

第2章 自転車を取り巻く状況



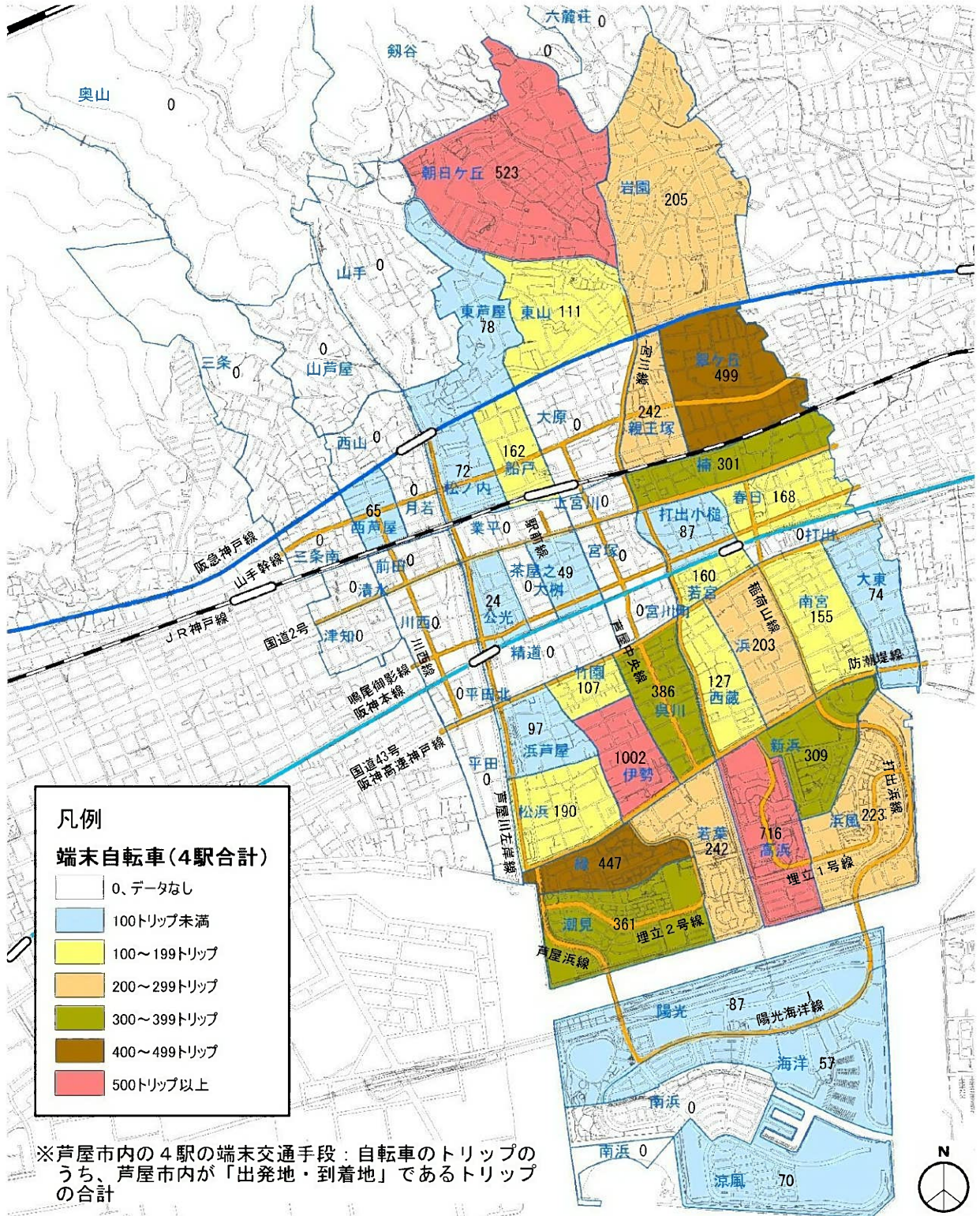
(2) 鉄道乗降者の自転車利用の状況（端末交通手段：自転車）

・JR以南（阪神以南）の市街地からの利用が多いが、朝日ヶ丘町など阪急以北からの利用も比較的多く見られる。

≪4 駅合計：7,718TP≫

○全4駅の平均乗車時間：11.9分（アクセス：11.8分、イグレス：11.9分）

■「端末交通手段：自転車」4駅合計（出発・到着地合計）



資料：H22 京阪神都市圏パーソントリップ調査



《JR芦屋駅：4,105TP》

○平均自転車運転時間：10.8分（アクセス：10.7分、イグレス：11.0分）

- ・JR芦屋駅は、4駅の中で最も末端交通手段：自転車のトリップ数が多い。
- ・JR芦屋駅の東側市街地からの利用（アクセス+イグレス）が多い。
- ・JR以南（阪神以南）の市街地からの利用が多いが、朝日ヶ丘町など阪急以北からの利用も比較的多く見られる。

※駐輪場定期利用者数とほぼ同様の傾向

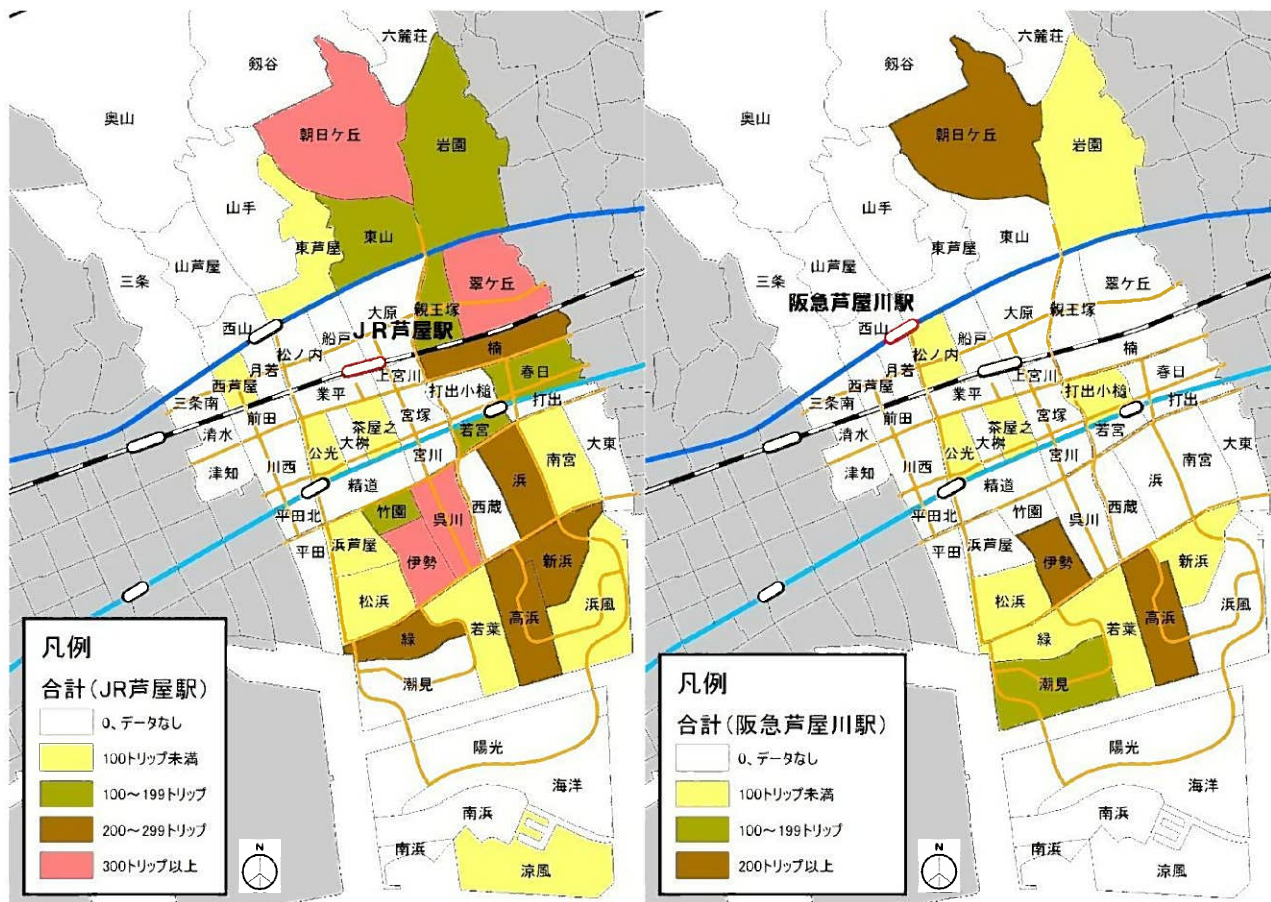
《阪急芦屋川駅：1,388TP》

○平均自転車運転時間：16.7分（アクセス：17.0分、イグレス：16.2分）

- ・駐輪場定期利用者数は、4駅の中で阪急芦屋川駅が最も少なかったが、末端交通手段：自転車のトリップ数はJR芦屋駅に次いで多い。
- ・国道43号以南市街地など、比較的遠いエリアからも阪急芦屋川駅への自転車利用が多く見られることから、平均自転車運転時間が4駅の中で最も長くなっている。
- ・また、アクセス平均時間の方が、イグレス平均時間よりも長い（南からのアクセスは坂道になるので時間がかかる？）

※駐輪場定期利用者数とほぼ同様の傾向

■ JR芦屋駅：端末手段自転車の出発・到着地合計 ■ 阪急芦屋川駅：端末手段自転車の出発・到着地合計



資料：H22 京阪神都市圏パーソントリップ調査

## 第2章 自転車を取り巻く状況



### 《阪神芦屋駅：1,321TP》

○平均自転車運転時間：11.2分（アクセス：11.1分、イグレス：11.4分）

- ・国道43号以南の、鉄道駅から見て南東方面の市街地からの利用が多い。

※駐輪場定期利用者数とほぼ同様の傾向

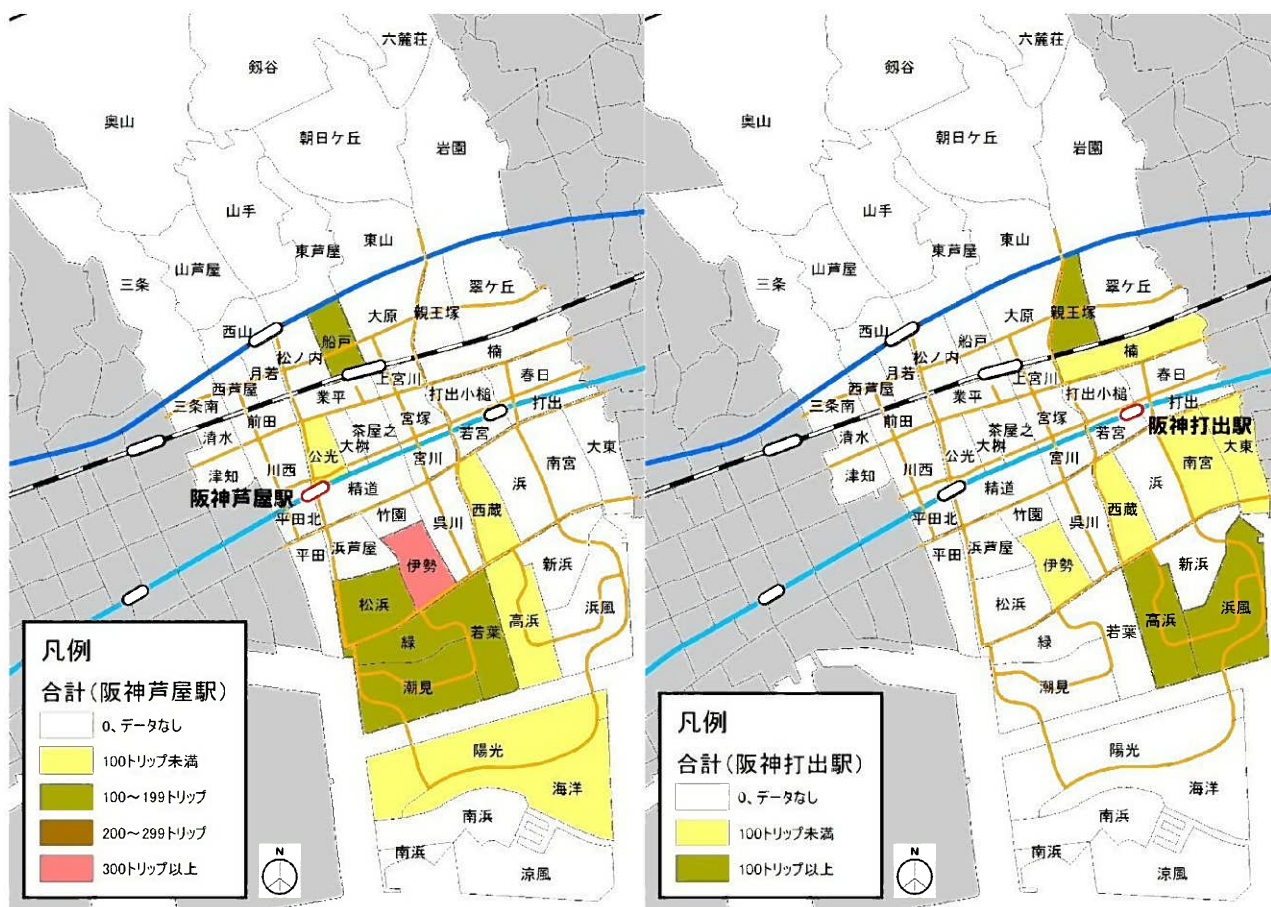
### 《阪神打出駅：785TP》

○平均自転車運転時間：9.7分（アクセス：9.3分、イグレス：10.1分）

- ・阪神芦屋駅と同様に、国道43号以南の、鉄道駅から見て南東方面の市街地からの利用が多い。
- ・平均自転車運転時間が4駅の中で最も短くなっている

※駐輪場定期利用者数とほぼ同様の傾向

■阪神芦屋駅：端末手段自転車の出発・到着地合計 ■阪神打出駅：端末手段自転車の出発・到着地合計



資料：H22 京阪神都市圏パーソントリップ調査

### ※属性の整理、平均値の算出について

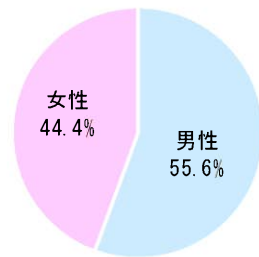
- ・個票で見た場合、出発地・到着地は「芦屋市内」だがその住所地の「郵便番号記載なし（町の判定ができない、図に表現できない）」レコードあり⇒出発地・到着地が芦屋市内であることは判明しているため、属性の整理、平均値はそのレコードも含めて算出
- ・平均値は不明を除いた数字



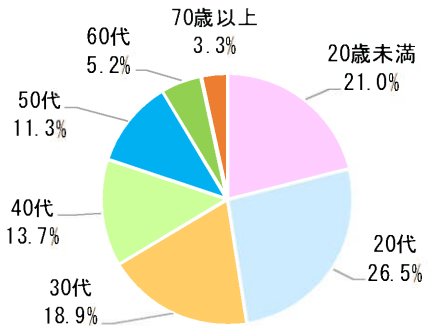
《端末交通手段：自転車トリップの属性（7,718TP）》

- ・ 端末交通手段：自転車のトリップの属性を見ると、男性の方がやや多い。
- ・ 20代のトリップ数が最も多く、全体の1/4以上を占めているが、学生と考えられる20台未満も2割以上を占めている。
- ・ 65歳以上の高齢者のトリップ数は409トリップ（5.3%）となっている。

■ 男女別

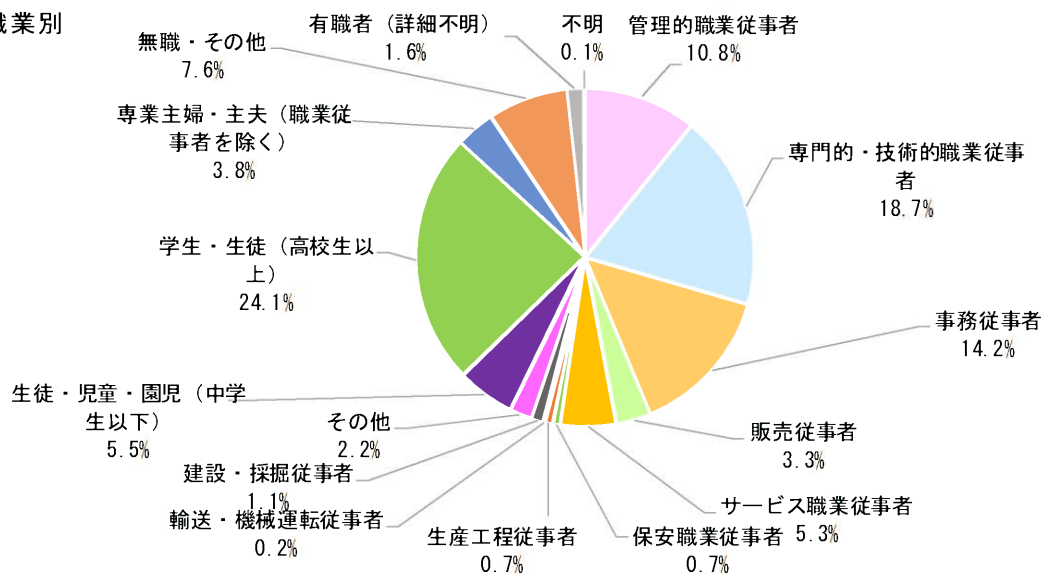


■ 年齢別



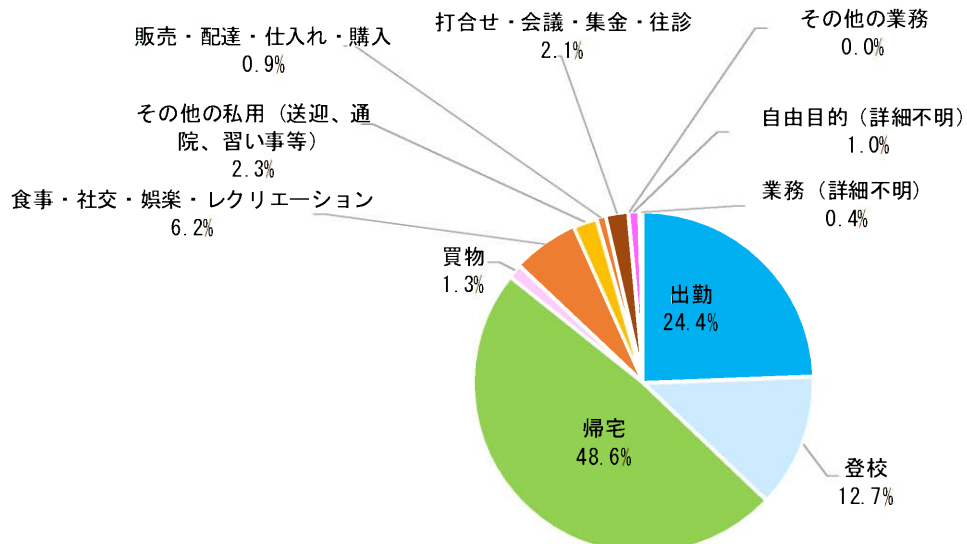
- ・ 職業別に見ると、「学生・生徒（高校生以上）」の割合が最も高い。

■ 職業別



- ・ 目的別に見ると、イグレスが含まれていることから、「帰宅」の割合が最も高い。
- ・ 次いで「出勤」「登校」の割合が高い。

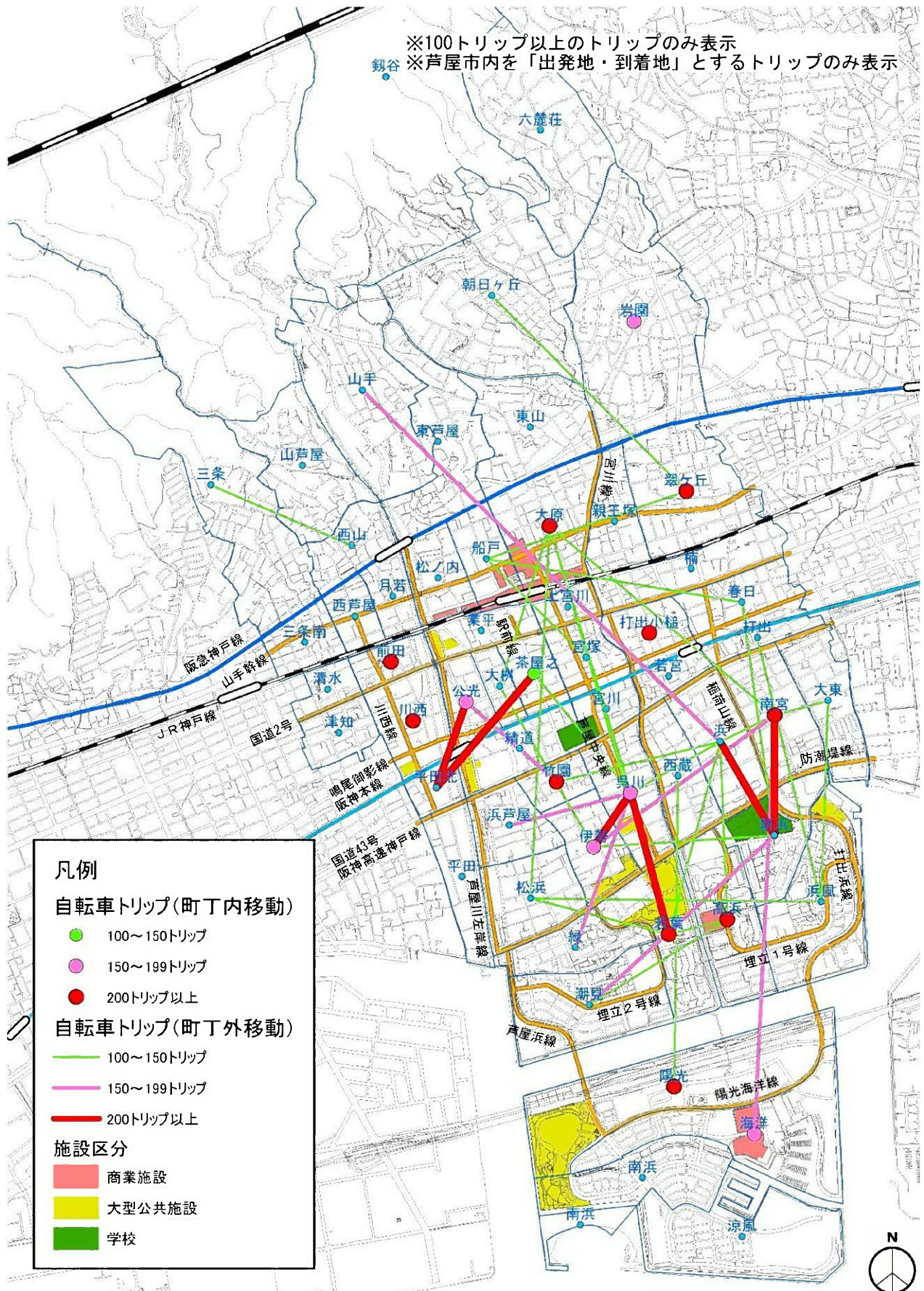
■ 目的別







■自転車移動の状況（「代表交通手段：自転車」の芦屋市内トリップ数）



資料：H22 京阪神都市圏パーソントリップ調査

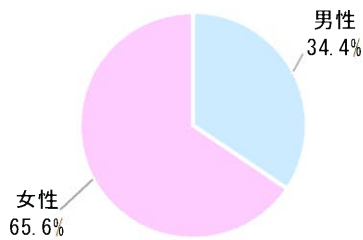
## 第2章 自転車を取り巻く状況



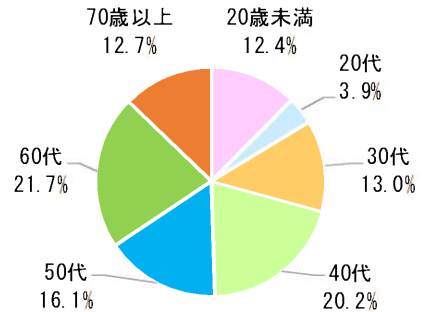
### 《自転車移動トリップの属性（16,348TP）》

- ・芦屋市内を自転車で移動しているトリップの属性を見ると、全体の約2/3は女性のトリップとなっている。
- ・年齢別に見ると、60代以上の割合が高く、65歳以上の高齢者のトリップ数は4,043トリップ（24.7%）と全体の約1/4を占めている。

#### ■男女別

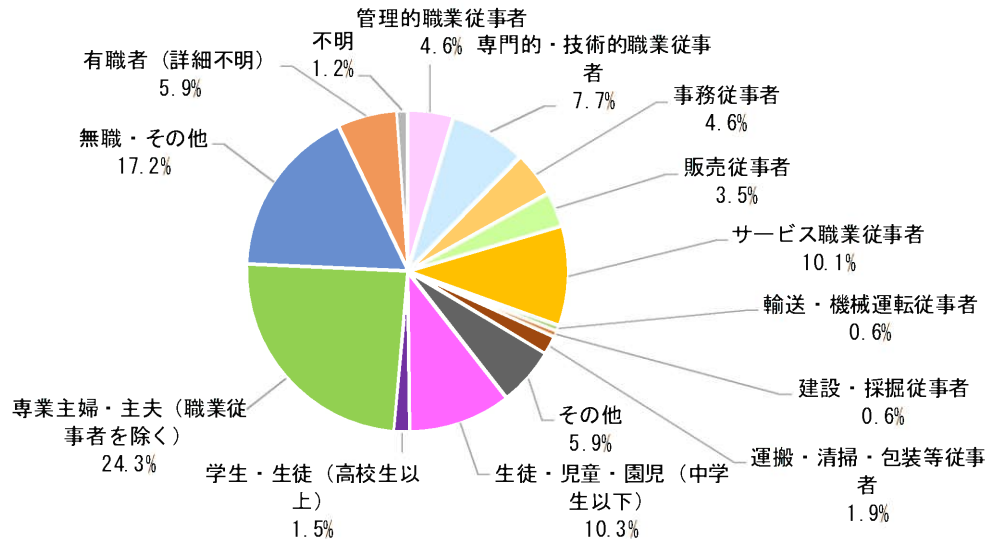


#### ■年齢別



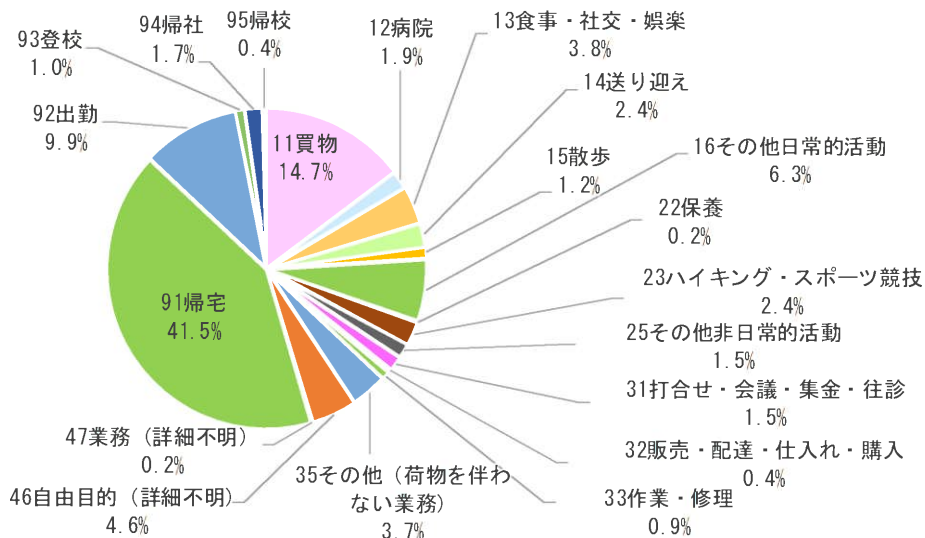
- ・職業別に見ると、「専業主婦・主夫（職業従事者を除く）」の割合が最も高く全体の約1/4を占めており、次いで「無職：その他」の割合が高くなっている。

#### ■職業別



- ・目的別に見ると、ある場所に行った後に帰る動きが含まれていることから、「帰宅」の割合が最も高い。
- ・次いで「買物」「その他の私用（送迎、通院、習い事等）」「出勤」「食事・社交・娯楽・レクリエーション」の割合が高い。

#### ■目的別





#### (4) 自転車交通量の状況

- ・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となっている。
- ・全体的に、歩道を走行している自転車が多くなっている。

##### 《調査概要》

○調査日時

- ・平日調査：平成29年11月29日（水）
- ・（交通量・通行量調査）12時間調査 7:00～19:00

○調査箇所数

- ・11箇所

○交通量・通行量調査

- ・対象交差点・断面を通過する自動車類・自転車・歩行者類を、数取器（カウンター）にて方向別、車種別、時間帯別に計測する。また、自転車に関しては歩道通行、車道通行別に計測する。集計単位は、1時間単位とする。
- ・分類は、自動車類は表①に示す自動車類2分類とする。また、歩行者類・自転車類・二輪車類は表②に示す4分類とする。二輪車には「原付」「自動二輪車」を含むものとする。

表① 自動車分類表

観測区分	種別	内容
大型車	バス	ナンバープレートの車種分類番号の頭が2の車両
	普通貨物車	ナンバープレートの車種分類番号の頭が1,9,0の車両
小型車	乗用車	ナンバープレートの車種分類番号の頭が3,5,7の車両
	小型貨物車	ナンバープレートの車種分類番号の頭が4,6の車両

※車頭番号8の車両は形状判断によって、上記分類別に計測する。

表② 歩行者類・自転車類・二輪車類分類表

観測区分	種別	内容
歩行者類	歩行者	歩行者
自転車類（車道）	自転車	車道上を通行する自転車
自転車類（自歩道）		自歩道上を通行する自転車
動力付き二輪車類	バイク	原動機付き自転車
		その他自動二輪車



## 第2章 自転車を取り巻く状況



### 《車道上・歩道上別自転車断面交通量の状況》

- ・全体的に、歩道上を走行している自転車が多く、車道上を走行している割合が1割未満の調査地点が19地点のうち13地点となっている。
- ・そのうち11地点については、自転車歩行者道（自転車歩道通行可の標識のみ、もしくは標識＋自転車通行区分）であるが、「鳴尾御影線」「宮川線（南）」については、原則車道通行の箇所にもかかわらず、歩道上を走行している自転車が多い。
- ・奥山精道線及び芦屋川右岸線は、歩道がない区間、片側歩道かつ歩道が狭い区間などが調査地点となっているため、車道上走行が多いと考えられる。
- ・12時間自転車断面交通量が1,000台を超えている地点は全て自転車歩道通行可となっている。

#### ■車道上・歩道上別自転車断面交通量の状況

	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11
	芦屋川 右岸線	芦屋川 左岸線 (北)	芦屋川 左岸線 (南)	鳴尾 御影線	山手 幹線	芦屋 中央線 (北)	芦屋 中央線 (南)	宮川線 (北)	宮川線 (南)	稲荷山 線 (北)	稲荷山 線 (南)
車道上	62	28	29	56	19	31	45	21	49	36	54
歩道上	30	223	387	438	351	1,175	1,646	477	527	370	1,626
合計	92	251	416	494	370	1,206	1,691	498	576	406	1,680
車道上率	67%	11%	7%	11%	5%	3%	3%	4%	9%	9%	3%
自転車通行区分	×	×	×	×	×	○	×	×	×	○	○
自転車可標識	×	×	×	×	○	○	○	○	×	○	○

	12	13	14	15	16	17	18	19
	国道 2号	国道 43号	芦屋停 車場線	奥山 精道線 (北)	奥山 精道線 (中)	奥山 精道線 (南)	芦屋鳴 尾浜線	東灘 芦屋線
車道上	196	24	39	21	122	737	0	5
歩道上	1,814	1,803	615	9	80	0	255	59
合計	2,010	1,827	654	30	202	737	255	64
車道上率	10%	1%	6%	70%	60%	100%	0%	8%
自転車通行区分	×	×	×	×	×	×	×	×
自転車可標識	○	○	○	×	×	×	○	○

### 《朝ラッシュ時の自転車断面交通量の状況（詳細）》

- ・朝ラッシュ時（7時～9時）の自転車交通量（上下合計値）を15分間隔で見ると、7:45～8:00にピークがある調査地点が最も多く（4カ所）、次いで7:30～7:45にピークがある調査地点が多い（3カ所）。
- ・よって30分間隔で見た場合、7:30～8:00にピークがある調査地点が最も多い（7カ所）。

#### ■朝ラッシュ時の自転車断面交通量の状況（15分、30分間隔）

	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11
	芦屋川 右岸線	芦屋川 左岸線 (北)	芦屋川 左岸線 (南)	鳴尾 御影線	山手 幹線	芦屋 中央線 (北)	芦屋 中央線 (南)	宮川線 (北)	宮川線 (南)	稲荷山 線 (北)	稲荷山 線 (南)
7:00～7:15	3	6	16	4	2	39	47	6	18	10	40
7:15～7:30	5	8	14	5	5	57	44	9	24	3	22
7:30～7:45	5	20	18	7	7	64	60	17	45	5	25
7:45～8:00	3	19	16	8	4	77	79	20	30	8	50
8:00～8:15	2	12	15	16	9	61	70	7	14	10	36
8:15～8:30	6	5	17	11	3	36	41	13	20	11	37
8:30～8:45	2	8	12	13	7	29	47	18	11	12	46
8:45～9:00	5	7	16	9	3	11	31	20	18	7	25

7:00～7:30	8	14	30	9	7	96	91	15	42	13	62
7:30～8:00	8	39	34	15	11	141	139	37	75	13	75
8:00～8:30	8	17	32	27	12	97	111	20	34	21	73
8:30～9:00	7	15	28	22	10	40	78	38	29	19	71



■自転車断面交通量の状況（昼間12時間断面交通量）

