



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



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

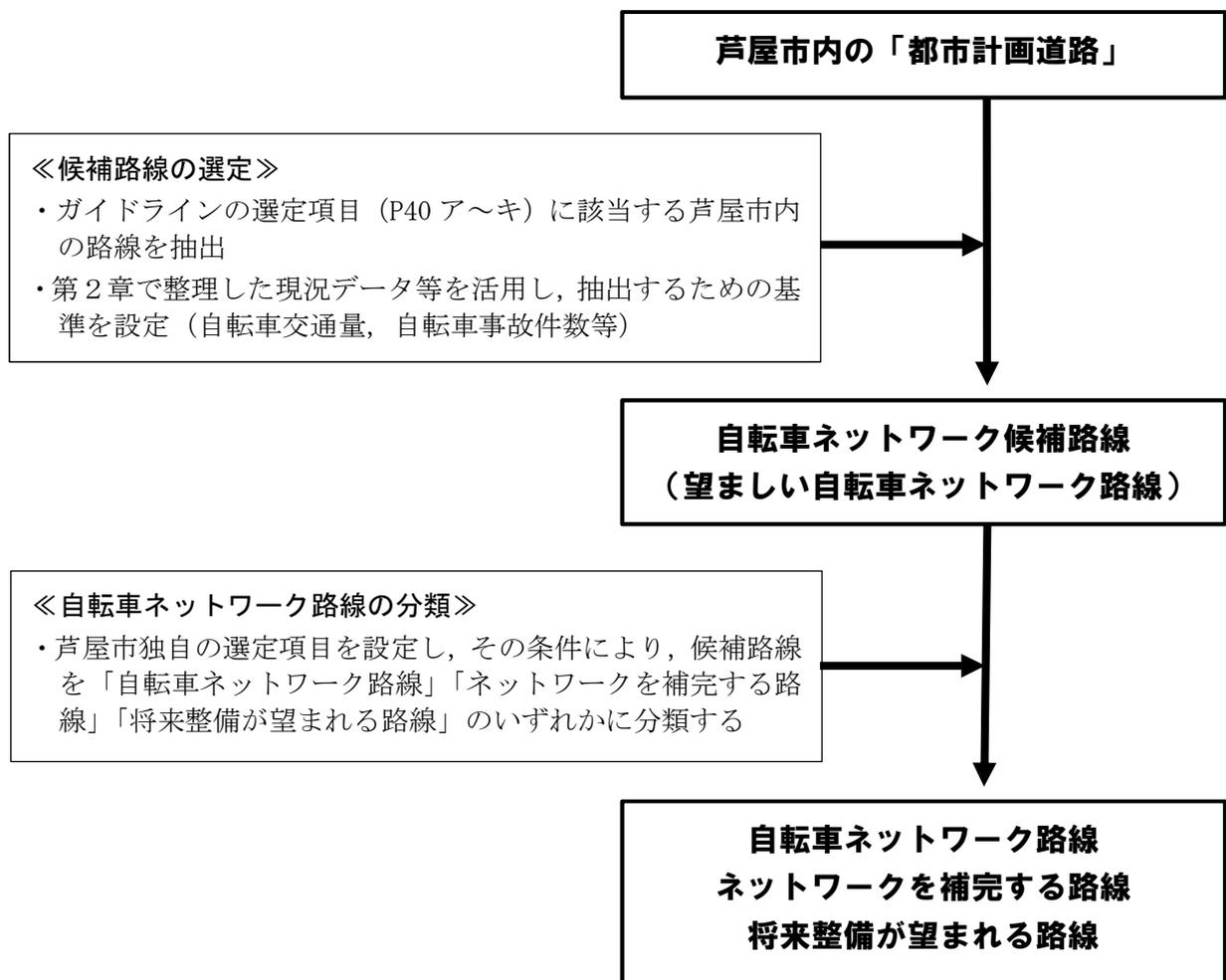
「安全で快適な自転車利用環境創出ガイドライン (H28.7), 2.2 自転車ネットワーク路線の選定, (1)技術検討項目」に示されている選定条件に基づき、芦屋市内において各選定条件に該当する路線の抽出を行う。

《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 1.全市の状況 (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》

- ・3 m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



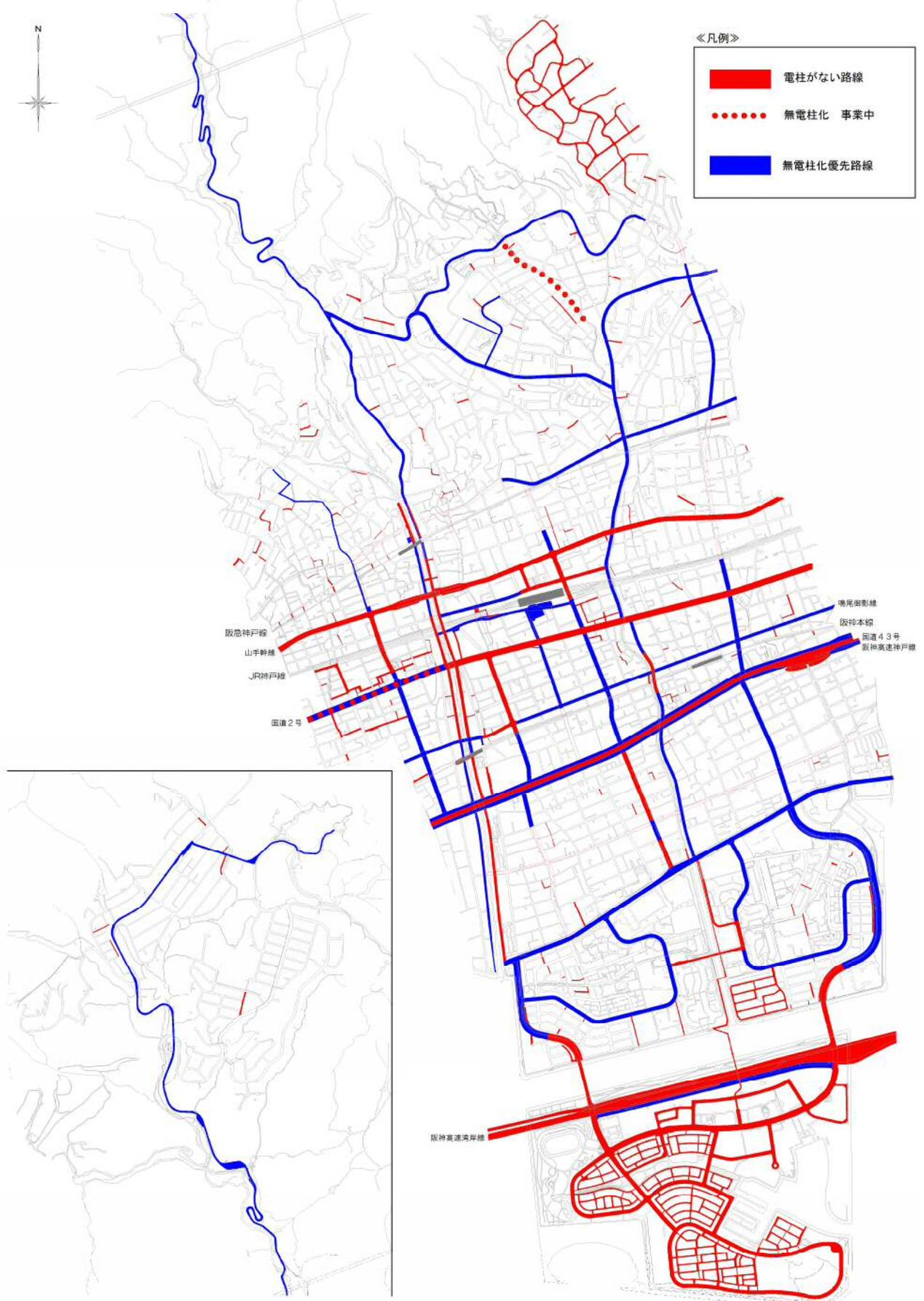
■無電柱化事業に関して

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併せて実施することが可能となる。

芦屋市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



第4章 自転車ネットワーク路線の選定



2. 自転車ネットワーク路線の選定

＜候補路線の選定＞

ガイドラインの「技術検討項目」に該当する芦屋市内の路線を抽出し、それらを「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）」として選定する。

	選定項目（ガイドライン）	自転車ネットワーク候補路線
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（神戸市・西宮市と同条件）】 ①国道2号 ③芦屋中央線 ②国道43号 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 ⑩埋立1号線 ⑧打出浜線 ⑪埋立2号線 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 ⑤鳴尾御影線 ②国道43号 ⑥宮川線 ③芦屋中央線 ⑫防潮堤線 ④稲荷山線
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】 ⑫防潮堤線 【JR芦屋駅南地区整備に伴う駐輪場整備による自転車利用者の増加】 ⑬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】 ⑭山手幹線、⑮川西線、⑯川東線 【南北ネットワークの強化】 ⑰芦屋川左岸線、⑱芦屋川右岸線

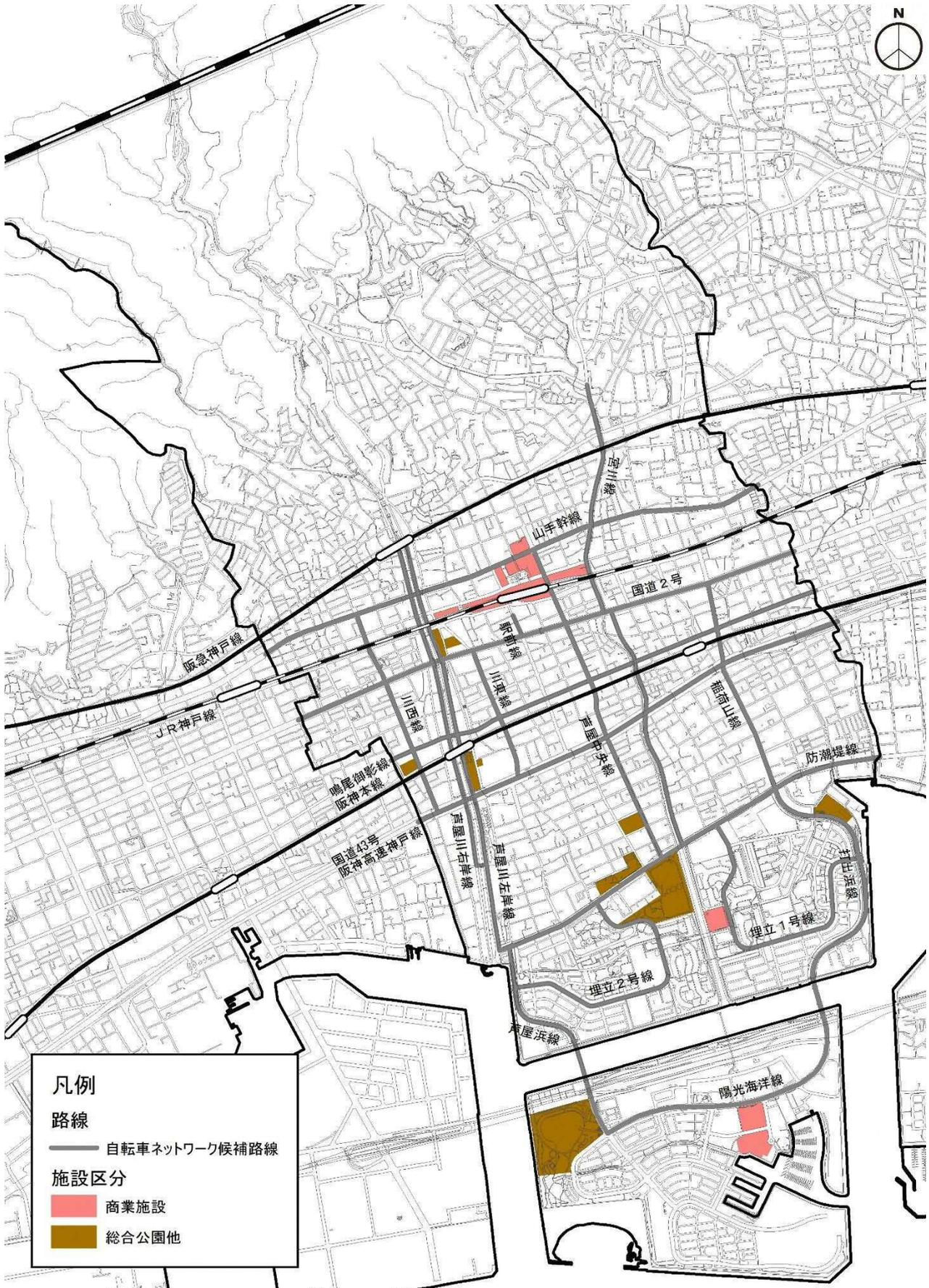


【自転車ネットワーク候補路線（望ましい自転車ネットワーク路線）】

①国道2号	⑤鳴尾御影線	⑨陽光海洋線	⑬駅前線	⑰芦屋川左岸線
②国道43号	⑥宮川線	⑩埋立1号線	⑭山手幹線	⑱芦屋川右岸線
③芦屋中央線	⑦芦屋浜線	⑪埋立2号線	⑮川西線	
④稲荷山線	⑧打出浜線	⑫防潮堤線	⑯川東線	



■ 芦屋市自転車ネットワーク候補路線



第4章 自転車ネットワーク路線の選定



＜路線の分類＞

以下に示すA～Fまでの芦屋市独自の「分類条件」を設定し、前ページで整理した18の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）を、「自転車ネットワーク路線」「ネットワークを補完する路線」「将来整備が望まれる路線」の3つの路線に分類する。

A. 幅員要件

方針：自転車ネットワーク整備のためには、原則8m以上の車道幅員が必要であり、かつ歩道側路肩1.25m以上必要となることから、その要件により分類する

- ・車道混在型の整備を行うためには8m以上の車道幅員で、かつ路肩が1.25m以上必要
車道 2.75m×2+自転車走行空間 0.75m×2+街渠 0.5m×2

B. 交通量要件

方針：自転車の安全性確保の観点から、自動車類交通量10,000台/日以上、かつ大型車交通量割合10%以上の道路を分類する

- ・自動車交通量が多く、かつ大型車が多く走行している路線については、車道側を自転車が走行した場合事故の可能性が懸念される
- ・また、10,000台/日以上は4種1級レベルの交通量となるため、車道幅員が片側3.25m以上必要となる

C. 接続要件

方針：神戸市及び西宮市と連続する自転車ネットワークを形成する

D. 整備の可能性

方針：鉄道との立体交差部などでは幅員の拡幅、自転車通行空間の確保等が難しいことから、現状幅員等からスムーズな整備が可能な路線を『自転車ネットワーク路線』に分類する

方針：整備が難しい路線について、既存施設の活用（自転車歩行者道の指定）が可能な場合は『ネットワークを補完する路線』に分類する

- ・直近で整備が予定されている⇒「⑬駅前線」
- ・鉄道との立体交差部の幅員が非常に狭い⇒「⑯川東線（鳴尾御影線以南）、⑰芦屋川左岸線、⑱芦屋川右岸線」
- ・歩道幅員が狭く、自転車歩行者道の指定がない⇒「⑰芦屋川左岸線、⑱芦屋川右岸線」

E. 既存施設の活用

方針：計画的開発地等で整備済みの連続した自転車走行空間は、当面既存施設を活用することとし、『ネットワークを補完する路線』に分類する

- ・浜地域、南芦屋浜地域の道路では、歩道側に連続した自転車走行空間が確保されており、市民が日常的に使用（既存市街地に比べて交通事故も少ない）
- ・自転車通行空間として歩道のみを活用する場合は「自転車ネットワークを補完する路線」として活用することを検討（ガイドライン）

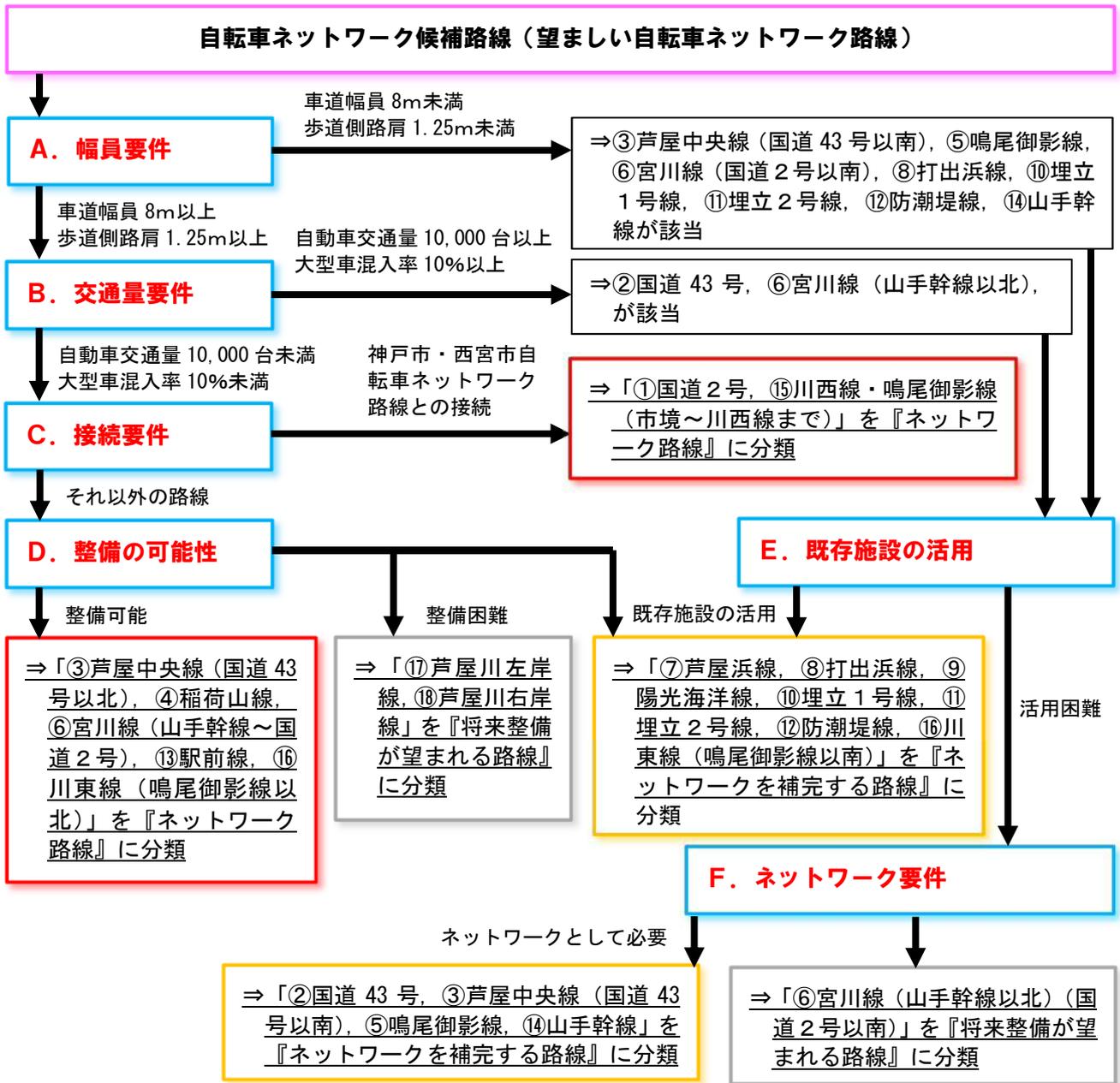
F. ネットワーク要件

方針：幅員が狭い等の理由があっても、自転車ネットワーク路線をつなぐ路線などについては再度分類し、『ネットワークを補完する路線』とする

- ・ネットワーク路線の間をつなぐ幹線道路⇒「②国道43号、③芦屋中央線（国道43号以南）、⑤鳴尾御影線、⑭山手幹線」



＜分類フロー＞



＜路線一覧＞

【自転車ネットワーク路線】	【ネットワークを補完する路線】	【将来整備が望まれる路線】
①国道 2 号	②国道 43 号	⑥宮川線（山手幹線以北）
③芦屋中央線（国道 43 号以北）	③芦屋中央線（国道 43 号以南）	⑥宮川線（国道 2 号以南）
④稲荷山線	⑤鳴尾御影線	⑰芦屋川左岸線
⑥宮川線※（山手幹線～国道 2 号）	⑦芦屋浜線	⑱芦屋川右岸線
⑬駅前線	⑧打出浜線	
⑮川西線・鳴尾御影線 （市境～川西線まで）	⑨陽光海洋線	
⑯川東線（鳴尾御影線以北）	⑩埋立 1 号線	
	⑪埋立 2 号線	
	⑫防潮堤線	
	⑭山手幹線	
	⑯川東線（鳴尾御影線以南）	

※⑥宮川線（山手幹線～国道 2 号）には、県道芦屋停車場線を含む。

第4章 自転車ネットワーク路線の選定



■ 芦屋市自転車ネットワーク路線

