

第1回芦屋市自転車ネットワーク計画検討協議会

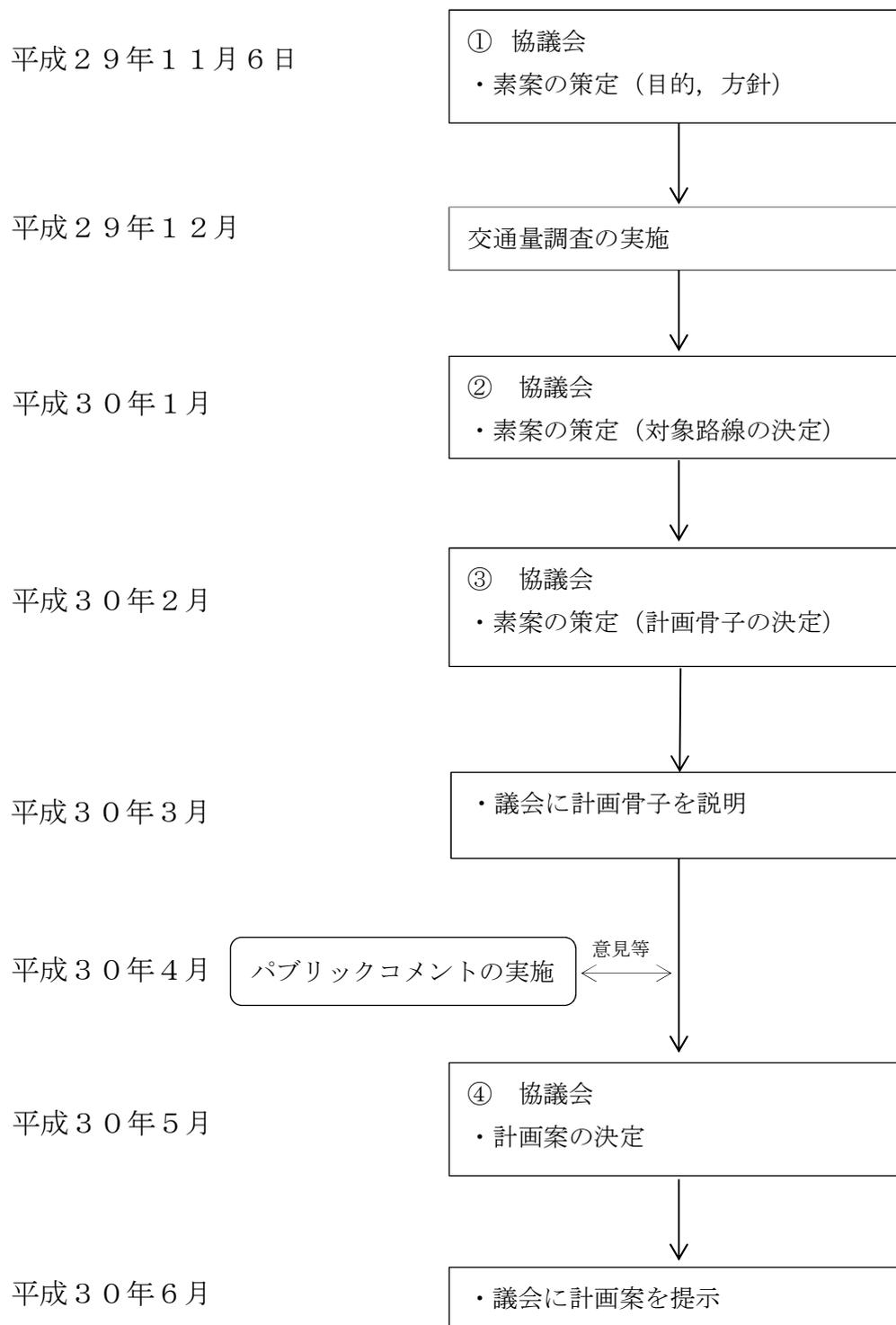
- ・開催日：平成29年11月6日（月）13：30～15：30
- ・場 所：芦屋市役所 南館4階 会議室2

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 p.1
 - (2) 自転車ネットワーク整備計画の方向性について p.2
 - 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 p.4
 - 1.計画策定の背景にある現状と課題
5. そ の 他
6. 閉 会

以上

(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計画の方向性について

1. 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。そして平成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、自転車の車道通行が定着しない現状があった。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。

位置づけ

本計画は交通安全対策の総合的かつ計画的な推進を図るため、交通安全に関する施策を定めた「第10次芦屋市交通安全計画」(平成28年12月)に基づき、具体的対策を定める。

○「第10次芦屋市交通安全計画」抜粋

第1章 道路交通の安全

第3節 道路交通の安全についての対策

1 今後の道路交通安全対策を考える視点

(2) 自転車の安全確保より

自転車の安全利用を促進するため、生活道路や幹線道路等において歩行者との共存を図るため、自転車の走行区間を確保することを検討します。

2 重点施策

(3) 道路交通環境の整備より

通学通園路、生活道路、幹線道路等において交通安全施設などの整備を図るとともに、自転車ネットワーク計画の検討を行い、安全・安心な歩行空間が確保された人優先の道路交通環境整備に向けた交通安全対策を実施していきます。

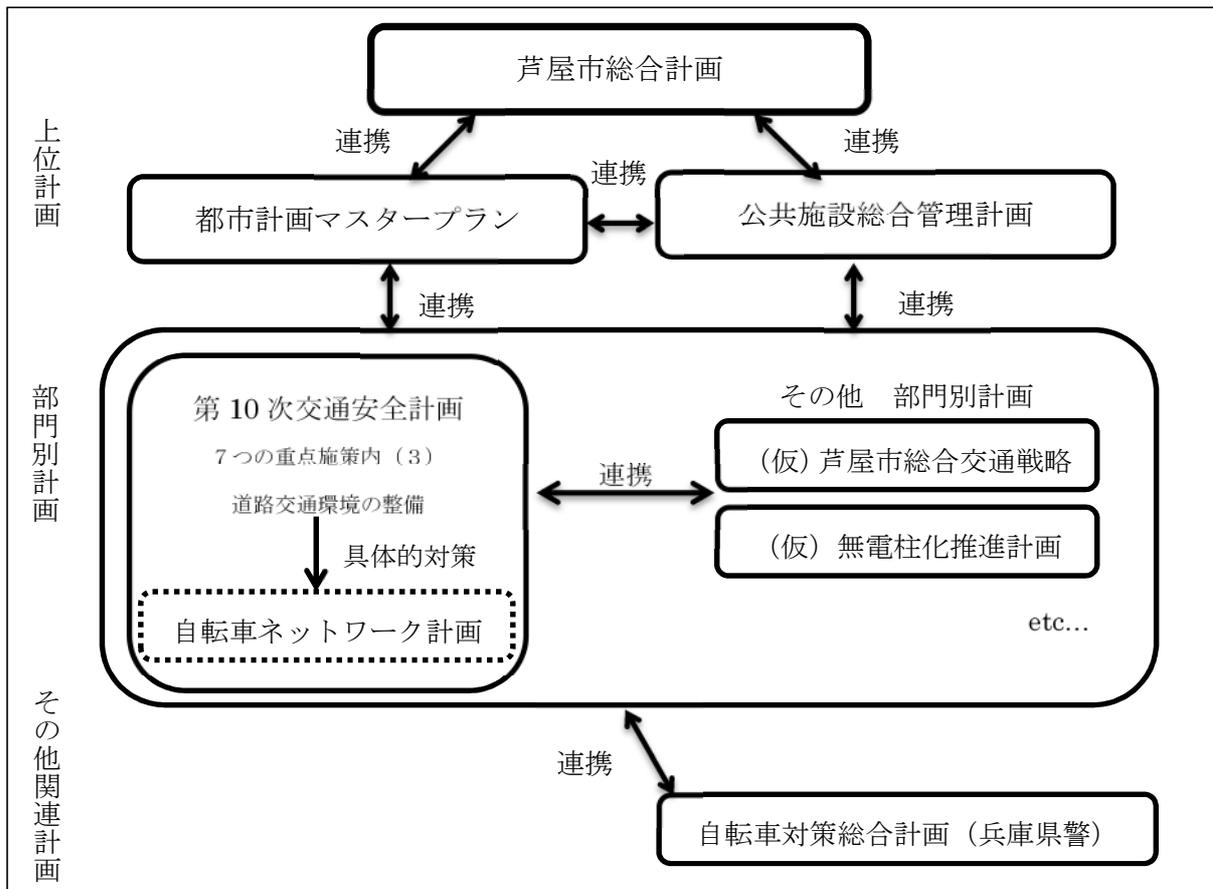


図 計画の位置づけ

2. 目標と基本方針

目標

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

基本方針

- 車道における自転車走行空間の創出
 - ・限られた道路幅員の中で、暫定形と将来形の2パターンの形態を検討
 - ・暫定形の速やかな実施
 - ・将来形は他の事業（面的整備や道路事業）等と時期を合わせて実施
- ネットワークの形成
 - ・阪急神戸線以南より防潮堤線以北においてネットワーク性を創出する
 - ・面的に連続する十分な延長を確保する
- 自転車利用ルールの周知・利用マナーの向上
 - ・ネットワークをうまく運用するための啓発を行い、利用者の理解を深める

(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

現状 (資料-1 市域図 参照)

- 市内のほとんどが住宅地である。
- 阪急神戸線より北は傾斜地が多く、自転車利用者が少ない。
- 芦屋浜・南芦屋浜地区は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、十分に連続した走行空間が確保されている。
- 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。
- 商業施設は駅付近に密集しており、買い物等のレジャーの場合も、駅方向に向かう利用者が多い。
- 市外へレジャーで向かう場合は東西に走る幹線道路を利用し、移動する人が多い。
(山手幹線・国道2号・鳴尾御影線・国道43号)
- 市内の学校における自転車通学者は少ない。

学校名	人数(人)	全生徒数(人)	割合(%)
県立芦屋高等学校	114	1038	10.9
県立国際高等学校	20	360	5.6
県立芦屋国際中等教育学校	35	480	7.3

市内自転車事故発生状況

- 交差点部での事故がほとんどであり、国道2号・国道43号・芦屋中央線の交差点部において事故が多い。(資料-2 事故発生箇所図 参照)
- 自転車に関する事故の状況は以下のとおり。

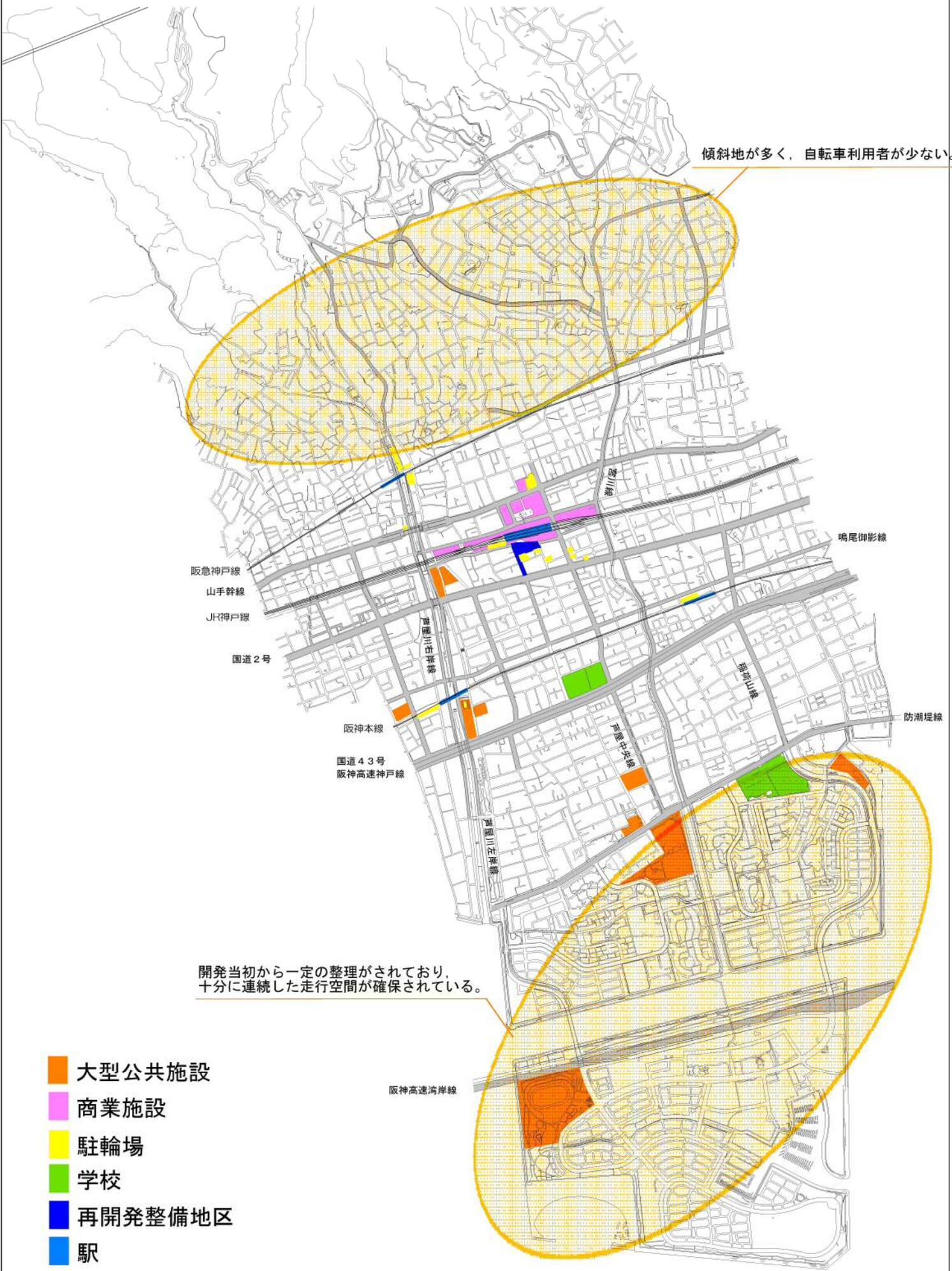
(交通年鑑より)	平成24年	平成25年	平成26年	平成27年	平成28年
市内交通事故件数(件)	315	352	356	319	322
自転車事故件数(件)	90	117	87	87	103
構成率(%)	28.6	33.2	24.4	27.3	32.0
人対自転車(件)	2	4	1	5	14
自転車対車両(件)	84	107	83	80	87
自転車単独(件)	4	6	3	2	2

- 自転車対車両の出会い頭の事故が割合として多い。(47/87件 平成28年)

課題

- 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る。
- 完成された市街地であり、自転車の通行空間を確保するために道路幅員を拡幅することはまちづくりへの影響が大きい。

市域図



傾斜地が多く、自転車利用者が少ない。

開発当初から一定の整理がされており、十分に連続した走行空間が確保されている。

- 大型公共施設
- 商業施設
- 駐輪場
- 学校
- 再開発整備地区
- 駅

阪急神戸線
山手幹線
JR神戸線
国道2号

阪神本線
国道43号
阪神高速神戸線

阪神高速湾岸線

鳴尾御影線

防潮堤線

新川

新山

中央

中央

事故発生箇所図

