

# 芦屋市自転車ネットワーク計画（原案） 概要版

芦屋市 平成30年6月

## I 計画の目的

平成19年7月に警察庁が公表した「自転車安全利用5則」により、「自転車は車両として車道走行が原則である」とする方針が改めて示された。そして平成24年11月に国土交通省と警察庁により「安全で快適な自転車利用環境創出ガイドライン」が策定され、自転車の車道走行の徹底が図られた。しかし、これまで自転車歩行者道を中心として整備されてきた経緯もあり、自転車の車道通行が定着しない現状があった。その後平成28年7月に「安全で快適な自転車利用環境創出ガイドライン」の改定により「原則自転車歩行者道は採用しない」とされ、自転車の車道走行はさらに強固なものとなった。

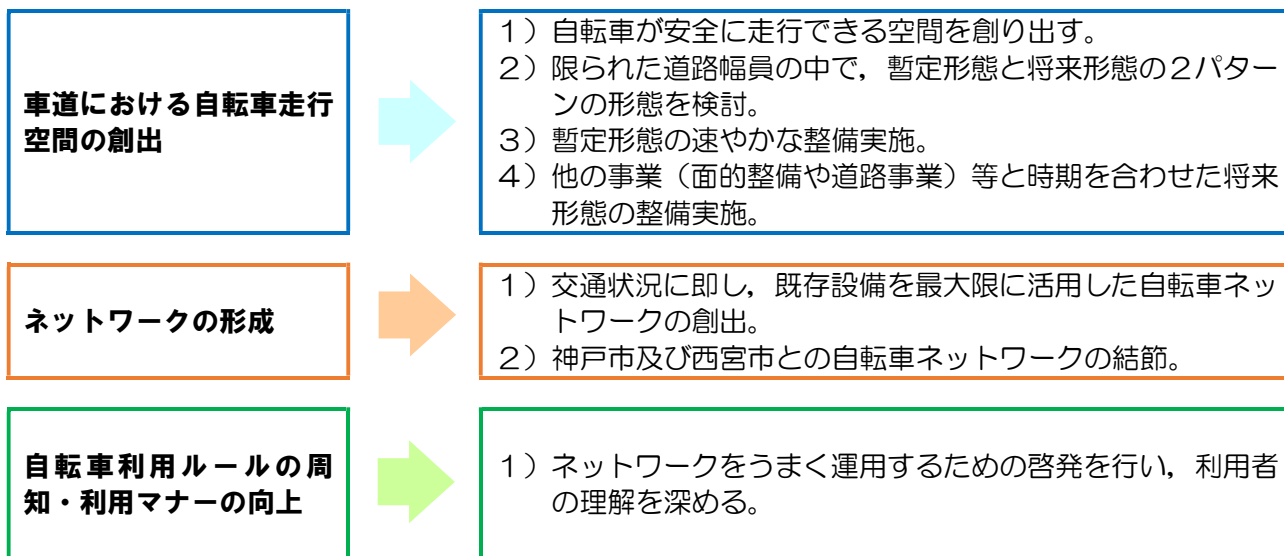
そういった状況の中で歩行者・自転車・自動車が安全・安心で快適に通行できるような走行環境の整備が課題となっており、芦屋市でも安全・安心なまちづくりを進めていくうえで走行環境の整備を行っていく必要がある。

この計画は、歩行者・自転車の安全・安心のために、自転車走行環境を整備（自転車の走る場所を明確化）し、自転車ネットワークを形成することを目的とする。

## II 基本方針と目標

### 《基本方針》

### 《整備方針》



### 《目 標》

～歩行者・自転車が安全・安心に利用できる自転車走行環境の整備～

### III

## 自転車ネットワーク路線の選定

本計画の対象区域は、奥池地区を除く市内全域とする。

基本方針の考え方にに基づき、芦屋市自転車ネットワーク計画に位置づける「自転車ネットワーク路線」「ネットワークを補完する路線」「将来的に整備が望まれる路線」を選定する。

#### 《自転車ネットワーク路線》

- ・ガイドラインに沿った整備形態の路線，もしくは整備を実施する路線。幅員構成を変えずに実施出来る形態は暫定形態として速やかに整備し，将来形態は道路改良事業等を実施する際に整備を図る。

#### 《ネットワークを補完する路線》

- ・3m以上の自転車歩行者道が整備されており，現状でも走りやすい路線。ガイドラインに沿った整備形態ではないため，ネットワーク路線には指定しない。将来的には自転車ネットワーク路線として快適な自転車利用空間を創出する。

#### 《将来整備が望まれる路線》

- ・自転車利用環境の整備が望ましいが，現状では道路幅員等の制約があり，整備を行うことが難しい路線。将来的には自転車ネットワーク路線として快適な自転車利用空間を創出する。

#### 《路線一覧》

##### 【自転車ネットワーク路線】

- ①国道2号
- ③芦屋中央線（国道43号以北）
- ④稻荷山線
- ⑥宮川線※（山手幹線～国道2号）
- ⑬駅前線
- ⑮川西線・鳴尾御影線（市境～川西線まで）
- ⑯川東線（鳴尾御影線以北）

##### 【ネットワークを補完する路線】

- ②国道43号
- ③芦屋中央線（国道43号以南）
- ⑤鳴尾御影線
- ⑦芦屋浜線
- ⑧打出浜線
- ⑨陽光海洋線
- ⑩埋立1号線
- ⑪埋立2号線
- ⑫防潮堤線
- ⑭山手幹線
- ⑯川東線（鳴尾御影線以南）

##### 【将来整備が望まれる路線】

- ⑥宮川線（山手幹線以北）
- ⑥宮川線（国道2号以南）
- ⑰芦屋川左岸線
- ⑱芦屋川右岸線

※⑥宮川線（山手幹線～国道2号）には，県道芦屋停車場線を含む。

# IV 整備形態の検討

## 1. 整備形態の概要

自転車ネットワーク路線について歩行者、自転車の安全性、快適性の向上の観点から、路線毎に交通状況（自動車の規制速度及び交通量等）や道路状況（道路横断面構成）が変化する箇所を踏まえて、適切な区間設定を行い、「自転車道」「自転車専用通行帯」「自転車と自動車を車道で混在（以下、車道混在）」のいずれかの自動車通行空間の整備形態を選定するものとする（ガイドライン）。

《整備形態の選定の考え方》

	A 自動車の速度が高い道路	B A, C以外の道路	C 自動車の速度が低く、 自動車交通量が少ない 道路
自転車と自動車の分離	構造的な分離	視覚的な分離	混在
目安	速度が 50 km/h 超	A, C以外の道路	速度が 40 km/h 以下、かつ自動車交通量が 4,000 台以下
整備形態	自転車道	自転車専用通行帯	車道混在（自転車と自動車を車道で混在）
整備イメージ	<p>縁石線又はさくその他これに類する工作物による区画</p>		<p>ピクトグラム等を設置</p>

■ 自転車道



(西宮市)

■ 自転車専用通行帯



(伊丹市)

■ 車道混在



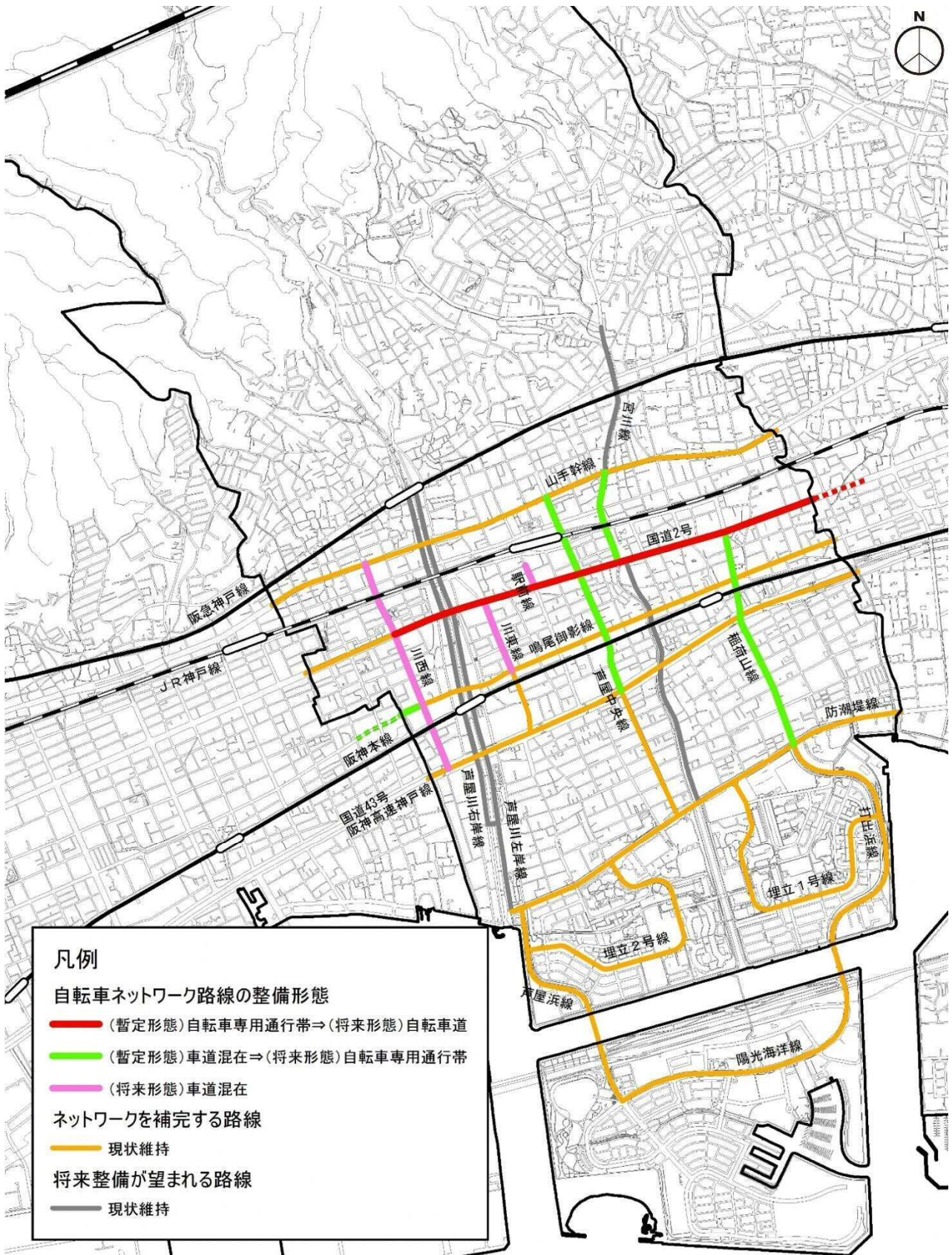
(ガイドライン)

## 2. 自転車ネットワーク路線の整備形態

以下に示す整備形態により、自転車ネットワーク路線の整備を進める。

将来形が速やかに実施可能な状況であれば、暫定形を実施せずに速やかに将来形の整備を行う。

### ■ 芦屋市自転車ネットワーク路線の整備形態



※芦屋中央線のJRとの立体交差部等、幅員の変更が特に困難である特殊部は、当面は現状活用。

関係機関との協議により、整備形態については変更となる可能性がある。

## 1. 計画の推進に向けて

### (1) 推進体制

- ・本計画の推進にあたっては、道路管理者、交通管理者、関係行政機関など様々な関係者がより一層連携しつつ、市民と一体となり総合的な取組みを進める。
- ・市民アンケート等の活用を図り、市民ニーズの把握に努める。

### (2) PDCAによる施策推進

#### ①PDCAサイクルによる効果的な施策の推進

- ・計画（PLAN）された自転車ネットワークの整備やソフト施策等を実施（DO）していく上で、その取り組みの進行状況を把握し（CHECK）、必要に応じて改善（ACT）を行いながら、PDCAサイクルによる効果的な施策の推進を図る。評価（CHECK）として5年後に交通量調査を実施し、自転車の交通量や車道通行率の確認を行う。その後、改善（ACT）として整備路線拡大の検討を行う。



#### ②必要に応じた見直しの実施

- ・社会情勢が大きく変化し、それに伴う新たな法制度の整備や、ガイドライン等の見直し、新たな技術の開発・導入等が進むことも予想されることから、適切な時期に検証を行い、その結果を反映させるなど、必要に応じた計画の見直しを進めていく。
- ・現地の自転車利用状況に大きな変更が発生した場合には、近隣の市民や関係機関と調整の上、計画の見直しを実施する。

## 2. 整備方針

- ・自転車ネットワーク路線のうち、幅員構成を変更せずに可能な整備については、将来形態・暫定形態を問わず、5ヵ年での実施を目指す。
- ・自転車ネットワーク路線のうち、幅員構成の変更が伴う将来形態の整備については、道路改良事業等にあわせて実施する。
- ・隣接市（神戸市・西宮市）と接続する路線については、隣接市とも協議を行いながら、時期をあわせた自転車ネットワークの形成を目指す。
- ・また、ネットワークを補完する路線、将来整備が望まれる路線についても、道路改良事業等により幅員構成を変更する場合には、より安全な自転車走行空間の確保を目指す。

## 3. 自転車利用ルールの周知・利用マナーの向上に向けた取り組み

### (1) 利用ルールの周知

- ①情報の提供
- ②交通安全教育の実施
  - 《交通安全教室》
  - 《出前講座》
  - 《各種イベントでの自転車安全講話等の実施》
- ③現地での看板・巻きつけシート等による周知
- ④自転車運転免許証の交付

### (2) 指導・取締りの実施

- ①街頭啓発活動の実施
- ②走行空間確保のための駐車禁止対策
  - 《違法車両の取り締まりの実施》

### (3) その他

- ①駐輪場の整備
- ②放置自転車対策