

令和 5 年度

第 2 回宝塚市都市計画審議会議事録

日時 令和 5 年（2023 年）8 月 23 日（水）

午後 2 時から 3 時 30 分

場所 宝塚市役所（4 階）3 - 3 会議室

及び各委員所属場所等

1 審議会要旨

- (1) 開催日時 令和5年(2023年)8月23日(水)午後2時から3時30分まで
- (2) 開催場所 宝塚市役所(4階)3-3会議室及び各委員所属場所等
- (3) 出席委員等

本日の出席委員は、20人中16人(内オンライン参加2人)で、次のとおり。

[会議室参集]

川口委員、坂本委員、寺本委員、持田委員、松村委員、植松委員、西井委員、水野委員、林委員、尾中委員、三坂委員、溝内委員、山下委員、古川委員

[オンライン参加]

池田委員、中野委員

定足数である委員の2分の1以上の出席があったので、宝塚市都市計画審議会条例第6条第2項の規定に基づき会議は成立した。

宝塚市都市計画審議会の運営に関する規程第5条第1項の規定に基づき、本日の議題に係る会議は公開であることを確認した。

- (4) 会議の内容

ア 西井会長は、職務代理人として植松委員を指名した。

イ 西井会長は、議事録署名委員として、3番坂本委員及び4番寺本委員を指名した。

ウ 次の議題について審議を行った。

議題第1号 阪神間都市計画道路等の変更について

(事前説明)

2 会議要旨

(1) 議題第1号

【議題第1号 「阪神間都市計画道路等の変更について」】

会 長

本日の議題は1件で、議題第1号「阪神間都市計画道路等の変更について」の事前説明です。

市

それでは、議題第1号「阪神間都市計画道路等の変更について」ご説明いたします。

本日の説明の流れですが、最初に市の道路事情と対応の考え方について説明した後、都市計画道路事業、及び都市計画変更概要について説明いたします。

宝塚市南部市街地は、大阪平野の先端部分に位置し、今回の変更箇所の中筋伊丹線等は中心市街地からは少し離れた図上の赤色部分に位置します。

市の道路計画・整備に関する体系は、道路計画・整備の考え方を示した「道路網基本構想」があり、さらに、道路整備の優先順位を定めた道路整備プログラムがあります。このプログラムに則り、今回の中筋伊丹線等について実際の道路整備がなされることとなります。

また、兵庫県の計画体系ですが、市と同様に整備の優先順位を定めたものが、2種類あります。1つ目が道路・河川など社会基盤全般について定めた社会基盤整備プログラムです。道路のみで言いますと、路線として線で整備するものが位置づけられるイメージです。2つ目が交差点という点に特化した渋滞交差点解消プログラムです。線の計画、点の計画において、今回の中筋伊丹線、中筋2丁目交差点は双

方に位置づけられています。

次に道路の具体的な説明をいたします。宝塚市の道路事情と対応の考え方については、過年度策定の「道路網基本構想」から抜粋して説明いたします。

先ほどの位置図でも説明しましたとおり、宝塚市の南部地域は、扇状地地形の先端に位置しているため、三田市方面等の移動には箇所が限定され、市の中心市街地をはじめ、交通が集中しやすい地形となります。それを裏付ける資料として、市内に入る交通特性を分析したものが次の表で、2/3が通過交通であることから、出発点、到着地点とも宝塚市ではないことにも関わらず、宝塚市を通過していることが分かります。

また、「宝塚市は道路事情が非常に悪い」ということをお聞きしますが、これについて阪神間の他市と比較しました。特筆すべきは、「都市計画道路の計画密度」と「整備率」です。

「計画密度」については、1平方kmあたり1.9kmと低くなっております。一般的に宝塚市のような住宅市街地であれば、3.5～4程度が望ましいとされています。表の上の4市は宝塚市ほど道路事情が悪くない印象ですが、望ましい密度同等程度が計画されていることが分かります。

「整備率」については、単純な比較となり、他市と比べて10%程度低いことが分かります。これらより宝塚市は、密度が薄い上、その整備率も劣っており、道路事情の悪さが数字の面からも明らかです。

次に、人口や自動車の交通量について減少局面を迎える中、本当に道路整備が必要なのか、ということについて確認しました。

道路網基本構想策定時の平成30年に当時の最新値をもって分析したのですが、市内の混雑の度合いについて、移動したい交通需要に対して、道路がどれだけ供給できているかという「混雑度」という指標で表しています。

混雑度は、需要1に対して供給1となる混雑度1.0を超えたらすぐ課題が生じるというものではありませんが、一般的に1.25を超えると混雑が生じ始め、1.75を超えると慢性的な混雑状況となると言われています。図示は、1.5を黒、1.75以上を赤としています。

現在の状況を確認すると、市内各所で赤色となっており、慢性的な渋滞状況であることが分かります。

将来の交通量について、これは定められた推計手法を用いて算出したものですが、新名神高速道路の開通により、東西方向が少し改善はするものの混雑は残ること、武庫川右岸についても多少の改善はみられるものの、混雑は残ること、武庫川を渡る橋梁部分についても、大きな変化なく混雑は残ることが分かります。

よって、経年的な交通量減少は見込んでも道路課題の方が相当大きいことから、道路網の整備は必要であると考えています。

また、副次的な道路課題ですが、幹線道路の渋滞に伴い生活道路を抜け道利用することで、生活道路の危険性などの課題も生じています。

次に、道路課題の解消に向けた考え方を示したものがこちらの表です。道路の区分として、「幹線」「補助幹線」と「区画道路、生活道路」の3つに区分し、それぞれ、機能、宝塚市の求める役割、目指す方向性について定めています。

幹線道路であれば、多量の交通を捌く役割等を求め、そのために慢性的な渋滞解消、具体的には先ほどのスライドの赤色だった、混雑1.75の解消を目指します。

その他、補助幹線道路は、駅前アクセスなど多様な機能を求めています。

また、この構想の中での生活道路についての考え方は、全ての生活道路を改良しようというのではなく、幹線道路や補助幹線道路をしっかりと整備し、適切な道路網を構築することで、例えば抜け道利用など、現在の道路網に課題があるため生じる課題を解消しようというものになります。

これらを踏まえて設定した幹線道路網が図示のような形となります。

中筋伊丹線は幹線道路となります。次に補助幹線道路網が少し密に図示のような形となります。中筋伊丹線は幹線道路ながら、補助幹線道路の機能を合わせ持つ道路となります。

これらを踏まえ、道路網基本構想として策定した道路網です。

交通処理に関して、右下の図です。

道路網が構想のとおり整備されることで、混雑度の指標としては、赤色の1.75が解消される見込みとなります。

次に、道路網をどのように整備していくかについて、1つの交通処理の考え方を示します。先ほど示した川西市、尼崎市、西宮市方面と三田市方面をつなぐ移動は、他に有用な経路が少ないことから、交通が市中心部に流入することは一定やむを得ないと考えています。

しかし、川西市方面、西宮市方面の移動については、市中心部に入らなくとも良いことから、扇状地地形で良くある考え方ですが、外周で交通を処理し、中心に流入させないように考えます。

先ほどの概念を実際の道路で見た時が次の図です。

先ほどの混雑度の図で赤く混雑が顕著であったところで、橙色の外周道路を整備すると、この橙色点線部分の改善に一定効果があると考えます。

橙色の外周道路ですが、南は宝塚池田線として4車線道路が完成していますが、東は県道中野中筋線として伊丹市域は4車線が完成しているものの、宝塚市域は中筋伊丹線が、計画4車線に対し、現況2車線道路となっています。

これらにより宝塚市域の中筋伊丹線を4車線化拡幅することにより、より効果的な道路網が形成されると考えています。

これにより、先ほど示した道路網基本構想で定める道路網を一部構築することで、目指す慢性的な混雑度解消に向け一つ進めることができると考えています。

これらの考え方も踏まえ、10年間の整備計画として策定している宝塚市都市計画道路整備プログラムについて、中筋伊丹線および追って説明する関連市道整備について、優先的に整備する路線として位置づけています。

続きまして、都市計画道路事業について説明します。

中筋伊丹線と関連市道の、「現状」、「課題」と、県対応範囲を緑、市対応範囲を紫で示したものです。

まず、路線としての課題は、交通容量を超過しており、混雑していることです。

また、中筋2丁目は南北に顕著な渋滞があります。なお、東西にも渋滞があります。これに対し、より良い交差点になるよう県市、双方協力して整備を検討します。

中筋6丁目南は、約60mの未整備区間があります。

県道事業に合わせ市道を整備することで、整備効果を高めます。

中筋7丁目は、交差点北側と、西側に顕著な渋滞があります。

県道は4車線化で対策可能となる見込みですが、合わせて市道を整備することで、より整備効果を高めます。

写真で位置を説明します。北端の中筋2丁目が、八幡神社や、宝の湯がある交差点、

真ん中の中筋6丁目南が、すき家や中村産婦人科があり、JR 中山寺駅からの道と交差する現状丁字路の交差点、南端の中筋7丁目が、伊丹市4車線から宝塚市で2車線になる、そば太鼓亭や、むさしの森珈琲がある交差点です。

県道に関する都市計画道路の変更概要です。

図上、赤で示す現都市計画に対し、緑で変更案の都市計画を示しています。

まず、全体として、幅が狭まるので横断図で詳細を説明します。

上部が標準部の変更前、変更後、下部が右折レーン等の付加車線部の変更前、変更後の横断構成です。標準部の変更箇所は、まず自転車の通行空間で、計画決定当時は歩道上を自転車と歩行者が混在する、自転車歩行者道として計画されていましたが、現在は、歩道上での自転車事故対策を目的として、自転車の通行空間を設けることとされているため、歩行者専用の歩道2mと、自転車レーン1.5mに区分します。

また、植樹帯の計画がありますが、計画当時、震災直後の平成7年時点では当該路線沿道は田畑が多い状況でしたが、その後約30年経過し、店舗等の沿道利用が進んだことから、できるだけ影響を軽減できないか検討した結果、植樹帯の規定の1~2mの範囲内かつ、整備済の伊丹市域が1.0mであることを踏まえ、今回路線も1.0mに縮小します。その結果、計画幅員25mを24mに1m縮小します。

右折レーン等、付加車線部について、標準部と同様の変更内容に加え、中央帯の1.0mを削除することで、計画幅員27mを25mに2m縮小します。

次に線形などの変更について、平面図で説明します。

図上一番上の赤囲い部分ですが、北側市道と南側県道が現在交差しています。

県道の4車線化に当たっては北側市道との接続を考慮し、現況県道を両側に拡幅する必要がありますので、片側拡幅の都市計画を両側拡幅になるよう、計画位置を西側に変更します。

平面的な変更はもう1箇所あり、図上中心付近の赤囲い部分のJR交差点の変更です。

歩行者と自転車を区分するにあたり、当該箇所にはJRの橋脚がすでにありますので、真ん中の橋脚内に4車線の車道を設け、次の橋脚内に自転車レーンを設け、さらに外に歩道を設けることとなるため、少し膨らむ形で計画の変更を行います。

市道に関する都市計画道路の変更概要です。

図上、赤色で示す現都市計画に対し、緑で変更案の都市計画を示しています。

なお、中筋2丁目交差点の北側市道は都市計画外での交差点改良を考えています。

真ん中の赤囲い部分、中筋山本線は、県道の幅が縮小しますので、県道に取り付くよう、隅切り位置が内側に移動するように計画変更します。

南側端の中筋7丁目交差点については、市道の渋滞課題が「右折待ち車両が多いが右折レーンがなく、直進車等が阻害されて渋滞する」という状況ですので、次の横断図のとおり、右折レーンを新設するよう、右折レーン幅3m分を北側に追加するように計画変更します。以上が道路に関する説明となります。

続いて、関連する都市計画として、公園と高度地区があります。

都市計画公園「中筋公園」について、図の上部拡大図のとおりです。現在、八幡池等の池となっている青色ハッチング箇所が、都市計画では公園として定めています。道路が赤線から緑線に変更することに伴い、中筋公園に影響し、減少しますので、計画変更をします。減少面積は約250㎡であり、四捨五入の範疇となることから、法定上の表記は、約2.1haから約2.1haとなります。

次に高度地区についてですが、図の左下部の模式図のとおり、壁面高さや、建物高さを定めていますが、当該地区は概ね建物高さ20mとなる第3種高度地区、幹線道路沿道30m幅は高度利用のため、最高高さ制限がない第4種高度地区となっています。

今回道路の幅員等を変更することに伴い、30mラインも変わることから、計画変更します。

最後に今後のスケジュールについてですが、兵庫県との協議等を行ったのちに来年2月に都市計画審議会に諮問をし、3月に都市計画変更の告示を行う予定です。

以上で説明を終わります。

質疑応答

会長

ありがとうございました。

都市計画道路の変更について、宝塚市の道路整備の考え方の説明から始まり、整備の中身やそれに伴う都市計画変更の具体的な内容をご説明いただきました。

少し専門的な幹線道路の規格や交通処理の方法、付加車線など技術的な紹介もしていただきましたが、少し分かりづらかったかもしれませんので、ご質問やご意見があればお願い致します。

委員

1つ目に、8月に開催された説明会での地元からのご意見があれば教えていただきたいです。

2つ目に、道路を3種類に区分されているというお話のところ、今回の道路は幹線道路であり補助幹線道路でもあるとありますが、1つの道路が目指すべき方向は道路の種類によって示されると思うのですが、それが二重に掛かっているのは一般的なことですか。

3つ目に、中筋伊丹線が混雑しているということですが、現在の数値はどの程度か教えていただきたいです。

市

1点目については、午前と午後の2回開催し、参加者合計は50名でした。

質問内容は、道路の必要性や交通量の具体的な根拠となる数字や基準、補償など個別具体的話や、事業の具体的な時期などでした。

2点目について、中筋伊丹線はあくまで幹線道路として位置づけています。その上で、幹線道路として多量の交通を捌く機能だけではなく、例えば、JR中山寺駅前にアクセスするような補助幹線道路の機能を含んでいる路線と考えています。

3点目については、出典元の構想策定当時の根拠となる現況交通量は平成22年時点14,800台/日程度で混雑度は1.85、将来交通量は、平成42年推計値13,200台/日で混雑度は1.65であり、慢性的な混雑状況レベルであると考えられます。また、5年ごとに計測している実測交通量の最新値は令和3年度で約15,000台/日、混雑度は1.88程度となっており減少傾向と言われながら現時点では微増傾向にある状況です。

一般的に2車線道路の交通容量は8,000台/日程度とされていますので、現在は約2倍の交通量があるという事になります。

会長

混雑度などの現状については皆さんが気になる所であり、幹線道路としての整備

は一番の目的である混雑の緩和につながるもので、関連するデータはしっかり記載するなどしておいた方が良くと思います。

幹線道路と補助幹線道路を兼ね備えているという言い方はロジック的におかしいので、あくまでも幹線道路であると理解していただくのがいいかと思います。

委員

伊丹市域と宝塚市域で、歩道や自転車レーンなどの構造や幅員は合わせてあるのでしょうか。

次に、道路ネットワークについて、中筋伊丹線が4車線道路になるということですが、将来的には宝塚平井線が4車線にならないければネットワークが完成しないように見えますが、宝塚平井線は4車線になる計画はあるのでしょうか。

また、武庫川右岸の南北道路も2車線で良いのでしょうか。

最後に、中筋伊丹線は駅へのアクセス道路にもなるということだと、自転車ネットワークも大事になると思いますので、南北だけではなく東西の市道にも自転車ネットワークがしっかりと出来るのかお伺いしたいです。

市

1点目について、宝塚市域の今回変更案が24mに対して伊丹市域は22mで整備済となっています。個別の違いについては、中央帯は2mで同じです。車道は伊丹市域は3mで、宝塚市域は3.25mの計画です。

路肩は伊丹市域が50cmで、宝塚市域は路肩を含めた自転車レーン1.5mの計画です。

植樹帯は伊丹市域が1mで、それに合わせて宝塚市域も1mの計画です。

歩道は伊丹市域は自転車歩行者道として2.5mで、宝塚市域については別途自転車レーンを設けるため歩道2.0mの計画です。自転車レーンの有無により対比が難しいところですがそのような違いが生じております。

委員

伊丹市とは出来るだけ合わせようというような話をされているのですか。

市

本路線は県道ですので、兵庫県が一連の計画を持っていることから、兵庫県の担当者間で協議されています。また、任意にはなりますが伊丹市とも事前協議をしています。過去の整備状況や、交通量が増えている実態も踏まえながら、両市間の整合性、現在の都市計画決定内容などを総合的に検討し今回の変更案を作成したという経緯がございます。

委員

自転車レーンについては伊丹市とは合わないが、将来的なことを考えれば自転車の交通量も多いので分離しましょうということなのですか。

市

今回路線は計画から整備まで概ね10年程度を要する見込みであり、自転車レーンの供用までには時間を要する見込みです。伊丹市域については、南側から順に自転車レーンを既存の道路幅の中で再編する工事を順次行っておりますので、市境部はできるだけ合わせて自転車レーンを整備できれば、という認識を兵庫県、伊丹市、宝塚市の3者で共有しています。

2点目の道路ネットワークについて、全ての自動車が中筋伊丹線から東へ右折するわけではなく、北側に住宅地があるため直進交通量も多く、北側と東側へ分岐さ

れるような交通需要となっているため、宝塚平井線は2車線道路で満足する見込みで、東西方向のメイン交通は、南側にある国道176号のバイパスの4車線道路が主となって処理するという考えです。

また、武庫川右岸の宝塚仁川線等の南北道路が2車線で良いかということについて、南北方向の交通需要から勘案すると2車線道路2路線では満足しえないくらいの交通需要がございますので、宝塚市の都市計画では、もう1本南北道路として山手幹線を計画しており、また、そこにつながる東西道路として宝塚池田線を延伸する計画としており、ネットワーク的にはこちらをもって満足する見込みです。

3点目の自転車ネットワーク計画について、今回事業計画の中で、自転車ネットワークを精査しており、JR中山寺駅行きの道路は自転車ネットワーク上、何らかの整備は必要だと認識しました。

現在の自転車ネットワーク計画においては整備の計画はされていませんが、今後の自転車ネットワーク計画の見直しの際には、現況の幅員の中で検討になるかと思いますが、計画に含める検討を行う必要があると考えています。

会 長

冒頭で説明があったとおり、宝塚市と兵庫県との事業ですので宝塚市側は都市計画道路整備プログラムで位置付けられている道路整備です。

都市計画道路網の策定にあたっては、将来の交通量配分をした上で車線数決定等がされたと理解しています。

それらを回答で紹介していただければより良かったかと思います。

自転車レーンは、今後も整備していく情勢ですが、地域の人からすると部分的な自転車レーン整備はあまり意味をなさないような理解をされる恐れもあると思います。そのようなことや、事業完成までまだ時間もあることを含め、今後どのようなプロセスで進めていくことになるのか、検討スキームを回答できるように準備していただいた方がよりみなさんの理解を得られると思います。

委 員

宝塚市の道路事情が悪いことは数字を提示頂いたのが分かったのですが、なぜそうなったのかが気になります。市としてどうしていきたいと思っていたのか、これで良かったと思っていたのか、あるいは地形的な関係でそもそも道路がつかれないというような理由があったのか教えて頂きたいです。

次に、今回都市計画の変更内容の説明資料となっていますが、現状の道路と比較してどうなるのかが書かれていないので、教えていただきたいです。

道路ネットワークという事で交通量を円滑にするという計画であれば良いと思うのですが、そもそもウォークアブルシティを目指すとか、交通をモーダルシフトする話し等があって部分最適として今回はここに手を付けるという流れになっていると思います。

先ほどのネットワークはあくまでも交通量的に見てということですが、SDGsでは今後の健康づくりなどが話題になっていますのでそういった観点からの交通計画をどうするかは検討されているのでしょうか。

河川と似ていて3面コンクリート張りにすれば洪水を防げるという発想と同じようなことで、その代償に生物多様性が損なわれたというような負の面が明らかになってきていますが、将来的な面を含めての検討はされているのでしょうか。

道路交通政策より上位のまちづくりの内容になるかと思いますが、道路部門としてお答えできることがあればお願いします。

市

1点目、道路事情が悪いことを示した数字のうち、都市計画密度等について、裏付けの取れる具体的なものは見つけれませんでした。想定のお答えとなりますが、戦後の戦災復興で都市計画がなされたかどうかということが計画密度や整備率に大きな影響を及ぼした一因ではないかと考えられます。

空襲等による被災が大きい中、戦後すぐに都市計画決定を行い、復興と共に都市計画道路の整備がなされた都市は計画密度が高い傾向にあり、宝塚市は空襲等の被災が比較的少なかったことで数字が低いということがあったのではないかと推測します。

2点目、現状の道路と計画道路の比較については、現状の県道の幅員は、標準部12m付加車線部15mとなっております。今回変更案は、標準部概ね倍の24m、付加車線部は25mへ拡幅することとなります。

3点目については、上位計画の話が大きく、道路部局としてお答えできる範囲で回答します。現在ウォークアブルシティ等、現況の道路空間を再編するような動きがあることは承知しているものの、宝塚市はそもそも歩道すらないような幹線道路も多数存在する状況であり、空間再編を積極的に考えられる状況にないのも実情です。

しかし今回のような重要な幹線道路を整備することができ、市内中心部の交通が軽減されれば検討の余地がある道路が生じるのではないかと考えますので、その時にまちづくりの観点と、実際の交通量の減少分と双方勘案して道路の再編を考えていけるのではないかと考えています。

会長

補足ですが、道路の将来計画の基本的な考え方として、現況交通量に対し、20年後の将来交通量を推計し、道路ネットワークに対しどれだけ流れるかで混雑度を計算していきます。

まず将来交通需要について、人口がどれだけ減るかや、産業がどのような形で変化しそれに対する交通需要がどのような形で生まれるのかという事を見ます。これを交通計画では「OD (Origin:出発地-Destination:目的地の略語) 表の推計」という地域から地域への移動する交通量で表します。次にそのデータを道路ネットワークに配分し、結果、将来交通量による道路の混雑度がどうなるかを見ます。

その中で、どのような道路ネットワークの強化や整備をしていけばいいかという事を道路部門のマスタープランとして定めます。これが説明冒頭にあった宝塚市、兵庫県それぞれの計画になります。それを受けて今回のような具体的な事業と言う形で提案されるという仕組みの中で実施しているという話しです。

したがって、将来の街の姿やどれだけの交通量が通過するのかという話は20年先を設計していると共に、将来推計は予測の話ですから不確実性はあり、将来経済的な変動等があれば将来設計の見直しを適切な時期に行っていくという事になります。

委員

道路は混雑率などを考え変更されますが、自転車レーンについては判断基準があるのでしょうか。また、自転車レーンについて、伊丹市にはないけれど宝塚市にはつくるといことですが、自転車レーンを設置するかどうかの判断は兵庫県か宝塚市かどちらがするのですか。

市

自転車レーン等通行空間の設置に関しては、国土交通省及び警察庁から「安全で快適な自転車利用環境創出ガイドライン」が示されており。

基本的には自転車に関する事故が多いこともあり、自転車の通行空間を整備することによって自転車の事故の減少を目指していこうというのが総論的な考え方になります。その中では、自転車レーンがあった方がよい場所、ない方がよい場所に分けるという事ではなく、一通り全ての路線について、整備できるのであれば検討しようという趣旨に近いと考えております。

ただ、生活道路を含めた全ての道路で整備を前提として検討を出来るかと言えばそうではないため、宝塚市においては自転車ネットワーク計画として、現況の道路幅や交通量などが一定規模以上の道路に対し、ガイドラインに基づいて整備形態や整備の優先順位を定めているのが現在の状況です。

また、兵庫県が決定するか宝塚市が決定するかという事については、自転車の通行空間の整備に関する計画は県、市双方とも作成しております。

なお宝塚市の計画は、計画策定時に県の方も委員に入っただき策定しております。県の計画についても市に意見照会するなど、県市双方の考えが整合するよう行っています。

会長

幹線道路は市街地の街路に比べ交通量が多くスピードもあるため、自転車や歩行者の事故のリスクが高まります。道路環境の空間的なしつらえを考えると、家先に幹線道路があれば誰でもあまりいい気持ちはしませんので、緩衝帯となる歩道や植樹帯を空間として用意する必要があり、幹線道路的な機能が高まれば高まるほどそういった事が求められるわけです。

そうすると誰が決めるか決めないかは第一議ではなく、皆が道路は誰のためにあるのか、というように地域の人のためを考えて、できる限り安全性を確保していくという事が基本となります。

長期にわたり10年から15年ほど前までは、歩道を広げて歩行者と自転車の共存を目指していたのですが、歩行者と自転車との共存は簡単ではなく、自転車のスピードアップ、高齢者が多くなってきていること、近年は電動キックボード等多様な移動手段も増えてきているという背景もあり、近年は自転車と歩行者の空間を分離する動きとなっています。しかし自転車と歩行者の問題については解決ということになりますが、反対に自転車は車と近くなるということもあります。また一部の路線だけ自転車の通行空間を確保したから解決したという話にはなりません。

そういった意味では自転車通行空間をネットワークで整備することが理想で、例えば幹線道路のように幅員がある道路なら歩道を縮小して自転車の通行空間を確保できますが、補助幹線道路や両側に歩道も無いような道路では自転車の通行空間をつくるのは難しくなります。それでは、通行空間の整備の他にどのような策があるかという、1つは生活道路や補助幹線道路に車両があまり入らないようにすることです。そうすることで結果として自転車関連のリスクが減ります。

今回のような幹線道路の整備は通過交通を流すという事ですが、幹線道路を整備しないままであれば、抜け道として狭い生活道路にスピードの出る通過交通がますます入ってきてしまうという事があります。

幹線道路の整備を優先的にすることで、その間接的効果として生活道路を抜け道とするために入ってきている車両を排除することができるという事です。これにより効果は限定されますが自転車や歩行者に対しても安全性の確保を高めることが

期待できます。

幹線道路整備はそのような効果も持っていることも、今回事業の必要性としてアピールするほうがみなさんの理解を得やすくなると思います。

本日は事前説明なので今日の意見を参考にして諮問に備えてください。

これで議題第1号に関する審議は終了いたします。

会 長

それでは本日の審議はこれで終了いたしました。ありがとうございました。

－以 上－