

## 第4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5月15日（火）13：30～15：30
- ・場 所：芦屋市役所 東館3階 小会議室5

### 会 議 次 第

1. 開 会

2. 議 事

- |                         |     |
|-------------------------|-----|
| (1) 第3回協議会等で出された課題      | 資料1 |
| (2) 芦屋市自転車ネットワーク計画（修正案） | 資料2 |
| (3) 路線形態の検討             | 資料3 |

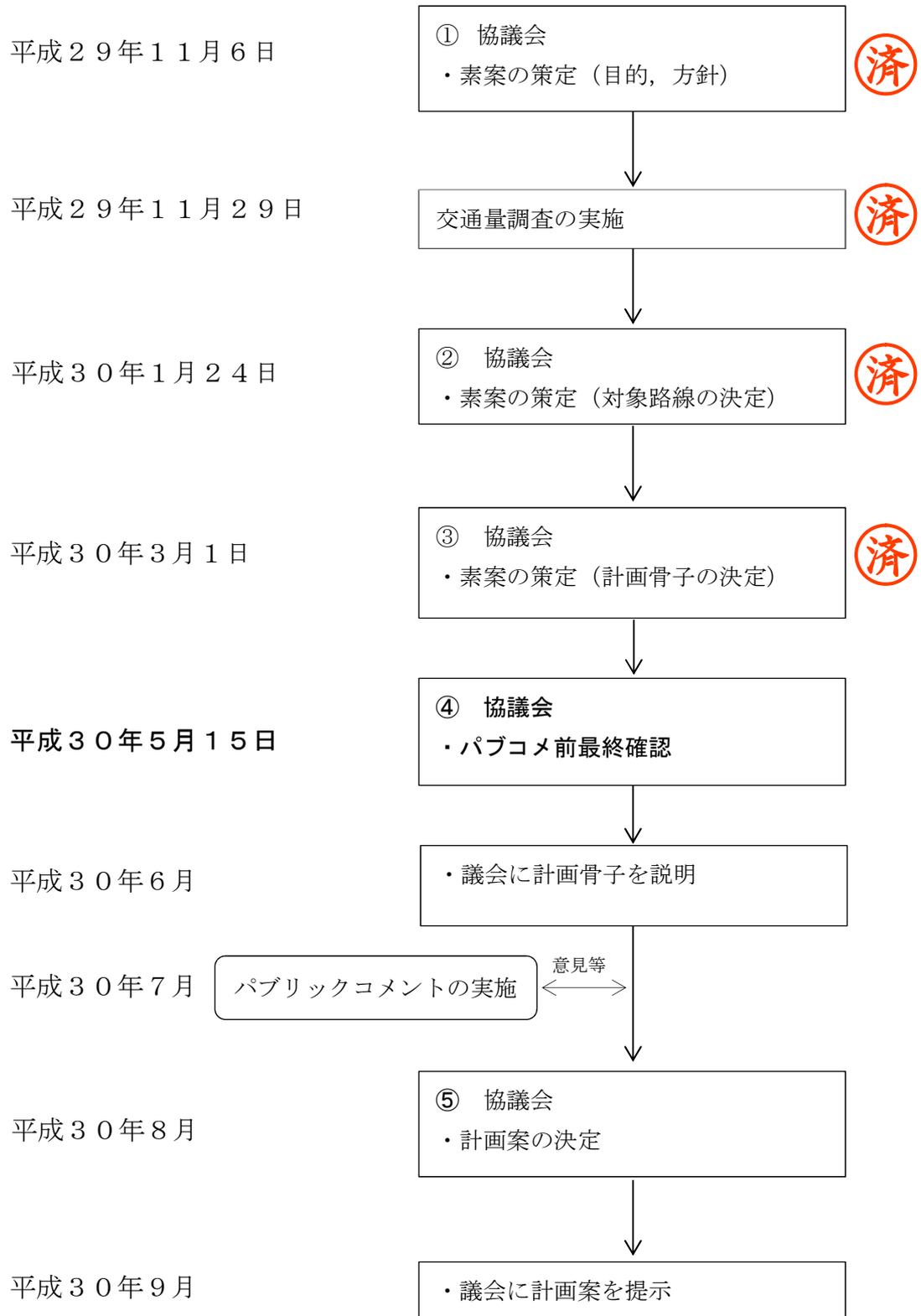
3. そ の 他

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	竹井 宏和
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	小倉 正大
	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	北条 達也
芦屋警察	交通課	課長	苫田 彰宏
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	澁谷 倫子
事務局	都市建設部 道路課	主幹	三柴 哲也
		係長	畑 洋次
			西村 のぞみ

## ■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



## ■第3回協議会等で出された課題

項目	意見	対応
1	「候補路線」はすべてネットワーク路線にするのが良いのではないか。“あるべき路線の図”が本来必要ではないか。	候補路線の図を添付する。整備が難しい路線は“将来整備が望まれる路線”として整理する。(p 37, 41)
2	ピクトも入らないような狭い場所であっても注意喚起は行えるのではないか。自転車で走っている人がいるのならネットワークへの位置づけは必要ではないか。	実現可能性のある路線を自転車ネットワーク路線として挙げたいと考えている。補完路線でも啓発等の対策は実施したい。 細街路での啓発・整備方法は継続して考えていく。
3	自転車での通行利用があって課題がある路線をネットワークに位置づけない意図は何かあるのか。 ネットワークに含まれるが整備できるものと出来ないものがある、優先順位がある、で良いのではないか。	ネットワークに位置づけることで、自転車で走行することが安全な道であると認識される心配があるため、課題がある候補路線に関しては「将来整備が望まれる路線」として整理する。
4	「500台/12h未満なので山手幹線・鳴尾御影線は整備しない」というのは明確な根拠がなく、理由として不十分。 優先的な整備でないだけで、全てネットワークとしては欲しい路線ではないか。	ネットワークを補完する路線とし、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の創出を目指す。(p 37)
5	宮川線北側(朝日ヶ丘町付近)を候補路線に位置づけるべき。※	現段階では位置づけないが、5年後を目途に交通量調査を実施し、候補路線においても見直しを加える可能性があることを記載する。(p 52)
6	芦屋中央線のJR横断部が現状維持となっているが、理由や根拠の記載がない。途切れさせず、ネットワーク路線で良いのではないか。 ここ以外にも整備できない場所が発生する可能性もある。現段階でここだけ細かく指定しすぎなのではないか。※	芦屋中央線のJR横断部は道路構造を変化させることが難しく、一部自転車歩行者道を活用する箇所があるため、着色を変更していた。ネットワークとしてつながっていることを視覚的に表現するため、路線の色は連続で表示する。 その上で、交差点等では例外があり、全てを整備できるわけではないということを図の下部に記載する。(p 50)
7	神戸や西宮のネットワーク(芦屋市との接続部)を点線で記載すべきではないか。	記載する。(p 44, 50)
8	細街路の対策はネットワークとは別であったとしても考え方を示しておくのは必要。	ネットワーク路線との連続性を考慮しつつ、地域や関係機関と協議のうえ、検討する。(p 53)
9	路線の分類、A幅員要件は14.5m~15.0mあれば良い。それ以下は道路の再配分を行っても整備が難しい。	Aの要件を全幅員ではなく、車道幅での検討に変更する。路側1m+車線(3m+3m)+路側1m=8mを必須とする。(p 42)
10	全体幅員ではなく、車道幅で考えるのが良いのでは。路側線の外、車道路肩が1.0m以上あれば、整備は可能。逆に1.0m未満であれば暫定整備も難しい。	

11	資料 2	整備形態の検討フロー内、自動車速度の目安はどこから引用したのか。	ガイドラインから引用。実勢速度ではなく、規制速度であることを記載。
12		将来構想として、無電柱化など他の事業を実施するときに、改めて位置づけるのではなくネットワークの候補路線に入れておいた方が、相乗効果が狙えるのではないか。	概ねネットワーク候補路線に入っていると考えている。無電柱化優先路線の図を掲載し、自転車ネットワーク路線と無電柱化優先路線との関連がわかるようにする。
13		無電柱化計画路線との関連をはっきりさせるべきである。※	また、道路改良工事の中で特に本市で重要とされる無電柱化優先路線を記載し、関連があることを示す。(p39)
14		2章 図面内のオレンジ点線(ネットワーク候補路線)に凡例など説明が必要。	凡例を記載する。
15		6章 整備方針にて、「関係機関との協議で整備形態が変わることもある」と明記しておくほうが良い。	記載する。(p53)
16		自転車はもとより、自動車等や歩行者への周知も十分行う必要があると考える。 また、交通安全教室の活用等に関しては関係機関との連携が不可欠。※	計画に記載する部分だけではなく、関係機関へ連携を求めている。
17		市内は「速やかな整備を行う」が良いが、隣接市との兼ね合いですぐに整備出来ないこともあるので、それも整備方針に書くほうが良いのでは。	隣接市と協議を行いながら、可能な限り時期を合わせ、自転車ネットワークの形成を目指す。(p53)
18	資料 3	鳴尾御影線(市境～川西線)に関して、車道2mは県警の許可が出ない状況がある。 整備する際は神戸市と同時の整備が必要。	
19	整備 形態 の 検 討	歩道幅員に関して各場所の状況を加味して最終的に判断するとあるが、最終的な歩道幅員こそ、この協議会で決めるものなのでは。 どの要因が変わればどう判断するのかという基準が必要なのではないか。	現在示しているものは標準断面の形態であり、最終的な各幅員は現地の利用状況に加え、警察や関連部署との詳細な協議の中で決定する。 また、5年後を目途に交通量調査を実施し、交通量などの要因が変われば形態・歩道幅員の変更や整備時期の調整を行っていく。
20		整備形態について、なぜこの形態に至ったのか、説明が不十分である。	フローにおいて該当路線を再度記載。 (p49)
21		稲荷山線・芦屋中央線は現況の幅員で最終形の通行帯整備が可能。県警などが車道混在ではなく自転車専用通行帯の整備を勧めてくる可能性もある。将来整備時に歩道を狭めるとなると近隣からの反発も多いのではないか。 また、一度に整備完了が可能であればコストの縮減も実現できる。	車・自転車・歩行者のバランス、また右左折車線を設定する交差点部等で現状のまま通行帯にすると幅員構成に余裕がない。 利用者の混乱を防ぐためにも、一旦、矢羽根(車道混在)により整備を行いたい。 車・自転車・歩行者の利用数のバランスも踏まえ、最終形態の整備の必要性を判断する。

※印は協議会后に寄せられたご意見