

(様式第1号)

平成30年度 第4回 芦屋市自転車ネットワーク計画検討協議会 会議録

日 時	平成30年5月15日(火) 13:30~15:00
場 所	芦屋市役所 東館3階 小会議室5
出席者	会 長 辻正彦 副会長 宮本博嗣 委員 竹井宏和, 多田孔充, 小倉正大, 永井正志, 北条達也, 苫田彰宏, 谷崎美穂, 白井宏和, 澁谷倫子 事務局 三柴哲也, 畑洋次, 西村のぞみ
事務局	道路課
会議の公開	<input checked="" type="checkbox"/> 公開 <input type="checkbox"/> 非公開 <input type="checkbox"/> 部分公開
傍聴者数	2人

1 会議次第

- (1) 開会
- (2) 議事
 1. 第3回協議会等で出された課題
 2. 芦屋市自転車ネットワーク計画(修正案)
 3. 路線形態の検討
- (3) その他
- (4) 閉会

2 提出資料

会議次第, 委員名簿

資料1 第3回協議会等で出された課題

資料2 芦屋市自転車ネットワーク計画

資料3 路線形態の検討

3 協議経過

(事務局 畑)

定刻となりましたので, ただ今から第4回芦屋市自転車ネットワーク計画検討協議会を始めさせていただきます。会に先立ちまして, お手元の資料の確認をさせていただきます。最初に会議の次第, 1枚めくっていただきまして, 本協議会の委員名簿。本計画策定のスケジュール。そして, 右上に資料1と書かれた, 前回協議会等で出された課題等の資料になります。もう1枚めくっていただきまして, 資料2。芦屋市自転車ネットワーク計画の素案。この下に資料3整備形態の検討という資料になります。

それでは新年度になりました, 今回が初回の会議になりますので, 人事異動等で代わられた方がいらっしゃいますので, 代わられた方の紹介をさせていただきます。まず国土交通省兵庫国道事務所の竹井様。

(兵庫国道事務所 総括保全対策官・竹井)

4月から兵庫国道事務所にまいりました竹井といたします。よろしく申し上げます。

(事務局 ・畑)

兵庫県県土整備部道路街路課の小倉様は本日お休みとなっております。
続きまして兵庫県西宮土木事務所道路第2課の北条様。

(西宮土木事務所 道路第2課 課長・北条)

北条といたします。どうぞよろしく申し上げます。

(事務局 ・畑)

芦屋警察交通課の苫田様。

(芦屋警察 交通課課長・苫田)

交通課長の苫田といたします。よろしく申し上げます。

(事務局 ・畑)

続きまして芦屋市教育委員会学校教育課の澁谷様。

(芦屋市教育委員会学校教育課 主幹・澁谷)

学校教育課澁谷と申します。どうぞよろしくお願いいいたします。

(事務局 ・畑)

続きまして事務局の私、道路課工事係長の畑といたします。よろしく申し上げます。今年度はこのメンバーで進めさせていただきますのでよろしく申し上げます。では、委員長よろしく申し上げます。

(辻会長)

今日で4回目となります、よろしくお願いいいたします。

会議の成立と傍聴者希望について事務局のからご報告をお願いいいたします。

(事務局 ・畑)

委員11名のうち10名が出席させていただいております。過半数を超えておりますので、会は成立しております。また、本日傍聴の希望者は2名来ていただいております。

(辻会長)

今、事務局のから報告で会議の成立を確認いたしました。次に会議の公開についてお諮りをしたいと思います。前回までと同様、特に非公開にするものはございませんので公開ということによろしいでしょうか。

―― 異議なし。

(辻会長)

ありがとうございます。そうしましたら議事に入りたいと思います。それでは次第に沿って項目ごとに進めていきたいというふうに思います。まず1番。第3回協議会等が出された課題について事務局からご報告をお願いします。

(事務局・西村)

資料1をご覧ください。両面刷りの資料で第3回の協議会等が出された意見となっております。資料2で後ほど網羅されていくことになるのですが、ピックアップして出た意見ということで読み上げていきます。

もともと候補路線というのが全てネットワーク路線に当てはまるのではないかというような意見がございました。あるべき路線図ということで、後ほどの素案に出てまいります。

次に2番です、ピクトが入らないような狭い細街路であっても注意喚起等に行っているのではないかと。あとは自転車で走っている人がいるのであれば、自転車ネットワークとしての位置付けが必要なのではないかとという話がありました。事務局の考えとしましては、実現可能性のある路線というのを自転車ネットワーク路線として挙げたいと考えております。補完路線に関しても同様で、啓発等の対策を実施していきます。細街路に関しましては継続して考えていくとしております。

次に3番目の項目です、自転車での通行利用があって課題がある路線というものを今回ネットワークから外しておりますけれども、ネットワークに位置付けない意図とは何かというような話がありました。ネットワークに位置付けるということで、自転車で走行することが安全な道だというふうに市民の方にも理解される可能性があるため、課題がある候補路線に関しましては、将来整備が望まれる路線として今回整理しております。こちらも後ほど出てきます。

次に4番に、12時間で500台の自転車通行量未満なので、今回山手幹線と鳴尾御影線は整備しないというような整理をしていたのですが、こちらは明確な根拠がなく理由として不十分ではないのかという話がありました。こちらに関して、山手幹線と鳴尾御影線ですけれども、ネットワークを補完する路線として将来的には整備を行うという形で整理しております。

5番に関しては、宮川線の北側、朝日ヶ丘町付近に関しても候補路線として位置付けるべきではないかという話がありました。こちらに関しては、現段階では位置付けておりませんが、PDCAサイクルで書いておりますように、5年後をめどに交通量調査を実施しまして、候補路線において見直しを加える可能性があるということを後ほど記載しております。ここにあります※印のところは、前回の協議会以降で出された意見となっております。

6番、芦屋中央線のJR横断部、立体交差部の所を以前までは路線として指定をしておりませんでしたけれども、こちらもネットワーク路線として指定したほうが良いのではないかとという話がありました。これに関しましては、最終的には交差部等例外がありますけれども全てネットワークとしてはつなげるというふうに今回整理しております。

次が7番です。神戸や西宮など隣接市とのネットワークというものが分かりにくいという話があったので、こちらもちょっと視覚的に分かりやすいように素案で記載しております。次が細街路の話ですけれども、こちらに関してはネットワーク路線との連続性というものを考慮して検討していくと素案にも出てきます。

9番、10番に関しては、路線の絞り込みの要件の話です。当初車道の幅が14.5メートルから15メートルという整理でしたが、整理していく中で車道幅の検討ということに変更しております。車道幅が8メートルあれば自転車ネットワークの整備は可能という整理になっております。

裏面にまいります。項目の11番のところですが、整備形態の検討フローのところ、自動車の速度の話があります。自動車の速度がどういう目安で引用しているのかというふうなご質問があったのですが、こちらに関してはガイドラインから引用しております。規制速度であるということを追記しました。

12番では、将来構想として無電柱化など他の事業を実施するときに、あらためて位置付けるのではなくて、ネットワークの候補路線というのは全て入れておいたがよいのではないかとのご意見でした。次の13番に関しても無電柱化の計画路線との関連をはっきりさせたがよいというお話がありました。それに関しては、無電柱化優先路線と位置づけられているところは、自転車のネットワークの候補路線にもおおむね入っていると考えております。無電柱化の優先路線に関しては、以降の素案の中でも図が載っております、こちらで関連が分かるようにしたいと思っております。

14番に関しては表記の問題として、素案の中で、点線で何の線か分からないような線があったということで凡例を記載しております。15番ですが、整備方針におきまして、関連機関との協議で整備形態が

変わることもあると書いております。このネットワーク計画で全てを決めるのではなくて、現場の協議等で変わる可能性がある」と明記しております。

16 番に関してはご意見で頂戴した分です。自転車もそうですけれども、自動車や歩行者への周知を、十分に行う必要があるのではないかと。また、交通安全教室等の活用に関しては、他部署との連携が不可欠であるという話がありました。こちらに関しては、本計画に記載している部分だけではなくて、関係機関との連携というものを求めていきたいと考えております。

次に 17 番で、市内は自転車ネットワーク路線、速やかな整備を行うと書いておりました。隣接市との兼ね合いに関しても、すぐに整備ができないところもあると。こちらに関しては整備方針の中でうたっております。18 番の項目も同様の質問です。鳴尾御影線、神戸市との市境に関しまして、現状の整備では県警からの許可が出ない可能性というものもあると。現状は、整備する際には神戸市と同時にかかる必要があるという話がありました。こちらに関しては、隣接市と協議を行いながら可能な限り時期を合わせて自転車ネットワークの形成を行っていくということで、後ほどの 53 ページにも出てまいります。

19 番の項目です。歩道幅員に関して各場所の状況を加味して最終的に判断すると記載しておりました。最終的な歩道幅、歩道幅員こそ、この本協議会で決める必要があるのではないかとというお話がありました。いただいたご意見はそうだったのですけれども、現在示しているものに関しては、標準断面の形態でございます。ですので、最終的な各幅員に関しては現地の利用状況や、警察などの関連部署との詳細な協議の中で決定していくとしております。また、5 年後をめどに交通量調査を実施し、交通量等の要因が変わっていけば形態の変更や歩道幅員の調整というものを行っていきます。

20 番の項目で整備形態について、なぜこの形態に至ったのか説明が不十分だというご意見がありました。こちらに関しては 49 ページ、後ほどの素案で出てきます。

21 番、稲荷山線や芦屋中央線は現況の幅員で最終形態の通行帯の整備というものが可能である。県警等が車道混在の矢羽根の整備ではなくて、自転車専用通行帯の整備を勧めてくる可能性もある。将来、整備時に歩道を狭めるというのは近隣からの反発も多いのではないかと。また、一度に整備を完了することができたらコストの削減も実現できるのではないかとという話がありました。車と自転車と歩行者のバランスや、右左折車線を設定する交差点の関係で、現状幅員のまま通行帯にして、最終形態として整備をしますと幅員構成に余裕がないというのが現状です。利用者の混乱を防ぐためにも、一旦矢羽根による整備を行いたいと考えております。車と自転車と歩行者の利用者数のバランスを踏まえて、最終形態、歩道を狭めるか等の整備必要性を判断していきたいと整理しております。前回まででいただいた課題に関しては以上になります。

(社会長)

ありがとうございました。今、事務局からのご説明で何かご意見・ご質問があればお願いいたします。特段ございませんでしょうか。では、またご質問があれば後から出していただくことにして、2 のネットワーク計画のご説明をお願いします。

(事務局・西村)

芦屋市自転車ネットワーク計画の素案ということで、資料 2 をご覧ください。始めから通して説明をさせていただきます。第 1 章のはじめにというところ、2 ページの目的と位置付けをご覧ください。目的ですけれども、平成 19 年の 7 月に警察庁が発表した自転車安全利用 5 則から、自転車は車両として車道走行が原則であるという方針というのがあらためて示されております。この自転車は車両として車道走行が原則というところが、大きなきっかけになっております。そして、これが示されたところですけれども、これまで自転車歩行者道を中心として整備されてきたという経緯がありまして、自転車の車道通行がなかなか定着しないというような現状があります。けれども、平成 28 年にガイドラインの改定によりまして、再び「原則自転車歩行者道は採用しない」とされまして、自転車の車道走行というのが強固なものとなっております。

そういった中で、芦屋市でも安全、安心なまちづくりを進めていく上で、自転車の走行環境の整備というのが必要であるというところが、今回の自転車ネットワークを形成する目的となっております。この自転車ネットワークですけれども、3 ページの下に、本計画の対象区域は奥池地区を除く市内全域とするとさせていただきます。

第2章からが自転車を取り巻く状況ということで、資料を取りまとめております。芦屋市内の地形状況や、パーソントリップデータ・交通量調査と、かなりボリュームのある資料が付いておりますけれども、そちらの詳細な説明はいったん置いておきまして、29ページのところに資料を取りまとめた考察が載っております。

29ページの自転車を取り巻く状況の考察というところですが、芦屋市の地形としまして、市街地はおおむね標高100メートル以下の平たん部に形成されていますけれども、国道2号以北は北に向かうほど勾配が大きくなるというような状況でございます。

都市計画道路の整備状況としましては、全体的に整備が進んでおりますけれども、幅員が15メートル未満の都市計画道路で完成された都市計画道路もございます。また、立体交差点など幅員構成が変更できないような場所もございます。

移動の状況としまして、芦屋市内で代表交通手段として自転車を選ばれている方が各調査年ともに1割程度占めておまして、継続して1割程度の方はいらっしゃるという調査結果があります。今後も一定数の自転車利用が見込まれると判断しております。

また、市民の意見として、交通ルールやマナーに対する意識が高まっている等の意見があります。

そして、自転車移動の状況としまして、阪神以南の比較的地形が緩やかな地域において多いということが分かっています。また、駐輪場定期利用者および鉄道乗降者の自転車利用というところでも、同じようにJR以南、特に阪神以南の市街地の利用の方が多いというデータが出てきました。

自転車交通量に関しては、全体的に歩道を走行している自転車が多いということも分かります。

さらに自転車事故に関しては交差点事故と出会い頭の事故が多いということが分かりました。

30ページにも同じような話が載っております。29ページと30ページから、第3章と第4章。基本方針と目標とネットワーク路線の選定というところにつながっていきます。

32ページからの基本方針と目標をご覧ください。自転車利用の現状と課題としまして、32ページに載っておりますけれども、先ほどまででまとめてきたデータの中で、歩道走行をしている自転車が多い。交差点・出会い頭の自転車事故が多い。また、自転車ネットワークの整備が難しいような、もう既に完成された都市計画道路もあるというところがあります。この3点を踏まえまして、自転車は車道走行であるとの現状もありますので、基本方針としましては一番上の青四角のところ、車道における自転車走行空間を創出するというものを方針として挙げております。整備方針としては、自転車が安全に走行できる空間をつくっていくというのが第一になります。また、限られた道路幅員でございまして、暫定形態、将来形態の2パターンの形態を検討し、暫定形態を速やかにいったん整備していきたいというふうな方針として掲げております。

次のオレンジ色の四角、32ページの二つ目のところにおきまして、隣接市においては自転車ネットワーク計画が策定済みという現状があります。また、阪急神戸線以南、市街地における自転車利用が多いということが分かりました。それを踏まえまして、ネットワークの形成ということで、交通状況に即し、既存施設を最大限に活用して、自転車ネットワークをつくりたい。また、神戸市と西宮市との自転車ネットワークがつながっている形で形成したいと方針を挙げております。

次に三つ目、一番下の緑の四角ですが、今後も一定数の自転車の利用者が見込まれるということ。また、交通ルールやマナーに関する市民の意識も高いというところ。そして、歩道走行をしている自転車が多いというところを踏まえまして、自転車利用ルールの周知、利用マナーの向上というものも大きな方針として挙げております。ネットワークを整備し、うまく運用していくための啓発や周知を行い、利用者の理解を深めていくことが大切だと方針として挙げております。

続きまして第4章からは自転車ネットワーク路線の具体的な選定へ入っていきます。36ページ以降になります。基本方針の考え方に基きまして、芦屋市自転車ネットワーク計画に位置付けるネットワーク路線、ネットワークを補完する路線、将来的に整備が望まれる路線の選定を行います。この三つの路線ですけれども、37ページのところに具体的にこういった路線のことを指しますと表記しております。自転車ネットワーク候補路線ということで、望ましい自転車ネットワーク路線があります。こちらは都市計画道路のうち、既存道路における自転車利用状況を踏まえてガイドラインの選定項目に基づき抽出した路線です。いったんこれで全ての候補路線を考えたということになります。

次に37ページの二つ目の項目。自転車ネットワーク路線についてですが、こちらはガイドラインに沿った整備形態の路線。車道での自転車走行空間の整備を実施していく路線と考えます。幅員構成を変更せずに実施できる形態は暫定形態として速やかに整備をしまして、将来形態に関しては道路改良事業等を実施する際に整備を図ります。

次にネットワークを補完する路線です。歩道幅員が3メートル以上の自転車歩行者道が整備されており、現状でもある程度走りやすい路線をこちらに指定しております。ガイドラインに沿った整備形態ではないのでネットワーク路線には指定することができないのですけれども、走りやすい路線と考えられる場所です。

次に将来整備が望まれる路線で、本来ならすぐに自転車利用環境の整備というのが望ましいですけれども、現状では道路幅員の制約等があり、すぐには整備を行うことが難しい路線をこちらに指定しております。一番上の自転車ネットワーク候補路線の中で、ネットワーク路線と補完する路線以外が「将来整備が望まれる路線」になっています。

道路改良事業等という表現が先ほど出てきましたが、こちらは無電柱化事業や歩道改良事業、バリアフリー化の事業等、道路において何かしら幅員構成の変更等を伴うような事業のことを指しております。無電柱化事業に関しては38ページ、39ページに詳細を載せております。

38ページに無電柱化事業に関して、とあります。芦屋市では無電柱化推進計画によって優先して無電柱化を図る路線を定めて、無電柱化事業というのを推進しております。無電柱化を図る際には、道路幅員の再配分や街渠の改修など大きな工事が伴いますので、本計画における将来形態への整備も可能であると考えております。39ページの青い着色された道路が無電柱化の優先路線になっております。

次に40ページ、41ページで、自転車ネットワーク路線を選定していきます。ガイドラインの技術検討項目に該当する路線を抽出して、候補路線として選定をしました。こちらが41ページの図になっております。これは第3回の協議会から意見をいただきまして、地図を載せました。これがネットワークの候補路線ということで、道路の幅員等は考えずに、整備が望ましい、整備されたい路線をガイドラインに沿って絞り込んだ図になります。こちらと無電柱化路線、先ほど示した39ページの地図との重なり合いというものも見比べていただくと重なっている路線がわかります。41ページに候補路線を一旦抽出した中で、その中からネットワーク路線とネットワークの補完路線というものを選び出していきます。

42・43ページは路線の分類の項目です。AからFまでの芦屋市が独自の設定をしました分類条件で自転車ネットワークの候補路線の中から、ネットワーク路線、補完する路線、将来整備が望まれる路線という三つに分類をします。Aの幅員要件ですけれども、こちらが前回からの課題の中でも変更点として挙げておりました。自転車ネットワーク整備のためには原則8メートル以上の車道幅員が必要で、かつ歩道側の路側帯が1.25メートル以上必要となることで、その要件から分類をかけております。

続きましてBの交通量要件というところで、自転車安全性確保の観点から、自動車の交通量が1万台以上かつ大型車の交通割合が10パーセント以上の道路は今回ネットワークから外しております。このようにAからEまでの要件で選び出した結果が43ページの分類フローで分かれてっております。赤四角で囲われているところが今回ネットワーク路線に分類した路線の名前になります。また、オレンジの四角で囲われているところが補完路線。グレーの四角で囲われているところが将来整備が望まれる路線ということで、44ページにこちらの分類で色分けがされた図が載っております。今回、芦屋市のネットワーク路線として、最終的にはこちらの赤色の路線の整備を行っていくというような整理になっております。

続きまして第5章の整備形態の選定に移ります。46ページをご覧ください。整備形態の選定というところで、自転車ネットワーク路線について、歩行者、自転車の安全性、快適性の向上の観点から路線ごとに交通状況や道路状況が変化する箇所を踏まえて、適切な区間設定を行い、自転車道、自転車専用通行帯、自転車と自動車を車道で混在するという自動車通行空間の整備形態を選定するというガイドラインの表記に則りまして、整備形態の選定を行っております。Aは自動車の速度が高い道路で自転車道の整備。下側に整備イメージの図が載っております。Bはそれ以外で自転車通行帯の整備。Cは自動車の速度が低く、また、交通量が少ない道路ということで、車道混在の矢羽根と呼ばれる形の整備。このA、B、Cの整備のどれを行うかという分類に取り掛かっていきます。47ページと48ページに関しては、写真等でこのイメージがわかるように説明を載せております。

49ページに整備形態の検討フローを作っております。ガイドラインに則りまして、先ほど自転車ネットワーク路線として抽出した路線を振り分けております。Aの自動車の速度が高い道路ということで、将来的に自転車道を整備する道路としては国道2号が該当。また、Bの自転車専用通行帯を将来的に整備するというところに関しては芦屋中央線、稻荷山線、鳴尾御影線の一部、宮川線の一部が該当、また、Cの車道混在の矢羽根の整備を最終的に行うところは駅前線、川西線、川東線が該当すると挙がっております。また、こういった形で形態の選定をしましたが、暫定形態として、いったんその一つ手前の段階で整備をすることが採用可能というふうにガイドラインに載っております。

次に 50 ページのところに整備形態の分類をかけた着色の図が載っております。以下に示す整備形態によって自転車のネットワーク路線の整備を進めていきます。国道 2 号に関しては将来的には自転車道を目指しますが、暫定的に自転車専用通行帯の整備を、また、緑色で塗っております芦屋中央線や稲荷山線等は自転車専用通行帯の整備を将来的には見据えながら、暫定的に車道混在の整備を、また、ピンクの川西線や川東線などは車道混在が最終形態としております。オレンジのところは現状維持のネットワークを補完する路線。また、グレーのところは将来整備が望まれる路線です。どの路線においても、将来形が速やかに実施可能な場合であれば、暫定形を実施せずに速やかに将来形の整備を行いたいとしております。また、50 ページの下のところ、芦屋中央線の JR との立体交差部等、幅員の変更が特に困難である特殊部に関しては当面は現状活用としますということで、緑色に塗ってあるけれども、現状活用する場所もありますと整理を行っております。

次に第 6 章に自転車ネットワーク整備に向けてというところですが、52 ページで計画の推進に向けまして、推進体制と PDCA サイクルによる推進という項目を書いております。推進体制に関しては関係者が連携しつつ、市民と一体となって総合的に取り組みを進めていきたい、また市民アンケート等の活用を図って、市民ニーズの把握に努めると挙げております。また、PDCA サイクルによる効果的な施策の推進というところでは、5 年後に交通量調査を実施し、自転車の交通量や車道通行率の確認を行います。その後、改善として整備路線拡大の検討を行います。ということで具体的に 5 年後にもこういった形で行っていききたいと書いております。また、必要に応じた見直しということで、ガイドラインの変化や、新たな技術の開発、導入等何か変化があれば適切に検証を行って、結果を反映させていくというふうに書いております。

53 ページに整備方針が続きます。自転車ネットワーク路線に位置付けた路線のうち、芦屋市内で完結する路線に関しては速やかに将来形態および暫定形態の整備を行います。また、補完路線に関しても啓発等の取り組みを行っていきます。次に速やかに実施する暫定形態の整備に関しては、5 年で実施を目指したいとしております。神戸市や西宮市とネットワークする路線に関しては協議を行いながら、時期をそろえて自転車ネットワークの形成を目指します。また、自転車ネットワーク路線に位置付けた路線の将来整備に関しては道路改良事業等、道路幅員を再配分する場合に合わせて実施をします。ネットワークを補完する路線、将来整備が望まれる路線に関しても同様に、何か道路改良事業があれば道路幅員を再配分する等、より安全な自転車走行空間の確保を目指します。整備形態については関係機関との協議の中で変更になる可能性があるという点と、幹線道路以外の細街路については、その整備が芦屋市全体のネットワーク性の向上につながると考えられる、また近隣にお住まいの方や関連機関との理解が得られる場合においては、自転車走行空間の整備を検討すると記載しております。

次の 54 ページ、55 ページにはソフト対策としまして、自転車利用ルールの周知、利用マナーの向上に向けた取り組み、挙げています。利用ルールの周知ですが、ホームページや広報等をはじめ、さまざまな媒体で周知、広報を行います。また、交通安全教育の中でも関係各所にご協力をいただいて、交通安全教室や出前講座、各種イベントの中で周知を行っていきたくて考えております。また、現地での看板、巻きつけシート等による周知も取組みとして挙げております。

以上で具体的なネットワーク計画の説明とさせていただきます。

(社会長)

ありがとうございました。1 点だけ事務局の報告を補足したいと思いますけれども、39 ページ、無電柱化ですが、今、推進計画を策定中ですので、ここに挙げている優先路線というのも、その中で議論をしている路線で、まだ決まっているわけではありません。

では、今までの説明について何かご意見やご質問はないでしょうか。3 回の協議会で出された課題も併せてご意見、ご質問をお願いいたします。

(西宮土木事務所 所長補佐・永井)

53 ページの、速やかに実施する暫定形態の整備については、5 カ年での実施を目指すと記載があるのですが、この暫定形態の整備についてももう少し詳しく説明していただけないでしょうか。

(事務局 主幹・三柴)

自転車ネットワークの形態がさまざまある中で、現状の幅員の中でまずは車道混在型、矢羽根で整備ができるところにつきましては、この計画ができた後に、道路管理者と警察等と現場の立ち会い等を行いまして、予算を確保した上で取り組んでいきたいと考えております。ただ、1路線ずつ順番にやっても、それはネットワークではないと思いますので、関係する道路管理者、つまりは県道でしたら兵庫県、国道でしたら兵庫国道事務所と、整備のタイミングも合わせまして取り組んでいきたいと考えております。その市内の暫定形態をとれるところについては5年以内での整備を図りたいと考えております。

(西宮土木事務所 所長補佐・永井)

50 ページの路線形態の暫定形態の路線についてということでしょうか。

(事務局 主幹・三柴)

そうです。

(社会長)

赤とグリーンは暫定形態、ピンクは将来形態なので、赤とグリーンは暫定形態を一旦整備して、将来形態を目指すということなので、赤とグリーンを5年以内に目指すという理解でよかったですでしょうか。

(事務局 主幹・三柴)

それと併せまして、ピンクの将来形態につきましても車道混在ですので、同じタイミングでの整備が可能と考えております。

(西宮土木事務所 所長補佐・永井)

となると、今の50ページの例えば宮川線、山手幹線の国道2号の間についても、これは当面車道混在を目指すということですか。

(事務局 主幹・三柴)

そうです。当面はそういう考えですけれども、そのままの幅員で将来形の整備が可能な場所がありましたら、将来形の整備を図りたいとも考えています。50ページの上です。図の上部に四角で囲っている中の文章になるのですが、将来形が速やかに実施可能な状況にありましたら、暫定形態をせずに将来形の整備を図りたいとしております。

(西宮土木事務所 所長補佐・永井)

今の説明でしたら、53ページの速やかに実施するとの記載は、矛盾しますので、表現を変えられた方が良いと思います。

(社会長)

では、53ページと50ページの整合を図っていただいて、今、事務局からお聞きをすると、将来形態であっても車道混在だったら素早くというご説明でしたよね。

(事務局 主幹・三柴)

はい。

(社会長)

それが 53 ページでも読み取れるほうが良いですね。ご指摘をいただいた点が 50 ページにも書いてありますが、53 ページを見ても読み取れたほうが良いと思いますので、このあたりは事務局ではどうでしょうか。

(事務局 主幹・三柴)

53 ページの整備方針の二つ目の項目の表現を改めたいと思います。

(社会長)

そういうことでよろしいでしょうか。

では他に何かご意見等があればお願いいたします。どうでしょうか。後からちょっと事務局のからスケジュールを報告していただくのですけれども、今回議会にご報告をするのと、パブコメを考えておりますので、この内容で確定をすればその内容で議会のご意見と市民のご意見をお聞きしたいというふうに思いますので、何か直しておいた方がいい点や、分かりにくい点があればご指摘をいただけたらと思います。

(社会長)

ないでしょうか。では先にスケジュールのご報告をしていただきたいと思います。

(事務局・西村)

スケジュールということで、1 枚ものの紙が入っていたと思いますけれども、右端に「済」というふうに付いているものが今までの経過でございます。本日が 5 月 15 日の第 4 回の協議会になります。この後、6 月に市議会に説明をしまして、7 月にパブリックコメントの実施ということで、現段階では 6 月 23 日から 7 月 24 日という 1 カ月でパブリックコメントを実施したいと考えております。

その後、そのパブリックコメントを受けまして、第 5 回の協議会を実施するのですけれども、こちらが先日日程を調整させていただきまして、8 月 9 日に第 5 回の協議会を開催する予定にしております。この協議会で、パブコメでいただいた意見等を踏まえての計画案を決定します。そして、9 月の市議会で最終計画案を提示しまして、一般公表という予定にしております。以上です。

(社会長)

ありがとうございました。では全体を含めて何かご意見があればお願いをいたします。整備形態の検討の説明がまだでしたね。事務局お願いします。

(事務局・西村)

すいません。資料 3 のですけれども、パブリックコメント等には出ませんので、あくまで本協議会の資料ですけれども、暫定形態のイメージ図と将来形態のイメージ図が入っておりますので、こちらもご確認いただけたらと思います。2 ページと 3 ページのところには稲荷山線の図を載せています。こちらとしては第 1 段階として、暫定で矢羽根の整備。また、将来形態としましては自転車専用通行帯の整備というものをイメージ図として挙げております。現状の歩道の幅員が自転車歩行者道という指定で、自転車の通行区分の白線のラインが入っておりますので、それを廃止して、車道に矢羽根を整備することになっております。将来的には歩道を少し狭くして、自転車の専用の通行帯の幅を広げるようなイメージ図を書いております。

あと、4 ページ、5 ページに宮川線の図が載っております。こちらに関しては先ほども少しお話が出ていたのですけれども、暫定形態を整備せずにいきなり将来形態に整備する予定ということでイメージ図の絵を描いております。こちらも参考に見ていただけたらと思います。

(社会長)

ありがとうございました。では全体を通して何かご意見があればお願いをいたします。

(辻会長)

よろしいでしょうか。事務局には 53 ページの部分を直していただきますが、委員の皆さんに対して確認の方法はどうさせていただきますでしょうか。

(事務局 主幹・三柴)

こちらの表現ですね、50 ページと 53 ページを整合とるような形に表現を改めたいと思います。改めた内容につきましては、市議会等、説明に出す前に委員の皆さまに原案をお送りさせていただきたいと思います。内容につきましては委員長へ一度確認をいただいた上でのメールでの配信を予定しております。

(辻会長)

それでよろしいでしょうか。ではこれで議事については終わりたいと思います。
事務局から最後に何かご連絡があればお願いいたします。

(事務局 ・畑)

ありがとうございました。事務局より 2 点連絡事項がございます。スケジュールですけれども、先ほど説明させていただいたとおり、この後市議会への説明を経てパブリックコメントがあります。次回の協議会はパブリックコメント終了後の 8 月 9 日を予定しております。開催場所は東館の 3 階の中会議室になっておりまして、以前メールでお伝えしている場所と異なっておりますのでご注意ください。開催が近づきましたら開催通知をお渡ししますので、ご確認のほどをよろしくお願いいたします。

2 点目ですけれども、本日の議事録も前回までと同様に会議内容は全て公開となります。議事録を作成いたしましたら、皆さまに送付させていただきますので、内容のご確認をお願いいたします。訂正等がありましたら期日までに事務局へ修正の内容をお教えいただきますようお願いいたします。議事録につきましては、市のホームページで公開をさせていただきますので、ご理解とご協力をよろしくお願いいたします。事務局からは以上です。

(辻会長)

では本日の委員会はこれで終わりたいと思います。ありがとうございました。