

建設常任委員会施策研究テーマについて(報告)

西宮市議会議長 殿

平成 28 年 4 月 21 日
(2016 年)

建設常任委員会委員長
花岡 ゆたか

本委員会では、平成 27 年 7 月 23 日開催の委員会において、以下 2 件を年間の施策研究テーマと定め、調査・研究をしてまいりましたので、御報告申し上げます。

1 都市計画道路について

平成 27 年 8 月 26 日、平成 27 年 10 月 19 日、平成 27 年 11 月 19 日、平成 28 年 2 月 18 日及び平成 28 年 4 月 18 日に委員会を開催し、都市計画道路について、市当局より、本市の現在の取り組み状況や課題等の詳細な説明を聴取するとともに、質疑を行い、意見要望等を伝えました。

また、管外視察として、平成 27 年 10 月 30 日に福岡市を訪れ、同市の都市計画道路等の道路整備について調査を行いました。

都市計画変更素案（平成 26 年度作成）において、「存続区間」とされた路線のうち、各委員が特に優先度が高いと考える路線の一覧及び当該施策研究テーマに対する各委員の主な考えは別紙の通りです。

2 交通安全対策について（自転車関連）

平成 27 年 8 月 26 日、平成 27 年 10 月 19 日、平成 27 年 11 月 19 日、平成 28 年 2 月 18 日及び平成 28 年 4 月 18 日に委員会を開催し、自転車関連の交通安全対策について、市当局より、本市の現在の取り組み状況や課題等の詳細な説明を聴取するとともに、質

疑を行い、意見要望等を伝えました。

また、管外視察として、平成 27 年 10 月 29 日には名古屋市、翌 30 日には福岡市を訪れ、両市の自転車交通施策について調査を行いました。

当該施策研究テーマに対する、本委員会の提言内容については、次のとおりです。

- ・ 西宮市として、自転車の交通に関する条例を早期に制定すること。
- ・ 自転車の交通ルールの周知徹底に努めること。

また、当該施策研究テーマに対する各委員の主な考えは別紙の通りです。

以 上

■施策研究テーマ「都市計画道路について」

都市計画変更素案において、「存続区間」とされた25路線、34区間のうち、各委員が特に優先度が高いと考える路線（最大5路線）。

番号	都市計画道路名称	延長 (m)	上田	草加	庄本	田中	中川	花岡	松山
2	臨港線	100							
3-2	鳴尾御影東線	850		○	○				○
3-3		300		○	○				
5	湾岸側道1号線	1,550							
6-1	浜甲子園線	1,390		○	○		○		
6-2		720			○		○		
7	中津浜線	420					○		
8	今津東線	60							
9-1	今津西線	600			○	○	○		○
9-2		730					○		
9-3		610							○
11-2	大浜老松線	360							
11-3		1,660	○			○		○	
11-4		360							
12	甲子園葎原線	300	○						
13	鳴尾御影西線	350	○			○		○	○
14	稲荷山線	250							
15-1	甲子園段上線	1,540				○		○	
15-2		1,830						○	○
16-2	鉄道沿線北側	2,380							
17-1	武庫川広田線	680						○	
17-2		410							
18	球場前線	10							
19-1	門戸仁川線	270							
19-2		800							
20-2	学園線	360							
21-1	上ヶ原線	1,270							
22	山手線	1,200							
23-1	上ヶ原甲山線	1,450							
25	市役所前線	890							○
26-1	建石線	540			○			○	
27	田近野線	150							
28	山口南幹線	1,380							
31	山口岡場線	280							

◆都市計画道路について

【上田 さち子】

- 優先度が高い路線

11-3 大浜老松線（国道2号から山手線手前までの区間）

全市的に南北路線が不十分であるが、特に交通量も多い同路線は、幅員も狭く危険度は高い。用地買収など困難ではあるが、早急に整備を進めるべきである。

【草加 智清】

- 優先度が高い路線

6-2 浜甲子園線

概成済区間であり、車道は完成しているが、歩道の幅員が計画通りに拡幅されていない。東側には幅員 6.8mの歩道が整備されているが、西側の歩道の幅員が 2.7mしかなく、拡幅されていない状態なので、危険である。西側の歩行者の安全対策として東側の歩道の幅員と同じ 6.8mに急いで拡幅する必要がある。

3-2 鳴尾御影東線

同じく概成済区間であり、両側の歩道幅員が 1.8mしかなく、非常に狭く感じるくらい歩道が計画通りに整備されていない状態である。また、車道も 6.5mしかない現状で、道路周辺には鳴尾北小学校・学文中学校・鳴尾高校が存在しており、特に登校時には多くの児童・生徒が登校する通学路でもあるので、早急な安全対策として、両側の歩道幅員の拡幅をする必要がある。

3-3 鳴尾御影東線

鳴尾御影東線と今津東線の信号のある交差点手前の、かなり頻繁に車の往来がある対面道路であり、商業施設や病院のある南側には拡幅の必要な約 2mの狭い歩道は整備されているが、北側には歩道が全く整備されていない危険な現状。よって、早急な歩行者の安全対策として、南側の歩道拡幅と北側の歩道整備の必要がある。

【庄本 けんじ】

都市計画道路網の見直しが行われる。計画決定以後長期にわたって整備が進まない計画を廃止するというには一定の合理性があると思われる。ただ、計画を廃止した後、都市計画道路としての制限が外れることにより、無秩序で性急な乱開発が進ま

ないよう、住民との合意を重視した開発を進めることを要望する。

【田中 正剛】

見直しにおいて廃止する路線に関しては、代替案の提示が必要である。

今回実施された都市計画道路の見直しにおいて、計画が廃止されたものについては、安全対策が必要な箇所、渋滞対策が必要な箇所など、都市計画道路として位置づけられていた以上、よほどの環境の変化がない限り、何らかの課題が残されていると推察される。よって、残された交通課題を解消するための拡幅に代わる対策を市民に対して提示するべきである。

【中川 経夫】

存続区間のうち、特に臨港線から大阪湾岸線に接続する浜甲子園線については多くの廃止の意見がある。存続区間とするなら、その理由を明確にしなければならない。今後は名神湾岸線の課題もある。現在湾岸線から移動してくる小曾根線への大型車両はここ数年で増えていると思われる。今後、沿線の環境悪化の課題も考えていかなければならないために、すぐに廃止とはいかない。

【花岡 ゆたか】

現在の西宮市の道路網を見てみると、様々な問題が見えてくる。私が一番に挙げたいのは、県道 82 号線（建石線）である。1日に2万台以上の車両が通る一般国道なみの道路であり、阪急甲陽線との交差付近では、渋滞が常態化してしまっている。道路幅員の拡幅に加え、ふくそうする交通の解消のために、信号機の設置や立体交差化など、様々な策を講じる必要がある。

次に甲東瓦木地区を見ると、区画整理が進まなかったために、生活道路が幹線道路のように使われているところが散見される。ここにおいては、甲子園段上線と武庫川広田線を早期に整備し、生活道路への通過交通の流入を防ぐべきである。甲子園段上線においては、その南部のJRとの立体交差化が不可欠であり、武庫川広田線においては、尼崎との間に武庫川を渡る橋の整備も必要になってくる。この橋については、尼崎市からも早期の着工が望まれていると聞いている。また、この武庫川広田線は、尼崎市では園田西武庫線として、御園工区及び藻川工区の整備が進んでおり、この道路が完成すれば、豊中市方向への交通利便性が向上する。

次に大浜老松線の山手幹線以北を見ると、まず阪急神戸線の跨線橋の幅員が非常に狭く、交互通行でありながら橋上での車両の離合は不可能である。この道は、幅員

が狭い割に交通量が多く、接触事故も頻発していると聞いている。沿道の住民の方からすると、玄関を出るとすぐ目の前に幹線道路があるような非常に危険な状態で、いつ重大事故が起きても不思議ではない。既に宅地化が済んでいて、既存の住宅の敷地の買収が必要で、かなり大規模な事業となるが、その重要性は高い。

最後に鳴尾御影西線だが、これが完成すればその名の通り「鳴尾」と「御影」が繋がり、国道2号・43号の渋滞時の抜け道として生活道路が利用されることが軽減されると予想される。また、計画地の地権者からは、「通すなら早く通して欲しい」、「家を建て替える時期も決まらない」等、人生設計にも影響を与えている事が明らかである。

【松山 かつのり】

- 15-2（甲子園段上線）については狭隘道路のため、防災の観点からもまた、用地取得に時間を要するため、優先すべきである。
- 交通量の多さ（車・人・自転車）と現状の危険度を考慮し優先度を定める。
- 優先度が高い路線は、事業の難易度を確認し、難易度の高い路線は課題を提示し、実施に伴う対策を示してもらいたい。
- 難易度の低い路線は実施計画時期を策定してもらいたい。
- 少子高齢化や自動車人口の減少に備え、車道より歩道優先の整備を行う。

◆交通安全対策について（自転車関連）

【上田 さち子】

比較的広い歩道でも、自転車専用道としての位置づけのないところも残されているので、早急に点検して整備を。

他市での視察においても、自転車利用者への啓発が不可欠と感じた。基本は車道通行とはいえ、実態は狭くても歩道利用が多く、その際でも「自転車は歩道の車道寄りに」という認識はほとんどされていないように思われる。自動車運転免許の更新は、ドライバーにとっては「安全運転」履行を意識せざるを得ないが、同じような意識付けが自転車利用者にも必要である。

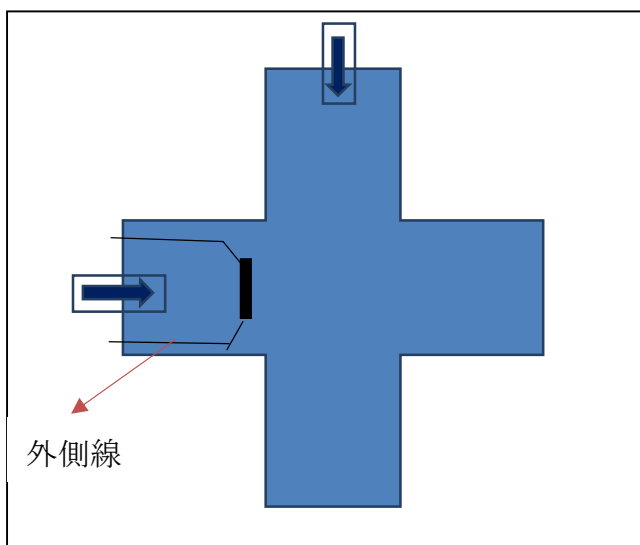
【草加 智清】

● 着眼点

- ・ 自転車事故は区画道路での事故が多い。
- ・ 自転車は一旦停止を嫌がる。（停止後の再走行時にペダルを踏む新たな強い力が必要になるので）
- ・ JR以北の地域では、自転車走行レーン等の整備が遅れている。
- ・ 電動アシスト付の自転車が増えている。

● 改善提案

自転車の一旦停止を守らせるために、一方通行の区画道路同士の交差点の場合は、一旦停止のある道路の外側線を下図のように停止線手前で絞り込み、自転車や車の一旦停止の励行を促す。



【庄本 けんじ】

- 自転車通行に関わる安全対策は、新しい道路交通法にもとづく独自の対策が必要となる。しかし、自転車の問題を本格的に解決するためには、自転車の交通に関する問題を、都市交通全体の中に位置づけ、都市交通のあり方そのものを総合的に見直す必要があると考える。
- 自転車通行の事故対策については、新道交法もさることながら、緊急の対応が求められる。対応策を施すためにも、自転車に関わる交通事故の現状把握が決定的に重要となる。警察との情報共有を急ぐべきである。
- 道路側溝の蓋がけについて、交通安全対策としての位置づけを高め、道路利用者の要望を聞き、尊重して対応することを要望する。

【田中 正剛】

- 自転車利用環境に関する総合計画（駐輪対策、自転車走行ネットワーク整備、マナーの周知など）を策定し、自転車政策を明確にするべきである。
- 整備すべき自転車走行空間をネットワーク化し、財源を明示したうえで、自転車レーンや歩行者自転車道の整備を計画的に進めるべきである。市役所前線や山手幹線など一定の自転車通行量がある幹線道路の全てにおいて、自転車走行空間の明示も含めて、さらに自転車レーンの整備を進める必要がある。
- 事故件数や自転車や歩行者の交通量を把握し、整備路線を選定するべきである。自転車レーンについては、県道についても、西宮大沢線（特に JR と交差する箇所）など、危険箇所として指摘を受けている箇所があることから、県とも連携して整備を進めていただきたい。

【中川 経夫】

日本では歩道走行習慣があり、車道を走行するのが怖いと思っている人が多い。そのため自転車対歩行者の事故や、自転車同士の事故も年々増えている。特に自転車が歩行者を負傷させる事故が問題化している。

2008年の道交法改正で、車道走行の徹底が図られたが、道路の整備も含め、まだまだ厳しい状況である。今後、原則車道走行を徹底するためには、ルールの順守を教育していく必要がある。

【花岡 ゆたか】

この問題についていろいろと情報を集め勉強したが、どの地方自治体も苦勞して

おり、この問題には正しい答えが出せない物と認識している。

そこで本市においては、まず路肩をカラー塗装する「自転車レーン」を試験的に市内で作るべきだと考える。候補路線としては、交通量が比較的少なく、道路幅員もある鳴尾御影線を推したい。

【松山 かつのり】

- 自転車用ミラーの設置についての基準を決め、拡充する。
- 障害者や高齢者などが安心して外出できるユニバーサルを優先する。
- 原則車道走行を守りながら、市独自の解釈（見解）で車道走行により危険度が大幅に伴う場合には、明確な基準を設ける。

例）子供を乗せた場合、高齢者、子どもなどは歩行者道の徹底を行う。

- 自転車マナーの西宮基準を策定し、市内の自転車販売店や宅配事業者などに働きかける。
- 高齢者のヘルメット着用を義務付ける。