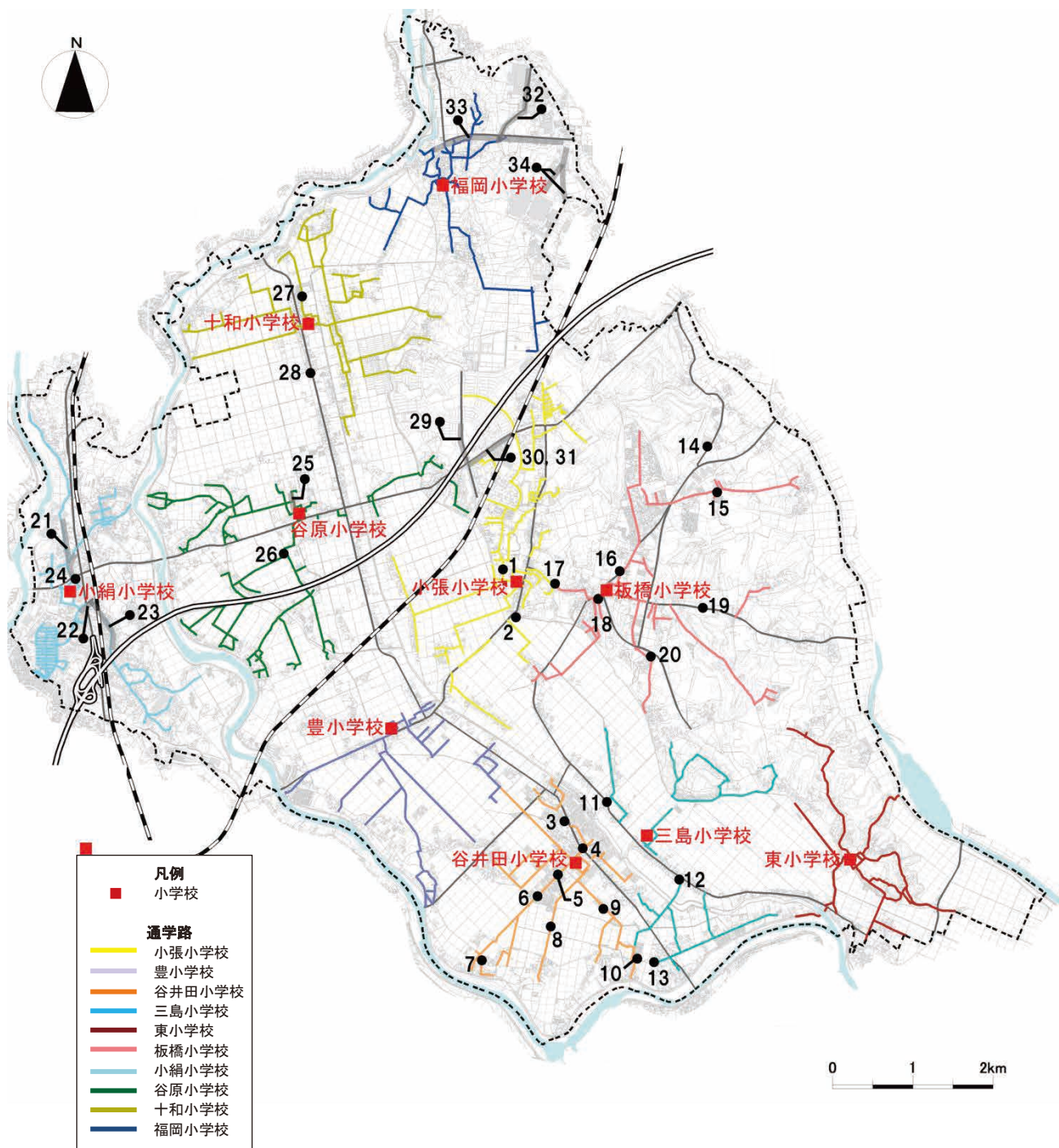


図 14 小学校通学路における危険箇所

表 1 平成 24 年度小学校アンケートから抽出した通学路の危険箇所

学校名	No	内容※
小張小	1	学校前の道路，交通量の割に狭いため，車と児童が錯綜する。
	2	交通量が多い。
谷井田小	3	①
	4	②
	5	②
	6	①
	7	①
	8	①
	9	①
	10	①
三島小	11	朝スピードを出す車が多い。
	12	朝・夕，左折する車が多く，巻き込み事故が心配。ガードレールを設置してほしい。
	13	交通量が多く，車がスピードを出して走ってくる。
板橋小	14	①
	15	①
	16	①
	17	①
	18	①
	19	①
	20	①
小絹小	21	①
	22	②
	23	①
	24	②
谷原小	25	①
	26	①
十和小	27	トラックの出入りあり
	28	事故の多い交差点
	29	二車線（交通量が多い路線）
	30	二車線（交通量が多い路線）
	31	交通量が多い道路
福岡小	32	交通量が多い。
	33	交通量が多い。
	34	交通量が多い。

※①は「通学時間帯に自動車の交通量が増加する（または抜け道のため速度超過の自動車が多い）通学路であり，歩道が整備されておらず，自動車と歩行者の接触事故の懸念がある危険な区間」である。

②は「通学路において，歩道上に自転車が多く走行しており，自転車と歩行者の錯綜が認められる危険な区間」である。

※上記の危険箇所は，アンケートで回答された意見のうち「車両の交通量，抜け道利用，スピードの出しすぎが危険」等に該当するものを抽出した。

(3) 中学校アンケートから抽出した通学路の危険箇所

平成 24 年に実施した中学校へのアンケート調査結果を基に，通学路上の危険箇所を以下のとおり抽出した。

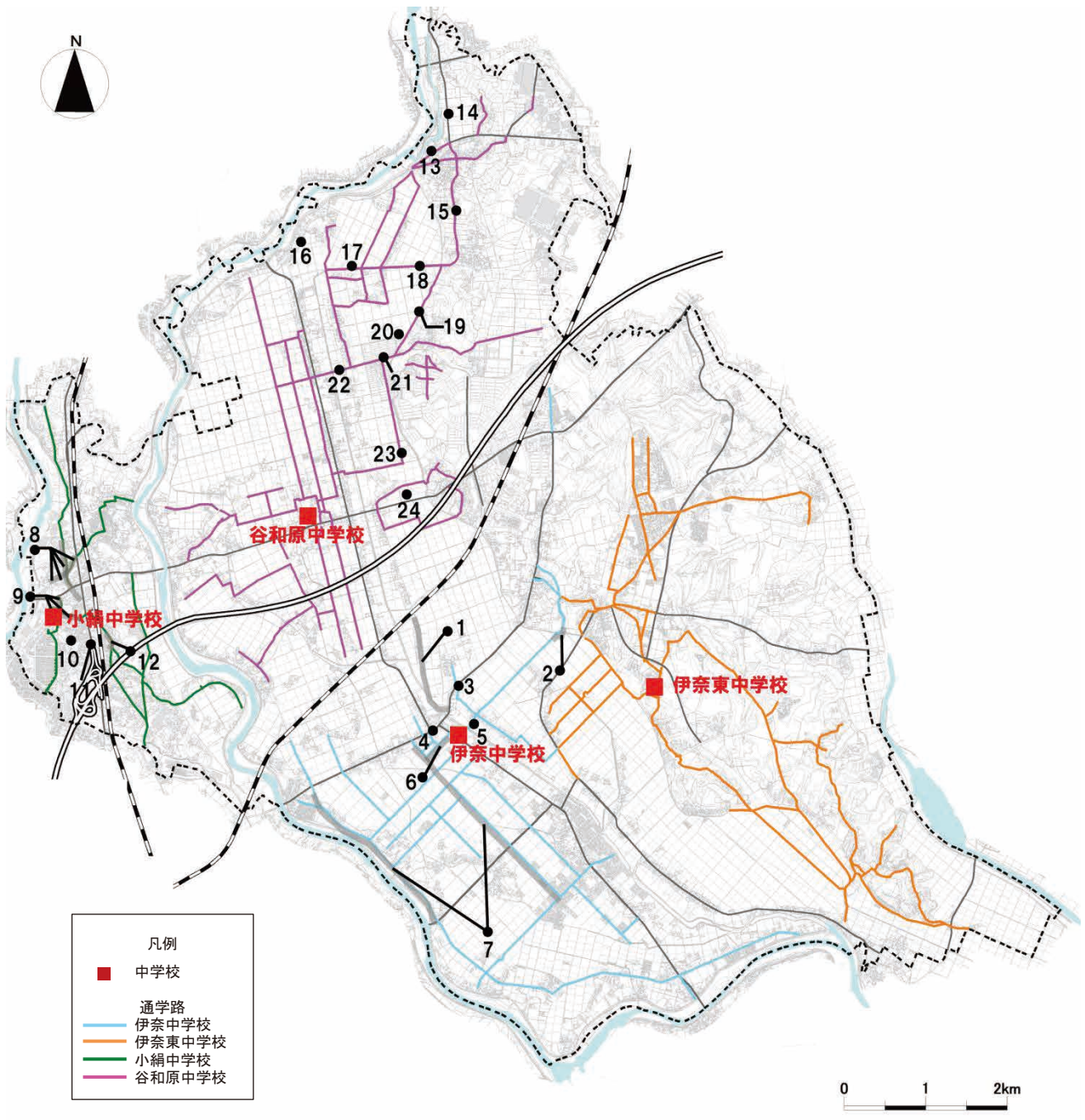


図 15 中学校通学路における危険箇所

表 2 平成 24 年度 中学校アンケートから抽出した通学路の危険箇所

学校名	No	内容
伊奈中	1	県道の抜け道。朝夕は交通量多い。
	2	抜け道で朝夕は交通量多い。
	3	朝夕は交通量が多い。
	4	大型車が多く、大変危険。
	5	工事用車両が通るとき、自転車危険。
	6	抜け道になっており、狭く危険。
	7	県道と県道間の抜け道なので、朝夕の交通量が多い。
小絹中	8	①
	9	①
	10	過去中学生が事故を起こした
	11	過去中学生が事故を起こした
	12	路地からの飛び出し (①)
谷和原中	13	①
	14	①
	15	②
	16	②
	17	②
	18	②
	19	②
	20	①
	21	①
	22	②
	23	①
	24	①

※①は「通学時間帯に自動車の交通量が増加する（または抜け道のため速度超過の自動車が多い）通学路であり、歩道が整備されておらず、自動車と歩行者の接触事故の懸念がある危険な区間」である。

②は「通学路において、歩道上に自転車が多く走行しており、自転車と歩行者の錯綜が認められる危険な区間」である。

※上記の危険箇所は、アンケートで回答された意見のうち「車両の交通量、抜け道利用、スピードの出しすぎが危険」等に該当するものを抽出した。

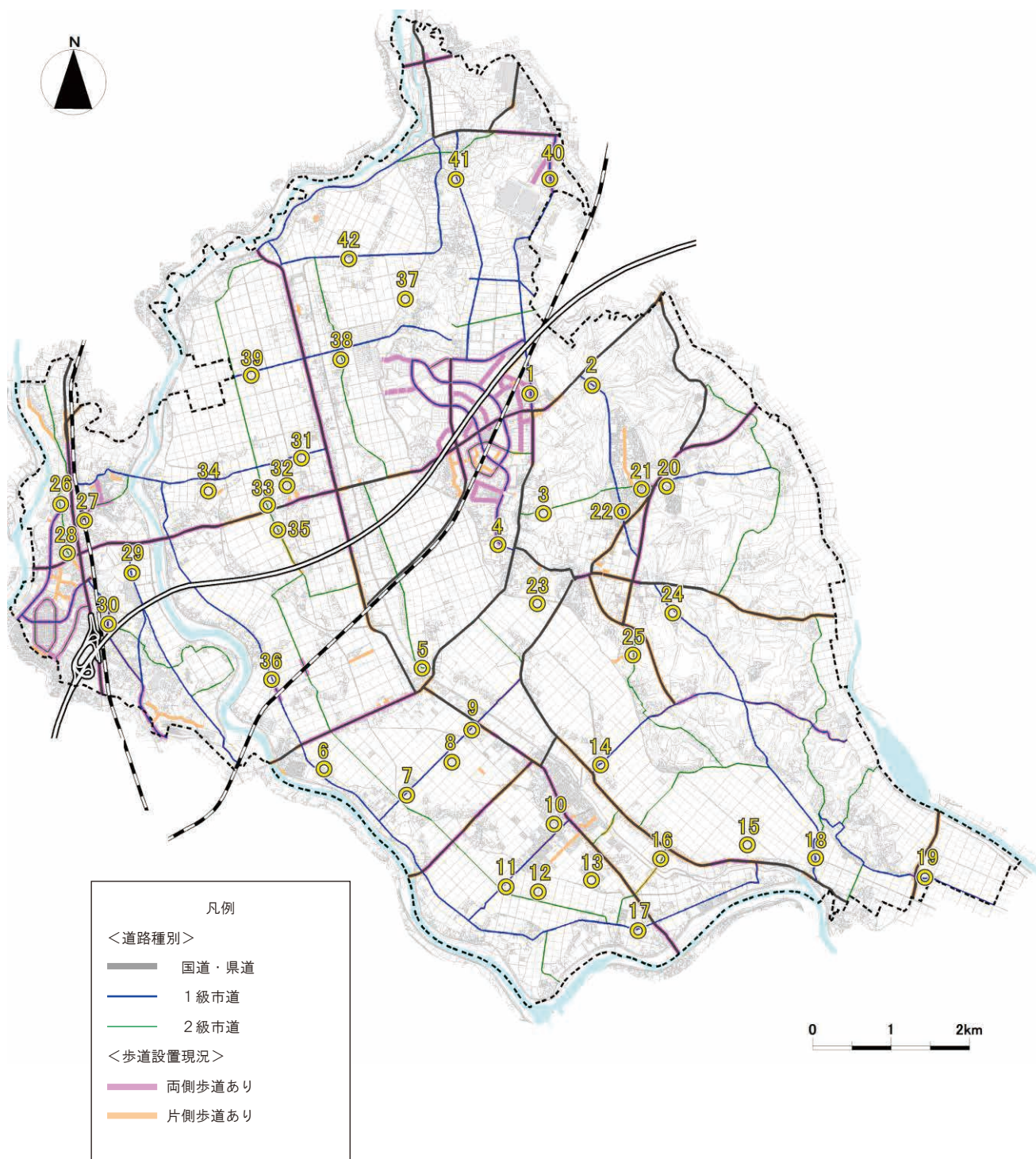
(4) 自動車交通量の多い1級・2級市道等における歩道未整備区間

通学時間帯（※）に実施した交通量調査の結果より、自動車交通量ピーク時の交通量（1時間あたり）を以下に示す。表中に着色した箇所は、ピーク時自動車交通量が100台/時以上の箇所である。（ピーク率10%と想定した場合、日交通量1,000台/日に相当）

表 3 自動車ピーク時の交通量

No	小学校区	ピーク時間	総数	自動車		バイク	総数	自転車		総数	歩行者	
				大型	普通車			学生	学生以外		学生	学生以外
1	小張小	7:00～8:00	728	26	702	7	9	5	4	19	8	11
2		18:00～19:00	326	0	326	2	5	2	3	0	0	0
3		18:00～19:00	53	0	53	1	4	3	1	0	0	0
4		8:00～9:00	135	0	135	1	1	1	0	2	0	2
5		7:00～8:00	80	0	80	1	3	3	0	0	0	0
6	豊小	7:00～8:00	679	0	679	5	3	2	1	2	0	2
7		7:00～8:00	298	0	298	2	1	0	1	0	0	0
8		7:00～8:00	138	0	138	1	5	5	0	0	0	0
9		8:00～9:00	512	16	496	1	1	0	1	1	0	1
10	谷井田小	17:00～18:00	85	0	85	5	47	44	3	3	1	2
11		17:00～18:00	72	0	72	1	2	1	1	1	0	1
12		18:00～19:00	17	0	17	0	0	0	0	1	0	1
13		15:00～16:00	19	0	19	4	2	2	0	6	3	3
14	三島小	7:00～8:00	583	47	536	6	6	5	1	0	0	0
15		17:00～18:00	33	5	28	0	2	2	0	0	0	0
16		7:00～8:00	589	38	551	4	5	5	0	11	11	0
17		7:00～8:00	448	3	445	4	8	6	2	2	2	0
18	東小	8:00～9:00	73	10	63	3	19	18	1	0	0	0
19		7:00～8:00	664	35	629	1	2	0	2	1	1	0
20	板橋小	17:00～18:00	273	1	272	1	28	21	7	9	3	6
21		7:00～8:00	333	11	322	5	37	29	8	54	49	5
22		15:00～16:00	90	0	90	8	8	2	6	91	81	10
23		7:00～8:00	140	6	134	3	14	13	1	0	0	0
24		8:00～9:00	112	2	110	0	15	11	4	0	0	0
25		7:00～8:00	250	5	245	1	24	21	3	5	5	0
26	小絹小	17:00～18:00	246	0	246	11	22	11	11	0	0	0
27		8:00～9:00	279	14	265	4	34	21	13	10	0	10
28		17:00～18:00	103	1	102	3	49	38	11	6	3	3
29		8:00～9:00	244	6	238	2	0	0	0	0	0	0
30		8:00～9:00	455	32	423	3	5	2	3	30	2	28
31	谷原小	8:00～9:00	88	0	88	0	4	4	0	1	0	1
32		8:00～9:00	57	0	57	0	2	2	0	7	0	7
33		8:00～9:00	68	3	65	0	1	0	1	1	0	1
34		8:00～9:00	122	6	116	0	1	0	1	1	0	1
35		8:00～9:00	97	1	96	2	0	0	0	0	0	0
36		7:00～8:00	155	0	155	3	1	1	0	3	0	3
37		16:00～17:00	13	0	13	0	1	1	0	3	2	1
38	十和小	7:00～8:00	46	1	45	2	4	4	0	0	0	0
39		8:00～9:00	53	0	53	0	5	3	2	0	0	0
40	福岡小	8:00～9:00	428	108	320	4	0	0	0	1	0	1
41		7:00～8:00	379	4	375	3	3	2	1	0	0	0
42		8:00～9:00	164	0	164	1	0	0	0	0	0	0

※平成24年2月・平日の朝（7時～9時）、夕（15時～19時）に実施



※旗揚げの数字は左表の「No」と対応する。

図 16 交通量調査箇所

(5) 自動車交通が集中する渡河部

渡河部のため自動車交通が集中しやすいと想定される区間を以下に示す。こうした区間に歩道が整備されていない場合、交通事故の危険が高まる可能性がある。

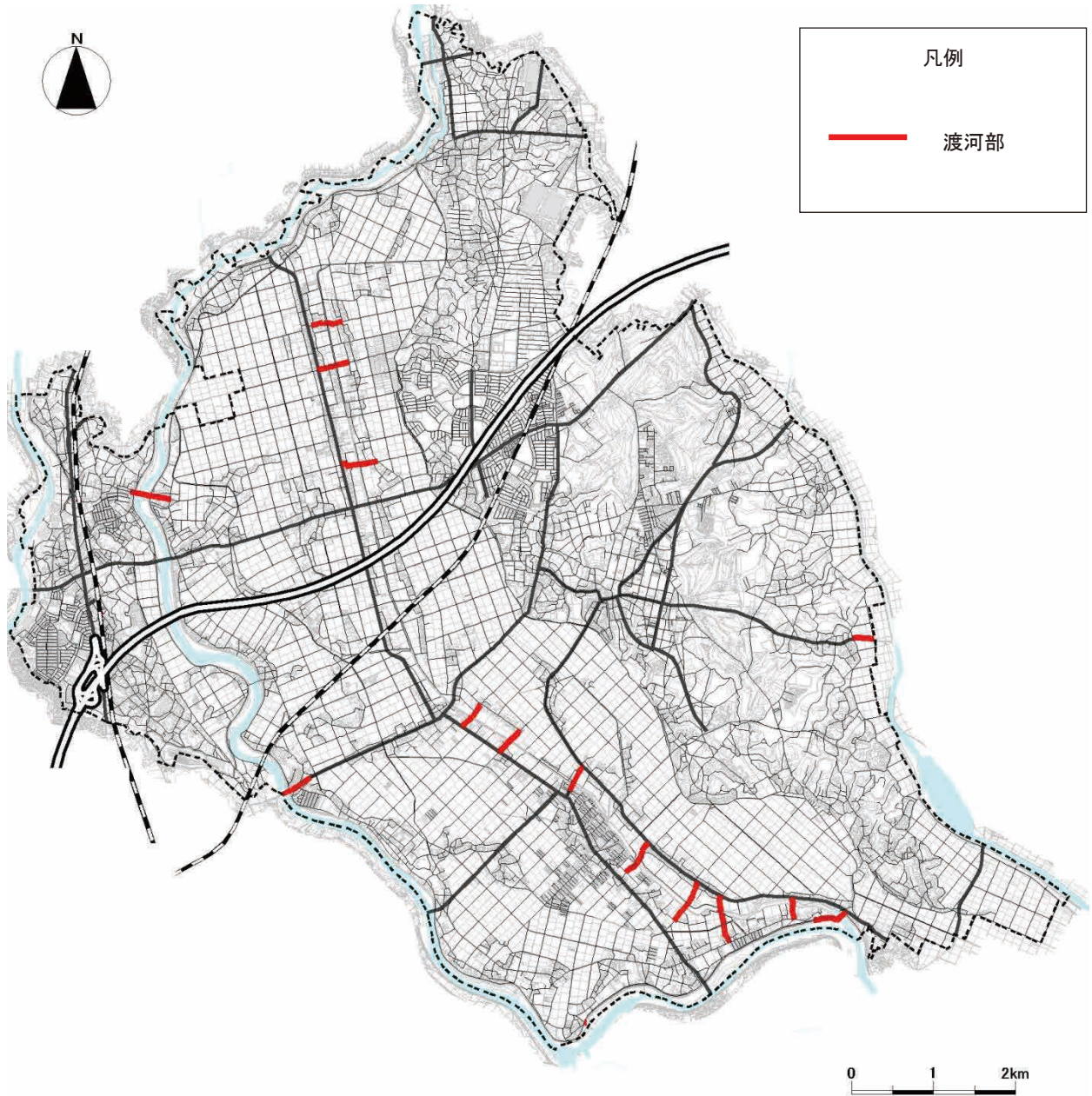
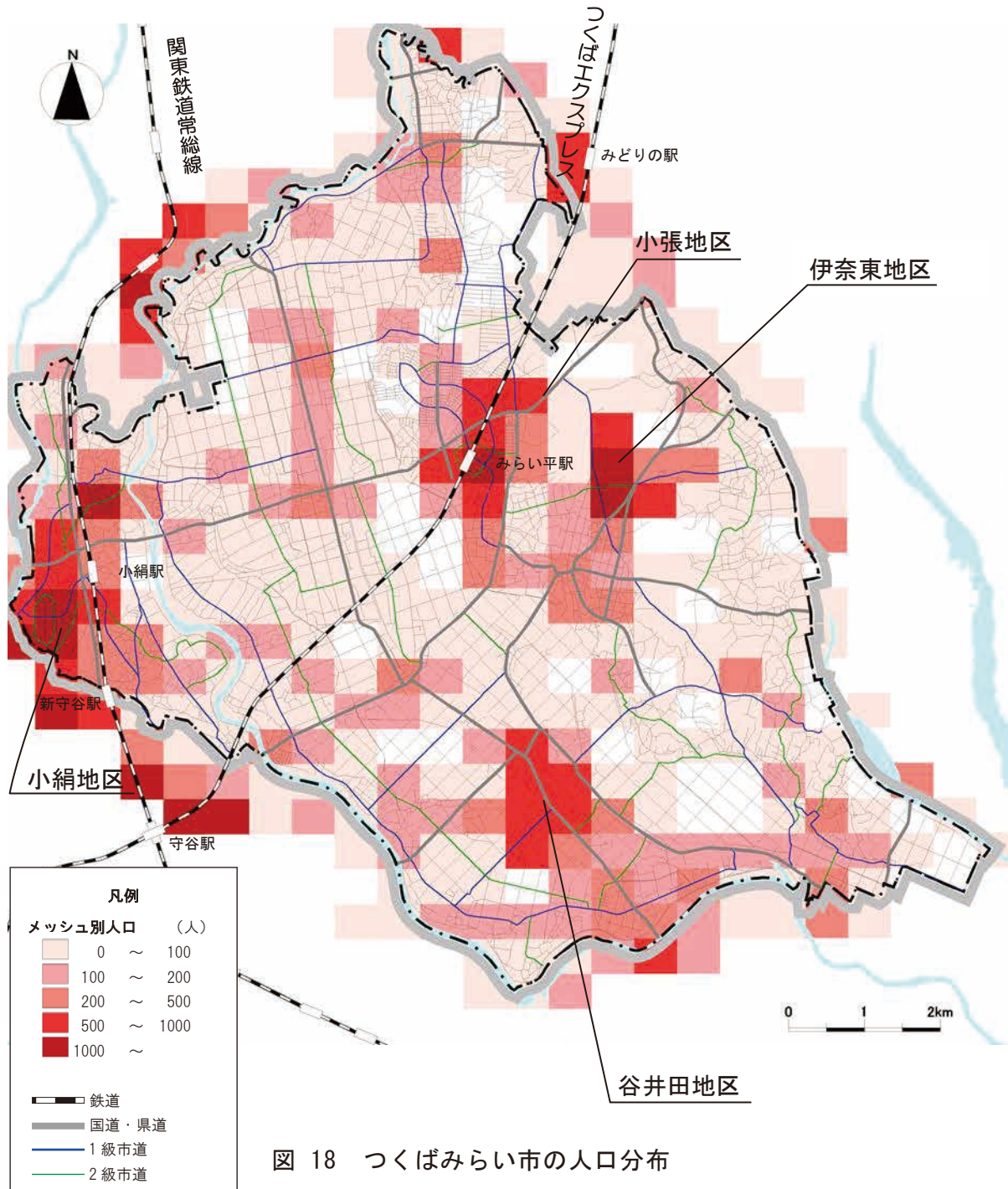


図 17 つくばみらい市の渡河部

2.1.4 沿道利用者が多いと想定される区間

鉄道駅周辺や、一部地区（小絹・谷井田・伊奈東・小張等）では、比較的人口密度が高くなっている。



出典：H22 国勢調査

2.2 整備優先度の考え方

2.2.1 評価の考え方

本計画を検討する際の目安として、2.1 節の「歩道整備が必要な箇所」の状況に基づき、歩道の整備優先度を評価することとした。

表 4 歩道整備が必要な箇所（再掲）※P2

◆交通弱者の利用が多いと想定される区間	・通学ピーク時に歩行者交通量が増加すると考えられる、学校に近接する通学路
◆多様な交通が集中・交錯し交通事故の可能性のある局所的な危険区間	・死傷事故発生箇所や、小学校アンケートから抽出した通学路の危険箇所 ・自動車交通量の多い1級・2級市道等 ・渡河部における自動車交通が集中する区間
◆沿道利用者が多いと想定される区間	・沿道の人口が多い区間

※複数の要素に該当する区間は整備の優先度がより高いものと判断した。

2.2.2 整備優先度の評価

（1）整備優先度の評価手法

歩道の整備優先度は、下式に基づき、評価単位最小区間ごとに点数化することで評価した。

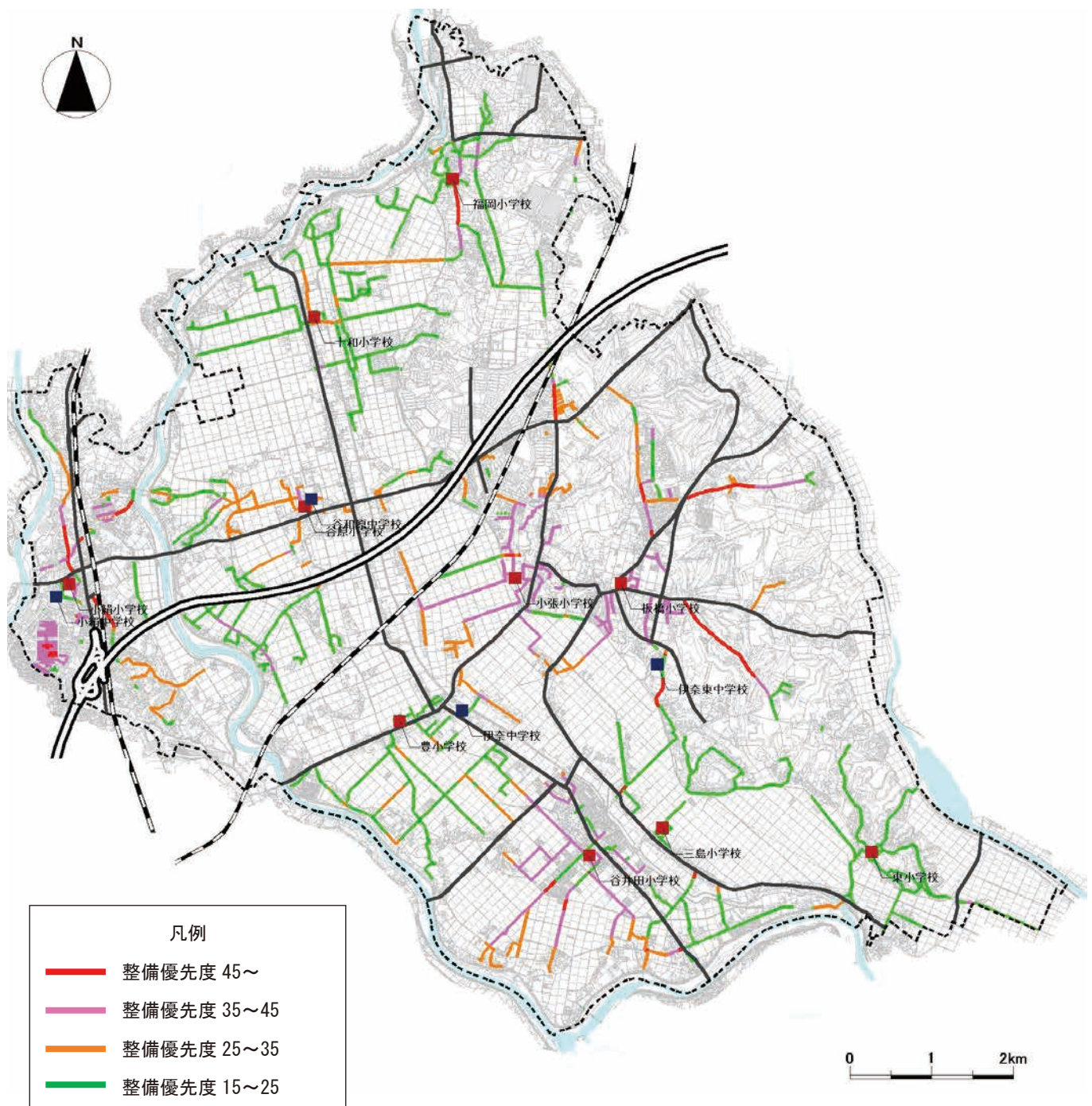
$$(\text{整備優先度の点数}) = \text{①} \times (\text{②} + \text{③} + \text{④})$$

表 5 評点の基準

		加点方法		参考データ
①歩道の有無		4.0 2.0 0.0	歩道なし 片側歩道あり 両側歩道あり	つくばみらい市道路台帳 ※P3
②交通弱者の利用 が多いと想定さ れる区間 (A×B)	A) 小学校までの直 線距離	4.0 3.0 2.0 1.0	0～1km 1～2km 2～3km 3km～	図上計測
	B) 就学児童数	2.0 1.5 1.0	300人～ 150～300人 ～150人	通学路アンケート（小学校） ※P5（図5）
③多様な交通が集 中・交錯し交通 事故の可能性の ある局所的な危 険区間 (A+B+C+D)	A) 死傷事故発生箇 所	2.0 0.0	該当 非該当	交通事故発生マップ ※P8 （いばらきデジタルまっぷ）
	B) 通学路における 危険箇所	2.0 0.0	該当 非該当	小中学校 通学路アンケート （H24.1 つくばみらい市内） ※P10,12
	C) 自動車交通量の 多い1級・2級 市道等	5.0 0.0	該当 非該当	交通量調査 ※P14～15 （ピーク時 100台/h 以上） （H24.2 つくばみらい市内）
	D) 渡河部、踏切部	2.0 0.0	該当 非該当	※P16
④沿道利用者が多いと想定される区間		3.0 2.0 1.0	1000人～ 500～1000人 ～500人	H22 国勢調査 ※P17

(2) 整備優先度の評価結果

表 5 の評価手法により、整備優先度の高さを区間別に示す。



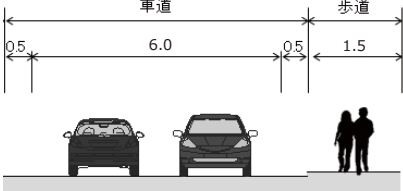
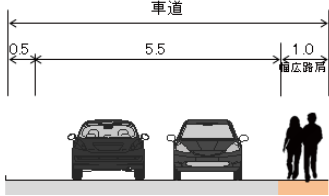
上図に示す整備優先度は、市が計画素案を策定する際の判断材料として用いた。

図 19 整備優先度の評価結果

2.3 整備方針

2.3.1 整備方針の分類

つくばみらい市市道の歩道の整備方針として、区間別に「歩道設置」「注意喚起」のいずれかに分けて分類整理した。

歩道設置		【歩道に必要な幅員】 ・有効幅員 1.5m 以上 ※歩行者の交通量が多い場合は、有効幅員 3.5m 以上
注意喚起	○ソフト分離 ・路側帯の「カラー舗装」や「拡幅」により、歩行者の安全性を高める。  ※道路交通法による路側帯の幅員は 0.75m 以上（道路又は交通状況によりやむを得ないときは 0.5m 以上）	○自動車交通の抑制 ・狭さく（道路幅員を狭める）等による速度抑制  ・路面標示による注意喚起 

※上表に示す幅員構成は一例であり、現地状況によって実際の幅員構成は異なる。

2.3.2 整備方針の設定

（１）望ましい幅員構成の選定フロー

つくばみらい市市道の基礎情報（歩道有無・幅員構成・交通量等）から、上記２種類の整備方針を区間別に選定した。

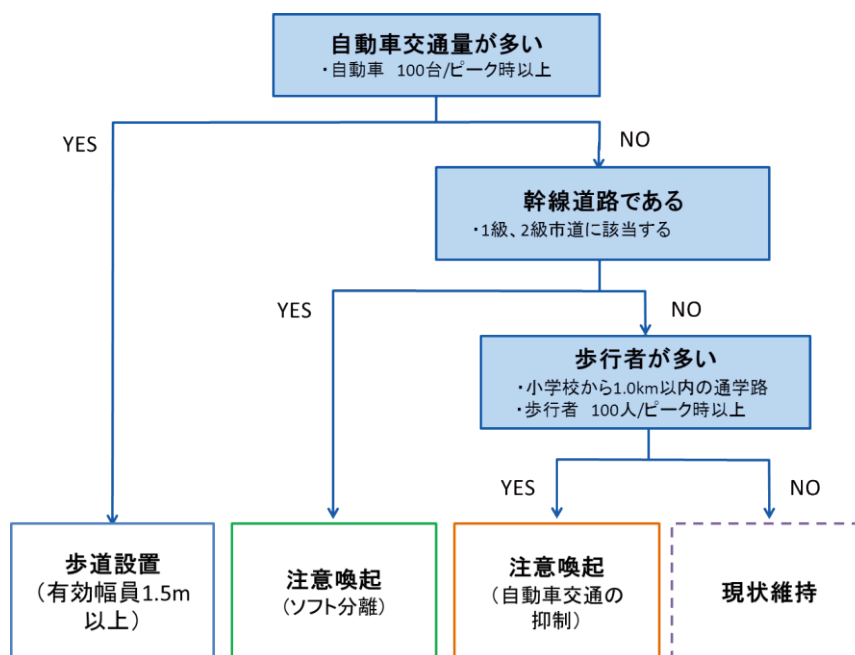
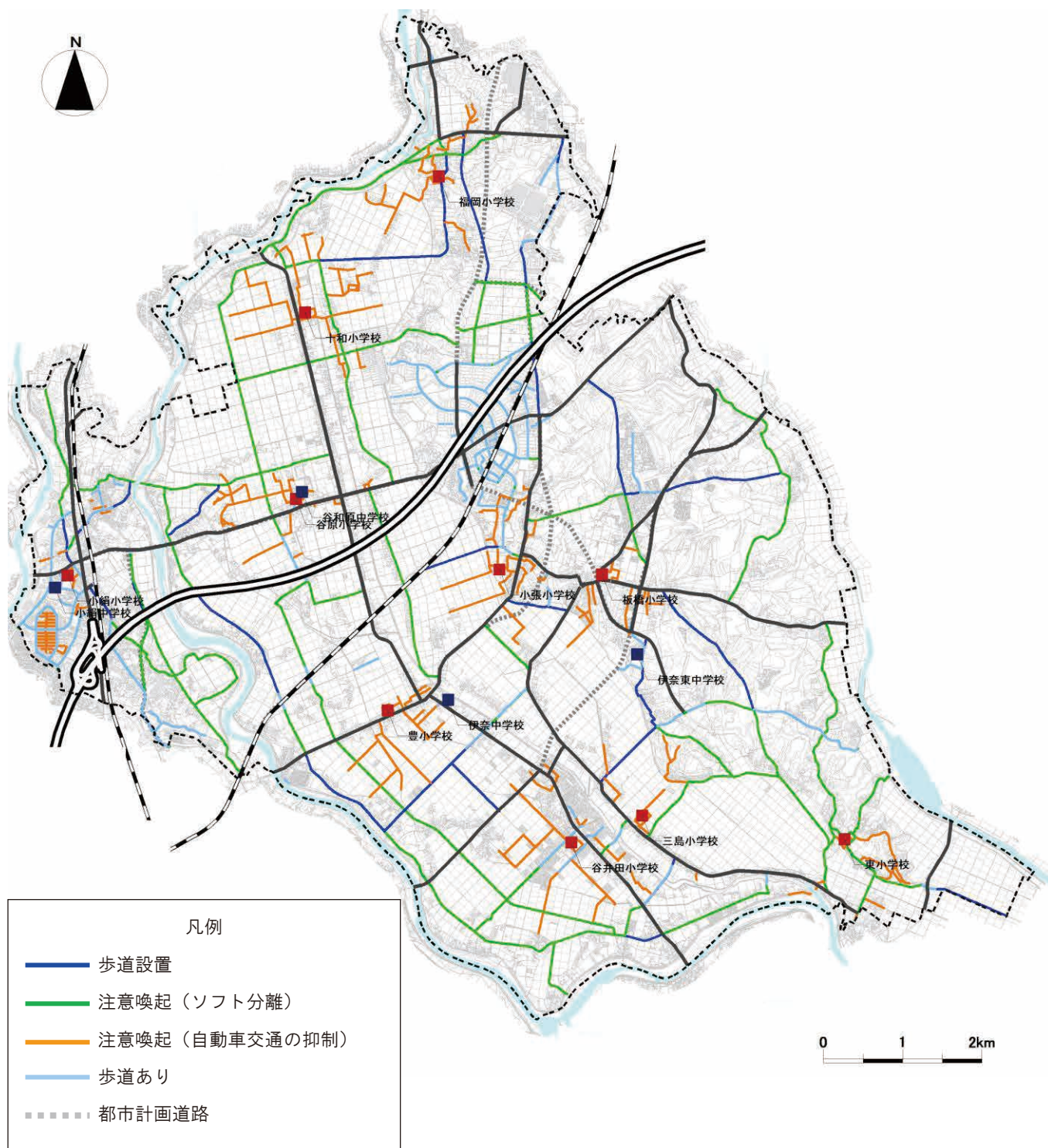


図 20 整備方針の選定フロー

(2) 設定結果

図 20 の選定により，つくばみらい市市道の歩道の整備方針を以下のとおり設定した。



上図に示す整備方針は，市が計画（素案）を策定する際の判断材料として用いたものであり，最終的な計画（案）とは異なる。

図 21 整備方針

第3章

歩道整備基本計画

第3章 歩道整備基本計画

3.1 計画検討の流れ

歩道整備基本計画の検討にあたって、まず市が前章の整備優先度や整備方針を踏まえて『計画（素案）』を作成した。これを基に、市内小中学校毎の代表者がワークショップ形式で意見交換し、市民目線を取り入れた『ワークショップ案』として修正した。

この『ワークショップ案』を受け、市の事業投資余力等を考慮した整備時期の調整や、実現性を考慮した対策の代替案検討を行い『歩道整備基本計画(案)』としてとりまとめた。

その後、パブリックコメントを経て、策定委員会で『歩道整備基本計画(最終案)』としてとりまとめた。

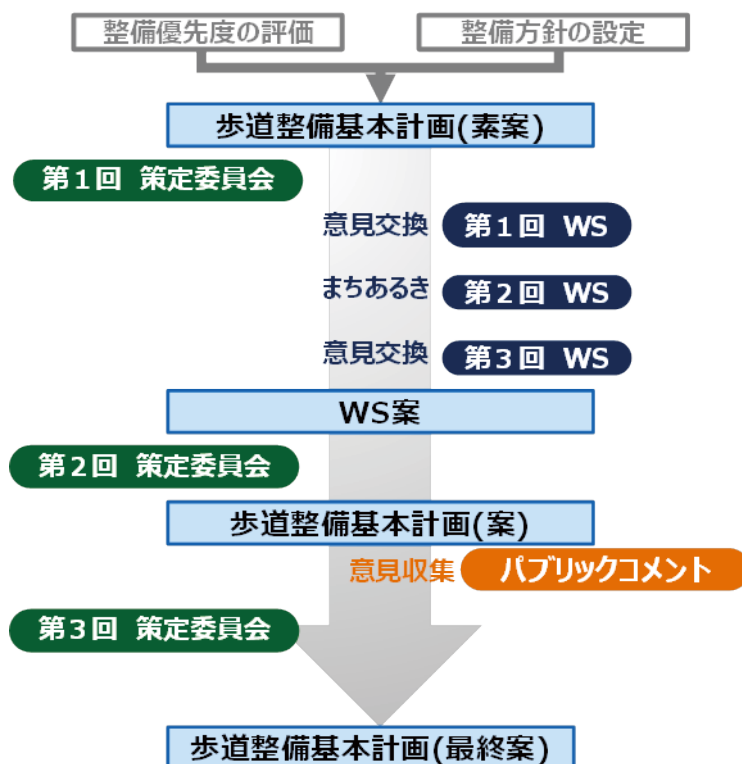


図 22 計画検討の流れ

<つくばみらい市歩道整備基本計画の検討経緯>

	検討内容	開催概要
第1回策定委員会	・事務局から歩道整備基本計画（素案）※を提示し議論 ※自動車交通量、通学路の指定状況、小中学校から抽出した通学路の危険箇所等による「整備優先度」と、現地状況を踏まえた「実現性」を考慮して作成。	H25.8.23
第1回ワークショップ	・歩道整備基本計画（素案）の対策（案）について意見交換	H25.9.17～9.20 （参加者 67 名）
第2回ワークショップ	・第1回 WS をふまえ、まちあるきを実施し現地の状況を確認	H25.10.1～10.9 （参加者 65 名）
第3回ワークショップ	・整備優先度について意見交換し、歩道整備基本計画（WS案）を作成	H25.11.11～11.18 （参加者 63 名）
第2回策定委員会	・歩道整備基本計画（案）について審議、承認	H25.12.11
第3回策定委員会	・パブリックコメントの結果を報告 ・歩道整備基本計画(最終案)について審議、承認	H26.3.12

3.2 対策メニュー

3.1 節に示した検討経緯により，本計画の対策メニューを以下のとおりとした。

CASE1 歩道整備計画の対策メニュー（道路を拡幅する等して歩車分離）

対策名	対策の概要	幅員構成，事例
歩道設置	- 縁石，段差などで物理的に車道と分離された歩道を整備 - 既存幅員で歩道が確保できない場合は，沿道の用地買収のほか，水路部に蓋かけする等の空間の有効利用を図る	■ 対面通行の場合 ■ 一方通行の場合 【歩道に必要な幅員】 - 有効幅員 1.5m 以上 ※歩行者の交通量が多い場合は，有効幅員 3.5m 以上 ※歩道の幅等は現地状況により検討する事とする。

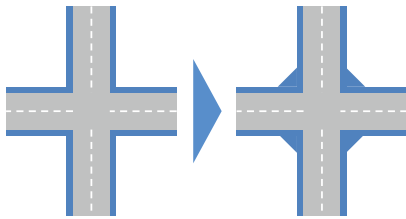
CASE2 歩道整備計画の対策メニュー（ソフト分離）

対策名	対策の概要	幅員構成，事例
カラー舗装	- 現在，歩行空間として使用している路側帯をカラー舗装 - 自動車の運転者に対し，路側帯が歩行空間であることを認識させて，安全性の向上を図る	■ 一方通行の場合 (長野県飯田市)
幅員再配分	- 道路幅員を再配分し，歩行空間として使用できる路側帯を創出する - 既存幅員で路側帯が確保できない場合は，沿道の用地買収のほか，水路部に蓋かけする等の空間の有効利用を図る - カラー舗装と組み合わせて，さらなる安全性の向上を図る事も可能	■ 再配分のイメージ(4 種 4 級の場合) ※路側帯の幅等は現地状況により検討する事とする。 ※一方通行の車道部幅員：駐停車追い越しのため 4.0m 以上を確保。 (各側が路側帯の場合，0.75m までは上記の車道部に含めない)

CASE3 歩道整備計画の対策メニュー（自動車交通の速度や交通量を抑制）

対策名	対策の概要	幅員構成，事例	
狭さく	・ポール設置等により車道幅を狭くすることで，車両の低速走行を促す	■狭さく  （東京都文京区）	■イメージハンプ  （千葉県千葉市）
イメージハンプ	・車道路面に路面表示等を施し，車両の速度低減を図る		
路面表示	・当該区間が通学路やスクールゾーンであることを路面に表示し，ドライバーに注意喚起する。	■「スクールゾーン」  （神奈川県横浜市）	■「学童注意」  （京都府亀岡市）

CASE4 歩道整備計画の対策メニュー（その他）

対策	対策の概要	事例	
歩道だまり	・交差点において，横断待ちの歩行者の安全・安心を確保する	■歩道だまりのイメージ 	■水路の歩道橋  （神奈川県茅ヶ崎市）
水路の歩道橋	・危険区間を回避する，安全な歩行ルートを形成する。		

3.3 事業スケジュール

3.3.1 事業スケジュール

整備計画における「短・中期」は概ね10年以内、「長期」は10年以降を目標とし、対策の効果をみて事業期間及び計画の見直しを行う予定であり、最終的にとりまとめた『歩道整備基本計画（最終案）』を指針として整備を進めていく。

計画スケジュール		事業年度		事業内容		
・計画策定 ・通学路における 緊急合同点検		H24			素案作成 住民参加議論 計画の公表 整備計画	
		H26				
整備スケジュール						
整備計画の事業期間	短期 (5年以内)	H27 H31	短期 	中期 	長期 	5年以内の完成を目標とするもの 施工期間が短く早期に効果が発揮できるもの (例): 路面表示・イメージハンプ・カラー舗装
	中期 (10年以内)	H36				5年～10年以内の完成を目標とするもの 用地買収等を必要とせず歩行空間の整備ができるもの (例): カラー舗装・幅員再配分・歩道設置
	長期 (10年以降)	H36以降				

※通学路における緊急合同点検の対策箇所については、平成24年度より対策工事を実施している
(平成24年度:3箇所・平成25年度:1箇所・平成26年度:2箇所予定)

図 23 望ましい歩行環境の実現に向けた事業スケジュール

3.3.2 PDCA サイクルによる施策の推進

計画の推進にあたっては、具体的な施策の進捗や効果を把握するため、「アウトプット指標」と「アウトカム指標」を設定して、計画の評価・見直しを行いながら進めていくこととする。

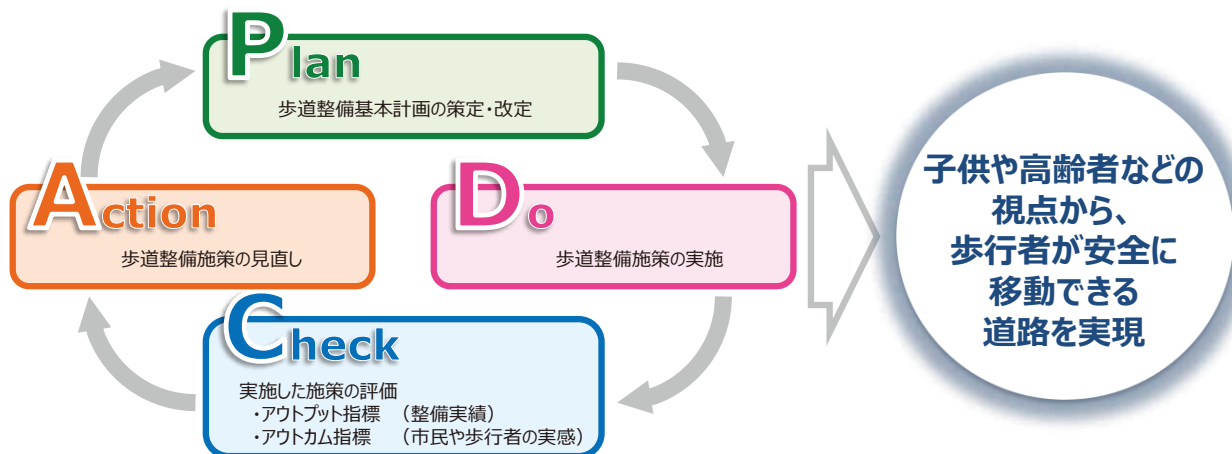


図 24 PDCA サイクル概念図

3.3.3 実施した施策の評価（Check サイクル）

歩道整備基本計画に基づいて段階的に施策を実施したのち、施策の効果を検証するため、整備目的に合わせた評価指標を設定して、検証を行う。

表 6 施策の評価方法（例示）

	評価指標	評価方法	評価時期	対象とする対策	
				歩道整備 ※ 1	注意喚起 ※ 2
アウトプット 指標 (整備実績)	整備率 (延長/箇所数)	■当該年度の計画延長（計画箇所数）に対して、実際の整備延長（整備箇所数）を評価	・ 毎年	○	○
アウトカム 指標	自動車の 交通量削減	■自動車交通量の抑制を目的とした整備を実施した路線において、対策前後の自動車交通量の変化を観測・分析	・ 整備実施前 ・ 整備実施後 (半年以内)	—	ゾーン 30 狭さく
	自動車の 速度低下	■速度抑制を目的とした整備を実施した路線において、対策前後の自動車走行速度の変化を観測・分析 ※スピードガンやモバイルトラカン等を使用	・ 整備実施前 ・ 整備実施後 (半年以内)	—	ゾーン 30 イメージハンパ 狭さく
	自動車と 歩行者の 錯綜解消	■ソフト分離を実施した路線において、定点カメラで自動車と歩行者の通行位置を観測し、錯綜状況の変化を把握	・ 整備実施前 ・ 整備実施後 (半年以内)	○	カラー舗装 幅員再配分
	交通事故の 削減	■小学校区ごとに整備前後 3 年間の交通事故件数を比較し、安全性の向上効果を把握	・ 整備実施前 ・ 整備実施後 (実施 3 年後 に評価)	○	全路線
	安全性への 満足度 (市民や歩 行者が実感 する効果)	■通学児童等の歩行者（道路ユーザ）に対するアンケート調査から満足度や整備前後の印象の変化を把握 (対象として整備路線を利用する通学児童や沿道住民を想定) ■沿道のドライバー（道路ユーザ）に対するアンケート調査から、整備前後の印象の変化を把握 (対象として、整備路線の沿線住民を想定)	・ 整備実施後 (半年以内)	○	全路線

※整備前後で比較評価を行う場合、曜日や天候、時間帯などの諸条件をそろえて実施する

3.3.4 歩道整備施策の見直し（Action）5～10 年ごとの見直し

効果検証を行った結果、十分な効果が得られない場合や、別の問題が発生した場合は、その要因を分析した上で、適切な改善策を検討・実施することとする。

表 7 改善策の検討例

想定されるケース		対象となる対策	要因（例示）	改善策（例示）
歩道設置（※1）	十分な効果が得られない場合	・歩道整備 ・再配分	①歩道空間の有効幅員が狭く、ピーク時に歩行者が車道にはみ出して通行している （現地観察、アンケート調査の結果）	・歩道空間の拡幅 ・教育・指導の強化
		・カラー舗装	②自動車が路肩カラー舗装部分に駐停車し、歩行者の通行を阻害している （現地観察、アンケート調査の結果）	・取り締まり、指導の強化 ・ガードレールや縁石による物理的な歩車分離
		・歩道整備	③歩道の段差が多く、高齢者や車いすが通行しにくい （アンケート調査の結果）	・歩道部分の段差解消
注意喚起（※2）	十分な効果が得られない場合	・ゾーン 30	①依然として、自動車交通量が減少していない （交通量調査の結果）	・交通指導員による誘導 ・発光鋲設置等の安全対策強化 ・抜け道の原因となる本線の渋滞対策（信号現示の調整等）
		・狭さく ・イメージハンプ	②依然として、生活道路を走行する自動車のスピードが低下しない （速度調査の結果）	（同上）
	別の問題が発生した場合	・狭さく	③狭さく設置により、沿線住民の自動車交通や歩行者の通行が著しく不便になった （アンケート調査の結果）	・問題原因の除去（他対策導入の検討）
全般	十分な効果が得られない場合	・全対策	①利用者（自動車・歩行者等）が交通ルールやマナーを遵守していない	・教育・指導の強化 ・広報活動 （ソフト的な改善策）

※1 歩道設置には、「ソフト分離」（カラー舗装や幅員再配分）、「歩道だまり」を含む

※2 注意喚起には、狭さく、イメージハンプ、路面標示を含む

3.4 歩道整備基本計画

各校区について、ワークショップで議論された「対策」や「整備優先度」の検討結果を踏まえ、歩道整備基本計画を作成した。

市全体で計画されている対策の整備箇所数は以下のとおりである。

表 8 整備箇所数

	短期	中期	長期	合計
小張小	9	5	3	17
豊小	4	4	3	11
谷井田小	14	11	3	28
三島小	4	2	3	9
東小	6	3	2	11
板橋小	7	5	3	15
小絹小	8	6	1	15
谷原小	8	6	1	15
十和小	6	6	1	13
福岡小	5	4	3	12
市全体	71	52	23	146

小張小学校区 歩道整備基本計画

(1) 小張小学校区（伊奈中学校区）

- 小張小周辺の通学路の指定状況を踏まえ、沿道農地区間は「歩道設置」を計画し、沿道に建物が立地している区間では「カラー舗装」や「路面表示」で対応した。
- 部分的に歩道が連続していない箇所について、「カラー舗装」を計画し、歩道の連続性確保を図った。（陽光台地区等）
- 農地内の通学路のうち、自動車交通の速度抑制を図りたい区間において「イメージハンプ」「路面表示」等を計画した。

表 9 対策概要

	対策案	対策番号
短期	■歩道設置（事業中）	小張-10, 小張-11, 小張-12
	■路面表示	小張-2, 小張-3, 小張-6, 伊奈中-3
	■路面表示, イメージハンプ	小張-4-1, 小張-4-2, 小張-5-1, 小張-5-2
	■カラー舗装	小張-17
中期	■幅員再配分	小張-15
	■カラー舗装	小張-1, 小張-7, 小張-8, 小張-9
長期	■歩道設置	小張-13, 小張-14, 小張-16

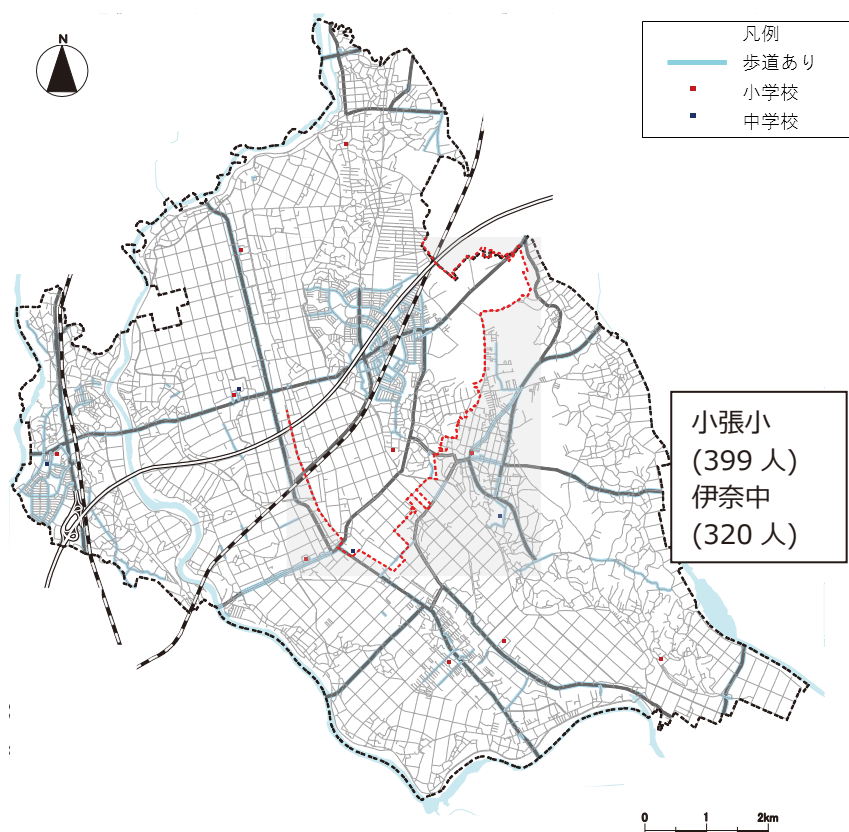
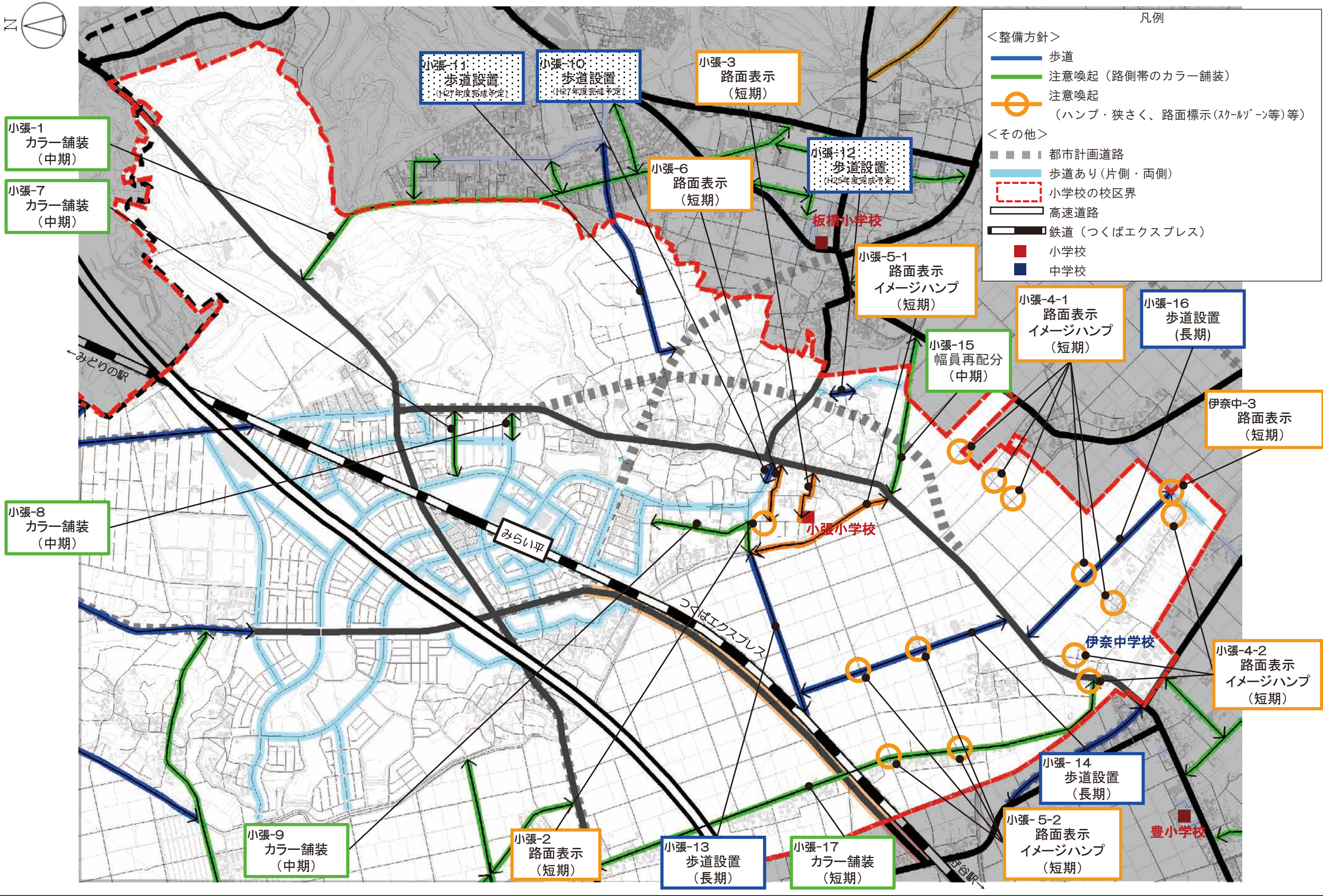
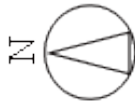


図 25 小張小学校区の位置

小張小学校-歩道整備基本計画



豊小学校区 歩道整備基本計画

(2) 豊小学校区（伊奈中学校区）

- 豊小から南方へ通学路が広がっているため、このエリアに縦横の軸となる「歩道設置」及び「カラー舗装」「幅員再配分」を計画した。
- 道路幅員が十分でない区間においては「路面表示」を短期整備として計画した。
- 通学路のうち、自動車交通の速度抑制を図りたい1級市道や、農地内の交差点において「イメージハンプ」「狭さく」等を計画した。

表 10 対策概要

	対策案	対策番号
短期	■歩道設置（完成）	豊-7
	■カラー舗装（完成）	豊-12
	■路面表示	伊奈中-1
	■イメージハンプ，路面表示	豊-2
	■イメージハンプ，路面表示，狭さく	豊-10
	■狭さく	豊-3
中期	■幅員再配分	豊-1
	■幅員再配分，カラー舗装	豊-4
	■カラー舗装	豊-8，豊-11
長期	■歩道設置	豊-5，豊-6
	■イメージハンプ，狭さく，カラー舗装	豊-9

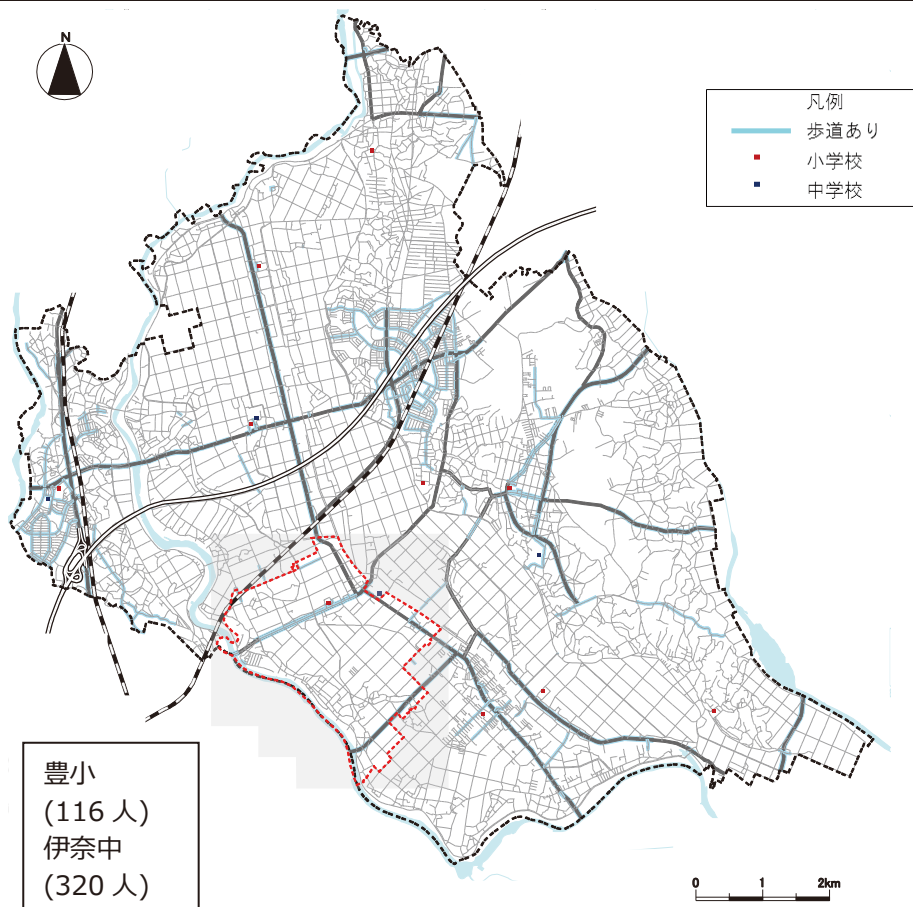
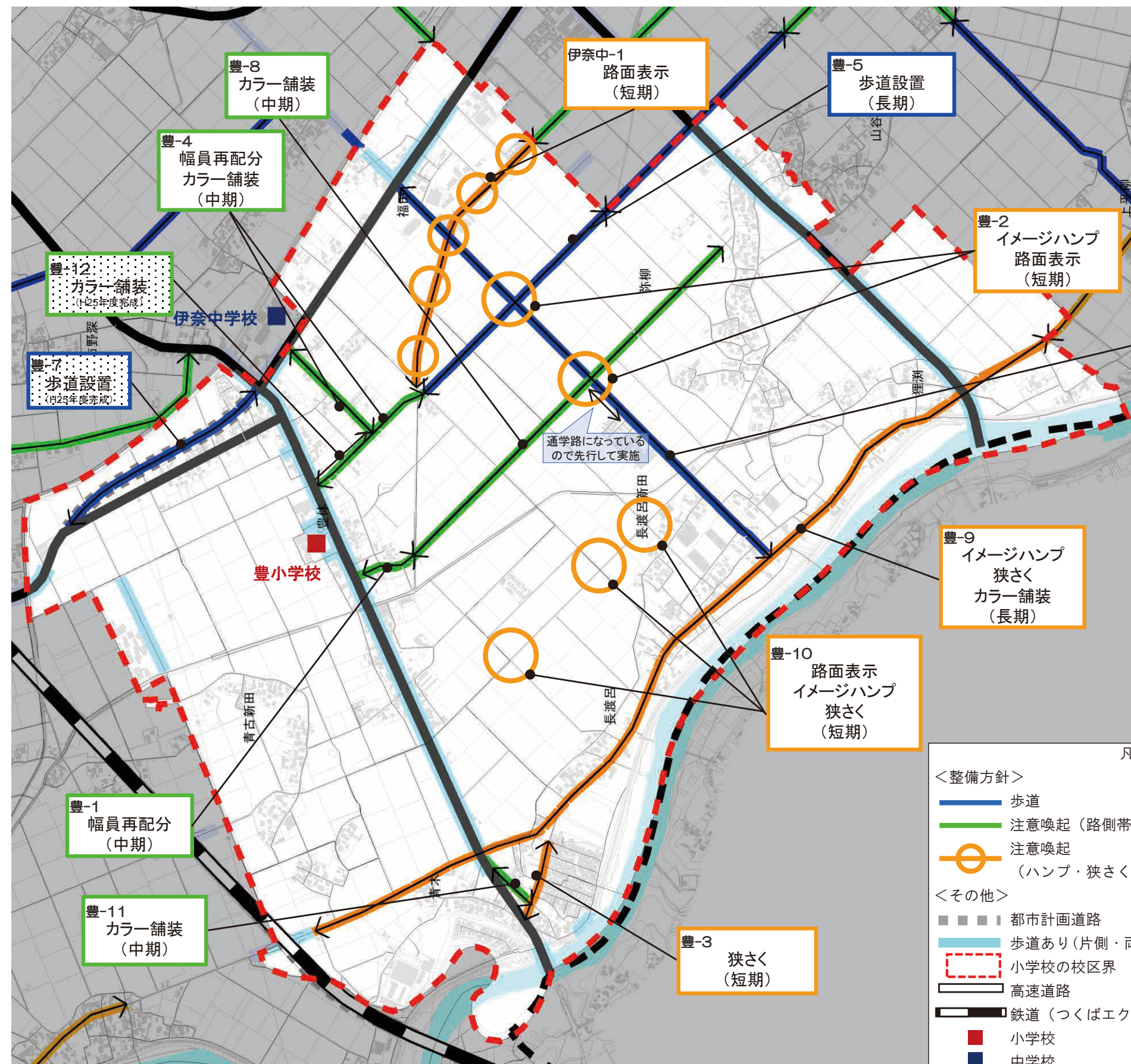
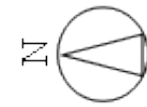


図 26 豊小学校区の位置

豊小学校-歩道整備基本計画



谷井田小学校区 歩道整備基本計画

(3) 谷井田小学校区（伊奈中学校区）

- 谷井田小周辺の通学路の指定状況を踏まえ、沿道農地区間は「歩道設置」を計画し、沿道に建物が立地している区間では「カラー舗装」で対応した。
- 「水路の歩道橋」を計画し、安全な通学ルートの形成を図った。（WS 発案）
- 「歩道だまり」を2箇所で計画し、通学路と県道との交差部における、横断待ちの歩行者の安全・安心の確保を図った。（WS 発案）
- 通学路のうち、自動車交通の速度抑制を図りたい1級市道において「路面表示」「イメージハンプ」「狭さく」等を計画した。

表 11 対策概要

	対策案	対策番号
短期	■水路の歩道橋	谷井田-9
	■歩道だまり	谷井田-1, 谷井田-6
	■幅員再配分	谷井田-3, 谷井田-25, 谷井田-26
	■狭さく	谷井田-14, 谷井田-15
	■路面表示, イメージハンプ	谷井田-2-1, 谷井田-7, 谷井田-5
	■イメージハンプ	谷井田-4, 谷井田-8, 谷井田-2-2
中期	■歩道設置	谷井田-18, 谷井田-17
	■カラー舗装	伊奈中-2, 谷井田-24, 谷井田-21, 谷井田-22, 谷井田-12, 谷井田-20, 谷井田-13, 谷井田-11, 谷井田-23
長期	■歩道設置	谷井田-10, 谷井田-16
	■イメージハンプ, 狭さく, カラー舗装	谷井田-19

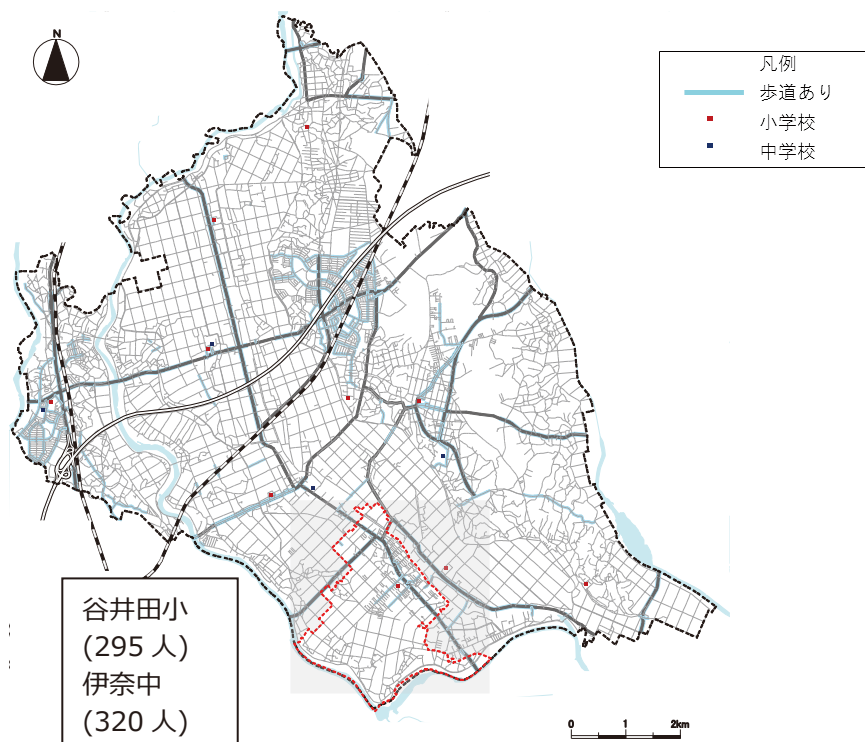
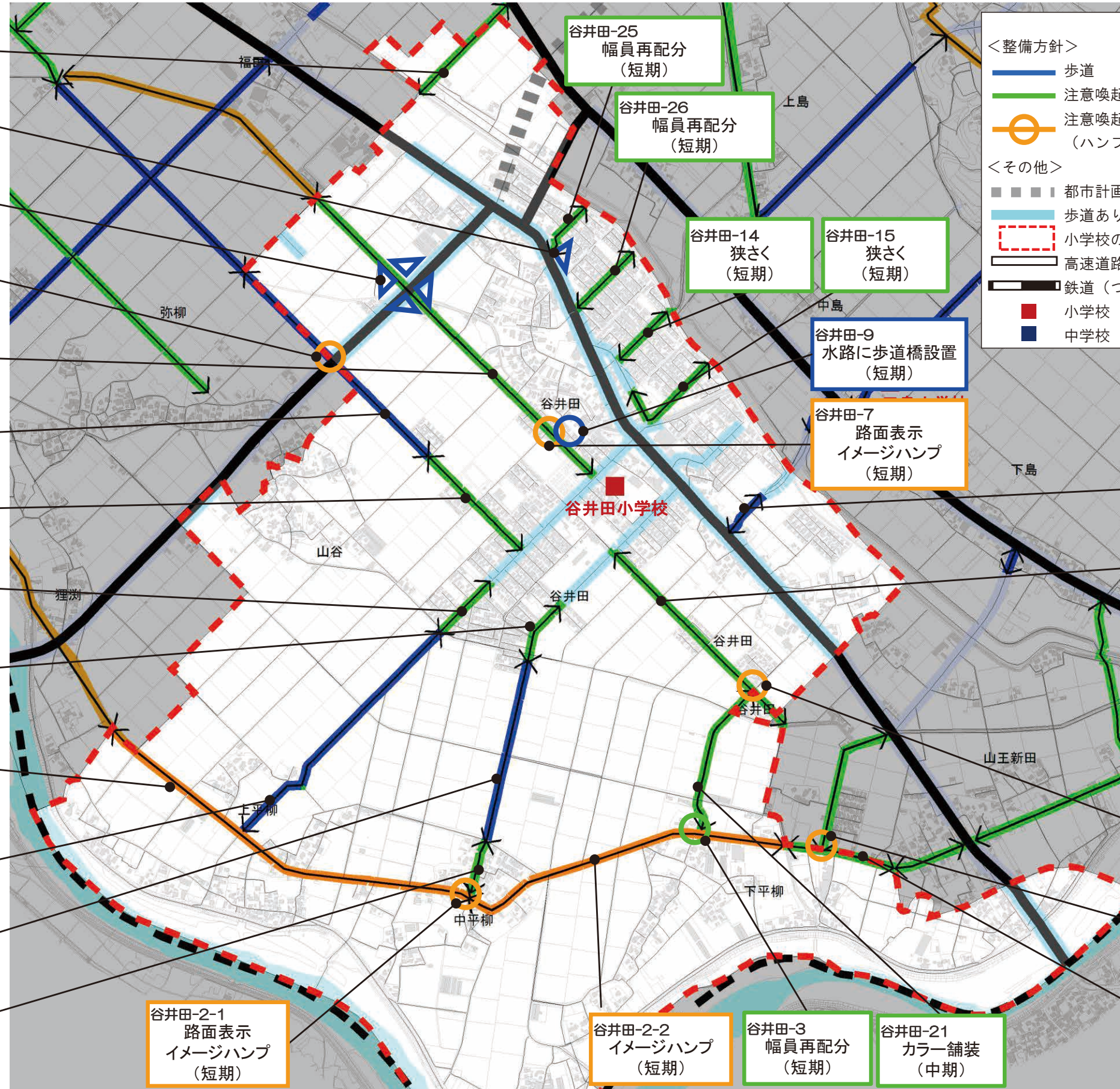


図 27 谷井田小学校区の位置

谷井田小学校-歩道整備基本計画



- 伊奈中-2
カラー舗装
(中期)
- 谷井田-6
歩道だまり
(短期)
- 谷井田-1
歩道だまり
(短期)
- 谷井田-8
イメージハンプ
(短期)
- 谷井田-24
カラー舗装
(中期)
- 谷井田-10
歩道設置
(長期)
- 谷井田-11
カラー舗装
(中期)
- 谷井田-13
カラー舗装
(中期)
- 谷井田-12
カラー舗装
(中期)
- 谷井田-19
イメージハンプ
狭さく
カラー舗装
(長期)
- 谷井田-17
歩道設置
(中期)
- 谷井田-18
歩道設置
(中期)
- 谷井田-20
カラー舗装
(中期)



- 谷井田-2-1
路面表示
イメージハンプ
(短期)

- 谷井田-2-2
イメージハンプ
(短期)

- 谷井田-3
幅員再配分
(短期)

- 谷井田-21
カラー舗装
(中期)

- 凡例
- <整備方針>
- 歩道
 - 注意喚起 (路側帯のカラー舗装)
 - 注意喚起
(ハンプ・狭さく、路面標示(スケルツーン等)等)
- <その他>
- 都市計画道路
 - 歩道あり(片側・両側)
 - 小学校の校区界
 - 高速道路
 - 鉄道(つくばエクスプレス)
 - 小学校
 - 中学校

- 谷井田-16
歩道設置
(長期)
- 谷井田-22
カラー舗装
(中期)

- 谷井田-5
路面表示
イメージハンプ
(短期)

- 谷井田-4
イメージハンプ
(短期)

- 谷井田-23
カラー舗装
(中期)

三島小学校区 歩道整備基本計画

(4) 三島小学校区（伊奈中学校区）

- 三島小周辺の通学路では、沿道農地区間や歩道不連続箇所において「歩道設置」を計画した。
- 通学路のうち沿道に建物が立地している区間は「カラー舗装」を計画した。
- 通学路のうち、自動車交通の速度抑制を図りたい区間において「イメージハンプ」や「路面表示」等を計画した。

表 12 対策概要

	対策案	対策番号
短期	■カラー舗装（事業中）	三島-8-1, 三島-9
	■カラー舗装	三島-10, 三島-4, 三島-8-2
	■路面表示, イメージハンプ	三島-3, 伊奈東中-1
	■路面表示	三島-2
中期	■歩道設置	三島-6, 三島-7
長期	■歩道設置	三島-1, 三島-5, 三島-11

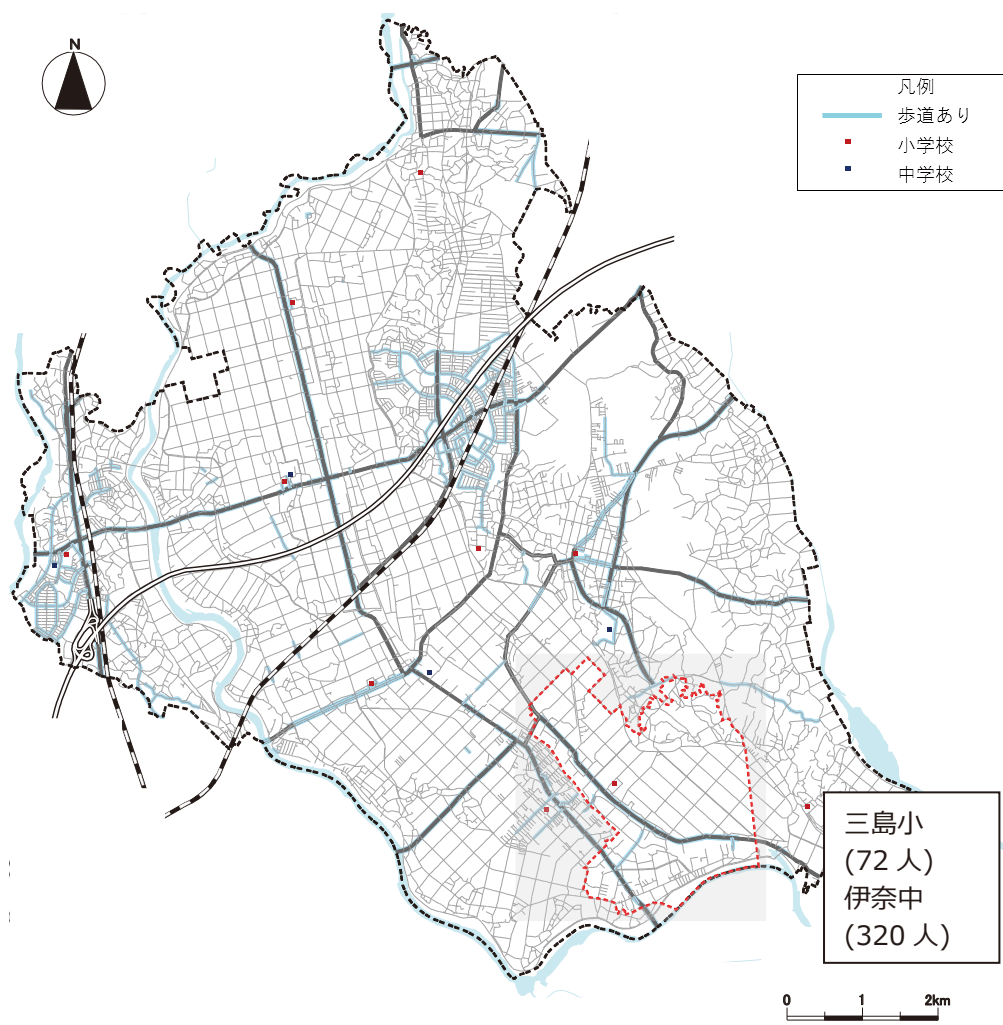
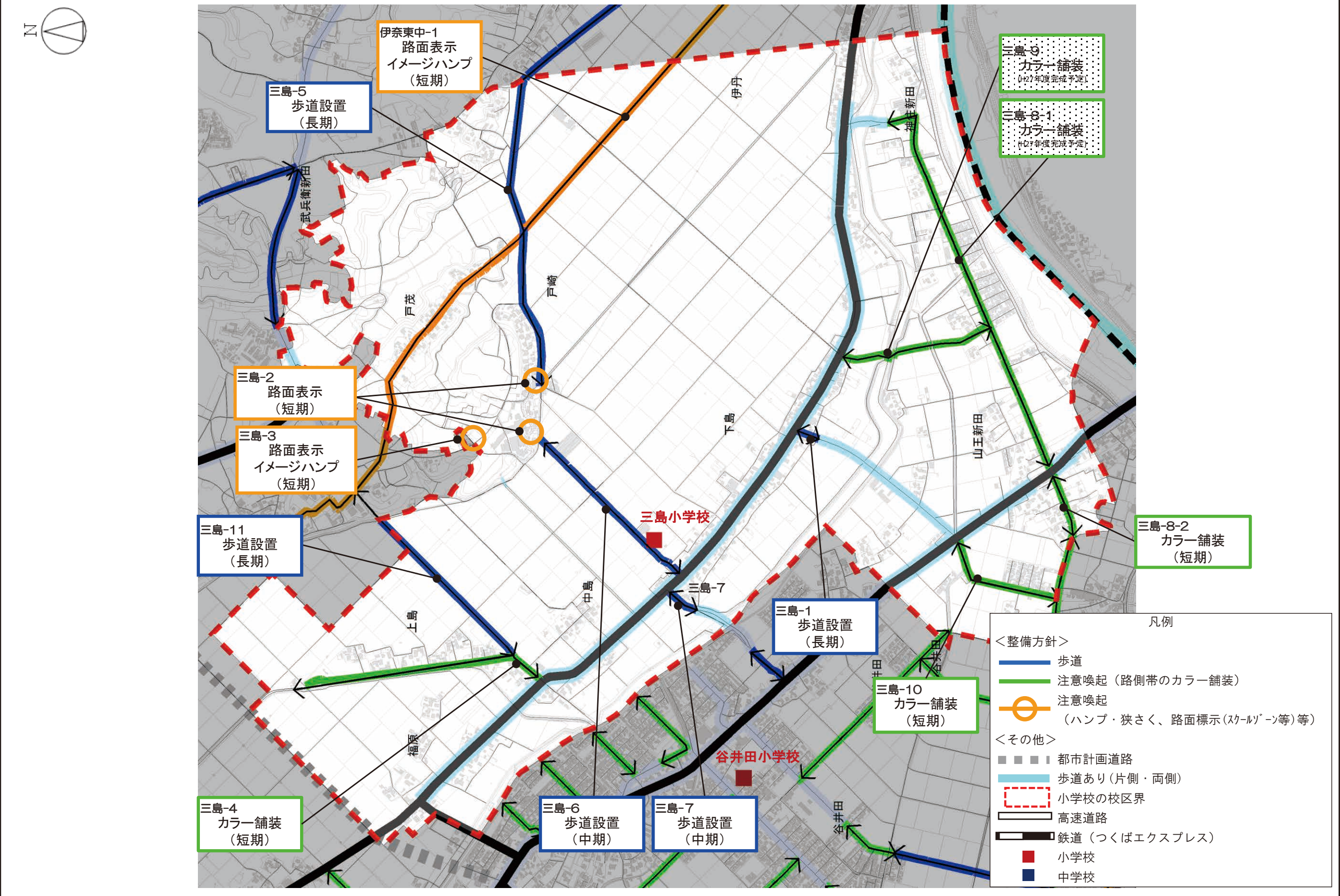


図 28 三島小学校区の位置

三島小学校-歩道整備基本計画



東小学校区 歩道整備基本計画

(5) 東小学校区（伊奈東中学校区）

- 東小周辺の通学路の指定状況を踏まえ、沿道農地区間は「歩道設置」を計画し、沿道に建物が立地している区間は「カラー舗装」で対応した。
- 伊奈東の通学路のうち、自動車交通の速度抑制を図りたい区間において「イメージハンプ」を計画した。

表 13 対策概要

	対策案	対策番号
短期	■ カラー舗装（事業中）	東-3, 東-10
	■ カラー舗装, 路面表示	東-1, 東-5
	■ 路面表示	東-6, 東-7, 東-8
	■ 路面表示, イメージハンプ	伊奈東中-1
	■ イメージハンプ	東-4
中期	■ 歩道設置	東-2
	■ カラー舗装	東-13, 東-9
長期	■ 歩道設置	東-12, 東-11

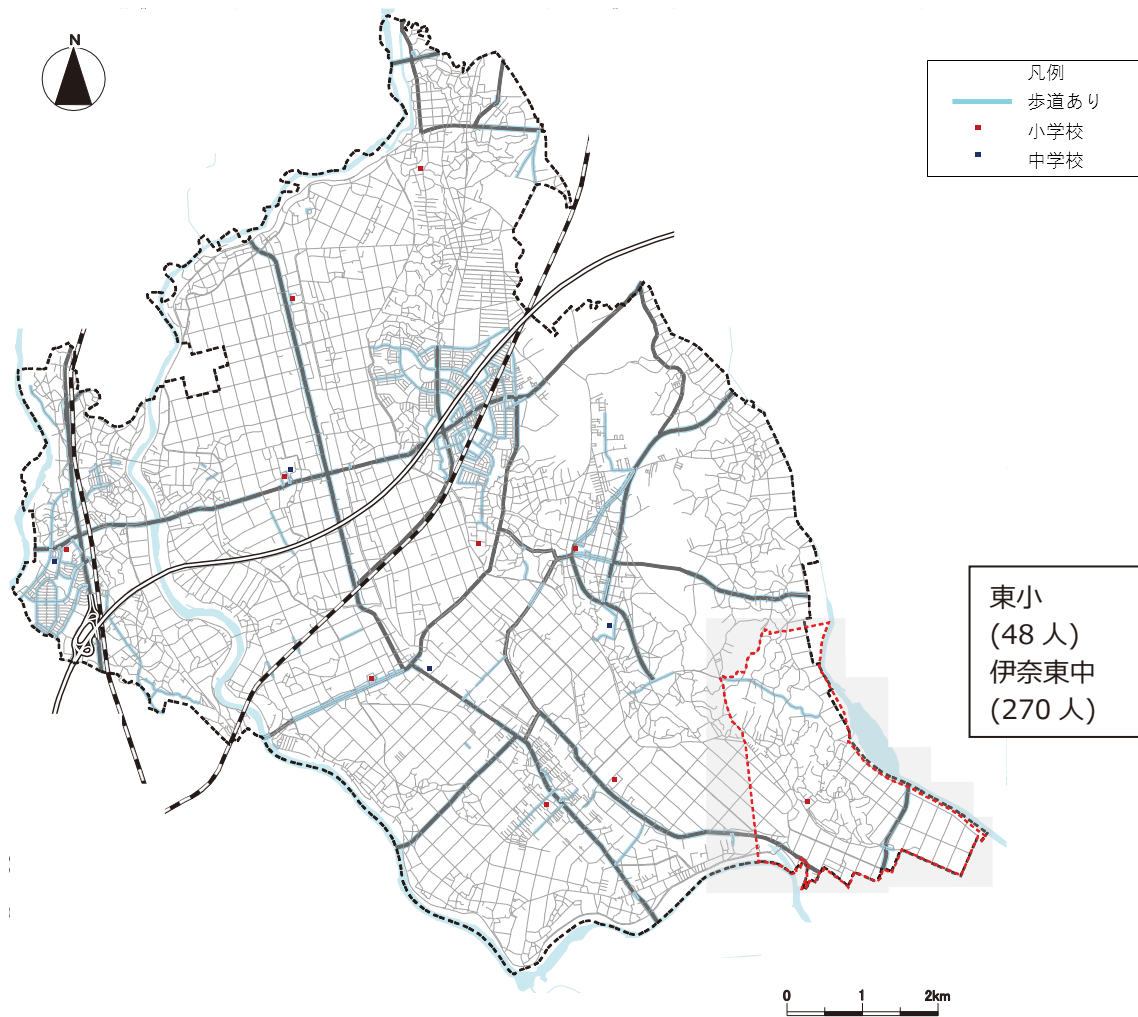


図 29 東小学校区の位置

東小学校-歩道整備基本計画



東-8
路面表示
(短期)

東-11
歩道設置
(長期)

伊奈東中-1
路面表示
イメージハンプ
(短期)

東-13
カラー舗装
(中期)

東-12
歩道設置
(長期)

東-3
カラー舗装
(126年度完成予定)

東-4
イメージハンプ
(短期)

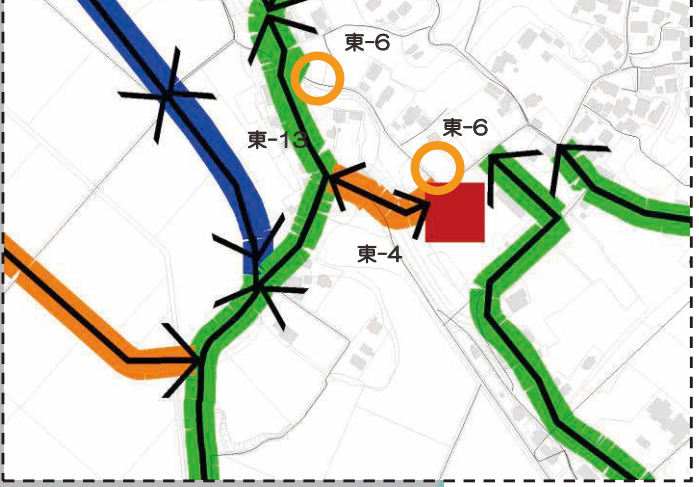
東-9
カラー舗装
(中期)

東-10
カラー舗装
(127年度完成予定)

東-6
路面表示
(短期)

東-7
路面表示
(短期)

東小学校 周辺拡大図



東-5
カラー舗装
路面表示
(短期)

東-1
カラー舗装
路面表示
(短期)

凡例

- <整備方針>
- 歩道
 - 注意喚起 (路側帯のカラー舗装)
 - 注意喚起 (ハンプ・狭さく、路面標示(スクールゾーン等)等)
- <その他>
- 都市計画道路
 - 歩道あり(片側・両側)
 - 小学校の校区界
 - 高速道路
 - 鉄道(つくばエクスプレス)
 - 小学校
 - 中学校

板橋小学校区 歩道整備基本計画

(6) 板橋小学校区（伊奈東中学校区）

- 板橋小周辺の通学路では、沿道に建物が立地している区間が多く「カラー舗装」を中心に計画した。（事業中の「歩道設置」もあり）
- 沿道がゴルフ場の通学路で、幅員が狭く自動車交通の速度抑制を図りたい区間については、「イメージハンプ」や「路面表示」等を計画した。
- 「歩道だまり」を1箇所計画し、通学路と県道との交差点において、横断待ちの歩行者の安全・安心の確保を図った。（WS 発案）

表 14 対策概要

	対策案	対策番号
短期	■歩道設置（事業中）	板橋-14, 板橋-8
	■カラー舗装（事業中）	板橋-15
	■カラー舗装, 路面表示（完成）	板橋-1
	■歩道だまり	板橋-19
	■カラー舗装	板橋-2, 板橋-12, 板橋-11, 板橋-13
	■路面表示, イメージハンプ	板橋-9, 伊奈東中-1
中期	■歩道設置	板橋-6, 板橋-10
	■カラー舗装	板橋-17
	■カラー舗装, 幅員再配分	板橋-7
	■カラー舗装, 路面表示	板橋-16
長期	■カラー舗装, 幅員再配分	板橋-3, 板橋-5, 板橋-4

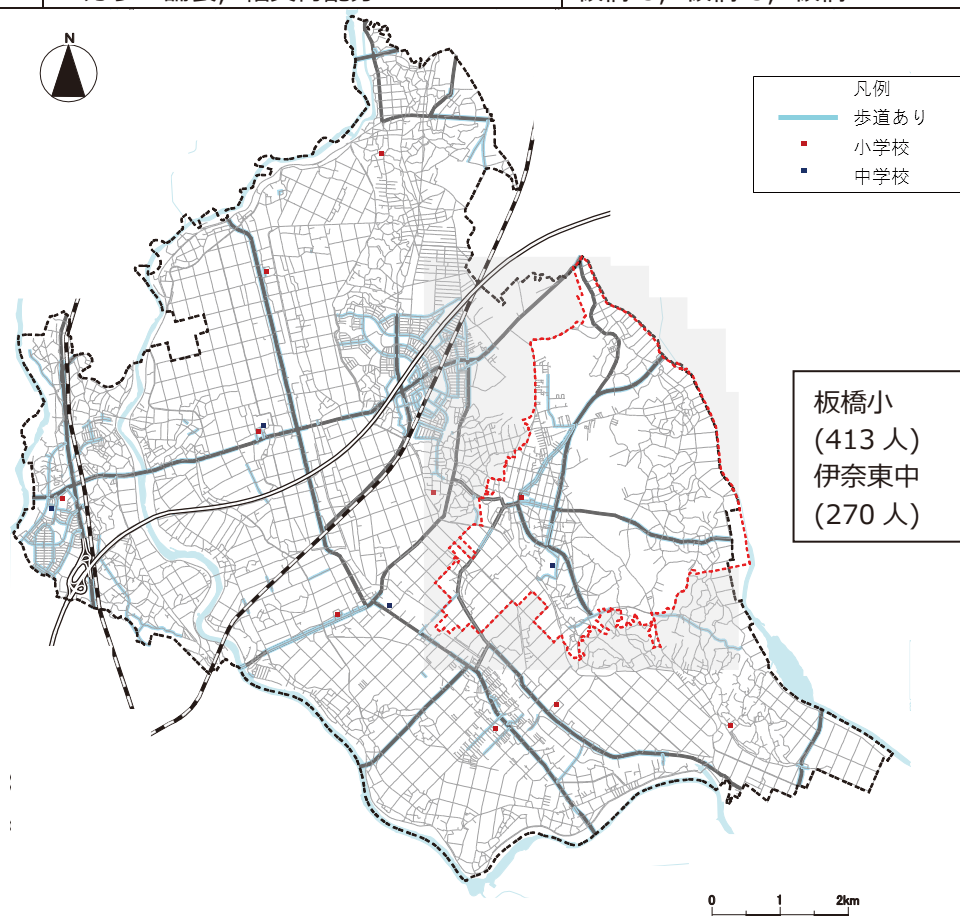
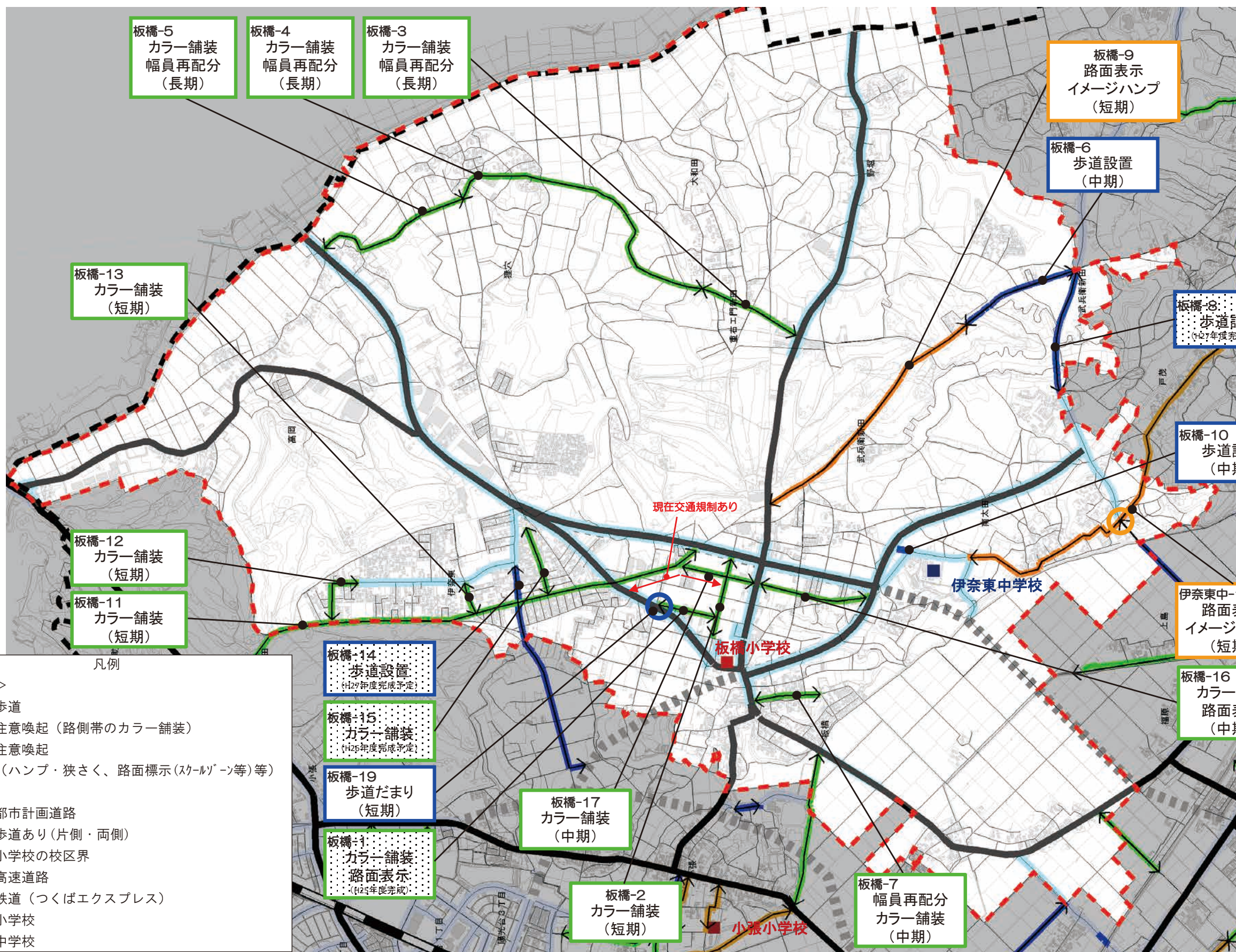
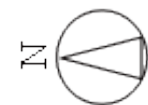


図 30 板橋小学校区の位置

板橋小学校-歩道整備基本計画



小絹小学校区 歩道整備基本計画

(7) 小絹小学校区（小絹中学校区）

- 小絹小及び小絹中周辺の通学路は住宅地の中にあり，街区を形成する外周道路の歩道は整備済みであるが，国道・県道等の渋滞回避のため生活道路へ通過交通が流入する等の問題があり，H26年度より警察が「ゾーン30」に着手する。
- 歩道未整備の通学路がある状況を踏まえ，沿道に建物が立地している区間において「カラー舗装」や「イメージハンプ」「狭さく」等を計画した。
- 「歩道だまり」を1箇所計画し，通学路と1級市道との交差点において，横断待ちの歩行者の安全・安心の確保を図った。（WS発案）

表 15 対策概要

	対策案	対策番号
短期	■歩道設置（事業中）	小絹-8
	■カラー舗装，路面表示（完成）	小絹-4
	■カラー舗装	小絹-2
	■路面表示，カラー舗装	小絹-3
	■路面表示	小絹-1，小絹-19
	■イメージハンプ，路面表示	小絹-6
	■狭さく	小絹-15，小絹-14
	■イメージハンプ	小絹-17
中期	■歩道設置	小絹-12
	■歩道だまり	小絹-16
	■カラー舗装	小絹-10，小絹-11，小絹-9，小絹-13
長期	■歩道設置	小絹-7

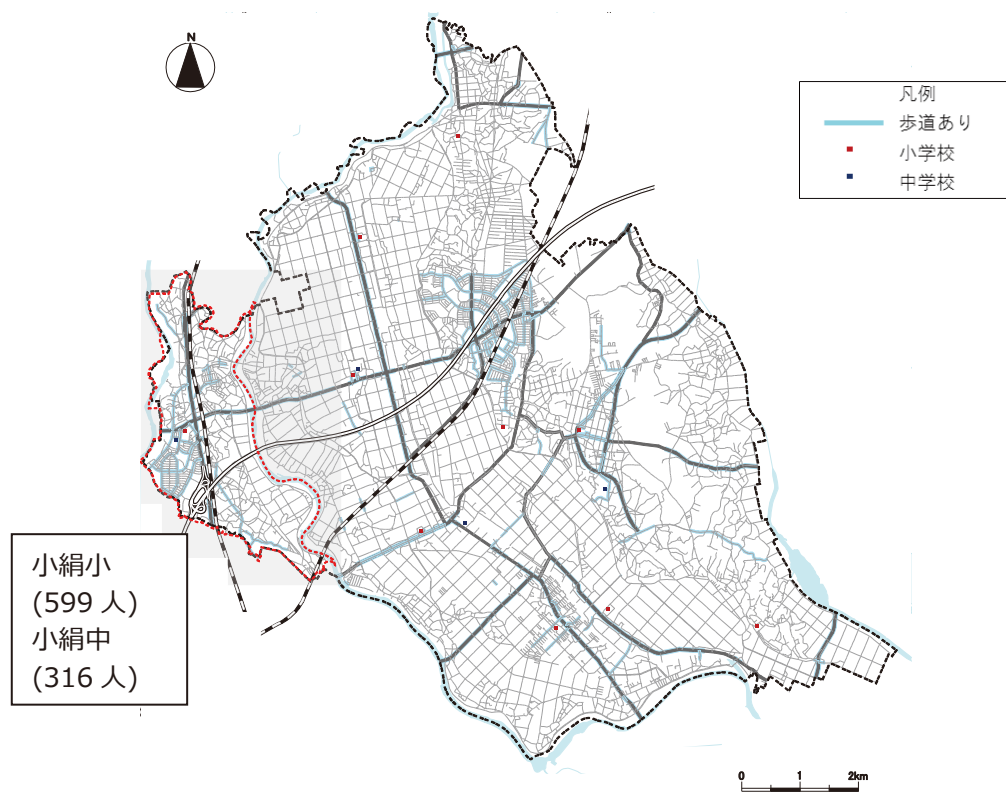
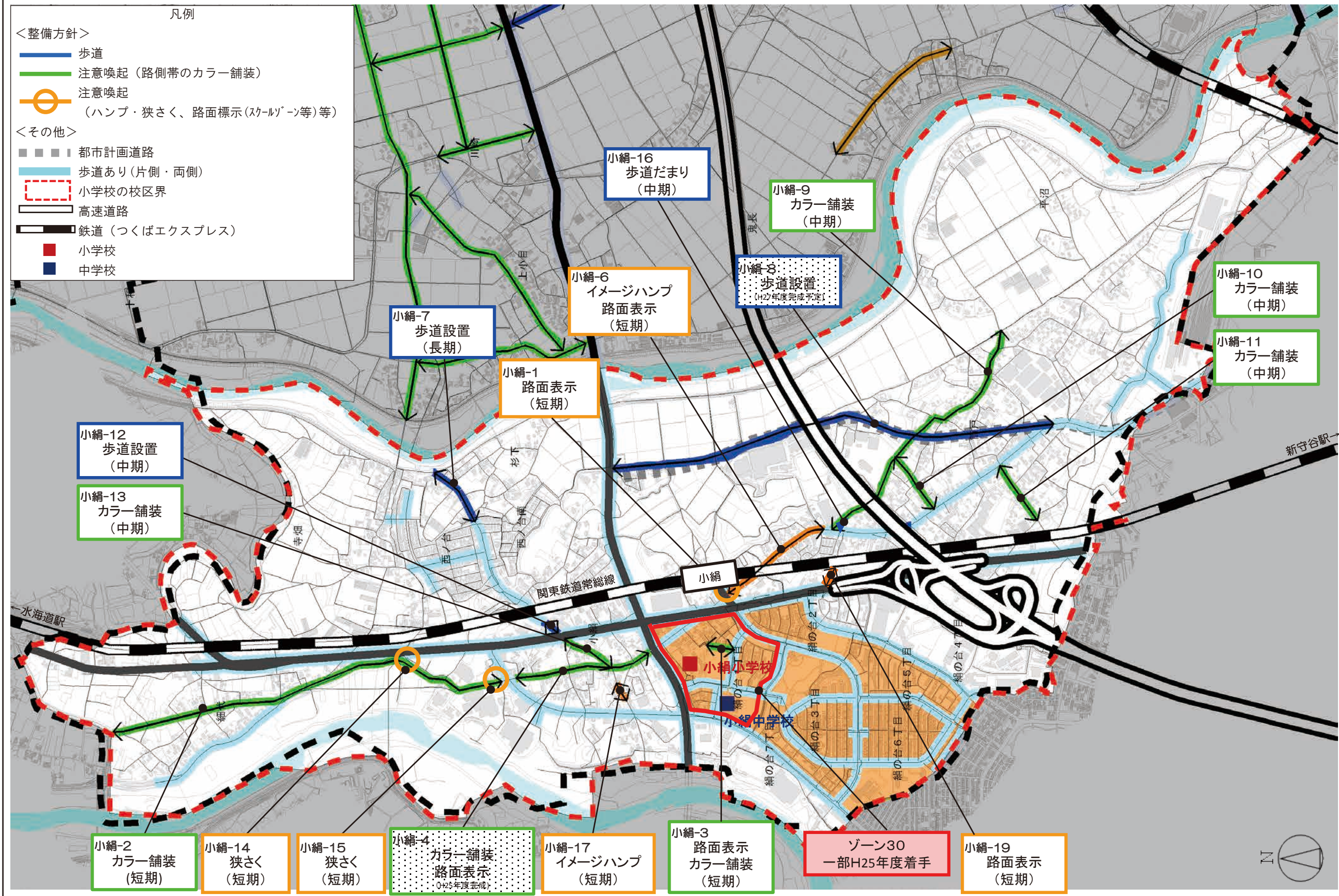


図 31 小絹小学校区の位置

小絹小学校-歩道整備基本計画



谷原小学校区 歩道整備基本計画

(8) 谷原小学校区（谷和原中学校区）

- 谷原小周辺の通学路の指定状況を踏まえ、沿道農地区間で「歩道設置」を計画し、沿道に建物が立地している区間は「カラー舗装」「路面表示」や「イメージハンプ」「狭さく」で対応した。
- 沿道農地の通学路のうち、水路に蓋掛けして歩道空間を生み出すことが可能な区間において「幅員再配分」を計画した。

表 16 対策概要

	対策案	対策番号
短期	■ 幅員再配分	谷和原中-2
	■ カラー舗装	谷原-1, 谷原-11, 谷原-3, 谷原-6, 谷原-7, 谷原-10
	■ 路面表示	谷和原中-4
中期	■ カラー舗装	谷和原中-3, 谷原-2, 谷原-5
	■ 幅員再配分	谷和原中-1-1
	■ 幅員再配分, カラー舗装	谷原-4
	■ カラー舗装, イメージハンプ, 狭さく	谷原-8
長期	■ 歩道設置	谷原-9

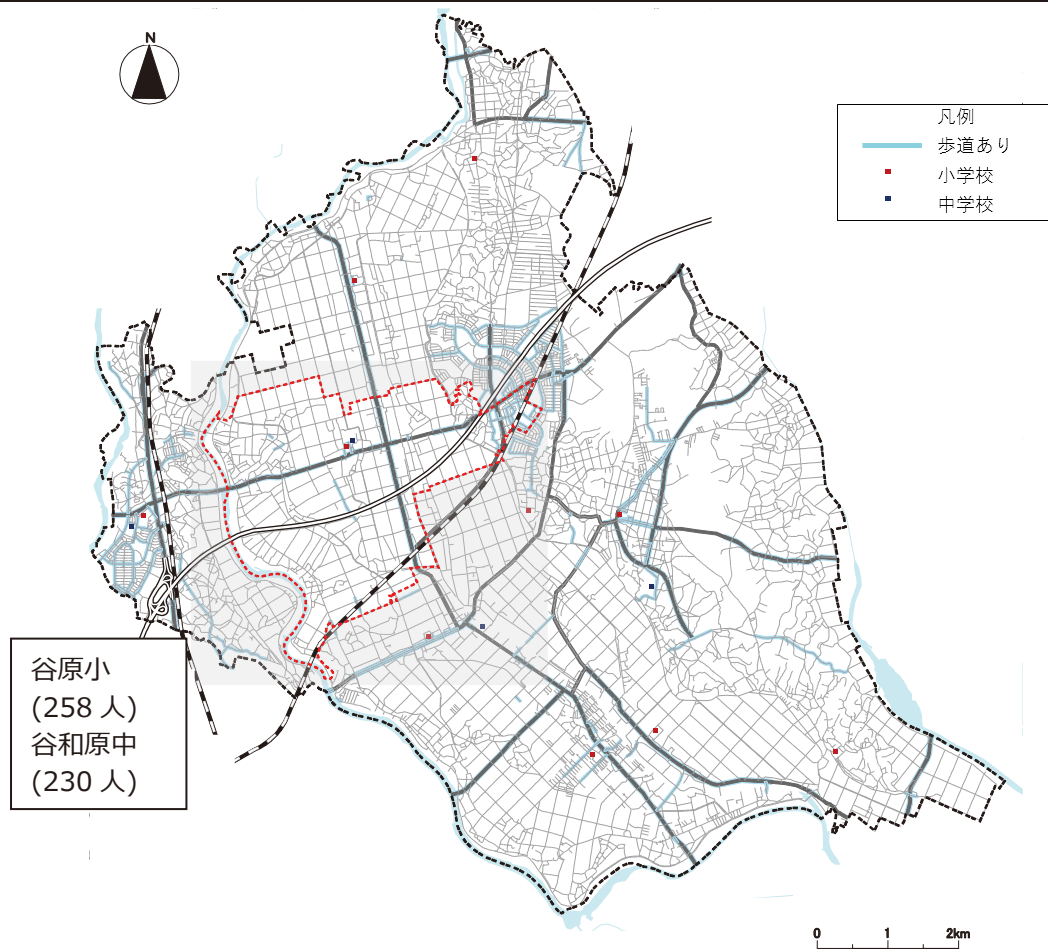
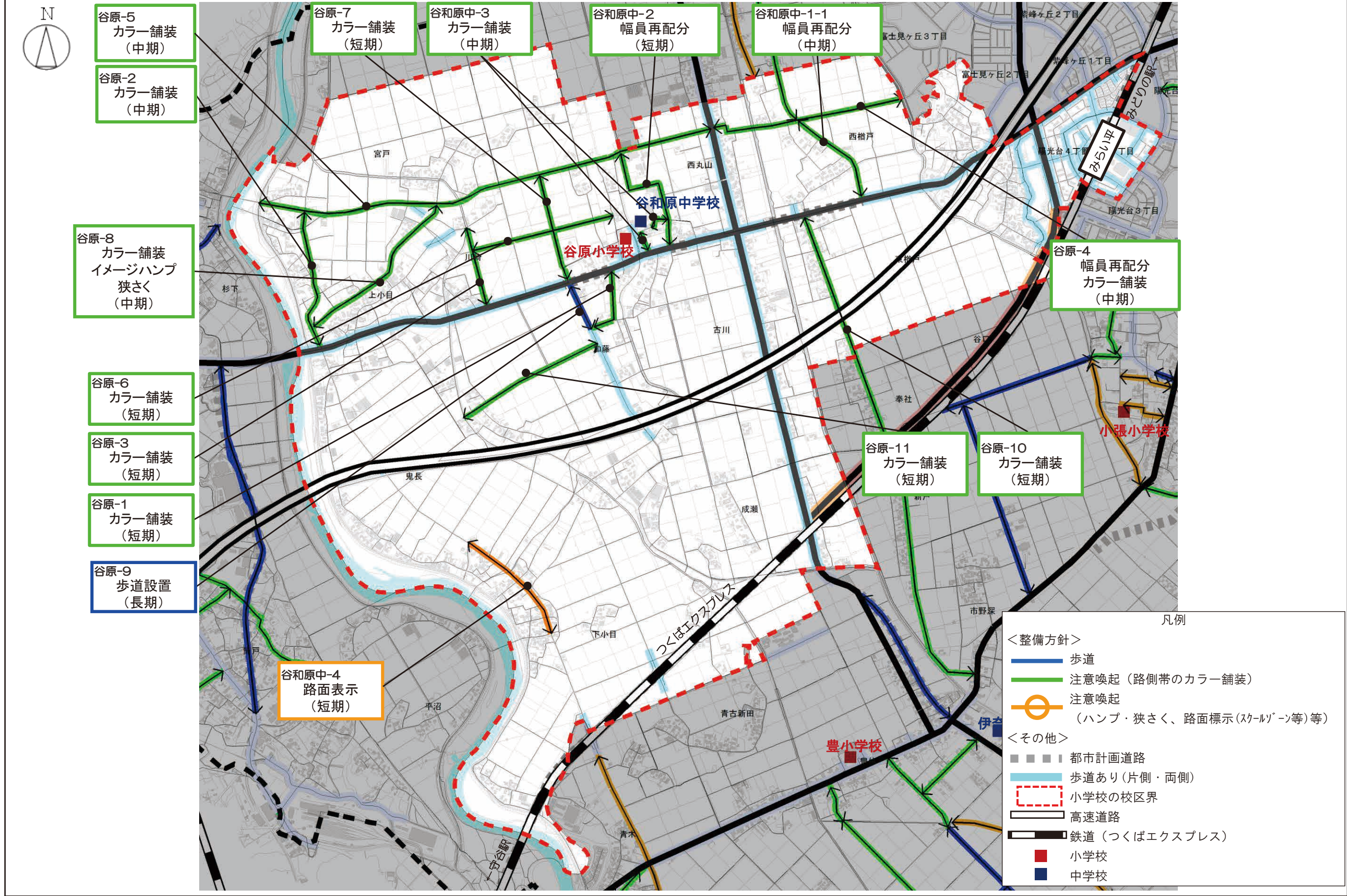


図 32 谷原小学校区の位置

谷原小学校・歩道整備基本計画



十和小学校区 歩道整備基本計画

(9) 十和小学校区（谷和原中学校区）

- 十和小東側通学路のうち、主に幹線道路として利用される部分に関して「歩道設置」「カラー舗装」を計画した。また交通量の少ない路線に関しては「路面表示」を計画した。
- 十和小西側通学路では、「イメージハンプ」や「路面表示」を計画し速度抑制を図った。

表 17 対策概要

	対策案	対策番号
短期	■ 歩道設置（事業中）	十和-10
	■ カラー舗装, 路面表示	十和-5
	■ 路面表示	十和-4, 十和-1, 十和-2
	■ イメージハンプ	十和-6, 十和-8
中期	■ 歩道設置	十和-7-1, 十和-7-2, 十和-13
	■ カラー舗装	十和-12, 十和-9, 十和-11
	■ 幅員再配分, カラー舗装, 狭さく	十和-3
長期	■ 幅員再配分	谷和原中-1-2

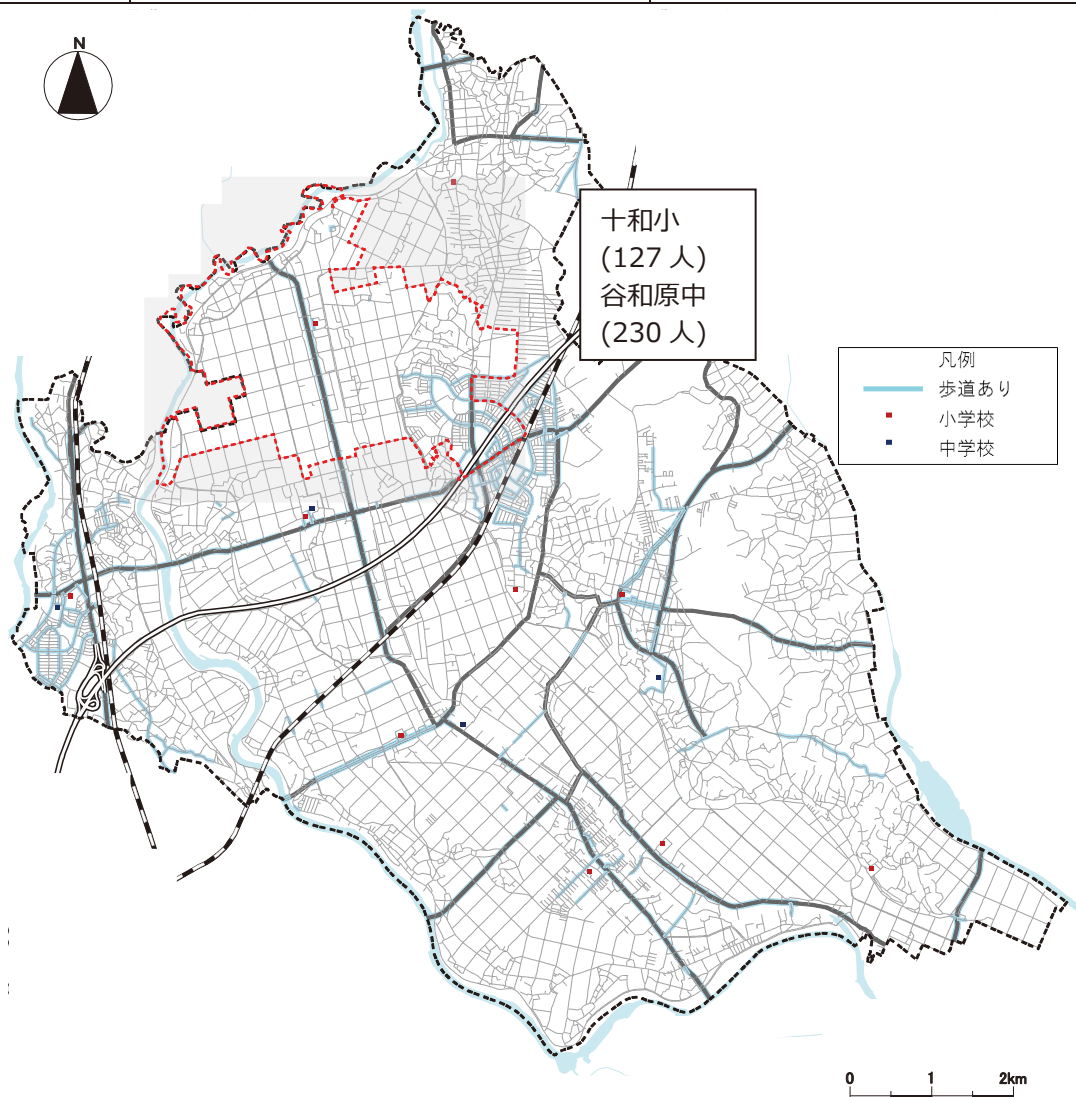
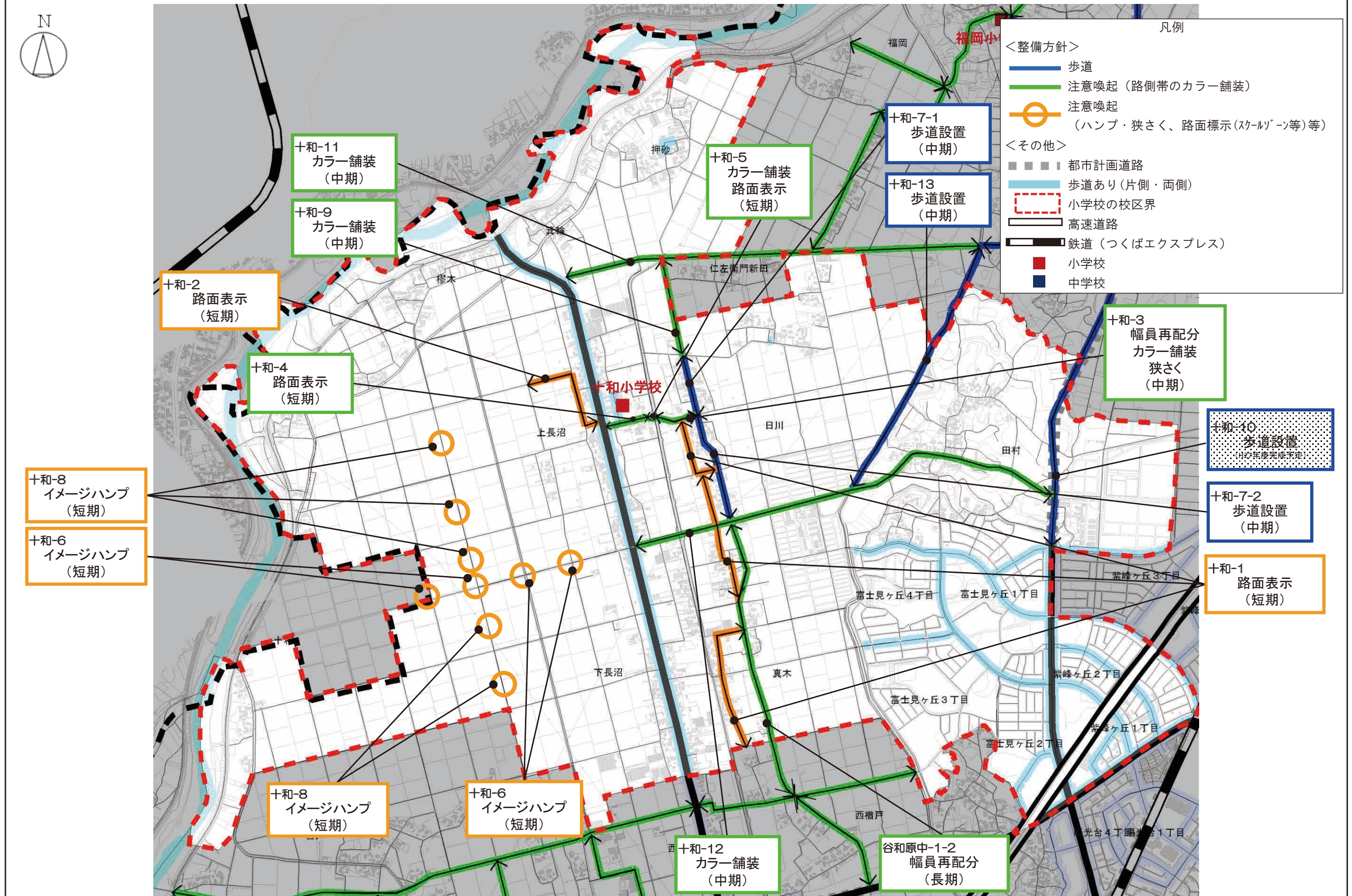


図 33 十和小学校区の位置

十和小学校-歩道整備基本計画



福岡小学校区 歩道整備基本計画

(10) 福岡小学校区（谷和原中学校区）

- 福岡小より北側の通学路は住宅地の中にあり沿道に建物が立地しているため、「カラー舗装」や「路面表示」を中心に計画した。
- 福岡小より南側の通学路では、1級市道と重複する区間は「歩道設置」や「幅員再配分」「カラー舗装」を計画した。

表 18 対策概要

	対策案	対策番号
短期	■歩道設置（事業中）	福岡-9
	■路面表示（完成）	福岡-11
	■路面表示, イメージハンプ	福岡-10
	■カラー舗装, 路面表示, イメージハンプ	福岡-1-2
	■カラー舗装, 狭さく, 路面表示	福岡-3
	■カラー舗装, 路面表示	福岡-2, 福岡-6
中期	■カラー舗装	福岡-5
	■幅員再配分, カラー舗装	福岡-4-1, 福岡-4-2, 福岡-4-3
長期	■歩道設置	福岡-1-1, 福岡-8, 福岡-7

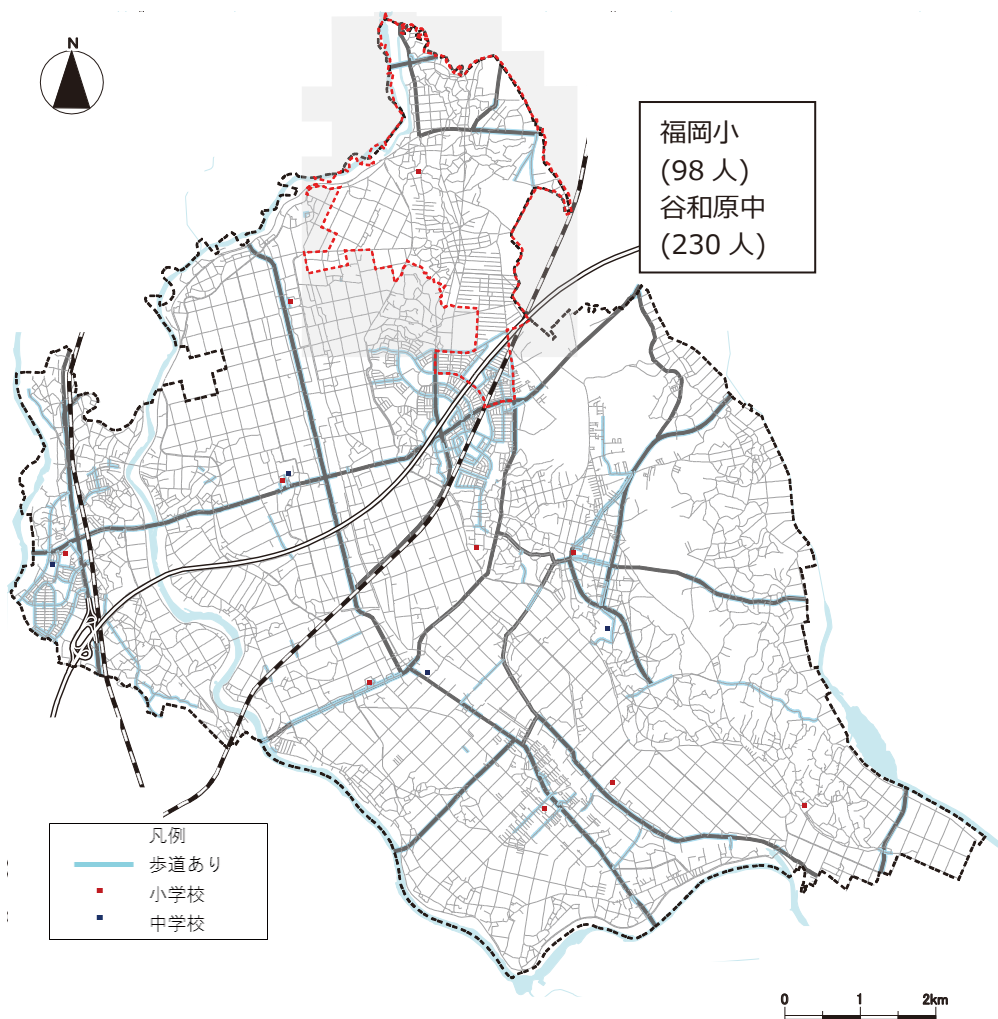
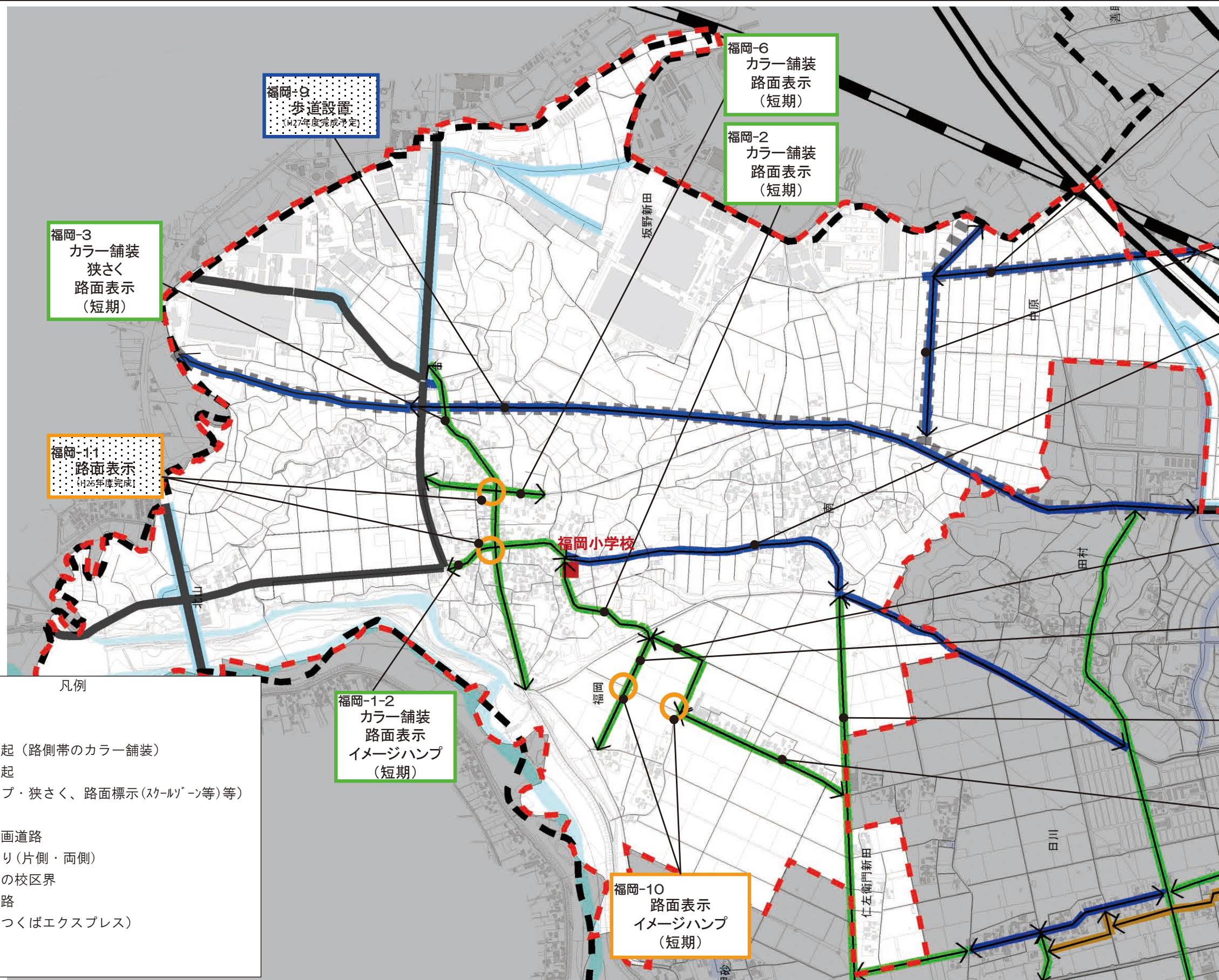
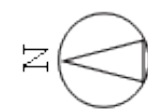


図 34 福岡小学校区の位置

福岡小学校-歩道整備基本計画



福岡-9
歩道設置
(H27年度完成予定)

福岡-6
カラー舗装
路面表示
(短期)

福岡-2
カラー舗装
路面表示
(短期)

福岡-7
歩道設置
(長期)

福岡-8
歩道設置
(長期)

福岡-1-1
歩道設置
(長期)

福岡-3
カラー舗装
狭さく
路面表示
(短期)

福岡-1-1
路面表示
(H25年度完成)

福岡-4-1
幅員再配分
カラー舗装
(中期)

福岡-4-2
幅員再配分
カラー舗装
(中期)

福岡-5
カラー舗装
(中期)

福岡-4-3
幅員再配分
カラー舗装
(中期)

福岡-1-2
カラー舗装
路面表示
イメージハンプ
(短期)

福岡-10
路面表示
イメージハンプ
(短期)

- 凡例
- <整備方針>
- 歩道
 - 注意喚起（路側帯のカラー舗装）
 - 注意喚起
（ハンプ・狭さく、路面標示（スクールゾーン等）等）
- <その他>
- 都市計画道路
 - 歩道あり（片側・両側）
 - 小学校の校区界
 - 高速道路
 - 鉄道（つくばエクスプレス）
 - 小学校
 - 中学校

3.5 全体概算工事費

本計画の対策実施に要する概算工事費を以下に示す。

表 19 概算工事費

学校区		短期		中期		長期		合計	
		工事費 (百万円)	箇所数	工事費 (百万円)	箇所数	工事費 (百万円)	箇所数	工事費 (百万円)	箇所数
伊奈中区	小張小	29	9	74	5	248	3	351	17
	豊小	13	4	75	4	339	3	427	11
	谷井田小	76	14	186	11	182	3	444	28
	三島小	14	4	73	2	129	3	216	9
	小 計	132	31	408	22	898	12	1,438	65
伊奈東中区	東小	17	6	51	3	83	2	151	11
	板橋小	36	7	98	5	278	3	412	15
	小 計	53	13	149	8	361	5	563	26
小絹中区	小絹小	21	8	39	6	23	1	83	15
	小 計	21	8	39	6	23	1	83	15
谷和原中区	谷原小	88	8	174	6	21	1	283	15
	十和小	17	6	175	6	113	1	305	13
	福岡小	29	5	153	4	269	3	451	12
	小 計	134	19	502	16	403	5	1,039	40
合計		340	71	1,098	52	1,685	23	3,123	146

※概算工事費の算出においては、測量費・設計費・用地費等は含まれず、工事に係る費用となる。

3.6 全体概算事業費

本計画の対策実施に要する概算事業費を以下に示す。

表 20 概算事業費

学校区		短期		中期		長期		合計	
		事業費 (百万円)	箇所数	事業費 (百万円)	箇所数	事業費 (百万円)	箇所数	事業費 (百万円)	箇所数
伊奈中区	小張小	29	9	92	5	324	3	445	17
	豊小	13	4	93	4	433	3	539	11
	谷井田小	88	14	226	11	266	3	580	28
	三島小	14	4	97	2	157	3	268	9
	小 計	144	31	508	22	1,180	12	1,832	65
伊奈東中区	東小	17	6	63	3	87	2	167	11
	板橋小	36	7	133	5	436	3	605	15
	小 計	53	13	196	8	523	5	772	26
小絹中区	小絹小	21	8	67	6	35	1	123	15
	小 計	21	8	67	6	35	1	123	15
谷和原中区	谷原小	105	8	225	6	29	1	359	15
	十和小	17	6	251	6	153	1	421	13
	福岡小	29	5	200	4	401	3	630	12
	小 計	151	19	676	16	583	5	1,410	40
合計		369	71	1,447	52	2,321	23	4,137	146

※歩道整備の概算事業費には、工事費の他、以下の用地費、補償費、測量・設計費を計上した。

※また、カラー舗装に関しては約 10 年ごとにメンテナンスコストを計上する必要がある。

(本概算事業費には計上していない)

本計画において、短期のカラー舗装に要する費用は 1.4 億円 (総事業費の約 3%)

中期のカラー舗装に要する費用は 1.9 億円 (総事業費の約 4%)

長期のカラー舗装に要する費用は 0.6 億円 (総事業費の約 1%)

つくばみらい市 歩道整備基本計画（資料編）



1 歩道整備基本計画 検討の流れ

歩道整備基本計画の検討にあたって、市が考える歩道整備基本計画（素案）（※以下計画（素案）と略する）について専門家の助言、及び関係機関や住民代表による意見を取り入れるため、策定委員会を立ち上げた。

また、市が考える計画（素案）に、市民目線の意見を広く取り入れるためにワークショップを開催し、パブリックコメントを経て、歩道整備基本計画（最終案）とした。

＜策定委員会＞

学識者（歩道整備の専門家）を委員長として、市議会議長、常総警察署の代表者、土浦土木事務所の代表者、市立小学校又は市立中学校の校長又は教頭、市立小学校又は市立中学校のPTAの代表者、副市長、教育長などで構成。

＜ワークショップ（WS）＞

小中学校ごとに学校関係者（校長・教頭）、PTA 代表者、地区行政協力員、地区民生委員の方々に委員をお願いし、延べ 195 人が出席。

2 策定委員会、ワークショップ開催概要

2-1 策定委員会 開催概要

(1) 第 1 回策定委員会（平成 25 年 8 月 23 日 開催）

第 1 回策定委員会では、市が考える計画（素案）の検討経緯と整備方針について説明を行い、この計画（素案）について市民の意見を取り入れるため、小中学校単位のワークショップを実施することについて承認を得た。

＜検討事項＞

- つくばみらい市歩道整備基本計画策定委員会の進め方について
- つくばみらい市歩道整備基本計画（素案）について
 - ・ 計画概要
 - ・ 歩道整備の必要性
 - ・ 整備優先度の考え方
 - ・ 整備方針
 - ・ 歩道整備基本計画（素案）

■ 質疑

＜出席者＞ 18 名

＜検討風景＞



(2) 第2回策定委員会（平成25年12月11日 開催）

第2回策定委員会では、ワークショップの検討結果をとりまとめた歩道整備基本計画（WS案）を基に、市が10小学校区単位に再編した歩道整備基本計画（案）を提示し、その内容について審議し、承認を得た。

〈検討事項〉

- 検討経緯と今後のスケジュールについて
- 第1回策定委員会の振り返りについて
 - ・ 第1回策定委員会議事録
 - ・ 対応方針
- 第1回～第3回WSの振り返りについて
- 歩道整備基本計画（案）について
- 質疑

〈出席者〉 21名

〈検討風景〉



(3) 第3回策定委員会（平成26年3月12日 開催）

第3回策定委員会では、パブリックコメントの結果報告と計画（案）に整備の効果検証を行ない定期的な見直しを図っていくという考えを追加し、歩道整備基本計画（最終案）として審議し、承認を得た。

〈検討事項〉

- パブリックコメントの結果報告について
- 歩道整備基本計画（最終案）について
- 質疑

〈出席者〉 20名

〈検討風景〉



2-2 ワークショップ開催概要

(1) 第1回ワークショップ 開催概要

第1回ワークショップでは、計画(素案)について説明した上で、それを基に市民目線から危険箇所の抽出・及び対策案についての意見交換を行った。また、第2回ワークショップで実際にまちあるき（危険箇所及び対策案の現地確認）を実施する箇所の選定を行った。

<検討事項>

- 全体のスケジュールについて
- 歩道整備基本計画について
 - ・整備メニューの説明
 - ・歩道整備基本計画(素案)の説明
- グループワーク① 歩道整備基本計画(素案)について
 - ・グループワークのやり方の説明
 - ・歩道整備基本計画(主に対策案)についての意見交換
- グループワーク② まちあるきについて
 - ・まちあるきポイントの説明、まちあるき箇所の選定

<出席者>

	実施概要	参加者
伊奈中エリア	9月17日(火) 伊奈庁舎(第1・2会議室)	・小張小 ・豊小 ・谷井田小 ・三島小 ・伊奈中 25名
伊奈東中エリア	9月18日(水) 板橋コミュニティセンター	・東小 ・板橋小 ・伊奈東中 14名
小絹中エリア	9月20日(金) 小絹コミュニティセンター	・小絹小 ・小絹中 9名
谷和原中エリア	9月19日(木) 谷和原庁舎(第2会議室)	・谷原小 ・十和小 ・福岡小 ・谷和原中 19名

<検討風景>



(2) 第2回ワークショップ 開催概要

第2回ワークショップでは、第1回ワークショップの検討結果を踏まえ、市民と市職員が共同して現地のまちあるきを実施し、問題点を確認した上で、対策案の再検討を行った。

〈検討事項〉

- まちあるきを実施
- まちあるきを踏まえた意見交換を実施

〈出席者〉

実施概要		参加者	
伊奈中エリア	10月3日(木)	小張小	5名
	10月1日(火)	豊小	4名
	10月3日(木)	谷井田小	4名
	10月9日(水)	三島小	5名
	10月2日(水)	伊奈中	5名
伊奈東中エリア	10月7日(月)	東小	4名
	10月7日(月)	板橋小	4名
	10月2日(水)	伊奈東中	5名
小絹中エリア	10月4日(金)	小絹小	4名
	10月4日(金)	小絹中	5名
谷和原中エリア	10月3日(木)	谷原小	5名
	10月8日(火)	十和小	5名
	10月2日(水)	福岡小	5名
	10月8日(火)	谷和原中	5名

〈検討風景〉



(3) 第3回ワークショップ 開催概要

第3回ワークショップでは、第1回・第2回ワークショップの意見・検討結果を整理した上で、各対策案の整備優先度について意見交換をし、優先順位を決めた。

以上、全3回のワークショップで検討された結果は、歩道整備基本計画(WS案)としてとりまとめた。

〈検討事項〉

- 全体のスケジュールについて(確認)
- 第1回・第2回WSの結果報告について
 - ・各WSの実施概要説明
 - ・新たに提案された整備メニューの説明
- グループワーク 歩道整備基本計画(WS案)について
 - ・第1回・第2回WSの振り返り
 - ・歩道整備基本計画（主に整備優先度）についての意見交換

〈出席者〉

実施概要		参加者	
伊奈中エリア	11月11日(月) 伊奈公民館 (2階大ホール)	・小張小 ・豊小 ・谷井田小 ・三島小 ・伊奈中	23名
伊奈東中エリア	11月12日(火) 板橋コミュニティセンター	・東小 ・板橋小 ・伊奈東中	13名
小絹中エリア	11月14日(木) 小絹中学校(2階会議室)	・小絹小 ・小絹中	9名
谷和原中エリア	11月18日(月) 谷和原庁舎 (第1・2会議室)	・谷原小 ・十和小 ・福岡小 ・谷和原中	20名

〈検討風景〉



3 つくばみらい市歩道整備基本計画 策定委員会 設置要綱

つくばみらい市告示第147号

つくばみらい市歩道整備基本計画策定委員会要綱を次のように定める。

平成25年8月21日

つくばみらい市長 片庭正雄

つくばみらい市歩道整備基本計画策定委員会要綱

(開催)

第1条 つくばみらい市歩道整備基本計画（以下「基本計画」という。）を策定するに当たり、広く意見を求めるため、つくばみらい市歩道整備基本計画策定委員会（以下「委員会」という。）を開催する。

(検討事項)

第2条 委員会は、次に掲げる事項を検討する。

- (1) 歩行空間の改善及び創出に関する事項
- (2) 基本計画に関する事項
- (3) その他市長が必要と認める事項

(組織)

第3条 委員会は、委員25人以内で組織する。

2 委員は、学識経験を有する者のほか、次に掲げる者のうちから、市長が委嘱し、又は任命する。

- (1) 市議会議長
- (2) 常総警察署を代表する者
- (3) 土浦土木事務所を代表する者
- (4) 副市長
- (5) 教育長
- (6) 市立小学校又は市立中学校の校長又は教頭
- (7) 市立小学校又は市立中学校のPTAを代表する者
- (8) 前各号に掲げる者のほか、市長が特に必要と認める者

(任期)

第4条 委員の任期は、委嘱又は任命の日から基本計画の策定が終了する日までとする。

(委員長)

第5条 委員会に、委員長を置く。

- 2 委員長は、学識経験を有する者をもって充てる。
- 3 委員長は、委員会の会務を総理し、委員会を代表する。

4 委員長に事故があるときは、委員長があらかじめ指名する委員がその職務を代理する。

(会議)

第6条 委員会の会議は、委員長が招集し、その議長となる。

2 委員会は、必要があると認めるときは、会議に委員以外の者の出席を求め、意見若しくは説明を聴き、又は委員以外の者に対し、資料の提出を求めることができる。

(庶務)

第7条 委員会の庶務は、建設課において処理する。

(補則)

第8条 この告示に定めるもののほか、委員会の運営に関し必要な事項は、委員長が委員会に諮って定める。

附 則

この告示は、公布の日から施行する。

4 つくばみらい市歩道整備基本計画 策定委員

敬称略

	氏名	役職	その他
委員長	赤羽 弘和	千葉工業大学教授	交通工学研究会 国際交通安全学会等所属
委員	中山 栄一	つくばみらい市議会議長	委嘱期間：平成 25 年 8 月 23 日 ～平成 26 年 3 月 2 日
	直井 誠巳	つくばみらい市議会議長	委嘱期間：平成 26 年 3 月 3 日 ～平成 26 年 3 月 12 日
	皆藤 次男	常総警察署長	
	澤田 勝	土浦土木事務所長	
	倉持 悦典	福岡堰土地改良区理事長	
	大藤 克義	小張小学校長	小張小学校区代表
	宮本 勝行	行政協力員	豊小学校区代表
	大下 誠治	行政協力員	谷井田小学校区代表
	文随 靖	三島小学校 PTA 会長	三島小学校区代表
	廣瀬 茂	東小学校長	東小学校区代表
	沼尻 正芳	民生委員	板橋小学校区代表
	直井 光一	小絹小学校長	小絹小学校区代表
	大好 三智子	谷原小学校長	谷原小学校区代表
	倉持 政永	民生委員	十和小学校区代表
	椎名 國夫	行政協力員	福岡小学校区代表
	吉田 一夫	民生委員	伊奈中学校区代表
	直井 正芳	伊奈東中学校教頭	伊奈東中学校区代表
	福田 敏男	小絹中学校長	小絹中学校区代表
	小島 みゆき	谷和原中学校 PTA 会長	谷和原中学校区代表
	小野 一浩	つくばみらい市 副市長	
	石塚 眞典	つくばみらい市 教育長	

5 つくばみらい市歩道整備基本計画 ワークショップ委員

地区	学校	役職
伊奈中 学校区	伊奈中学校	学校長
		教頭
		PTA 会長
		民生委員
		民生委員
	小張小学校	学校長
		PTA 会長
		行政協力員
		民生委員
		民生委員
	豊小学校	学校長
		PTA 会長
		行政協力員
		民生委員
		民生委員
	谷井田小学校	学校長
		PTA 会長
		行政協力員
		民生委員
		民生委員
	三島小学校	学校長
		PTA 会長
		行政協力員
		民生委員
		民生委員

地区	学校	役職
伊奈東中 学校区	伊奈東中学校	学校長
		教頭
		PTA 会長
		民生委員
		民生委員
	東小学校	学校長
		PTA 会長
		行政協力員
		民生委員
		民生委員
	板橋小学校	学校長
		PTA 会長
		行政協力員
		民生委員
		民生委員

地区	学校	役職
谷和原中学校区	谷和原中学校	学校長
		教頭
		PTA 会長
		民生委員
		民生委員
	谷原小学校	学校長
		PTA 会長
		行政協力員
		民生委員
		民生委員
	十和小学校	学校長
		PTA 会長
		行政協力員
		民生委員
		民生委員
	福岡小学校	学校長
		PTA 会長
		行政協力員
		民生委員
		民生委員

地区	学校	役職
小絹中学校区	小絹中学校	学校長
		教頭
		PTA 会長
		民生委員
		民生委員
	小絹小学校	学校長
		PTA 会長
		行政協力員
		民生委員
		民生委員