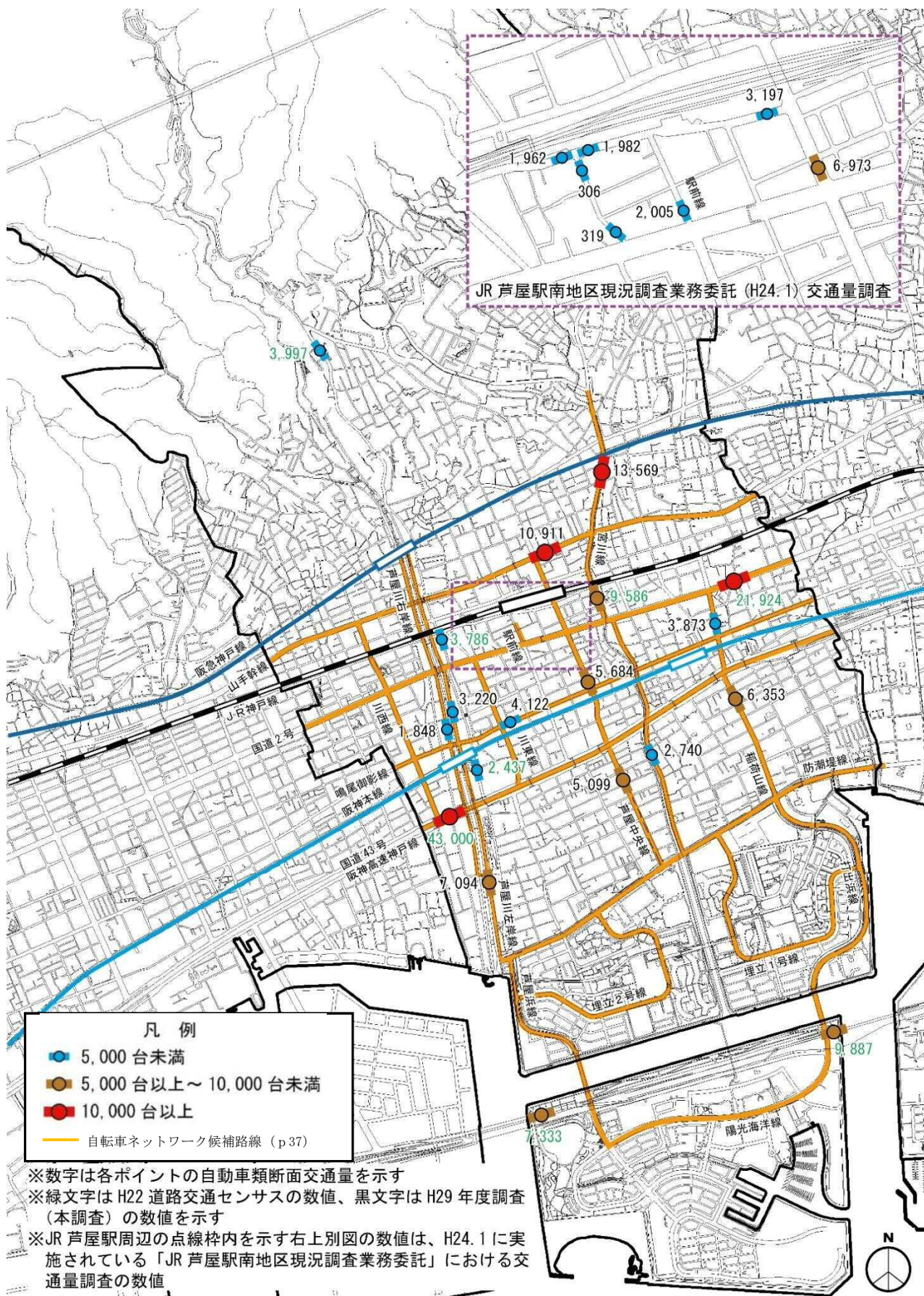




■自動車類断面交通量の状況（昼間12時間断面交通量）



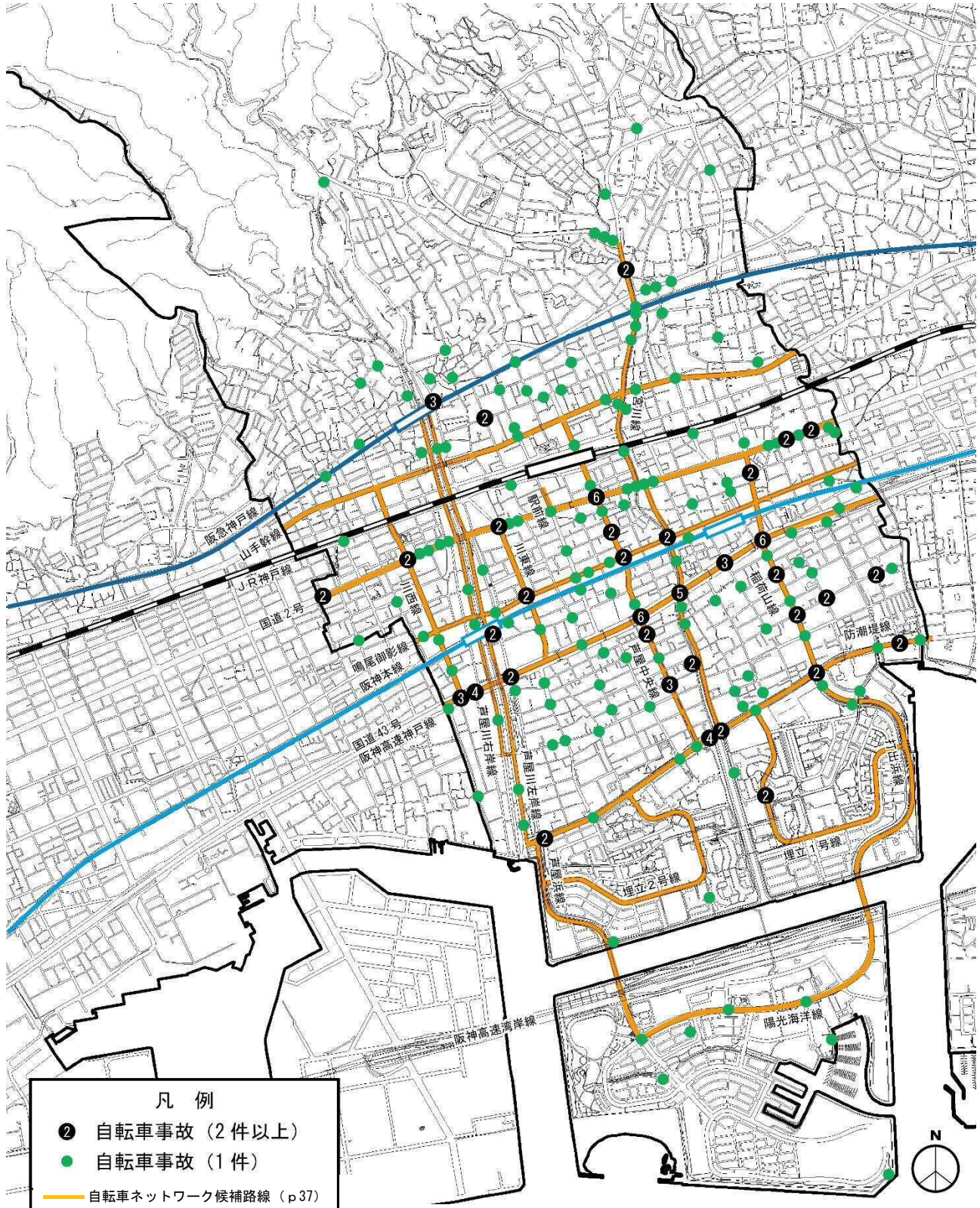
## 第2章 自転車を取り巻く状況



### (5) 自転車事故の状況

- ・自転車の交通事故が、H26～H28の3年間で10件以上発生している路線は、東西道路では国道2号、国道43号、防潮堤線、鳴尾御影線、南北道路では芦屋中央線、稲荷山線、宮川線となっている。
- ・また、過去3年間に発生した自転車事故は、「交差点事故」「出会い頭事故」が多くなっている。

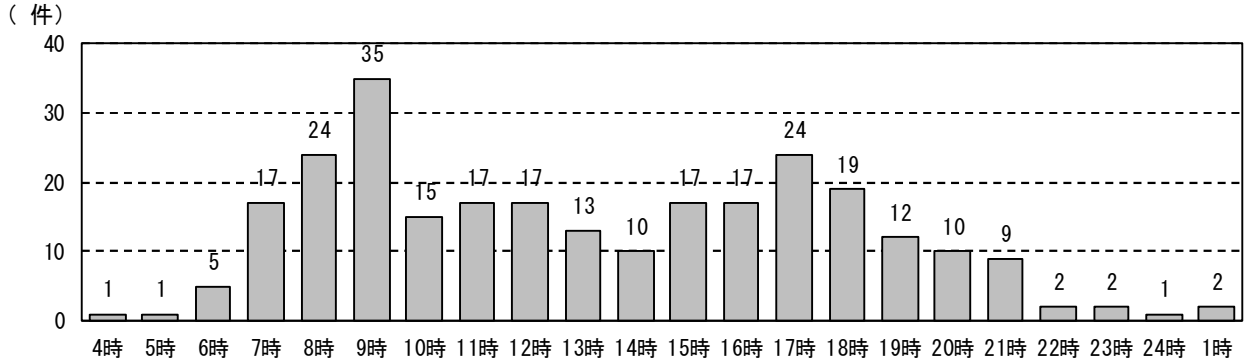
#### ■自転車事故発生箇所 (H26～H28)





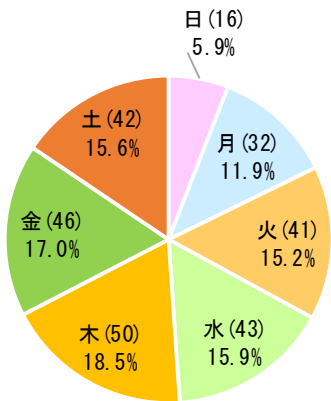
・朝夕の通勤・通学ラッシュ時間に該当する「8～9時」「17時」の自転車事故が多くなっているが、その間の時間においても、ほぼ一定数の自転車事故が発生している。

■時間別自転車事故発生件数（H26～H28）



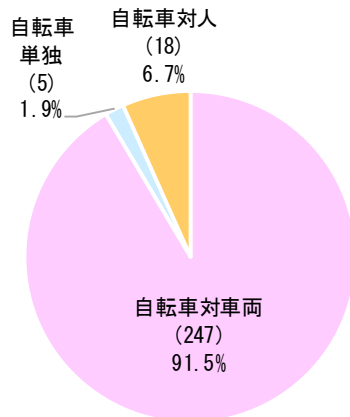
- ・日曜日の自転車事故は、他曜日に比べて少ない。
- ・自転車対「車両」の事故が9割以上と多い。
- ・自転車事故の発生個所を場所別にみると、「交差点」における事故が約85%と多くなっている。

■曜日別自転車事故発生件数（H26～H28）



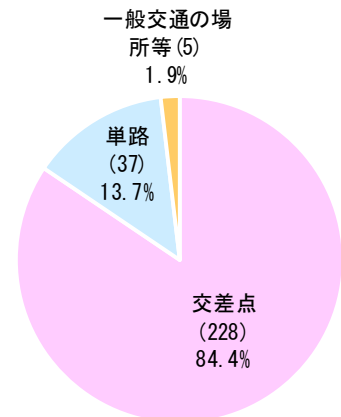
※（ ）内の数字は実数

■対人・車両別自転車事故発生件数（H26～H28）



※（ ）内の数字は実数

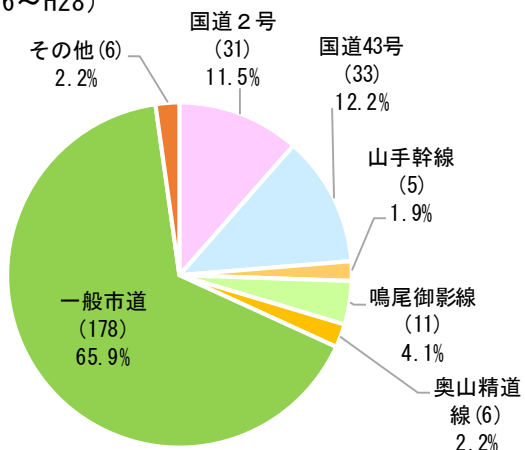
■場所別自転車事故発生件数（H26～H28）



※（ ）内の数字は実数

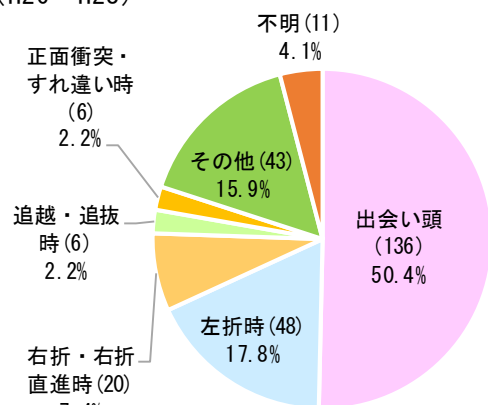
- ・路線別に見ると「一般市道」における事故が全体の約2/3となっているが、幹線道路では「国道2号」「国道43号」の事故がそれぞれ1割以上となっている。
- ・事故類型別に見ると、「出会い頭」の事故が半数を占め、最も多い。

■路線別自転車事故発生件数（H26～H28）



※（ ）内の数字は実数

■事故類型別自転車事故発生件数（H26～H28）



※（ ）内の数字は実数

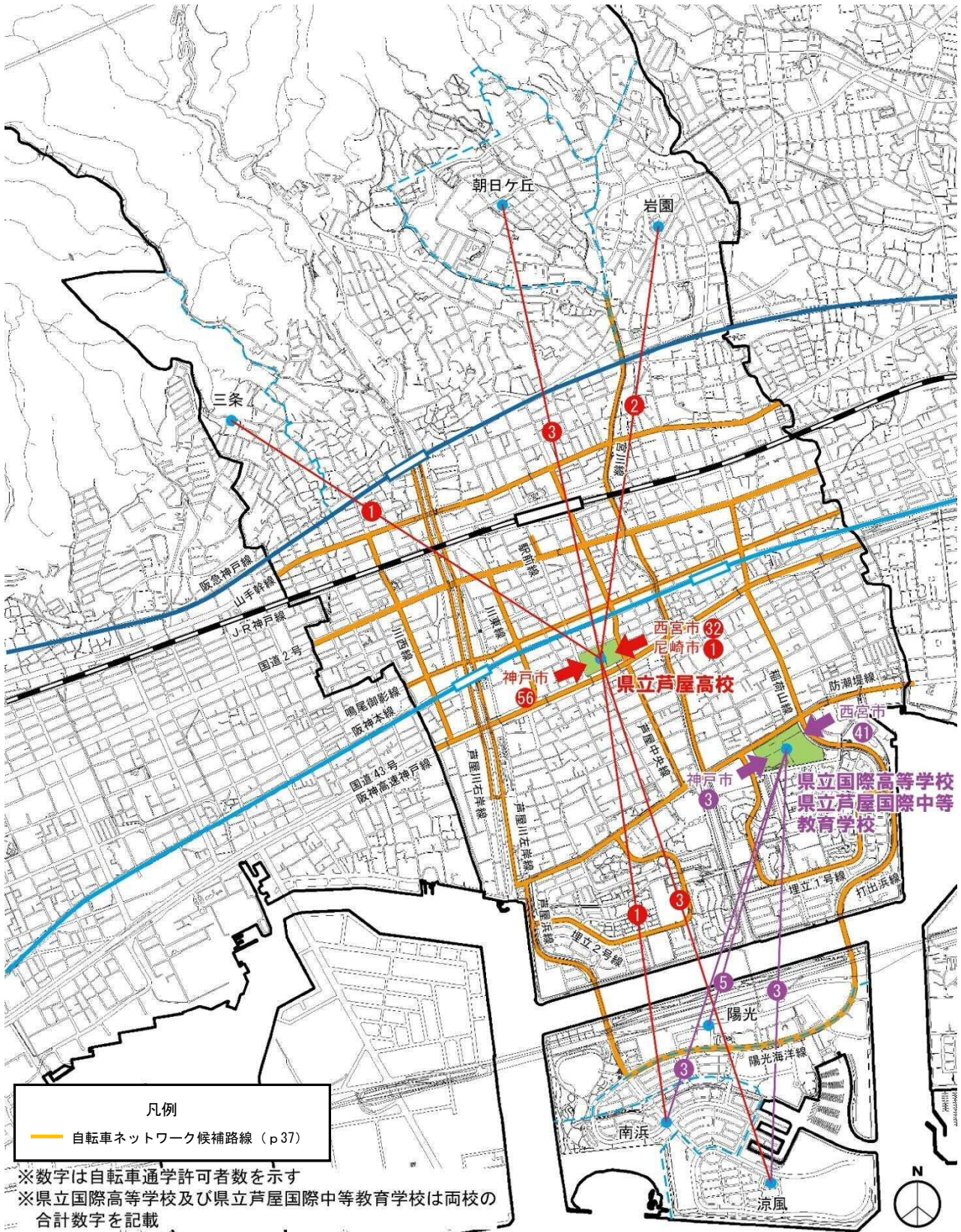
## 第2章 自転車を取り巻く状況



### (6) 自転車通学許可者の状況

・県立芦屋高校は「神戸市」、県立国際高等学校・県立芦屋国際中等教育学校は「西宮市」から自転車通学している学生が多い。(40～50人程度)

#### ■自転車通学許可者数





### 3. 自転車を取り巻く状況の考察

#### 《地形》

- ・市街地は、概ね標高 100m以下の平坦部に形成されているが、国道 2 号以北は北に向かうほど勾配が大きくなる。

#### 《都市計画道路の整備状況》

- ・幅員が 15m未満の都市計画道路もある。
- ・立体交差点においては幅員構成が変更できない箇所も見られる。

#### 《移動の状況》

- ・代表交通手段が「自転車」の割合は、各調査年度ともに 1 割程度を占めており、今後も一定数の自転車利用者は見込まれる。

#### 《市民意見》

- ・特に力を入れるべき施策目標として「交通ルールやマナーに関する意識が高まっている」が 35 項目中の第 3 位、「市内を安全かつ快適に移動できる」が第 8 位。

#### 《自転車移動の状況》

- ・阪急以南の市街地（中央・浜・南芦屋浜）における自転車トリップが多く、特に阪神以南の比較的地形が緩やかな地域において多い。

#### 《駐輪場定期利用者及び鉄道乗降者の自転車利用》

- ・JR以南（阪神以南）の市街地からの利用が多い（阪急以北でも、朝日ヶ丘町など比較的利用が多いエリアもある）。

#### 《自転車交通量》

- ・全体的に、歩道を走行している自転車が多い。

#### 《自転車事故》

- ・過去 3 年間に発生した自転車事故は、「交差点事故」「出会い頭事故」が多い。

⇒「第3章 基本方針及び目標」へ

## 第2章 自転車を取り巻く状況



### 《都市計画道路の整備状況》

- ・全体的には都市計画道路の整備が進んでいるため、自転車ネットワーク路線は都市計画道路を中心に検討する。
- ・幅員が15m未満の都市計画道路もある。

### 《自転車歩行者道路の指定状況》

- ・自転車歩行者道路に指定されている都市計画道路が多い。
- ・一部で指定されていない都市計画道路もあるため、自転車ネットワーク路線等に位置づけ、整備等を進めていく必要がある。

### 《公立小中学校の位置》

- ・幹線道路は基本的に通学路として指定されていない。

### 《自転車交通量》

- ・12時間自転車交通量（上下合計値）が1,000台を超えている地点は、東西道路では国道2号及び国道43号、南北道路では芦屋中央線及び稲荷山線。

### 《自転車事故》

- ・自転車の交通事故が、H26～H28の3年間で10件以上発生している路線は、東西道路では国道2号、国道43号、防潮堤線、鳴尾御影線、南北道路では芦屋中央線、稲荷山線、宮川線。

⇒「第4章 自転車ネットワーク路線の選定」へ

### 《自転車通学許可者の状況》

- ・県立芦屋高校は「神戸市」、県立国際高等学校・県立芦屋国際中等教育学校は「西宮市」から自転車通学している学生が多い。

⇒全体の自転車通行環境に影響を与える交通量ではないため、「第3章 基本方針及び目標」「第4章 自転車ネットワーク路線の選定」への反映は行わない。



### 第3章 基本方針と目標





## 第3章 基本方針と目標

芦屋市における自転車利用の現状と課題のまとめを行うとともに、それらを踏まえた芦屋市自転車ネットワーク計画の基本方針等の検討を行う。

### 1. 自転車利用に関する現状と課題

#### 《自転車利用の現状・課題のまとめ》

#### 1) 歩道走行している自転車が多い。

○自転車歩行者道に指定されている道路の自転車通行量が多く、それらの道路では歩道内を走行している自転車が多い。

#### 2) 交差点・出会い頭の自転車事故が多い。

○過去3年間に発生した自転車事故のうち、交差点事故が約85%、出会い頭事故が約50%。

#### 3) 自転車ネットワークの整備が難しい都市計画道路がある。

○幅員が15m未満の道路や、立体交差点で幅員構成が変更できない道路など、自転車通行空間の確保が難しい箇所がある。

#### 1) 隣接市において「自転車ネットワーク計画」が策定済み。

○西宮市は国道2号、神戸市は鳴尾御影線を自転車ネットワーク路線に指定している。

#### 2) 阪急神戸線以南市街地における自転車利用が多い。

○芦屋市の北側市街地（阪急以北）は地形条件が厳しい。

○500TP以上の自転車移動がある町は阪急以南の市街地のみであり、1,000TP以上の自転車移動がある町は国道43号以南の市街地が多い。

○駐輪場定期利用者及び鉄道乗降者の自転車利用は、JR以南（阪神以南）の市街地からが多い。

#### 1) 今後も一定数の自転車利用者が見込まれる。

○代表交通手段が「自転車」の割合は、各調査年度ともに1割程度を占めており、今後も一定数の自転車利用者は見込まれる。

#### 2) 「交通ルール・マナー」に関する市民意見が多い。

○「特に力を入れるべき施策目標」に関するアンケート調査では、「交通ルールやマナーに関する意識」が35項目中「第3位」、「市内を安全かつ快適に移動できる」が「第8位」。

#### 3) 歩道走行している自転車が多い。

○自転車歩行者道の歩道内を走行している自転車が多い（将来形態・暫定形態整備後、適切な通行空間への誘導が必要）。





## 2. 基本方針と目標

### ＜基本方針＞

### ＜整備方針＞

**車道における自転車走行空間の創出**



- 1) 自転車が安全に走行できる空間を創り出す。
- 2) 限られた道路幅員の中で、暫定型と将来型の2パターンの形態を検討。
- 3) 暫定型の速やかな整備実施。
- 4) 他の事業（面的整備や道路事業）等と時期を合わせた将来型の整備実施。

**ネットワークの形成**



- 1) 交通状況に即し、既存設備を最大限に活用した自転車ネットワークの創出。
- 2) 神戸市及び西宮市との自転車ネットワークの結節。

**自転車利用ルールの周知・利用マナーの向上**



- 1) ネットワークをうまく運用するための啓発を行い、利用者の理解を深める。

### ＜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～





## 第4章 自転車ネットワーク路線の選定





## 第4章 自転車ネットワーク路線の選定

基本方針の考え方に基づき、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」の選定を行う。

### 1. 路線選定の考え方

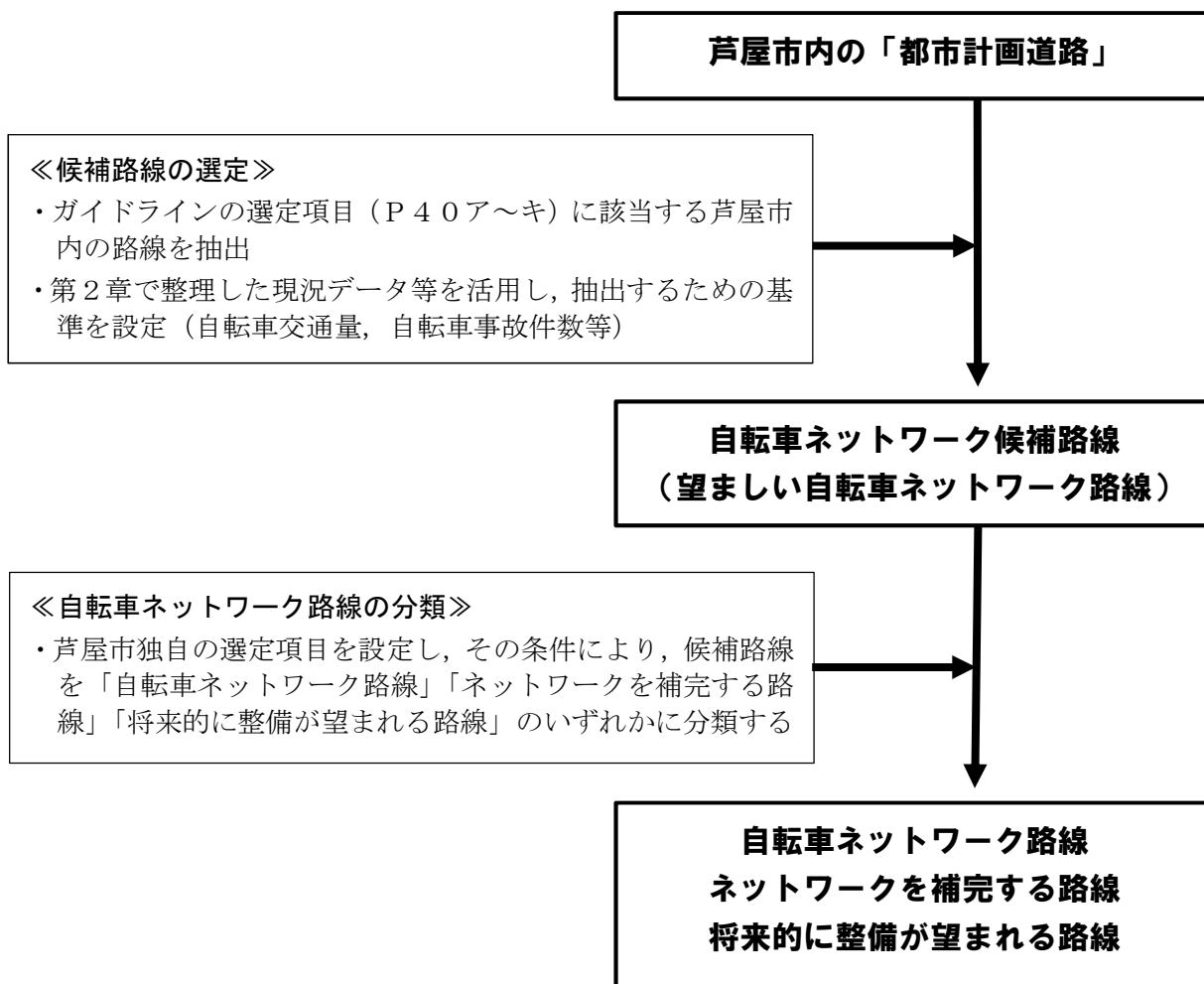
「安全で快適な自転車利用環境創出ガイドライン（H28.7）, 2.2 自転車ネットワーク路線の選定, (1)技術検討項目」に示されている選定条件に基づき、芦屋市内において各選定条件に該当する路線の抽出を行う。

#### ＜候補路線抽出の前提条件＞

- 基本的に「都市計画道路」を自転車ネットワーク路線の検討対象とする。
- ・自転車ネットワーク路線として整備を行うためには、ある程度の道路幅員が必要であることから、基本的に「都市計画道路（第2章自転車を取り巻く状況（2）都市計画道路の整備状況を参照）」を検討対象とする。

#### ＜選定フロー＞

- ・以下のフローに基づいて、自転車ネットワーク路線等の選定を行う。





### 《自転車ネットワーク候補路線（望ましい自転車ネットワーク路線）》

- ・都市計画道路のうち、既存道路における自転車利用状況を踏まえ、ガイドラインの選定項目（技術検討項目）に基づき抽出した路線。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。

### 《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。

#### （※）道路改良事業等

無電柱化事業や歩道改良事業、バリアフリー化事業など、道路において幅員構成の変更を伴う事業。無電柱化事業予定箇所に関しては、次ページ以降に詳細を示す。

#### 第4章 自転車ネットワーク路線の選定



##### ■無電柱化事業に関して

本市は無電柱化推進計画によって優先して無電柱化を図る路線を定め、無電柱化事業を推進している。無電柱化を図る際には、道路幅員の再配分も含め、大きく道路の構造に変化を加えることから、本計画における将来形態への整備も合わせて実施することが可能となる。

無電柱化推進計画における優先路線を次ページの図に示す。



■ 無電柱化優先路線

