

第3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3月1日（木）10：00～12：00
- ・場 所：芦屋市役所 南館4階 会議室2

会 議 次 第

1. 開 会

2. 議 事

- | | |
|-----------------------|-----|
| （1）第2回協議会で出た課題等 | 資料1 |
| （2）芦屋市自転車ネットワーク計画素案説明 | 資料2 |
| （3）路線形態の検討 | 資料3 |

3. そ の 他

4. 閉 会

以上

第3回自転車ネットワーク計画検討協議会 出席者名簿

所属		役職	氏名	出欠
国土交通省	兵庫国道事務所	総括保全対策官	石鍋 一文	出
兵庫県	県土整備部 土木局 道路保全課	主幹	多田 孔充	出
	県土整備部 土木局 道路街路課		松田 逸生	代
	西宮土木事務所	所長補佐	永井 正志	出
	西宮土木事務所 道路第2課	課長	行徳 光正	出
芦屋警察	交通課	課長	高木 良彦	出
随行者 (兵庫県)	県土整備部 土木局 道路保全課	主査	吉田 頼彦	出
			村上 雄哉	出
芦屋市	都市建設部	部長	辻 正彦	出
	都市建設部 道路課	課長	宮本 博嗣	出
	都市建設部 建設総務課	課長	谷崎 美穂	出
	都市建設部 都市計画課	課長	白井 宏和	出
	教育委員会 学校教育課	主幹	中塚 景子	欠
事務局	都市建設部 道路課	主幹	三柴 哲也	出
		主査	佐野 純子	出
			西村 のぞみ	出
	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	出
取締役 主任研究員		橋本 伸司	出	

■第2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
数値基準	<ul style="list-style-type: none"> 昭和 58 年の道路構造令の解説に、自転車道を設置するための台数があったのではないかな。 	道路構造令の解説 ○S58 500～700 台/日 ○H13.4 改正 500～600 台/日以上 ○H27.6 改正 具体的数値記載なし
	<ul style="list-style-type: none"> 候補路線の選定の基準として、自転車交通量 1,000 台以上の路線、交通事故の発生件数が 3 年間で 10 件以上というのがあるが、これはガイドラインか何かの数値的なものから出されたものなのか。何か基準があるのであれば、それを使った方が市民も納得しやすい。 	○自動車交通量については、隣接する神戸市及び西宮市の選定基準がともに 1,000 台/12h であるため、同条件を採用。 ○交通事故については、西宮市 20 件/3ヶ年以上となっているが（神戸市は条件なし）、市域面積の違い等もあるため、10 件/3ヶ年と設定
路線案	<ul style="list-style-type: none"> 芦屋浜の商業施設につながる路線はネットワーク路線として検討しないのか。自転車利用割合が高い地域なので、検討してもらいたい。 	○検討の上、埋立 1 号線及び埋立 2 号線を「ネットワークを補完する路線」に追加
	<ul style="list-style-type: none"> 山手幹線と鳴尾御影線を外してしまって大丈夫なのか。 	○交通量調査から、山手幹線・鳴尾御影線の自転車利用者数は 500 台/12h 未満であり、東西ネットワークは国道 2 号を位置付けることで対応できると考える。
	<ul style="list-style-type: none"> 鳴尾御影線と山手幹線について、市域内で完結する東西ネットワーク路線として位置づけるという考え方も可能ではないか。西宮市が、広域ネットワークとしては国道 2 号があって、市内完結の東西線に位置付けていたと思う。 	
まとめ方	<ul style="list-style-type: none"> 自転車利用等の現状の最初のほうに都市計画道路の整備状況や、自転車歩行者道の整備状況の資料があるが、これが資料 4 のどこかに反映されてきているのかがわかりにくい。 	○分析項目毎に考察を表記する。 第 2 章から第 4 章にかけて参照
誘導	<ul style="list-style-type: none"> 山手幹線の自転車を国道 2 号に誘導させるということで整理されているが、山手幹線の自転車利用者で JR 芦屋駅に向かう人は、国道 2 号に行かないのではないかな。鳴尾御影線の自転車利用者も、JR の人は鳴尾御影線から芦屋中央線を上っていく人が多いのではないかな。 	○PT データ、定期保有者データ分析(第 2 回協議会資料 3 の 8～11) <ul style="list-style-type: none"> JR 芦屋駅に向かう際に、山手幹線を利用する量は少ないと想定できる。 JR 芦屋駅、阪神芦屋駅、打出駅に向かう際に鳴尾御影線を利用する量は少ないと想定できる。
	<ul style="list-style-type: none"> どういう形でネットワーク路線に誘導するのか。それぞれが今通っている道というのは、それぞれの方が一番通りやすくて、利用しやすいから通られているはず。その路線を変えてまで、本当にそちらに行くのか。誘導という言葉では、実際には変わっていかないという気がする。 	○積極的に誘導するという考え方ではなく、走りやすくなった路線の方に自然にシフトしていくという考え方 ⇒ソフト対策で周知していく ○現場への看板等の設置

断面構成	<ul style="list-style-type: none"> ・安全性と景観を比べた時に安全性を重視する要素がないので景観を重視したということか。 	○景観も安全と同様に大切。バランスを考え、自転車歩行者道の活用も考える。
	<ul style="list-style-type: none"> ・歩道は3.5m必要とあるが、2mで良いのでは。3.5mの根拠は。 	○景観路線であり、植栽帯を狭めることが難しいため、2mの歩道と1.5mの植栽を確保する意味で3.5mとした。各場所の状況を加味して最終的な歩道幅は判断したい。
	<ul style="list-style-type: none"> ・1.5mの植栽帯確保というがそれは1mにはできないのか。そこが今回本当に利用している人にとっては必要ではないか。景観的にマイナス面があるのかもしれないが、まったくということではなく、ちょっと縮小するとか、狭めてその道路が変われば、そのほうがよいのではないか。 	