

第3回 播磨町自転車ネットワーク計画策定協議会 議事要旨

1. 日 時 令和8年1月27日（火曜日） 15:00～16:00

2. 場 所 播磨町役場第1庁舎3階 302会議室

3. 出席者

役職	氏名	所属	備考
会長	坂上 哲也	播磨町都市基盤部 部長	
委員	中島 眞吾	加古川警察交通第1課 課長	随行 堀田 祐三(加古川警察交通第1課)
委員	谷口 佳充	兵庫県土木部道路企画課計画調査班 班長	随行 沖野 倫子(兵庫県土木部道路企画課計画調査班)
委員	田中 孝行	兵庫県土木部道路街路課国道・交通施設班 班長	随行 中嶋 友哉(兵庫県土木部道路街路課国道・交通施設班 副主任)
委員	福崎 誠 (欠席)	兵庫県加古川土木事務所道路第2課 課長	代理 柴田 文吾(兵庫県加古川土木事務所道路第2課 主査)
委員	堀江 直美	播磨町企画総務部危機管理課 課長	
委員	松原 麻祐子	播磨町教育委員会事務局教育総務課 課長	
委員	中島 直實	播磨町自治会連合会 会長	

役職	氏名	所属	備考
受注者	西村 和記	(株)丸尾計画事務所 専務取締役	
	香山 雅紀	(株)丸尾計画事務所 主任	

役職	氏名	所属	備考
事務局	小林 勉	播磨町都市基盤部土木課 課長	
	下岩 武史	播磨町都市基盤部土木課土木整備係 係長	
	魚住 周作	播磨町都市基盤部土木課土木整備係 主査	

4. 配布資料

(第3回協議会資料)

- 第3回 播磨町自転車ネットワーク計画策定協議会 次第
- 播磨町自転車ネットワーク計画 (素案)

5. 開会

(事務局より挨拶)

本日はお忙しい中、第3回播磨町自転車ネットワーク計画策定協議会にご出席いただき、お礼申し上げます。ただいまより本協議会の開催を行う。

(事務局より資料確認)

- ・資料確認

(会長より挨拶)

本日はお忙しい中、また寒さの厳しい中、第3回播磨町自転車ネットワーク計画策定協議会に参加いただき、お礼申し上げます。

また、日頃から地方行政の推進に対し、多大なる理解と協力を得ていることに改めて感謝したい。これまで自転車ネットワーク路線の選定や優先順位など、実効性の高い計画を目指して活発な議論を重ねてきたが、本日はパブリックコメント実施前の最終審議となる。本日検討して頂いた内容は、播磨町における自転車利用環境の将来像を示すものとなるため、播磨町民にとって理解しやすく、共感が得られる内容となっているか、最後にもう一度委員の皆様へ審議をお願いしたい。

6. 審議事項

【播磨町自転車ネットワーク計画（素案）について】

(事務局より資料説明)

- ・2点確認させて頂きたい。1点目は、P.42の「当面の整備区間候補」に示されている文章の中で「(都)土山駅前線については、「JR土山駅北周辺地区まちづくり」と一体で整備していきますが、2026年度(令和8年度)以降に住民等と協議した上で整備方針を検討していくため、当面の整備区間候補から外します」と記載されているが、P.34では自転車ネットワーク路線として位置付けられていない。当面の整備区間候補から除外するなら、自転車ネットワーク路線として位置付けが必要である。自転車ネットワーク路線を設定するまでに、選定要件が複数あるが、その選定要件の中で(都)土山駅前線を自転車ネットワーク路線から除外することの注釈が必要だと思う。2点目は、P.50に「車道混在に駐車する自動車に対して、警察と連携した指導・取締りの強化を検討していきます」と記載されているが、車道混在(矢羽根型路面表示)に駐車する自動車をどの様に取締まりをするのかについてお聞きしたい。

[委員]

- ・P.42に「(都)土山駅前線については、当面の整備区間候補から外します」と但し書きで記載をしており、また、P.34では自転車ネットワーク路線に設定しているが、路線としてはJR土山駅から国道2号の間で北東側に伸びている道路が(都)土山駅前線であるが、認識は合っているか。[事務局]
- ・JR土山駅の北西側にある(一)別府平岡線と勘違いしていた。この(一)別府平岡線になるが、選定要件では複数の項目に該当する路線となっているが、この路線を自転車ネットワーク路線に設定しない理由を教えてください。[委員]
- ・第2回播磨町自転車ネットワーク計画策定協議会後の話になるが、現在「JR土山駅北周辺地区まちづくり」の整備方針が確定していない状況のため、整備方針の確定後に(都)土山駅前線を自転車ネットワークとして位置付けるかを検討することとなったことから、このP.42

の説明の中に（一）別府平岡線についても追記したいと思う。また、P. 42と同様に、P. 34にも注釈を入れたいと思う。[事務局]

- P. 33に「連続性確保のために必要な路線」で（一）別府平岡線は「選定要件に該当するがネットワーク構成上不要と思われる路線」としているため、P. 34の「自転車ネットワーク路線」では対象路線から除外している。[受注者]
- （一）別府平岡線については、第2回播磨町自転車ネットワーク計画策定協議会でも議論したと思うが、もし、駐輪場が目的地となるのであれば、自転車ネットワークとして路線が繋がっているか否かは関係ないと思う。（都）浜幹線のような3市町を繋ぐ長い路線ならともかく、なぜこの区間が自転車ネットワークから除外になるのか疑問に感じる。当該区間は自転車利用も多いため、自転車ネットワーク路線として位置付ける必要があると思われる。[委員]
- （都）浜幹線を自転車ネットワーク路線としているのは、沿線に播磨南高等学校があり、自転車通学の学生がいるためである。今回、自転車ネットワーク路線の対象としなかった路線については、短区間のためネットワーク化が困難な箇所になるが、（一）別府平岡線については議論が必要だと思っている。[受注者]
- P. 30でも自転車の利用需要が多い路線として示されているため、この路線を利用してJR土山駅が目的地になり得るのなら、何らかの対応が必要ではないかと思う。[委員]
- 第2回播磨町自転車ネットワーク計画策定協議会では、確かに（一）別府平岡線が自転車の利用需要が多い路線のため、どうするのが議論になった。今後、この（一）別府平岡線を自転車ネットワーク路線の対象とするかの可否は、委員の皆様と議論させて頂ければ有難い。ただ、先程も（都）土山駅前線で説明した際と同様に、この（一）別府平岡線も「JR土山駅北周辺地区まちづくり」の対象地域にあたるため、整備方針確定までは当面の整備区間候補から外れることにはなるが、個人的には自転車ネットワーク路線に設定しても差し障りはないと思っている。[事務局]
- （一）別府平岡線は、自転車ネットワーク路線の位置付けに該当するが、「JR土山駅北周辺地区まちづくり」において、JR土山駅周辺の一体的な整備が検討されているため、その兼ね合いを考慮して、現時点では自転車ネットワーク路線として位置付けをしないとといった注釈があれば、地域住民も納得ができる。[委員]
- P. 33の「連続性確保のために必要な路線」に「JR土山駅北周辺地区まちづくり」の整備方針に関する注釈の追加で良いのではないか。[会長]
- P. 33の「連続性確保のために必要な路線」で、JR土山駅南側の（都）土山新島線と交差する（都）大中二見線の東側区間も「選定要件に該当するがネットワーク構成上不要と思われる路線」となっているのは何故か。[委員]
- この路線は、明石市側において自転車ネットワーク路線に設定されていないため、自転車ネットワーク路線としては不要としている。また、自転車ネットワーク路線としても短区間であるため、設定していない。自転車ネットワーク路線に設定されている路線は、連続した比較的長区間の路線を対象としている。もし明石市で（都）大中二見線が自転車ネットワーク路線として設定されていれば、播磨町としても連続する路線として自転車ネットワーク路線に設定していたと思う。[受注者]

- ・(都) 大中二見線は、明石市の自転車ネットワーク路線に関係している部分が多いが、今回の(一) 別府平岡線については、P. 33で「ネットワーク構成上不要と思われる路線」として示さず、「選定要件のいずれかを満たす路線」に設定し、「JR 土山駅北周辺地区まちづくり」の整備方針に関する注釈の追加を行い、P. 34の自転車ネットワーク路線の対象路線から除外するのはどうか。[会長]
- ・そうであれば、(一) 別府平岡線を自転車ネットワーク路線に設定した方が良いのではないかと。現在、(都) 土山駅前線を自転車ネットワーク路線と設定しており、P. 42で「(都) 土山駅前線については、当面の整備区間候補から外します」と記載していることから、こちらと整合をとった方が良いのではないかと。[受注者]
- ・P. 33の「連続性確保のために必要な路線」は本来の意味としては、(一) 本荘平岡線と(都) 土山新島線の間にある青線区間を選定するための要件ではないのか。そのため、P. 34で注釈を追加したうえで、(一) 別府平岡線は自転車ネットワーク路線の対象路線から除外する形の方が良いのではないかと。[会長]
- ・P. 33の「連続性確保のために必要な路線」とは、本来は自転車ネットワーク路線を補間する必要がある路線を選定するものであるため、会長の意見の通りで良いと思う。[受注者]
- ・車道混在(矢羽根型路面表示)に駐車する自動車をどの様にとり締まりをするのかについて、意見を伺いたい。[委員]
- ・車道混在(矢羽根型路面表示)が整備されている路線に駐車車両があれば、取締まりの対象となるため、文章にある通りドライバーに対する指導を行うことになる。[委員]
- ・自転車レーンなどは法定表示で駐車規制がかかっているため、駐車禁止であることは分かるが、車道混在(矢羽根型路面表示)の路線もそのような規制がかかるのかが不明であるため、その点を伺いたい。[委員]
- ・車道混在(矢羽根型路面表示)に対しても、駐車禁止の対象となる。[委員]
- ・方向性③の「自転車・歩行者・自動車の共存による安全意識の醸成」の事業は、P. 47、48に示している事業のことを指しているのか。[委員]
- ・P. 47からP. 50までの事業を指している。[事務局]
- ・承知した。[委員]
- ・P. 2の「計画の位置付け」及びP. 3の「播磨町自転車ネットワーク計画と上位・関連計画との関係」にある「兵庫県自転車活用推進計画」は、あくまで自転車活用推進計画であり、ネットワーク計画との関係性について特に記載されていないため、「上位計画」という位置付けには違和感がある。このため「兵庫県自転車活用推進計画」は関連計画として扱ってほしい。修正案としては、P. 2の文章や図から「兵庫県自転車活用推進計画」を削除し、P. 3は上位計画から関連計画に移動してはどうか。また、「播磨町都市計画マスタープラン(立地適正化計画)」が2026年3月策定となっているが、「播磨町自転車ネットワーク計画(素案)」のパブリックコメントに当たって、この表記のままで良いのか。[委員]

- ・パブリックコメント時には、「播磨町都市計画マスタープラン（立地適正化計画）」に「(案)」を追加し、策定時には、「(案)」の表記を削除する。[会長]
- ・P. 26「国ガイドラインを考慮した本計画における選定要件」の注釈に「事業認可の進捗を踏まえて認可後に検討」と記載されているが、都市計画道路が供用された時点で、選定要件の対象路線とするのか、事業認可された時点で選定要件の対象路線になるのかを確認したい。
[委員]
- ・都市計画道路が事業認可された時点で、選定要件の対象路線とする想定である。[事務局]
- ・「事業認可」という言葉が一般的な表現ではないため、「事業化後に検討」としても良いのではないかと思う。都市計画道路は、基本的に事業認可を取得するが、事業認可を取得せずに道路事業で行うこともあるため気になった次第である。[委員]
- ・意見を踏まえて、注釈の表記を検討する。[事務局]
- ・「都市計画道路の事業化の進捗を踏まえて検討」などの文言に変更して頂ければと思う。次に、P. 44に「車道混在の矢羽根や路肩（路側帯）拡幅等を基本に、最適な整備について関係機関と協議しながら検討していきます」と記載があるが、この文章に「路側帯」を表記すると、自転車が路側帯を走行しても良いと捉えられる可能性がある。基本的には路側帯は自転車で走行することはできないため、路肩だけで良いのではないか。[会長]
- ・歩道がない路肩の拡幅を、正確に記載した方が良いのではないかという意味で記載していたため、誤解を与える表現であれば削除しても良いのではないかと思う。[事務局]
- ・敢えて記載する必要はないと思うため、削除してはどうか。[会長]
- ・P. 52の「計画目標の設定」で、「自転車ネットワーク路線の整備延長」の目標値が4.7kmと設定されているが、この距離はP. 43の「当面の整備区間及び整備形態」に示す自転車専用通行帯と車道混在（矢羽根型路面表示）の合計の値になるのか。[委員]
- ・その通りである。[事務局]
- ・P. 52の「社会情勢の変化に応じた計画の見直し」に示されている、「今後の国・県の動向（国の「第3次自転車活用推進計画」を受けて策定される「兵庫県自転車活用推進計画（第3次）」の策定など）」とあるが、「兵庫県自転車活用推進計画（第3次）」の策定は現時点で未定であることから、「国の「第3次自転車活用推進計画」等」に表現を留めて頂きたい。[委員]
- ・承知した。[事務局]
- ・本日の議題の確認を行いたい。修正事項が何点かあるが、播磨町自転車ネットワーク計画案について、この内容でパブリックコメントへ進めることについて承知頂けるか。[会長]
- ・全員異議なし

7. パブリックコメントについて

- ・今後のスケジュールとして、パブリックコメントを2月2日（月）から3月3日（火）まで行う予定である。そのパブリックコメントの結果により、第4回播磨町自転車ネットワーク計画策定協議会を行う予定となる。軽微な変更であれば、書面にて協議させて頂きたいと考えている。

8. 閉会

（事務局より挨拶）

これをもって、第3回播磨町自転車ネットワーク計画策定協議会を終了する。