

建設経済常任委員会  
所管事務調査報告書

交通問題（バス、車、自転車、歩行者を  
含む）について

平成28年3月29日

## 1 調査事件名

交通問題（バス、車、自転車、歩行者を含む）について

## 2 調査の目的

バス、車、自転車、歩行者の移動という視点から課題を探り提言を行う。  
特に「バリアフリー基本構想（田辺地区）の整備状況について」

## 3 調査の結果

別紙添付

## 4 総括

### ○バス

- ・平成27年11月12日、愛知県刈谷市の交通政策について研修を実施した。（下記の視察報告を参照）
- ・京田辺市バス交通等検証委員会で取りまとめて、今後、議論を行うとした。そのことを受けて、バス運転手や利用者、区・自治会（普賢寺など）への聞き取り調査をしたい。

### ○車

- ・平成27年11月12日、愛知県刈谷市の交通政策について研修を実施した。（下記の視察報告を参照）
- ・今後、渋滞対策や住宅地の通り抜け、ゾーン30の設定などの課題について整理を行い、執行部から現状など報告を受け取りまとめる。問題個所については、区・自治会から聞き取り現地調査をしたい。

### ○自転車

- ・自転車ネットワークについては、自転車による交通事故防止を目的に警察庁と総務省、国土交通省において、平成20年1月に「自転車モデル地区の設定」や、24年12月には、「ガイドラインの策定」があり、自治体でこれを具体化することとなったが、現状では80%の自治体で具体化されていない。

委員間討議では、京都府が整備した木津川サイクリングロードと京田辺市の名所・旧跡地を結ぶ自転車道の整備と電動自転車レンタサイクルなども含めた観光サイクリングとしての取り組みを行うべきとの意見も出された。その具体化として、「ゆうゆうサイクル」の団体とも意見交換を行った。「ゆうゆうサイクル」では、自転車で行くマップを作成されており、

その活用を広めることも重要であることが確認された。

- ・ 今後は、交通手段である自転車の位置づけも検討していく。通勤、通学、買い物等で自転車を利用する市民の危険度をチェックするなど、さらに、車社会に頼らないことを前提とした自転車利用の拡大のための基盤整備課題について、協議テーマとして取り組みたい。

例えば「自転車・歩行者安全マップの作成」として、市民・学生・運送事業者を対象に行う。

- ① 住民参加のもと、安心して利用できる歩行者・自転車道のあり方を整理する。
- ② 現地調査やマップの制作を通して、校区内の道路環境や交通安全対策に関心を持ってもらう。

#### ○歩行者

平成18年12月20日に「高齢者、障害者等の移動等の円滑化の促進に関する法律」が施行され、京田辺市においても公共施設におけるバリアフリー対策として、平成22年8月8日に田辺地区で段差解消を基本とした取り組みが行われた。今回、実際に車いすを使用してその検証を行った。

その結果は、別紙のとおりであるが、新たな課題として、本市全体の歩道における植栽（樹木も含む）のあり方、歩道舗装における平板ブロック使用のあり方、歩車道のすりつけ部における段差解消にあたっての視覚障害者との調整課題等も今後の検討課題とした。

今後は、高齢者、障害者に加え、子育て支援や通学路の安全対策に向けた歩道整備を着実に進める具体化が必要である。

○残された課題については、委員間討議を行ったうえで検討となった。

## 5 調査の経過

### (1) 委員会開催日

- ① 平成27年7月24日

委員会：公共交通をはじめとする交通問題の課題と計画について

- ② 平成27年9月15日

委員会：交通問題（バス、車、自転車、歩行者を含む）につて委員間討議を行う。

- ③ 平成27年10月5日

協議会：バリアフリー基本構想（田辺地区）に基づき、新田辺駅周辺と

市庁舎周辺を結ぶ生活関連経路の整備状況について、現地調査を実施する。（５頁以降のとおり）

④ 平成２７年１１月１２日

管外視察：交通政策について愛知県刈谷市に管外視察を行う。

⑤ 平成２７年１２月１６日

委員会：１０月５日に実施した現地調査を基に、建設部と所管事務調査を行う。

(２) 派遣

平成２７年１１月１２日、愛知県刈谷市（人口約１４万８千人、６万２千世帯）の交通政策について研修を実施した。

同市の都市交通では、地域活力の維持・向上とともに、東日本大震災を教訓とする防災・減災対策の推進、地球規模の環境問題への対応に向けた低炭素化の推進、高齢者など交通弱者が安心かつ安全に移動できる移動環境の確保など、多岐にわたる検討課題がありました。また、同市の中心部には、大規模事業所が多数立地していることから、朝夕の通勤時には、主要幹線道路や刈谷駅周辺の道路において激しい渋滞が発生しており、生活道路への迂回交通の進入や、中心市街地へのアクセス、利便性の低下などの問題が発生していました。

これらの問題について、自動車交通への対応のみならず、鉄道、バスさらには自転車など多様な交通手段を含む総合的な観点から、その解決策を探る必要がありました。

そこで、総合交通体系の視点から、同市が目指すべき都市交通のビジョンを明確にするとともに、その具体化に向け、２４年７月に「刈谷市都市交通戦略・平成２４年～４２年」を策定したとのことでした。

同市は、南北に細長い地形で９つの駅が東西を結び、南北にバス路線が走っています。市民アンケートからは、「バスの利便性の向上」が一番多く、高齢者など交通弱者をはじめ、市民が自動車に頼ることなく生活できる環境を創出するため、市民の日常生活の移動手段として公共施設連絡バスを無料で運行していました。同市の費用負担としては、６路線（１０台）を４事業者に委託し、平成２６年度委託料として約２億円、民間バス１路線に約１，７００万円の補助を行っているとのことでした。

平成27年（2015年）10月5日建設経済常任委員会

議題：バリアフリー基本構想（田辺地区）に基づき、新田辺駅周辺と市庁舎周辺を結ぶ生活関連経路の整備状況について、現地調査を実施する。

午前10時に市庁舎正面玄関前に集合。

日常生活を行うなかで、移動が困難に感じたり危険を感じる場所など、バリアがどこなのかを、実際に委員が交代で車イスに乗り新田辺駅まで点検を行った。

調査の結果：

① グレーチングの改善について

京田辺市都市緑化協会前のグレーチング2カ所。

旧式のグレーチングのため、メッシュが粗く車イスのタイヤがはまる。細かなメッシュに改善すべき。

② 京都府道22号八幡木津線の横断について（牛乳販売店前）

横断歩道にたまりがないため、いったん南側に行き横断（西から東）しなければならない。信号機がなく、さらに建物の死角となっており、横断者からも車両側からも見にくく危険である。

対策としては、横断歩道にたまりができないかなど、警察と協議すべき。

③ JRの踏切をわたり、ドラックユタカ側に渡る横断歩道について

地盤が悪いのか、横断歩道に車両のわだちができており、横断がしにくい。

建経委員会として、すぐに補修するように要請すべきでは。

④ ドラックユタカから新田辺駅周辺の平板ブロックと植樹について

経年劣化で、平板ブロックに凹凸ができています。場所によっては沈み込んでおり、水たまりができています。また、車イスが斜めに走り、タイヤが段差とこすれる（トヨタレンタリース前）など改善すべき点がある。

植樹について、樹木（ケヤキ）の周りは鉄網（根元周囲に設置している格子状の網）や平板ブロックで固まっており、そのため根は行き場を失い、舗装材の下の柔らかい砂の層などに侵入し、鉄網・平板ブロックを持上げている。後の補修・維持管理が大変なので、樹木の種類（サルスベリ）を変えることや、地面が持ち上がらない工法など改善すべき。

⑤ 横断歩道を渡る際に、歩道と車道勾配が大きいいためV字状態になっており、車イスが前のめりになり危険である。

⑥ 新田辺駅の東西に設置されているエレベーターについて

東口エレベーターは、車イスが乗降するときに、そのまま前方に通り抜けできる。また、ボタンやインターホンの位置も車イス目線で設置している。西口のエレベーターはそうはなっていない。

※上記の①～⑥については、現地調査の際に発見した問題点について、委員間で意見交換を行い、課題や整備状況をまとめたものである。【写真別紙参照】

①



②



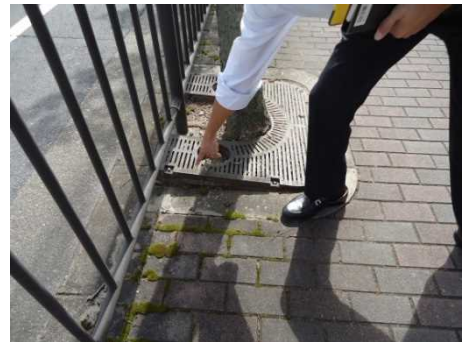
【 八幡木津線（西側を撮影） 】

③



【 横断歩道にわだちができています 】

④



【 鉄網が持ち上がっている 】



【 水たまりができています 】



⑥



【 目線の高さにボタンがある  
（新田辺駅東口エレベータ） 】



【 乗降が前向きにできる  
（新田辺駅東口エレベータ） 】