

(様式第1号)

平成29年度第1回 芦屋市自転車ネットワーク計画検討協議会 会議録

日 時	平成29年11月6日(月) 13:30~15:30
場 所	芦屋市役所 南館4階 会議室2
出席者	会 長 辻正彦 副会長 宮本博嗣 委員 石鍋一文, 多田孔充, 井口智貴, 永井正志, 行徳光正, 高木良彦, 谷崎美穂, 白井宏和 事務局 三柴哲也, 佐野純子, 西村のぞみ
事務局	道路課
会議の公開	<input checked="" type="checkbox"/> 公開 <input type="checkbox"/> 非公開 <input type="checkbox"/> 部分公開
傍聴者数	0人

1 会議次第

1. 開 会
2. 委員の紹介
3. 最近の自転車環境・経緯について(兵庫県)
4. 議 事
  - (1) 芦屋市自転車ネットワーク計画策定に向けたスケジュール
  - (2) 自転車ネットワーク整備計画の方向性について
    1. 計画策定の目的と位置づけ
    2. 目標と基本方針
  - (3) 芦屋市における自転車通行環境について
    1. 計画策定の背景にある現状と課題
5. そ の 他
6. 閉 会

2 提出資料

- 資料-1 第1回芦屋市自転車ネットワーク計画検討協議会  
資料-2 自転車走行空間に関する動向等について

3 協議経過

開会

(事務局・三柴)

本日はよろしくお願いたします。

(辻会長)

それでは、会議に入ります前に、会議の公開について確認したいと思います。

原則公開となっておりますが、非公開情報が含まれている時、もしくは著しい支障が生じる時には非公開にできるという規定となっております。

本日の議題につきましては、特に非公開にするものはございませんので、公開にするということによろしいでしょうか。

(「異議なし」の声あり)

(辻会長)

それでは、公開とさせていただきます。

本日、傍聴者はおられますでしょうか。

(事務局・三柴)

本日、傍聴者はございません。

(辻会長)

それでは、議事に入りたいと思います。

本来なら、ここで最近の自転車環境・経緯についてということで、多田委員からご説明いただくこととなっておりますが、順番を逆にしまして、まず議事に入りたいと思います。それでは事務局の方から議事内容(資料-1)についてご説明をお願いします。

## □議事

(事務局・佐野)

会議次第がついてるものを1枚めくっていただきまして、ここから始めさせていただきますと思います。

芦屋市自転車ネットワーク計画策定に向けたスケジュールについてご説明いたします。

本協議会につきましては、芦屋市自転車ネットワーク計画策定に関し、ご意見を伺う場と位置付けております。平成30年7月の計画公表を目指しております。

計画策定まで協議会を4回開催する予定でございます。そのうち第1回から第3回までは、素案の策定に関してご協議いただき、パブリックコメント実施後に第4回協議会で計画案についてご協議いただく考えでございます。

流れに沿ってご説明させていただきます。

本日の第1回協議会におきましては、芦屋市自転車ネットワーク計画の目的と方針をお示しし、ご意見を集約いたします。

芦屋市が行っている交通量調査の大半が自動車のみを対象としたもので、自転車通行量を意識した調査データが不足しておりますので、第1回の協議会の後になりますけれども12月に交通量調査の実施を予定しております。交通量調査につきましては、市内10断面の自転車を含めた交通量調査を行いまして、交通センサスやパーソントリップ調査の結果も活用・分析した上で、自転車ネットワークの対象とする候補路線の絞り込みを行います。

平成30年1月開催予定の第2回の協議会では、データ分析により絞り込みを行った自転車ネットワーク対象路線の候補をお示しして、ご協議いただき、自転車ネットワーク対象路線を決定してまいります。

第1回及び第2回協議会の結果を踏まえ、計画骨子素案を策定したのについて、2月に予定している第3回協議会でご意見を伺って、計画骨子を決定いたします。

3月議会において計画骨子を説明し、市民からの意見を求める為、4月にパブリックコメントを実施します。

パブリックコメントにより寄せられた意見について検討・反映等の調整を行った後、5月の第4回協議会で計画案をお示しして、協議を経て計画案を決定。6月には議会に計画を提示したうえで、7月公表というスケジュールを組んでおります。

策定に向けたスケジュールについては以上となります。

資料2ページに自転車ネットワーク計画の方向性についてまとめさせていただいております。

1の計画策定の目的と位置づけについて、目的につきましては後で道路保全課様から現状等動向に関してご説明いただくことがございますので、重複する部分があるかと思っております。こちらにつきましては、本文を読み上げる形にさせていただきたいと思っております。

計画策定の目的と位置づけ。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」とする方針があらためて示された。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、自転車の車道走行が定着しない現状であった。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。

次に、位置づけでございますが、本計画は、3ページの「図 計画の位置づけ」に示しますとおり、最上位の計画の「芦屋市総合計画」及び上位計画であるまちづくりの基本方針を示した「都市計画マスタープラン」に基づき策定されている「第10次交通安全計画」の具体的対策の一つに位置づけられます。道路における整備に係る計画ですので、市内公共施設を把握し、計画的な維持管理を行っていくための「公共施設等総合管理計画」や、関連する部門別計画との連携が必要とされています。また、兵庫県警が策定している「自転車対策総合計画」とも連携が必要とされています。

計画策定の目的と位置づけについては、以上になります。

本来でしたら、順番そのまま目的と基本方針となりますが、順番を変えさせていただきまして、次の4ページになります（3）芦屋市における自転車通行環境について。こちらの方を先に説明させていただきます。

1の計画策定の背景にある現状と課題では、自転車ネットワークの整備を行うべき区域を市域全域とするのか、一部区域とするのかを見定めるため、現状について、まとめておりますので、資料1市域図とともにご覧ください。

次に、添付しております市域図、こちらを見ながら説明します。

芦屋市域は、南北に細長く、防潮堤以北の旧市街地は全般的に、南から北に緩やかに上る地形となっています。一部の山間部を除き、市内には住宅が張り付いていますが、阪急神戸線以北は、傾斜地が多く、自転車利用は少ない傾向にあります。

（資料に不足があったため、一時中断し、別の項目から再開）

## □最近の自転車環境・経緯について

（辻会長）

次に、自転車環境・経緯について（資料-2）です。よろしく申し上げます。

（多田委員代理）

資料は、右肩に道路保全課と書いてあるものと2枚目が国土交通省の自転車施策の最近の取り組みと自転車活用推進法案の概要と車道混在の整備事例の4点で説明させていただきます。

最初に自転車走行空間等に関する動向等についての資料を1枚めくっていただいて、まず最初に自転車通行空間整備に関する動向等ということですが、全国的な動向ですが、先程、事務局からご説明いただいているのもありますが、平成19年に「自転車安全利用5則」が決定されて、国土交通省と警察庁が平成20年に「自転車通行環境整備モデル地区」を指定して、県内では、神戸、尼崎、西宮市内の3地区でモデル地区を指定して整備を始めました。その後、道路交通法が改正されて、普通自転車の歩道通行要件が明確化されて、自転車通行可の標識がある場合、運転者が13歳未満、70歳以上、歩道通行がやむを得ないときと明確化されました。

その後、平成23年10月に警察庁通達ということで、自転車専用通行帯の整備推進、それから幅員3メートル未満の歩道における自歩可の交通規制の見直しとか、最近道を

歩いていてもよく見られますけれども自転車横断帯の撤去等が通達されました。

国土交通省と警察庁で自転車利用環境の創出に向けた検討委員会が開かれた後、平成24年11月に「安全で快適な自転車利用環境創出ガイドライン」が策定されました。ただ、このガイドラインは、自転車道が整備できない場合は、自転車歩行者道を活用を検討しようという内容だったので、結局は自転車の車道通行が定着しなかったということでした。

その後、道交法の改正等を経て、平成26年12月から再度、自転車環境創出の促進に関する検討委員会が開催された後、昨年28年7月にガイドラインの一部が改定されました。

ガイドラインの主な内容としては、段階的な計画方法の導入ということで、市内全域でいきなり作るのではなく、段階的に整備していくことも取り入れることとなりました。

暫定形態の積極的な活用については、いきなり自転車道を整備出来ない場合は、ワンランク下の整備を行っていくこととなりました。

それから、路面標示の使用の標準化も改定ガイドラインでされました。

自転車道は一方通行が原則ですよという考え方も導入されました。

自転車ネットワーク路線につきましては、原則自歩道を採用しない。積極的に車道に自転車をおろして、かつ通行環境を整備していく流れになっています。

平成28年12月に自転車活用推進法が公布されています。

2ページ目にいきまして、兵庫県内の動向ですけれども、22年に県の「自転車ネットワーク整備計画連絡会議」を設置しまして、市町の自転車対策を推進するための会議を行っております。

24年から「歩行者・自転車分離大作戦」を取り組んでおりまして、まず第1弾に24年、25年に204キロメートル対策を実施しました。

26年に旧ガイドラインが策定された後に、ガイドラインで規定されていない内容につきまして、兵庫県内での矢羽根のマークですとか、ガイドラインに示されていない内容の標準化、県の統一記号を作ろうということで、補足事項というものを作っております。

県の安推連(安全推進連絡会議)という事務局を兵庫国道がしていただいている会議で、兵庫県と神戸市さんと県警本部さんが参画している会議で補足事項というものを作っております。

26年から第2弾分離大作戦を実施して、今現在取り組んでいるところです。

27年4月には、県条例で自転車保険義務化の条例「自転車の安全で適正な利用の促進に関する条例」が作られております。

自転車走行空間が出来ない所につきましては、歩道上の注意喚起も必要で、ただピクトマークの色々な種類が出来てしまうということで、こちらも安推連で27年3月に青い統一したマークを作成しております。

現在は、ガイドラインが改定されたことをうけて、補足事項を3月に見直しているのですが、今もまだなお会議で兵庫国道さん、神戸市さん、県警本部さんと見直しているところです。

続きまして、3ページ。自転車安全5則、これはまたご覧いただけたらと思います。

歩道を通行できる条件は、先程ご説明させていただいておりますので、またご覧ください。

4ページ目ですが、ガイドラインの改定の概要ということですが、背景で過去10年間で自転車対自動車の事故件数は約4割減になっているのですが、自転車と歩行者の事故件数は横ばいの状況でございます。

なかなか自転車の車道通行が進まなかったという状況でしたので、28年3月に委員会で提言がなされて、その結果を受けて28年7月にガイドラインが改定されたということです。

自転車ネットワークを選定していく上での方向性も示されていて、駅、商業施設、公

共施設等を結ぶ路線ですとか、通学路等というその他路線を積極的にネットワーク路線に選定していきましようということなのです。

3番の整備形態の選定ですが、完成形態に踏まえて暫定形態という考え方が組み込まれました。

5ページを見ていただきますが、改定ガイドラインでは3つの整備形態が示されておりまして、自転車道と、自転車レーンと言われることが多いのですが自転車専用通行帯、それから道交法の交通規制とは関係ない車道混在、というこの3つの整備手法が示されて、この整備形態をどういうふうを選定していくかというのが、5ページの上の表、Aの速度が高いほう、Cの速度が低く交通量が少ない道路、それ以外の、ABC3種類の道路の状況と自転車道を導入する路線、自転車レーンを導入する路線というような、選定方法が示されております。

ただ、いきなり例えば、自転車専用通行帯がその路線では整備の形態ですよとなってもすぐには出来ない場合もございますので、暫定形態の適用ということで、例えばワンランク下の車道混在を当面導入している、というような考え方が示されており、そのフローにつきましては、6ページに書かれております。

この辺り説明は、またご覧いただいたらと思います。

次、7ページですけれども、県の自転車ネットワーク整備計画連絡会議ですが、メンバーが学識者として徳島大学の山中先生。大阪市立大学の吉田先生。道路管理者が国土交通省兵庫国道事務所。それから、県土木事務所。県道路街路課。県道路保全課。それから、県警本部交通規制課。25市6町の市と町に入っております。

アンダーラインが引いている市町が協議会設置済み市町ですが、本日、芦屋市さんが設置されたので16番目となっております。

各市町自転車ネットワーク協議会の状況ですが、8ページをご覧ください。

設置状況ですが、芦屋市さんが今日設立されて16市町が設立したと。

では、策定状況ですが、10市町が策定済みです。神戸市、姫路市、尼崎市、西宮市、加古川市、伊丹市、太子町、高砂市、三田市、明石市となっておりますが、姫路市、尼崎市、西宮市、加古川市、高砂市につきましては、旧ガイドラインで策定されておりますので、現在見直しをされております。

新たに策定中の4市1町ということで、西脇市、淡路市、川西市、多可町、宝塚市ということになっております。

次に9ページ。「歩行者・自転車分離大作戦」の概要ですが、現在の取り組み状況です。

どういったところをしているかと言いますと、右に写真であります。歩道上のカラー舗装、自転車通行帯を指定して分離しております。

対策①は、今後はやらないということになっております。

本来、広い歩道で全体的に歩行者が歩ける空間であるのですが、歩道内の中で色を塗ってしまうとことで、むしろ歩行者が追いやられているというような意見もあって、かえって危なくなってしまうのではと。自転車のスピードが上がる傾向があるので、そういった観点からも対策①は、現状で残っていることはありますが、新たに設置することはありません。対策は自転車レーンというのがありました先程の自転車専用通行帯。これは路肩が約1.5メートルのところは積極的にこちらを設置していくことにしております。

対策③は、自転車道ということで、阪神間では西宮市内で国道2号を兵庫国道さんが設置されておりまして、私どもは尼崎市で自転車道を設置しているところです。自転車対策というよりは、歩行者対自動車の分離ということで、県内ですすめております。

国土交通省の自転車施策の最近の取り組みの資料をご覧ください。

最初の方は、自転車利用の増加とか自転車利用の多様化とかが書かれていまして、6ページは、車対自転車の事故が減っているにも関わらず、自転車対歩行者の事故が横ばいとなっております。

7 ページは、自転車関連事故の若年層の割合の資料になっております。

8 ページ、9 ページですけれども先ほどの自転車安全利用五則が書いております。

合間の説明は割愛させていただきます。この資料では18 ページですが、わざわざ歩道から車道に自転車をおろすのか、おろしたらかえって危なくなるのではないかと意見は多々ありますが、この資料でいきますと丸い円グラフの下の交差点における自転車事故の発生件数というところでは、歩道を走っている自転車と細街路から出てくる自動車との事故の件数があがっております。歩道上を走って逆走してくる自転車の事故が多いと。見通しが悪い中で、反対側から自転車が飛び出してきた場合の事故が多い。ですが、原付のように歩道から車道に出てくる自転車の事故の確率が低いというデータが出ております。

交差点に自転車の進入を防ぐということで、交差点部における車からの自転車の進入ということと言うと、青い帯の矢印が原付と同様の走行している自転車です。オレンジは歩道を走っている自転車が横断歩道を自転車通行帯に侵入している場合です。緑は、逆走していた自転車が横断歩道を渡るためにキュッと交差点で曲がって進行している状態です。青は自動車から視認がしやすいと。歩道を走るとその分視認が落ちていって、緑の自転車となるとどこを走っていくのか運転者からわかりにくいので、巻き込みに繋がる危険があります。

後はガイドラインに書いている内容ですので、また参考にご覧いただいたらと思います。

続きまして、自転車活用推進法のペーパーですけれども、今の状況ですが、国のほうで活用推進法というのが作られまして、これが非常に多岐に渡る内容でして、基本方針を見ていただくと、自転車専用道・通行帯の整備とかあるんですが、安全教育、観光とか健康とか非常に多岐に渡っていて、まだ具体的にどのようなことをしていくのかというのを国で検討されている状態ですが、今後国は実施計画を定めるとなっています、区市町村は努力義務となっているんですが、県は作るということになると思います。

今、国が策定に向けて委員会を開いて進めています、平行して地方の計画の策定をしていってくださいということになっておりますが、後の詳細の状況はまだ入ってきていない状態です。

最後に車道混在の整備事例。伊丹市ですが、県内では伊丹市しか整備されておられません、新幹線の側道に矢羽根の設置をしています。これだけの路肩があれば、自転車レーンも出来るんですけれども、一方通行の道路ということもあって、こういう車道混在にされているということです。新幹線の反対側も逆向きでされているということです。参考事例ということで付けさせていただきます。

以上です。

( 辻会長 )

ありがとうございました。

それでは、質問とか補足とかございましたらお願いします。

ないようですので、議事に戻りまして説明の続きをお願いします。

## 議事の続き

( 事務局・佐野 )

少し戻らせていただいて、市域図を見ながらご説明させていただきます。

皆さんもご存知のとおり、芦屋市は南北細長い形になっております。旧防潮堤からずっと北に向かっては、ゆるやかに坂道が続くという形状になっております。

こちらの図で示していますように阪急神戸線より北側、山側については、ゆるやかであった上り坂がさらに傾斜が強くなっていく形で地形としてはあります。

図の下の方の黄色の丸で囲った部分ですが、芦屋浜地区と南芦屋浜地区。こちらは埋め立て事業により宅地開発された地域で計画的に道路が配置されていることもあって、

歩行者・自転車・自動車の通行空間が一定整理されているということで、十分に連続し、自転車の走行空間がある程度確保されているという形で市では認識しております。

市内における自転車の利用形態としましては、通勤・通学など自宅と駅の往復や、JRの駅付近、ピンク色で塗っている所が用途地域という商業地域として用途地域指定になっている所ですけれども、こういう所に商業施設が集積しているというところもありますので、人の流れとしては、買い物に行くのに駅に向かっていく流れになる。また、市外にレジャーで出かける時などでも駅方向に向かう利用者が多いとみています。

直接、自転車を利用して市外に出ていく方については、山手幹線、国道2号、鳴尾御影線及び国道43号といった東西方向の幹線道路を利用するということとなります。

自転車通学が考えられる、表に示しているところになりますが、自転車通学が考えられる市内の学校は、県立芦屋高校、県立国際高校、県立芦屋国際中等教育学校の3校ですが、こちらの自転車通学の率というのは、県立芦屋高校の10.9パーセントが最も高く、決して自転車通学率は高くはない。どちらかといえば少ないというところがわかります。

次に資料2、事故発生箇所図を添付しておりまして、各年毎に事故の発生した場所を丸で落としています。色別で紫の丸が26年度。明るい青が27年。濃い青が28年に発生した事故の場所ということで落とさせていただいています。

この図から、事故のほとんどが交差点部で起きているのがわかります。その中でも、特に国道2号・国道43号・芦屋中央線の交差点部での発生が多いことが読み取れるかと思えます。

自転車に関する事故の状況としては、平成24年から平成28年までの交通年間のデータを表にまとめていますが、自転車事故件数が市内交通事故件数に占める割合は、30パーセント前後で推移しているという状況があります。

人对自転車の件数が平成28年に元々は一桁であったのが二桁になったという状況ではありますが、数字上で言うと3倍弱に増加しており、道路交通法の改正等で先程もお話がありましたが自転車の保険加入、こういったものが義務付けられて以降、事故の届出が少し増えてきているのが影響していると考えております。

実際にはもっとたくさん起きていると思うんですけれども、件数に上がってきているのはこのようになっています。

平成28年のデータにおいては、自転車対車両の事故。これの中では、出会い頭の事故が半数以上を占めているということになります。

これらの現状から見えてくる課題として、歩行者の快適な通行空間を確保するために、車道内に自転車の通行空間を確保する必要がありますが、完成された市街地で自転車の通行空間を確保するためには道路幅員を拡幅することになりますが、こういったことについては、まちづくりへの影響が大きく、難しいと言わざるを得ないと考えております。

ページを一つ前に戻っていただく形になります、3ページの下半分をご覧くださいと思います。

こういった現状と課題の中で、自転車ネットワーク計画を策定することとなるため、本計画の目標と基本方針については、目標ということでは、「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」という形にさせていただきたいと考えております。

基本方針は、○で示している3本の柱と考えております。具体的な形でいきますと、車道における自転車走行空間の創出では、限られた道路幅員での整備を進めていくため、矢羽根の設置による暫定形と、無電柱化などの道路事業や面的整備事業の実施時に幅員構成を変更し整備する将来系の2パターンの形態を検討し、暫定形での整備を速やかに実施します。

次の、自転車ネットワークの形成については、市内で自転車利用者が多く利用することで事故発生率が高くなっている阪急神戸線以南から防潮堤線以北の間でネットワーク

性を創出して、面的に連続が十分な延長を確保していきます。

自転車利用ルールの周知・利用マナーの向上としては、車道走行を促すための周知・啓発を行って、利用者の理解を深めていきます。

事務局からのご説明は以上とさせていただきます。

**(辻会長)**

ありがとうございました。

それでは、今、事務局からご説明がありましたので、何か質問、ご意見、補足等がありましたらお願いします。

**(行徳委員)**

質問します。先程の(3)、4ページで、自転車通行環境について、資料1、2で現状の説明をされていますが、どこにネットワークを引くべきかということがもう少し図面的に導けるような資料の整理をお願いしたいと思っております。例えば4ページ1.の3つ目の○の、開発当初から歩行者、自転車、自動車の通行空間が一定整理されておりと書いてありますが、どう整理されているのか、市内どういう状況なのかがわかりにくいのです。

次の○ですが、芦屋市内における自転車利用は、通勤、通学など自宅と駅の往復に使う利用者が多いとありますので、例えば、駐輪場がどこにあるとか利用者が多いショッピングセンターがどこにあるとかがわかると、どこをどう結ぶといいかがイメージしやすいかなと思います。

市内の学校における自転車通学者は少ないということで、中学と高校で3校書いてありますが、小学校は何校あるんですか。

**(事務局・佐野)**

8校あります。

**(行徳委員)**

8校あるんですね。自転車に関して言いますと、中高で自転車通学が少ない一方、通勤、通学など自宅と駅の往復に使う利用者が多いとのことで、本施策は、自転車利用者と歩行者の複走を避けるための施策だと思うので、小学校の通学路とか歩行者の多い所をこれに重ね合わせると必然的にどの路線を整備すべきかが見えてくるので、パブコメ等で市民に見せる時にそういう所をわかりやすく示せる資料にした方がよいと思います。

**(辻会長)**

ありがとうございます。

事務局から何かあれば。

**(事務局・三柴)**

冒頭、説明の方で、条件だけ申し上げていて結論的な所が洩れていた部分があります。

まず、地形的な部分で、阪急以北は傾斜がきつから自転車が少ない。芦屋浜、南芦屋浜については一定整備されている。という結論で出していたんですけども、要は、阪急から防潮堤線の間を今回対象エリアとしたいと我々は思っております。

そしてその理由としてあげました傾斜地が多いや一定整理されているというところですけども、特に芦屋浜、南芦屋浜につきましては、芦屋浜については昭和50年代後半、南芦屋浜については平成10年以降に新しく、ほぼ同時に開発されたということがありまして、幅員も自転車が走る空間も全て連続している。幅員も一定で整理されているということで、今現在、事故の箇所図を見ていただいたらわかるんですけどもほとんど問題が起きていないという状況がございます。ですので、我々、このエリアについて真っ先に手を入れるというのは、する必要がないのかなと思っております。という意味で一つ目の、対象としての防潮堤線から阪急までの間のエリアを考えていきたいと考えております。

そして、先ほどご意見がありました、市内の公共施設や商業施設の場所ですが、市域図の中の色分けで示しております。JR芦屋駅周辺に商業施設があります。芦屋市の用



途上はここだけが商業施設となっておりまして、他には確かにスーパーとかはございますが、市域から全て集まってくるような大きな商業施設はここ以外ございません。

そして後、駐輪場ですが、若干見にくくて申し訳ないのですが、駅周辺にある黄色い部分が駐輪場となっております。阪神芦屋駅は2ヶ所。阪神打出駅は1ヶ所。そして阪急芦屋川駅に関しては、駅のすぐ東側に線路を挟んで、北南にそれぞれございます。山手幹線の南側、下に1つ駐輪場がございます。その他はJR周辺に駐輪場があるという状況です。

そして学校ですが、県立芦屋高校については、43号線のすぐ北側。市内の真ん中あたりにある緑がそうとなっております。そして、国際高等学校と国際中等教育学校は、芦屋浜地区にあります緑の1つ大きな所です。ここに中学と高校が両方あるという形です。ここ以外の小学校については、自転車通学がございません。ただ、ご意見としていただきましたように確かに小学校の位置と校区を、またこのような図面に1枚反映させたものを今後用意させていただきたいと思っております。

芦屋の場合、ほとんどの市域がほぼ住宅地ですので、自宅から市外に産業はございますので、皆さんが市外に出ていくと。もしくは駅前にある商店等に出かけるということを考えますと、市外に出る際にはほとんどが自転車でそのまま行かれる方もいらっしゃるでしょうけど、ほとんど恐らく電車利用であると考えております。住宅地から駅に向かう、駅周辺は自転車の密度が濃くなるのかなというふうに考えております。

対象の路線については、今回の協議会で、ご提示させていただきたいと思っております。

以上です。

(辻会長)

ありがとうございます。他に何かございますでしょうか。

よろしく願います。

(永井委員)

計画の対象区域から芦屋浜を外されるというのですが、元々、自転車のネットワークというのは、いわゆる歩道から車道に自転車を出して整備することで、左側通行が原則ですと、自転車通行できる空間は全て範囲に含まれるのではないですか。それから課題のところで箇条書きされていますが、これだけでは、現状の課題を考える中でなかなか見えづらい。

次の何点かを資料の中で記述若しくは整理していただきたい。

山麓エリアから南側はどれぐらいの勾配があり、山麓エリアは物理的に自転車利用は無いというのを定量的にこうですと整理していただきたい。

それから市内道路の整備状況も資料の中に追記していただきたい。都市計画道路の整備状況図や整備率とかも資料の中に追記していただきたい。

それから交通事故の所ですが、主に交差点における事故が多いようですが、事故の内容がどういう事故なのか、出合頭なのか歩行者や車両との巻き込む事故なのか、そのあたり整理していただきたい。

それから、市内の自転車の保有台数か登録台数がどれぐらいなのか。また、パーソナルトリップ調査のデータで良いので、駅端末の自転車利用はどれぐらいなのか、学校とか駅に行かれる方の自転車利用が非常に多いと思っておりますが、駅端末などのいわゆる自転車の利用、分担状況をそれと台数的なものがあれば、どういう利用形態にされているのかなというのが見えてくるのかなと思っております。

それから市内全域の自転車の利用の分担率、それも資料の中に追記していただきたい。

これはさっきのパーソンでは出てこないかもしれませんが、高校と中学校の自転車の利用数が書かれています、どういう方面でどういう路線で利用されているのかというデータがあれば、こういう路線を重点的にというのが見えてくると思っております。

あと、交通事故で、人対自転車とか自転車対車両とありますが、交通事故の内容によ

って、路線や箇所ごとにどういう対策をしていくべきかがデータで見えてくるのではと思います。

(社会長)

それでは2回目で、ですね。事務局から指摘いただいた資料を提示いただくことにして、今わかる範囲でお答えできる範囲で何かお答えありますか。

(事務局・三柴)

申し訳ございません。

事故の分類につきましては、今現在、作業を進めているところでして、本日この数字しか出せてなかったところについては、ご容赦ください。

そして、学校の通学者の方面につきましても、学校に問い合わせをしている途中ですので、これについても次回お示しできるかなと思っております。

資料の地図に、わかりにくいですが、グレーがかかっている道路がございます。市内、太めの道路にグレーがかかっていますけれども、これが市内の都市計画道路になっております。ただここには未整備の道路については今、記載はございませんので、それについては何らかの形で記載を次回以降させていただきます。

以上です。

(社会長)

わかりました。

データの的には事務局が整理されているということなんですけれども、事故案件を処理されていて思っておられるような特徴みたいなのがもしおありでしたら、ご披露いただけたらなと思います。

(高木委員)

自転車は車両同士の出合頭、自転車対自転車を含めて、市内では目立つ傾向にあるように思います。詳しい細かい数字は今持ちませんけれども、実際に処理するなかでは目立っています。

(社会長)

ありがとうございます。

(高木委員)

あと、阪急以南で防潮堤線以北という話でしたが、そこを重点的にという計画のお話だったんですけれども、実際に山手の阪急以北の方。山手の方でも自転車を使用している人がいるんですけれども、山手の方の結構な勾配がある所ですごいスピードで自転車が通るんですという声を非常によく聞くんです。上りはそんなにスピードは出せないんですけれども、下りは必然的に出てきて、歩行者から苦情とか取り締まり要望を含めて色々そういうようなお声を聞いたりしますので、自転車利用者が少ないということだけで、この地域を全く外してしまうということはどうなんかなという話です。

(社会長)

ありがとうございます。

じゃ、その点も踏まえまして、2回目で協議会とか資料とかをお願い出来たらと思います。

その他に何かご意見とかご質問とか補足とかありましたらお願いします。

(永井委員)

電線類の地中化も進められようとしているが、自転車ネットワークの歩道の形態とも密接に関連してくるが、どのように関連して進められようとしているのか。

(事務局・三柴)

無電柱化につきましても、芦屋市これから整備に力を入れていこうとしているところがございます。無電柱化をする際には、おそらく歩道をかなりさわる形になりますので、無電柱化の際には、その路線が自転車のネットワークの対象路線であれば、整備は一緒に行いたいというふうに考えております。

芦屋市の場合、どちらが優先なのかというのもあるんですけども、そのように複数の事業を一緒にするような路線については優先順位をあげて考えていきたいと。

要は、自転車ネットワークもそうですし、無電柱化もそうです。また、街路樹の更新や、バリアフリーのような道路事業が複数重なる路線については、必然的に優先順位をあげて整備していきたいというふうに考えております。

(社会長)

1月10日に第1回の無電柱化の委員会を開かれるということですよ。

だから一緒に整理をされるということですね。あと整備については、無電柱化は一遍に出来ないの、自転車ネットワークをまず暫定形。無電柱化するところは将来形というか完成形ということで整備をしようというこの2段階ということでしょうか。

(事務局・三柴)

はい。

(社会長)

後、他に何かご意見ありますでしょうか。

## □その他

(社会長)

では、事務局から追加というかご説明があればお願いします。

(事務局・三柴)

最後、事務局より2点連絡がございます。

今日のスケジュールでもお示ししておりますが、第2回のこの協議会を1月にまた予定しております。改めて日程調整の連絡をさせていただきますので、またよろしくお願ひします。

2点目ですが、本日の議事録ですが、これから我々の方で議事録の作成を行いますので、出来ましたら、また皆様の方にご連絡いたします。内容を確認の上、修正等ある場合は、またご連絡をいただきたいと思います。

議事録につきましては、原則として会議から1ヶ月以内にホームページ等で公開となっておりますので、その点、ご理解とご協力をよろしくお願ひします。

事務局からは以上です。

## □閉会

(社会長)

それでは、本日の協議会は締めさせていただきます。

どうもありがとうございました。