

第2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7年12月16日(火曜日) 10:00~11:00

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	
副会長	堀江 直美	播磨町企画総務部危機管理課 課長	
委員	中島 眞吾	加古川警察交通第1課 課長	随行 井本 淳(加古川警察交通第1課 係長)
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	兵庫県加古川土木事務所道路第2課 課長	随行 柴田 文吾(兵庫県加古川土木事務所道路第2課 主査)
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
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2回協議会資料)

- 第2回 播磨町自転車ネットワーク計画策定協議会 次第
- 資料1 計画の方向性及び自転車ネットワーク路線

5. 開会

(事務局より挨拶)

本日はお忙しい中、第2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。定刻となったので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、第2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。本協議会は本日で2回目であり、前は播磨町の現状と課題について報告があった。本日は計画の方向性や自転車ネットワーク路線が議題となるため、よろしくお願い申し上げます。

6. 報告事項

【出席状況報告】

(委員・事務局等による自己紹介)

【計画の方向性及び自転車ネットワーク路線（資料1）】

(事務局より資料説明)

- ・P.2「2.1 自転車ネットワーク路線の検討概要」では、自転車通行空間の整備ということで、安心安全のまちづくりを目指すことが重要であり、自転車通行空間を整備する上で主要路線も大切である。しかし、自転車事故は出合い頭の事故が多いため、歩道と車道が分離されていない生活道路での自転車の安全通行について検討し、事故防止につなげる施策を取り組むべきではないか。[委員]
- ・生活道路における自転車の安全対策は、重要な事項だと認識している。しかし、自転車ネットワークとしては、連続性を確保する必要があると考えている。生活道路は町内に多く存在しており、自転車ネットワークの中に生活道路を盛り込むことは困難である。したがって、事故防止対策は、別の施策で取り組む必要があると考えているため、ご理解いただきたい。
[事務局]
- ・了解した。[委員]
- ・行政として全てを整備することは難しいため、計画を作り、位置づけることで重点的かつ効率的に整備する必要がある。[会長]
- ・P.6「選定要件 C:自転車通学での利用が多い路線」で、中学校の自転車通学を検討しているとあったが、本計画に反映すべきではないか。播磨南中学校は幹線道路に面しているが、播磨中学校の通学路は狭い道路ばかりであり、そういった道路に対してどのように対策すべきと考えているのか伺いたい。[委員]
- ・中学校の自転車通学に関しては、現在検討している段階であり、このような状況で自転車ネットワーク路線として位置づけることは現段階では相応しくないと考えている。計画自体は今回策定して終わりではないため、今後、中学校の自転車通学を加える場合、自転車ネットワーク路線自体を見直していく必要があると考えている。[事務局]
- ・了解した。[委員]
- ・中学校の自転車通学に関して、教育委員会から他に補足などはあるか。[会長]
- ・中学校の自転車通学に関しては、現在検討を進めているところであるが、実態としては朝の時間帯に事故が多く、小学校の徒歩通学と時間帯が一緒であることから、委員や中学校の先

生は難色を示している状況であり、自転車通学のルート選定まで議論が進んでいない。このため、令和8年度からといった短期的な対応ではなく、時間をかけて合意を図りながら進めていく必要があると考えているため、今後計画の見直しを検討する際に、必要に応じて反映すべきであると考えている。[委員]

- ・了解した。[会長]
- ・P.1「計画の方向性」において、自転車、歩行者、自動車の共存と謳われていることであるが、
 - (一) 本荘平岡線では都市計画幅員の20mの用地買収が既に完了している。また、用地買収を行うと都市計画自体を変更する必要があるため、基本的には用地買収を伴わない整備形態である車道混在が望ましい。しかし、車道混在の場合、国のガイドラインに従うと自動車の規制速度は40km/h以下で整備可能となっている一方で、現在の規制速度が50km/hであることから、車道混在で整備する路線については共存という点を踏まえると、規制速度を40km/hに減速した方が良いのではないかと。自転車が自転車専用通行帯を通行する隣で自動車が50km/hで走行するよりは、規制速度を10km/hほど減速した方が目標とする共存という方向性になると考えるため、検討する余地があるのではないかと。[委員]
- ・道路の規制速度を単純に40km/hに変更することは、地元住民との合意形成等も必要であり、難しいと認識している。[委員]
- ・(一) 本荘平岡線は、P.21にある今後10年以内での整備完了とする区間が短い中で、当該区間のみ規制速度を40km/hに減速して、その他を50km/hとするのは違和感がある。また、規制速度が細かく変わるのには運転手も運転しにくいと思われる。また、自転車専用通行帯が整備される(都)土山新島線についても、片側1車線の道路であるが、実際の都市計画幅員は20mと広い道路である。そのため、自転車専用通行帯を整備するのであれば、(一) 本荘平岡線及び(都)土山新島線の規制速度は、全線40km/hでも良いのではないかと。規制速度を減速しないのであれば50km/hのままとなるが、道路管理者としては不安なところがある。当該区間は車道混在の整備でないと難しいと考えているため、検討していただきたい。[委員]
- ・自転車通行空間の整備に関しては、公安委員会で諮る必要があるため、本部と検討する。[委員]
- ・(都)浜幹線の規制速度も50km/hであるため、連続性を考慮した上で併せて協議する必要がある。先ほど発言があったように、区間で規制速度が変わることに違和感があるが、まずは自転車ネットワーク整備路線を決定の上で協議する必要がある。[会長]
- ・単純に標識と規制速度を変えるだけではないため、今後調整しながら検討していきたい。[委員]
- ・(都)浜幹線は、議会でも取り上げられていたのではないかと。[会長]
- ・そのとおりである。以前から近隣住民より、規制速度を下げしてほしいという要望はあるが、難しいという回答をしている。[委員]
- ・今後、調整・協議していく必要がある。[会長]
- ・自転車ネットワーク路線の選定の考え方に問題はないと思われる。ただ、JR土山駅の北側に

- ある（一）別府平岡線の国道2号からJR神戸線の区間が、P.11の自転車ネットワーク路線から除外されているが、JR土山駅へのアクセスという見方をするのであれば、交通端末が駅となるため、自転車ネットワーク路線として追加しても良いのではないかと。[委員]
- ・当該区間には踏切があり、かつJR土山駅の近くということもあることから、遮断機が下りていることが多い。このことから、路線として連続性を持たせることを考えるのであれば、当該区間は不要ではないかと考えている。[事務局]
 - ・国道2号から踏切を渡って駐輪場に行くのであれば、JR土山駅を目的地とする路線であるという意味合いで、自転車ネットワーク路線に追加しても良いのではないかと考えた。[委員]
 - ・（一）別府平岡線からJR土山駅に向かう路線は既に歩道整備がされているが、この区間も自転車ネットワーク路線として追加した方が良いということか。[事務局]
 - ・出発地から目的地までのネットワークという意味で、自転車で駅の駐輪場に行くというのも1つの見方ではないか。駅や病院、学校という目的地を施設として整理しており、駐輪場も1つの施設だと思っているため、ネットワークが結ばれない理由はないのではないかと。このため、必要性があるなら一緒に取り組んでも良いのではないかと。[委員]
 - ・P.7「選定要件D：自転車利用需要が多い路線」で、（一）別府平岡線の国道2号からJR神戸線の区間は自転車の台数が非常に多い。このため、加古川土木事務所と協議し検討していきたい。また、JR土山駅北では、「JR土山駅北周辺地区まちづくり」の検討をしており、現段階で細かい調整までには至っていないため、計画検討の際には自転車利用も考慮した道路整備を検討したいと考えている。検討区域には含まれているため、都市計画部局と調整を図りたいと考えている。[事務局]
 - ・数年前に歩道を作ってほしいという要望を出していると記憶している。ただ、その時もまちづくりと一緒にする必要があると話をしていたため、まちづくりの進行も踏まえて路線の検討や加古川土木事務所と調整する必要がある。また、以前に歩道整備の議論をした際、当該路線は都市計画道路ではないことから、用地買収も難しいという話もしている。このような観点から今回ネットワーク路線から外したと認識している。[会長]
 - ・「JR土山駅北周辺地区まちづくり」の方針が見えてきた頃に、計画書に路線を追加しても良いのではないかと。[委員]
 - ・「JR土山駅北周辺地区まちづくり」の検討の際に、自転車の安全対策や自転車専用通行帯の整備ができるのか検討するという事として、今回はネットワーク路線から外させていただきたい。[事務局]
 - ・了解した。[委員]
- ・P.17「整備形態検討フロー」内で、「自転車専用通行帯」が「自転車レーン」という表記になっている。他頁では「自転車専用通行帯」と表記しているため、統一すべきである。また、P.1「計画の方向性」に関しては、播磨町総合計画などの上位計画と整合が図られているか、再度確認していただきたい。[委員]
- ・P.15以降の自転車道の模式図に示されている着色については、兵庫県ではベンガラ色として

いるため、合わせていただきたい。兵庫県でも似たような模式図を作成しているため、参考にいただきたい。[委員]

- ・兵庫県のルールでは、自転車道はベンガラ色、自転車専用通行帯は青色ということで変更する。[会長]
- ・計画の方向性、自転車利用環境整備の取組み施策について、この内容で進めていくことで異議はないか。[会長]
- ・全員異議なし

7. その他

【次回協議会の開催について】

- ・次回の第3回播磨町自転車ネットワーク計画策定協議会は、令和8年1月中旬から下旬に開催を予定している。[事務局]
- ・パブリックコメントは令和8年2月から3月にかけて実施し、意見の内容によっては第4回協議会にて本計画を一部修正する可能性があるが、軽微な変更であれば第4回協議会は書面協議とする予定であるため、よろしくお願い申し上げます。[事務局]

8. 閉会

(事務局より挨拶)

これをもって、第2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。