

第2回芦屋市自転車ネットワーク計画検討協議会

- ・開催日：平成30年1月24日（水）13：30～15：30
- ・場 所：芦屋市役所 東館3階 大会議室2

会 議 次 第

1. 開 会

2. 議 事

- | | |
|------------------------|-----|
| (1) 第1回協議会で出された課題等への対応 | 資料1 |
| (2) 候補路線の選定 | 資料2 |
| (3) 芦屋市における自転車利用等の現状 | 資料3 |
| (4) ネットワーク路線の選定 | 資料4 |
| (5) 策定スケジュールについて | 資料5 |

3. そ の 他

4. 閉 会

自転車ネットワーク計画検討協議会 委員名簿

所属		役職	氏名
国土交通省	兵庫国道事務所	総括保全対策官	石鍋 一文
兵庫県	県土整備部 土木局 道路保全課	主幹	多田 孔充
	県土整備部 土木局 道路街路課	主幹	井口 智貴
	西宮土木事務所	所長補佐	永井 正志
	西宮土木事務所 道路第2課	課長	行徳 光正
芦屋警察	交通課	課長	高木 良彦
芦屋市	都市建設部	部長	辻 正彦
	都市建設部 道路課	課長	宮本 博嗣
	都市建設部 建設総務課	課長	谷崎 美穂
	都市建設部 都市計画課	課長	白井 宏和
	教育委員会 学校教育課	主幹	中塚 景子
事務局	都市建設部 道路課	主幹	三柴 哲也
		主査	佐野 純子
			西村 のぞみ
	株式会社 都市・計画・設計研究所	代表取締役 神戸事務所長	平井 仁
取締役 主任研究員		橋本 伸司	

■第1回協議会で出された課題等への対応

資料1

項目	意見	対応
エリア関係	<ul style="list-style-type: none"> ・芦屋浜・南芦屋浜に関しては、エリアに入れた後に補助路線を整備済みとすべき。エリアに入れた後にネットワークから外し、「既設を活用」とするほうが良い。 ・阪急神戸線以北に関して、はっきり区切らずに線をぼやかして少し拡大すればよい。傾斜地だからとネットワークから外すのは少し安易。 ・岩園～上宮川付近の自転車利用も多いと思われるがそこを整備範囲に入れない根拠は。 	<p>○対象区域は市内全域(奥池地区を除く)とし、芦屋浜・南芦屋浜、阪急神戸線以北も自転車ネットワーク計画検討範囲とします。</p> <p>⇒資料2, 資料4で検討します。</p>
	<ul style="list-style-type: none"> ・具体的な山の手の傾斜がどのくらいか知りたい。 	⇒資料3 2ページ参照
	<ul style="list-style-type: none"> ・都市計画道路の整備状態がわかるように表記してほしい。 ・どこにネットワークが引けるかを想像出来る市域図が欲しい。 	⇒資料3 3ページ等参照
学校関係	<ul style="list-style-type: none"> ・小学校8か所の通学路や歩行者が多い道路はどこか。自転車利用者は居らずとも歩行者が多い等通学路もネットワークを考えるために必要。 	⇒資料3 7ページ参照
	<ul style="list-style-type: none"> ・どの方向から高校に向かう通学者が多いのか(西宮から?神戸から?等)。 	⇒資料3 24ページ参照
事故関係	<ul style="list-style-type: none"> ・事故の発生場所や時間帯・年代に規則性があるのか無いのか。 ・出会い頭・巻き込み?自転車対歩行者など整理が必要。 	⇒資料3 22ページ参照
その他	<ul style="list-style-type: none"> ・市内自転車保有台数 	3.3台/100人
	<ul style="list-style-type: none"> ・PT調査による利用形態・利用分担率など 	⇒資料3 4・5, 10～16ページ参照
	<ul style="list-style-type: none"> ・ネットワーク路線の整備を無電柱化時に実施するのか、バリアフリー・街路樹選定時に整備するのか、いつ抱き合わせで行うのか整理が必要。 	○第3回協議会時に具体的に整理をおこないます。
	<ul style="list-style-type: none"> ・市民が納得できる形の案を提示する必要がある。 	○自転車ネットワーク路線選定の考え方を整理しています。
		⇒資料2, 資料4で検討します。
	<ul style="list-style-type: none"> ・ネットワーク路線を示すと、「そこはある程度安全な道・走ってよい道」であると認識され、そこへ自転車を誘導することとなる。そこに誘導して安全なのか?という視点は必要 	○全ての道路を指定するのではなく、ある程度距離が近い路線については、広幅員道路の方へ自転車を誘導します。
		⇒資料2, 資料4で検討します。
<ul style="list-style-type: none"> ・ネットワーク計画は広めに描いておき、その中で整備順位として優先度が低い場所、という位置づけも考えられる。ネットワークに指定したからと言って、すぐに全てを整備しないといけないわけではない。 	○対象区域は市内全域とし、自転車ネットワーク計画を検討します。	
	⇒資料2, 資料4で検討します。	
<ul style="list-style-type: none"> ・代替路の検討も必要 	○必要に応じて検討します。	

<p>その他</p>	<ul style="list-style-type: none"> ・ 必要性があるところ・実際に利用があるところがネットワークとして整備されるべき。 ・ まずは整備計画に関係なく、路線として整備が必要な箇所を挙げるべき。そのあと精査し、ネットワークから外す、入れる、を判断したほうが良い。「ネットワーク路線に指定したから、すべてを一気に工事を行わねばならない」わけではなく、優先順位を持って施工を行う、という結論で良いのでは。 	<p>○ガイドラインに示されている「選定項目」に基づき、候補となる路線を抽出し、選定条件を満たす路線のみを「自転車ネットワーク路線(案)」として選定します。</p> <p>⇒資料2, 資料4で検討します。</p>
	<ul style="list-style-type: none"> ・ 43号アンダーのように歩道も路肩に歩行者が歩くスペースもないような場所は、ネットワークに指定するのは危険。ネットワークに指定するとある程度安全が確保されている道として認識されてしまうのではないか。 	<p>⇒危険な道を指定するのではなく、安全で安心して利用できる走行環境の整備を目指します。</p>

候補路線の選定

候補路線

①国道2号	⑤鳴尾御影線	⑨陽光海洋線	⑬芦屋川左岸線
②国道43号	⑥宮川線	⑩防潮堤線	
③芦屋中央線	⑦芦屋浜線	⑪駅前線	
④稲荷山線	⑧打出浜線	⑫山手幹線	



選定項目 (ガイドライン)	候補路線
ア 地域内における自転車利用の主要路線としての役割を担う、公共交通施設、学校、地域の核となる商業施設及びスポーツ関連施設等の大規模集客施設、主な居住地区等を結ぶ路線	【自転車交通量が1,000台/12時間以上の路線 (西宮市と同条件)】 ①国道2号 ②国道43号 ③芦屋中央線 ④稲荷山線 【浜地域、南芦屋浜地域とネットワークする路線】 ⑦芦屋浜線 ⑧打出浜線 ⑨陽光海洋線
イ 自転車と歩行者の錯綜や自転車関連の事故が多い路線の安全性を向上させるため、自転車通行空間を確保する路線	【交通事故発生件数が10件/3年間以上の路線】 ①国道2号 ②国道43号 ③芦屋中央線 ④稲荷山線 ⑤鳴尾御影線 ⑥宮川線 ⑩防潮堤線
ウ 自転車通学路の対象路線	《該当なし》
エ 地域の課題やニーズに応じて自転車の利用を促進する路線	《該当なし》
オ 自転車の利用増加が見込まれる、沿道で新たに施設立地が予定されている路線	【市営住宅の建設 (人口増加) による自転車利用者の増加】 ⑩防潮堤線 【JR芦屋駅南地区整備に伴う駐輪場移設による自転車利用者の増加】 ⑪駅前線
カ 既に自転車の通行空間 (自転車道、自転車専用通行帯、自転車専用道路) が整備されている路線	《該当なし》
キ その他自転車ネットワークの連続性を確保するために必要な路線	【その他の広幅員路線】 ⑫山手幹線 【西側市街地における南北ネットワークの強化】 ⑬芦屋川左岸線

芦屋市自転車ネットワーク候補路線

