

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

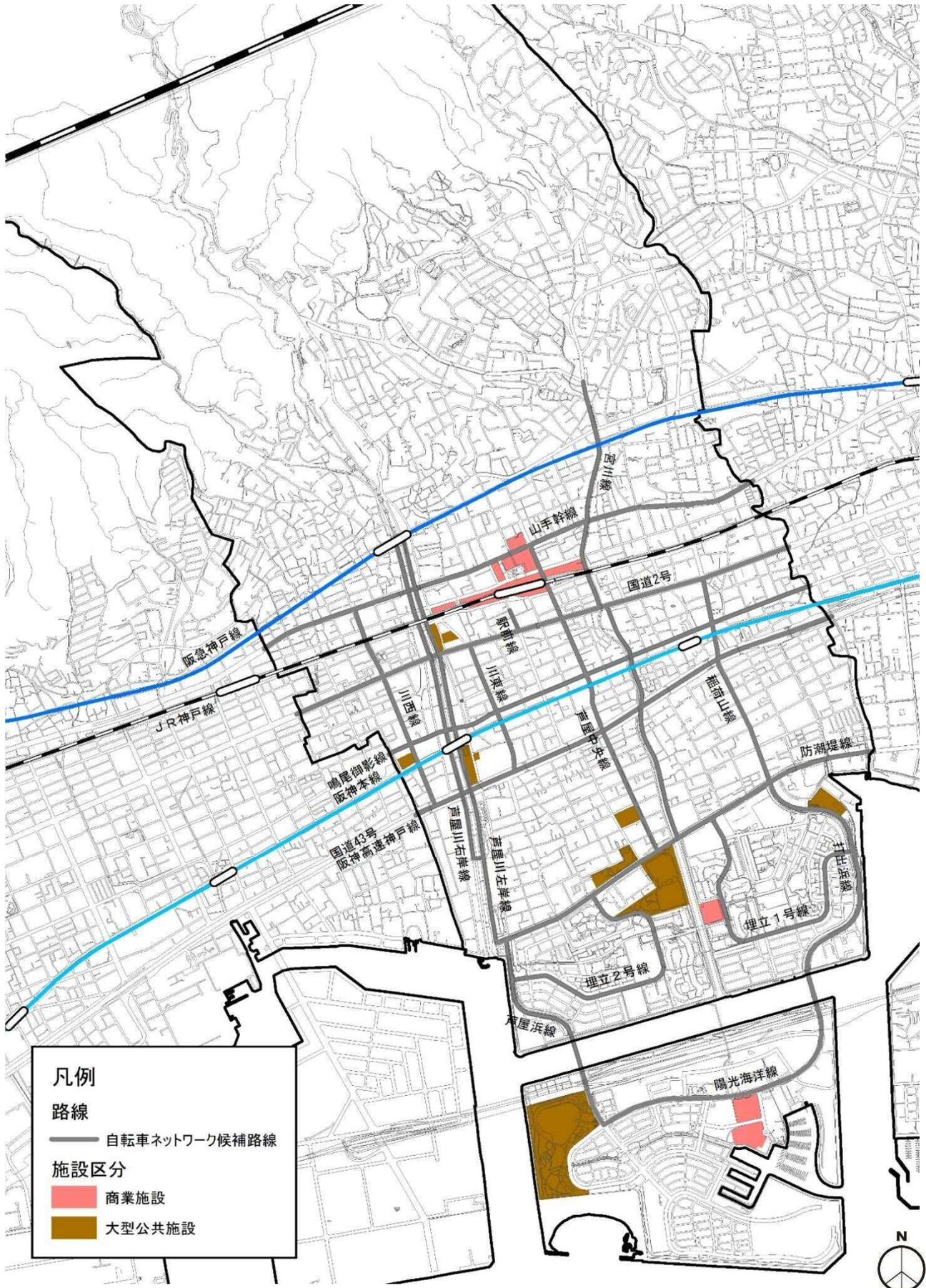


【自転車ネットワーク候補路線（望ましい自転車ネットワーク路線）】

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経路」として活用することを検討（ガイドライン）

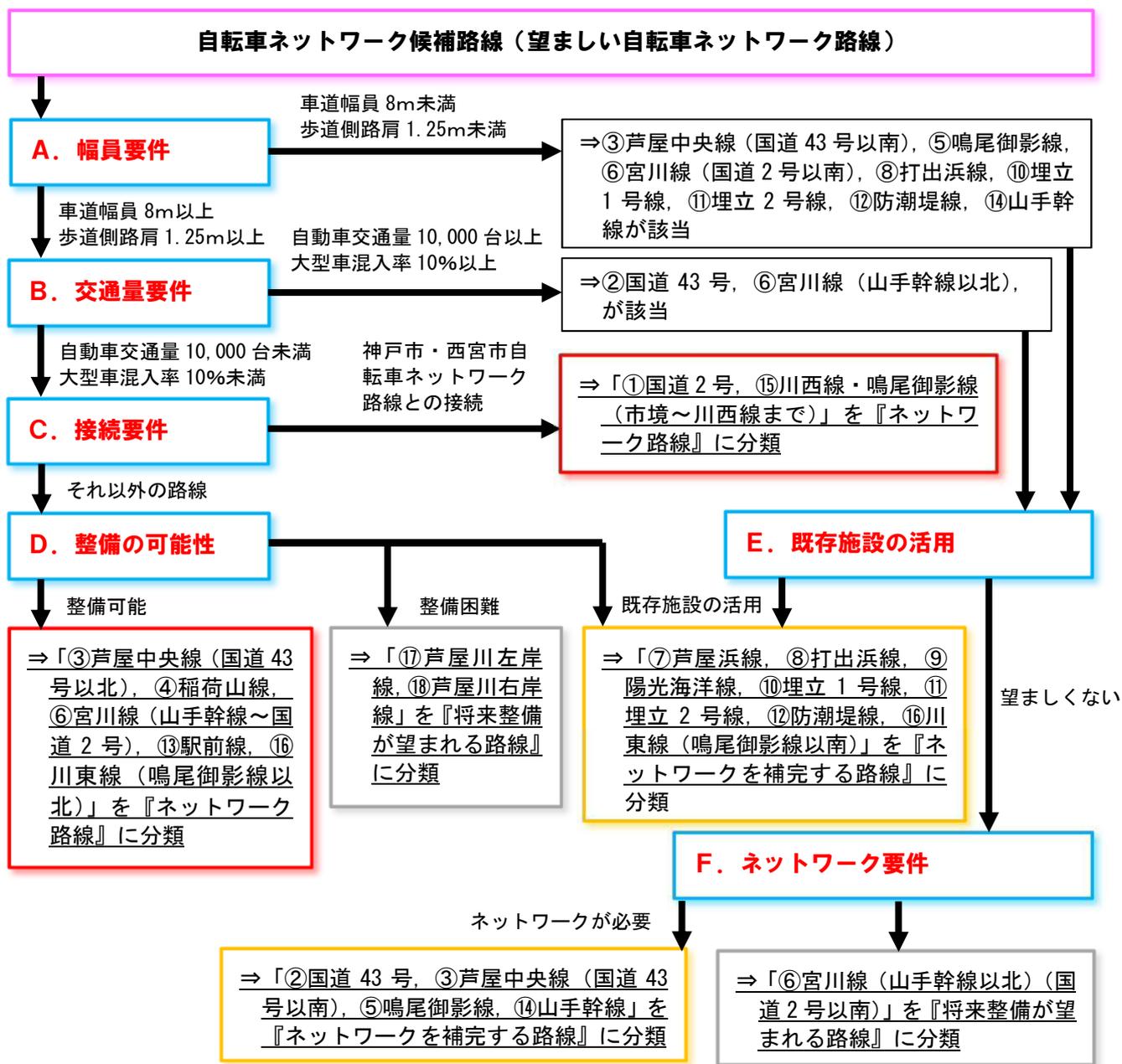
F. ネットワーク要件

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＞

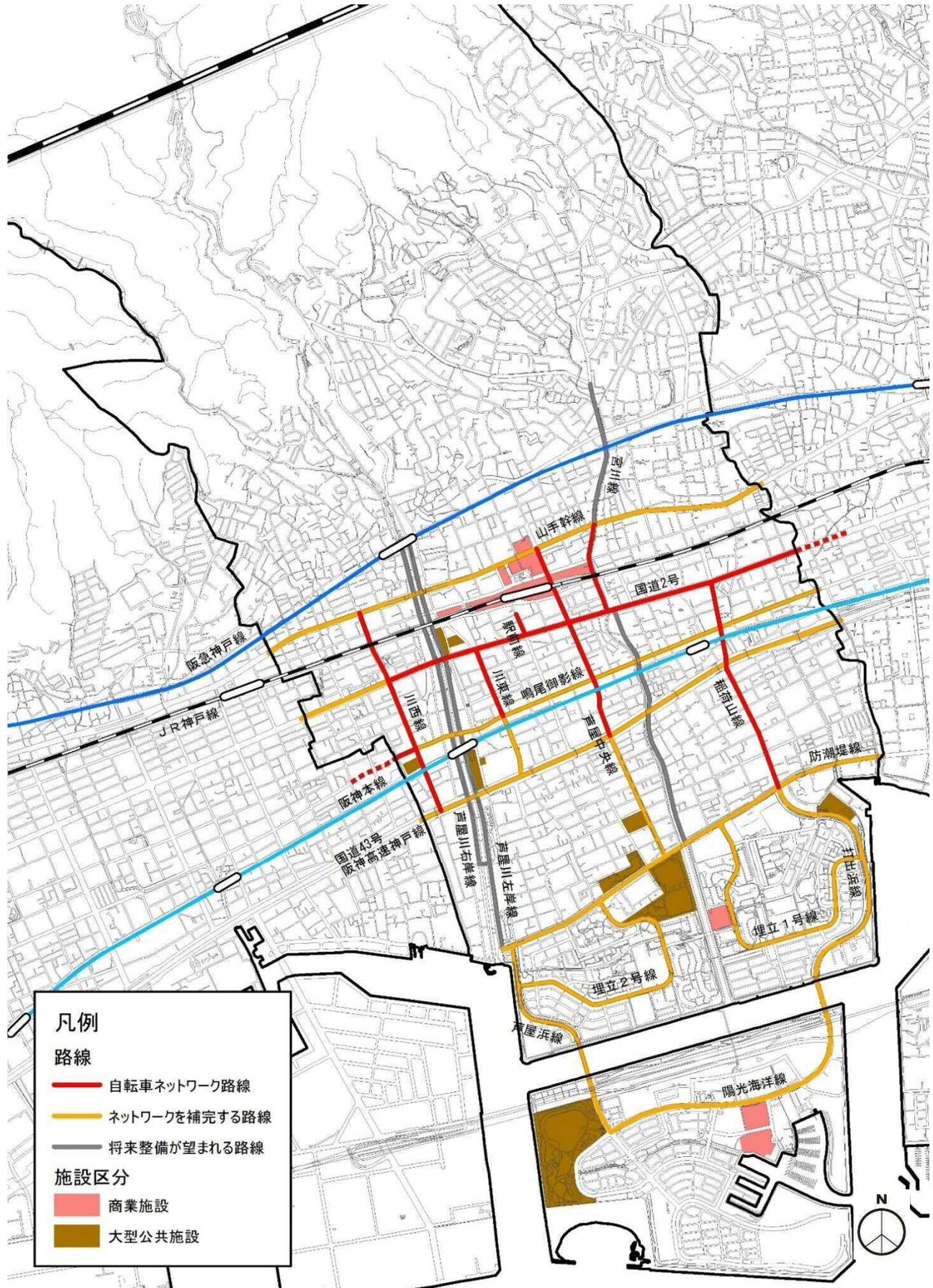
【自転車ネットワーク路線】	【ネットワークを補完する路線】	【将来整備が望まれる路線】
①国道 2 号	②国道 43 号	⑥宮川線（山手幹線以北）
③芦屋中央線（国道 43 号以北）	③芦屋中央線（国道 43 号以南）	⑥宮川線（国道 2 号以南）
④稻荷山線	⑤鳴尾御影線	⑰芦屋川左岸線
⑥宮川線※（山手幹線～国道 2 号）	⑦芦屋浜線	⑱芦屋川右岸線
⑬駅前線	⑧打出浜線	
⑮川西線・鳴尾御影線（市境～川西線まで）	⑨陽光海洋線	
⑯川東線（鳴尾御影線以北）	⑩埋立 1 号線	
	⑪埋立 2 号線	
	⑫防潮堤線	
	⑭山手幹線	
	⑯川東線（鳴尾御影線以南）	

※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





第5章 整備形態の選定





第5章 整備形態の選定

「第4章 自転車ネットワーク路線の検討」において自転車ネットワークとして選定された路線について、その整備形態の検討を行う。

1. 整備形態の概要

自転車ネットワーク路線について歩行者、自転車の安全性、快適性の向上の観点から、路線毎に交通状況（自動車の規制速度及び交通量等）や道路状況（道路横断面構成）が変化する箇所を踏まえて、適切な区間設定を行い、「自転車道」「自転車専用通行帯」「自転車と自動車を車道で混在（以下、車道混在）」のいずれかの自動車通行空間の整備形態を選定するものとする（ガイドライン）。

《整備形態の選定の考え方》

	A 自動車の速度が高い道路	B A, C以外の道路	C 自動車の速度が低く、 自動車交通量が少ない 道路
自転車と自動車の分離	構造的な分離	視覚的な分離	混在
目安	速度が 50 km/h 超	A, C以外の道路	速度が 40 km/h 以下、かつ自動車交通量が 4,000 台以下
整備形態	自転車道	自転車専用通行帯	車道混在（自転車と自動車を車道で混在）
整備イメージ	<p>縁石線又はさくその他これに類する工作物による区画</p>		<p>ピクトグラム等を設置</p>



《自転車道》

- ・自転車道は一方通行を基本とするものとする（一方通行の自転車道とする場合には、道路交通法第63条の3により、道路の両側に自転車道を整備することが必要となる）。
- ・幅員は2m以上とし、当該道路の自転車の交通状況を考慮して定めるものとする。
- ・地形の状況その他の特別な理由によりやむを得ない場合においては、1.5mまで縮小することができる。ただし、縮小する場合は、道路附属物等設置箇所など局所的なものに留めることが望ましい。
- ・自転車の通行空間を道路利用者に明確に示すため、自転車道を示す道路標識「自転車専用（325の2）」を設置することが望ましい。
- ・道路標識「自転車専用（325の2）」を設置する場合には、自転車道の始まり及び終わりの地点において、始点標識及び終点標識をそれぞれ設置するものとする。この場合、始点標識には補助標識「始まり（505-A・B）」、終点標識には「終わり（507-A・B・C）」をそれぞれ附置するものとする。



(西宮市)

《自転車専用通行帯》

- ・幅員は、自転車の安全な通行を考慮し、1.5m以上を確保するものとする。ただし、道路の状況等によりやむを得ない場合（交差点の右折車線設置箇所等、区間の一部において空間的制約から1.5m確保が困難な場合）は整備区間の一部で1.0m以上まで縮小することができる。なお、縮小する場合であっても局所的なものに留めると共に、側溝の部分を除く舗装部分の幅員を1.0m程度確保することが望ましい。
- ・道路標示「車両通行帯（109）」に併せて、自転車専用通行帯を示す道路標識「専用通行帯（327の4又は327の4の2）」、又は、道路標識「専用通行帯（109の6）」を設置するものとする。なお、道路標識「専用通行帯（327の4の2）」を設置する場合は、自動車利用者からの視認性に配慮し、始点部に道路標示「専用通行帯（109の6）」を併設するものとする。
- ・道路標識「専用通行帯（327の4又は327の4の2）」を設置する場合には、自転車専用通行帯の始まり及び終わりの地点において、始点標識及び終点標識をそれぞれ設置するものとする。この場合、始点標識には補助標識「始まり（505-A・B）」、終点標識には「終わり（507-A・B・C）」をそれぞれ附置するものとする。
- ・道路標識「専用通行帯（327の4）」を設置する場合は、原則としてオーバー・ハング方式によるものとするが、道路の状況等によりこれによりがたい場合は、オーバー・ヘッド方式又はその他の方式（歩道橋、跨道橋等に共架）により当該専用通行帯の上部に設置するものとする。



(伊丹市)

第5章 整備形態の選定



《車道混在》

- ・将来形態として車道混在を採用する場合は、1.0m以上の幅員を外側線の外側に確保することが望ましい。
- ・なお、矢羽根型路面表示で示す自転車通行空間としての舗装部分の幅員は、側溝の蓋部分を除いて1.0m以上確保することが望ましい。
- ・歩道のある道路においては、必要に応じて、自転車の通行位置を示し、自動車に自転車が車道内で混在することを注意喚起するため、車道左側部の車線内に矢羽根型の路面表示及びピクトグラムを設置することを検討するものとする。
- ・路肩や停車帯内や車道左側部の車線内に矢羽根型の路面表示を設置する場合は、自転車の通行幅を勘案し、矢羽根型路面表示の右端が路肩端から1.0m以上の位置となるように設置するものとする。その際、舗装部分の幅員は側溝の部分を除いて確保することが望ましい。なお、区画線「車道外側線（103）」を撤去し、車道左側部の車線内にピクトグラムを設置することが考えられるが、矢羽根型路面表示は、車道外側線の下に重複させて設置できるものとする。

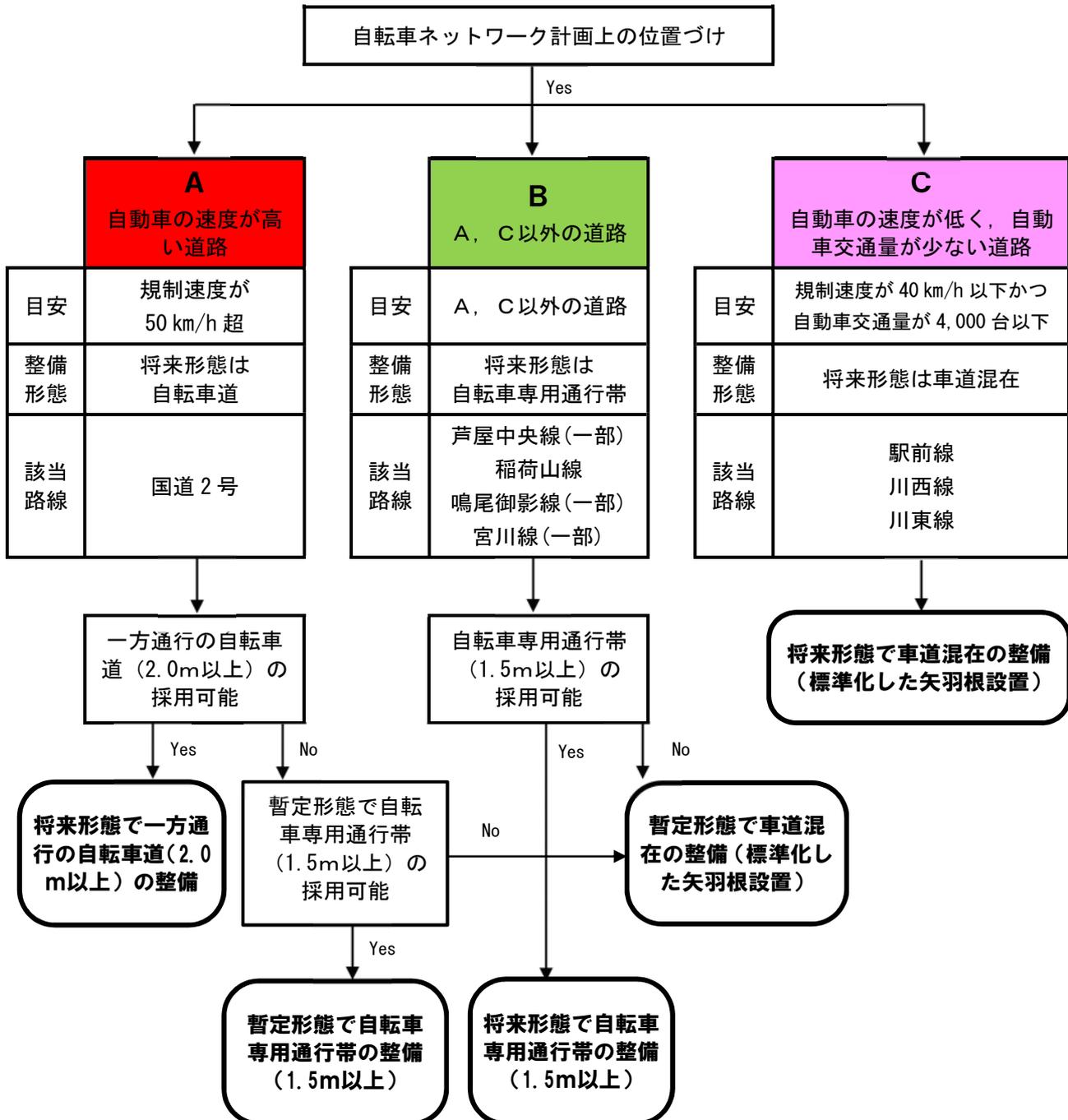


(ガイドライン)



2. 整備形態の検討フロー

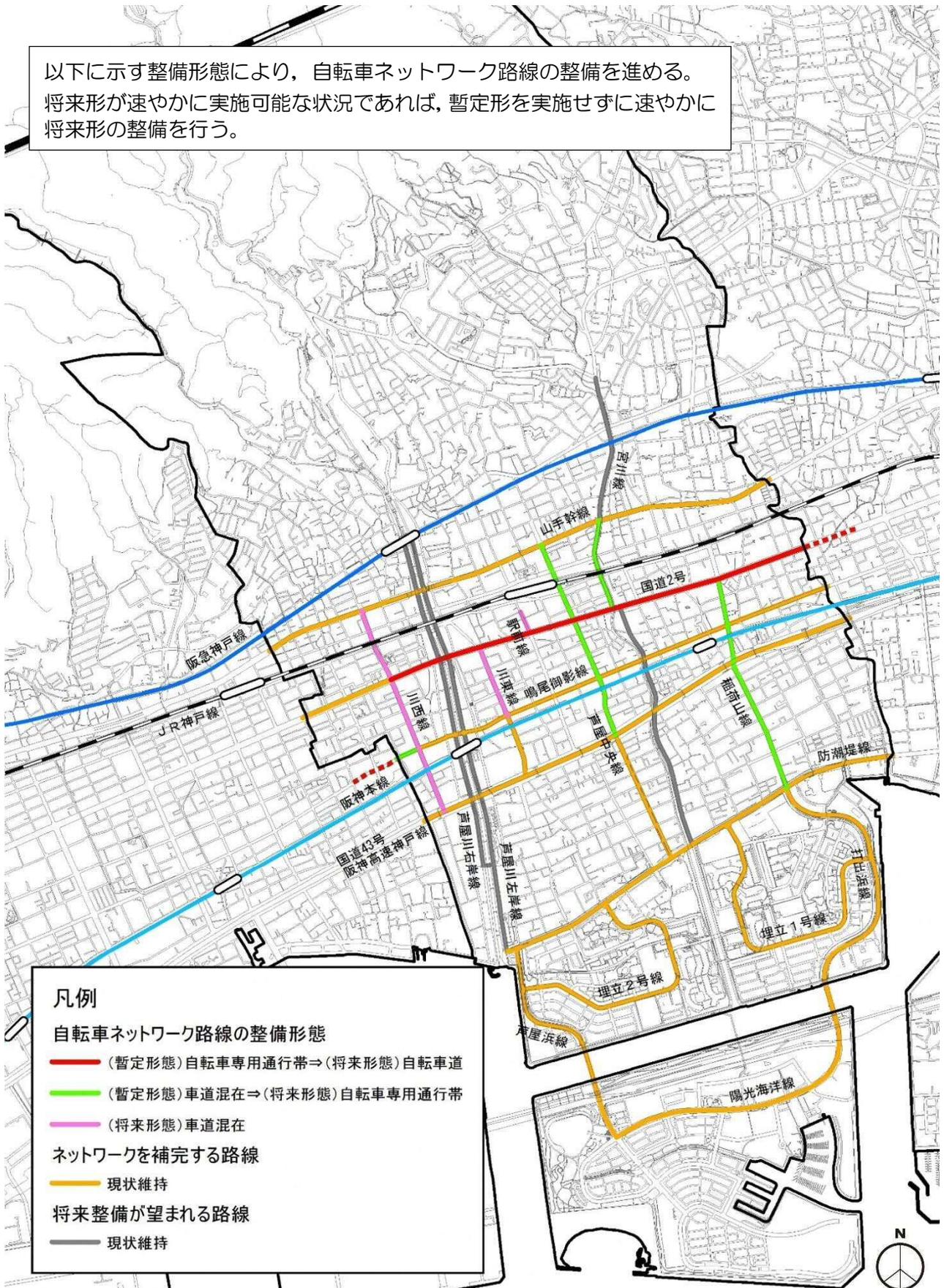
ガイドラインに示されている「車道通行を基本とした暫定形態を考慮した整備形態選定フロー」に基づき、自転車ネットワーク路線として抽出した路線について、整備形態を検討する。





3. 自転車ネットワーク路線の整備形態

以下に示す整備形態により，自転車ネットワーク路線の整備を進める。
 将来形が速やかに実施可能な状況であれば，暫定形を実施せずに速やかに将来形の整備を行う。



芦屋中央線のJRとの立体交差点部等，幅員の変更が特に困難である特殊部に関しては，当面は現状活用することとする。



第6章 自転車ネットワーク整備に向けて





第6章 自転車ネットワーク整備に向けて

1. 計画の推進に向けて

(1) 推進体制

- ・本計画の推進にあたっては、道路管理者、交通管理者、関係行政機関など様々な関係者がより一層連携しつつ、市民と一体となり総合的な取組みを進めていきます。
- ・市民アンケート等の活用を図り、市民ニーズの把握に努めます。

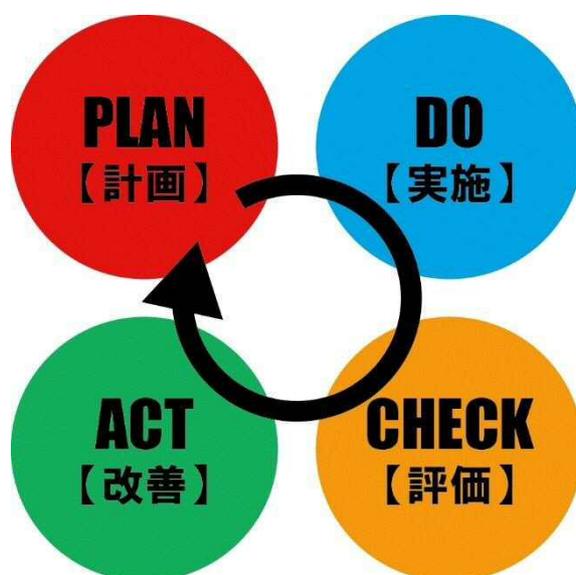
(2) PDCAによる施策推進

①PDCAサイクルによる効果的な施策の推進

- ・計画（PLAN）された自転車ネットワークの整備やソフト施策等を実施（DO）していく上で、その取り組みの進行状況を把握し（CHECK）、必要に応じて改善（ACT）を行いながら、PDCAサイクルによる効果的な施策の推進を図ります。評価（CHECK）として5年後に交通量調査を実施し、自転車の交通量や車道通行率の確認を行います。その後、改善（ACT）として整備路線拡大の検討を行います。

②必要に応じた見直しの実施

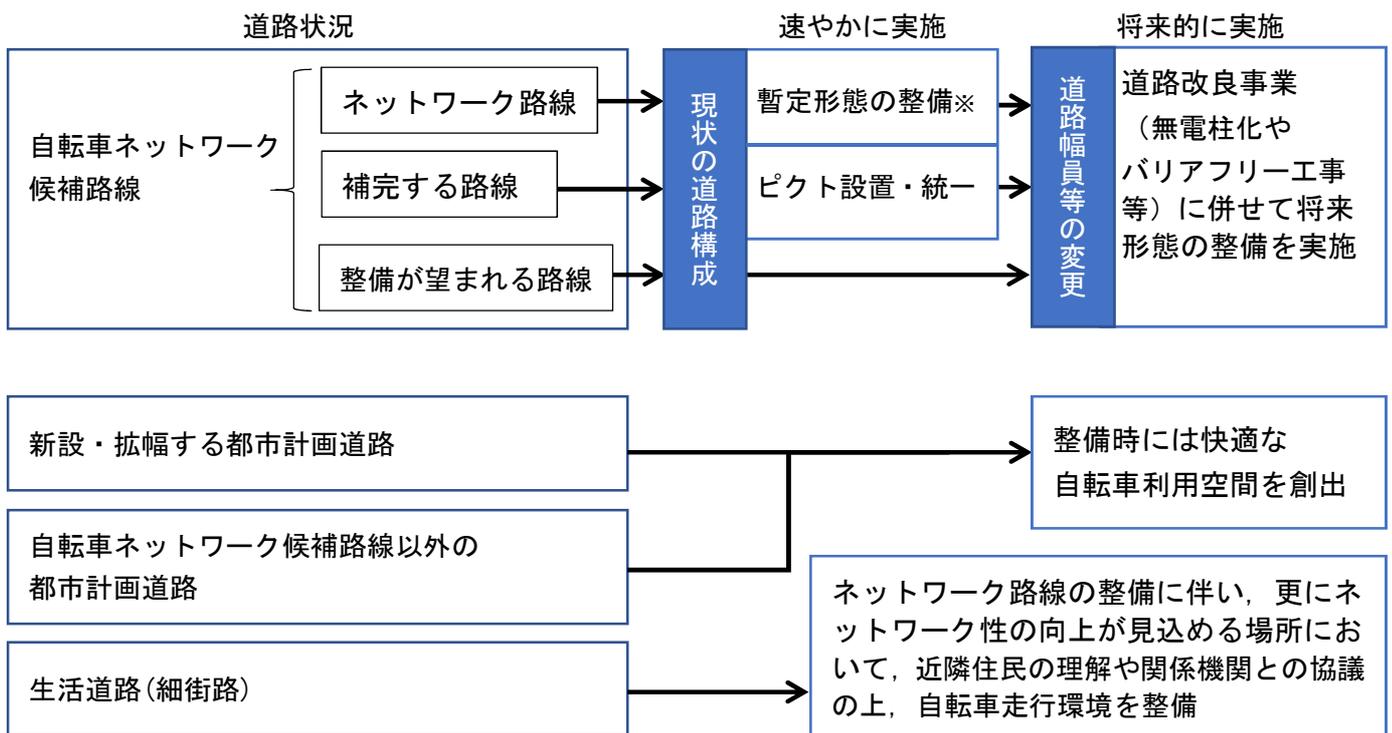
- ・今後社会情勢が大きく変化し、それに伴う新たな法制度の整備や、ガイドライン等の見直し、新たな技術の開発・導入等が進むことも予想されることから、適切な時期に検証を行い、その結果を反映させるなど、必要に応じた計画の見直しを進めていきます。





2. 整備方針

- ・自転車ネットワーク路線に位置づけた路線のうち、芦屋市内で完結する路線については、速やかに将来形態、及び暫定形態の整備を行う。また、ネットワークを補完する路線に位置づけた路線については、ピクトの設置や表示の統一など、自転車走行空間を明確にするための取り組みを進める。
- ・速やかに実施する暫定形態の整備については、5カ年での実施を目指す。
- ・隣接市（神戸市・西宮市）とネットワークする路線については、隣接市とも協議を行いながら、なるべく時期を揃えた自転車ネットワークの形成を目指す。
- ・自転車ネットワーク路線に位置づけた路線の将来整備については、道路改廃事業等により道路幅員を再配分する場合にあわせて実施する。
- ・また、ネットワークを補完する路線、将来整備が望まれる路線についても、道路改廃事業等により道路幅員を再配分する場合においては、より安全な自転車走行空間の確保を目指す。
- ・整備形態については、関係機関との協議を行う中で変更になる可能性がある。
- ・幹線道路以外の細街路についても、その整備が芦屋市全体の自転車ネットワーク性の向上につながると考えられ、近隣の市民や関係機関の理解が得られた場合においては、自転車走行空間の整備を検討する。



※暫定形態の整備に関して、隣接市と接続する路線では隣接市とも協議を行いながら、可能な限り時期をそろえた自転車ネットワーク形成を目指す。



3. 自転車利用ルールの周知・利用マナーの向上に向けた取り組み

(1) 利用ルールの周知

①情報の提供

- ・自転車の安全な利用方法や交通ルール、マナーの徹底等を周知するため、市のホームページ等を活用して継続的に広報を実施する。
- ・市広報誌をはじめ、様々な媒体を活用し、周知・広報を行う。

②交通安全教育の実施

《交通安全教室》

- ・自転車の安全利用を浸透させるために、子どもから高齢者に至るまで、それぞれの年齢やライフスタイルに応じた段階的かつ体系的な交通安全教育を行う。

《出前講座》

- ・出前講座による自転車教室を開催する。

《各種イベントでの自転車安全講話等の実施》

- ・交通安全活動団体等の講師が、祭りなどの各種イベントにて交通安全講話や研修会を実施し、幅広い年齢層に対して安全啓発活動を推進する。

③現地での看板・巻きつけシート等による周知

- ・自転車が道路を通行する場合は、車両としてのルールをまもるとともに交通マナーの向上につながるよう、道路等への看板設置などによる自転車の安全利用の周知を行う。



(2) インセンティブの付与

①自転車運転免許証の交付

- ・自転車事故の防止及び交通安全意識の向上を目的に、学科試験と実地試験を含む参加・体験型の自転車交通安全教室を開催し、合格者に対して「自転車運転免許証」を交付することにより、自転車の安全利用に対する意識の向上を図る。
- ・芦屋市内の全年齢の方を対象とし、継続して実施する。



(3) 指導・取締りの実施

①街頭啓発活動の実施

- ・交通安全週間に実施される旗波運動などの街頭啓発活動において、自転車利用者や自動車運転者に対する周知活動を推進する。
- ・自転車利用者への交通ルール周知徹底を図り、自転車は「車両」の一種であることを認識し、悪質な乗り方や危険な利用に関して取締りの対象となることを現場で伝える。

②走行空間確保のための駐車禁止対策

《違法車両の取り締まりの実施》

- ・兵庫県芦屋警察署駐車監視員活動ガイドラインにて重点地域に指定されている地域において、取締りを実施し、違法な駐停車車両の削減を推進する。

(4) その他

①駐輪場の整備

- ・利用者の多い駅周辺などにおいて、駐輪ニーズに応じた駐輪場の整備に努める。
- ・駐輪ニーズ、道路空間等における駐輪スペースの確保の可能性などを勘案しながら、状況に応じて駐輪ラックの整備を検討する。

②放置自転車対策

- ・駅周辺等の自転車放置禁止区域においては、放置自転車に対して指導啓発を行うと共に、一斉撤去等を実施する。阪神打出駅前においては駐輪場の整備にも努める。

用語集

アクセス・イグレス交通

複数の交通手段を利用する場合、主な交通手段（例えば鉄道）に至るまでの交通をアクセス交通といい、アクセス交通とは逆に、主な交通手段の後に（例えば鉄道から）目的地に至るまでの交通をイグレス交通という。

交通量調査

道路のある地点を一定時間内（通常 12 時間又は 24 時間）に通過する交通量を調査すること。一般的に調査は、時間別、上下線ごと、大型車、車種別ごとに計測する。

代表交通手段

移動の際に利用する交通手段には、鉄道、バス、自動車、二輪車（自動二輪・原付、自転車）、徒歩、その他（飛行機、船舶など）があり、1つのトリップの中でいくつかの交通手段を利用している場合、そのトリップの中で利用した主な交通手段を代表交通手段としている。

端末交通手段

出発地から鉄道駅（または、鉄道駅から目的地）までに利用した、主な交通手段のこと。

トリップ

人がある目的をもってある地点からある地点まで移動することを「トリップ」と呼ぶ。1回の移動でいくつかの交通手段を乗り換えた場合も1つのトリップと数える。

ピクトグラム

「絵文字」「絵ことば」と呼ばれる図記号。何らかの情報や注意を示すために示される視覚表示の一つ。